

ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS



ULL DE BOU

Un planeta
amb l'aigua al coll

ENTREVISTA

Mercè Tatjer.
Els ulls de
la Barceloneta

ELS TRESORS DEL MUSEU

La fragata *Barcelona*

AS DE GUIA

Les activitats
SUBAQUÀTIQUES
a Catalunya

MAR ENLLÀ
ARZANÀ.
EL MUSEU
AMAGAT DE
VENÈCIA

8 €



ISSN 2013-0961
0003
9 772013 096004
NUM. 3 • PRIMAVERA 2019 • 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'Escala)
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
Consorti 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

EDITORIAL

Una mirada sota l'aigua del mar

Benvolguts lectors, us presentem el primer número de l'any 2019 amb la satisfacció de saber que ja sou molts els subscriptors que heu decidit sumar-vos al projecte de la revista *Argo*, però també amb el neguit que ens genera la responsabilitat de no decebre-us i amb la convicció que sereu al nostre costat per consolidar-ne l'existència.

Argo planteja els seus continguts amb la doble voluntat de facilitar la més àmplia difusió de la cultura marítima, amb el màxim nivell de qualitat informativa i, al mateix temps, amb l'objectiu que es faci visible la voluntat de ser una publicació multidisciplinària. Som conscients que els nostres lectors són consumidors i prescriptors de tot allò que estigui relacionat amb la mar. Busquem també, a partir de la secció "Ull de bou", incidir en alguna qüestió concreta del món marítim actual que ens condueixi a la reflexió i, d'aquesta manera, contribuir des de la nostra institució a la cerca de solucions i a la sostenibilitat que tots desitgem.

Aquest any ha estat, sens dubte, un any especial per al Museu: hem obert els àmbits expositius de "Catalunya mar enllà" i hem museïtzat l'embarcació medieval *Les Sorres X*. Vinculat a aquest darrer projecte, hem decidit que la revista dediqués una mirada especial al món del submarinisme i de l'arqueologia subaquàtica. Al mateix temps, al Museu també ens fem ressò de la commemoració, aquest any 2019, del bicentenari del naixement de

Narcís Monturiol, a qui li vam dedicar un ampli reportatge al primer número de la revista.

Tal com podreu llegir a l'article sobre les activitats subaquàtiques a Catalunya, des del món del silenci de Jacques Cousteau fins als homes peix del submarinista Antoni Ribera, o des de la primera immersió a Catalunya d'Eduard Admetlla fins als nostres dies, són moltes les fites aconse-

Aquest número dedica una mirada especial a les activitats subaquàtiques.

guides. Hem volgut esmentar explícitament Mercedes Vilanova, la primera dona bussejadora al nostre país. La seva tenacitat ens recorda les dones Yamana, que encara avui dia contribueixen a la subsistència familiar submergint-se en les aigües

gèlides de la Terra del Foc, i que pròximament tindran el seu lloc a l'*Argo*.

Finalment, també hem volgut fer-nos ressò de la commemoració dels 90 anys de la construcció del vaixell *Ciutat Badalona*, que tant estimem i amb el qual compartim nombroses singladures pel litoral català. ■



Elvira Mata i Enrich
Directora general del Museu Marítim de Barcelona

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

Direcció: Elvira Mata
Coordinació: Silvia Dahl i Jordi Llonch
Subscriptors i publicitat: comunicacio@mmb.cat

Edició i realització: Sàpiens Publicacions. Àrea de Desenvolupament i Nous Projectes

som*la cultura de tots
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: Eduard Admetlla, Pere Alemany, Guillermo Álvarez, Jordi Avellaneda, Laura Bayo, Laura Carrau, Carmen Cascajosa, Andrés Clarós, Gerard Cruset, Enrique Dauner, Arantza Diez, Joaquim Elcacho, Víctor Farradellas, Enric Garcia, Manuel Garcia, Vicente Garcia-Delgado, Jordi Garriga, Gemma Garrigosa, Martin Greedy, Carles Javierre, Javier Laviña, Frederic Malagelada, Gerard Malet, Manel Melchor, Toni Millán, Roger Pibernat, Pere de Prada, Marc Ripol, Quim Roser, Ferran Roure, Raül Serrano, Alfred Tejerina, Mercè Toldrà, Carmen Vázquez López, CASC, Federació Catalana de Vela, FECDAS, FNB i Veneto Secrets

Impressió: Gramagraf
Dipòsit legal: 32515-2008
ISSN: 2013-0961

Foto de portada: Catalunya ha estat pionera a l'Estat en la immersió amb escafandre autònom.



Foto: kanarys/GettyImages

3 EDITORIAL

6 ARGOS

El quetx Ciutat Badalona, un projecte de tothom

8 ULL DE BOU

Un planeta amb l'aigua al coll. El canvi climàtic eleva el nivell de mars i oceans a escala global

Entrevista a Agustín Sánchez-Arcilla: "Cal actuar ara, més tard no hi serem a temps"

16 GARBÍ

Esport Blau Escolar. Aposta de país

20 AS DE GUIA

Les activitats subaquàtiques a Catalunya. Més de 70 anys sota l'aigua



22 *Els homes peix arriben a les nostres costes. Els inicis de l'escafandrisme a casa nostra*

27 *Entrevista a Mercedes Vilanova, primera dona amb el títol de submarinista a Espanya*

28 *L'arqueologia subaquàtica a Catalunya. Un reconeixement pendent*

32 *El busseig històric. Preservar, estudiar i difondre el patrimoni subaquàtic*

36 RUMB AL PASSAT

El rom. Una beguda imprescindible en els viatges atlàntics

42 ELS TRESORS DEL MUSEU

La fragata Barcelona, un simulador del segle XIX per aprendre a navegar

46 ENTREVISTA

Mercè Tatjer. Els ulls de la Barceloneta

52 MAR ENLLÀ

Arzanà. Un museu amagat al cor de Venècia

56 LLOPS DE MAR

Josep Coté, el cronista desconegut

60 LLEVEM L'ÀNCORA

Joc de contrastos. De Bellvitge al delta del Llobregat en bicicleta

LA XARXA

64 *El Museu del Port de Tarragona*

66 *Museu de la Mediterrània de Torroella de Montgrí*

68 ROSA DELS VENTS

Notícies i agenda d'activitats

74 DEL MAR A LA TAULA

Fregitel·la de seitons i amanida d'alga wakame

ABSTRACTS

75 *Castellano*

79 *English*



1929-2019

El quetx Ciutat Badalona

UN PROJECTE DE TOTHOM

El quetx *Ciutat Badalona* promou la navegació tradicional entre els seus habitants. Gràcies a això, avui, navegar a Badalona en un vaixell amb 90 anys d'història és a l'abast de tothom.



El 1929 una Dinamarca en profunda recessió tenia molts vaixells de cabotatge del Bàltic inactius. Malgrat tot, el capità P. Jensen va construir a Faaborg (illa de Fiònia), un quetx "de línies afinades amb la quilla d'una sola peça, popa arremangada, esvelta en forma de cor, mentre que el buc es corba graciosament com una lluna acabada de néixer". Així el descriu Clare Allcard, la darrera propietària del quetx, el *Ciutat Badalona*, al seu llibre *Rodamons de la mar*.

Tornant als inicis, el cas és que P. Jensen, com a armador i pensant en el comerç de cabotatge, volia un vaixell ràpid, amb l'objectiu d'evitar que es fessin malbé les verdures que hi transportaria. El resultat va ser un quetx de 22 metres d'eslora que, amb el nom de *Marie*, va treballar durant 10 anys fent transport entre Rudkøbing i Copenhaguen.

UNA HISTÒRIA AGITADA

Però, al començament de la Segona Guerra Mundial, el *Marie* va ser retirat del servei per seguretat. Un cop finalitzada la guerra, el capità P. Jensen el va vendre al seu germà, que el va reba-tejar amb el nom de *Johanne* i el va fer treballar 10 anys més.

Després d'aquest període no se sap gairebé res de la seva història i cal viatjar fins a l'any 1966 per tornar-ne a tenir dades. Aquest any el *Johanne* va ser adquirit per un anglès que el va canviar de bandera, amb la base a Svendborg (illa de Fiònia). El mateix any, el *Johanne* va navegar de Rudkøbing a Anglaterra.

El 1969, per encàrrec d'un navilier americà com a nou propietari, John Liton i Tom Cunliffe recuperen el vaixell, abandonat a les maresmes de Plymouth, i el porten al Carib, on navega fins al 1973. Però torna a ser abandonat i, amb una ordre de confiscació, queda enfonsat en aigües d'Antigua (les Antilles). Més endavant seria venut en subhasta pública i el compraria Edith Mathew. La nova propietària intenta guanyar-s'hi la vida fent cabotatge d'Antigua a les illes Verges, sense èxit. Així, el 1974 el vaixell torna a canviar de mans, quan Edward Allcard el compra i li canvia el nom pel de *Johanne Regina*.

Entre el 1975 i el 1985, Edward i Calre Allcard travessen de

nou l'Atlàntic i hi fan importants reparacions per deixar-lo a punt i salpar rumb a les Seychelles. Abans, però, naveguen fins a Faaborg, la ciutat on el quetx va néixer.

El 1984, a Malàisia, s'hi reemplacen traques amb fusta de teica i el pal de mitjana, aprofitant el d'un antic jonc xinès. Un any després, el quetx posa rumb a Turquia i a la costa catalana, concretament a Torredembarra, on farà una llarga estada, fins al 2006.

DE JOHANNE REGINA A CIUTAT BADALONA

Mentrestant, des de principis dels anys noranta alguns ciutadans de Badalona tenien el somni de recuperar el passat marítim de la ciutat. L'enfonsament el maig del 1995 del bergantí *Maria Assumpta*, construït a Badalona el 1858, va frustrar les gestions per portar aquesta joia del nostre patrimoni a la seva ciutat d'origen. Amb tot, el somni no s'havia trencat i només faltava una cosa: trobar un vaixell que permetés el retorn de la navegació tradicional a Badalona.

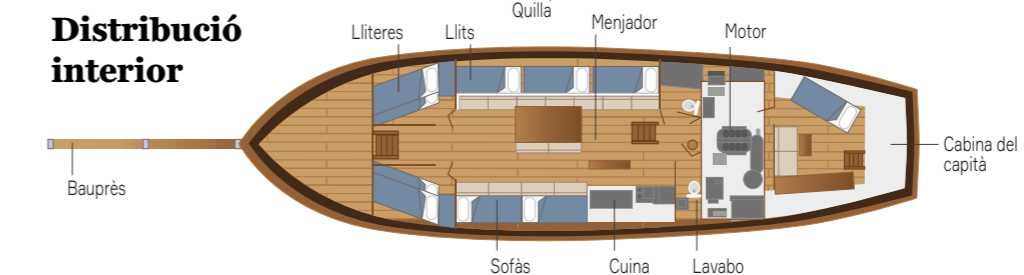
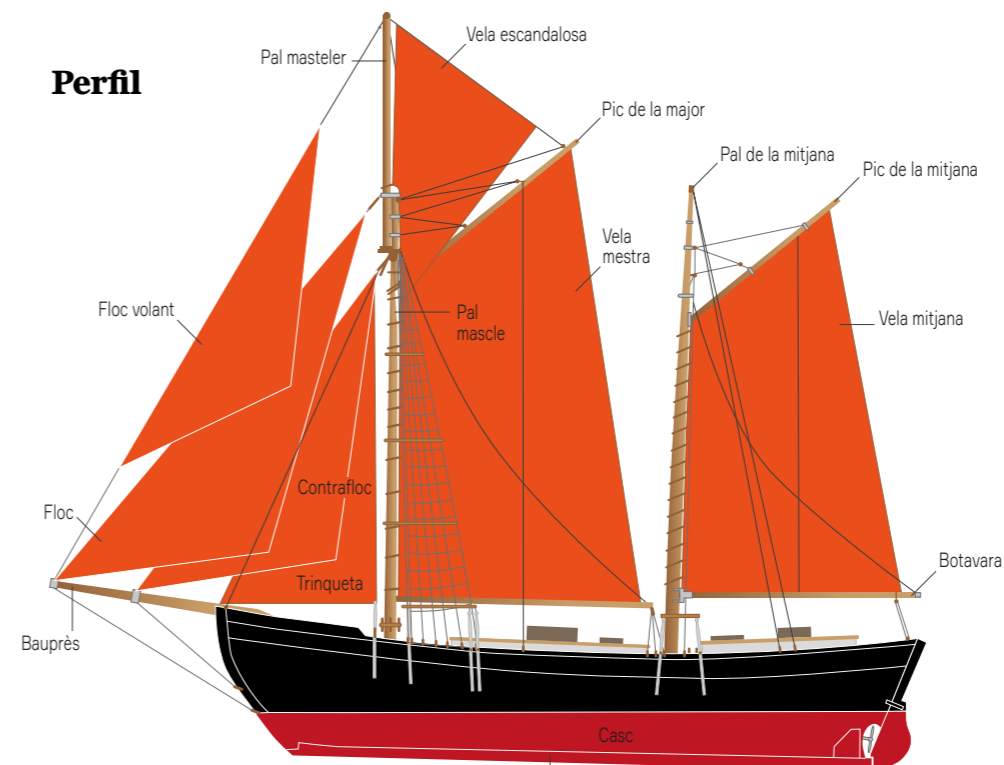
La tardor del 2005, Marcel Mongay, ànima del projecte, tenia ullat un quetx al port de Torredembarra: el *Johanne Regina*. Amb l'Escola del Mar varen visitar-lo i, impressionats pel seu estat de conservació, van començar a buscar finançament per portar-lo a Badalona. Finalment, el juny del 2006, Marina Badalona, l'empresa que gestiona el Port, va adquirir el vaixell.

UN PROJECTE DE CIUTAT

Transformat l'interior i amb un nou motor, des del 2011 el somni s'ha fet realitat gràcies a la cooperació entre Marina Badalona com a armador i l'Associació d'Amics del quetx *Ciutat Badalona*, que aporta la tripulació i bona part del manteniment.

Actualment, el quetx promou la navegació tradicional entre la ciutadania i manté programes de formació amb escoles i instituts de la ciutat i la comarca. ◀

Text ★ Pere Alemany, president de l'AAqCB.
Il·lustracions ★ Carles Javierre. Fotografia ★ Vicente García-Delgado.



L'AAqCB

L'Associació Amics del quetx Ciutat Badalona és una entitat amb més de 400 socis dels quals 120 han fet la formació com a tripulants.

Les seves finalitats són:

- ▶ Col·laborar amb Marina Badalona com a armador en la recuperació i manteniment del *Ciutat Badalona*.
- ▶ Preservar el patrimoni marítim de Badalona.

Característiques tècniques

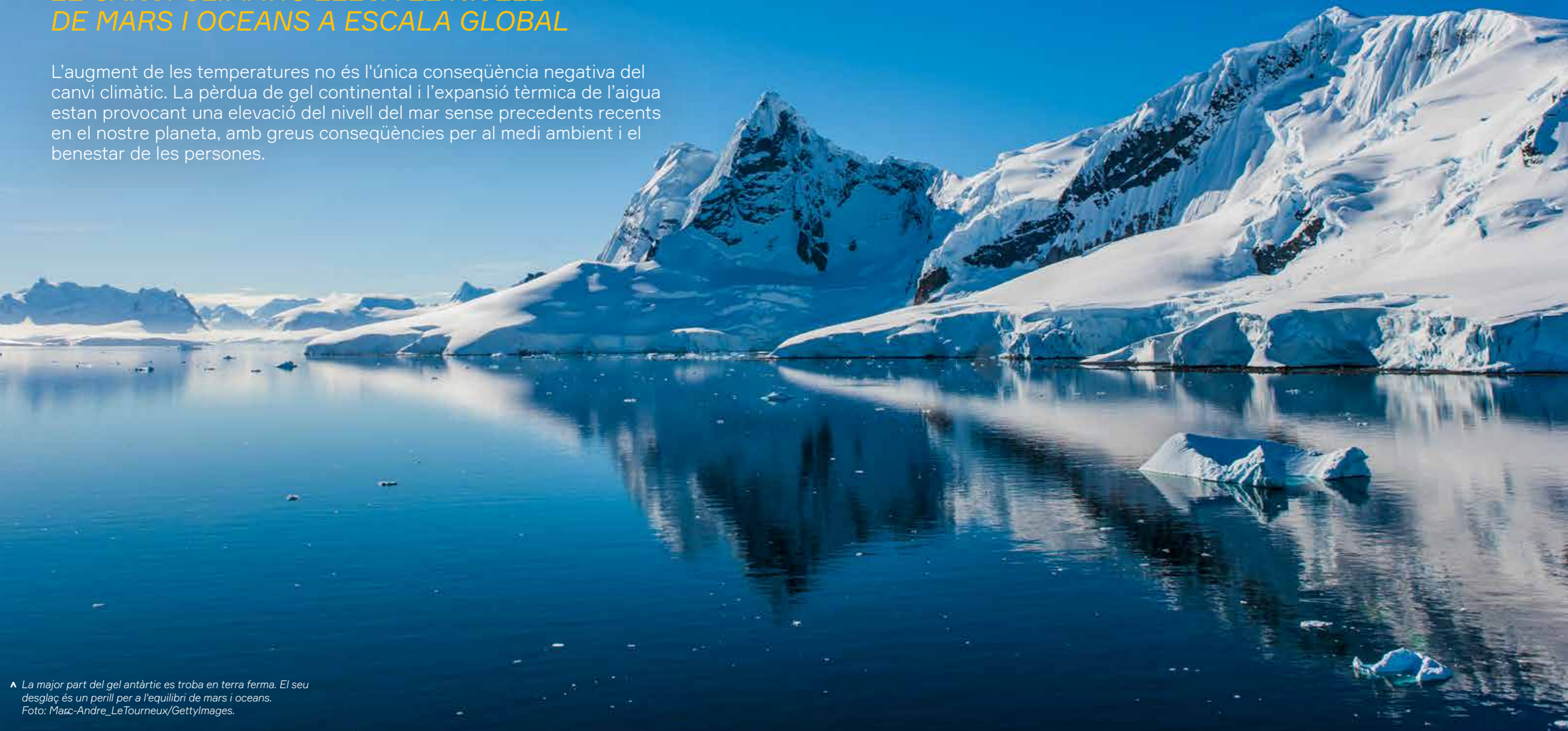
- ▶ **Tipus:** Galiassa. Aparell de quetx
- ▶ **Origen:** Faaborg (Dinamarca)
- ▶ **Any de construcció:** 1929
- ▶ **Superfície vèlica:** 249 m²
- ▶ **Eslora:** 24,07 m / 26,60 m amb bauprés
- ▶ **Línia de flotació:** 19,43 m
- ▶ **Mànega:** 5,95 m
- ▶ **Puntal:** 2,10 m
- ▶ **Desplaçament:** 70 t
- ▶ **Llast:** 16 t
- ▶ **Equip propulsor:** Baudouin 350 / 400 CV

ULL DE BOU

Un PLANETA amb L'AIGUA al COLL

EL CANVI CLIMÀTIC ELEVA EL NIVELL
DE MARS I OCEANS A ESCALA GLOBAL

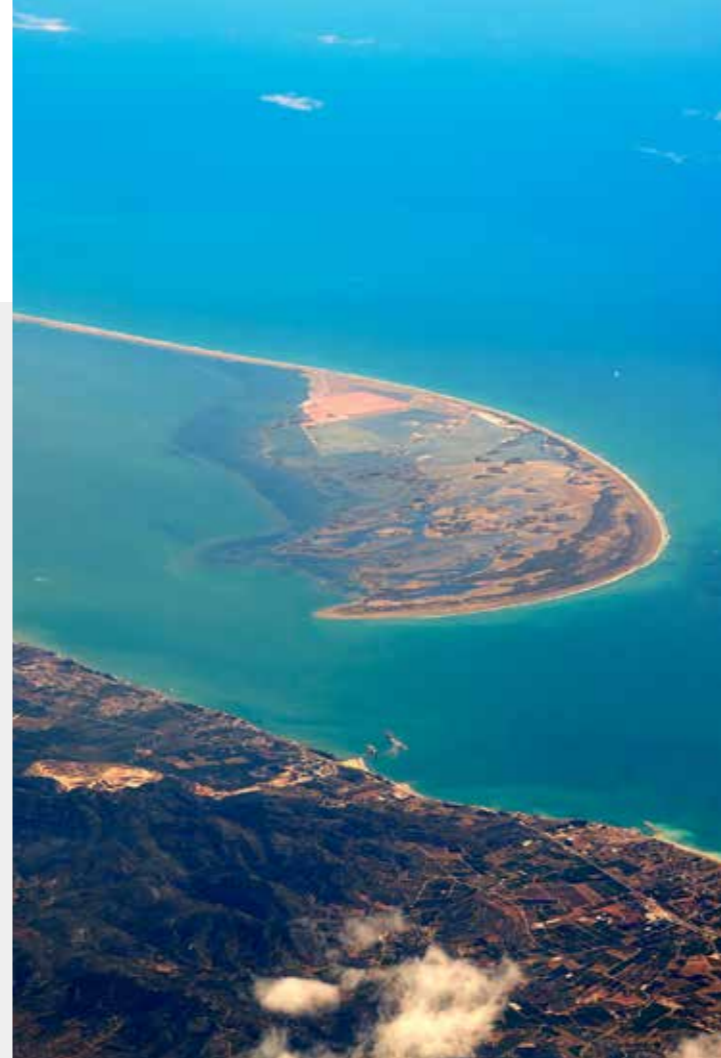
L'augment de les temperatures no és l'única conseqüència negativa del canvi climàtic. La pèrdua de gel continental i l'expansió tèrmica de l'aigua estan provocant una elevació del nivell del mar sense precedents recents en el nostre planeta, amb greus conseqüències per al medi ambient i el benestar de les persones.



^ La major part del gel antàrtic es troba en terra ferma. El seu desglaç és un perill per a l'equilibri de mars i oceans.
Foto: Marc-Andre_LeTourneux/Gettyimages.



La pujada del nivell del mar pot acabar empassant-se nombroses illes i illots del Pacífic. Fins i tot hi ha una desena de petits països d'aquesta zona del planeta que poden desaparèixer sota les aigües. Foto: Digital Vision/Gettyimages.



Zones litorals sensibles, com ara el delta de l'Ebre, es poden veure molt afectades per la pujada del nivell del mar. Foto: LUNAMARINA/Gettyimages.

Efectes directes per a la població costanera

Barcelona es pot quedar sense platges l'any 2100 per l'elevació del nivell del mar; l'aigua arribarà tot just a zones habitades de la Barceloneta i provocarà problemes en infraestructures com el Port, el metro o la Ronda Litoral. Aquestes són algunes de les previsions extretes de la jornada informativa celebrada el mes de febrer passat a Barcelona, en el marc de la Biennial de Ciutat i Ciència, organitzada per l'Ajuntament. L'aeroport també requerirà importants inversions per evitar els efectes del canvi climàtic. El professor Agustín Sánchez-Arcilla recorda que les pistes es troben a només sis metres sobre el nivell del mar i a la zona d'influència del delta del Llobregat, "que, en teoria, davant l'elevació del nivell del mar es veu afectat pel mateix destí que el delta de l'Ebre".

L'elevació del nivell del mar i l'augment dels temporals catastròfics associats al canvi climàtic poden destruir també, abans d'acabar aquest segle, bona part de la platja basca de La Concha, la qual cosa provocaria danys importants a la primera línia de mar, amb centenars d'habitats i comerços afectats. En aquest cas, les previsions per a Sant Sebastià van ser presentades en la Conferència Internacional del Canvi Climàtic *Change the*

Change, celebrada del 6 al 8 de març d'aquest any. Barcelona i Sant Sebastià són dos exemples dels efectes de l'elevació del nivell del mar en ciutats desen-volupades, però el problema més greu es troba en els països en desenvolupament.

PAÏSOS EN DESAPARICIÓ?

El setembre del 2018, el web *Fascinating Maps* va publicar un gràfic en què es detallaven els efectes per països d'una elevació del nivell del mar de cinc metres. En aquest escenari probable per al segle vinent, uns 91,5 milions d'habitants de la Xina haurien de canviar de domicili a causa de les inundacions, 36,1 milions de persones haurien de fer el mateix a l'Índia i 35,3 milions, al Vietnam.

Les xifres d'afectats poden ser menors al centre del Pacífic, però l'organització de Petits Estats Illencs en Desenvolupament, SIDS (sigla a partir dels mots en anglès), inclou una desena de països que poden desaparèixer literalment sota les aigües per l'elevació del nivell del mar, entre els quals hi ha Kiribati, les Maldives, Vanuatu, Tuvalu i les illes Salomó.

<https://fascinatingmaps.com/number-of-people-threatened-by-a-5-meter-sea-level-rise-in-each-country/>



Foto: NeoPhoto/Gettyimages.

Platges i deltes en perill d'extinció

Salvador Samitier, cap de l'Oficina Catalana de Canvi

Climàtic (Departament de Territori i Sostenibilitat), considera que l'afectació més important de l'elevació del mar a Catalunya és la que ja s'està produint amb l'erosió i inundació de les platges, "pel que representa sobre un sector econòmic com és el turisme en el nostre país".

Catalunya no pot evitar l'elevació del nivell del mar, però, segons Samitier, "sí que tenim mecanismes d'adaptació per reduir l'impacte a les platges i zones litorals més afectades". Cal estudiar amb cura aquestes actuacions

pal·liatives per evitar altres danys en el medi marí.

L'elevació del nivell del mar i fenòmens locals com la subsidència o la pèrdua constant de sorra són un greu problema per a les persones, infraestructures o activitats afectades. A més, s'hi suma que en algunes zones, per raons històriques, tenim construccions situades en domini marítim. "Al Maresme o al delta de l'Ebre, amb l'exemple del restaurant Los Vascos, a la Punta del Fangar, tenim casos concrets d'aquest fenomen que ja està provocant que l'aigua pràcticament es mengi algunes edificacions de primera línia de mar", recorda Salvador Samitier.



Tuvalu i Kiribati són dos petits estats de la Polinèsia que comparteixen un gran problema. En total sumen menys de 150.000 habitants i potser seran els protagonistes de la primera gran migració directament provocada per un problema tan global com el canvi climàtic.

En la 60a Sessió de l'Assemblea General de les Nacions Unides, celebrada el 2005, el president de Kiribati, Anote Tong, ja va alertar que l'elevació del nivell del mar provocada per l'escalfament global podria obligar els seus conveïns a "reubicar-se" a altres països que disposin de terres més elevades.

A 12.000 quilòmetres de Tuvalu, el mes de març passat l'alcalde de Nova York, Bill de Blasio, va presentar un ambiciós pla urbanístic per protegir la ciutat de l'augment del nivell del mar. El projecte inclou una inversió equivalent a 8.800 milions d'euros en l'ampliació de 150 metres a la banda sud de l'illa de Manhattan i la construcció d'un gran mur o dic de contenció per evitar l'entrada d'aigua del mar. I a 6.000 quilòmetres de Nova York, el delta de l'Ebre i molts altres punts de la

costa catalana s'enfronten a un problema similar, tot i que en aquest cas, de moment, no hi ha grans plans per pal·liar els efectes de l'elevació del nivell del mar.

En la segona posició de la preocupació pel canvi climàtic hem de situar-hi l'elevació del nivell del mar.

El principal efecte del canvi climàtic és, sense cap mena de dubte, l'increment de les temperatures de la superfície terrestre. Els experts recorden, però, que en la segona posició de la preocupació per aquest fenomen global hem de situar-hi l'elevació del nivell del mar, que, en casos com els mencionats de les illes polinèsies, Nova York o el delta de l'Ebre, posen en perill el medi ambient i el benestar de les persones.

CONÈIXER L'ABAST DEL PROBLEMA

Mesurar el nivell del mar és força més difícil que registrar la temperatura de l'aire o de l'aigua marina. Tenim dades sobre la temperatura de l'aire, en alguns llocs des de finals del segle XVIII, mentre que disposem de poques dades sobre el nivell del mar, i totes són relativament recents.

Les dades acumulades en els últims anys sobre temperatures corresponen a pràcticament tot el pla-

neta. En canvi, sobre el nivell del mar només tenim dades d'una petita quantitat de localitzacions.

Aquests són els tres grans inconvenients que històricament han dificultat l'estudi de l'elevació del nivell del mar, segons recorda a *Argo* el professor Javier Martín-Vide, catedràtic de Geografia Física de la Universitat de Barcelona, coordinador del Grup d'Experts en Canvi Climàtic de Catalunya (GECCC) i director de la redacció del *Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya* (TICCC).

A banda dels problemes amb les dades directes, encara hi ha d'altres elements que dificulten el coneixement científic del fenomen d'elevació del nivell del mar, com és el cas de l'enfonsament local de la costa, degut, per exemple, a alteracions en l'equilibri isostàtic de l'escorça terrestre (per moviments tectònics). La fusió del gel de les glaceres o de grans superfícies cobertes de gel, com Groenlàndia, provoca també moviments —en aquest cas d'elevació del nivell de la terra ferma propera al mar— que dificulten l'obtenció de dades coherents sobre el nivell del mar.

Mesurar el nivell del mar és difícil. Disposem de poques dades, i totes són relativament recents.



▲ El desgel de l'Àrtic provoca nombrosos problemes a la fauna autòctona, com ara als ossos polars, que veuen canviar el seu hàbitat natural. Foto: Coldimages/Gettyimages.

Tot i amb això, actualment existeixen sistemes tècnics que permeten obtenir dades molt precises sobre el nivell del mar. Fins i tot hi ha satèl·lits altimètrics especialitzats, com el Jason-2, amb una gran capacitat tècnica per determinar l'alçària de la superfície oceànica, tal com destaca Javier Martín-Vide.

Fent servir els sistemes més sofisticats i precisos, les dades disponibles actualment indiquen que, a escala global, el nivell de mars i oceans s'eleva una mica més de tres mil·límetres cada any, és a dir, uns tres centímetres cada dècada. Per a un ciutadà normal i corrent, l'elevació del nivell del mar en trenta centímetres en un segle pot semblar poca cosa, però a escala geològica és un procés realment important i les seves conseqüències sobre el planeta en general i la vida dels humans en particular no és gens insignificant.

A Catalunya, l'estimació mitjana és de quatre mil·límetres d'elevació del nivell del mar cada any. Aquest càlcul es basa específicament en la sèrie de mesures recollides des del 1990 per Josep Pascual amb el mareògraf instal·lat al port de l'Estartit.

Les sèries de dades acumulades en les darreres dècades arreu del món no permeten determinar amb exactitud l'acceleració d'aquest procés d'elevació. No obstant això, Javier Martín-Vide recorda

que el més probable és que aquesta acceleració es produeixi en els pròxims anys, perquè "tot indica que la temperatura de l'aire i dels oceans seguirà augmentant, fins i tot en el cas que es posin en pràctica accions com les previstes en l'Acord de París". "La inèrcia del sistema és tan gran que, una vegada s'ha iniciat l'escalfament global, fins i tot en el cas que d'un dia per l'altre deixéssim d'abocar a l'atmosfera gasos d'efecte hivernacle —cosa de moment del tot impossible—, el canvi climàtic

continuaria provocant fenòmens com l'elevació del nivell del mar durant dècades, per no dir segles", conclou el coordinador del grup català d'experts sobre canvi climàtic.

De manera general, com s'ha vist anteriorment, l'elevació del nivell del mar se situa actualment entre tres i quatre mil·límetres anuals. Des del

punt de vista tècnic, les estimacions de futur per a aquest fenomen són molt més complexes i depenen en bona part dels escenaris de canvi climàtic (i elevació de les temperatures) que es tinguin en consideració.

El quart informe d'avaluació, publicat el 2007 pel Grup Intergovernamental d'Experts en Canvi Climàtic (IPCC, per les sigles en anglès), calculava que, en l'escenari més benigne, els models indicarien que en l'horitzó de l'any 2100 el nivell del mar s'hauria elevat entre 18 i 38 centímetres,

Les dades indiquen que el nivell de mars i oceans s'eleva tres centímetres cada dècada.



▲ Foto: Quim Roser.

Agustín Sánchez-Arcilla,

catedràtic del Departament d'Enginyeria Civil i Ambiental de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), des del 1990 dirigeix el Laboratori d'Enginyeria Marítima. També és vicepresident del Centre Internacional d'Investigació dels Recursos Costaners i va coordinar l'apartat sobre "Sistemes costaners i dinàmica litoral" del Tercer informe sobre canvi climàtic a Catalunya.

“Cal actuar ara, més tard no hi serem a temps”

El delta de l'Ebre desapareixerà aquest segle?

Sí, pot desaparèixer tal com el coneixem ara. En l'actual escenari de canvi climàtic, el Delta només pot sobreviure si el riu Ebre aporta sediments suficients per compensar l'elevació del nivell del mar i l'efecte natural de subsidència o enfonsament lent del terreny.

Quines de les nostres platges seran les més afectades per l'elevació del nivell del mar?

Hem d'esperar un retrocés generalitzat. En el Tercer informe sobre canvi climàtic a Catalunya, en l'apartat de costes —que jo mateix liderava—, s'explica que hi ha tres tipus de platges especialment vulnerables. A banda de les platges dels deltes dels rius, que ja hem mencionat en el cas de l'Ebre, tenim problemes a les platges urbanes, com les de Barcelona, i en zones que anomenem "rigiditzades", com les platges del Maresme. En aquests dos casos, les platges estan molt afectades per l'acció humana i tenen molt poc espai per evolucionar de manera natural; no tenen defenses naturals.

Com es poden veure afectats els ports?

A tots els principals ports d'Europa s'estan analitzant els possibles efectes de l'elevació del nivell del mar. En especial, preocupa el problema de l'ultrapassament dels dics de recer i la inundació de molls i superfícies portuàries. Amb l'elevació del nivell del mar ens podem trobar amb ports amb més problemes o ports que hagin d'estar tancats més dies l'any.

Tindrem temporals més greus?

Amb el canvi climàtic, l'aigua del mar estarà més calenta i això és com una bomba que acumula de calor... Quan arriba l'aire fred, per exemple, a l'inici de la tardor o l'hivern, s'alliberarà molta energia i haurem d'acostumar-nos al fet que les tempestes siguin més intenses.

Les onades seran més altes en el futur?

Les xifres que teníem fins ara sobre aquest tema eren globals, de mitjana planetària. Ara, en el marc d'un projecte europeu, hem estat calculant l'alçària de les onades en el Mediterrani i el resultat és que ens podem trobar amb tempestes més intenses, però onades lleugerament més baixes, de l'ordre d'un 10%. Així, l'alçària màxima de les

onades pot ser una mica inferior, però com que el nivell del mar serà més alt en el seu conjunt, les onades podran arribar més fàcilment terra endins i, així, causar més danys.

Quins seran els efectes en la navegació marítima?

En les nostres anàlisis més recents també hem vist que es poden produir canvis en la ubicació de les tempestes i, fins i tot, en la direcció de les onades. Un canvi en la direcció de les onades significa que alguns ports poden tenir més onades al seu interior; per tant, es poden veure afectades les operacions d'entrada i de sortida. Tothom haurà d'estar més pendent de les previsions meteorològiques i oceanogràfiques.

Les administracions han començat a actuar?

Hem de reconèixer que plantejar com adaptar les nostres platges o els nostres ports en l'horitzó del 2050 o del 2100 és difícil quan les administracions tenen dificultats econòmiques i problemes per resoldre a curt termini. Però cal actuar ara; si no comencem a actuar, quan arribi l'hora no tindrem ni temps ni recursos per fer-ho.



▲ El retrocés de glaceres com aquesta del massís del Montblanc, i l'abocament de les seves aigües a rius i mars, és un dels factors que contribueix a la pujada del nivell del mar. Foto: Subbotsky/GettyImages.

en relació amb el nivell mitjà de finals del segle xx. En el pitjor dels escenaris, aquest mateix informe de l'IPCC indicava que l'increment podia situar-se entre els 26 i els 59 centímetres. En el cinquè informe de l'IPCC, publicat el 2013, els càlculs havien canviat de manera important. En l'escenari més benigne, aquest cinquè informe preveu que l'elevació acumulada del nivell del mar l'any 2100 serà d'entre 26 i 55 centímetres. Per contra, en el pitjor dels escenaris estudiat en l'informe més recent de l'IPCC, els models indiquen que l'elevació del nivell del mar acumulada a finals d'aquest segle serà d'entre 45 i 82 centímetres.

Les diferències en les estimacions dels informes publicats per l'IPCC els anys 2007 i 2013 no es deuen als canvis en els escenaris d'emissions de gasos d'efecte hivernacle —que pràcticament no canvien en els dos informes—, sinó a les noves estimacions —més altes— de la quantitat de gel continental que es pot fondre en cada escenari d'emissions.

MOTIUS DE L'ELEVACIÓ

L'elevació del nivell del mar es produeix principalment per dos fenòmens o processos que cal

tenir molt presents. D'una banda, l'element més conegut és la fusió del gel que es troba en terra ferma, el denominat *gel continental*, com el que hi ha a les glaceres de muntanya o a la superfície de Groenlàndia i l'Antàrtida.

El segon fenomen a tenir en consideració és tant o més important que el primer i sovint no és conegut pels ciutadans neòfits en la matèria. Es tracta de la denominada *expansió tèrmica de l'aigua*. L'aigua, quan puja de temperatura, augmenta de volum. La màxima densitat de l'aigua, és a dir, quan l'aigua està més concentrada —ocupa menys volum— és a quatre graus centígrads (sobre zero). Quan la temperatura de l'aigua comença a pujar, a partir d'aquests quatre graus, perd densitat i, per tant, augmenta de volum. En conseqüència, el nivell del mar està creixent també per l'augment de la temperatura de l'aigua marina.

“Si em preguntessin quins dels dos fenòmens és més important en l'elevació del nivell del mar, diria que potser l'expansió tèrmica és tant o més important que el desgel”, afirma Javier Martín-Vide.

En les últimes dècades està disminuint la quantitat d'aigua que es troba acumulada en terra ferma.

Encara hi ha, però, un tercer element d'impacte molt menor. Segons recorda l'últim informe anual de l'Administració Nacional de l'Atmosfera i els Oceans (NOAA), dels Estats Units, en les últimes dècades està disminuint a bona part del planeta la quantitat d'aigua que es troba acumulada en terra ferma (llacs, embassaments, rius, aqüífers...) i una part d'aquesta aigua ha anat a parar als mars i els oceans.

En illes com Tuvalu i Kiribati (amb una superfície terrestre a molt pocs centímetres per sobre del nivell del mar), en ciutats costaneres com Nova York o Barcelona, i en deltes com el de l'Ebre, l'elevació del nivell del mar és un problema de vital importància; més encara si es compleixen estimacions tan preocupants com l'elevació de 82 centímetres en aquest mateix segle que indica l'informe més recent de l'IPCC.

En vista d'aquestes dades, l'acompliment de compromisos internacionals, com l'Acord de París, és una exigència que no es pot defugir. ■

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

Com seria la línia costanera si es desfés tot el gel del planeta?



Com es pot veure en aquests mapes d'Àfrica, Europa i Àsia, si es descongelés tot el gel de la Terra (es calcula que actualment hi ha a prop de 30 milions de quilòmetres cúbics de gel al planeta), els efectes serien devastadors. Es tracta d'una projecció poc probable, però sí que és indicativa de la importància del gel per entendre els continents tal com els coneixem avui dia.

Ciutats com Nova York, Buenos Aires, Londres, Venècia, Amsterdam, Bangkok o Xangai, no serien més que un record engolits pels oceans. Tampoc Àfrica ni Austràlia ni el continent antàrtic restarien indemnes. Si teniu curiositat per observar amb detall els efectes d'un desglaç complet del gel planetari, podeu consultar-ho a: <https://www.zmescience.com/ecology/climate/the-world-without-ice/>

GARBÍ

ESPORT BLAU ESCOLAR

Aposta de país

El mar és part de la nostra terra. Un vincle que ens defineix com a país, un patrimoni que ens posa en valor i, sobretot, una herència que hem de transmetre als que venen. I és aquí, en la transmissió d'aquesta cultura de mar, on resideix la raó de ser de l'Esport Blau Escolar.



FORMANT NAVEGANTS, EDUCANT PERSONES

L'Esport Blau Escolar és un programa pioner a l'Estat que, impulsat l'any 2017 per la Federació Catalana de Vela, la Secretaria General de l'Esport, el Departament d'Educació de la Generalitat i els Consells Esportius de Catalunya, té com a objectiu formar molt més que navegants. La seva finalitat és formar persones tot convertint el trajecte de l'educació en una apassionant travessia. El respecte al medi i a les nostres arrels, els hàbits saludables, el treball en equip i l'amor pel mar esdevenen molt més que valors: els fonaments de tota una vida.

Es tracta, doncs, d'un programa escolar que combina educació i esport, i proposa una activitat de formació poliesportiva en l'esport de la vela, integrat a l'assignatura d'Educació Física dels alumnes de cinquè de primària dels centres d'ensenyament del litoral català.

UN PROJECTE PIONER

Catalunya és la primera i única comunitat autònoma de l'Estat que ha implementat un programa com aquest en l'àmbit esportiu de la vela. Consisteix en deu sessions anuals, distribuïdes en una primera sessió impartida pel professor del centre educatiu, quatre sessions de vela lleugera col·lectiva, quatre sessions de vela lleugera doble i individual, i una última sessió que consisteix en una jornada final de caire lúdic competitiu que es duu a terme als clubs nàutics amb escola de vela afiliats a la Federació.

Els continguts se centren en uns estàndards del Sistema d'Ensenyament Unificat: una metodologia referent, desenvolupada per la Federació Catalana de Vela, que garanteix un aprenentatge òptim per a tots els nivells i persones.

El respecte al medi, els hàbits saludables, el treball en equip i l'amor pel mar esdevenen molt més que valors.

L'ESPORT BLAU ESCOLAR NAVEGA A BON RITME!

Durant l'any 2018 es va celebrar la prova pilot del programa, amb l'objectiu de connectar diferents agents del territori —Federació Catalana de Vela, Generalitat de Catalunya, consells esportius, clubs, centres d'ensenyament, professorat i municipis— que compartissin la mateixa passió per fomentar l'accés al mar a tota

la ciutadania dels municipis costaners. La rebuda i el desenvolupament d'aquesta prova van ser molt positius i determinants perquè tots ells decidissin engegar la segona fase del programa.

FER VELA ÉS FER PAÍS

La història del nostre país i la navegació sempre han estat lligades. El mar, malgrat que geològicament simbolitza l'erosió, a Catalunya ha estat un element clau a l'hora de vetllar per la integritat del territori com a col·lectiu. Alhora, ha estat un gran generador de progrés social i econòmic.

L'Esport Blau Escolar ha pres bona nota d'això i, mitjançant el foment de l'esport, l'Economia Blava —que reconeix la importància dels mars i els oceans com a motors de l'economia pel seu gran potencial— i la cultura de mar, vol aportar el seu granet de sorra per contribuir al creixement de les localitats de costa, incrementant el nombre de navegants, socis, embarcacions, tècnics i, en definitiva, sumant-hi més gent de mar.

UNA ÀMPLIA XARXA PER PROMOURE LA VELA

L'Escola Catalana de Vela és l'àrea de la Federació que té com a objectiu promocionar la vela per captar més navegants. Integra una xarxa de més de 70 escoles de vela, cadascuna en les seves respectives disciplines, regulades per uns estàndards de qualitat que promouen i faciliten l'aprenentatge o millora de la navegació. També gestiona que la formació de tècnics i jutges respongui a les necessitats del sector.

< L'Esport Blau Escolar vol apropar la mar a tota la ciutadania a través dels estudiants dels últims cursos d'Educació Primària.

▲ Els continguts d'Esport Blau Escolar se centren en uns estàndards del Sistema d'Ensenyament Unificat i permeten que els més joves s'apropin a la mar dins del seu temps lectiu.





L'ESPORT DEL MAR A CATALUNYA

La vela ha esdevingut l'esport del mar de Catalunya, així ho diuen les dades extretes de l'IDESCAT (Institut d'Estadística de Catalunya) en què es detalla que el 70% de les activitats nàutiques que es practiquen a Catalunya són de vela. Les principals modalitats són la vela lleugera, el creuer, el surf de vela i d'estel i el patí de vela o catamarà.

▲ Per fer possible l'Esport Blau Escolar, la Federació compta amb un gran equip, ple de ganes i il·lusió.



Catalunya, al llarg dels més de 826 quilòmetres de costa, disposa d'unes magnífiques instal·lacions per a la pràctica esportiva de la vela i altres activitats nàutiques. Durant els més de 130 anys de regates al territori, aquestes instal·lacions, de les quals gaudeixen més d'un centenar de clubs i escoles de vela, han vist créixer grans campions. Així, amb aquesta iniciativa s'està fomentant l'esport de base perquè n'apareguin encara més, potenciant, d'aquesta manera, Catalunya com a país de mar.

A PROBLEMES GLOBAIS, SOLUCIONS SOCIALS
L'Esport Blau Escolar forma part de l'Àrea de Vela Social de Responsabilitat Social Corporativa que desenvolupa la Federació Catalana de Vela. Aquesta àrea és el reflex del compromís de tot el col·lectiu de la Vela Catalana per construir un món més confortable, accessible, igualitari i equilibrat en l'àmbit econòmic, ambiental i dels drets humans. Els seus pilars per fer-ho són el foment de la implicació de la ciutadania, la facilitació d'oportunitats nàutiques a tots els col·lectius amb risc d'exclusió social i l'educació mitjançant l'esport a l'aire lliure, gaudint del mar i respectant-lo.

D'altra banda, els grans reptes socials de la vela catalana són la conscienciació mediambiental, posar fi a la desigualtat de gènere, ajudar els col·lectius més desfavorits, la transmissió de la cultura de mar, la inclusió de les persones amb discapacitat i el voluntariat. Per aconseguir-ho, la Federació desenvolupa sis programes de Vela Social: Vela Igualtat, Vela Escolar, Vela Inclusiva, Vela Voluntariat, Vela Inserció i Vela Sostenible.

Tots estan destinats als clubs i les escoles de vela afiliades i a les entitats públiques i privades predisposades a sumar-s'hi, i tots comparteixen un objectiu comú: promoure la pràctica esportiva de la vela. ■

La Federació contribueix al creixement dels municipis costaners amb el foment de l'accés al mar.



◀ Els alumnes comencen a navegar amb una metodologia que garanteix un aprenentatge òptim per a tots els nivells.

Text ★ Federació Catalana de Vela.
Fotografies ★ Laura Carrau i Jordi Ibáñez.

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. 902 090 869

subscripcions@ad-lante.com

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

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

Les activitats subaquàtiques a Catalunya. Més de 70 anys sota l'aigua

L'any 1948 Eduard Admetlla feia la primera immersió a Catalunya, a Portlligat (Cadaqués). Aquella era també la primera experiència subaquàtica a l'Estat espanyol. Des d'aleshores, la pràctica del submarinisme a casa nostra no ha parat d'augmentar, així com les especialitzacions al seu voltant. En l'As de Guia d'aquest número explorem la història d'aquest esport a Catalunya, coneixerem Mercedes Vilanova, la primera dona submarinista del país, i també ens endinsarem en el món de l'arqueologia subaquàtica i dels col·leccionistes que ens permeten reviure la petjada d'aquesta pràctica esportiva al llarg dels temps.

AS DE GUIA

Els HOMES PEIX

arriben a les nostres costes

Els inicis de l'escafandrisme a casa nostra



▲ L'aventura de descobrir els fons marins del planeta i l'experimentació de sensacions com la ingravidesa han estat factors determinants a l'hora d'escriure la història de les activitats subaquàtiques. Foto: E. Dauner.



L'any 1953 Jacques Cousteau va publicar el seu mític llibre *El món del silenci*. Un any més tard el català Antoni Ribera, un dels pioners de l'escafandrisme a Catalunya, va escriure *Els homes peixos*. Per a centenars de catalans i catalanes, aquelles lectures van significar obrir els ulls a un món invisible i desconegut.

TRENCANT ELS LÍMITS DE LA NATURA

Tot i que en català utilitzem indistintament paraules com *busseig*, *submarinisme* o *escafandrisme*, en el fons parlem del mateix: una tècnica d'immersió basada en la utilització d'un escafandre autònom. Amb aquest equip es pot fer una immersió tan llarga com ho permeti la reserva d'aire comprimit, la profunditat assolida, el temps, etc. Una altra cosa és l'apnea, que es fa només contenint la respiració.

L'escafandrisme va arribar a Espanya entrant per Catalunya; molts catalans en van ser pioners entre principis dels anys quaranta i començament dels anys setanta. Avui dia els seus practicants formen part de la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques (FECIDAS). Homes i dones practicants, clubs, escoles d'immersió, equipaments, embarcacions, etc., fan que aquesta pràctica tingui un pes específic important en el món marítim català del present i també en el negoci turístic. Perquè, en definitiva, representa una manera diferent d'apropar-se a la mar.

CRÒNICA EN GOMA I NEOPRÈ

A partir de diferents propostes desenvolupades amb anterioritat, el 1943 els francesos Jaques-Yves Cousteau, Émile Gagnan, Frédéric Dumas i Philippe Taillez van desenvolupar l'escafandre autònom, que consisteix en un contenidor o botella amb aire a pressió, que pot ser respirat a demanda i a la pressió ambient gràcies a un dispositiu denominat *regulador*. Així, el submarinista rep l'aire a la mateixa pressió a la qual es troba sotmès. A diferència de l'escafandre clàssic, el submarinista no necessita rebre l'aire a través d'una mànega,



▲ Eduard Admetlla, un dels pioners, va realitzar la primera immersió amb escafandre autònom a casa nostra. Foto: Col·lecció E. Admetlla.

L'escafandrisme va arribar a Espanya entrant per Catalunya entre els anys quaranta i principis dels anys setanta.

i per tant té llibertat de moviments mentre la reserva d'aire l'hi permeti. L'escafandre

autònom, combinat amb altres elements importants, compartits amb els pescadors submarins (com ara les aletes, les ulleres estanques o els vestits isotèrmics), va permetre l'exploració del fons marí. Al marge de les finalitats militars, científiques i tècniques, el submarinisme va adquirir des del començament una notable importància en l'aspecte esportiu.

La primera immersió feta a Catalunya i a Espanya va tenir lloc a Portlligat (Cadaqués); la va fer Eduard Admetlla l'any 1948. I és que Admetlla és un dels personatges clau en la història de l'escafandrisme.

Curiosament, els primers temps de l'escafandrisme a Catalunya van estar marcats per una certa polèmica. Cousteau i els seus col·laboradors havien patentat el seu regulador, amb la marca Spirotechnique, a diferents països, però no a Espanya. Per això, quan la factoria dels germans Vilarrubí, a la Sagrera de Barcelona, va comercialitzar la marca Nemrod i, amb ella, el regulador



▲ Una foto per a la història, amb quatre dels grans pioners del submarinisme català: Díaz, Admetlla, Vidal i Puyó. Foto: Col·lecció E. Admetlla.

La Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques – FECDAS

La Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques (FECDAS), creada l'any 1967, és una entitat privada d'utilitat pública, marcada pel seu interès cívic i social sense caràcter lucratiu. La constitueixen associacions, clubs, agrupacions esportives, esportistes i tècnics i tècniques. Té com a objectiu la promoció de les activitats subaquàtiques, la formació de nous submarinistes i apneïstes, la defensa dels entorns naturals i culturals en què es produeix l'activitat i la implantació dels valors socials en el context humà amb què es relaciona. També desenvolupa línies de treball en relació amb la inserció social, mitjançant el busseig emocional i social, adaptant l'apnea i el submarinisme a tothom. Així mateix, la divulgació del coneixement i respecte pel medi marí són eines que posa a disposició dels federats per aconseguir una major satisfacció en el desenvolupament de les seves activitats a l'aigua.

La FECDAS té la seu social a la zona de banys del Fòrum

de Barcelona, i és una entitat activa oberta a tothom que vulgui gaudir de l'esport, la natura i el fons i la vida marins. Tutela tota la formació del busseig esportiu amb escafandre autònom, tant pel que fa als cursos de busseig recreatiu a càrrec dels clubs afiliats, com a la formació d'instructors de busseig impartida per l'Escola Catalana d'Escafandrisme. A través de les xarxes socials fa una extensa labor de difusió dels valors i les activitats de la FECDAS. Podeu trobar més informació a www.fecdas.cat.



Mercedes Vilanova va ser la primera dona titular d'una llicència de bussejadora de primera, l'any 1954.

desenvolupat per Admetlla, es va iniciar un conflicte legal que va durar anys.

Els productes Nemrod van permetre que accedís a aquest esport un sector més ampli d'aficionats. També hi contribuï de manera important Antoni Ribera, un dels promotors de les activitats subaquàtiques més actiu, traductor al castellà de la Bíblia del submarinisme (*The Silent World*, de Cousteau) i autor del primer llibre que va aparèixer a Espanya sobre aquest tema. A poc a poc s'obria pas a una activitat totalment nova, desenvolupada des de Catalunya per pioners destacats com ara Robert Díaz (clau en els inicis de la fotografia submarina), Mercedes Vilanova (primera dona titular d'una llicència de bussejadora de primera l'any 1954) o Emili Vendrell (el primer bussejador professional), entre molts d'altres.

DEL CRIS A LA POPULARITZACIÓ

L'any 1953, entre els socis de l'Associació de Pesca Submarina (APS) va néixer el Centre de Recuperació e Investigaciones Submarinas (CRIS) com una secció per agrupar els qui es decantaven per l'escafandrisme com a activitat única, o almenys principal. S'anunciava un procés que va portar, a la llarga, a un veritable divorci entre pescadors i conservacionistes. En la fundació del CRIS, a més dels ja



ciutats, destaquen noms com Climent Vidal, Javier Véglison, Marcel Foret, etc. En el marc d'aquest club el submarinisme s'orientà cap a l'exploració dels fons marins. Un grup important d'escafandristes va practicar els rescats submarins (sovint amb finalitats lucratives) i la recerca de derelictes. També es va dur a terme la recuperació de restes arqueològiques i, a poc a poc, aquesta disciplina es va desenvolupar amb criteris científics, fins al punt de fer de Catalunya un punt de referència per a l'arqueologia subaquàtica a Espanya. Es va obrir també el camí a la recerca en el camp de la biologia marina i la protecció del medi ambient marí. En aquest sentit, destaca l'experiència pionera engegada per Eduard Admetlla a Arenys de Mar amb la creació d'una reserva marítima. També cal destacar el naixement de la medicina subaquàtica, especialment en la qual els metges catalans van ser pioners amb una unitat dotada d'una cambra hiperbàrica instal·lada a l'Hospital de la Creu Roja a Barcelona. Finalment, cal citar l'espeleobusseig, que consisteix a explorar trams inundats de coves per mitjà de tècniques pròpies del submarinisme. Els pioners van ser membres de l'Equip de Recerques Espeleològiques (ERE), secció d'espeleologia del Centre Excursionista de Catalunya, que l'any 1953 van explorar el Riuet del Garraf.

A poc a poc la popularització d'aquest esport va donar pas al naixement d'escoles d'immersió (la primera d'Espanya va ser el Tossa Underwater Centre, fundada el 1956 per Antoni Ribera i Carles

Boronat), i de clubs repartits per tota la costa catalana. També el reconeixement internacional va tenir-hi un paper important. La celebració a Barcelona l'any 1960 del I Congrés Mundial d'Activitats Subaquàtiques va certificar la importància que els espanyols en general i els catalans en particular havien assolit amb aquesta activitat. En la difusió d'aquest esport i els seus valors va tornar a tenir un paper destacat Eduard Admetlla, amb la producció de documentals i sèries per a la televisió (com ara la mítica

La popularització d'aquest esport va fer néixer escoles d'immersió per tota la costa catalana.

El CRIS, més que unes sigles

El Centre de Recuperació i Investigacions Submarines, el CRIS, va començar fent camí de manera independent el 26 d'abril del 1954. El seu primer president, Climent Vidal i Solà, fou autor l'any 1954 del llibre *Manual de l'escafandrisme*, utilitzat durant dècades com a llibre de text per a successives promocions de submarinistes. Aquell mateix any, el nou club va organitzar el primer curs d'escafandrisme fet a Espanya, i l'estiu del 1957 promogué el I Congrés Nacional d'Escafandrisme,

celebrat a Santander. Durant anys, el club va ser l'avantguarda del submarinisme a casa nostra, fins que, amb la creació de nous clubs, va perdre protagonisme. Als anys vuitanta va apostar per esdevenir un club social i es va acabar diluint com a centre d'immersió.



▲ Des dels inicis, els submarinistes del CRIS van viure la passió per l'exploració dels fons marins. Foto: Col·lecció E. Admetlla.

La llamada de las profundidades, l'any 1976), així com amb altres formes de comunicació, com ara llibres, conferències, entrevistes, etc. Durant els anys següents, l'esport de l'escafandrisme va anar guanyant adeptes de manera continuada.

Durant molt de temps, el CRIS va ser l'únic representant de l'escafandrisme al país, però a poc a poc, amb la proliferació de clubs arreu del territori, el CRIS va anar perdent el lideratge fins a esdevenir, actualment, un club més. També, a partir dels anys setanta, Catalunya va deixar de ser capdavantera, atès que l'esport s'havia anat popularitzant per tot Espanya. Però no per això el país ha deixat de tenir un paper important tant pel nombre de practicants com per la difusió de l'esport a través de fires, com ara el Saló Nàutic de Barcelona o, des de l'any 2000, el Saló de la Immersió a Cornellà de Llobregat. Molts dels clubs històrics continuen en actiu. Podem citar, a més del CRIS, altres entitats, com ara l'Agrupació

L'escafandrisme o busseig pur és un esport individual, sense gaire espai per a la competició.

d'Activitats Subaquàtiques Cavall de Mar (fundada a Barcelona l'any 1978), la Societat de Pesca i Activitats Subaquàtiques o SPAS (fundada a Mataró el 1959), la Societat d'Exploracions Submarines o SES (fundada a Tarragona el 1955), l'Skaphos Sub (fundat a Palamós el 1979), el Club d'Immersió Biologia (creat l'any 1983 en el si de la Facultat de Biologia de la Universitat de Barcelona) o la Unió Subaquàtica de Sabadell o Unisub (nascuda el 1957 com una filial del CRIS), entre molts d'altres. La presència de catalans entre els practicants de primera fila també es manté, amb noms com ara el de Josep Lluís Cubells i el seu fill Marc, figures destacades del cinema submarí i amb molts guardons internacionals assolits.

COSES A FER SOTA LES AIGÜES

L'escafandrisme o busseig pur és un esport individual, sense gaire espai per a la competició, tot i que el seu desenvolupament ha quedat vinculat a diferents fites. La primera va ser el record d'immersió a 50 metres assolit per Eduard Admetlla i Lluís Puyó, el 17 de gener del 1954. Un pas encara més enllà el va fer Admetlla quan, el 30 de setembre del 1957, va assolir a Cartagena la profunditat de 100 metres, un rècord mundial que va tenir un ampli ressò internacional. Però si us agrada competir, sota l'aigua també hi trobareu dues maneres de fer-ho. La primera fa referència a les habilitats del submarinista. L'any 1960 es va fer a Catalunya el I Concurs d'Habilitats Subaquàtiques, i el 1968 es va celebrar a Vilanova i la Geltrú el primer campionat d'Espanya d'aquesta especialitat; des dels anys noranta s'ha desenvolupat amb intensitat, impulsat des de la FECIDAS. Es practica fent circuits en piscines cobertes o d'exterior. La segona modalitat és l'orientació subaquàtica, un esport practicat per equips o de manera individual, principalment en llacs i pantans, i consisteix a seguir un recorregut determinat sota l'aigua amb l'ajut d'un mapa i un aparell d'orientació. A Espanya aquest esport va començar a Sabadell el 1960.

Iniciar-se en el món de la immersió és cada cop més fàcil i accessible. Si ho teniu a la vostra llista de temes pendents, penseu que aquest estiu podria ser un bon moment. ■

Text ★ Redacció Argo. Entrevista ★ (Pàgina següent) Laura Bayo és periodista de l'Àrea de Comunicació i Màrqueting de l'MMB. @lbayo

◀ La fotografia subaquàtica ha permès divulgar les meravelles del fons marí. A la fotografia, Eduard Admetlla amb una càmera submarina. Foto: Col·lecció E. Admetlla.



▲ Foto: Raül Serrano MMB.

Mercedes Vilanova

“El mar és arxiu, font i vida. És mestre i és èxtasi”

Mercedes Vilanova (Barcelona, 1936) va ser la primera dona a obtenir el títol de submarinista a Espanya, l'any 1955. Recentment ha rebut el Premi d'Honor 2018 de la Historical Diving Society of Spain. Catedràtica emèrita d'Història Contemporània de la Universitat de Barcelona, ha estat pionera en l'estudi de fonts orals. La seva vida està lligada al mar i a l'Escala, on va aprendre a bussejar abans que a nedar i on feia immersions amb el seu pare i un pescador local, els pilars de la seva vida.

D'on sorgeix la teva afició al mar? Metafòricament puc dir que he nascut al mar. Soc d'allà, em ve de família i he bussejat abans de nedar. El meu avi era de Terrades i estiujava a Empúries, i el meu pare va fer molts amics allà. Des que jo tenia tres anys anàvem sempre tota la família a cala Montgó. Teníem molta relació amb els pescadors, sobretot amb en Xicu Andreu.

Com comences a fer immersió?

Quan van sortir els primers equips, pràcticament ja els teníem a casa! Els meus pares eren íntims amics d'en Ricard Sagués, que amb els germans Vilarrubí va fundar la Nemrod.

Teníeu l'accés al material de primera mà...

En abundància. De seguida. Érem els primers.

Et titules l'any 1955 a través de l'Armada...

El submarinisme amb diferents tipus d'aparells neix arran de la Segona Guerra Mundial. Cronològicament jo no soc d'aquesta època, com ho van ser en Hans Hass o en Jacques-Yves Cousteau, que estaven lligats al submarinisme militar. Molts companys van treballar per a l'exèrcit espanyol. El títol me'l va donar la Comandància Militar de la Marina de Barcelona.

Encara fas immersions?

Ara tinc massa anys. N'he fet, sobretot, a la Costa Brava, a prop de Montgó. El mar per a mi és arxiu, font i vida. És mestre i èxtasi. Ho porto dintre.

Qui te n'ensenya?

Quan surten els primers escafandres autònoms, al CRIS, l'Eduard Admetlla, en Climent Vidal i en Roberto Díaz fan el primer curs. Amb l'Amadeu Maristany ens entrenem per a la primera immersió amb escafandre, precisament el dia que ens examinem.

On?

Aquí al port. Vam sortir amb un vaixell de la Marina. Érem 40 mariners i 30 homes; jo era l'única dona.

Era el títol de Primera classe, oi?

Sí. L'Admetlla em va demanar que no em presentés al carnet de Primera, perquè els homes podrien tenir complexos...

Quins nivells hi havia aleshores?

Primera, Segona i Tercera. Vaig trobar magnífica la idea de treure'm el títol.

Quan anys més tard t'arriba aquest reconeixement de pionera, com ho vius?

L'any 2002 l'Ivan Ciudad de la revista *Buceadores* va voler rescatar els pioners i va venir un dia a casa a entrevistar-me. Això em va fer pensar en el que havien estat per a mi una sèrie d'experiències.

El que em va plantejar aquella entrevista gira entorn de l'aventura submarina descrita al llibre *La llamada de las profundidades*, on l'Admetlla afirma que érem tres persones, quan de fet només érem ell i jo. Demostrar-ho va ser un procés llarg. I fins que no ho he escrit no m'he adonat de tot el que estava involucrat en aquella aventura.

Vilanova es refereix a l'experiència submarina a prop de la cova de Trencaç (l'Escala), amb Admetlla, l'any 1956, que relataria 60 anys més tard al llibre *La paraula i el poder: el mar, l'Escala, Pasqual Maragall i més recentment a la novel·la d'autoficció *El mago y la reina*. En un altre ordre de coses, creus que la immersió la vivies diferent pel fet de ser dona?*

Jo era una més, però sota el mar era millor! Les dones som molt millors perquè necessitem menys aire, respirem més a poc a poc... Però això no ho veia. Dalt de la barca era una altra cosa!

El teu vessant acadèmic beu de la mar?

En certa manera sí, sobretot en la recerca. El mar és arxiu perquè cal

preguntar-se, cercar i trobar. Això m'ho va ensenyar el professor Jaume Vicens Vives. El mar també és mestre. A les embarcacions no m'interessen tant els que porten el timó o els que hissen les veles. A la societat m'interessen els qui estan sota la línia de flotació, els que no veiem... Soc una enamorada de la gent invisible, com els analfabets. El meu llibre més important es titula precisament *Les majories invisibles*.

De jove vas fer la volta el món. Quins records de mar en tens?

És potser l'única vegada que he passat por. A Sri Lanka vaig anar a pescar amb arpó. Nedant entre roques no podia tornar... La prudència és important.

Poca gent aleshores es podia plantejar fer la volta al món...

Una mica ho he fet tot abans d'hora...

La Costa Brava també ha estat un privilegi per als que heu pogut gaudir-la.

Sí... És brutal. Però jo no enyoro el passat. Jo vull canviar el present i la vida. Crec que les dones hem de canviar Europa. El capitalisme com es coneix avui l'aboliria, canviaria la llei electoral i faria una Constitució nova. Si no ho fem les dones no ho farà ningú.

Aquesta vivència tan teva en relació amb la mar és compartida?

Dona... és de tots! Crec que, com afirma l'antropòloga Mercedes Fernández-Martorell, moltes dones són assassinades perquè no hi hagi memòria del que han estat i han vist. A mi, com a moltes, m'han volgut esborrar de la història escrita...

Si no t'haguessis decantat per l'acadèmia què hauries fet?

Segurament Periodisme. I per què no, arribar a ser directora del *New York Times*... En els temps de la meua joventut i des d'aquí era impensable, però el periodisme és fonamental, perquè la independència és expressió de llibertat.

L'ARQUEOLOGIA SUBAQUÀTICA a Catalunya

Un reconeixement pendent

▲ El Cap del Vol va ser un vaixell romà descobert en aigües del Port de la Selva que va navegar fa més de 2.000 anys.
Foto: Ferran Roure.



L'arqueologia subaquàtica és una disciplina que permet estudiar les restes materials de l'activitat marítima i fluvial del passat. Amb aquesta eina, podem reconstruir les pàgines perdudes de la gran aventura de la navegació també a casa nostra.

LES COSES CLARES

L'arqueologia submarina o subaquàtica és una tècnica multidisciplinària que té per objecte la investigació històrica a partir de l'excavació de restes arqueològiques trobades sota les aigües o en espais humits. Estrictament, no hauríem de parlar més que d'arqueologia. George Bass, l'home que va donar l'impuls al reconeixement científic d'aquesta activitat, va dir que no existia l'arqueologia submarina, com no existia l'arqueologia de muntanya o de la selva. Només hi ha arqueòlegs que, incidentalment, treballen sota les aigües. Dit això, cal no confondre l'arqueologia subaquàtica (una tècnica) amb una altra disciplina, l'arqueologia naval, que estudia els vaixells del passat.

UN CAMÍ LENT

Agost del 1894. Uns bussos corallers troben les restes d'un vaixell romà al Port de la Selva, i donen avís a Romuald Alfaràs, corresponsal de l'Associació Artístico-Arqueològica Barcelonense. Alfaràs va pagar de la seva butxaca una operació de recuperació de materials, que, en part, és avui al Museu d'Arqueologia de Catalunya, i va publicar al butlletí de l'associació una memòria sobre els treballs i les seves conclusions. Va ser un pioner en un món on la recuperació de tresors del fons del mar era només això: la cerca de l'antiguitat o la curiositat. El seu objectiu era científic, i si hem de posar una data inicial a la primitiva arqueologia subaquàtica a Catalunya, aquesta encaixa perfectament.

La recuperació d'objectes del fons del mar és una activitat antiga. Són mítiques les operacions de rescat d'Anticitera el 1900 o de Mahdia el 1907. Els bussos, equipats amb els escafandres clàssics i sabates de plom, eren simplement obrers extractors que treballaven sota la supervisió d'un savi que vigilava, des de la superfície, que no hi hagués gaires destrosses ni robatoris. Un dels pares de l'arqueologia submarina, Peter Throckmorton, va

No existeix l'arqueologia submarina, com no existeix l'arqueologia de muntanya o de la selva.

▲ L'arqueologia subaquàtica ha permès troballes impressionants en aigües de Catalunya, com aquesta bombardera del segle XVIII, actualment exposada al Museu Marítim de Barcelona. Foto: Col·lecció E. Admetlla.

descriure perfectament aquella feina: era com si la tomba de Tutankamon hagués estat excavada per uns estibadors borratxos, en períodes de treball de cinc minuts, i sense que cap d'ells no hagués vist abans una tomba faraònica. A més a més, treballaven gairebé sense llum, vestits com jugadors de rugbi i amb una galleda al cap.

La revolució que va comportar l'escafandre autònom de Cousteau i Gagnan l'any 1943 va significar començar l'aventura de la descoberta del fons marí. Catalunya, ben a prop

de les novetats que venien de França, va ser la porta d'entrada a Espanya de les activitats subaquàtiques. I els inicis d'aquesta aventura es resumeixen en unes sigles: CRIS (Centre de Recuperació i Investigacions Submarines), creat a Barcelona l'any 1954. Poc després va néixer a Tarragona la Sociedad de Exploraciones Submarinas de Tarragona, coordinada amb la Real Sociedad Arqueològica de Tarragona. La popularització de la immersió obria un món de possibilitats enriquidores, però també portava a la mar centenars de bussejadors que, amb més bones o males intencions, destruïen els jaciments submarins com ho faria una plaga de cores devorant els millors retaulles d'una catedral. Començava una guerra entre el saqueig i la recerca científica que, malauradament, no ha acabat.





→ Àmfores recuperades d'El Bou Ferrer, el vaixell romà més gran en procés d'excavació al Mediterrani. Va ser trobat en aigües de la població valenciana de Vila Joiosa. Foto: Ferran Roure.

← Vista aèria de Les Sorres X, l'embarcació medieval trobada durant les obres del Canal Olímpic. Foto: CASC.



La barca medieval *Les Sorres X*

Sovint l'arqueologia subaquàtica treballa a terra ferma, o gairebé. Un exemple extraordinari d'això és la barca *Les Sorres X*, una embarcació medieval del segle XIV trobada durant la construcció del Canal Olímpic amb motiu dels Jocs Olímpics de Barcelona. La nau, un petit llagut de cabotatge, fou recuperada en una excavació d'urgència pel Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya. Es tracta d'un espai deltaic, abans un espai d'aiguamolls, on la barca va quedar colgada amb part de la càrrega. Com que es tractava d'un espai amb filtracions d'aigua, va caldre

construir un tancament especial per deixar la barca en sec i poder-la excavar com a jaciment terrestre. Després d'un llarg tractament de conservació, una memòria científica completa i una operació de muntatge modèlica, ara forma part de l'exposició permanent del Museu Marítim. Aquesta embarcació medieval, tan rara com interessant des de tots els punts de vista, va posar en evidència un altre cop l'extraordinari nivell professional dels arqueòlegs catalans.

És més fàcil que un arqueòleg aprengui a bussejar que no aconseguir que un bus es converteixi en un expert arqueòleg.

L'arqueologia submarina avançava lentament, però amb pocs avenços científics, ja que l'arqueòleg es quedava a la superfície i només avaluava les restes recuperades. El punt d'inflexió va ser l'excavació a cap Gelidònia d'un vaixell de l'edat del bronze. Aquí no hi havia arqueòlegs i bussos barrejats: tots bussejaven i participaven directament en l'excavació, ja que és més fàcil que un arqueòleg aprengui a bussejar que no aconseguir que un bus es converteixi en un expert arqueòleg. Això ara pot semblar obvi, però l'any 1962 era una idea revolucionària. Quan 10 anys més tard el director de l'excavació, Bass, va publicar-ne la memòria, va obrir una bretxa en el rígid món acadèmic, i va aconseguir amb altres científics que la Unesco re-

conegués aquesta disciplina amb la publicació del llibre *Underwater Archeology: a Nascent Discipline*.

CATALUNYA, PIONERA EN AQUESTA NOVA DISCIPLINA

Tornem a casa nostra. A Barcelona es va celebrar, l'any 1961, el III Congrés Internacional d'Arqueologia

Submarina, una veritable fita en el reconeixement internacional del que es començava a fer a casa nostra. Les sessions es van fer al Museu Marítim de Barcelona. Durant 20 anys, els pioners de la disciplina a Catalunya van avançar en pràctica, formació i metodologia. Moltes

intervencions, moltes memòries publicades i una presa de consciència del valor d'aquesta activitat, van portar a la creació l'any 1972 del Patronato de Arqueologia Submarina de la Província Marítima de Gerona, i més tard, l'any 1981, a un departament específic d'arqueologia subaquàtica per part de la Diputació de Girona. Són els anys dels Ripoll, Foerster, Serra, Oliva i altres investigadors, i de derelictes mítics com *Palamós*, *Els Ullastres*, *Cap del Vol*, *La Clota*, etc.

L'any 1984 F. Xavier Nieto Prieto va publicar el llibre *Introducció a la arqueologia subaquàtica*, i en els anys posteriors va continuar treballant en la matèria. Amb el derelicta romà de *Culip IV*, excavat entre els anys 1984 i 1988, va demostrar que una excavació subaquàtica permetia la reconstrucció d'una història concreta. On bona part de la gent veia només un munt de plats, els arqueòlegs veien persones, xarxes comercials, constructors de vaixells i una interpretació concreta de l'economia romana.

Ja ningú podria discutir el valor d'aquesta disciplina a Catalunya. Nieto va posar després tota la seva artilleria en una aventura més difícil encara: la protecció del patrimoni submergit i la reducció del saqueig al mínim possible. Amb la Llei 16/1985 del Patrimoni Històric Espanol es donava el mateix tractament legal a les restes terrestres que a les subaquàtiques. Amb això, s'acabaven els anys del rescat de tresors i s'entrava de ple en els anys de la ciència.

EL CENTRE D'ARQUEOLOGIA SUBAQUÀTICA DE CATALUNYA

Un decret de 13 d'octubre de 1992 de la Generalitat va crear el Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya (CASC), encara que de manera oficiosa feia més de nou anys que ja existia. El centre, depenent del Museu d'Arqueologia de Catalunya des del 1996, ha estat un model a tot Espanya, una autèntica escola d'arqueòlegs i una institució de prestigi internacional.

En el seu ideari trobem els principis bàsics de l'arqueologia subaquàtica: que aquesta disciplina no és independent de la terrestre i que no es relaciona només amb la mar, sinó amb el patrimoni submergit o humit (el cas del poblat neolític de la Draga, al llac de Banyoles, seria emblemàtic). I, pel que fa a la seva missió, és una barreja equilibrada de protecció, difusió, conservació, recerca i docència.

L'any 1992, la compra d'un vaixell, el *Thetis*, va permetre que el CASC tingués noves possibilitats d'acció, malgrat les limitacions pressupostàries i d'altres tipus. També va tenir un paper fonamental en un dels grans projectes del CASC: la Carta Arqueològica

El patrimoni submarí en primera persona

La Convenció de la Unesco del 2001 sobre la protecció del patrimoni cultural subaquàtic estableix, en l'article 20, que cal adoptar totes les mesures viables per a la conscienciació sobre el valor i la rellevància del patrimoni cultural subaquàtic i la importància de la seva protecció. Això, a la pràctica, no resulta sempre fàcil. En aquesta línia d'educació i conscienciació, la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques (FECIDAS/

CMAS), en col·laboració amb el CASC, l'Associació Hermes i Begur Dive, entre d'altres, impulsa una experiència interessant: el Parc Arqueològic Subaquàtic d'Aiguablava. Es tracta de facilitar l'accés al patrimoni cultural subaquàtic en primera persona mitjançant la recreació dels jaciments arqueològics que van ser excavats a la cala Aiguablava de Begur en diferents campanyes, entre els anys 2006 i 2013.

Subaquàtica de Catalunya. La seva aportació va ser discreta i poc vistosa, però fonamental tant per a la protecció del patrimoni com per a futurs projectes de recerca.

Un dels darrers èxits de l'arqueologia subaquàtica catalana ha estat l'excavació i recerca exhaustiva del jaciment *Deltebre I*, un vaixell de transport militar que formava part d'una flota anglesa que, amb altres vaixells del mateix comboi, es va enfonsar a la

desembocadura de l'Ebre, en el marc de la Guerra del Francès, l'estiu del 1813. ◀

Text ★ Enric Garcia és historiador i cap de l'Àrea de Gestió de Col·leccions i del Coneixement de l'MMB.

EL BUSSEIG HISTÒRIC

Preservar, estudiar i difondre el patrimoni subaquàtic



La Historical Diving Society Spain, amb seu a Llafranc (Costa Brava), és una associació compromesa a mantenir viva la passió per la història de les activitats subaquàtiques i la recuperació del material històric, a fi d'evitar-ne l'oblit per part de les generacions futures.

LA PASSIÓ PEL MAR

El busseig és una activitat apassionant. Poder-se moure ingràvid, respirar en el medi aquàtic, contemplar un entorn diferent que ens envolta per tots costats... És aquí on ens adonem que per terra ens movem en un món d'únicament dues dimensions. És només sota l'aigua on podem gaudir d'una tercera dimensió. Per a alguns, el busseig no és més que un *divertimento* ocasional que alterna amb altres activitats com ara l'esquí, el parapent, el salt de pont o d'altres. Però en realitat el mar és molt més que tot això, molt més que esplaïar-se gaudint de noves sensacions...

Darrere d'aquestes sensacions assolides gràcies a l'adaptació al medi submarí, existeix una potent evolució dels materials i equips sense els quals seria impossible submergir-nos sota l'aigua. Des de ginyes senzills, com les campanes de busseig, fins a altres equipaments més sofisticats, que permeten baixar fins a grans profunditats.

Aquesta aventura d'endinsar-se en el món submarí ja ha assolit fites importants en la història de la humanitat. I, atès el llegat que ja ha acumulat, fa uns anys que hi ha una gran inquietud a escala mundial per la preservació de la seva memòria històrica, tant a partir de fonts documentals com del material emprat en el decurs dels anys d'exploració submarina.

HDSSES: MOLT MÉS QUE LA SALVAGUARDA DEL PATRIMONI

La fundació de l'HDSSES (Historical Diving Society Spain) neix emmirallada en el model de la Historical Diving Society (HDS), que es va fundar al Regne Unit l'any 1990. Va néixer amb la voluntat de promoure la salvaguarda i l'interès per la història de les activitats subaquàtiques i la seva contribució a l'exploració

submarina, així com per la necessitat de preservar-ne el llegat patrimonial (equips d'immersió, documentació, fotografies, films, bibliografia i, en definitiva, tot allò que ja forma part de la seva història). Des de llavors, ha crescut com a organització internacional amb membres i afiliats repartits arreu del món. Tot l'ampli espectre que abasta l'interès històric per les activitats subaquàtiques és part d'aquesta associació: des d'arxivers, arqueòlegs, bibliòfils, col·leccionistes, fotògrafs i investigadors fins a submarinistes i exsubmarinistes de tots els racons del món.

L'any 2007 es va convocar la primera reunió de l'HDSSES, amb els mateixos objectius que les HDS de la resta del món: la recuperació de la memòria històrica del busseig. Aquesta societat sense ànim de lucre va veure la llum gràcies a l'interès d'un grup reduït de veterans escafandristes units per l'amor al mar i a l'aventura que, durant les nombroses visites a

salons i fires de busseig a l'estranger, van constatar l'existència d'una inquietud comuna per la cura del patrimoni subaquàtic. Per a ells, aquest era un fet insòlit fins al moment.

Amb la "marca" HDS es realitzaven exhibicions amb equips de busseig molt antics, es feien publicacions i estudis, s'intercanviaven

material..., i mantenien un interès comú, malgrat pertànyer a diferents països, com Alemanya, França, Itàlia, el Regne Unit, els Estats Units, Austràlia o Rússia. Per això, si aquesta consciència històrica sobre el busseig desapareixia a casa nostra (i amb

L'aventura de l'escafandrisme ja ha assolit fites importants en la història de la humanitat.



◀ El col·leccionisme és un dels trets comuns dels integrants de l'HDSSES. A la imatge, equip vinatge: bimoto i regulador bitràquea de la casa Nemrod, fabricat a Barcelona. Foto: Col·lecció Antiquedivehels.

◀ Bus submergint-se amb un equip d'immersió antic. Foto: Grigorenko/ Gettyimages.

ella l'ardua tasca de recopilació per part d'un grup d'amants del busseig històric, com ara els llibres escrits pels pioners de les activitats subaquàtiques a Catalunya i Espanya, com Ribera o Eduard Admetlla, així com filmacions, càmeres fotogràfiques històriques o equips de submarinisme antics), aquest patrimoni es perdria per sempre.

Actualment al món hi ha una vintena d'associacions d'història del busseig, a més d'algunes entitats adherides, com ara museus i agrupacions diverses. La més important i nombrosa és l'associació americana, mentre que a Europa és l'alemanya, la qual, en les seves reunions anuals, aplega participants de més de 15 HDS de tot el món.

IMMERSIONS COM LES DELS PIONERS

L'HDSSES és una entitat petita, però molt dinàmica. Entre les seves activitats destaquen la presència en diverses fires i certàmens, la pràctica d'immersions amb equips de bus clàssic i l'organització de batejos en piscina.

Pel que fa a les immersions amb equips de bus clàssic, l'experiència de submergir-se amb material antic permet recrear unes sensacions úniques, tot emulant les primeres persones que experimentaven en el seu propi cos la respiració i visió submarines. L'activitat comença

amb una xerrada introductòria que pauta unes senzilles indicacions sobre les característiques i l'ús de l'equip. Un cop acabada la introducció, comença l'emocionant sensació de vestir-se amb l'equipament que, en el cas del bus clàssic, té les seves singularitats, si considerem que només

l'equip pesa més de 60 quilos.

Després ve el descens a l'aigua, per unes còmodes escales, amb barana i amb l'assistència d'un ajudant. I, un cop a l'aigua, es tracta de deixar-se endur pel pas del temps en un entorn realment singular.

Una altra activitat amb força èxit és la pràctica de batejos amb

equips autònoms de l'època dels pioners, en els inicis de la seva difusió. A diferència de la immersió amb equip de bus clàssic i amb equip semiautònom (un tub subministra aire des de la superfície), els equips amb escafandre autònom donen autonomia només per a un espai de temps limitat (el submarinista porta la seva ampolla amb aire comprimit i respira a través d'un regulador).

Els batejos són molt senzills per a qui té una certa pràctica amb equips actuals i, encara que siguin en una piscina, també tenen el seu encant. Seria semblant a conduir un Ford T, un Balilla o un Hispano Suïssa. En aquest àmbit, s'han organitzat diverses edicions de les Jornades de Busseig Vintage a Tossa de Mar, amb l'objectiu de reviure immersions de la dècada de 1970, organitzades per l'HDSSES i dirigides per Enrique Dauner i Ramon Roqueta.

Hi ha una vintena d'associacions d'història del busseig a tot el món, a més d'algunes entitats adherides.



Els guardons de l'HDSSES

L'HDSSES ha instituït uns guardons per honorar bussos que han tingut una llarga trajectòria com a practicants i com a divulgadors de les activitats subaquàtiques. En la categoria màxima hi ha el **Buzo de Honor**, que consisteix en la reproducció en bronze d'una escultura d'un bus. Se'n lliura un cada any a la persona que és escollida per la junta directiva i confirmada per l'assemblea general. Altres guardons són la **Placa al Buceador Històric**, que s'atorga a bussejadors amb més de quaranta anys d'activitat, i la **Placa a la Col·laboració**, per a entitats col·laboradores amb l'associació.



▲ El Museu Marítim de Barcelona va acollir una interessant exposició de càmeres submarines de diverses èpoques. Foto: Laura Covarsí MMB.

EL COL·LECCIONISME

Una afició que uneix bona part dels socis de l'HDSSES és el col·leccionisme. Els col·leccionistes són uns apassionats de la recuperació i conservació dels fragments de la història del busseig. És gràcies a ells, veritables experts en la seva especialitat, que no es perd el llegat patrimonial. Totes les col·leccions són úniques pel seu valor excepcional i val a dir que algunes de les dels membres de l'HDSSES es troben entre les més importants del món. Entre elles, destaquen la col·lecció de cascos de bus d'Antiquedivehlmets i David Villar; la col·lecció de material divers en temes subaquàtics d'Enrique Dauner; les figures decoratives de bussos d'Antonio Badias; la col·lecció de material de l'àmbit Cousteau de Dani Vidaurre; la biblioteca especialitzada de Frederic Malagelada; la col·lecció de productes Nemrod de Ruben Castrillo, o la col·lecció de càmeres fotogràfiques i de tot tipus de material per prendre imatges submarines d'Andrés Clarós. Part d'aquestes col·leccions s'han mostrat en exposicions inèdites i monogràfiques en museus del país, com les exposicions "Càmeres submarines. El repte de fotografiar sota l'aigua", al Museu Marítim de Barcelona (2014-2015), i "Sota l'aigua. 100 anys de la primera pel·lícula submarina", al Museu del Cinema de Girona (2016-2017).

El material dels anys 1960-1970 és força més assequible perquè encara hi ha bussos que guarden l'equip que utilitzaven fa 40 o 50 anys, i s'ha convertit en la seva petita col·lecció privada. Malauradament, gran part d'aquest material desapareix amb la defunció del propietari, ja que els hereus, molt

L'HDSSES és present en diverses fires i certàmens i practica immersions amb equips de bus clàssic.



▲ L'HDSSES imparteix uns emocionants batejos amb equip de bus clàssic. Foto: E. Dauner.

sovint, no saben què fer-ne i acaba a la deixalleria. Per això, una de les tasques de l'HDSSES és recollir-lo gràcies a les donacions de material, classificar-lo i utilitzar-lo per exposar en fires i demostracions, en espera de tenir-ne una col·lecció digna de ser mostrada en un museu. Hi trobem equipaments de bus clàssic, compressors manuals per al subministrament d'aire, vestits, botes, ganivets, telèfons, eines per a treballs subaquàtics, etc.

És així com, a poc a poc, gràcies a l'HDSSES i a tots els qui hi col·laboren d'una manera o una altra, la nostra història subaquàtica es manté a la memòria i no acaba oblidada al fons del mar. ■

Text ★ Manel Melchor és president de l'HDSSES.

SOS Vintage, la crida de les profunditats

L'HDSSES, en la seva tasca de recuperació de material de submarinisme antic, du a terme SOS Vintage, una campanya de conscienciació per demanar la col·laboració en la cessió d'equips d'immersion vintage com ara bibotelles, monobotelles, reguladors bitràquea i monotràquea, ulleres, tubs o vestits d'immersió antics. Correu electrònic: hdses@hdses.com.



EL ROM

UNA BEGUDA IMPRESCINDIBLE EN ELS VIATGES ATLÀNTICS

Les primeres notícies contrastables sobre el rom es donen a partir de la segona meitat del segle XVII. Es parla de l'aparició d'un destil·lat de la canya de sucre que s'anomenava Kill-Devil i era més fort que l'aiguardent. Al costat d'aquestes referències també n'apareixen d'altres, de Cuba i Santo Domingo, en què s'escriu sobre un destil·lat —la ratafia—, que s'obtenia de la canya.



> Esclaus cultivant canya de sucre en una plantació a les costes del Carib. Il·lustració: autor desconegut/Gettyimages.



DEL ROM PER ALS ESCLAUS AL COMERÇ AMB ÀFRICA

El destil·lat de les melasses de la canya de sucre va adquirir valor a partir del segle XVIII, quan es va començar a utilitzar com a moneda per a la compra d'esclaus a la costa africana. És clar que van ser els esclavitzats d'origen africà els qui van contribuir al desenvolupament del món atlàntic, i també van ser ells els qui van aportar la dolçor als menjars, primer dels nobles i després de tots els pobladors d'Europa. Una dolçor que s'obtenia amb l'amarga suor dels esclaus, arrencats del seu continent d'origen i traslladats a la força cap al Nou Món. Ells tallaven la canya per edulcorar la vida dels qui a poc a poc assentaven el capitalisme com a manera d'entendre les relacions socials i econòmiques.

El destil·lat de la canya de sucre va adquirir valor a partir de la segona meitat del segle XVIII.

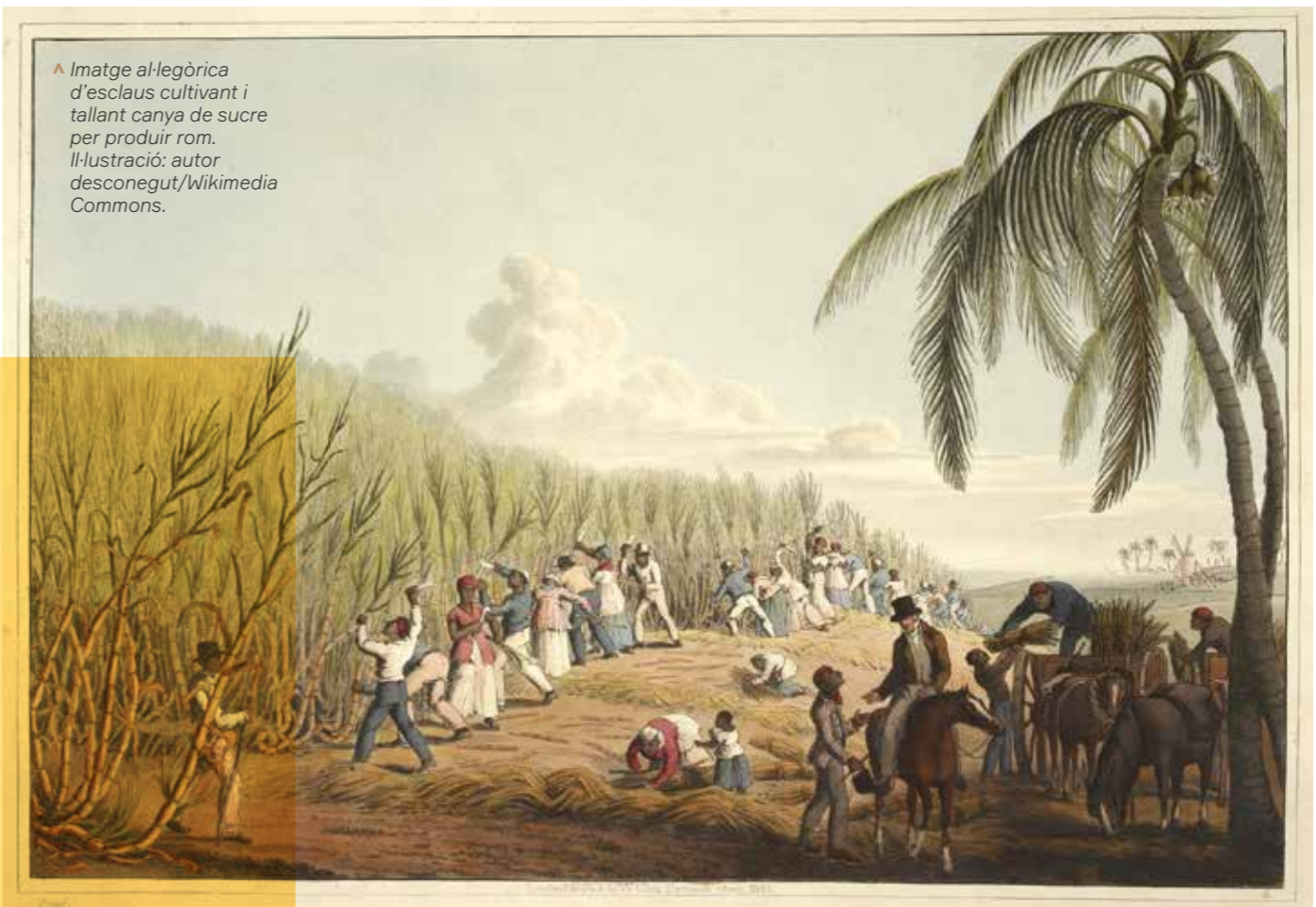
I van ser els esclavitzats, també, els qui van destil·lar i, possiblement, van morir pel poder curatiu de la ratafia o *bourbillon*, derivat de la melassa del sucre.

D'aquesta manera, a la costa africana, el rom es va anar consolidant com a beguda i com a moneda d'intercanvi: les embarcacions que salpaven de les Antilles britàniques i franceses carregades de melasses o *rumbillon* s'acostaven a les costes africanes per bescanviar-ho per mà d'obra esclava per a les plantacions de les conegudes com a *sugar island*. Alhora, aquest mateix rom servia per "alimentar" els mateixos esclaus que el produïen. És així com el poder energètic del rom el va convertir en el millor esmorzar per a les dotacions que s'enfrontaven al dur treball de la safra. Per la seva banda, els súbdits britànics de les Tretze Colònies importaven melassa de Jamaica, la transportaven al continent americà i, un cop elaborada, també l'enviaven com a mercaderia a l'Àfrica per aconseguir més mà d'obra.

La independència de les Tretze Colònies britàniques i el sorgiment de la nova nació, els Estats Units, van alterar les relacions amb el Carib. Els anglesos deixarien de tractar amb els rebels, però aquests no van quedar-se de braços plegats i van buscar nous mercats per als seus productes. És així com els comerciants nord-americans van trobar en els ports cubans espais per a l'aprovisionament de melasses i un mercat on col·locar les seves farines. Tanmateix, l'increment de la superfície de cultiu de canya i del nombre d'esclaus en l'eix l'Havana-Matanzas va

< Assentament a l'illa d'Antigua, un dels indrets de sotavento de les Antilles, el 1894. Il·lustració: Vere Langford Oliver.





▲ Imatge al·legòrica d'esclaus cultivant i tallant canya de sucre per produir rom. Il·lustració: autor desconegut/Wikimedia Commons.



▲ Mapa del mar Carib extret de l'Atlas mundial de butxaca de Hassard i John R. G. 1836-1888. Il·lustració: The New York Tribune's history of the United States.

◀ Gerra de rom de ceràmica, probablement de Nova York o Nova Jersey, de cap al 1790. Foto: Wikimedia Commons.

convertir Cuba en el substitut de la perla anglesa, Jamaica, d'on els comerciants del nord de les Tretze Colònies obtenien les melasses i on venien les seves farines per mantenir els esclaus.

A la marina anglesa, es donava una ració d'aiguardent de canya com a estímul per entrar en combat.

DELS PORTS A L'INTERIOR D'AMÈRICA
La posterior independència de Saint-Domingue va ser el cop de sort final que necessitaven els cubans. Després de la independència, el competidor francès va quedar apartat del comerç internacional i tampoc no produïa les quantitats de melassa suficients per abastir els mercats exteriors. La producció de sucre de

l'antiga colònia francesa va caure després de la guerra d'Independència, alhora que la de les Antilles angleses, amb les terres esgotades. Totes dues circumstàncies van col·locar els territoris espanyols i el Brasil com els grans centres de producció de sucre. Així mateix, es van dedicar a la producció d'alcohol per subministrar aquest producte als sectors populars d'Amèrica, que havien de consumir varietats locals pels alts preus dels alcohols metropolitans. Així, a poc a poc, el derivat de la canya va anar entrant en el consum americà, primer en les *pulperias* dels ports, per, posteriorment, traslladar-se cap a l'interior.

Ara bé, malgrat les notícies que tenim sobre l'elaboració d'alcohols a les colònies, la legislació prohibia la fabricació d'aiguardents i vins per tal de protegir les produccions metropolitanas. Però, tot i la prohibició, tant a les colònies espanyoles com a les angleses, els propietaris dels ginys per destil·lar van decidir obtenir un nou producte amb el qual diversificar els riscos que comportava el monocultiu del sucre. Així, tot i les traves a la comercialització de l'aiguardent de canya, que competia amb els aiguardents metropolitans, el segle XVIII l'elaboració del rom a les colònies del Carib era ja una realitat imparable.

Si bé a les colònies espanyoles es prohibia l'elaboració d'aiguardent de canya, a la marina anglesa, almenys a la flota de l'almirall Vernon, es donava una

ració d'aiguardent de canya a la marineria com a estímul per entrar en combat, de manera que el consum de la beguda es va popularitzar i la seva producció va augmentar. A les colònies britàniques del Carib, el rom i les melasses s'havien convertit en uns productes fonamentals per als intercanvis de les colònies sucreres amb les altres colònies de l'imperi, especialment amb les Tretze Colònies.

DE L'AIGUARDENT AL ROM
Finalment, a les acaballes del segle XVIII, la corona va autoritzar l'elaboració d'aiguardents a les colònies, però amb l'obligació de pagar un cànon per la seva venda. Amb aquesta mesura, adoptada per la impossibilitat de posar fre a la realitat de l'existència de destil·leries, a les colònies espanyoles es va normalitzar l'elaboració d'aiguardent de canya, que posteriorment passaria a anomenar-se rom.

Malgrat les facilitats que es van donar tant a les colònies angleses, les primeres a comercialitzar el *roumbillon*, com, posteriorment, les espanyoles, el rom no deixava de ser un producte de consum molt popular i amb poca sortida als mercats del luxe. De fet, es va continuar utilitzant preferentment com a moneda per a la compra d'esclaus.

BEGUDA DE MARINERS
Tot i que el rom es va consolidar al segle XVIII, caldria esperar fins al segle XIX perquè es convertís en el que és avui.

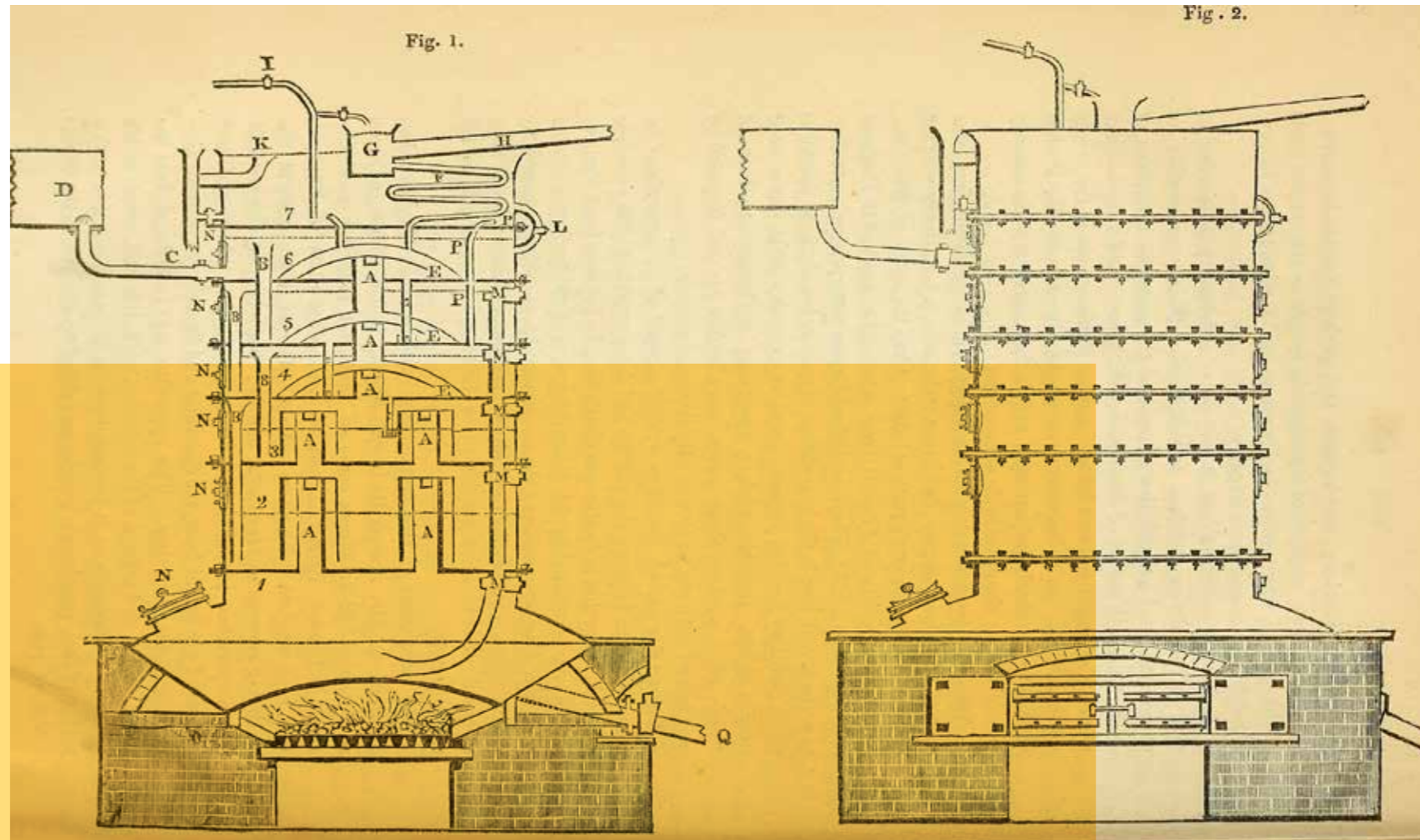
L'aiguardent dels esclaus

Al segle XVII apareix a les Antilles espanyoles un destil·lat que s'obtenia a partir de les melasses de la canya de sucre per a l'elaboració d'una beguda, toska, que va ser l'antecedent del rom i que es coneixia amb els noms de ratafia o tafia. Aquesta beguda es donava als esclaus per completar la dieta alimentària i com a xarop per a les malalties. No obstant això, i malgrat aquestes informacions sobre l'elaboració d'aiguardent de la canya a les colònies espanyoles, no hem trobat, de moment, cap document que ens aclareixi aquest punt. També sembla que a la part francesa de Saint-Domingue, l'actual Haití, els esclaus feien servir un destil·lat al qual també

anomenaven ratafia o tafia en alguns cultes de vudú amb finalitats religioses. Hi ha més mencions al destil·lat de melasses a les Antilles britàniques que a la resta del rom i que es coneixia amb els noms de ratafia o tafia. Aquesta beguda es donava als esclaus per completar la dieta alimentària i com a xarop per a les malalties. No obstant això, i malgrat aquestes informacions sobre l'elaboració d'aiguardent de la canya a les colònies espanyoles, no hem trobat, de moment, cap document que ens aclareixi aquest punt. També sembla que a la part francesa de Saint-Domingue, l'actual Haití, els esclaus feien servir un destil·lat al qual també

Nova Anglaterra, punta de llança

Al segle XVIII el rom ja era una beguda corrent entre els mariners dels viatges per l'Atlàntic. De les destil·leries de Nova Anglaterra portaven els destil·lats de la canya als assecadors de bacallà del nord, on es va convertir en una beguda molt popular entre les tripulacions. Ja el 1757, A. Cooper Distiller va publicar un llibre en el qual es donaven les instruccions per a la destil·lació d'alcohols. Hi havia un capítol dedicat a l'elaboració del rom de canya. Els alambins per a la destil·lació es van popularitzar a totes les colònies americanes.



^ Giny anglès per destil·lar canya de sucre, del 1838. Il·lustració: autor desconegut/ Internet Archive.

< Pàgina d'un manual anglès per destil·lar i (a sota), anunci d'una antiga marca de rom. Arxius: Col·lecció Javier Laviña.

THE COMPLETE DISTILLER: CONTAINING,

I. The Method of performing the various Processes of Distillation, with Descriptions of the several Instruments: The whole Doctrine of Fermentation: The manner of drawing Spirits from Malt, Raisins, Molasses, Sugar, &c. and of rectifying them: With Instructions for imitating to the greatest Perfection both the Colour and Flavour of French Brandy.

To which are added,

Accurate Descriptions of the several Drugs, Plants, Flowers, Fruits, &c. used by Distillers, and Instructions for chusing the best of each Kind.

The Whole delivered in the plainest manner, for the Use both of Distillers and Private Families.

By A. COOPER, DISTILLER.

LONDON:

Printed for P. VAILLANT in the Strand; and R. GRIFFITHS in Peter-Night-Row.

M.DCC.LVII.

De fet, el rom va estar present en la protesta que els habitants de les Tretze Colònies van mantenir contra la corona i per la qual van aconseguir la independència. I és que els comerciants nord-americans i anglesos del Canadà en van elaborar com a producte d'intercanvi comercial, bàsicament per als pescadors europeus, que anaven a la pesca del bacallà i recalaven a Terranova, on en carregaven per al viatge de tornada. D'aquesta manera s'ampliava la base dels consumidors de rom, que va passar de les tavernes i els vaixells a les ciutats europees. És així com, a poc a poc, el rom va anar adquirint carta de naturalització entre consumidors de classes mitjanes.

D'altra banda, diverses raons van portar a una millora de la destil·lació, com ara l'ampliació del tràfic negrer, però també la diversificació de riscos que assumien els plantadors de sucre amb un sol producte derivat de la canya: el sucre.

Per cobrir l'increment de la demanda d'alcohols, els plantadors que ja estaven produint melasses, en alguns casos per al comerç negrer, van millorar les condicions del destil·lat, produint-lo a partir del *guarapo*. Aquesta nova tècnica de destil·lació, en què s'utilitzava el suc de la canya com a font d'obtenció de llevats per a la fermentació del líquid, va donar com a resultat una beguda de més bona qualitat que la que s'obtenia a partir de les melasses de la canya. Amb les noves i millors tècniques,

el rom va deixar de ser una beguda d'esclaus per passar a ser una beguda de mariners.

EL NOU ROM

La millora de les tècniques de refinament va anar fent del rom una beguda que va passar de les tavernes dels ports als salons de les cases més elegants, especialment a Anglaterra, on les classes mitjanes van popularitzar-ne el consum. Aquest ascens social de la beguda dels esclaus i la marineria va anar en consonància amb la millora de la seva qualitat. No sabem del cert quan es va produir aquesta millora, però el que sembla clar és que l'augment de la producció de sucre va portar com a conseqüència l'augment de la producció de rom i la millora de la seva elaboració, cosa que, també, va generar un ingrés extra als plantadors, que el veien com el producte principal dels seus camps.

D'altra banda, l'esclavitud havia arribat a la seva fi, de manera que es perdien els mercats africans, però com a contrapartida es guanyaven els dels habitants de les noves repúbliques americanes. Així, l'elaboració del rom vinculat a l'esclavitud es va deslluir de la xacra social que suposava el treball forçat dels africans i dels seus descendents en terres americanes. I, gràcies a això, es van començar a aixecar fàbriques per

El rom cremat

Els roms van passar de les tavernes dels ports a les cases dels anglesos de classe mitjana, que els van popularitzar en forma de combinats; en el cas de Catalunya va aparèixer el cremat. Tampoc no sabem com es va arribar a popularitzar aquesta beguda a la Costa Brava, però

és possible que els mariners catalans s'adaptessin als dos productes més representatius del Carib durant les sobretalles, el cafè i el rom, i que la fusió vingués donada per la diferència climàtica de les zones d'origen de les dues begudes i els llocs de consum.



A partir de la segona meitat del segle XIX, el rom es va popularitzar pel Carib continental i insular.

elaborar rom en els últims anys del segle XIX i principis del XX.

A partir de la segona meitat del segle XIX, el rom es va popularitzar com a destil·lat pel Carib continental i insular. Les fàbriques de rom van créixer en paral·lel a la demanda europea i els roms van iniciar un procés de destil·lat i envelliment seguint els paràmetres d'altres begudes espirituoses, en funció dels orígens dels elaboradors. Així, a poc a poc, la beguda procedent de la canya de sucre guanyava adeptes. Era, doncs, l'inici del rom tal com el coneixem avui dia i el consumim. ◀

Text ★ Javier Laviña Gómez és catedràtic del Departament d'Antropologia Social i Cultural i d'Història d'Amèrica i Àfrica. És autor de diferents publicacions, algunes d'elles al voltant de l'esclavisme.

La fragata *Barcelona*

UN SIMULADOR DEL SEGLE XIX
PER APRENDRE A NAVEGAR

L'any 2014 l'MMB decideix restaurar un model de vaixell de grans dimensions construït com a instrument d'aprenentatge per als alumnes que, cap al 1850, s'instruïen a l'Escola de Nàutica de Barcelona. Aquest model formava part de l'aula de Maniobres i es feia servir com a "simulador" de vaixell; així, podien practicar el funcionament de les maniobres abans de començar a navegar.

La fragata *Barcelona* és un model de vaixell del qual no es té gaire documentació. En el seu expedient no consta ni l'autoria ni el moment de la construcció. Tan sols es fa referència a l'oferiment com a dipòsit per part del director de l'Escola Oficial de Nàutica, Àngel de Urrieta, al director del Museu Marítim de Barcelona, José María Martínez-Hidalgo, i que va entrar al Museu el 5 de juny del 1965.

També es desconeix l'estat de conservació en el moment d'ingrés al Museu, així com les diferents intervencions que s'han pogut dur a terme al llarg d'aquests 50 anys.

Inicialment, el model va estar exposat a l'antiga Sala Capmany, més endavant va formar part de l'ex-

posició "La gran aventura del mar" i, posteriorment, va estar exposat a l'espai dedicat a "La navegació a vela, segles XVIII i XIX", com a part de l'exposició permanent de l'MMB.

Amb motiu de les obres de restauració de l'edifici de les Drassanes els anys 2009-2013, les col·leccions que custodiava l'MMB, entre les quals hi havia la fragata *Barcelona*, varen patir diferents trasllats a mesura que avançaven les obres.

Va ser en aquest moment quan es va decidir retirar les veles del model, ja que el teixit es trobava en un estat de conservació molt delicat. Les fibres estaven molt resseques i trencadisses, i presentaven importants taques, estrips, talls i deformacions.

Així, el conjunt del velam es va emmagatzemar a l'espera que se'n pogués emprendre la restauració.



< Per les seves característiques, especialment les mides, aquesta peça va ser ubicada provisionalment en un lloc poc habitual, de manera que es va "penjar" del sostre de l'edifici, ja que la seva alçària impedia que fos ubicada enlloc més.



Un cop acabades les obres, l'MMB es va plantejar la restauració d'aquest model, i va crear un espai per a aquest fi a la nau 7, on es va treballar de cara al públic.



AQUEST MODEL

de grans dimensions (5,39 m d'alçària x 7,27 m d'eslora) es feia servir per practicar el funcionament de les maniobres.

ESTUDIS PREVIS

Dels estudis previs de la fragata *Barcelona* es van poder fer algunes primeres observacions importants:

1. Les veles de gàbia i la sobremitjana són dobles o partides. Actualment encara són així les gàbies de major i trinet, però no la sobremitjana, que és plena. Una observació detinguda de l'anatomia de les veles de gàbia ens demostra que també havien estat plenes i que van ser modificades en un determinat moment. El teixit va ser tallat i doblegat per poder fer la vora del pujament en el cas de les gàbies altes, i el gràtil a la de les gàbies baixes, amb els seus corresponents elements, com la ralinga, els ullets d'envergadura o els de recollida dels briols. Aquesta modificació implica necessàriament vergues noves per a les gàbies baixes, que es van haver de fer, així com la transformació de les maniobres corresponents d'aquestes veles. Sorpren, en canvi, que la sobremitjana actualment sigui plena, quan a la fotografia també era partida.

2. La policromia dels casc que apareix a les fotografies, tota de color blanc, presenta importants diferències respecte a la que ha arribat fins avui.

Els canvis en la pintura segueixen les modes del moment. El color blanc, en els vaixells reals, es va imposar quan es van adonar que acumulava menys calor que les pintures anteriors, negres o enquitranades, i permetia una millor conservació de la mercaderia.

L'associació entre ambdós canvis, el del velam i el de la pintura del buc, ens permet datar la fotografia en un moment posterior al període 1865-1870. El fet que la sobremitjana sigui una vela plena ens permet suposar que en un moment posterior, potser quan el model ja era a l'MMB, s'hi va intervenir per poder-lo exposar. D'aquesta manera es devia voler recuperar l'aspecte original d'una de les veles. Malgrat tot, no se n'ha trobat cap informació.

Tot això ens confirma que el model va patir diverses transformacions per poder adaptar l'ensenyament del funcionament de les maniobres a les innovacions tècniques que es van produir al llarg del segle XIX.

▼ **Previ a la restauració del model** es van fer estudis amb les dues úniques fotografies de l'època que es tenen de quan encara era a l'Escola de Nàutica. S'hi poden observar diferències importants, especialment pel que fa a dos elements: les veles de gàbia i la sobremitjana.



LES INTERVENCIIONS

s'han centrat principalment en el conjunt de l'eixàrcia, que comprèn caps i bossells.

ESTAT DE CONSERVACIÓ

Quant a la policromia, el model presentava pèrdues puntuals amb perill de despreniment, especialment en cofes, creuetes i vergues. A simple vista s'observaven diversos nivells de colors diferents, cosa que feia pensar que havia patit diverses repintades.

D'altra banda, presentava oxidació puntual d'alguns elements metàl·lics i pèrdues de molts d'ells, com ara guardacaps, ganxos i politges. Alguns d'aquests elements s'havien fet de nou, però de manera incorrecta. Finalment, el conjunt presentava una gran acumulació de pols i brutícia adherida especialment a l'interior del casc. L'observació a través de les dues escotilles de coberta permetia veure-hi la brutícia acumulada i les restes de les serradures de la fusta del moment de la seva construcció.

◀ **El deteriorament més important** que presentava el model era el trencament i la manca de molts caps i bossells del conjunt de l'eixàrcia, així com maniobres incorrectes i fora de lloc a causa d'intervencions anteriors.



▲ **L'operació de retirar les veles**, com tota la resta, ha requerit una gran perícia a causa de les dimensions i l'alçària del model.

RESTAURACIÓ

De tots els processos de restauració que s'han dut a terme en aquesta peça, ens centrarem en els més significatius i que fan referència a les intervencions realitzades en el conjunt de l'eixàrcia (cordam i bossellat). Totes les actuacions han anat dirigides a conservar el major nombre possible de maniobres originals malgrat el seu estat de conservació.

La recuperació i adequació de les fibres dels caps ha requerit diverses sessions d'humectació per tal de poder manipular-les sense perill de trencament en el moment del trenat.

En el cas del bossellat ha estat necessari substituir tots els bossells i quadernals incorrectes, fruit d'intervencions anteriors, especialment els fets sense politja. No es pot oblidar que, en tractar-se d'un model d'ensenyament, tots els seus elements havien de funcionar, i sense les politges els caps no podien fer el seu recorregut.

Les veles es van restaurar al Centre de Documentació i Museu Tèxtil de Terrassa entre els anys 2016-2017.

COL·LABORADORS

Cal remarcar i agrair la participació de molts col·laboradors, entre els quals hi ha un equip de restauradores externes, diversos membres de l'Associació d'Amics de l'MMB, estudiants en pràctiques de la UB i voluntaris. Mereix una menció especial l'assessorament tècnic d'Enric Juhé i Josep Marin. ◀

LA INNOVACIÓ

ha estat la recuperació de tècniques ja en desús, com la costura llarga o espanyola.

Text ★ Carmen Vázquez López és conservadora-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** ★ Pere de Prada, J. Biel, Facultat de Nàutica de Barcelona, MMB.

▼ **La dificultat tècnica prèvia** a la restauració era l'accessibilitat a les zones més altes i interiors. Per resoldre això es va dissenyar i muntar una bastida mòbil en alçada, amb passarel·les que permetien accedir a totes les parts del model.



▼ **La unió dels caps trencats** o l'afegit dels fragments que mancaven en moltes de les maniobres s'ha fet aplicant la mateixa tècnica que es feia servir als vaixells de l'època quan es trencaven els caps, però, en aquest cas, a escala molt més petita. Per això s'ha utilitzat una costura anomenada *costura llarga* o *espanyola*, que consisteix a desfer els diferents cordons dels dos caps i enfrontar-los per poder trenar-los entre si en sentit contrari. D'aquesta manera s'evita la substitució de les maniobres trencades per d'altres de totalment noves, i, així, es conserva el màxim nombre de caps originals.



ENTREVISTA

Mercè Tatjer

ELS ULLS DE LA BARCELONETA



▲ La Casa de la Barceloneta 1761, situada al número 6 del carrer de Sant Carles, és l'única casa cantonera que es conserva tal com era quan es va aixecar.

“Barcelona no ha viscut mai d'esquena al mar, si més no les classes populars”

Si hi ha alguna veu autoritzada per parlar de la Barceloneta, de la seva història, del seu pols com a barri i de la crònica de les moltes vicissituds que han viscut els seus veïns, amb els quals manté una especial vinculació i implicació, sens dubte la de Mercè Tatjer n'és una de ben reconeguda.

Mercè Tatjer va néixer a Barcelona l'octubre del 1942; és llicenciada en Història Contemporània per la Universitat de Barcelona i doctora en Geografia per aquesta mateixa universitat, on ha exercit des de l'any 1970, i de la qual és catedràtica de Didàctica de les Ciències Socials a l'Escola Universitària de Formació del Professorat des del 1993. Però, més enllà de la seva activitat docent, Mercè Tatjer és reconeguda per la seva activitat de recerca i difusió entorn del patrimoni industrial de la ciutat, així com pels estudis i publicacions, entre d'altres, de la Barceloneta. El seu coneixement d'aquest barri és profund, i no se li escapa cap racó, cap anècdota ni cap dada. Fruit d'aquest interès, és autora de llibres com *La Barceloneta, del segle XVIII al Plan de la Ribera* (1973, Saturno), *La Barceloneta* (1985, Amelia Romero

◀ La historiadora Mercè Tatjer és una autèntica especialista de la història del barri mariner i portuari de Barcelona per excel·lència.

Editora) o *L'abans de la Barceloneta* (2015, Efadós). A més, també té una important obra dedicada al patrimoni industrial barceloní, en què destaquen títols com *Barcelona, ciutat de fàbriques* (2014, Ajuntament de Barcelona) o *La ciutat de les fàbriques* (2002, Ajuntament de Barcelona). Gràcies a aquesta dedicació, el 2018 va ser guardonada amb la Medalla d'Honor de Barcelona, lliurada per l'Ajuntament de la ciutat.

La primera pregunta és gairebé obligada: què ha representat per a vostè rebre la Medalla d'Honor de Barcelona?

Evidentment ha estat una gran satisfacció, n'estic molt contenta. Per a mi és un reconeixement a la meua activitat acadèmica, però també a la meua activitat cívica. L'estudi dels barris obrers de la ciutat ha fet que m'impliqués molt en el seu esdevenir. Estudiar el passat dels barris m'ha permès implicar-me amb el seu present, i em sento molt a prop de barris com el Poble Nou, la Barceloneta o tants d'altres. Tot sovint, molts dels projectes que hem defensat per tal de preservar un determinat patrimoni han necessitat implicació veïnal, i això t'apropa a la gent, als seus problemes, a les seves alegries... En el meu cas, no hi ha activitat acadèmica



▲ Mercè Tatjer no només ha investigat sobre la història de la Barceloneta, sinó que s'ha implicat en moltes de les seves lluites veïnals.

sense implicació cívica. Per això, aquesta medalla és un reconeixement a aquest treball que he fet, també, gràcies a l'ajuda i la col·laboració de tanta altra gent.

Què en queda, de la Barceloneta que vostè va conèixer als anys setanta? Encara és un barri pescador?

De pescadors en queden, però han disminuït molt al llarg de les últimes dècades per les transformacions del Port i la crisi del sector pesquer. També cal tenir en compte que la Barceloneta no ha estat només un barri pesquer, també era el barri dels portuaris per excel·lència. Fins als anys setanta ben bé un 90% dels portuaris de Barcelona vivia a la Barceloneta. Això ara també ha canviat, perquè la realitat és que el tipus de feines dels portuaris també ha variat molt.

Avui, quan es pensa en la Barceloneta hom de seguida el veu com un barri eminentment turístic, i on la pressió dels pisos turístics hi està fent molt mal...

Sí, el turisme ha estat molt negatiu a nivell social perquè, entre d'altres coses, ha pujat molt el preu de l'habitatge. Amb tot, és veritat que alguns edificis i habitatges s'han rehabilitat, però sens dubte el turisme ha estat negatiu.

Si li demanés que em descrivís el barri, què me'n diria?

La Barceloneta és un barri molt vital, molt, però també molt complex, tant per les seves funcions actuals com pel seu passat històric. Es tracta d'un barri obrer en el qual la seva gent ha demostrat una gran capacitat d'autoorganització. Des de sempre ha tingut una especial manera de crear entitats i associacions que n'han marcat el caràcter i la pulsó. De fet, jo diria que aquesta tradició associativa, també molt remarcable en altres barris obrers de la ciutat, ha estat molt important tant per a Barcelona com per a Catalunya en general.

És relativament freqüent allò de dir que fins als Jocs Olímpics de Barcelona va viure d'esquena al mar. En tot cas, podem afirmar que la ciutat

va viure d'esquena a la Barceloneta?

Segurament. Jo diria que la ciutat ha tingut una relació complicada amb el mar. De sempre, fins ben entrat el segle XIX, els llocs de mar eren indrets insalubres, en comparació amb els de muntanya. A més, pel tipus de grups i col·lectius que s'hi agrupaven, hi havia una visió burgesa que veia la Barceloneta com un barri de gent pobra, però això no era així, no era veritat. A la Barceloneta, des del moment en què es va aixecar, hi havia de tot, també una certa burgesia l'activitat de la qual tenia a veure amb el mar i el port. En els seus inicis era un barri molt dinàmic i amb una gran activitat, molt més del que la gent es pensa. Sí que és cert, però, que a

El decàleg

1. Un mar?

El Mediterrani.

2. Una platja?

La Barceloneta, on anava de petita, tot i que també vaig molt a Múrcia, a Àguilas.

3. Un animal marí?

El dofí.

4. Un esport marítim?

No en faig cap. Si de cas, la natació.

5. Un llibre per endur-se a una cala solitària?

Verde agua, de Marisa Maderi. Està situada a Trieste.

6. I un disc?

Jo no soc melòmana, però diria *L'emigrant*, d'Emili Vendrell.

7. Quin és el seu primer record del mar?

Castelldefels, perquè

de petits hi anàvem, allà on hi havia el balneari de l'Apeadero. De més gran, penso en el Pla de Palau, on vivia una tieta meva a qui anàvem a veure i des de la casa de la qual es veia el mar.

8. Pensi en el mar i digui'm algun matís per descriure'n el blau.

Més que un color, a mi el mar m'evoca un lloc de pas, d'arribada i de tornada. Per a mi el mar, més que un color, és un viatge.

9. Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...

A França, a algun lloc de muntanya.

10. Acabi la frase: Si no existís el mar...

No podríem viure. Ens dona moltes coses.

partir de la postguerra es va convertir en un barri molt depauperat. Amb tot, deixi'm aclarir això que la ciutat vivia d'esquena al mar.

Expliqui'm, i tant...

Doncs miri, aquest és un mite que no és cert, i també ve d'una visió burgesa de la ciutat de Barcelona. En realitat, Barcelona mai no ha viscut d'esquena al mar, si més no les classes populars. La gent treballadora de sempre havia anat a la platja de Barcelona, i més concretament a la de la Barceloneta. On ara hi ha el passeig Marítim durant molts anys hi va haver diferents banys que eren molt populars i concorreguts. I no només venia gent de la mateixa ciutat. Aquí, als anys quaranta, també venia gent de l'interior, de Terrassa, Sabadell, Manresa... Una altra cosa és que les classes benestants que volien mar se n'anessin a Caldetes o altres llocs del Maresme. I aquesta és la imatge que n'ha quedat.

Un altre dels mites que vostè desmenteix és que la Barceloneta es va aixecar, al segle XVIII, per reubi-

car-hi la gent del barri de la Ribera, destruït per construir-hi el parc de la Ciutadella. És així?

Sí, no és veritat que fos per ubicar-hi la gent del barri destruït, entre altres coses perquè d'entrada caldria saber quanta gent del barri era propietària del seu habitatge. No hi ha dades certes sobre això i s'ha perdut la documentació de l'assignació de cases. En tot cas, el que sí que sabem és que la Barceloneta es construeix perquè el segle XVIII es constata que Barcelona necessita un port més gran, per l'expansió a Amèrica, alhora que cal donar resposta al creixement demogràfic de la ciutat. Ferran VI i després Carles III emprenen una nova ordenació de tots els ports d'Espanya; a més, la Junta de Comerç també volia reformes en aquesta part de la ciutat. Alhora, calia arreglar el desordre existent fora muralles de la línia costanera. Aquest és el verdader motiu del naixement de la Barceloneta. Així, si bé és cert que alguns veïns de l'antiga Ribera es van reubicar a la Barceloneta, aquest no va ser-ne el principal motiu. El marquès de la Mina va ser l'encarregat d'aixecar el nou barri, i el principal responsable del projecte va ser l'enginyer militar Juan Martín Cermeño, d'aquí el seu aspecte de quarter.

Vostè, a part de ser una estudiosa del barri, ha estat molt implicada en diferents iniciatives per defensar-ne el valor patrimonial. Un bon exemple d'això és la Casa de la Barceloneta 1761, una de les poques que mantenen l'aspecte original i que avui, perfectament rehabilitada i restaurada, es manté com a exemple del que eren els edificis primigenis...

Sí, així és. La Casa de la Barceloneta significa l'esforç dels darrers 30 anys per no enderrocar el barri. És molt important conservar aquells valors patrimonials que fan que sigui l'únic barri barroc clàssic amb cara i ulls de tots els construïts a Catalunya. La Barceloneta ha hagut de lluitar molt, en aquest aspecte. Ja després de la guerra es va enderrocar tota una filera de cases

i, posteriorment, el 1964, amb el pla de la Ribera, així com amb les idees higienistes de Bohigas, el barri ha patit per la seva integritat. La Barceloneta ha estat defensant-se des del 1965 fins ara...

I què en pensa, del fet que es tiressin a terra els populars chiringuitos?

Jo, realment, no els hauria tirat a terra, si més no tots no. Segurament calia arreglar-los i fer-hi un cert reordenament, però tirar-los tots a terra va ser massa dràstic. A més a més, va suposar la pèrdua del *modus vivendi* de molta gent del barri. S'hauria pogut fer de manera diferent, fins i tot pensant a obrir un passeig marítim com el que hi ha ara. Jo no crec que fossin incompatibles les dues activitats. ◀

Passegem per la Barceloneta amb Mercè Tatjer

UN RECORREGUT PLE DE DESCOBERTES



1 El Palau de Mar presideix l'inici de l'antic Paseo Nacional de la Nación Soberana, avui passeig de Joan de Borbó. "Al barri l'anomenaven La riba. Era com un nom idíl·lic i evocador del que havia estat. Durant la guerra, l'anomenaven Ilari Salvadó, l'alcalde de la ciutat que va haver de gestionar els bombardejos. El Palau de Mar, per la seva banda, va ser aixecat el segle XIX com a magatzems".



2 De seguida agafem el carrer de la Maquinista. "De sempre ha estat un dels carrers més importants del barri. Al final s'hi va instal·lar la fabrica de La Maquinista, d'aquí el nom. Per això, també, durant molt temps, aquest carrer tenia rails que ajudaven a moure els materials que entraven i sortien de la fàbrica. Aquí ja comencem a veure cases que des de molt antic havien estat restaurants de pescadors".



3 Una casa singular i amb molta història. "Aquesta és la casa de la nissaga Miquel, una família de sastres molts reconeguts a la ciutat durant dècades. Conserva en molt bon estat el primer i el segon pis. Aquí hi va haver molta vida cultural els primers anys del segle XX. En aquesta casa, Antoni Miquel organitzava tertúlies i reunions, que van ser l'embrió de la revista *La mar vella*".



4 "Aquest és un exemple de casa modernista. Encara que no és gaire conegut, la veritat és que al barri n'hi ha força, de cases modernistes".



5 Carrer de la Maquinista, cantonada amb el carrer de la Sal. "Can Ramonet és avui un restaurant de molta anomenada, un d'aquells llocs de tota la vida, i han sabut conservar en molt bon estat la casa. Excepte el terrat, es manté tal com era originalment".

6 "Passada la plaça del mercat, que antigament era la plaça dels Boters, trobem l'edifici de l'antiga foneria Domènech, que va ser la primera gran foneria del barri, establerta cap a mitjan segle XIX".



7 Placa commemorativa del marquès de la Mina, l'encarregat d'aixecar el barri de la Barceloneta".



8 Porta d'entrada a l'antiga Maquinista Terrestre i Marítima. "La Barceloneta és un dels punts on comença la industrialització de Barcelona. Quan ja no va poder continuar la seva activitat al Raval, la Maquinista es va traslladar aquí, ja que no era declarada zona antiga".



9 Núm. 58 del carrer del Doctor Giné i Partagàs. "Aquesta és una altra casa original molt ben conservada, que demostra que als inicis la Barceloneta era un barri singular i molt habitable".



10 L'Escola Mediterrània. "Aquesta escola, moderna i amb grans espais, és un bon exemple de la lluita veïnal, ja que és gràcies a això que ha estat possible que es fes realitat".



11 Entrem de ple al passeig Marítim. "Aquesta és la zona que, realment, ha patit més canvis. Aquí, a més de fer desaparèixer els populars *chiringuitos*, es van tirar a terra les cases més malmeses".

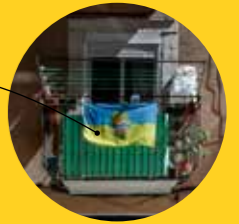
12 Les naus del Passeig. "Avui encara es conserven algunes petites naus, reconvertides en restaurants i altres espais d'oci. A molts mestres d'aixa i altres artesans o treballadors portuaris que eren a les drassanes, al segle XVIII els van traslladar aquí".



13 Un passeig amb molta història enderrocada. "El que ara és el passeig Marítim havia tingut una vida molt diferent. Als anys vint tot això era una zona de banys molt popular. Hi va haver els Banys de Sant Miquel, obra d'Elias Rogent, els Baños del Astillero o el Baños Orientales".

14 Placa commemorativa de l'antiga Escola del Mar. "L'Escola del Mar va ser inaugurada el 26 de gener del 1922, com a iniciativa del pedagog Pere Vergés. Va ser un dels exemples de l'esforç de la Mancomunitat per una escolarització igualitària i d'avantguarda, però va ser bombardejada el 7 de gener del 1938".

15 Molts balcons de la Barceloneta tenen la bandera del barri. És un indicatiu que no es tracta d'un pis turístic i que els veïns de tota la vida llueixen amb orgull. "A la bandera hi consta la data de quan es va posar la primera pedra del barri, el 3 febrer del 1763".



16 Casa de la Barceloneta 1761. "Aquesta és l'única casa cantonera que s'ha aconseguit salvar exactament tal com era en origen".



17 Un barri amb gent lluitadora. "La gent del barri ha rebatejat el carrer de Sant Miquel com el carrer Miquel Pedrola, que va viure aquí. Va militar al POUM i va morir al front d'Osca. A prop hi ha l'edifici de la cooperativa de la Casa de la Fraternitat, que va començar a funcionar el 1879 i va ser una de les primeres de Barcelona".

18 Arribem a la plaça de l'Església. "L'església de Sant Miquel del Port és una de les millors esglésies del barroc tardà de Barcelona. Al costat hi va viure Ferdinand de Lesseps, el diplomàtic francès que va mediar en els bombardejos del 1842".



19 "En una de les cantonades de la plaça de l'església hi trobem la placa commemorativa del primer concert coral del Cor Clavé, cosa que ens indica la importància i vitalitat del barri".



20 Un barri també amb famílies benestants. "A la zona del passeig, a poc a poc s'hi va anar establint gent de més estatus social. La decoració de la porta d'aquesta casa del passeig de Joan de Borbó n'és una bona mostra. Es tracta d'un edifici d'estil parisenc que es devia aixecar cap al 1920. És la casa dels Martí Ventosa, comerciants d'èxit d'efectes navals. Fins als anys vuitanta, aquest passeig, avui ple de restaurants, era lloc de magatzems diversos per a la pesca i la navegació. Avui, tot ha canviat molt".



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

ARZANÀ

Un MUSEU amagat al cor de VENÈCIA

En una antiga i petita dàrsena al sestiere venecià del Cannaregio s'amaga una de les joies més desconegudes de la ciutat: un centre de reparació de gòndoles i altres embarcacions venecianes tradicionals que gestiona l'associació Arzanà, nascuda a finals del segle passat per preservar un llegat cultural tan únic com vulnerable.

L'EMBARCACIÓ VENECIANA PER EXCEL·LÈNCIA

Fa només quatre segles, cap al 1600, unes 10.000 embarcacions solcaven les aigües de la llacuna de Venècia. D'entre totes, en destacava una que ha resistit el pas del temps, tot i que convertida en un reclam turístic de primer ordre: la gòndola. Es calcula que, actualment, en queden unes 500 a la ciutat. Aquesta peculiar embarcació veneciana, apareguda en plena edat mitjana, a finals

del segle xi, conserva encara avui les seves característiques essencials, que deu, sobretot, a la geografia de la ciutat: és gairebé plana, per garantir la navegació en les aigües poc profundes de la llacuna, i llarga i estreta, per assegurar-ne la bona manipulació en els canals més estrets. L'aire romàntic i senyorial l'hi va imprimir la burgesia, que, a partir del segle xvi, la va usar per mostrar el seu estatus.



Arzanà és el nom que Dant va donar a l'arsenal de l'estat de La Serenissima en el Cant XXI de la *Divina Comèdia* i, de fet, vol dir 'arsenal' en dialecte antic. L'origen de l'associació, però, queda molt lluny de la ciutat que l'acull. De fet, va néixer a Brest, l'any 1992, en el marc de la Segona Trobada Internacional d'Embarcacions d'Època que se celebra cada quatre anys a la ciutat bretona. Constituïda com una organització sense ànim de lucre, té 40 socis i in comptables col·laboradors i simpatitzants que van adquirir un històric *squero* –drassana típica veneciana on es construïen les embarcacions–, el Casal ai Servi, a la vora del riu de la Misericòrdia, per ubicar-hi la seva associació. Arzanà, però, és molt més que una entitat dedicada en cos i ànima a la recuperació del patrimoni nàutic venecià. És, sobretot, un museu viu que ha recuperat quelcom tan valuós com el taller del *remèr*, l'artesà que es dedicava a construir les peces de les embarcacions tradicionals de fusta.

AL SEGLE XVII

hi havia 10.000 embarcacions a la llacuna de Venècia. D'entre totes, en destacava la gòndola.

PECES ÚNIQUES

Allò que fa únic el museu més amagat de Venècia és, justament, el seu fons: s'hi han recuperat i restaurat els 12 tipus d'embarcacions clàssiques venecianes que, si no fos pels esforços, la dedicació i l'amor dels voluntaris, ja haurien desaparegut; i, amb elles, també ho hauria fet una relació tan antiga com genuïna, la dels venecians amb el seu paisatge, els seus canals i la seva gran llacuna. Des de la fundació, Arzanà ha adquirit una cinquantena d'embarcacions d'època fetes de fusta, a banda d'accessoris, eines i tota mena d'objectes de gran interès etnogràfic procedents de tallers d'artesans i de *squeri* abandonats. En alguns casos, es tracta d'embarcacions de les quals només es conserva un únic exemplar. La majoria han estat salvades de la destrucció, trobades en antigues dàrsenes en desús, però també hi ha peces donades per ciutadans venecians i d'altres en pignoració, que es guarden temporalment al Museu. L'embarcació més antiga que s'hi conserva és, precisament, una gòndola, el *gondolin da fresco*, una petita embarcació de passeig molt comuna a finals del segle XIX. I el d'Arzanà és l'únic exemplar que se'n conserva. La van trobar abandonada en molt mal estat i deformada, en un magatzem a l'illa de Murano, i va ser una de les

< Visitar el centre de recuperació d'embarcacions antigues de l'associació Arzanà, situat en un antic taller o *squero* del segle XV, és un autèntic viatge al passat gloriós de Venècia.



LA FORCOLA

Cada gòndola està formada per 280 peces, una de les quals, la forcola, és un prodigi del disseny industrial. Es feia a mà, amb fustes nobles, com la noguera, per un artesà únic, el remèr, caracteritzat pel seu ofici i la seva perícia. És l'escàlem, la magnífica peça on se sustenta el

rem i que permet col·locar-lo en diferents posicions per garantir els girs, la parada, la virada i, fins i tot, modular la velocitat de l'embarcació. De les parets de l'*squero* Casal ai Servi, seu d'Arzanà, hi pengen innumbrables forcoles, autèntiques joies perfectament restaurades.



▲ Al taller d'Arzanà hi trobem una fantàstica col·lecció de forcoles antigues fetes a mà.

primeres embarcacions que l'equip de conservadors d'Arzanà va restaurar.

A més, una desena d'aquestes barques són a l'aigua i es mantenen seguint els mètodes tradicionals. Estan a disposició dels socis de l'associació, que coneixen perfectament la tècnica de *vogar alla veneta*, que, en realitat, és tot un art. No surten només quan hi ha activitats culturals o festivitats, també ho fan per recórrer Venècia com es feia antigament, allunyats del brogit dels motors. Com diuen ells, "navegant per la ciutat de la manera apropiada".

ELS SQUERI

Venècia no s'entendria sense les gòndoles, però tampoc sense el lloc on van néixer, els *squeri*, els

A LA DIVINA COMÈDIA

l'arsenal de l'Estat de La Serenissima es deia Arzanà. Precisament, vol dir 'arsenal' en dialecte antic.

edificis de les drassanes, que eren tan vitals com nombrosos. Funcionaven com els nuclis cel·lulars d'un sistema complex que unia el centenar d'illes de la Gran Llacuna amb la península. N'hi havia de totes les dimensions imaginables: modestos, per reparar petites embarcacions, i també enormes, com l'*squero* de l'Estat, l'Arsenal de La Serenissima, del segle XII, on es construïen vaixells de gran tonatge. El que ocupa el Casal ai Servi, seu d'Arzanà, ubicat en un petit carrer del districte del Cannaregio, data del segle XV. El 1852 el van adquirir els Casal, una de les dinasties de *squerrarioli* més importants de Venècia en aquella època. Va estar en actiu fins al 1920, i des del 1996 és la seu d'Arzanà.

FITXA TÈCNICA del Museu

És difícil que un espai tan reduït i amagat com l'*squero* del Casal ai Servi esdevingui un museu obert al públic amb horaris regulats. Tot i així, els impulsors organitzen visites guiades i personalitzades en què expliquen als assistents tots els detalls imaginables relacionats amb les embarcacions tradicionals venecianes.

És imprescindible reservar la visita i es recomana fer-ho amb

almenys dues setmanes d'antelació. Per fer-ho, cal omplir un formulari al web o enviar-hi un correu electrònic.

RESERVAR LA VISITA

Enviant un correu electrònic amb les vostres preferències de dates a les adreces següents: associazionearzana@gmail.com o squero-casal@gmail.com. Omplint el formulari al web: <https://arzana.org/request-a-visit/>

És important informar del nombre de visitants, les dates triades i també l'idioma en què es vol fer la visita guiada.

ADREÇA

Squero Casal ai Servi Cannaregio 1936/D, Calle delle Pignate (Pignater a Google Maps) 30121 Venezia

COM ARRIBAR-HI

A Google Maps cal posar

Squero Casal dei Servi o les coordenades de GPS 45.444913, 12.329926.

Important: no poseu el nom del carrer a Google Maps perquè el navegador porta a un altre punt de la ciutat.

MÉS INFORMACIÓ

www.arzana.org

+39 331 74 60 148 (de dilluns a divendres, de 9.00 a 13.00 h)



No és l'únic *squero* "viu" a la ciutat. Actualment, se'n compten set d'actius, que segueixen construint gòndoles. Segurament és un miracle que hagin sobreviscut a la decadència d'una indústria de passat esplendorós i, també, a una revolució tecnològica que ha motoritzat la nàutica veneciana fins al punt de posar en perill d'extinció la navegació a vela i a rem tan característica de la llacuna. La majoria estan ubicats al *sestiere* de Dorsoduro, al sud del Gran Canal, i també a l'illa de Burano. El més antic encara en funcionament és el de San Trovaso, que va obrir el 1612 i que construeix una gòndola a l'any.

ADOPTAR UNA EMBARCACIÓ

Entre les iniciatives d'Arzanà per garantir la supervivència del patrimoni nàutic venecià destaca la possibilitat d'adoptar una embarcació. Això és gràcies a un projecte impulsat des de l'associació, que convida entitats, fundacions i altres associacions, però també persones individuals, a formar part dels adoptants d'embarcacions antigues que necessiten ser restaurades. Tot, per recuperar la memòria d'una Venècia assetjada per massa amenaces de poder incalculable. ■

Text ★ Arantza Diez és periodista. @arantzadiez
Fotografies ★ Veneto Secrets. www.venetosecrets.com

▲ Peces de tot tipus, quadres, fotografies, cofres, xarxes, botes, baguls... Arzanà conserva autèntics tresors a cada racó del seu taller, que esdevé així un autèntic museu de la ciutat dels canals.

VENÈCIA NO S'ENTENDRIA

sense les gòndoles, però tampoc sense els *squeri*, els edificis de les drassanes, que eren tan vitals com nombrosos.



1894 - 1960

Josep Coté

El cronista desconegut

DE MÚSIC A FOTÒGRAF D'EXCEPCIÓ

La descoberta fortuïta d'una maleta plena de carrets fotogràfics sense revelar ha rescatat de l'oblit la història de Josep Coté, membre de l'orquestra del transatlàntic *Marqués de Comillas*. Les seves fotografies obren una finestra inèdita a la vida a bord.

Es els últims rajos de sol es perdien per la línia de l'horitzó, darrere les aigües calmades de l'oceà Atlàntic. Havia estat una tarda molt profitosa —va omplir força carrets—, però havia arribat l'hora de tornar a la cabina i preparar-se per a la segona jornada laboral. Josep Coté va deixar amb cura tots els aparells que portava: la càmera, el flaix amb la bombeta encara calenta, el fotòmetre i els rodetes plens d'aquella vida que havia immortalitzat en les últimes hores. Davant del mirall va comprovar que la jaqueta blanca estava tan impol·luta com sempre, i va ajustar-se les ulleres de muntura fosca i lents rodones per, tot seguit, agafar la funda del violí i dirigir-se amb pas ferm cap al gran saló principal. Es va acostar al piano, on el seu company José Pedro Villar seia distret fullejant partitures. Mentre extreia el violí del protector i en comprovava l'afinació, van conversar animadament sobre l'últim concert que havien escoltat a Nova York. Uns minuts després, l'orquestra arrancava amb l'entusiasme habitual el repertori entre clàssic i popular que amenitzava el sopar de passatgers i tripulació.

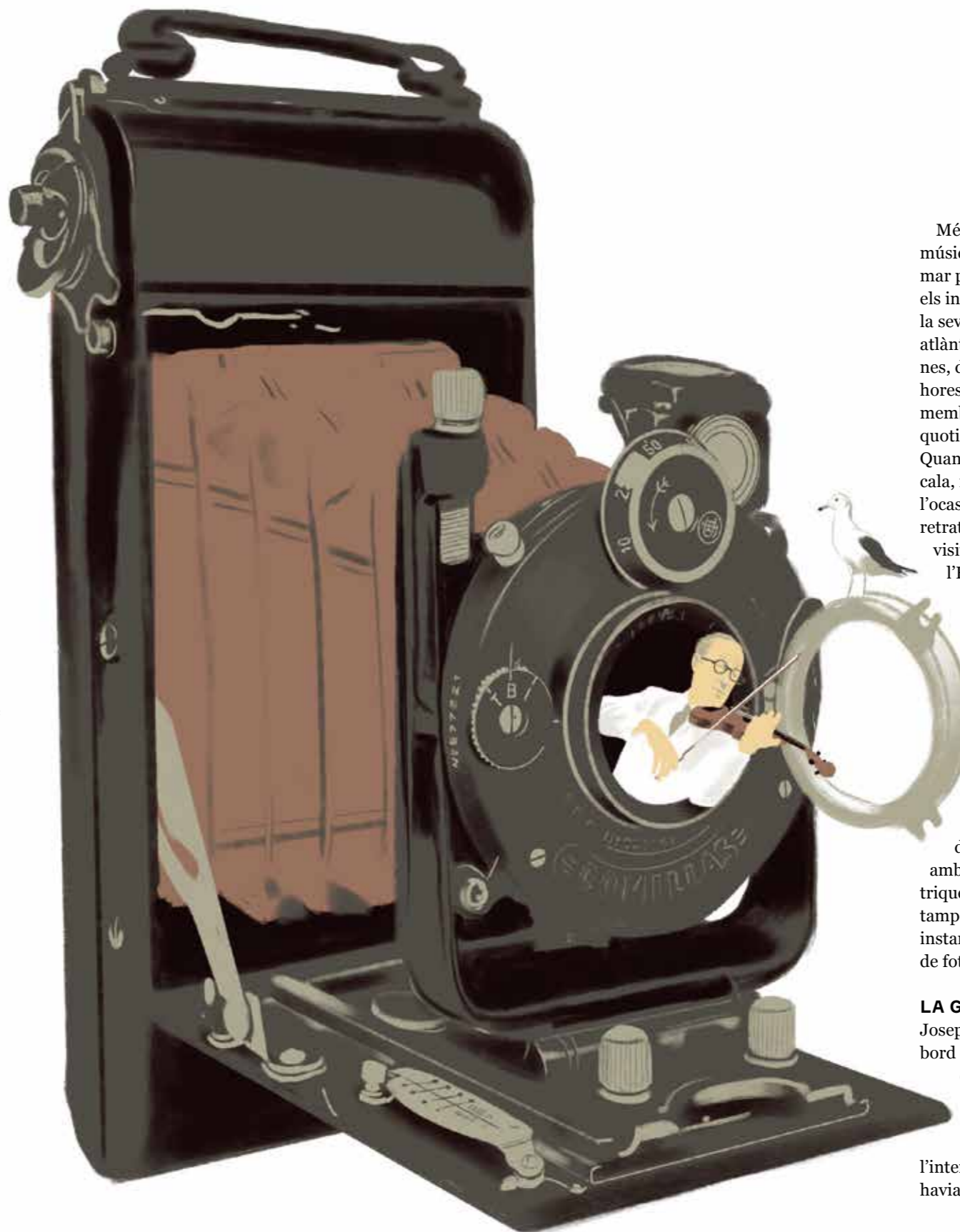
Aquesta escena recreada devia ser habitual cada vespre mentre el *Marqués de Comillas* es trobava a alta mar, recorrent l'oceà Atlàntic,

entre Espanya i Amèrica. Aquest transatlàntic, que va fer el seu primer viatge l'octubre del 1928, navegava entre Barcelona i Nova York, fent diverses escales a ports espanyols i americans. Abans de la Guerra Civil espanyola va cobrir el recorregut fins a Panamà, Colòmbia i l'Havana. Tenia capacitat per a 241 persones entre primera, segona i tercera classe, a més de 832 lliteres per als qui tenien menys diners o manies. Entre la tripulació hi havia Josep Coté, que, tot i que oficialment viatjava amb un passatge que l'acreditava com a membre de l'orquestra, aviat seria més conegut per la seva feina com a fotògraf.

LA DESCOBERTA DE TONI MILLÁN

Josep Coté va néixer el 19 de gener de 1894 a Barbastre (Osca). No tenim gaires detalls de la seva infància i joventut, però sabem que ja ben entrat el segle xx treballava en orquestres del Paral·lel de Barcelona tocant el trombó de vares. La proximitat d'aquest barri mariner amb el Port, on atraven els transatlàntics, és clau per entendre com va passar de tocar en teatres i cabarets a formar part de l'orquestra del *Marqués de Comillas*. Gràcies a la documentació descoberta i estudiada pel seu besnet polític, Toni Millán, sabem que el febrer del 1930 Josep Coté ja treballava al vaixell, tot just dos anys després que entrés en funcionament.

Tot i que Coté oficialment treballava com a membre de l'orquestra, aviat seria més conegut com a fotògraf.



Més enllà de la seva tasca oficial com a músic, Coté aprofitava les llargues hores a alta mar per practicar la fotografia. De dia, quan els instruments de música callaven, parlava la seva càmera. En aquells temps, la travessa atlàntica podia durar entre dues i tres setmanes, depenent de les escales, i Coté passava les hores fotografiant els passatgers, però també membres de la tripulació en escenes de la vida quotidiana a bord.

Quan el vaixell feia escala, no desaprofitava l'oportunitat i s'escapava a retratar les ciutats que visitava, com Lisboa, l'Havana o Nova York. El que al principi era una afició,

Coté va convertir una de les cabines del vaixell en una cambra fosca on revelava les fotografies.

aviat va esdevenir una bona manera d'obtenir uns ingressos extraordinaris. Va convertir una de les cabines del vaixell en una cambra fosca, en la qual tractava els negatius amb productes químics i revelava les fotografies. Fins i tot disposava d'una màquina encunyadora, amb la qual aconseguia crear formes geomètriques en els marges de la fotografia. Amb un tampó de color vermell signava el revers de les instantànies, talment com feien els laboratoris de fotografia professional de l'època.

LA GRAN AVENTURA FOTOGRÀFICA

Josep Coté va treballar durant tres dècades a bord del *Marqués de Comillas*, però no tenim constància que fos al vaixell durant la Guerra Civil espanyola. L'any 1936 la República va confiscar el transatlàntic i el va fer servir d'hospital durant l'intent fallit de reconquesta de Mallorca, on havia triomfat l'alçament franquista. Un cop

Tot un llegat a Instagram

El Museu Marítim de Barcelona ha rebut en donació el llegat que s'ha conservat de Josep Coté: 540 imatges, documentació diversa i l'equip fotogràfic, que inclou la càmera de la marca Argus, fabricada a Nova York,

el flaix amb el braç metàl·lic corresponent, una perforadora i un fotòmetre. Toni Millán, el besnet polític de Coté, va cedir tot aquest tresor al Museu per tal que en tingués cura. A més, per difondre tot aquest llegat

al públic general, Millán ha obert un compte d'Instagram on penja periòdicament imatges inèdites que Josep Coté va fotografiar a bord del *Marqués de Comillas*. Gràcies a això, podeu seguir el seu periple a @josepcote.



LA VIDA A BORD

Josep Coté es va convertir en el cronista fotogràfic de la vida a bord del *Marqués de Comillas*. Des dels àpats de la tripulació fins a celebracions dels viatgers, Coté va immortalitzar el dia a dia del vaixell. També el veiem a ell mateix (a baix a la dreta) tocant el violí.



OBJECTES PER A LA MEMÒRIA

A més de l'immens fons fotogràfic, Josep Coté va guardar altres objectes interessants, com alguns menús. Però si una cosa ens transporta a la seva activitat com a fotògraf és la seva càmera Argus.

▲ Foto: M. Galilea

acabada la guerra, el context internacional també va marcar el destí del vaixell, a bord del qual van viatjar centenars de persones que fugien del nazisme.

Després de la Segona Guerra Mundial el *Marqués de Comillas* va retornar a la seva rutina i a partir d'aquest punt reprenem la pista de Josep Coté. Entre el 1945 i el 1953 sabem del cert que seguia fent fotografies i tocant el violí a l'orquestra del vaixell. La seva activitat com a retratista, però, cada cop esdevenia més professional. Va aprofitar les constants visites als Estats Units per, a banda de comprar regals per a la família, accedir a un equipament fotogràfic avançat que encara no es podia comprar a l'altra banda de l'oceà: la càmera de la marca Argus i els rodets i la pel·lícula amb pas universal de la casa Kodak procedien de comerços de Nova York.

Tot i que no se n'han trobat proves, la família de Josep Coté assegura que la seva vocació artística l'hauria portat a visitar i formar part del rodatge d'un film de Hollywood. Es tracta de *Pandora and the flying dutchman* ('Pandora i l'holandès errant'), dirigida per Albert Lewin i protagonitzada per Ava Gardner i James Mason, que la

tardor de l'any 1950 va rodar algunes escenes a Tossa de Mar. Coté hauria format part d'una orquestra que tocava en un moment de la pel·lícula, però a l'edició final del film no apareix. Aquell any, a la Costa Brava, també hi va ser Frank Sinatra, parella de Gardner i que va viatjar a la vila per recuperar-se d'uns problemes de veu.

MÉS DE CINC DÈCADES EN L'OBLLIT

Josep Coté va morir el 1960 i només un any després el *Marqués de Comillas* quedava reduït a cendra després d'un incendi fortuït a les drassanes de Ferrol, on l'estaven reparant. La història del vaixell va quedar consignada en els arxius de la Compañía Transatlántica, que avui custodia el Museu Marítim de Barcelona. La vida del seu violinista i fotògraf, però, s'hauria perdut si no fos per una maleta oblidada a la casa familiar. Més de cinc dècades més tard de la seva mort, Toni Millán va descobrir més de 20 rodets i els aparells fotogràfics de Coté, un tresor que ens permet reconstruir una part de la seva biografia. Els negatius de més de mig miler de fotografies inèdites han revelat una faceta del *Marqués de Comillas* que no havia

quedat registrada als arxius: la vida de la tripulació i dels passatgers durant les travesses transatlàntiques.

Aquesta finestra oberta a la vida a bord ens dona molta informació de la qual no disposàvem. Silvia Dahl, conservadora del Museu Marítim, valora el fet que en les imatges de Coté hi puguem veure dones que formaven part de la tripulació, una part de la vida marítima que encara és molt desconeguda. Tampoc no està gaire estudiada la presència de fotògrafs a bord dels vaixells. Era habitual que n'hi hagués, així com també una cabina convertida en cambra fosca, però encara és un aspecte de la vida marítima poc estudiat. Així doncs, el llegat de Josep Coté no només rescata de l'oblit la seva vida, sinó també una part de la història desconeguda dels viatges transatlàntics entre Europa i Amèrica. ◀

Text ★ Victor 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.
Fotografies ★ Josep Coté @josepcote i M. Galilea.

Un vaixell amb dos germans bessons

El transatlàntic Marqués de Comillas va ser batejat així en honor a Antonio López, fundador de la naviliera Compañía Transatlántica Española i conegut per la seva activitat com a negrer a Cuba.

El vaixell es va construir a les drassanes de Ferrol i és el bessó de dos transatlàntics més: el

Magallanes i el *Juan Sebastián Elcano*. Un dels trets distintius d'aquest vaixell eren les dues grans xemeneies a la part central del buc, tot i que només una d'elles escopia fum. La de popa tenia una funció purament estètica, motiu pel qual en una reforma posterior després de la guerra va ser retirada.

LLEVEM L'ÀNCORA

Joc de CONTRASTOS

*De Bellvitge al delta del Llobregat
en bicicleta.*

De la Ronda Verda a les platges de la costa de Barcelona. De nuclis urbans densament poblats a llacunes i platges solitàries. Un parc agrari arran de fàbriques i magatzems. Miradors per observar ocells i avions. La cadència de les onades o la bufada del vent trencades de sobte pel retronament d'una aeronau que s'eleva a tota potència. Mirades verticals i horitzontals, aigua dolça i salada, soroll i silenci. Bellvitge i el Llobregat... Us presentem una pedalada entre contrastos pel delta del Llobregat.

▲ El delta del Llobregat ofereix magnífics paisatges humits a tocar de la gran ciutat i l'aeroport. Foto: Siro_Rodenas/Shutterstock.



Potser mentre llegiu les primeres línies d'aquest itinerari que ens disposem a recórrer us preguntem: què ens ha dut a Bellvitge? I la veritat és que fins i tot als qui vam preparar aquest recorregut ens va passar el mateix; però ara ho tornariem a fer, ja que hi ha molts motius per descobrir aquests paratges: un bon espai on aparcar no gaire lluny del delta del Llobregat, però fora de l'atapeïment que hi ha al Prat els dies festius; pedalar per la Ronda Verda de Barcelona –un itinerari que enllaça tots els espais amb valor natural que envolten la ciutat– i des d'on s'accedeix al riu Llobregat, i conèixer el parc de Bellvitge, que inclou una ermita d'origen romànic. Es tracta de la Mare de Déu de Bellvitge (segle XVIII), un edifici que té les dimensions pròpies d'una construcció rural en un entorn agrari, però que ara disposa, com a decorat, d'uns edificis de disseny de plantes que la converteixen en quelcom semblant a una peça de Catalunya en Miniatura. Finalment, un altre incentiu és que la gent de l'entorn accedeix al parc del Delta en bon nombre i és, per tant, fàcil d'arribar-hi sense errar el

recorregut. Només hi ha un petit tram al carrer de la Residència on, segons el mapa interactiu del web de l'Hospitalet de Llobregat, no hi ha previst que hi hagi carril bici. Disposa, però, d'una vorera amplíssima per on compartir pas amb els vianants sense problemes.

PARC AGRARI I ESPAIS NATURALS

I ja hi som! Passem el pont de la C-31 i entrem a l'anomenat Parc Fluvial. A continuació, per sota del gran pont Nelson Mandela, accedim al Parc Agrari del Delta del Llobregat. Només d'entrar-hi ens trobem un dels seus productes estrella: la carxofa del Delta, potser el conreu més estès en aquests paratges.

Al Parc, els conreus comparteixen espai amb les llacunes. La primera a la qual accedim és la de Cal Tet. Ho fem pel mirador del Lluquer, on ens cal deixar la bicicleta si ens hi volem apropar i gaudir de mitja dotzena de miradors i aguaites d'observació d'ocells. Si no volem aturar-nos i desitgem continuar pedalant, només podrem contemplar l'espectacle dels

ocells des del mirador de Can Tet, i amb uns bons prismàtics. Som en un espai molt important per a les aus aquàtiques, ja que estem enmig de la ruta migratòria del nord d'Europa cap a l'Àfrica. Per això, valdrà la pena anar preparats per identificar el màxim d'espècies possible. Aquí hi nidifiquen camallargs, corriols, camanegres, corriols petits i cabussets; també els bec d'alena, les perdius de mar, els xatracos menuts i els ànecs blancs. L'altre grup destacat són les poblacions d'ocells hivernants, d'entre els quals sobresurten ànecs de diferents espècies. No acabariem si els citéssim tots! Però la llacuna de Cal Tet fa goig amb tant d'ocell.

Passat el mirador esmentat trobem el canal de la Bunyola, o canal Dret, des d'on farem un recorregut d'anada i tornada fins al Semàfor. D'aquest edifici, antic punt de control del port –ara mirador–, se'n conserven les parets exteriors. És al bell mig d'una zona totalment protegida on no hi ha accés per a banyistes ni agricultors. Les encanyissades, la platja, el

EL PARC FLUVIAL

és un espai molt important en les rutes migratòries de les aus aquàtiques.

mar i l'estany de la Margarola dominen les vistes a 360 graus.

AVIONS I ARQUITECTURA

Retornem fins a l'anomenat *camí de València* per canviar totalment de registre. Passem del silenci al soroll. Som al costat dels pals que guien els avions cap a la pista d'aterratge de l'aeroport del Prat. En poques pedalades ens plantem davant el plafó informatiu dels models d'avió que podem observar des d'unes bancades especialment preparades per gaudir d'aquest espectacle. Segons les hores, se'n poden veure cada dos o tres minuts. Fins i tot disposem d'aplicacions de mòbil que ens poden anar informant amb detall de l'avió que tenim sobre el nostre cap. L'espai s'omple especialment quan s'espera l'arribada dels gegants de quatre motors.

Des d'aquest punt sortim cap a l'Oficina d'Informació de la Porta del Delta, on ens esperen uns plafons informatius sobre les 23 espècies diferents d'orquídies que s'han detectat als prats i pinedes del Parc. En aquest punt i dins l'horari de



▲ L'edifici del Semàfor, antic punt de control del port, es troba en un espai especialment protegit i ofereix unes vistes espectaculars. Foto: No. Pip. no!!!/Gettyimages.

l'Oficina, podem deixar la bicicleta lligada, accedir al mirador de la llacuna de l'Illa i apropar-nos fins a la Casa Gomis, edificació singular dels propietaris de la zona i on s'inclou la gran llacuna de la Ricarda, que no té accés públic. Els interessats en l'arquitectura contemporània segur que voldreu visitar aquesta casa, obra de l'arquitecte Bonet Castellana, d'estil racionalista, catalogada a la llista d'edificis icònics al costat d'importants edificis de Sert, Massó i Gaudí. Cal tenir en compte que l'oficina obre només els matins, d'11 a 14 hores.

ALS PRATS I LES PINEDES

del parc s'hi han detectat 23 espècies d'orquídies.

Amb la sensació d'haver afegit un bon grapat de temes a la llista del nostre bagatge cultural, ens disposem a tornar a gaudir de platges, llacunes i vistes infinites, sense deixar de banda el soroll d'uns motors a ple rendiment que ens sobresalta quan surt d'entre els pins una altra aeronau d'un aeroport que no descansa.

Ara travessarem dunes i platges al llarg d'un recorregut per carril bici que passa per davant mateix del Centre de Recuperació d'Animals Marins (CRAM) i finalitza a l'aparcament de la platja del Prat. En aquest punt hem de baixar de la bicicleta un altre cop per acompanyar-la per la sorra durant més d'un quilòmetre i poder, així, accedir al grup de llacunes del Remolar-Filipines. S'ho valen. Tornen els miradors i, com al principi, alguns tenen accés per a bicicletes i d'altres no. Si hem planificat l'excursió per a tot el dia, aquí podem gaudir de la caiguda de la tarda en un entorn tranquil i d'una especial bellesa.

Però som lluny del nostre punt de sortida i per fer d'una tirada la tornada potser ens caldrà haver previst portar frontals i llums de senyalització per a la bicicleta. També és bo que tornem pel camí de la Bunyola fins als barris del sud del Prat, on trobarem restauració i serveis abans d'enllaçar amb el recorregut del Parc Fluvial. Si anem comentant tot el que hem arribat a fer durant una jornada intensíssima, no se'ns farà tant llarga la tornada.

PLA ALTERNATIU

Per als amants del mar, a Port Ginesta lloguen amarradors per a una jornada. Si voleu accedir als espais naturals del Delta entrant pel mar, aquesta és una bona alternativa. Carregueu la bicicleta al vaixell i accediu des del Port fins a les llacunes en ordre invers al que hem descrit. Hi arribareu pel passeig marítim dels barris de les Botigues i de la Pineda de Castelldefels i la platja de Gavà, on no faltaria també un tram per la sorra!

Si escolliu aquesta opció us recomanem que trieu, com a punt de retorn, el mirador de cal Lluquer; podeu estar tranquils respecte a les zones de serveis, ja que des de Gavà Mar trobareu restauració i tot allò que us calgui. ◀

Text ★ Jordi Avellaneda és tècnic en rutes turístiques. Ha treballat en l'elaboració dels Plans de Senders Turístics Comarcals (l'Anoia, el Baix Llobregat, el Garraf i, actualment, el Vallès Occidental). El podeu seguir a <http://blogs.descobrir.cat/rutespervilesiracons/>.

De la Ronda Verda a les platges de la Costa de Barcelona



Pedalada des de Bellvitge fins al delta del Llobregat

El temps previst és sense aturades i per a tot el trajecte. Però hi ha força parades per escollir, i algunes poden demanar fins i tot una visita guiada.

El recorregut s'adapta sense problemes als vostres gustos i preferències.

Km 0: Aparcament del Mercat de Bellvitge.

Km 0,9 a 1,6: Vorera del carrer de la Residència i carril bici marcat dins l'Hospital de Bellvitge, fins a l'indicador del delta del Llobregat.

Km 2,6: Gir de 360 graus en descens, per agafar el camí vora el riu. Amb diverses opcions per seguir riu avall.

Km 6: Mirador de cal Lluquer. Accés a la zona de passeig de les llacunes de cal Tet.

Km 8,1: Canal de la dreta. Anada pel costat est i tornada per l'oest. (Ara és el punt d'anada i tornada al mirador del Semàfor-estany de la Margarola.)

Km 11: Mirador principal d'atterratge d'avions.

Km 13,6: Oficina d'Informació Porta del Delta.

Punt d'accés a peu a la llacuna de l'Illa i a la Casa Gomis.

Km 15: Accés al Centre de Recuperació d'Animals Marins (CRAM). Animals vius en captivitat i exposicions sobre taurons i altres animals.

Km 16: Camí a peu per la sorra. 700 metres fins a la llacuna del Remolar i 700 metres més fins al camí de la Maresma de les Filipines. (Anar i tornar, 3 km.)

Km 17,6: Camí a la Maresma de les Filipines.

Km 18: Punt de retorn. A partir d'aquí només indi-

quem els punts quilomètrics que tenen diferències respecte de l'anada.

Km 25: Agafem el camí cap al municipi del Prat de Llobregat.

Km 26,8: Zona amb serveis de bar i restauració.

Km 27,3: Inici del recorregut per anar a cercar el camí del riu sota el pont Nelson Mandela.

Km 28,1: Retorn a l'inici coincidint amb el recorregut d'anada.



El Museu del Port de Tarragona

UNA MAR D'HISTÒRIES

L'ús ciutadà amb què el Port de Tarragona va transformar el Moll de Costa l'any 1986 avala la ubicació del Museu del Port de Tarragona en un dels seus espais. Es tracta d'un equipament de preservació i divulgació del patrimoni marítim i portuari del nostre litoral.

Un antic magatzem de refugi va ser rehabilitat per ubicar el museu a partir de l'any 2000. Construït a mitjan segle xx, és un edifici idoni per acollir-hi l'entitat museística, atès el gran volum de la majoria dels objectes que s'hi exposen i l'amplitud que ofereix aquesta antiga nau de dipòsit de mercaderies. Dels més de 2.000 metres quadrats habilitats, la meitat estan dedicats a l'exposició, 400 a l'aula d'activitats escolars, i la resta, a l'administració i els tallers de modelisme i restauració.

El fons patrimonial s'ha anat ampliant a partir de la col·lecció inicial de patrimoni històric del Port de Tarragona. Al llarg dels anys, a la maquinària portuària s'hi han afegit col·leccions de senyals marítims, estris d'oficis i patrimoni documental, gràcies a les donacions particulars.

El Museu proposa fer un recorregut per la història del Port a través del temps, des que els romans hi desembarcaren fins a l'actualitat. El port comercial, el pesquer i l'esportiu hi són representats mitjançant les diferents tipologies d'embarcacions, els sistemes de càrrega, les mercaderies, els oficis tradicionals, els senyals marítims..., és a dir, a través de la vida als molls.

Trimestralment i amb el nom de "Compartint la mar amb..." es poden veure exposicions de petit format al vestíbul del Museu. Aquí, les temàtiques expositives sempre estan vinculades al món de la mar.

PROPOSTA EDUCATIVA I DE LLEURE

Mitjançant tallers i activitats es fa una proposta educativa i de lleure que explica la realitat del Port de Tarragona. Aprendre a conèixer la mar i l'activitat portuària és la finalitat d'aquest programa pedagògic.

Des de l'any 2000 s'ha anat ampliant i fent evolucionar l'oferta didàctica amb noves activitats que donen a conèixer el món de la mar en tots els seus aspectes: història, etnografia, ciència, tecnologia, activitat econòmica, medi ambient, etc. Els tallers també s'han adaptat en relació amb les noves incorporacions d'objectes a l'espai expositiu, així com la realització d'activitats didàctiques fora de l'àmbit museístic.

En aquest sentit, cal destacar la nova activitat "Observatori Blau", en què el protagonista és el món pesquer del Serrallo. Aquí, a través d'experiències multisensorials, es pot participar en directe en la subhasta del peix després d'haver conegut les espècies més capturades, la feina del pescador i la vida en un barri amb gust de mar.

Amb relació al patrimoni que es troba a l'exterior del Museu, ateses les seves característiques, es va dur a terme un projecte d'integració museística que avui permet gaudir de la Ruta Patrimonial del Port de Tarragona. La ruta senyalitza, personalitza i documenta cadascun d'aquests objectes patrimonials a l'aire lliure amb uns plafons instal·lats davant de cada objecte i en tres idiomes (català, castellà i anglès), i permet conèixer *in situ* una dotzena d'elements del patrimoni portuari, amb un recorregut de quatre quilòmetres des del Museu del Port fins al Far de la Banya, a l'extrem del dic de Llevant. Es tracta, també, d'una ruta sostenible, ja que en bona part es fa a peu o en bicicleta.

L'objectiu del Museu és continuar preservant aquest patrimoni marítim i portuari per tal de posar-lo a l'abast del públic, amb l'exhibició i la programació de nous projectes vinculats tant a temàtiques històriques com científiques o tecnològiques. Fer arribar al públic en general i al familiar en particular les seves activitats és una de les finalitats del Museu, com també la col·laboració amb la programació d'activitats conjuntes amb altres entitats culturals. És el cas de la Biblioteca Pública de Tarragona, amb el projecte "El Serrallo, un lloc de conte".

El Museu és membre fundador de la Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana i també forma part de l'Associació de Museus Marítims de la Mediterrània (AMMM). ◀

Text ★ Mercè Toldrà Dalmau és directora del Museu del Port de Tarragona.

EL MUSEU

proposa un recorregut per la història del Port a través del temps.



Exposicions trimestrals i activitats diverses

● **Trimestralment i amb el nom de "Compartint la mar amb..."** es poden veure exposicions de petit format al vestíbul del Museu. Les temàtiques que s'exposen sempre estan vinculades al món de la mar.

● **Fer arribar al públic familiar** les seves activitats és una de les finalitats del Museu. Així mateix, col·labora amb entitats culturals, com la Biblioteca Pública de Tarragona amb el projecte "El Serrallo, un lloc de conte".

● **La nova activitat didàctica** "Observatori Blau" ens apropa al món pesquer del Serrallo. A través d'experiències multisensorials es pot gaudir en directe de la subhasta del peix després d'haver conegut les espècies més capturades.

Fitxa tècnica

MUSEU

Adreça: Moll de Costa, s/n

Telèfon: 977 259 434, extensió 4422 (informació i reserves)

Web: <https://www.porttarragona.cat/ca/port-i-ciutat/museu-port>

Correu electrònic: museuport@porttarragona.cat

Horari: Estiu (de juny a setembre): de dimarts a dissabte, de 10 a 14 h i de 17 a 20 h. Hivern (d'octubre a maig): de dimarts a dissabte, de 10 a 14 h i de 16 a 19 h. Diumenges i festius, d'11 a 14 h. Tancat els dilluns, 1 i 6 de gener i 25 i 26 de desembre

Tarifa: Gratuït

Accessibilitat discapacitats: sí

Serveis: visites guiades o teatralitzades, activitats amb família, programa pedagògic, rutes, biblioteca especialitzada



El Museu de la Mediterrània de Torroella de Montgrí

UN ESPAI PER INTERPRETAR EL TERRITORI I ELS SONS DEL NOSTRE MAR

El Museu de la Mediterrània, quinze anys després de la inauguració, és un espai participatiu, obert, de tothom i per a tothom. Mostra el territori més proper i la mar amb els cinc sentits, i té com a fil conductor els sons i les músiques. Es tracta d'un museu de territori, amb una programació activa i motor de la cultura al Baix Ter.

Vivim en un territori obert al mar, humanitzat per una llarga història de lligams amb pobles de la Mediterrània: aquest és el principal fil argumental del viatge apassionant que és el Museu de la Mediterrània, un museu que té una exposició permanent on descobrir que tots els pobles que l'envolten comparteixen una mateixa cultura; on els sons ens apropen al coneixement del medi natural mediterrani, i les músiques són el testimoni del paper de l'ésser humà en l'espai, i on es planteja una visió crítica i reflexiva tot incidint en la necessitat de diàleg i d'entesa.

QUINZE ANYS MOSTRANT LA MEDITERRÀNIA

El 2003 s'inaugurava a Torroella de Montgrí el Museu de la Mediterrània. Hereu de l'antic Museu del Montgrí i del Baix Ter, aquest nou centre naixia amb la voluntat d'explicar el territori més proper a partir dels lligams enllaçats al llarg de la història amb la Mediterrània. Les diferents sales d'exposició permanent es divideixen en dos grans temàtiques: d'una banda trobem la història, el patrimoni cultural i natural i la vida al territori més proper i, de l'altra, la música com a instrument de convivència.

El Museu de la Mediterrània està ubicat a Can Quintana, un dels casals històrics més destacats de la vila de Torroella de Montgrí. L'edifici, construït sense fonaments, conserva elements ornamentals de pedra i de forja de ferro a la façana del carrer d'Ullà, que es remunten al segle XVI. A principis del segle XX, l'arquitecte gironí Rafael Masó va fer la darrera gran reforma de l'edifici, i va donar un aire senyorial a la casa.

El Museu de la Mediterrània té uns fonaments molt sòlids i arrelats al territori, i és considerat un motor cultural

més enllà del municipi, un aglutinador de les persones i les associacions que hi viuen. Es tracta d'un museu amb una estructura consolidada i que se sosté gràcies a elements tan importants com l'àrea educativa, la recerca, el centre de documentació o la programació d'activitats.

EDUCACIÓ I RECERCA

L'educació és un dels pilars més importants del Museu de la Mediterrània. Des dels inicis s'ha treballat en la funció social i educadora del Museu i cada any es presenta un potent programa educatiu amb un gran ventall de propostes per a tots els cicles educatius; en destaca l'educació ambiental, amb activitats com "La vida arran", de descoberta del litoral marí, o la visita a les illes Medes. Unes propostes que l'any 2018 van poder gaudir més de set mil escolars.

Al Museu de la Mediterrània es va tenir clar, des del primer moment, que un dels instruments bàsics per fomentar el coneixement era la recerca. D'una banda, es va apostar per un centre de documentació que bascula en tres grans àmbits: el territori (des d'un punt de vista ampli: arqueologia, història, cultura, societat, etnologia, medi ambient...); el Parc Natural del Montgrí, les illes Medes i el Baix Ter i, finalment, la música. I de l'altra s'ha intentat fomentar la recerca aplicada, que ha donat com a fruit projectes com "Fer de Música" o "La Llongada".

El Museu de la Mediterrània és una experiència extraordinària on poder olorar les aromes de les seves ribes, escoltar-ne els sons, viure'n les músiques i tocar-ne la història. ■

Text ★ Gerard Cruset i Galceran és director del Museu de la Mediterrània.



L'EDUCACIÓ

és un dels pilars més importants per al Museu de la Mediterrània.

Museu i Parc Natural

El Museu de la Mediterrània i el Parc Natural del Montgrí, les illes Medes i el Baix Ter tenen una aliança única a Catalunya. El 2014 es va firmar un conveni de col·laboració entre tots dos, un document que visibilitzava la gran tasca portada a terme fins al moment i que consolidava el projecte de treball conjuntament pel territori. El treball conjunt continua i avui

dia el Parc Natural i el Museu impulsen la recerca al territori, comparteixen el centre de documentació i promouen la divulgació, la informació i la presentació dels valors naturals i culturals. El Museu fa les activitats d'educació ambiental del Parc Natural, i també n'és l'equipament de referència perquè hi fa les funcions de centre d'interpretació.



Fitxa tècnica

MUSEU

Adreça: Carrer d'Ullà, 31

Telèfon: 972 755 180

Web: www.museudelamediterrania.cat

Correu electrònic:

info@museudelamediterrania.cat

Horari: De setembre a juny: de dilluns a dissabte, de 10 a 14 h i de 17 a 20 h. Diumenges, de 10 a 14 h. Dimarts tancat. De juliol a agost: de dilluns a dissabte, de 10 a 14 h i de 18 a 21 h. Diumenges i festius, de 10 a 14 h

Tarifa: Entrada general 3 € / Entrada reduïda: 1,50 €

Accessibilitat discapacitats: sí

Serveis: visites guiades per Nadal, Setmana Santa i estiu, centre de documentació, servei educatiu, sales d'exposicions temporals, auditori, centre d'interpretació del Parc Natural, oficina de turisme.

Xarxes socials:

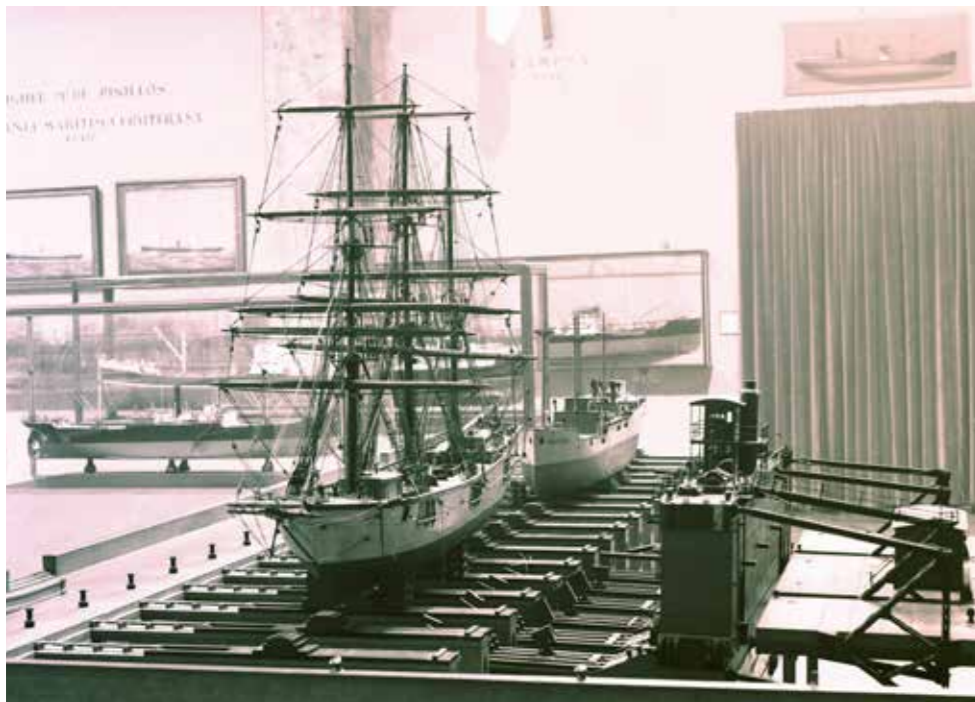
Facebook [facebook.com/museudelamediterrania](https://www.facebook.com/museudelamediterrania)

Twitter [@mdlmediterrania](https://twitter.com/mdlmediterrania)

Instagram [@museumediterrania](https://www.instagram.com/museumediterrania)

L'obra d'art

Maqueta del dic flotant i depositant



A principis del segle xx es va instal·lar al Port de Barcelona un dic flotant i depositant de la reconeguda firma Clark & Standfield. El giny, construït per la Maquinista Terrestre i Marítima, permetia treure un vaixell de l'aigua i dipositar-lo

en una plataforma, on podia ser carenat en sec. Constava de quatre seccions que podien aixecar 2.000 tones cada una, i que es podien unir per operar amb vaixells de fins a 8.000 tones de pes i 170 metres d'eslora. Després de quasi un

segle de funcionament, va ser desballestat l'any 1991. L'MMB n'exhibeix una maqueta que probablement fou construïda el 1929 per a l'Exposició Universal de Barcelona del mateix any, i que va ingressar al Museu el 1944.

el LLI-BRE

CUENTOS COMPLETOS

Jack London
Ed. Reino de Cordelia, 2018

Jack London (1876-1972) va ser un novel·lista i rodamón que, en els seus escrits, va reflectir les aventures que va viure. I en moltes d'aquestes aventures el mar i els vaixells tenen un paper molt rellevant, com en *El llop de mar* (1904) o en *Contes de la patrulla pesquera* (1905).

A més d'una important quantitat de novel·les, va escriure 197 relats i contes que han estat recopilats per la Universitat de Stanford i que edita en castellà l'editorial Reino de Cordelia. Són tres volums, en què els contes estan ordenats cronològicament, i dels quals s'han publicat els dos primers. També es pot trobar una extensa biografia de l'autor amb nombroses fotografies.



PROJECTE UNITARI DE LA VELA OCEÀNICA A BARCELONA

La FNOB (Fundació Navegació Oceànica de Barcelona) i Base Míni Barcelona signen un conveni per treballar plegats en el desenvolupament esportiu, formatiu i de divulgació de la vela oceànica. La flota de la Base Míni i totes les seves activitats s'incorporen a la Base Oceànica de la FNOB, situada a la Nova Bocana del Port de Barcelona.

ADEU A RAFAEL DEL CASTILLO

Qualsevol navegant que hagi creuat l'Atlàntic segur que coneixia Rafael del Castillo, creador de l'espai de radioaficionats *La Rueda de los Navegantes* i que va morir el mes de març passat. Des de la seva casa a Las Palmas de Gran Canaria, aquest capità de la marina mercant retirat es connectava cada dia, a les 22.00 hores, i des de feia 40 anys. La seva funció era proporcionar informació meteorològica o qualsevol ajuda que poguessin necessitar tots aquells vaixells que estiguessin al mig de l'oceà; són uns quants els qui van re-



AVISOS PER A NAVEGANTS

bre la seva ajuda per sortir de situacions força complicades.

UN FORABORD ECOLÒGIC

El nou motor Mercury Fourstroke 5HP de propà, idoni per a petites embarcacions, és respectuós amb el medi ambient, ja que la combustió del propà és molt més neta que la de benzina. Amb un pes de només 27 quilos resulta lleuger i fàcil de transportar. Té una cilindrada de 123 cm³ i un dipòsit de 19 litres, que proporciona unes 10 hores de navegació a màxima velocitat. També hi ha una versió amb eix llarg per a velers.

NOVES INSTAL·LACIONS DE L'FNB A L'ESPAI VELA

Aquest mes de març, la Facultat de Nàutica de Barcelona (FNB) de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) va inaugurar les noves instal·lacions amb làmina d'aigua per a activitats de recerca i de docència a l'Espai Vela, a la Nova Bocana del Port de Barcelona. Amb aquestes instal·lacions, l'FNB disposa d'un edifici de més de 250 metres quadrats, un moll amb tres punts d'amarratge, una esplanada amb capacitat de fins a set

embarcacions, un pescant per hissar i arriar les embarcacions, una zona d'aparcament i es preveu habilitar-hi un taller drassana.

CAMPIONATS D'IMATGE I DE VÍDEO SUBMARINS A L'ESTARTIT

El Campionat d'Espanya d'Imatge Submarina 2019 (NAFOSUB) i el de Vídeo Submarí (CEVISUB) se celebraran del 9 al 13 d'octubre a les illes Medes, a la població de l'Estartit. Els millors esportistes de cada comunitat autònoma competiran per aconseguir una plaça per al Campionat Mundial, que tindrà lloc a les Canàries. Uns mesos abans, el 18 i 19 de maig, s'haurà celebrat al mateix indret el X Campionat de Catalunya d'Imatge Submarina, Vídeo Submarí i Fotografia Submarina que organitza la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques.

LLIGA VELA CATALANA

La primera edició de la Lliga Vela Catalana va tenir lloc els mesos de març i maig al CN L'Escala i al CN Vilanova. Els equips, que participen en monotips J70 i J80, defensen els colors del seu club. Les regates tenen un format Round Robin.

AGENDA DE L'MMB de juny a novembre de 2019

EXPOSICIONS PERMANENTS

Catalunya mar enllà

Viatge a través de tres segles d'història de la marina catalana que van marcar una revolució comercial, vivencial i tecnològica en la navegació a Catalunya.

Lloc: Naus de les Drassanes. MMB

Espai expositiu Les Sorres X.

Un vaixell medieval

S'exposa al públic Les Sorres X, una embarcació de la segona meitat del segle



xiv trobada a Castelldefels durant les obres de construcció del Canal Olímpic.

Lloc: Naus de les Drassanes. MMB

Drassanes i galeres
Exposició per donar a

conèixer la relació de Barcelona amb la mar en l'època d'esplendor de les galeres i la construcció de les Drassanes reials de la ciutat.

Lloc: Naus de les Drassanes. MMB

7 vaixells, 7 històries



A través de diferents vaixells i les històries que els envolten recorrerem set grans temes universals: el conflicte, el lleure, el descobriment del món, el transport de mercaderies, la pirateria, el viatge i el canvi tecnològic.

Lloc: Naus de les Drassanes. MMB

EXPOSICIONS TEMPORALS

Dones de mar

Fins al juliol

Mostra d'imatges antigues

i actuals a partir de les aportacions de particulars. Les fotografies documenten el treball, habitual però silenciós, que des de sempre les dones han fet a la mar. En el marc del projecte *Dona'm la mar*.

Lloc: Botigues de la Generalitat

Josep Coté, fotògraf a bord

Tardor

Exposició fotogràfica de Josep Coté, músic i fotògraf del paquebot *Marqués de Comillas* durant els anys de postguerra. La mostra ex-

posa la col·lecció de Josep Coté que l'MMB va rebre en donació el 2018.

Lloc: Botigues de la Generalitat

Cants de sirena

Tardor

Exposició per conèixer la influència que han tingut les creences entorn de la mar per a la gent que viu a la costa, i de quina manera han estat generades i transmeses d'una generació a una altra fins avui.

Lloc: Naus de les Drassanes. MMB

ACTIVITATS

Per a inscripcions i preus consulteu www.mmb.cat.

El planetari familiar

Primer diumenge de cada mes.



Espai per conèixer en família les constel·lacions i els planetes més importants

i com la gent de mar s'ha fixat en el cel per anar d'un port a un altre en vaixell.

Viatge al fons del mar en batiscaf

Quart diumenge de cada mes.

Activitat al planetari de l'MMB per conèixer el fons del mar sense mullar-se i veure els diferents animals que hi viuen.

Exploradors de galeres

14 de juliol. Activitat infantil a partir de 5 anys.

L'arqueòleg i explorador Francesc Jones, cosí del conegut Indiana Jones, arriba al Museu amb l'encàrrec de fer una investigació sobre com era la vida a les galeres.





La xifra

57

Edicions del Saló Nàutic Internacional de Barcelona

I tot va començar el juliol del 1963, quan un grup de persones vinculades a l'esport i la indústria nàutica, amb Juan Antonio Samaranch al capdavant i amb el suport de Fira de

Barcelona, van organitzar la primera edició del Saló Nàutic.

Aquella primera edició ja va reunir unes 150 firmes exposidores al Palau 1 del recinte firal

de Montjuïc. L'any 2002, el Saló es va traslladar al recinte de Gran Via i, 10 anys després, al Port Vell, on se celebra actualment. La 58a edició tindrà lloc del 9 al 13 d'octubre.

Va de rècord Volant sobre l'aigua

En l'última dècada s'han succeït diferents rècords de velocitat a vela. Amb trimarans, catamarans amb foils, windsurfs o kitesurfs, s'han aconseguit xifres espectaculars. Però hem de retrocedir fins al 2009 per trobar les 908 milles que va navegar el trimarà de 40 metres *Banque Populaire V* en 24 hores, amb una velocitat mitjana de 37,84 nusos i amb una punta de velocitat màxima de 47,19 nusos.

Tot i això, el rècord de velocitat absoluta el té, des de l'any 2012, un curiós giny amb forma de coet, el *Vestas Sailrocket 2*, amb 65,45 nusos. Les fotografies mostren l'espectacularitat d'aquesta mena de coet d'aigua.



CURIOSITATS SALADES



CREUAR L'ATLÀNTIC

En solitari, en surf de vela, en caiac... Molts aventurers han cercat maneres originals de creuar l'Atlàntic, però potser cap com Jean-Jacques Savin. Aquest exmilitar francès de 71 anys ha optat per un barril de tres per dos metres, dissenyat per ell mateix. Va salpar des de l'illa d'El Hierro el mes de desembre de l'any passat i, si tot va bé, quan aquesta revista surti d'impresió ja haurà arribat, impulsat pel vent i els corrents, a algun punt del continent americà.

UN MULTIMILIONARI CONTRA ELS PLÀSTICS

L'empresari noruec Kjell Inge Røkke va començar la seva vida laboral com a pescador i, actualment, és propietari d'una important flota pesquera. I com que la seva fortuna ha vingut del mar, ha decidit tornar-li el favor. Per fer-ho, està construint un vaixell d'investigació, de 181 metres d'eslora, que tindrà la missió de netejar els oceans de plàstics. Probablement s'inaugurarà l'any vinent i estarà capacitat per recollir cinc tones de plàstics al dia.

UNA BALENA S'EMPASSA UN SUBMARINISTA

El mes de març passat el fotògraf submarí Rainer Schimpf va viure una experiència única al món, que a més d'ell només poden explicar Jonàs i Geppetto, el pare de Pinotxo: se'l va empassar una balena. Bé, això és el que va publicar bona part de la premsa ("Una balena se traga a un buzo y lo escupe en una playa"), tot i que no va ser exactament així. La balena va ficar-se a la boca mig cos de Schimpf —les cames li van quedar a fora— i el va deixar anar després d'uns segons.



ATRACAMENT ASSISTIT DE RAYMARINE

Ja fa temps que tenim cotxes que s'aparquen sols gràcies a diferents sistemes d'assistència i ara també ho podran fer algunes embarcacions petites i mitjanes. Amb aquest objectiu, Raymarine presenta el DockSense, un sistema d'atracament assistit per a embarcacions d'esbarjo. El sistema utilitza un sensor de reconeixement d'objectes amb detecció de moviment per maniobrar amb precisió durant l'atracament. Per la seva banda, la firma Volvo Penta també està desenvolupant un sistema similar que, en principi, estarà a la venda l'any que ve.



CARTES QUE VAN SOBREVIVRE A L'ENFONSAMENT DEL TITANIC

Tal com ens explica Manuel García, aquarellista i col·leccionista de marcofilia naval, la carta de la foto va ser enviada des de Blanes a una empresa de Washington i, com es pot veure, porta el segell del vaixell amb el qual va creuar l'Atlàntic: el *Titanic*. Com és possible, això? Algú va dedicar-se, en ple naufragi, a salvar les saques de correus?

La realitat és que les cartes finalment no van embarcar al famós vaixell. El *Titanic* va haver d'ajornar tres setmanes l'inici del viatge inaugural i les cartes, que ja havien estat segellades, van arribar als Estats Units en altres vaixells, de manera que es van salvar del naufragi i es van convertir en valuoses peces de col·leccionista.



Museum Quiz Summer Tour

La sessió de l'MMB serà el 10 de juliol.

Tercera edició d'aquesta competició per equips organitzada per diversos museus de la ciutat.

V Jornada de Fotografia a Museus, Arxius i Biblioteques
15 d'octubre.

Premi Nostromo 2019
24 d'octubre.

Acte públic de proclamació del guanyador de l'edició XXIII del Premi

Literari Nostromo L'Aventura Marítima i també del Premi infantil patrocinat per Golondrinas.

ITINERARIS DE MAR I DE TERRA

Barcelona des del mar
24 d'octubre. Preu: 12 € adults, 6 € de 7 a 14 anys, 24 € pack familiar (2 adults, 2 menors).

Viatge per mar per descobrir l'evolució de la façana marítima de Barcelona a bord d'un gran veler.

Port de Barcelona: passat, present i futur

Cada dissabte. Preu: 15 € adults, 9 € de 7 a 14 anys, 30 € pack familiar.

A bord d'una embarcació tradicional, aquest itinerari descobreix què hi ha més enllà del Port Vell.

Drassanes, gremis i mercaders

Segon diumenge de cada mes. Preu: 6,50 €.

Itinerari per mar que ens descobreix l'esplendor marítima medieval de la ciutat.



Barcelona port pesquer
Tercer divendres de cada mes. Preu: 15 € per persona.

Itinerari a peu pel moll de pescadors, que inclou l'arribada i la descàrrega del peix i la subhasta.

MUSEU A L'AIGUA

Conjunt d'embarcacions a l'aigua que permeten veure de primera mà què és un vaixell, com funciona i com es manipula. Visita al pailebot inclosa amb l'entrada al Museu. Informació: www.mmb.cat



AGENDA NÀUTICA juliol a novembre de 2019

Cantada d'havaneres 6 de juliol

Un any més, i ja en són 52, la platja de Port Bo de Calael·la de Palafrugell acollirà la famosa cantada d'havaneres amb els grups Peix Fregit, Port Bo, Havàname i L'Empordanet.

Navegants d'aiguamolls. 2.000 anys de secrets enfonsats

Fins al 15 de setembre

Aquesta exposició del Museu de la Pesca de Palafrugell, produïda pel Museu d'Arqueologia de Catalunya

i adreçada al públic familiar, tracta sobre el comerç i la navegació en l'antiguitat. També introdueix el visitant en el món de l'arqueologia submarina. A més, a la capella del Carme es pot veure una rèplica a escala real d'una embarcació d'època ibèrica.

Jornades gastronòmiques del Calamarenys a Arenys de Mar

De l'1 al 31 d'octubre

En aquestes jornades, que aquest any celebren la 23a edició, es promociona un



producte típic de la vila com és el calamar, i també es donen a conèixer els peixos autòctons de la zona i tot el comerç que l'envolta. Nombrosos restaurants hi elaboren menús especials.

Jornades gastronòmiques del peix de la llotja i de l'arrossejat de l'Ametlla de Mar

De l'11 al 20 d'octubre


Durant nou dies l'Ametlla de Mar es convertirà en un aparador dels productes de la seva llotja i en una mostra de les millors receptes dels seus restauradors, que oferiran menús especials. A més, el dia 12 se celebrarà la 35a Diada de l'Arrossejat, en què es podrà veure com es prepara aquest suculent plat i, és clar, tastar-lo.



EN XARXA

DESAFIAMENT

Un desafiament per salvar les platges

Ja fa uns anys que a les xarxes socials s'han posat de moda els desafiaments, popularment coneguts com a *challenges*. Alguns tenen un fons solidari, com aquell que consistia a tirar-se per sobre un cubell d'aigua gelada per recaptar fons per a l'ELA, mentre que d'altres són, senzillament, per riure una estona. Un dels més recents, alhora que interessant, és el *Trashtag Challenge*, que consisteix a fer una foto d'una platja o altres espais naturals plens d'escombraries, netejar-los i tornar a fer la foto. Un "abans i després" que està servant per eliminar la brossa de moltes platges i indrets d'arreu del món. 



WEBS

Wahiva, lloguer de vaixells on-line

El portal Wahiva, amb seu a Barcelona, ofereix més de 6.000 embarcacions d'esbarjo que poden ser llogades a uns 20 països d'Europa, Àsia i Amèrica. En aquest portal podem trobar una petita llanxa o un megaiot, a Mataró o a les Seychelles, per una tarda o un parell de setmanes. També s'hi ofereixen altres opcions, com contractar un patró o un cuiner. 



Visites guiades del Museu de la Pesca de Palamós

Tot l'any
El Museu de la Pesca organitza diverses visites guiades amb el nom de La Gamba de Palamós, El Peix blau, L'Espai del Peix, Barques del Peix i Subhasta del peix, així com al mateix museu. Consulteu el web www.museudelapesca.org per saber-ne dates i horaris.

SALONS NÀUTICS

Southampton Boat Show (Anglaterra)

Del 13 al 22 de setembre
www.southamptonboatshow.com

Grand Pavois de la Rochelle (França)

Del 18 al 23 de setembre
www.grand-pavois.com

Salone Nautico Génova (Itàlia)

Del 19 al 24 de setembre
www.salonenautilico.com

Saló Nàutic Internacional de Barcelona

Del 9 al 13 d'octubre. Port Vell i Moll de la Fusta

A la fira es podrà veure una bona quantitat de vaixells de motor i de vela, a més d'accessoris de pesca, roba nàutica, aparells d'electrònica, empreses de xàrter o embarcacions de vela lleugera. També hi haurà conferències, tallers, jornades marítimes, competicions i, el dia 11, la Nit de la Nàutica. Més informació a www.salonnautilico.com.

Valencia Boat Show

Del 30 d'octubre al 3 de novembre
www.valenciaboat.com

Nautic (París, França)

Del 7 al 15 de desembre
www.salonnautiliqueparis.com

REGATES

Regata Menorca Sant Joan

Del 21 al 23 de juny
Regata organitzada pel Reial Club Nàutic de Catalunya i el Club Nàutic de

Maó, que surt de Barcelona i finalitza a Maó.

Puig Vela Clàssica Barcelona

Del 10 al 13 de juliol
Regata de vaixells clàssics que celebrarà la seva 12a edició al Reial Club Nàutic de Barcelona.

Trofeu Mare Nostrum

Del 30 d'agost al 7 de setembre
Tradicional regata per a classes de creuer que surt del Club Nàutic Garraf, dona la volta a les Balears i torna al port d'origen.

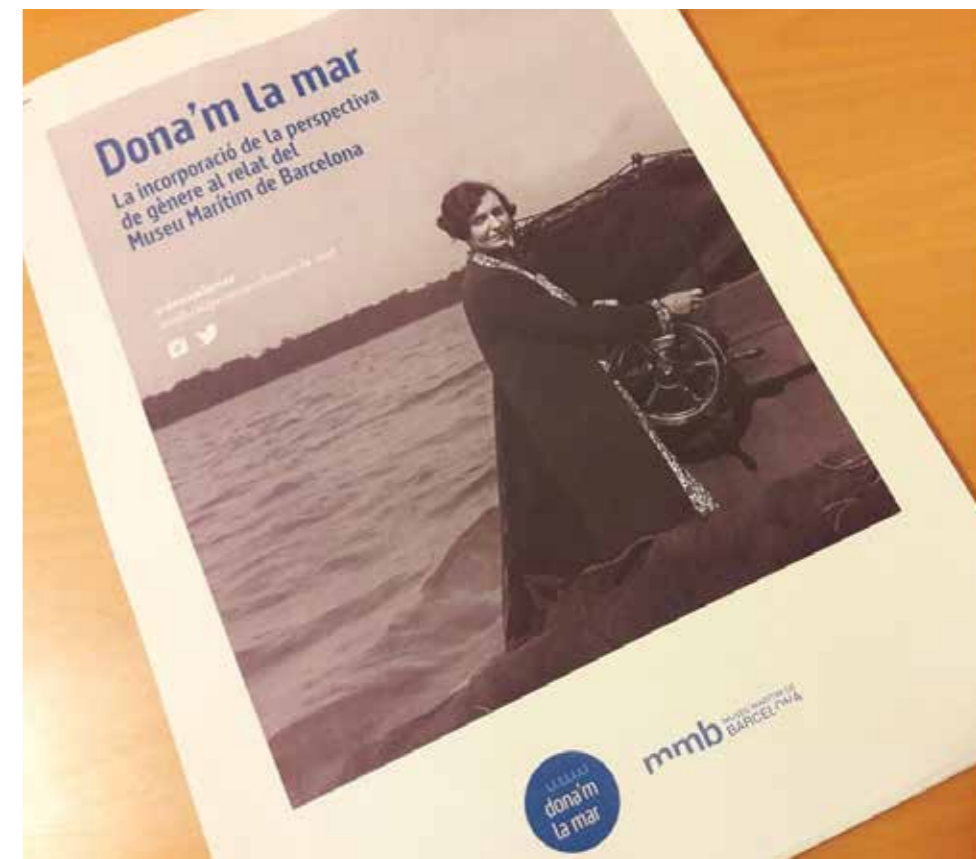
Exposicions

Dona'm la mar

Durant el 2018 el Museu Marítim de Barcelona ha portat a terme la recerca *Dona'm la mar*, per conèixer els principals reptes que té la dona que avui dia es fa a la mar, i com s'expliquen —què es visibilitza i què s'invisibilitza—. L'objectiu final és reorientar la narrativa del Museu des d'un punt de vista més igualitari.

El projecte, dirigit per les periodistes Catalina Gayà i Laia Seró, s'ha estructurat en cinc taules de reflexió: marina mercant, ciència, pesca, turisme i conflicte, i s'ha convidat expertes a cadascuna de les taules. Així, s'han pogut entendre les estratègies de les dones per fer-se un lloc en un àmbit tan masculí com és el marítim.

Arran de la recerca *Dona'm la mar*, s'estan generant diverses activitats destinades a canviar el relat de la cultura marítima que estem oferint des del Museu. D'una banda, s'ha fet una crida per recollir imatges de dones que treballen al mar i omplir, així, el buit documental que té el nostre arxiu fotogràfic —aquestes fotografies han servit per fer una exposició—, i, d'altra banda, s'han incorporat set fulls de sala sobre les aportacions de les dones en cadaun dels àmbits de l'exposició *7 vaixells, 7 històries*.



3DFACTORY INCUBATOR

El futur s'imprimeix aquí

Barcelona compta amb la primera Incubadora Europea d'alta tecnologia en impressió 3D

dfactorybcn.org info@dfactorybcn.org

Liderat per:



Amb el finançament de:



UNIÓ EUROPEA



Una manera de fer Europa

En acció amb **OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE**



LA RECEPTE DEL NORAI

Fregitel·la de seitons i amanida d'alga wakame



INGREDIENTS PER A 4 PERSONES

- 150 g de seitons
- Panko de pèsols deshidratats
- 40 g d'alga wakame deshidratada
- 4 cullerades soperes de vinagre d'arròs
- 4 culleradetes de sèsam torrat
- 3 cullerades soperes de salsa de soja
- 2 culleradetes de sucre
- 1 g de bitxo en pols

PREPARACIÓ

- 1 Poseu l'alga wakame en remull amb aigua tèbia durant 20 min.
- 2 Escalduu l'alga 1 min. en aigua bullint i refresqueu-la amb gel perquè conservi el color verd. Escorreu-la i talleu-la a tires de 2 mm.
- 3 Barregeu el vinagre, el sèsam, la salsa de soja, el sucre i el bitxo en un bol i remeneu-ho bé. Afegiu-hi el wakame.
- 4 Netegeu els seitons i filetegeu-los. Poseu-los 15 min amb aigua i gel perquè es dessagnin, escorreu-los i assequeu-los. Passeu-los pel panko de pèsols i fregiu-los. Serviu-los acompanyats amb l'amanida de wakame.

Els seitons i l'alga wakame



El seitó, un peix blau molt conegut i popular, és una espècie marina que viu a prop de la costa en grans bancs. A l'estiu té tendència a pujar cap al nord i anar per aigües

someres, mentre que a l'hivern busca aigües més profundes. S'alimenta d'organismes del plàncton i la fresa es produeix d'abril a novembre, preferentment els mesos més calorosos.

En diferents indrets dels Països Catalans, com el País Valencià i el sud de Catalunya, és conegut com a aladroç. D'altra banda, tot sovint existeix el dubte de si el seitó i l'anxova són el mateix peix i, efectivament, és així. Sigui com sigui, es tracta d'un peix petit, d'uns 15 cm de llargària; el seu color

varia des del blau fosc fins al gris clar, i, generalment, presenta una banda platejada als costats. Es comercialitza fresc, salat, fumat, en conserva i congelat.

L'alga wakame és un producte originari de la cuina japonesa i coreana, però el seu consum s'ha expandit globalment. Tant és així que avui és habitual trobar-la en botigues especialitzades, tant fresca com seca. A aquest aliment, que presenta un alt contingut d'aigua, se li atribueixen

propietats antiinflamatòries i antioxidants.

Es tracta d'una alga de sabor suau i de textura carnosa, i es pot combinar en multitud de plats. Al Japó és un element bàsic en la preparació de la sopa de miso, tradicional a la cuina nipona. No obstant això, també es consumeix en amanides i purés.

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

ABSTRACTS

Castellano

Argos

Pere Alemany
Págs. 6-7

El quetx Ciutat Badalona, un proyecto de todos

Hablamos del quetx Ciutat Badalona, una embarcación con una larga vida que se ha recuperado para promover la navegación tradicional entre los habitantes de la ciudad. Gracias a la iniciativa y el trabajo de la Associació d'Amics del quetx Ciutat Badalona (AAqCB), hoy, navegar en Badalona en un barco con 90 años de historia está al alcance de todo el mundo.



Ojo de buey

Joaquim Elcacho Clemente
Págs. 8-15

Un planeta con el agua al cuello

El aumento de las temperaturas no es la única consecuencia negativa del cambio climático. La pérdida de hielo continental y la expansión térmica del agua están provocando una elevación del nivel del mar sin precedentes en la historia reciente de nuestro planeta, con graves consecuencias para el medioambiente y el bienestar de las personas. Lo analizamos en profundidad en este reportaje, que nos desvela, entre otras cosas, que el nivel de

mares y océanos se eleva tres centímetros cada década.



Garbí

Federación Catalana de Vela
Págs. 16-19

Esport Blau Escolar, apuesta de país

Reportaje realizado por la Federación en el que nos hablan de su programa Esport Blau Escolar (Deporte Azul Escolar). Se trata de un programa escolar que combina educación y deporte, y que propone una actividad de formación en el deporte de la vela, integrado dentro de la asignatura de Educación Física de los alumnos de 5º de Primaria de los centros de enseñanza del litoral catalán.



As de guía

Dossier: Las actividades subacuáticas en Cataluña. Más de 70 años bajo el agua

Págs. 20-35

Los hombres pez llegan a nuestras costas. Los inicios del escafandrismo en nuestro país

Redacción Argo



El escafandrismo llegó a España entrando por Cataluña y muchos catalanes fueron pioneros entre mediados de la década de 1940 y principios de la de 1970. Analizamos los primeros años del submarinismo catalán, que tuvo su gran punto de partida en la primera inmersión, realizada por Eduard Admetlla en Portlligat (Cadaqués), en 1948.

Entrevista a Mercedes Vilanova, primera mujer en obtener el título de submarinista en España

Laura Bayo

La arqueología subacuática en Cataluña. Un reconocimiento pendiente

Enric Garcia



Nos fijamos en este particular ámbito relacionado con el mundo submarino. La arqueología submarina o subacuática tiene por objeto la investigación histórica a partir de la excavación de restos arqueológicos encontrados bajo las aguas o en espacios húmedos. En Cataluña existen importantes hallazgos y un intenso movimiento alrededor de esta actividad.

El buceo histórico. Preservar, estudiar y difundir el patrimonio subacuático

Manel Melchor

Reportaje sobre la Historical Diving Society Spain. Con sede en Llafranc (Costa Brava), es una asociación comprometida en mantener viva la pasión por la historia de las actividades subacuáticas y la recuperación del material histórico, a fin de

evitar su olvido por parte de las generaciones futuras.



Rumbo al pasado

Javier Laviña

Págs. 36-41

El ron. Una bebida imprescindible en los viajes atlánticos

Los viajes a las Antillas de los siglos XVII y XVIII nos muestran que el ron es imprescindible para entender el desarrollo de la economía colonial, que estaba basada en el esclavismo. Las primeras noticias sobre el ron se dan en la segunda mitad del siglo XVII, cuando en las islas del Atlántico aparece un destilado de la caña de azúcar. Este destilado, posteriormente llamado "ron", ganó valor cuando se empezó a utilizar para la compra de esclavos africanos. ↘



Los tesoros del Museu

Carmen Vázquez López

Págs. 42-45

La fragata Barcelona

Descubrimos una interesante pieza recuperada y restaurada por el MMB. Se trata de un modelo de barco de grandes dimensiones construido como herramienta educativa para los alumnos que, hacia 1850, se formaban en la Escuela de Náutica de Barcelona. Este modelo formaba parte del aula de Maniobras y se utilizaba como "simulador" de barco.

Entrevista

Jordi Garriga

Págs. 46-51

Mercè Tatjer. Los ojos de la Barceloneta

En esta entrevista proponemos una ruta por la Barceloneta, el barrio pesquero de la ciudad. Lo hacemos con Mercè Tatjer,

historiadora, doctora en Geografía y voz autorizada para hablar de la Barceloneta: de su historia, de su pulso como barrio y de la crónica de las muchas vicisitudes que han vivido sus vecinos, con los que mantiene una especial vinculación e implicación.



Mares lejanos

Arantza Diez

Págs. 52-55

Arzanà. Un museo escondido en el corazón de Venecia

Os presentamos una antigua y pequeña dársena en el sestiere veneciano del Cannaregio, donde se esconde una de las joyas más desconocidas de la ciudad: un centro de reparación de góndolas y otras embarcacio-



nes venecianas tradicionales, gestionado por la asociación Arzanà.



Lobos de mar

Victor Farradellas

Págs. 56-59

Josep Coté, el cronista desconocido

El descubrimiento fortuito de una maleta llena de carretes fotográficos sin revelar ha rescatado del olvido la historia de Josep Coté, miembro de la orquesta del transatlántico *Marqués de Comillas*. Sus fotografías abren una ventana inédita por la que asomarse a la vida a bordo. ↘

Levando anclas

Jordi Avellaneda

Págs. 60-63

Juego de contrastes. De Bellvitge al Delta del Llobregat en bicicleta



De la Ronda Verde a las playas de la costa barcelonesa. De núcleos urbanos densamente poblados a lagunas y playas solitarias. De un parque agrario ubicado junto a fábricas y almacenes a miradores para observar pájaros y aviones. La cadencia de las olas o el soplo del viento estremecidos por una aeronave que se eleva a toda potencia... Os presentamos una pedalada entre contrastes por el Delta del Llobregat.

La red de museos

Págs. 64-67

Museo del Puerto de Tarragona

Mercè Toldrà Dalmau

Este museo propone hacer un recorrido por la historia del



Puerto a través del tiempo, desde que los romanos desembarcaron en él hasta la actualidad. El puerto comercial, el pesquero y el deportivo están representados a partir de la vida en los muelles a lo largo de la historia.



Museo del Mediterráneo de Torroella de Montgrí

Gerard Cruset i Galceran

El Museo del Mediterráneo, 15 años después de su inauguración, es un espacio participativo y abierto. Muestra el territorio más cercano y el mar en relación con los cinco sentidos, y tiene como hilo conductor los sonidos y las músicas. Se trata de un museo

de territorio, motor de la cultura en el Bajo Ter. ↗

Rosa de los vientos

Redacción Argo
Págs. 68-73

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



Del mar a la mesa

Redacción Argo
Pág. 74

Fritura de boquerones y ensalada de alga wakame

Receta para elaborar un plato que combina la tradición con el exotismo, de la mano del Norai, el restaurante del MMB.

ABSTRACTS

English

Argos

Pere Alemany
Pages 6-7

The Quetx Ciutat Badalona, project for everyone

This is the *Quetx Ciutat Badalona*, a vessel with a long history that has been restored to raise interest in traditional sailing skills among the city residents. The energy and hard work of the Friends of Quetx Ciutat Badalona Association (AAqCB) mean that the residents of Badalona can go sailing on a boat first launched 90 years ago.



Porthole

Joaquim Elcacho Clemente
Pages 8-15

A planet up to its neck

Rising temperatures are not the only negative effect of climate change. The loss of land ice and the thermal expansion of the ocean water is causing sea levels to rise like never before on the planet, with terrible consequences for the environment and people's lives. In this report, we take a hard look at facts that tell us, among other things, that the level of our seas and oceans is rising three centimetres every decade. ↗

Garbí

Catalan Sailing Federation
Pages 16-19

Esport Blau Escolar, a national endeavour

This report was written by the Federation and looks at the *Esport Blau Escolar* programme. This is a programme for schools that combines education and sport. It aims to teach sailing as a sport within the context of Physical Education lessons for children in the 5th year of primary school, in schools along the coast of Catalonia.



Bowline

Dossier: Diving in Catalonia. More than 70 years underwater
Pages 20-35



The frogmen reach our shores. The first Catalan scuba divers

Argo staff



Catalonia was the first part of Spain where scuba diving took place, and it was the Catalans who pioneered the activity between the early 40s and the early 60s. We take a look at the first years of this underwater activity in Catalonia, which started with the first dive made by Eduart Admetlla in Portlligat (Cadaqués) in 1948.

Interview with Mercedes Vilanova, the first woman to be a qualified diver in Spain

Laura Bayo

Underwater archaeology in Catalonia. Recognition long overdue

Enric Garcia

We focus on this particular branch of underwater activity. The purpose of underwater archaeology is to engage in historical research through the excavation of archaeological remains found under the sea or in wetlands. There have been significant discoveries in Catalonia and plenty of activity in the field.



Diving in history. Preserving, studying and explaining our underwater heritage
Manel Melchor

A report on the Historical Diving Society Spain. This association, based in Llafranc (Costa Brava), is committed to keeping interest in the history of underwater activities alive and the recovery and preservation of historical material for the benefit of future generations. ↘



A voyage to the past

Javier Laviña
Pages 36-41

Rum. An essential drink for Atlantic voyages



A trip to the Antilles in the 17th and 18th centuries will show how important rum was in the development of the colonial economy based on slave labour. The earliest reports of rum appeared in the second half of the 17th century, when a sugar cane refinery was set up on these islands in the Atlantic. The drink later came to be called rum, and the value of the spirit rose when it was used to purchase slaves from Africa.

The treasures of the Museum

Carmen Vázquez López
Pages 42-45

The frigate Barcelona

In this edition we explore an interesting work recovered and restored by the MMB. It is a large-scale model of a ship that was built as a training resource for students who were studying at the Nautical School of Barcelona around 1850. The model was installed in the Manoeuvring classroom and was used as a "simulator" of a real ship.



Interview

Jordi Garriga
Pages 46-51



Mercè Tatjer. The eyes of Barceloneta

This interview takes the form of a tour of Barceloneta the city district where fishing was the way of life. We spoke to Mercè Tatjer, historian, Doctor of Geography and expert on

the subject of Barceloneta; its history, its existence as a neighbourhood and the stories of the lives of its residents, who she has a special bond and affection for.

Distant seas

Arantza Diez
Pages 52-55

Arzanà. A museum hidden in the heart of Venice



We take a look at a tiny old dock in the Venetian sestiere of Cannaregio, where one of the least-known treasures of the city can be found: a centre for repairing gondolas and other traditional Venetian boats that is run by the Arzano association.

Sea dogs

Victor Farradellas
Pages 56-59

Josep Coté, the unknown chronicler

The chance discovery of a suitcase full of undeveloped rolls of film has led to the rescue of Josep Coté from oblivion. He was a member of the orchestra



on the ocean liner Marqués de Comillas. His photographs reveal an entirely new chapter on life aboard the liner. ↗

Raising anchors

Jordi Avellaneda
Pages 60-63

Contrasts: From Bellvitge to the Llobregat delta by bicycle

From the Green Route to the beaches of the coast of Barcelona. From densely populated urban areas to lagoons and deserted beaches. An area of farmland next to factories and warehouses. Lookout points to watch birds and planes. The gentle rhythm of the waves or the wind is shredded by an aeroplane taking off with engines roaring... This is a route between the contrasts of the Llobregat delta.



The Museum network

Pages 64-67

Museum of Tarragona Port
Mercè Toldrà Dalmau

This museum takes us back in time through the history of this port, from the time when Romans disembarked to the present day. The marina, fishing port and docks are all reflected in the life on the water's edge through the ages.



Mediterranean Museum of Torroella de Montgrí
Gerard Cruset i Galceran

The Mediterranean Museum remains an open space for participation 15 years after it

opened. It uses all five senses to explore the local terrain and the sea, with sound and music as its central thread. It is a museum of the territory and a cultural dynamo in the Lower Ter region.

Wind rose

Argo writers
Pages 68-73

This section has curiosities, news items, gadgets and resources of interest. Recommendations for books, films, places and activities of interest to seafarers and lovers of the sea. Maritime agenda. ↘



From the sea to the table

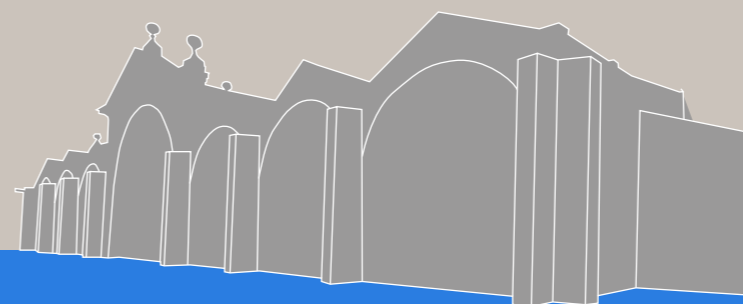
Argo writers
Page 74

Fried whitebait with wakame seaweed salad

This recipe combines a traditional dish with an exotic touch, from Norai, the restaurant of the Maritime Museum of Barcelona.



FUNDACIÓ DE SUPORT AL MUŞEU MARITIM I DRASSANES REIALS DE BARCELONA

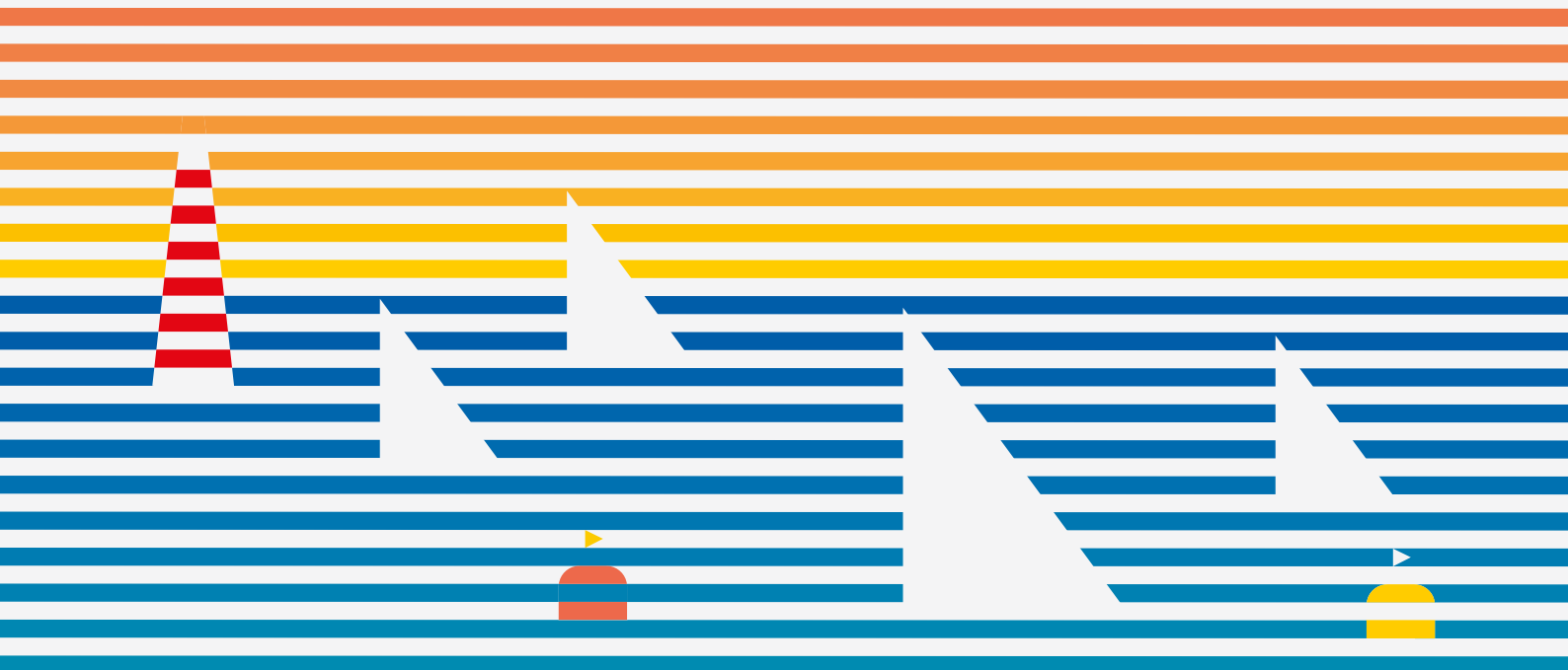


Institucions i empreses que ens ajuden a difondre i preservar el nostre patrimoni marítim

- 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 Contenidors Barcelona
- Grupo Editorial Men-Car
- Holdings M. Condominas, 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

un Mar de Jocs

ESPAI INFANTIL



El mar té molt per ensenyar-nos.

Un Mar de Jocs és el nou espai infantil de Diagonal Mar. Us hi esperem!

Una proposta creativa pensada perquè els més petits, de **4* a 12 anys**, puguin submergir-se en la màgia del mar d'una forma divertida i didàctica. Aquesta nova zona, creada amb la col·laboració de la Federació Catalana de Vela, fomenta el **respecte pel medi ambient** a través dels valors propis de la cultura del mar. Un **servei gratuït** amb un calendari d'activitats que es renova mensualment perquè cada visita a Diagonal Mar sigui una experiència única.

*Els menors de 4 anys podran entrar acompanyats d'un adult.



De dilluns a divendres de 17:00 a 20:00.
Dissabtes i festius d'obertura de 12:00 a 14:00 i de 17:00 a 21:00.

Avinguda Diagonal, 3 08019 Barcelona.
www.diagonalmarcentre.com



Diagonal Mar

