

ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

ULL DE BOU

Embarcacions abandonades, tripulacions als llimbs

ENTREVISTA

Tomàs Molina. De popular meteoròleg a navegant desconegut

ELS TRESORS DEL MUSEU

La vela del llaüt *Lola*

MAR ENLLÀ
PORTSMOUTH.
LA HISTÒRIA
DE LA MARINA
BRITÀNICA

AS DE GUIA

El PORT
industrial de
BARCELONA,
150 anys d'història

8 €



NÚM. 4 • HIVERN 2019 • 2a ÈPOCA

Nova exposició al
Museu Marítim de Barcelona



cants de sirena

fascinació i abisme



mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA

EDITORIAL

Aniversaris que fan història

En aquest darrer número de l'any us presentem una vegada més un contingut força variat amb la voluntat de respondre a una gran franja d'interessos. No obstant això, hem volgut fer-
nos ressò especialment de dues efemèrides ben extraordinàries: el 150è aniversari de la constitució de la Junta d'Obres del Port de Barcelona i el 250è de la creació de l'Escola Nàutica de Barcelona.

Quan penso en el port de Barcelona sempre recordo les paraules d'un bon amic: "Tenim port per la voluntat de la nostra ciutat de tenir-lo. No hi ha cap condició que ens sigui favorable". Tot i així, Barcelona, que ha estat sempre una ciutat lligada al mar al llarg dels segles, té en el port un dels principals escenaris de la seva història i un dels motors del desenvolupament no sols de la ciutat sinó també del país. Des de la primera estructura portuària, a la banda de ponent de Montjuïc, fins a l'actualitat, amb una superfície de quasi bé 1.110 hectàrees, el port de Barcelona forma part de la fesomia d'aquesta ciutat oberta al món. Vull agrair des d'aquesta editorial a Mercè Conesa, presidenta de l'Autoritat Portuària de Barcelona, la seva implicació en el Museu Marítim de Barcelona.

D'altra banda, els 250 anys de vida de l'Escola de Nàutica de Barcelona ens omplen de satisfacció i d'orgull. Els lligams del Museu Marítim de Barcelona amb aquesta facultat són molt estrets i profunds. L'Institut Nàutic de la Mediterrània, instrument creat per la mateixa Escola, basava la seva actuació sobretot en el camp cultural entorn de dos grans eixos: la creació d'un museu i d'una biblioteca. Ambdues propostes són avui una realitat. A les sales d'exposició del Museu trobem el model d'un transatlàntic, el *Royal Edward*, de la

companyia Royal Line de Toronto, que porta el primer número de registre de les col·leccions del Museu i que procedeix de l'Escola de Nàutica de Barcelona. Un exemple revelador de com el Museu Marítim és un descendent directe d'aquesta escola que ara fa 250 anys.

L'Escola de Nàutica de Barcelona, la més antiga de l'Estat espanyol, va ser fundada per la Junta de Comerç de Barcelona el 1769, gràcies a l'impuls de Sinibald Mas, amb l'objectiu de

formar els pilots que havien de garantir la seguretat de les embarcacions que comerciarien amb el continent americà a partir de la proclamació del decret de liberalització del comerç amb Amèrica.

Més enllà d'aquestes dues peces centrals del número 4 de la revista *Argo*, també vull posar de relleu

que continua la col·laboració amb la Federació Catalana de Vela, que vam encetar en el número anterior. Aquesta vegada la Federació ens proposa un reportatge molt interessant sobre la vela adaptada, una iniciativa que està obrint les portes del mar i de la navegació a persones amb dificultats de mobilitat.

Des del Museu us encoratgem a continuar donant-nos el vostre suport i restem oberts als vostres suggeriments. ■



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:

som la cultura de tots

www.som.cat

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

Editor: Toni Quero

Coordinador: Jordi Garriga

Disseny editorial: Cristina Ristol

Col·laboren en aquest número:

Joan Alemany Llovera, Guillermo Álvarez, Javier Aznar Colet, Laura Bayo, Carmen Cascajosa, Carles Clastre, Andrés Clarós, Matías Costa, Silvia Dahl, Arantza Diez, Víctor Farradellas, Marga Font, Gerard Fortea, Enric Garcia, Vicente Garcia-Delgado, Jordi Garriga, Gemma Garrigosa, Montserrat Granollers Sardà, Martin Greedy, Carles Javierre, Gerard Malet, Javier Moreno Rico, Roger Pibernat, Marc Ripol, Ricard Rodríguez-Martos, Quim Roser, Mar Sánchez Hidalgo, Xavier Theros, Ajuntament de Barcelona, Arxiu Municipal Contemporani, Arxiu fotogràfic de Barcelona, Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, FECDAS, Federació Catalana de Vela, Espai del Far de Vilanova i la Geltrú, FNB i Museu de la Pesca de Palamós.

Impressió: Gramagraf

Dipòsit legal: 32515-2008

ISSN: 2013-0961

Amb la col·laboració de:

 **Generalitat de Catalunya**
Departament de Cultura

Foto de portada: Construcció del dic de Llevant del port de Barcelona.



Foto: autor desconegut/MMB

3 EDITORIAL

6 ARGOS

El Patapum, una barca de passeig i de lleure en família

8 ULL DE BOU

Embarcacions abandonades, tripulacions als llimbs. Què passa quan un armador abandona un vaixell a la seva sort?

Entrevista a Matías Costa, periodista i fotògraf

16 GARBÍ

Vela Inclusiva, vela per a tothom

20 AS DE GUIA

El port industrial de Barcelona, 150 anys d'història



22 *El port industrial de Barcelona. Carbó, acer i ciment correctament barrejats*

27 *Entrevista a Mercè Conesa, presidenta de Port de Barcelona*

28 *Indústria i port. Una zona industrial portuària amb una llarga història*

32 *El port insòlit. Un recorregut per la memòria del litoral barceloní*

36 RUMB AL PASSAT

La Facultat de Nàutica de Barcelona, 250 anys formant marins mercants

42 ELS TRESORS DEL MUSEU

La vela del llaüt Lola. Un tresor poc conegut

46 ENTREVISTA

Tomàs Molina. De popular meteoròleg a navegant desconegut

52 MAR ENLLÀ

Portsmouth Historic Dockyard. La història de la marina britànica

56 LLOPS DE MAR

Sinibald Mas, mestre de navegants

60 LLEVEM L'ÀNCORA

Un camí per descobrir Menorca. Del port d'Addaia al far de Favàritx

LA XARXA

64 *El Museu de la Pesca al port de Palamós*

66 *L'Espai Far de Vilanova i la Geltrú*

68 ROSA DELS VENTS

Notícies i agenda d'activitats

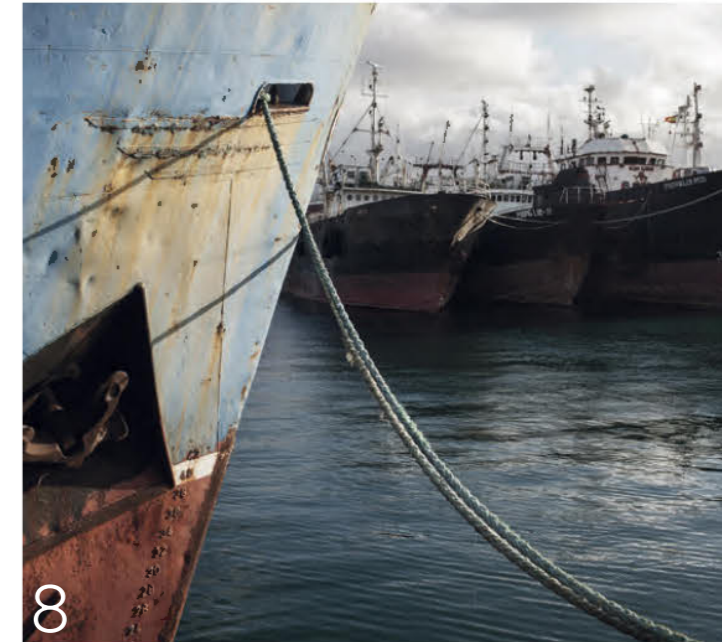
74 DEL MAR A LA TAULA

Bacallà amb romesco

ABSTRACTS

75 *Castellano*

79 *English*



1931-2019

El Patapum

UNA BARCA DE PASSEIG I DE LLEURE EN FAMÍLIA

El *Patapum* és una embarcació restaurada a la drassana del Museu Marítim de Barcelona, recuperada i retornada a l'aigua. Forma part de la col·lecció d'embarcacions a l'aigua del Museu i es dinamitza amb la participació activa de voluntariat.

Per **Montserrat Granollers Sardà**

El *Patapum* és una barca de fusta construïda a Llançà l'any 1931 per encàrrec de Lluís Cabré Ycart, agent de duanes de Portbou, per utilitzar-la amb la família com a barca de passeig i lleure durant el bon temps. El constructor va fer una barca de pesca tradicional de la costa catalana –un llagut–, i hi va afegir una cabina, cosa que no existia a les barques de pesca. Es tractava d'una adequació a l'ús que se'n volia fer. Li van posar el nom de *Patapum* pel soroll que feia el motor, un Baudouin d'un sol pistó; el nom va ser molt original, ja que en aquella època el més habitual era batejar les embarcacions amb noms de persona o de sants.

LI VAN POSAR EL NOM

de *Patapum* pel soroll que feia el motor, un Baudouin d'un sol pistó.

LA POPULARITZACIÓ DEL LLEURE

Els primers anys del segle xx es van popularitzar les activitats d'oci a les platges i al mar. L'ús d'una barca possibilitava el fet d'acostar-se a les cales i gaudir d'un dia al mar amb la família i els amics, i el *Patapum* va ser una d'aquestes primeres barques de lleure.

UN REFERENT DELS ESTIUS EN FAMÍLIA

El *Patapum* va ser propietat de la família Cabré durant 77 anys: del 1931 al 2008. "El pare l'havia encarregat per sortir els estius amb la família i així es va fer, estiu rere estiu. Fins al darrer moment va ser un referent d'estiueig i de trobada amb la família i nombrosos amics", explica Catalina Cabré, filla de Lluís Cabré i propietària de la barca després d'ell. L'any 2008, però, en no poder-se'n ocupar més, la va donar a l'MMB.

No va ser una decisió fàcil desprendre's del *Patapum*. La Catalina havia nascut just 14 dies després d'avarar la barca, l'any 1931; per tant, tenia la mateixa edat que el *Patapum*, i hi havia anat tots els estius de la seva vida.

De molt menuda, els pares ja se l'hi enduien: "Posaven el cabasset a dins la cabina, a proa de tot, i sortien tot el dia, o fins i tot anaven a passar dos o tres dies a les cales; vivien del que pescaven i dormien al mateix *Patapum*", explica. "Jo vaig ser un nadó afortunat. Feia el mateix que tots els nadons, però el meu bressol era el balanceig de la barca." I, finalment, la Catalina recorda que "el *Patapum* ha estat com un més de la família. Hi hem navegat quatre generacions: els meus pares, el meu marit i jo, les meves filles amb els seus homes i els meus nets".

LA RESTAURACIÓ

La restauració la va dur a terme el mestre d'aixa Gilles Llecha a la drassana tradicional del Museu. La intenció des del primer moment fou que l'embarcació tornés a navegar i que en poguessin fer ús altres persones. La primera cosa que es va fer va ser aixecar els plànols de formes acotats, ja que no n'hi havia, així com tampoc hi havia dibuixos ni apunts de la construcció. Es va documentar el bastiment, se'n van fer fotografies i es van prendre mides de totes les peces per tal de poder-les reproduir i, en cas de necessitat, reconstruir tota l'embarcació.

La segona cosa que es va fer va ser treure la capa de fibra de vidre que recobria l'obra viva, i en fer-ho, la quilla va caure a terra. La fibra impedeix que la fusta respiri: externament segella el buc, però internament provoca podridura.

En acabat es van treure les capes de pintura, i llavors es va veure que la fusta es trobava en un avançat estat de deteriorament. S'havia de fer gairebé tot de nou.

La restauració es va convertir en una reconstrucció, que va ser modèlica, en el sentit de mestria. Es va fer respectant rigorosament els canons de la construcció tradicional. La quilla, les quadernes, les taules del folre i altres peces, com el codast, per exemple, es van fer exactament com es feien fa 100 anys. La intenció era refer l'embarcació i deixar-la al més semblant possible a com era l'any 1931.

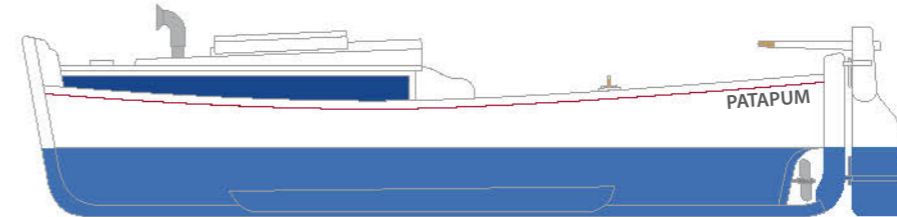
DE BARCA FAMILIAR A EMBARCACIÓ PATRIMONIAL

El Museu va ingressar el *Patapum* a les seves col·leccions i, com a peça de museu, es va incloure al Catàleg del Patrimoni Cultural Català. Un cop es va haver restaurat la barca i s'hi va poder instal·lar un motor, va ser tornada a l'aigua (2018) i destinada, juntament amb les altres embarcacions de l'extensió a l'aigua del Museu, a desenvolupar activitats de difusió del patrimoni marítim, amb la participació d'un grup de voluntaris que en té cura i s'encarrega de tripular-la. ■

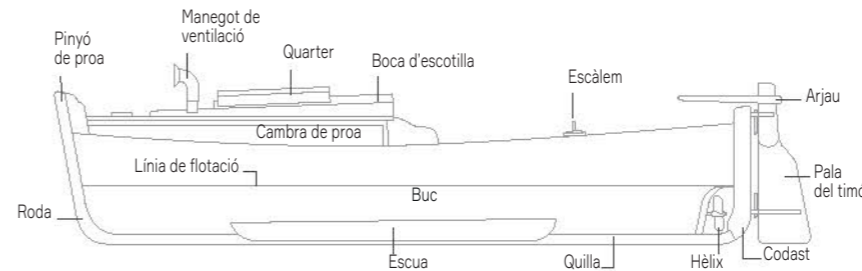
Text ★ Montserrat Granollers Sardà forma part de l'Àrea d'educació i activitats del Museu Marítim de Barcelona.
Il·lustracions ★ Carles Javierre.



▲ El *Patapum*, navegant, amb el seu aspecte actual. Foto: Diego Yriarte.



Perfil



Zenital



Característiques tècniques

- ▶ **Tipus (constructiu):** llagut de pesca amb proa alçada i cabina
- ▶ **Tipus (ús):** barca motora, canot o bot automòbil
- ▶ **Lloc de construcció:** Llançà (Girona)
- ▶ **Any de construcció:** 1931
- ▶ **Material:** fusta
- ▶ **Sistema de construcció:** en enramada i folre de taules a topar calafatades
- ▶ **Activitat:** lleure
- ▶ **Esllora:** 7,10 m
- ▶ **Mànega:** 2,20 m
- ▶ **Desplaçament:** 2,86 t
- ▶ **Equip de propulsió:** YANMAR –3JH5E– de 28,7 kW
- ▶ **Coberta i superestructures:** cabina a proa (alçada), amb balou. Banyera i bancs laterals fins a popa. Estructura i tendal de protecció solar. Timó governat amb arjau
- ▶ **Interior cabina:** part baixa central amb motor. Lliteres laterals

ULL DE BOU

Embarcacions **ABANDONADES,** **TRIPULACIONS** *als llimbs*

**QUÈ PASSA QUAN UN ARMADOR ABANDONA
UN VAIXELL A LA SEVA SORT?**

L'abandonament de vaixells de càrrega o de pesca per part dels armadors sol tenir una causa: la falta de diners per fer front a les despeses que suposa mantenir l'embarcació. Els grans afectats, sempre, són els tripulants, marins que queden desemparats en un país que no és el seu, sense cobrar i conscients que, si marxen del vaixell, perden els seus drets laborals i el salari. Molts aguanten fins al final en condicions realment complicades i, sovint, extremes.

Per Arantza Diez

▲ Amb la desaparició de la Unió Soviètica, la seva enorme flota pesquera, incloses les tripulacions, va quedar abandonada en diferents ports del planeta. Foto: Matias Costa-Projecte Cargo.



▲ Els armadors que van desentendre's d'aquests vaixells també van abandonar les seves tripulacions després de mesos de navegació.



▲ Com explica l'autor de les fotografies, Cargo és la història d'uns supervivents, d'un grup de mariners que van quedar suspesos en el temps i l'espai en contra de la seva voluntat.



L'abandonament de vaixells de càrrega o de pesca és una pràctica cada cop menys freqüent als ports de la Unió Europea –molt escrupolosa amb el compliment de la normativa, la qual s'ha endurit els últims anys–, però continua sent habitual en molts altres ports del món. L'Organització Internacional del Treball manté activa una base de dades (International Abandonment Database), que actualitza periòdicament, amb tota la informació de cada embarcació abandonada de la qual es té constància des de l'any 1999. Aporta detalls com ara la bandera del vaixell –molt sovint, de conveniència–, la data de l'abandonament i el port on s'ha produït, la data de la notificació oficial, el nombre i la nacionalitat dels tripulants, les circumstàncies, així com comentaris i observacions sobre el desenvolupament del cas. En la majoria dels casos, és la ITF, la Federació Internacional de Treballadors del Transport, qui reporta els abandonaments i en fa el seguiment, però també ho poden fer altres organitzacions internacionals, com ara la Cambra Internacional de Navegació, organitzacions no governamentals o els

Quan un armador abandona el seu vaixell en un port, abandona també la tripulació, que resta a la seva sort.

mateixos governs. Només en el que portem d'any, entre l'1 de gener i el 31 d'octubre del 2019, s'han declarat oficialment 13 abandonaments d'embarcacions amb banderes de Palau, Togo, Libèria, Saint Vincent i les Grenadines, Síria... i en ports de països com ara Turquia, Polònia, Qatar, Mèxic, la Xina o els Emirats Àrabs, entre d'altres. En total, 186 tripulants abandonats: togolesos, pakistanesos, serbis, ucraïnesos...
Efectivament, quan un armador abandona el seu vaixell en un port, abandona també la seva tripulació, una situació greu que demostra "la falta de protecció que pateixen una gran part dels tripulants de la flota mundial", com denuncia Ricard Rodríguez-Martos, capità de la marina mercant, diaca de l'Apostolat del Mar a Barcelona i director de Stella Maris, que defineix l'abandonament de tripulacions com "un atemptat contra la dignitat dels treballadors del mar". A més, afecta especialment marins provinents de països on els drets dels treballadors no estan pràcticament protegits –països en via de desenvolupament o amb un estat del benestar molt precari (vegeu les taules complementàries)– que

exporten mà d'obra experimentada i barata, carn de canó per a l'explotació laboral i el maltractament. La periodista mallorquina Catalina Gayà va retratar aquesta realitat descarnada en un llibre del 2017 titulat *El mar es tu espejo*, on compila les històries personals de desenes de tripulants abandonats en ports del Mediterrani, alguns durant anys. La història que il·lustra aquest reportatge, i que va seguir el periodista Matías Costa, és extrema. Durant 10 anys, entre el 2007 i el 2017, va retratar, al port de Las Palmas de Gran Canària, les tripulacions d'una trentena de vaixells de l'antiga flota soviètica que, arran de la dissolució de l'URSS, van ser abandonats a ports de tot el planeta. Els tripulants van quedar-s'hi, confiant que alguna institució del seu país se'n faria càrrec i els pagaria els salaris endarrerits. Però l'URSS havia desaparegut i ningú no va respondre per ells. Amb el temps, els vaixells es van anar degradant, i van acabar rovellats i inservibles.
Els tripulants, malgrat ser a Europa, vivien als llimbs. "Eren com fantasmes, oficialment havien deixat d'existir", explica Costa.

Una gran part dels tripulants de la flota mundial pateix una greu falta de protecció.

Un vaixell feixista al port de Barcelona

És l'últim cas d'abandonament d'un vaixell al port de Barcelona. Va passar al setembre del 2017. Era el C-Star, amb bandera de Mongòlia, vuit tripulants de Sri Lanka i propietat d'un delinqüent anomenat Tomas Egerstrom, que va llogar l'embarcació a l'organització d'extrema dreta Defend Europe per obstaculitzar les tasques de rescat de les ONG que salven vides al Mediterrani central. Cap port de la Unió Europea els va autoritzar l'entrada i van estar uns dies a la línia de costa de Barcelona –la Creu Roja els abastia de menjar i aigua– fins que l'Autoritat Portuària, amb bon criteri, els va permetre l'accés; se'ls acabaven les provisions i el combustible. De seguida es va activar el Comitè de Benestar del Port per assistir els vuit mariners, que van expressar el seu desig inequívoc de cobrar els

salaries pendents i tornar a casa. Ricard Rodríguez-Martos recorda molt bé aquest cas. Com sempre, des de Stella Maris, els van recomanar marxar com més aviat millor: tindrien més possibilitats de fer diners si tornaven a Sri Lanka i s'embarcaven de nou, que si es quedaven com a naufragats amarrats al port de Barcelona esperant una possible subhasta que no arribaria abans d'un any. Mentrestant, l'armador donava senyals de vida esporàdicament, assegurant que hi havia un possible comprador. Les promeses de sempre. Aquest cop, però, va ser veritat. I no va caler activar la demanda de subhasta. Al gener del 2018 van aparèixer uns americans i van liquidar, en dòlars i en efectiu, els salaris dels tripulants. Van comprar el vaixell i van pagar les taxes portuàries i les despeses acumulades. Un cas que el diaca de l'Apostolat del Mar descriu com "una carta als Reis".



▲ Alguns dels tripulants de la flota pesquera soviètica abandonada van arribar a estar més de vuit anys malvivint als vaixells, esperant una solució que no va arribar mai.

“THE OWNER IS STILL IN PICTURE”

Una mirada racional –i desinformada– tendeix a preguntar-se per què els tripulants es queden al vaixell en comptes de marxar a casa. Gayà parla d’una relació orgànica amb el vaixell. Sovint, el buc representa per a ells molt més que un lloc de treball: és la vida, amenaçada de descompondre’s. Marxar del vaixell, a més, els impediria reclamar els sous pendents o defensar els llocs de treball i possibles indemnitzacions. L’angoixa s’agreuja perquè, molts cops, el sou que els tripulants guanyen a bord és el puntal d’una fràgil economia familiar. Per això, assumir l’abandonament de l’armador és una de les coses més difícils per a la tripulació. Ho sap bé Rodríguez-Martos, que, com a director de Stella Maris, és l’interlocutor principal amb les tripulacions abandonades i qui vetlla pel seu benestar. “En efecte, és l’armador qui abandona *de facto* un vaixell, però no ho comunica oficialment, per això és tan complicat convèncer els tripulants que el seu armador els ha abandonat. Recordo un capità que em deia constantment “*The owner is still in picture*”. És clar, els feia moltes promeses, però no enviava diners... Tots passen per aquest procés fins que arriba el dia en què el propietari ja no contesta ni promet, simplement, desapareix.”

Marxar del vaixell impedeix reclamar els sous pendents o defensar els llocs de treball i possibles indemnitzacions.

PROTEGIR LA GENT DEL MAR

Com explica Rodríguez-Martos, els abandonaments passen, sobretot, a armadors que viuen al dia, que tenen un parell de vaixells i que es guanyen la vida fent viatges. Solen tenir les embarcacions sota mínims, i és fàcil que facin fallida per acumulació de deutes o per no poder fer front a una sanció. També és comú que el vaixell estigui en tan mal estat que quedi retingut per Capitania per no complir els requisits de navegabilitat. En aquests casos, sovint, l’armador prefereix abandonar el vaixell i la seva tripulació abans d’intentar reparar-lo. Només cal repassar les fitxes dels bucs abandonats aquest 2019 per confirmar-ho. El cas més flagrant és el del vaixell *Abo Alyssa*, amb bandera de Togo i abandonat al port turc de Nemrut el mes de març amb 10 tripulants a bord. Se li havia prohibit l’entrada als ports de la Unió Europea. La tripulació feia sis mesos que no cobravai va denunciar tota mena d’irregularitats: falsificació de certificats, dèficits de seguretat o no tenir garantit el descans. Al juny, la data de la darrera actualització, encara no s’havia dut a terme la repatriació dels tripulants.

Ja fa molts anys que diverses organitzacions internacionals treballen per aconseguir un marc legal

que protegeixi els mariners i els seus drets.

Matías Costa, periodista i fotògraf

A través d’una aproximació artística a la fotografia documental tradicional, el treball del periodista i fotògraf Matías Costa (Buenos Aires, 1973) explora les nocions de territori, identitat i memòria. És aquí on s’emmarca el seu projecte *Cargo*, que va fotografiar entre el 2007 i el 2017.



▲ Foto: Ire Lenes.

“El meu interès gira al voltant del desarrelament tant migratori com afectiu”

Per què aquesta sèrie? Què et va cridar l’atenció d’aquesta història per dedicar-li tant de temps?

El meu interès com a periodista i fotògraf gira al voltant d’una temàtica molt específica, que neix del desarrelament, tant migratori com afectiu. Totes les meves sèries tenen a veure amb un procés de transformació inesperada de les condicions de vida i amb la manera com ens adaptem o no a la nova situació: la transmutació del territori, o la pèrdua d’un lloc que ens pertany, la construcció i desconstrucció de la identitat, i la manera com la memòria, i de vegades l’oblit, es converteix en l’únic patrimoni. Als vaixells soviètics hi havia una càrrega de melancolia, d’abandonament, tan gran que només podia ser una novel·la russa, i jo la vaig explicar en imatges.

Com era la vida dels marins? Alguns van estar esperant fins a vuit anys...

Jo només vaig veure una part del procés. Els vaixells van anar desapareixent, desballestats o enfonsats en alta mar per ser convertits en derelictes. Els mariners també anaven desapareixent, alguns aconseguen tornar al seu país, si tal cosa

seguia existint; d’altres feien arrels a Las Palmas o a algun altre lloc de l’Europa occidental. Uns altres, segons em van explicar, van morir per alcoholisme o de manera violenta. I algun va acabar a la presó. Els que hi quedaven feien tota mena de petites feines per sobreviure, sobretot descarregar o ajudar en la reparació i pintura d’altres vaixells que fondejaven al port. Em va sorprendre com aquests antics marins soviètics van anar venent a trossos les restes del seu vaixell fins a deixar-ne només l’esquelet.

I de què o de qui parla aquesta història, en realitat?

Al final, no estic segur de si aquesta història va sobre els marins o sobre els vaixells, que metafòricament van patir l’oblit, la decadència i que finalment van desaparèixer. Em sorprenia veure a cada viatge la seva descomposició. De vegades trobava els mateixos vaixells, i no hi quedava cap dels mariners soviètics; el seu lloc havia estat ocupat per altres homes, marins també, que no tenien on viure... Era com el que passa amb les closques d’algues crustàcies, que en ser abandonades pels seus amos serveixen

d’aixopluc a altres ocupants. Un cop vaig estar convivint uns dies amb uns mariners de Sierra Leone que vivien en un vaixell anomenat *Sebastopol*.

I què explica aquesta sèrie sobre la naturalesa humana i, sobretot, què hi retrates?

En aquesta sèrie hi plana, d’una manera subtil però ineludible, la desolació que provoca la pèrdua de la identitat, l’exili forçós, el desterrament. Aquesta desconexió, aquesta privació de la pertinença, produeix un dany psicològic i moral que corca l’ànima humana.

Amb quin dels marins et quedes?

Em va entendre profundament en Bolodia, el cuiner de l’*Schkval*. Un home molt prim i descolorit que continuava posant-se el seu vestit de cuiner i servint àpats a l’atrotinat menjador del vaixell per a tres o quatre marins alcoholitzats que vivien allà gairebé com a captaires. No perdia el somriure, sempre cantava, actuava com si allò que estaven vivint fos només un mal moment i hagués de seguir mantenint el vaixell en funcionament per quan les coses tornessin a la normalitat.



▲ La major concentració d'homes i naus de la flota soviètica abandonada va tenir lloc a Las Palmas de Gran Canaria. Allà és on els va anar a trobar el fotògraf i periodista Matías Costa.

que protegeixi els drets dels marins embarcats. Actualment, l'eina legal internacional més important que hi ha és el Conveni del Treball Marítim, que és de l'any 2006 i que va entrar en vigor el 2013. Una addenda recent inclou l'obligatorietat dels armadors de contractar una assegurança per cobrir com a mínim tres sous de la tripulació i la repatriació en cas de retenció de la nau –tot i que, en cas de fallida, el més probable és que l'armador no hagi pagat la prima-. A més, el Conveni també imposa l'obligació que la documentació del vaixell detalli l'estat dels comptes i estableix que l'impagament de sous pot ser un motiu per retenir-lo a port.

Ha estat, precisament, aquesta normativa més restrictiva la que ha provocat una davallada significativa dels abandonaments d'embarcacions en ports de la Unió Europea, on les autoritats són molt més rigoroses amb el seu compliment. Per això, els armadors amb situacions molt precàries eviten entrar als ports de la Unió Europea. A més, qualsevol vaixell que entri en un port d'un país que hagi ratificat el Conveni del Treball Marítim queda automàticament obligat al seu compliment, encara que la bandera sigui d'un estat que no s'hi hagi adherit.

Des del 2013, l'eina legal internacional més important és el Conveni del Treball Marítim.

STELLA MARIS: "YOUR HOME AWAY FROM HOME"

Amb aquesta declaració d'intencions es defineix Stella Maris en el tríptic informatiu amb què l'Apostolat del Mar a Barcelona anuncia els seus serveis a les tripulacions. És una organització que depèn de l'Església catòlica i que té presència a tot el món. A Barcelona, depèn de l'arquebisbat de la ciutat i ofereix residència, serveis religiosos, suport social i orientació legal a la gent del mar. Al port de Barcelona, ha impulsat el Comitè de Benestar, que es reuneix cada tres mesos amb l'objectiu de promoure la cultura del benestar entre les tripulacions i fomentar el diàleg entre el personal de mar i el de terra; per això sovint organitza trobades entre marins i representants dels consignataris, la policia portuària, la Guàrdia Civil, la capitania marítima i fins i tot els pràctics. I per això, en el cas de les tripulacions abandonades, el seu paper és vital: no només són els interlocutors dels mariners, sinó també els seus referents humans, perquè vetllen pel seu benestar i fan de mediadors amb l'autoritat portuària per assegurar-los una vida el més digna possible mentre viuen l'extenuant espera a port. Aconsegueixen coses tan bàsiques com aigua, menjar i electricitat per a la vida quotidiana a dins del vaixell. A més, estan en permanent contacte amb la ITF, que també vetlla



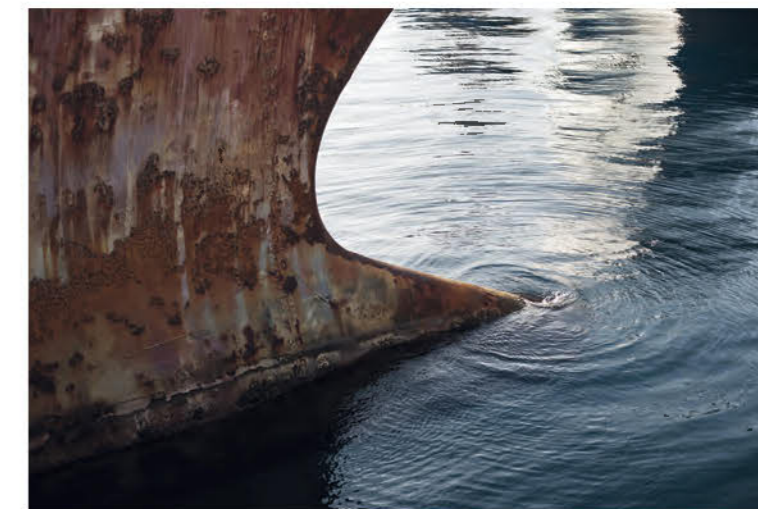
per les tripulacions i que acostuma a oferir la repatriació immediata dels mariners i una bossa de *pocket money* perquè puguin assumir les despeses del viatge. Una altra funció essencial de Stella Maris és la negociació amb l'armador i la coordinació de l'embarcament del vaixell i la subhasta, arribat el cas. Si la situació es resol favorablement i es consuma la venda, els mariners acaben cobrant els sous endarrerits –tot i que la nova propietat ha de liquidar prioritàriament les taxes portuàries i les despeses generades-. Com Stella Maris, hi ha altres organitzacions internacionals que vetllen pel benestar de la gent del mar, com ara l'ISWAN, la Xarxa Internacional d'Assistència i Benestar dels Mariners, o la Seafarer Helpline, una línia d'assistència directa que funciona les 24 hores els 365 dies de l'any i que ofereix ajuda gratuïta, confidencial i multilingüe a la gent del mar i a les seves famílies si tenen cap problema. De fet, és gràcies al treball d'aquestes organitzacions que s'han aconseguit canvis legislatius per posar límits a l'explotació que pateixen els treballadors del mar i que és completament ignorada per la gent de terra. ■

Text ★ Arantza Diez és periodista. @arantzadiez.
Fotografies ★ Matías Costa - Projecte Cargo.

Els vaixells abandonats en aigües nigerianes

Nigèria és un dels països africans que pateix de manera més acusada el fenomen de l'abandonament de vaixells en les seves aigües territorials. La falta de controls fa que molts armadors, en comptes d'assumir els costos del desballestament legal d'embarcacions velles, les abandonin. Ningú –tampoc les autoritats– no les pot tocar perquè tenen propietari, i retirar els

bucs de l'aigua és una tasca que correspon en exclusiva al govern. Molts acaben enfonsats a la línia de costa, la qual cosa suposa un risc per a les petites embarcacions dels locals –pescadors o veïns que es desplacen amb canoes entre poblacions–, que poden patir accidents greus. Es calcula que n'hi ha milers, i els efectes sobre el medi ambient són igualment nocius.



Rànquing de vaixells abandonats segons la bandera

1999–2019

Panamà	101
Saint Vincent i les Grenadines	29
Libèria	20
Belize	14
Togo	14
Antigua i Barbuda	11
Emirats Àrabs	10

Rànquing segons la nacionalitat de la tripulació

1999–2019

Ucraïna	115
Federació Russa	74
Filipines	46
Turquia	38
Birmània	35
Indonèsia	30
Pakistan	28
Romania	27

*Font: Organització Internacional del Treball

GARBÍ

VELA INCLUSIVA

Vela per a tothom

La vela inclusiva és molt més que una pràctica esportiva integradora; és una actitud vers la vida i un esport que omple de benestar totes aquelles persones que la practiquen. Perquè, quan naveguem, la discapacitat queda a terra.

Per la Federació Catalana de Vela



QUÈ ÉS LA VELA INCLUSIVA?

Es tracta d'un programa impulsat per la Federació Catalana de Vela amb el suport del Consell Català de l'Esport que pretén normalitzar l'accés i la pràctica de la vela per a tots els col·lectius amb diversitat funcional, per tal de garantir que la igualtat d'oportunitats, a més d'un dret universal, sigui una realitat.

Aquest programa dinamitza propostes i actuacions adreçades a les persones amb discapacitats per tal de millorar-ne la qualitat de vida a través de l'esport. A més, es treballa perquè cada vegada hi hagi més tècnics especialitzats en aquesta matèria i perquè les instal·lacions i les embarcacions estiguin adaptades a tots els col·lectius.

La vela és un esport capaç d'augmentar l'autoestima de les persones que la practiquen i d'incentivar les relacions socials. A més, es practica en contacte directe amb la natura, en un entorn diferent de l'habitual i a l'aire lliure, cosa que contribueix a reforçar l'estat anímic i de salut de les persones.

ELS ORÍGENS

Els orígens d'aquesta pràctica a Catalunya es remunten a l'any 1988, quan el Comitè de Vela Adaptada de la Federació Catalana de Vela va impulsar una oferta més qualitativa i quantitativa destinada a les persones amb necessitats especials —persones amb discapacitat física, sensorial o psíquica lleu— i que complís uns estàndards de seguretat i qualitat que els facilités, des de l'inici, la pràctica esportiva de la vela.

Més endavant, l'any 1992, va engegar-se el projecte Vela per a Tothom,

Seguretat, comoditat i autonomia són tres variables clau per donar resposta a totes les necessitats.

1r CAMPIONAT ESPECIAL DE VELA INCLUSIVA

El 14 d'abril del 2018 va celebrar-se a Blanes una fita històrica per a la vela catalana i per a tot el col·lectiu amb diversitat funcional. La Federació Catalana de Vela, en col·laboració amb la Federació ACELL (Federació Catalana d'Esports per a persones amb discapacitat intel·lectual) i Special Olympics Catalunya, i amb el suport del Consell Català de l'Esport i el Club Esportiu El Vilar, van organitzar el primer Campionat Especial de Vela Inclusiva, organitzat per una federació de vela autònoma.

< L'adaptació de les embarcacions és clau a l'hora de practicar l'esport de la vela per les persones amb diversitat funcional.

▲ L'esport de la vela és un àmbit immillorable per augmentar l'autoestima dels que el practiquen.

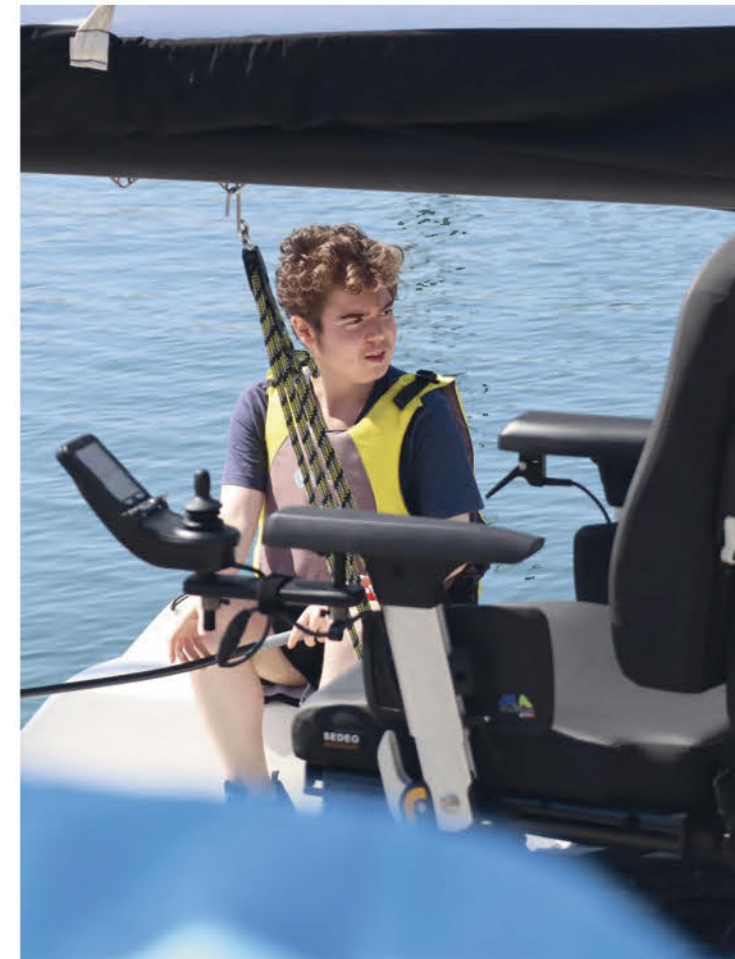
la primera pedra del que avui coneixem com a Vela Inclusiva. Es tractava d'una guia per a tots els clubs i les escoles de vela que recollia els diferents estàndards per desenvolupar aquestes activitats, amb l'ànim de respondre a les necessitats especials d'aquest col·lectiu.

L'última gran fita per a la seva normalització va ser l'aliança, l'any 2017, entre la Federació Catalana de Vela i el Consell Català de l'Esport per emmarcar el projecte Vela Inclusiva dintre del Pla d'actuacions per a la promoció de la pràctica d'activitat física i l'esport inclusiu del Govern català.

Actualment, una quinzena de clubs i escoles de vela participen en el programa i disposen d'instal·lacions condicionades a la mobilitat d'aquestes persones, embarcacions adaptades i tècnics especialitzats en l'esport inclusiu.

VELA INCLUSIVA EN FAMÍLIA

Des de la Federació Catalana de Vela s'ha desenvolupat un projecte específic destinat a infants i joves amb diversitat funcional. L'objectiu és potenciar-ne l'autonomia i la llibertat vers la família (pares, mares i tutors); una experiència enriquidora per a tots



els participants i també per a les seves famílies. Les sessions consten de dues parts: una primera en què els infants o joves amb diversitat funcional naveguen juntament amb els tutors, i una segona en què ho fan per separat.

D'aquesta manera, en la primera part es reforcen els vincles entre els implicats i, en la segona, ambdues parts guanyen independència.

VELA ADAPTADA DE COMPETICIÓ

La Vela Adaptada de Competició va consolidar-se al món a Barcelona, l'any 1992. Malgrat que finalment no es va incloure dintre del pro-



A QÜESTIONS GLOBAIS, SOLUCIONS SOCIALS

La Vela Inclusiva forma part de l'Àrea de Vela Social de 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.

◀ És igual d'important una bona adaptació de les embarcacions, com disposar de tècnics especialitzats en la seva pràctica.

A més de les infraestructures, és imprescindible un equip humà especialitzat en matèria de vela inclusiva.

grama dels Jocs Paralímpics —excepte com a esport d'exhibició—, Barcelona va organitzar aquell any el segon Mundial de Vela Adaptada. En aquest campionat va participar-hi una bona flota de regatistes catalans: Manuel Amat, Maria Enciso, Paco Llobet, Tomás Lozano i Victoria Martínez.

Actualment, la vela catalana compta amb tres regatistes que competeixen en aquesta disciplina: Paco Llobet (el regatista espanyol que més vegades ha disputat els Jocs Paralímpics), Jordi Cargol i Miriam Muñoz. Tots ells competeixen en la classe 2.4mR. També cal recordar la figura de Miki Gómez, un dels regatistes de vela adaptada més destacats de la vela catalana. El 2.4mR és un vaixell individual amb quilla fixa que va ser dissenyat pel suec Peter Norlin. Aquesta embarcació va ser utilitzada per primera vegada en els Jocs Paralímpics de Sydney 2000, ja que es podia ajustar a tota mena de discapacitats físiques. El regatista s'asseu a l'interior del 2.4mR i té davant seu tot el que necessita per aparellar, ajustar i reglar el vaixell.

La vela paralímpica va debutar a Atlanta 1996 com a esport d'exhibició i va ser oficial a Sydney 2000. Va convertir-se en l'únic esport en el qual competien persones amb diferents discapacitats. Malauradament, la vela adaptada no participarà en els Jocs Paralímpics de Tòquio 2020.

INFRAESTRUCTURES I RECURSOS HUMANS

Seguretat, comoditat i autonomia: tres variables clau perquè les instal·lacions i els espais dels clubs i escoles de vela s'adaptin a les diferents realitats que es poden trobar per donar resposta a les necessitats dels diferents col·lectius amb diversitat funcional. L'equilibri entre aquests tres eixos té com a resultat l'adaptació i/o condicionament d'un espai determinat. En aquest sentit, i partint de la base que els costos de les reformes són molt alts i que l'heterogeneïtat del públic pot ser molt divers, l'adaptació d'aquests espais hauria de ser pràctica i realista, amb termes més concrets: espais o itineraris més o menys adaptats a un tipus de públic específic.

A més d'aquestes infraestructures, és imprescindible un equip humà especialitzat en matèria de vela inclusiva capaç d'empatitzar amb aquestes persones. ■

Text ★ Federació Catalana de Vela. Fotografies ★ Ignasi Rojas.

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



AS DE GUIA

El port industrial de Barcelona, 150 anys d'història

La història del port de Barcelona es remunta a temps immemorials. De fet, va ser en gran manera gràcies al port que la ciutat va consolidar la seva importància des de ben antic. Tot i així, el que avui entenem com a port industrial té una data de sortida històrica: el 1869. I és que ara fa 150 anys, en els inicis de la Revolució Industrial a casa nostra, naixia la Junta d'Obres del Port, l'entitat que va permetre l'impuls necessari perquè el port industrial de Barcelona comencés a prendre forma tal com el coneixem avui.

▲ Foto: Pel_1971/Gettyimages

AS DE GUIA

EL PORT INDUSTRIAL de Barcelona

Carbó, acer i ciment correctament barrejats

Per Enric Garcia



▲ Grans blocs de pedra del dic de l'Est de Barcelona.
Foto: Pau Audouard - 1896/MMB.



Quan mirem, des del cim de Montjuïc, el port de Barcelona podríem pensar que tot això sempre ha estat aquí, com la mateixa muntanya. Però res més lluny de la realitat. Sota el ciment hi ha una platja primitiva que ha calgut domesticar. Els darrers 150 anys han estat el període més dinàmic i reeixit d'aquest procés.

PORTUS EST LOCUS IN LITTORE MARIS MONTANEIS CLAUSUS...

Hi ha moltes definicions del que és un port, i ens podem referir a coses diferents, tot i que estretament relacionades. En primer lloc, el port com a espai de treball, d'intercanvi i de relació. En segon lloc, el port com a espai físic segur i apte per a la càrrega i descàrrega, l'emmagatzematge i la comunicació fluida amb l'interior; en general, es parteix d'un entorn natural propici complementat amb infraestructures artificials. I, en tercer lloc, el port com a organització de gestió que garanteixi la seguretat, el control, l'explotació comercial i el manteniment (o creixement, si escau) de la mateixa infraestructura. Naturalment, tot això és vàlid per a ports comercials, ja que en el cas dels ports militars o amb valor estratègic singular les coses es compliquen una mica.

Si apliquem aquests criteris al port de Barcelona, ens podem trobar algunes sorpreses. Com a colònia romana habitada abans per tribus locals mal conegudes, el litoral de Barkeno o Barcino ben aviat va ser un espai d'intercanvi, un punt d'arribada davant una ciutat de segona o tercera categoria, però que, sens dubte, deu la seva existència a la realitat d'un espai físic entre dos rius i amb Montjuïc com a talaia. La Barcelona medieval continua essent aquest espai d'intercanvi atractiu: una platja no gaire acollidora, de fet, però que era la porta d'entrada a una ciutat dinàmica. Només a partir del segle XV s'intenta incorporar el segon concepte, el d'espai segur i propici. Atès que la natura no afavoria la idea de port (no hi havia cala, ni estuari, ni riu, ni res homologable a un espai recollit o tancat), es va començar una batalla ciutadana per aconseguir

Un repte que va mantenir Barcelona ocupada més de quatre segles, lluitant contra l'enemic tradicional, va ser la sorra.



▲ Les càbries eren unes potents maquinàries utilitzades als ports per fer feixugues tasques de càrrega, ca. 1960.
Foto: Xavier Agramont Cruanyes/MMB.

la construcció d'un port artificial. Un repte que va mantenir Barcelona ocupada més de quatre segles, lluitant contra l'enemic tradicional: la sorra.

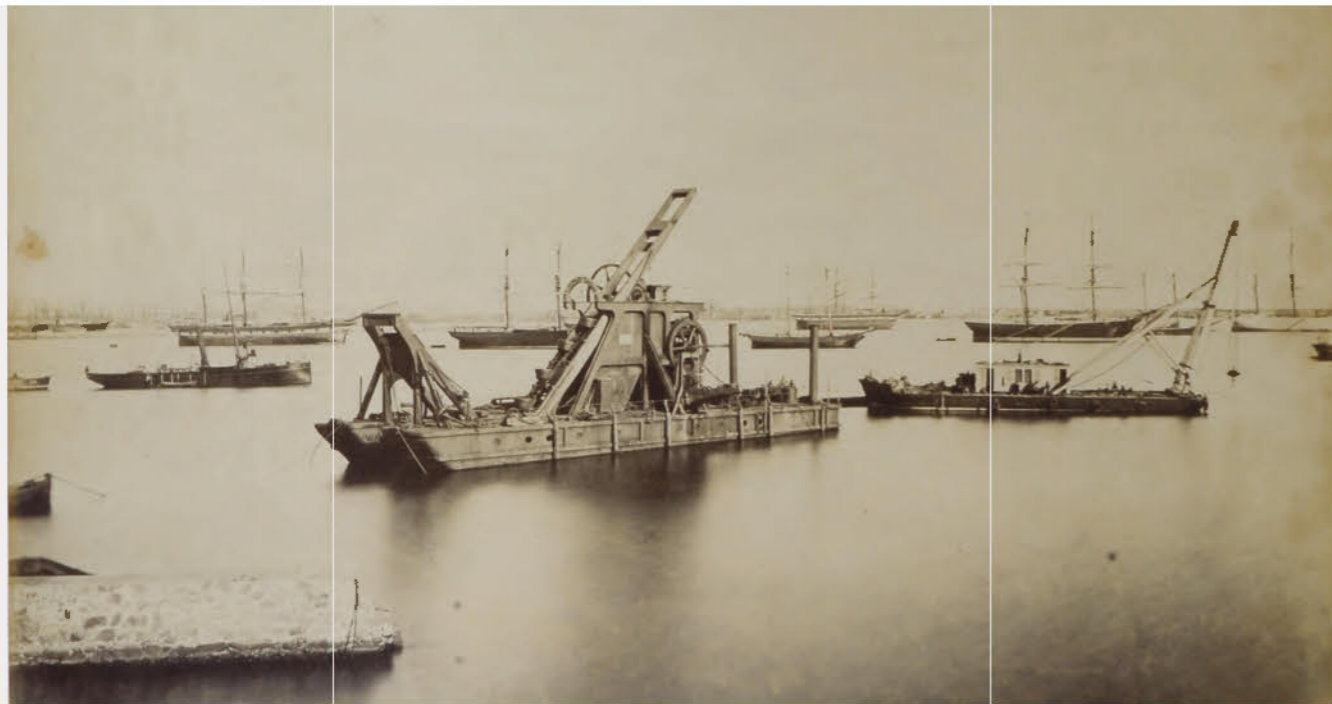
Els moviments de sorra a causa de corrents

litorals i de tempestes continua sent (i serà sempre) un problema per a les poblacions litorals i els ports. Aconseguir que els temporals no destrossin els espigons i que la sorra no inutilitzi l'espai portuari va ser el desig de generacions de barcelonins. L'única resposta era una combinació constructiva (fer espigons

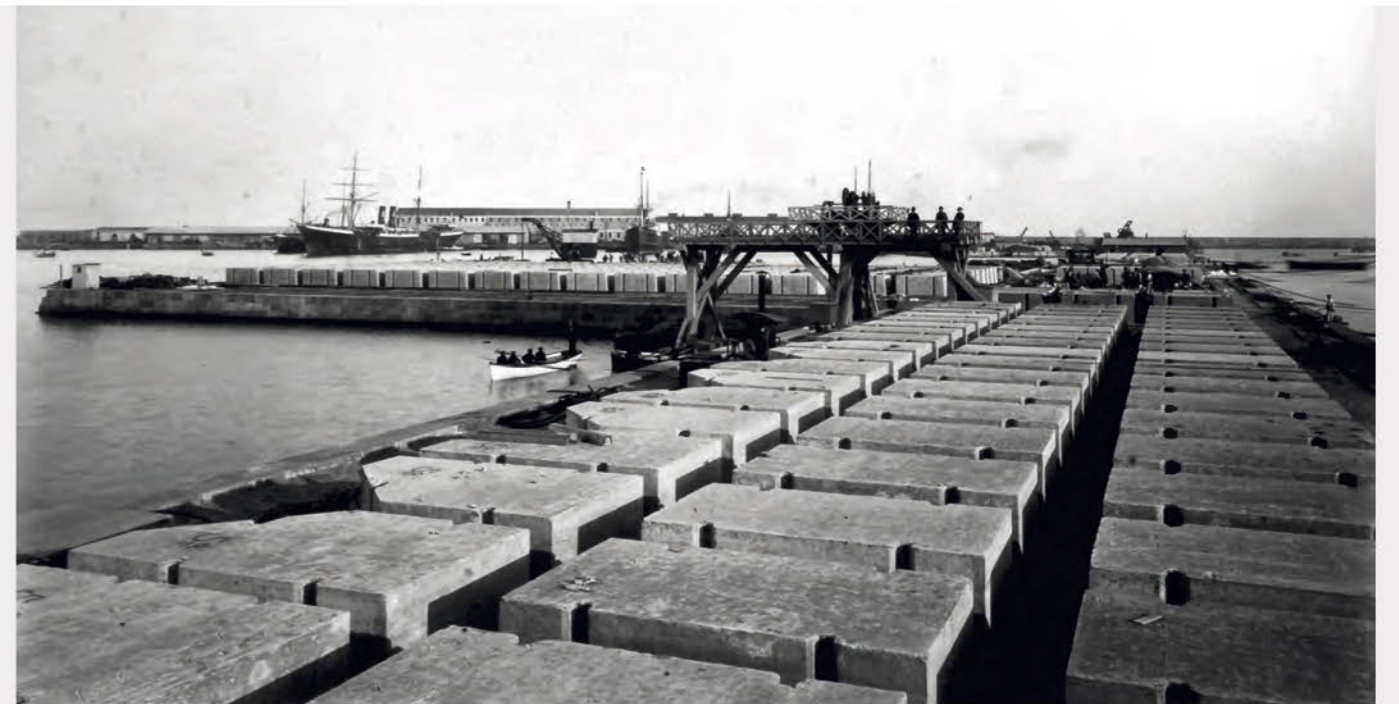
cada cop més llargs) i extractiva (treure la sorra de forma virtualment manual).

L'EMPENTA DEL VAPOR

La industrialització, que identifiquem bàsicament amb la màquina de vapor, el ferro i el carbó, va portar a Barcelona l'arma definitiva en forma de draga de vapor, una màquina que el 1829 va començar a marcar distàncies amb la natura tossuda i va donar oxigen a un port que, a principis del segle XIX, estava gairebé tancat i mort. Durant les dècades següents la meca-



▲ Periòdicament són necessaris els treballs d'eliminació de la sorra acumulada al fons del port, amb dragues. 1888. Foto: Pau Audouard/MMB.



▲ Taller de blocs al moll de Capitanía, el 1896. Foto: Pau Audouard/MMB.

El carbó, la sang del port

La mecanització en el sector marítim va obrir noves possibilitats en el món portuari. Deixant de banda la mateixa construcció de molts i dàrsenes, la revolució tecnològica del vapor i el ferro permetia fer treballs que abans eren impossibles, o extremament difícils, o molt cars. Accions que ara ens poden semblar poc espectaculars, com remolcar un vaixell, aixecar grans pesos (com ara una locomotora o un autobús) amb una grua flotant o treure de l'aigua una embarcació enorme amb un dic surant per tal de fer-hi reparacions, van esdevenir ordinàries al llarg del segle XIX. Als molts s'hi podia veure la construcció

de grans estructures d'emmagatzematge, com els Magatzems Generals del Comerç, o rafals (els populars *tinglados*), així com la instal·lació d'enormes grues de vapor o d'una xarxa ferroviària dins del mateix port. Eren canvis radicals que modificaven la fesomia dels ports, no només a Barcelona, sinó també a Palamós, Tarragona, Sant Feliu de Guíxols, etc. I sempre omnipresent, el carbó, la sang que feia moure les màquines i els vaixells, i que ocupava grans extensions de moll, deixant la seva pols negra com a empremta de la Revolució Industrial.

Un tema no resolt després de cent cinquanta anys és el d'una bona connexió ferroviària entre el port i el món.

nització es va expandir per la ciutat i el país, i també va impactar sobre el port en tots els sentits. A finals de la dècada de 1850, Barcelona i el seu port respiraven un nou aire, ple de fum i també d'expectatives.

El port havia de créixer i ho podia fer gràcies a les possibilitats tecnològiques del moment. El projecte de José Rafo, visionari i modern, va traçar el rumb que marcaria el pas d'un port antic i antiquat cap a un port industrial modern. La seva proposta, *Proyecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona* (1860), era el primer projecte redactat amb una profunda anàlisi prèvia i una concepció tècnica moderna. Va marcar un abans i un després, tot i que encara en queden detalls per polir, per dir-ho d'alguna

manera. Un tema no resolt després de 150 anys és el d'una òptima connexió ferroviària entre el port i el món, com a etapa clau en un corredor mediterrani entre Cadis i Portbou que no caldria explicar ni justificar: els romans ja ho van entendre clarament.

UN NOU MODEL DE GESTIÓ

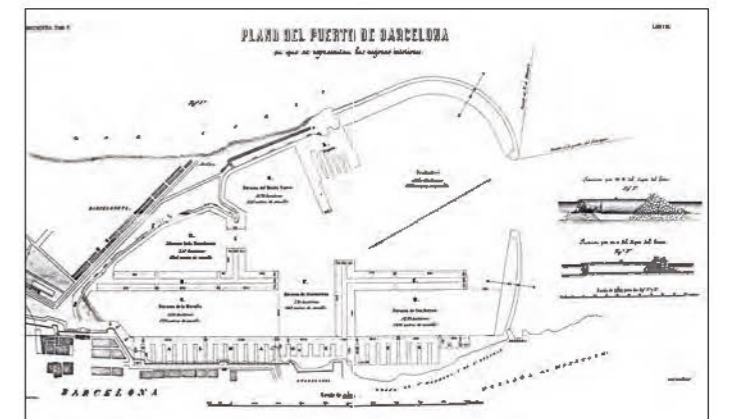
Per passar dels plànols a la realitat i del món de les idees al de la gestió, calia una forma organitzativa nova, i així van néixer a Espanya les juntes d'Obres dels ports. La primera, i potser el model per imitar, va ser la de Barcelona, creada el 1869, ara fa 150 anys.

Les juntes d'Obres representaven un nou model de gestió. Fins a mitjan segle XIX cada port espanyol tenia les seves normes particulars pel que fa a la construcció, explotació i finançament de les obres,

L'estrena del canal de Suez l'any 1868 va obrir alhora una finestra d'oportunitats per a Barcelona.

que fins al 1851 impulsaven les corporacions locals amb diners d'impostos diversos, aportacions de la Corona, etc. Això condemnava els ports a la incertesa. Un Reial decret de 17 de desembre del 1851 va canviar la situació, amb la centralització dels ports, que van passar a ser monopolis de l'Estat, tot i que amb una certa autonomia. Per gestionar els ports en temps de canvis tecnològics, polítics i socials, el Ministeri de Foment va aprovar l'11 de desembre del 1868 la creació de les juntes d'Obres dels ports, una via oberta a una certa autonomia que no va durar gaire, ja que amb la Llei de ports del 7 de maig del 1880, les juntes van perdre la seva condició d'ens locals i van passar a dependre directament del Ministeri de Foment: un cop de timó recentralitzador.

En tot cas, les juntes, com a nou model de gestió dels espais portuaris, estaven formades per representants del comerç, armadors, naviliers i gent de mar, a més a més de representants de l'Administració marítima. Les seves funcions eren les d'impulsar les obres de construcció i ampliació, rendibilitzar al màxim les instal·lacions portuàries (mitjançant tarifes clares i transparents), conservar les infraestructures, donar servei a la marina, etc. Per assolir aquests objectius el primer que calia era garantir el finançament, mitjançant subvencions de l'Estat, el cobrament d'arbitris sobre la navegació i el trànsit marítim, les concessions o l'emissió d'emprèstits.



El segle de les grans transformacions

El projecte de José Rafo del 1859 per a l'ampliació i el creixement del port de Barcelona es va desenvolupar en paral·lel al projecte de l'Eixample de Cerdà, del 1859, que va transformar Barcelona en una ciutat moderna i que va incorporar un concepte nou a les comunicacions. Calia articular el transport marítim i el ferroviari amb un transport rodat que encara havia d'arribar

però que demanava ja una ciutat ben encaixada amb el seu port. Ambdós projectes ("imposats" pel Govern central per davant d'altres propostes menys progressistes) van ser implementats al llarg de diverses dècades, amb retalls i reformes; nosaltres, de fet, som els hereus i beneficiaris d'una aposta valenta i visionària del futur.



▼ Càbria Esperanza carregant una màquina de vapor. ca 1930. Foto: MMB.



▼ Bocana del port a finals del segle XIX. Foto: MMB.

PEDRA A PEDRA, BLOC A BLOC

No es pot comprendre la formació de la Catalunya contemporània sense tenir en compte el paper del comerç colonial, principalment amb Cuba i Puerto Rico. I en aquest joc, el Port de Barcelona, autoconstruint-se constantment amb ambició, hi va tenir un paper fonamental, ja no com a port de la ciutat, sinó com a port de Catalunya i, encara, com a port principal d'Espanya. Tot i que a finals del segle XIX el port de Bilbao va guanyar les primeres posicions a costa del port català, el Port de Barcelona va continuar essent l'entrada i sortida del cor industrial d'Espanya.

Amb l'impuls de la Junta d'Obres del Port començava un període d'expansió directament relacionat amb la mecanització de la marina mercant. D'altra banda, l'apertura del canal de Suez l'any 1868 va obrir alhora una finestra d'oportunitats per a Barcelona. La Ciutat Comtal es va trobar de sobte al bell mig d'una ruta que anava del nord d'Europa a l'Orient Llunyà. Un moment d'oportunitat aprofitat amb una relativa habilitat.

Prenent com a punt de partida el projecte de José Rafo (que coincideix en el temps amb l'obra de dos catalans més que han deixat una empremta perdurable, com són Ildefons Cerdà i Laureà Figuerola), l'evolució del port industrial de Barcelona segueix una cronologia força precisa. La primera gran fase, entre el 1869 i el 1874, representava l'execució del projecte Rafo. Les obres del moll de la Muralla i del dic i contradic per al resguard del port seguien aquest projecte

Els darrers anys Barcelona ha vist com el port creixia de manera impensada.

inicial. L'empenta de Rafo fou continuada o reformada per altres enginyers, amb el *Proyecto de distribución general de todo su fondeadero. Antepuerto, dársenas, muelles, diques de carena*, de Mauricio Garrán (1873), que aportava una nova distribució interior de molls i dàrsenes, aplicada només en part, o el *Proyecto de ampliación del puerto y de construcción de nuevos muelles*, de Carlos Mondéjar (1897), a penes aplicat en el seu format original.

Un segon gran moment d'obres, entre el 1901 i el 1912, que podríem relacionar amb la recuperació econòmica posterior a la guerra hispanoamericana, va plantejar l'esquema bàsic del que serà el Port de Barcelona fins a finals de la dècada de 1960. El pla de ruta era el *Proyecto de ampliación y de distribución del fondeadero*, de Carlos de Angulo (1899, modificat el 1904). En 50 anys el port va passar de ser un mal refugi amb poc més de 100 hectàrees, el 1868, a ser un port segur cap al 1918, amb més de 300 hectàrees de superfície, 9 quilòmetres lineals de molls i 1.600 metres d'escullera en el dic de l'Est. Des d'aquell moment i fins a l'inici de la Guerra Civil espanyola, els canvis van ser mínims.

EL PORT POSTINDUSTRIAL

En els darrers anys Barcelona ha vist com el seu port s'allunyava de la ciutat i creixia d'una manera que, fins fa uns anys, era del tot impensada. Si podem comparar un plànol de la Barcelona del 1992 amb un d'actual veurem que el port sembla tenir vida pròpia. Les xifres parlen per si soles: 1.109,9 hectàrees, 23.183 metres de molls, 203.304 m² d'espai cobert d'emmagatzematge i 5.023.964 m² més al descobert. El paisatge ja no és de piles de carbó, de bales de cotó o de tones de fusta apilada als molls. Ara l'espècie dominant és el contenidor, en competència amb els cotxes o els grans dipòsits de gas, sempre sota la vigilant mirada dels creuers, veritables edificis flotants que arriben a imposar-se en l'horitzó.

La gestió d'aquesta autèntica ciutat amb un peu a terra i l'altre al mar ja no recau en mans d'una Junta d'Obres petita i voluntariosa, sinó que ha esdevingut una maquinària molt més complexa i sofisticada. Amb noms i cares diferents, manté una personalitat pròpia que va començar a forjar-se ara fa 150 anys i que ens recorda que el més important en un port no són les estructures, sinó les persones, amb les seves habilitats i capacitats. ■

Text ★ Enric Garcia és historiador i cap de l'Àrea de Gestió de Col·leccions i del Coneixement de l'MMB.
Entrevista ★ (Pàgina següent) Laura Bayo i Sererols és periodista del Departament de Comunicació i Màrqueting de l'MMB @lbayo



Foto: Ramon Vilalta/Arxiu Port de Barcelona.

Mercè Conesa, presidenta de Port de Barcelona

“Hem de potenciar el valor cultural del port-ciutat”

És la primera dona a la història que presideix el Port de Barcelona, una infraestructura vital per a la Ciutat Comtal i tota la Península, que ocupa prop de 1.300 hectàrees, 20 quilòmetres de molls i que té 35 terminals especialitzades. Al Port hi arriba bona part de les mercaderies que consumim diàriament. Però aquesta infraestructura també estén la seva influència en la configuració i el caràcter de la ciutat de Barcelona i els seus habitants. Aquest any celebra el seu 150è aniversari. En parlem amb la presidenta, Mercè Conesa.

Per Laura Bayo

Felicitats pels 150 anys, una gran efemèride. Sí, sens dubte! Aprofitem la celebració dels 150 anys per explicar què és el port i, en especial, la seva relació amb la ciutat i el territori, o *hinterland*. Perquè, a banda d'aportar valor econòmic —que n'aporta, i molt!—, també hi aporta valor social i valor ambiental.

Com ho celebren?

Amb diverses accions: un concert d'estiu al Moll de la Fusta, una exposició, l'edició d'un llibre commemoratiu, un acte al Palau de la Música adreçat a tota la comunitat portuària... Ah!, i amb navegacions ciutadanes a bord de Las Golondrinas, que han estat un gran èxit!

Ens en pot donar més detalls?

Obrim una petita exposició al Museu d'Història de la Ciutat, en què també s'impulsa la restauració d'un vaixell: el *Barceloneta*, una nau medieval trobada a la costa de Barcelona. Al Palau fem un acte en agraïment a la comunitat portuària, que ha col·laborat a fer créixer el port de Barcelona. No oblidem que el port l'han fet les persones!

Per a qui no en conegui la història, quines fites concretes cal tenir en compte?

Te'n diré tres: la primera, l'any 1869, quan es crea la Junta d'Obres del Port per desenvolupar una gran obra d'infraestructura portuària al Mediterrani. En segon lloc, els Jocs Olímpics del 1992 i l'obertura del port a la ciutat. Aquí es fa un salt perquè es trenca la dinàmica d'aïllament del port respecte de la ciutat. I el tercer gran moment el situem entre els anys 2000 i 2006, amb l'extensió de la zona portuària cap al sud i la creació de noves terminals de contenidors.

Quasi 30 anys de la connexió port-ciutat, però encara falta millorar espais, oi?

Nosaltres defensem molt el model port-ciutat, encaixant les necessitats de tothom: la ciutadania, els serveis, les indústries, les institucions... En aquest sentit hi ha un factor que entre tots hem de poder abordar conjuntament: potenciar-ne el valor cultural.

Com?

Aquí tenim una façana de mar espectacular, amb una sèrie de peces culturals — presents i en projecte de rehabilitació — molt importants que, si les posem a dialogar, poden generar un espai marítim de referència. Penso en l'edifici del Port al Portal de la Pau, els tinglados de la nova bocana, el moll de Pescadors i, per descomptat, el Museu Marítim. Tot plegat fa que sigui un espai de grans oportunitats. Un gran espai litoral per posar en valor tot aquest actiu portuari.

Com està el projecte de l'antiga seu al Portal de la Pau?

Tenim el projecte de rehabilitació aturat. El projecte museístic sí que està avançat, en el sentit que s'ha fet tot el relat del contingut. Ha de ser un espai de referència, de lliure accés i que distribueixi cap al museu, el moll de Pescadors, els tinglados...

El hub cultural del port, com si diguéssim.

Exacte. Estic convençuda que és una oportunitat. La ciutadania i els visitants ja omplen el Port Vell. Si proposem una oferta cultural de qualitat, ben pensada, amb una bona distribució i uns bons itineraris, tenim una meravella al servei de tothom.

Com valoren la funció que té el Museu Marítim en aquest relat de la mar?

Per a nosaltres és fonamental, perquè aglutina la memòria marítima del

nostre territori i ens permet connectar l'activitat marítima del Port amb el coneixement de la història marítima de la ciutat. És un aliat excepcional i imprescindible.

Parlem d'economia: quins són els eixos estratègics del port?

Actualment són tres: creixement, competitivitat i sostenibilitat. I amb vista al futur també parlem de transició energètica i transició digital. Perquè el creixement ha d'anar alineat amb la sostenibilitat. Ser respectuós amb l'entorn i amb la ciutadania. El projecte d'electrificació, per exemple, és estratègic, com també la innovació; apostem per l'*Smartport*.

Què diferencia el port de Barcelona d'altres ports europeus?

Som un dels ports que més ha treballat la seva integració amb la ciutat. Molts ports europeus ens venen a veure per conèixer el nostre model d'integració port-ciutat. Com a activitat comercial, destacaria que som un port molt diversificat. I innovador. Som el port líder a la Península Ibèrica en *short sea shipping*, trànsit rodat per mar, que evita emissions a les carreteres.

Quines mercaderies passen pel port de Barcelona?

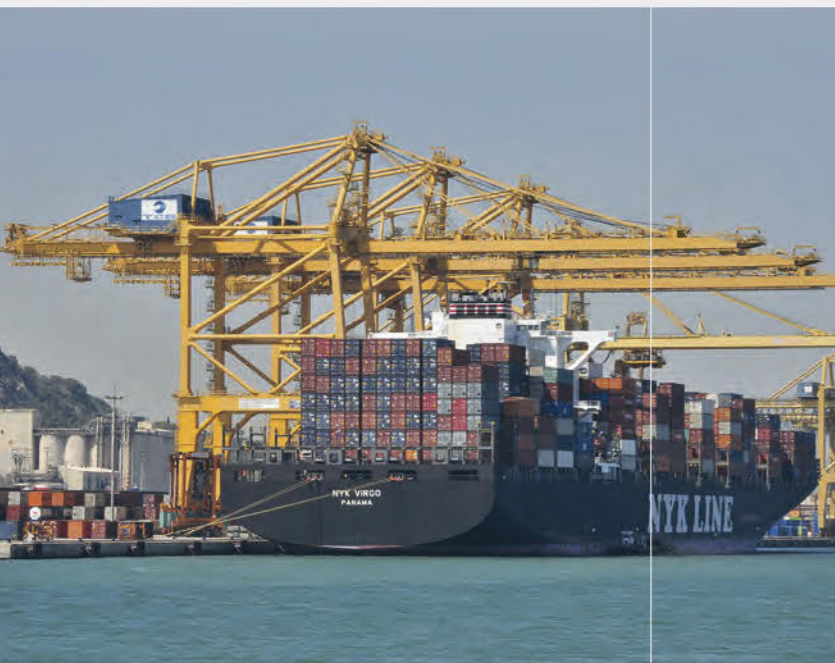
Moltíssimes! El 90% del cafè de tot l'Estat espanyol arriba pel port de Barcelona. D'aquí parteixen molts contenidors amb producte refrigerat, carn de porc, sal potassa de Síria... El sector automobilístic —tant d'importació com d'exportació— també és molt important. I estem incrementant molt el trànsit de fuels, líquids a granel i gas.

Com us imagineu el futur del port?

Electricitat. Un port net, intel·ligent i *smart*.

Som un dels ports que més ha treballat la seva integració amb la ciutat.

▼ Les infraestructures del port han anat adaptant-se als nous usos, Grues de gran capacitat per a carregar i descarregar els contenidors. Foto: Jordi Montoro/MMB.



INDÚSTRIA i PORT

*Una zona industrial portuària
amb una llarga història*

Per Joan Alemany Llovera

▲ Dic surant i dic sec,
ca 1980. Foto: Arxiu
Autoritat Portuària de
Barcelona.



El port de Barcelona és des de fa més d'un segle i mig un port al servei de la indústria. A més, disposa d'uns edificis i unes instal·lacions que conformen un paisatge industrial que s'ha mantingut a la mateixa àrea des del naixement de les primeres factories, amb màquines mogudes per la força del vapor, la dècada de 1830.

ORÍGENS I DESENVOLUPAMENT DEL PORT INDUSTRIAL

La ràpida industrialització de Barcelona a mitjan segle XIX reclamava una profunda transformació del port. Malgrat l'ampliació que s'havia produït el 1820 amb la construcció del moll Nou, el port necessitava un important creixement de la infraestructura i una profunda renovació de les instal·lacions. Tres elements van ser decisius per a l'inici de la transformació: el projecte tècnic de l'enginyer en cap de la província Josep Rafo, aprovat el 1860, la creació de la Junta d'Obres pel decret d'11 de desembre del 1868, i l'aplicació de la màquina de vapor a les obres portuàries.

El port ha crescut al llarg dels darrers 150 anys en períodes relativament curts (1869-1875, 1900-1914, 1966-1975 i 2001-2011) que segueixen els grans projectes d'ampliació aprovats els anys 1860, 1900, 1966 i 1998. Gràcies a cada una de les grans obres efectuades, ha duplicat sobradament la seva superfície respecte de la situació anterior, ha incrementat considerablement la longitud dels molls, ha modernitzat les instal·lacions i, com a resultat de tot això, ha pogut augmentar molt els tràfics. Unes dades bàsiques mostren l'extraordinari creixement del port durant el darrer segle i mig després de la creació de la Junta d'Obres: el 1869 tenia 65 hectàrees de superfície terrestre i marítima, 480 metres de longitud de molls operatius i 399.000 tones de tràfic. Actualment disposa de 2.011 hectàrees de superfície total, 23.183 metres de molls i 65,9 milions de tones de tràfic.

UN PAISATGE INDUSTRIAL AL PORT

En una façana portuària de 1.200 metres, entre el carrer de l'Escar i la Bocana Nord, hi ha una important àrea industrial que s'ha mantingut en el mateix lloc durant més de 180 anys. El seu origen es troba als Talleres Nuevo Vulcano, una factoria industrial per a la reparació, construcció i manteniment de vaixells creada el 1834 per una de les primeres navilieres de vapor d'Espanya, la Compañía Catalana de Vapor,



▲ Vista aèria del paisatge industrial del port a finals de la dècada de 1960. Foto: Fons Talleres Nuevo Vulcano/ Museu Marítim de Barcelona.

fundada pel comerciant i armador Joan Reynals. De manera excepcional, la indústria portuària s'ha mantingut des d'aleshores a la mateixa zona, per bé que, lògicament, amb notables canvis en les instal·lacions. Es tracta d'un paisatge industrial portuari molt característic, tant el del passat com l'actual, format per la superposició d'instal·lacions tècniques, edificis i vaixells en reparació —i, en algunes èpoques, en construcció.

Talleres Nuevo Vulcano ha estat sempre una factoria naval que, en moltes èpoques, ha realitzat altres treballs metal·lúrgics, com la construcció de màquines de vapor —segons Pascual Madoz, la primera d'Espanya va sortir del seu taller— i de calderes, foneria de metalls, treballs especials..., però no ha estat mai una empresa independent. Sempre ha format part d'una naviliera o d'una indústria naval: primer, de la Compañía Catalana de Vapor i de la seva successora, la Sociedad Navegación e Industria; amb aquesta darrera es va incorporar a la

Compañía Trasmediterránea el 1918, i, poc després, el 1924, a la Unión Naval de Levante; va retornar després a la Trasmediterránea i, d'aquesta, a la seva filial, Isleña Marítima, i més tard a la Unión Naval de Levante i al Grupo Boluda. Finalment, els seus principals edificis, infraestructures i instal·lacions, transformats i adaptats a les tecnologies més modernes, han passat a Marina Barcelona 92, una empresa que ha esdevingut en molts aspectes la principal companyia del món en reparació i manteniment de grans iots.

Des del 1835, un especial paisatge industrial en evolució, format per vaixells, grues i grans edificis, acompanyat sovint del fum i el soroll de les màquines, ha caracteritzat l'espai de l'entorn de la vella factoria Talleres Nuevo Vulcano.

El port ha crescut extraordinàriament des de la creació de la Junta d'Obres.



▲ Litografia de Guesdon del 1856 en què es veu la factoria de Talleres Nuevo Vulcano al moll Nou. Fons: AHB.

Trànsit: del carbó al contenidor

Durant un llarg període de més de 100 anys el principal producte en pes —no en valor— del Port va ser el carbó, indispensable per a l'arrencada i consolidació de la industrialització catalana.

Actualment, el que és més important per al port ja no és cap producte, sinó contenidors. Des que als anys 1965-1966 van començar a crear-se línies regulars internacionals d'aquest sistema ideat pel transportista nord-americà Malcom McLean, el Port de Barcelona va començar a registrar-ne moviment i a intuir la importància que tenia. El 1966 va rebre 150 *containers* (així se'ls anomenava aleshores); el 1968 foren 6.000 de 20 peus i 37.000 de menor dimensió. El 1970 es va preparar una primera terminal al vell moll de Costa, i el 1972

un jove príncep Joan Carles inaugurava una terminal completament nova (la primera dels ports espanyols), el moll de la qual va rebre el seu nom. El tràfic de contenidors, essencial per a la indústria actual, ha arribat el 2018 a 3,4 milions de TEU (unitat equivalent a 20 peus) amb un pes de 34,8 milions de tones.

El port de Barcelona, receptor de matèries primeres —carbó, derivats del petroli, gas natural— com a principals productes durant un llarg període, és avui un port molt diversificat que, a través del tràfic de contenidors, continua tenint un paper essencial de suport a l'àrea industrial de l'entorn de la ciutat i del conjunt del país.

Els primers edificis al port de Talleres Nuevo Vulcano van ser uns coberts al moll Nou.

LA CONTINUÏTAT DELS EDIFICIS INDUSTRIALS

Els primers edificis al port de Talleres Nuevo Vulcano van ser uns coberts al moll Nou, la part de darrere dels quals donava a la platja aleshores anomenada Mar Vella. Plànols de la ciutat i litografies de les dècades dels anys quaranta i cinquanta del segle XIX han deixat un testimoni gràfic d'aquests primers i precaris edificis del moll Nou. També va disposar durant molts anys d'un edifici dedicat a la foneria de metalls, especialment del ferro, al carrer de l'Alegria (avui d'Andrea Doria) de la Barceloneta. Aquestes instal·lacions eren al costat d'una de les altres grans indústries metal·lúrgiques: La Maquinista Terrestre i Marítima.

El 1903 el port va inaugurar una gran instal·lació per a la reparació naval que havia estat planificada alguns anys abans: el dic surant i deposant. A l'entorn de la dàrsena del dic surant i deposant, als molls de Catalunya i Oriental, es van projectar, els anys 1904 i 1909, i aixecar poc després, set nous edificis industrials al servei del dic i del port. Aquestes interessants construccions, dissenyades pel director del port Julio Valdés y Humarán, eren: el magatzem de boies, els tallers del port (al moll de Catalunya), les oficines del dic, el magatzem del dic, el magatzem de les obres, el dipòsit de carbó i el dipòsit de bots (al moll Oriental).

L'edifici de Talleres Nuevo Vulcano, que es trobava gairebé damunt la platja, va patir un gran incendi el maig del 1924. La destrucció va fer dubtar de la continuïtat de la factoria, però immediatament després es va reconstruir i va mantenir, encara amb més intensitat, les seves activitats industrials, fins al punt que els directius de la factoria es van plantejar construir-ne un de nou més a prop del cantó del moll Nou. El director de Nuevo Vulcano, l'enginyer industrial Julio Isamat, va projectar-hi



▲ El paisatge industrial del port en l'actualitat. Foto: Joan Alemany.

el 1929 un gran edifici, de 160 metres de llarg i 20 metres d'ample de dues plantes. L'estructura de formigó d'aquest nou bastiment dedicat a la indústria naval es va aixecar els dos anys següents, però no es va finalitzar fins que no va haver acabat la Guerra Civil.

Les instal·lacions al servei de la indústria naval han canviat molt al llarg dels anys. El dic surant i deposant, amb una presència especial en aquesta àrea, va funcionar entre el 1903 i el 1990; la dècada de 1940 es van construir dos nous espigons davant del nou edifici del moll Nou per ampliar la capacitat de recepció de vaixells i de treball; a la dècada de 1970 es va construir el dic sec, que, després de reparacions que l'han modernitzat, encara està en funcionament. Finalment, a principis de la dècada del 1990, ja amb la concessió d'una part de l'àrea a Marina Barcelona 92, es va construir una nova plataforma i, al lloc del vell escar, un nou *synchrolift* per elevar embarcacions de fins a 2.000 tones. A final de l'estiu del 2019 ha entrat en funcionament l'ampliació de la plataforma de treball i el nou *shiplift* per a vaixells de fins a 4.800 tones.

Actualment es mantenen vuit dels nou edificis industrials de les dàrsenes de la Indústria i del Dic. El novè, el més vell de tots, el de la platja dels Talleres Nuevo Vulcano, ha estat enderrocat parcialment i només se'n manté un tram central que fa d'aparcament d'un club esportiu. Els vuit edificis restants es troben en situacions molt diverses: els dos del moll de Catalunya i les antigues oficines del dic (avui conegut com a edifici del Relotge) han estat restaurats i en ús per a la nova indústria; dels altres quatre del moll Oriental només n'hi ha un de restaurat i en funcionament: el dedicat a la Fundació de Navegació Oceànica de Barcelona. El port de Barcelona té en

Les instal·lacions de la indústria naval han canviat molt al llarg dels anys.

El port i la localització industrial

El port de Barcelona ha incidit de manera molt important en l'ordenació territorial del seu entorn i, particularment, en la localització industrial. Les vies de comunicació, les estacions de ferrocarril, el gran polígon de la Zona Franca, l'obertura de la Via Laietana... tot s'ha vist condicionat per l'activitat del port.

Tres de les quatre primeres grans indústries metal·lúrgiques més importants de mitjan segle XIX es van localitzar a prop del port. Talleres Nuevo Vulcano (1834), Alexander Hermanos (1849) i La Maquinista Terrestre i Marítima (1855) van tenir les seves importants factories paret per paret a la Barceloneta: Alexander i La Maquinista al carrer de Ginebra, i la foneria de metalls dels Talleres Nuevo Vulcano al carrer de l'Alegria, avui d'Andrea Doria.

projecte la restauració dels tres magatzems —no rafals ni tinglados, com sovint se'ls denomina erròniament— que es troben abandonats i en mal estat de conservació.

Quan aquests vells magatzems de les obres, magatzem del dic i dipòsit de carbó (anomenat La Carbonera) estiguin restaurats i en funcionament, s'hauran mantingut gran part dels edificis que han conformat aquest característic paisatge industrial.

Dos elements fan especialment interessant el paisatge industrial del port de Barcelona des del punt de vista econòmic i urbanístic: la resiliència de la indústria naval durant un llarguíssim període i la convivència actual amb la nova àrea dedicada al lleure, el turisme i la nàutica de la Nova Bocana. ◀

Text ★ Joan Alemany Llovera és doctor en Ciències Econòmiques. És autor de diversos estudis i publicacions sobre ports i del llibre *Construcció i reparació naval a la Barcelona industrial: els Talleres Nuevo Vulcano*, publicat recentment pel Museu Marítim de Barcelona.



▼ Descàrrega de carbó de l'Antonia Mumburú. Foto: Esteve Puig/Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

AS DE GUIA

EL PORT INSÒLIT

Un recorregut per la memòria del litoral barceloní

Per Xavier Theros



Malgrat ser una ciutat abocada al mar, el port de Barcelona ha estat un gran desconegut. Sovint s'ha dit que els barcelonins hi hem viscut d'esquena, que els seus paisatges i les seves històries no ens han interessat gaire. Per esmenar-ho, us proposem un passeig per la nostra marina.

Aquesta ruta comença en un lloc que molta gent no relaciona amb el port, el carrer de Sant Eloi, a l'actual parròquia de la Mare de Déu de Port¹. Aquesta església, que és aquí des del 1910, recorda la capella del mateix nom, del segle XI, on els mariners de la ciutat buscaven protecció per a les seves travessies. Molt abans, en una època anterior a l'arribada dels romans, havien sorgit les primeres instal·lacions portuàries a ponent de Montjuïc, on ara hi ha l'actual barri de Port; una toponímia que trobem en l'antic castell de Port², també del segle XI, que servia de talaia.

El port natural va funcionar fins al segle XIV, quan es va traslladar a llevant de Montjuïc. Però al segle XVI es va construir la torre del Riu³, a la desembocadura del Llobregat, amb una guarnició militar i sis canons destinats a foragitar pirates, sobre el qual es construiria, l'any 1852, el far del Llobregat. No gaire lluny d'allà, hi ha el far de Montjuïc⁴, del 1925. A més d'aquest sistema per facilitar l'entrada de naus al port, també funcionava la torre de senyals⁵ del castell de Montjuïc. L'astrònom francès Pierre-François André Méchain la va fer servir de referència per calcular la mesura del metre, unitat base del sistema mètric decimal.

DE CAN TUNIS A LES DRASSANES

Sota el Morrot⁶ hi havia Can Tunis⁷, una zona amb empreses dedicades a la construcció d'embarcacions,

com l'Arsenal Civil⁸, però que va perdre contacte amb el mar a partir del 1916, amb la creació de la Zona Franca⁹ i, més modernament, amb la Terminal de Contenidors de Barcelona¹⁰ i les seves successives ampliacions. Així, ens desplacem al moll de Contradic¹¹, on va funcionar l'escola de l'Aeronàutica Naval, amb una estació d'hidroavions. En aquest indret hi havia el Llum de Contradic i el Pavelló de Pràctics, dotat d'una llanxa amb motor Hispano Suïssa. Aquí mateix, entre els anys 1898 i 1938 hi va ser atracada en alguna ocasió la corbeta *Tornado*, que va funcionar com a hospici per a fills de mariners morts, com en el cas del futur poeta Joan Salvat-Papasseit, i que normalment era al moll de Barcelona.

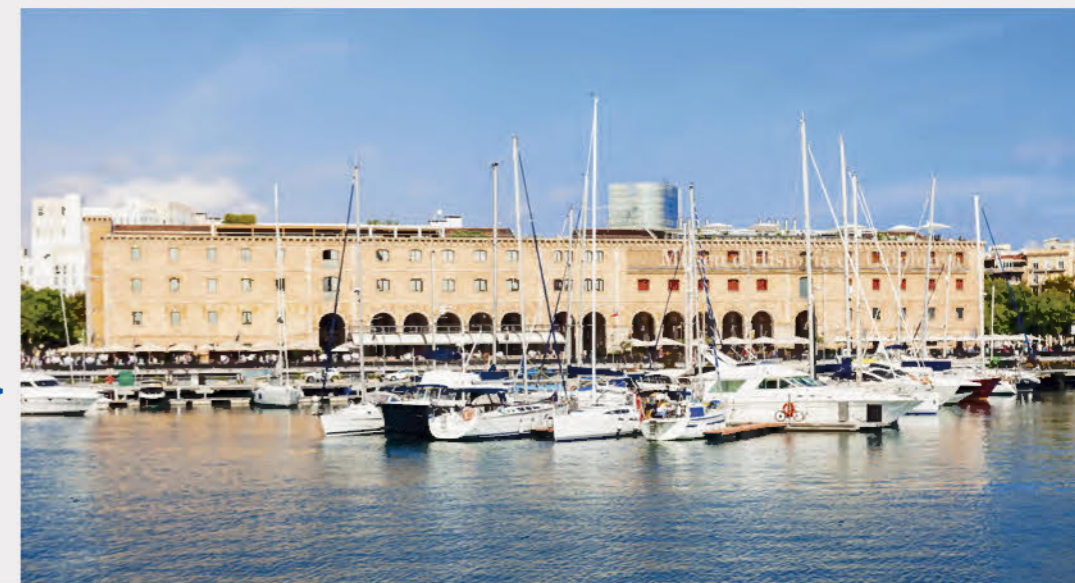
Abans de l'arribada dels romans, el primer port era a ponent de Montjuïc, a l'actual barri de Port.

Des d'aquí ja veiem l'edifici Stella Maris¹² de l'Apostolat del Mar, pensat per acollir mariners i obrers portuaris en situació precària. Passem a la dàrsena de Sant Bertran¹³. Allí, a la falda de Montjuïc, hi havia la bateria d'artilleria *Buenavista*. Just al davant, al moll de Ponent¹⁴, s'aixeca el modern pont llevadís Porta d'Europa, que en el seu moment va ser el més llarg del món.

Si seguim avançant ens trobem amb la seu d'Hisenda¹⁵, edificada en els anys vint com a magatzems de duanes. Al costat hi havia la Sanitat Exterior, responsable de les quarantenes als vaixells, i l'antiga Comandància de Marina, que als anys cinquanta es va traslladar a la seva ubicació actual, al final de la Rambla, al costat de les Drassanes Reials de Barcelona¹⁶. Davant de l'edifici medieval es veu la Duana¹⁷, obra d'Enric Sagnier i Pere Garcia Fària, del 1902. A tocar d'allà s'ubicava el Pavelló Higiénic d'Obrers Carboners, amb una font d'aigua de boca i un rellotge públic, elements escassos i molt apreciats pels treballadors del port.

Avui, Barcelona sap gaudir plenament del seu front litoral, però durant molt de temps no ha estat així. A la imatge, visió de l'edifici de l'Autoritat Portuària, a la zona del Port Vell. Foto: bwzenith/GettyImages.

El Palau de Mar, actual seu del Museu d'Història de Catalunya, era el Dipòsit Comercial, i va ser construït el 1902. Foto: saiko3p/GettyImages.





▲ La Torre del Relotge, ubicada al moll de Pescadors, havia estat un far fins al 1911. Foto: KHellon/Gettyimages.

EL TELEFÈRIC, EMBLEMA DEL PORT I DE MONTJUÏC

Saltem al moll de Barcelona¹⁸. On ara s'aixeca el World Trade Center¹⁹ hi havia l'Estació Marítima de Barcelona, i les desaparegudes seus del Reial Club Marítim de Barcelona (d'Enric Sagnier) i del Reial Club Nàutic de Barcelona. Aquest espai encara allotja, des del 1931, la torre de Jaume I²⁰, una de les tres parades del telefèric del port, situada entre les de Miramar i la torre de Sant Sebastià. I al veí moll de Drassanes²¹ segueixen atracades les famoses *Golondrinas*, en funcionament des del 1888. Si saltem a la passarel·la de fusta que comunica

La pesca a la ciutat, de complement alimentari a distracció

Una de les associacions més populars del port barceloní és la Societat de Pescadors Esportius de Mar, creada l'any 1932. Durant molt de temps, la silueta dels pescadors de canya entre les pedres de l'Escullera va ser una de les més icòniques d'aquest tram de la ciutat. Amb les seves plataformes de fusta (les *caladas*), van generar una sèrie de negocis dedicats a la pesca esportiva a casa nostra, des de la venda de cucs fins a la de fil o rodets. Disposaven d'un local per guardar les canyes; primer, en una

nau del far de l'Escullera, i després al restaurant Porta Coeli. A més, organitzaven concursos de pesca, inicialment en les modalitats lliure, morralla i llissera. Durant la postguerra, aquesta afició va tenir una gran popularitat; molta gent aconseguia completar la seva magra dieta amb el peix que n'obtenia. Als anys setanta, la societat tenia 15.000 socis. Malgrat la desconexió actual entre l'Escullera i la Barceloneta, la imatge dels pescadors amb les canyes segueix viva al port barceloní.

amb el Maremagnum²², veurem damunt de l'aigua les dues escultures flotants batejades com a *Miraestels*²³, de Robert Llimós.

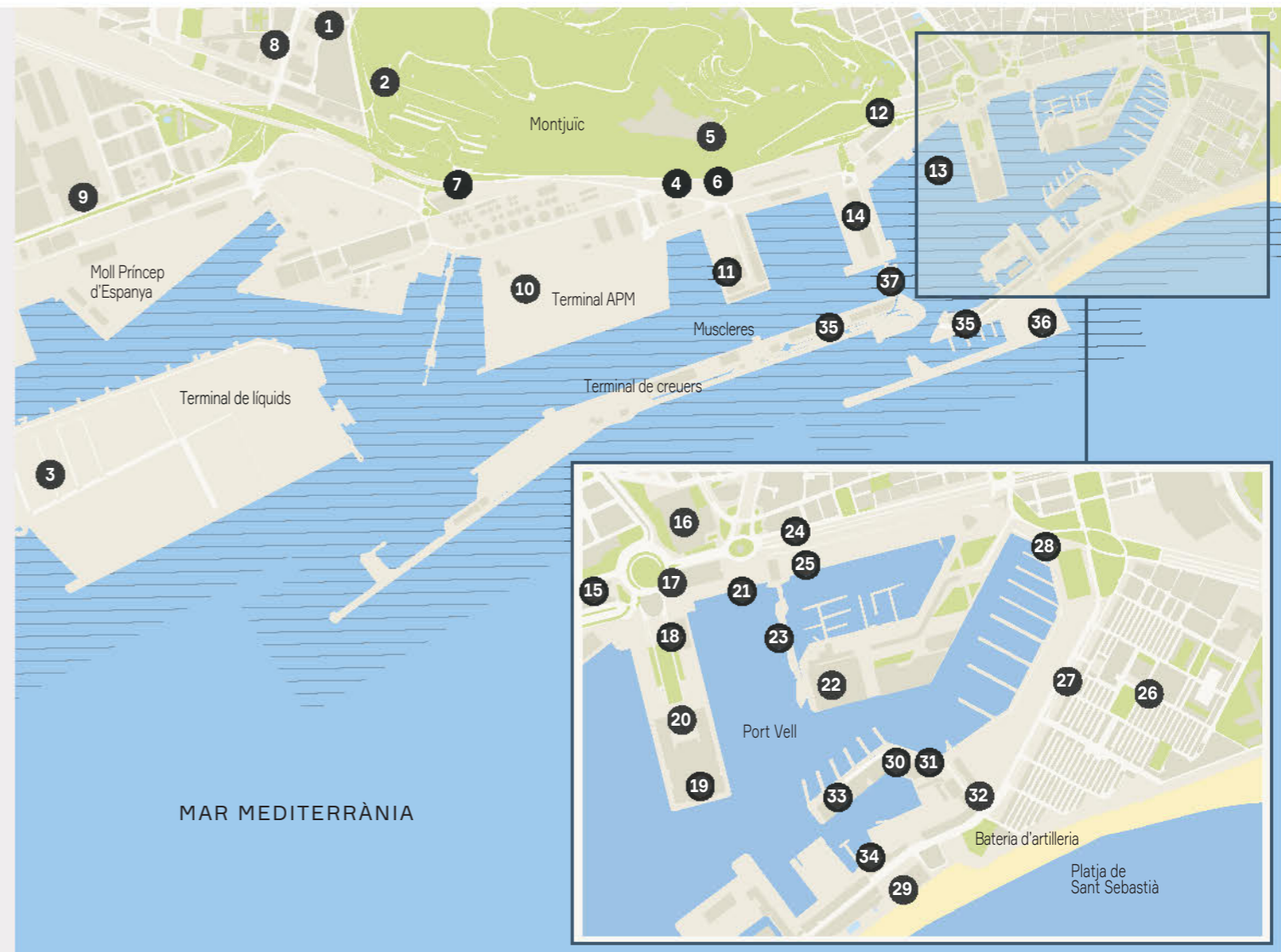
L'actual passeig de Colom²⁴ segueix el traçat de la muralla de Mar, que es va començar a enderrocar el 1881. Set anys més tard, amb motiu de l'Exposició Universal del 1888, s'hi va construir l'efímer Hotel Internacional, de Domènech i Montaner, un dels més grans i luxosos de la ciutat, que va ser enterrat només un any després. En el seu lloc es van aixecar els magatzems portuaris del moll de Bosch i Alsina, els populars *tinglados*. I l'edifici de l'Autoritat Portuària, del 1907, que va acollir el conegut restaurant Mundial Palace, especialitzat en cuina vegetariana. Aquí hi havia l'Embarcador de Viatgers i, al costat, l'estació de mercaderies Barcelona-Port, que comunicava el port barceloní per ferrocarril. Ara s'hi veuen les escultures dedicades a l'empresari Bosch i Alsina, i al poeta Salvat-Papasseit²⁵, de Robert Krier. Seguim fins a la plaça de Palau, on segueix dempeus l'antiga Duana, obra de Miguel de Roncali, del 1792; a prop, l'Escola de Nàutica, edificada el 1932, on hi havia el Portal de Mar de la muralla barcelonina, el Retén de Incendis i la caseta dels Burots, la policia dedicada a cobrar els impostos d'entrada. Més tard, passada la Guerra Civil, sorgiren les anomenades Botigues del Port. Aquest espai és l'accés a la Barceloneta²⁶.

En l'actual passeig de Joan de Borbó²⁷ hi havia la Riba, amb els magatzems portuaris del moll de la Barceloneta on feinejaven els estibadors. D'aquella època sobreviu el Dipòsit Comercial, del 1902, que ara acull el modern Museu d'Història de Catalunya²⁸. Al costat s'aixecava la desapareguda Casa de Màquines, que donava força motriu a les grues de vapor del port. A la Riba hi havia la famosa grua principal, batejada com *La Machina*; la font de Neptú, on els vaixells feien l'aiguada, actualment situada davant de la basílica de la Mercè, i la Confraria de Pescadors. També van obrir-hi les famoses pudes, ròncacs magatzems de pescadors transformats en cases de menjar, inici de la tradició gastronòmica de la Barceloneta. Al moll Nou s'aixecaven els primers clubs de natació, el Club Natació Barcelona²⁹ i el Club Natació Barceloneta, i els Talleres Nuevo Vulcano, dedicats a la construcció i reparació de vaixells. A la platja, les cases de banys, com les de Sant Sebastià, Sant Miquel o els Banys Orientals.

DE FAR A RELLOTGE

La següent etapa de la ruta ens porta al moll de Pescadors³⁰ i la seva famosa torre, que havia estat un far del segle XVIII i transformat, el 1911, en un rellotge. Davant es va construir el Mercat de Pesca, convertit als anys seixanta en l'actual Llotja de Pesca³¹, on desembarquen les captures diàries dels pescadors que encara treballen a la ciutat. Darrere hi havia el Varadero, on es netejaven els vaixells. I més enllà, la Casa del Marino i l'Escola de Pesca i Serveis del Varadero, a l'actual carrer d'Esca³².

Les fonts d'aigua de boca i els rellotges públics eren escassos al port.



A continuació hi trobem el moll de Balears³³. Molt a prop hi hagué situat el dic flotant i deposant, construït per la Maquinista Terrestre i Marítima a principis del segle XX. El dic estigué en funcionament fins al 1991, quan va ser desballestat.

Tornem al passeig de Joan de Borbó, al moll Nou³⁴, on hi havia la bateria d'artilleria de l'*Astiller*, que va funcionar fins al 1952, quan s'hi va fer, al damunt, la seu

de l'Institut d'Investigacions Pesqueres, on hi havia l'antic Aquàrium. A partir d'aquí, arribem a l'antiga Escullera³⁵,

feta per protegir el port dels temporals, entre el 1904 i el 1920, que va ser un dels llocs més populars del lleure barceloní, amb els desapareguts restaurants Rocamar i Porta Coeli, i el far de l'Escullera. Aquest tram final ha patit una gran transformació, amb l'aparició de l'hotel Vela³⁶ i les modernes terminals de creuers de la nova bocana del port comunicades pel pont Porta d'Europa³⁷, que ja hem vist anteriorment. Aquí, davant del Dic de l'Est i del moll Adossat, hi havia hagut les famoses Muscleres, plataformes marines on, fins als anys setanta, es criaven els musclos que consumia la ciutat. Som a l'altra banda d'on hem començat aquest viatge, un paisatge encara desconegut en el qual es resumeix la història de la nostra ciutat. ■

El passeig de Colom segueix el traçat de la Muralla de Mar.

El takatà, un desconegut esport genuïnament català

Poques ciutats poden dir que han vist néixer un esport. En el cas de Barcelona es tracta d'una mena de voleibol anomenat *takatà*. La llegenda diu que es va començar a practicar a principis del segle XX, a la Barceloneta i a Badalona. Es jugava a la platja amb una pilota de tennis, dos contra dos o tres contra tres. L'afició s'ha anat

perdent, tot i que encara és possible veure'n partides sobre la sorra d'aquestes dues localitats. La rivalitat entre el barri mariner de Barcelona i la veïna Badalona té encara un segon esport nàutic en litigi: el patí de vela, la paternitat del qual comparteixen el Club Natació Badalona i el Club Natació Barcelona.

Text ★ Xavier Theros és escriptor i antropòleg. Ha publicat diversos llibres sobre la ciutat com *La Sisena Flota a Barcelona*, *Barcelona a cau d'orella* o *Tots els meus carrers*, així com la novel·la *La fada negra* (premi Josep Pla 2017).

La FACULTAT de NÀUTICA de Barcelona

250 ANYS FORMANT MARINS MERCANTS

El comerç colonial va ser un dels factors que va possibilitar la modernització de Catalunya a partir de la segona meitat del segle XVIII. Historiadors de prestigi com Pierre Vilar o Carlos Martínez Shaw així ho han posat de manifest.

Per Javier Moreno Rico



Alumnes >
de l'Escola
de Nàutica de
Santa Cruz
de Tenerife.
Ca. 1930.
Foto: Arranz/
MMB



CATALUNYA I EL COMERÇ A ULTRAMAR

Les embarcacions d'aquell creixent i intens trànsit marítim, en què els comerciants catalans invertien un gran capital, necessitaven pilots experts que garantissin l'èxit d'aquelles aventures comercials. Per aquesta raó, la Reial Junta Particular de Comerç de Barcelona no va dubtar a acceptar la proposta presentada pel pilot de Torredembarra Sinibald Mas, a principis del 1769, de crear una escola de nàutica particular i gratuïta. Les classes van començar el mes de juny d'aquell mateix any en un pis de la Barceloneta llogat per la Junta. El pla d'estudis dissenyat per Mas es dividia en una part teòrica –dividida en cinc nivells– i una de pràctica, que havia de fer-se abans del cinquè curs, i que consistia en un període d'embarcament navegant per Amèrica o el nord d'Europa. El 1774, la Junta va optar per traslladar l'escola al segon pis de la Llotja. Catorze anys més tard, el nombre d'alumnes que hi havien estudiat era de 287.

NOUS TEMPS, NOVES ESCOLES

L'auge del comerç lliure amb Amèrica va propiciar l'obertura de noves escoles a Catalunya –Arenys de Mar (1779), Mataró (1781)– i en altres ports de l'Estat espanyol –Màlaga (1786), la Corunya (1790), Santander (1790), Gijón (1794), Alacant (1799), Palma (1802). Però tan sols la de Barcelona –i aquest és un fet inèdit molt destacable– ha mantingut la seva activitat de manera continuada fins avui dia. Durant la seva història, la Facultat de Nàutica de Barcelona (FNB) tan sols va interrompre l'activitat docent entre els anys 1808 i 1814 perquè Fra Agustín Canellas, el director de l'escola en aquell moment, es va negar a col·laborar amb les autoritats franceses, molt interessades en el fet que el centre es mantingués en funcionament.

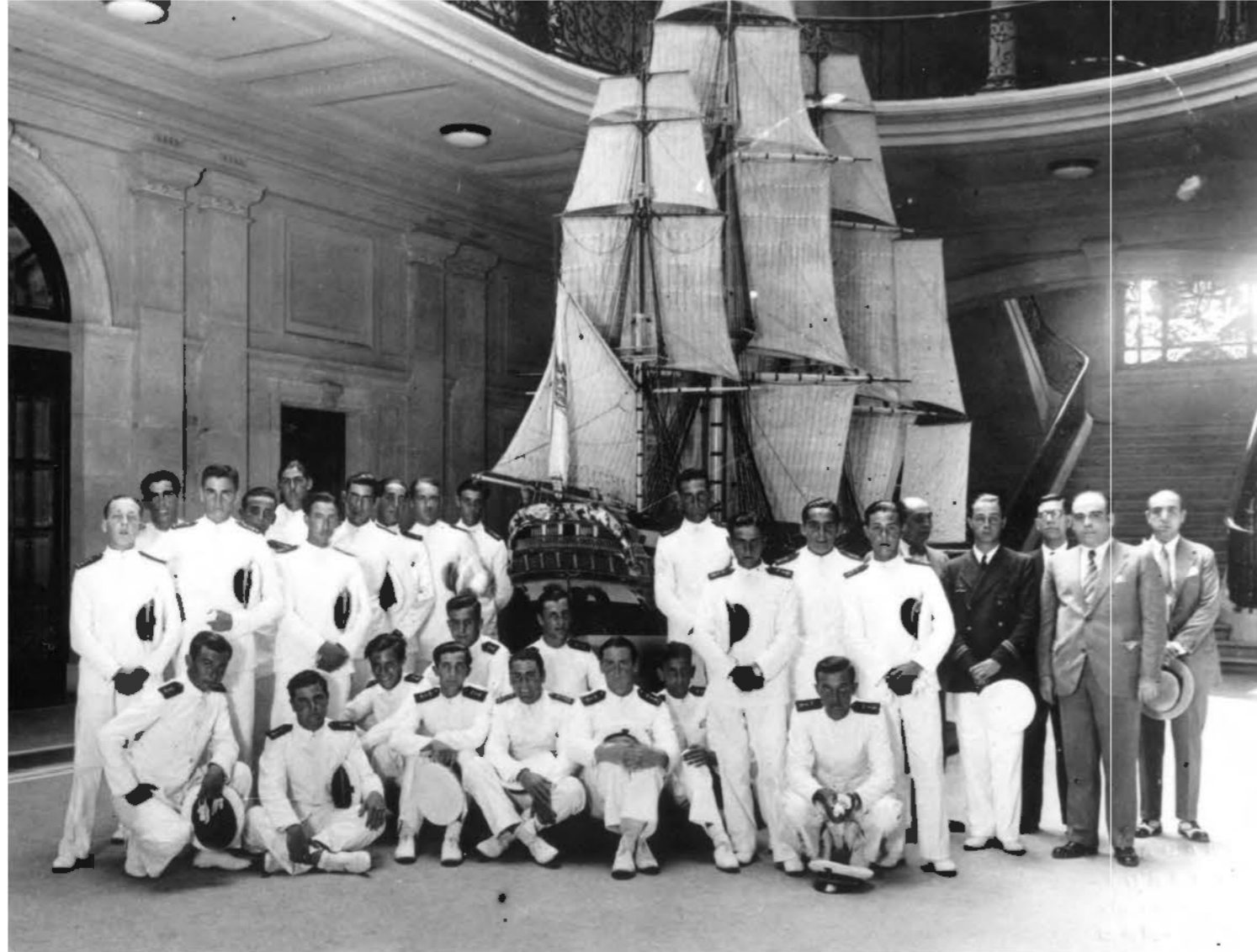
La Junta de Comerç de Barcelona va acceptar la proposta de crear una escola de nàutica gratuïta.

El Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, creat el 1847, va posar en marxa l'Escola Industrial de Barcelona al convent de Sant Sebastià i, el 1851, es va decidir que l'Escola de Nàutica –rebatejada com a Escola Completa de Nàutica de Barcelona– hi quedés integrada, amb altres ensenyaments tècnics. S'havia acabat la tutela de la Junta de Comerç.

CAP A UNA "UNIVERSITAT DEL MAR"

La Llei d'Instrucció Pública del 1857 va classificar l'enginyeria industrial com a ensenyament superior i la formació nàutica com a professional. Després de la Revolució del 1868, el govern va decidir desentendre's de les escoles de nàutica i les va donar de baixa dels pressupostos. Afortunadament, la Diputació Provincial, disconforme amb aquella decisió, va decidir integrar els ensenyaments marítims a la seva escola politècnica, en primera instància, i, a partir del 1872, com a centre independent amb la denominació d'Escola Provincial de Nàutica de Barcelona. La tutela de l'organisme provincial va estar vigent fins al 1915. Un fet molt destacat en aquells anys va ser la presència de Josep Ricart i Giralt a l'escola, primer com a professor i després com a director. Ricart va ser el publicista més important de l'àmbit marítim barceloní en aquells anys, un destacat activista cultural present en múltiples associacions –Asilo Naval Español, Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, Sociedad Geográfica de Barcelona, Ateneu Barcelonés...–, i un notable investigador en diversos camps relacionats amb el món marítim, tal com es pot comprovar repassant els seus treballs a

< Construcció de l'Escola de Nàutica de Barcelona. 1930.
Foto: Sagarra y Torrents/MMB.



▲ Visita protocol·lària a l'Escola de Nàutica de Barcelona, ca. 1932. Foto: Sagarra i Torrens/MMB.



▲ L'imponent navili San Carlos ocupa l'espai central del vestíbul de l'Escola des de la dècada de 1930. Foto: J. Ribera Llopis/MMB.

resoldre la situació. Finalment, el Reial Decret de 28 de maig del 1915 va establir un nou pla docent en els estudis de Nàutica –després de 58 anys de vigència de l'anterior!– que incorporava la formació de maquinistes navals i establia el control últim de l'Armada sobre els professionals de la marina civil.

La Llei d'Instrucció Pública del 1857 va classificar la formació nàutica com a professional.

Un fet destacat d'aquest pla, que evidenciava les complexes relacions entre els oficials de coberta i els de màquines, era que la formació dels pilots duraria tres cursos i els de màquines, dos. Cal remarcar que la llei del 1915 no tenia dotació pressupostària i que els professors van seguir en els seus llocs de treball sense cobrar –hi va haver escasses desercions– fins al 1920. D'altra banda, després de la Gran Guerra, la Marina Mercante Espanyola es va submergir en una important crisi que va provocar una disminució important del nombre d'alumnes matriculats en les tretze escoles de nàutica existents a Espanya. En el curs 1920-1921 el nombre d'alumnes a Barcelona era de 167 (125 de pont i 42 de màquines); quatre cursos més tard tan sols eren 61 (35 i 26).

En el curs 1918-1919, l'Escola es va traslladar a un pis del passeig d'Isabel II que era propietat de la Junta; el pis no reunia les condicions necessàries, però no hi va haver altre remei que adaptar-s'hi atesa l'escassetat del recursos econòmics.

UN EDIFICI A MIDA PER ALS FUTURS PILOTS

El govern de Primo de Rivera va traspasar totes les competències de la marina civil a l'Armada i, el juny del 1924, es va ordenar reduir les escoles a quatre (Bilbao, Cadis, Barcelona i Santa Cruz de Tenerife), que es van passar a denominar Escoles Oficials de Nàutica. El capità de la marina mercant, Emilio Solà Bauló, va assumir la direcció de Barcelona i el 1927 el va succeir en el càrrec el capità de corbeta Ramón Bullón Fernández. Aquest últim va ser l'ànima del projecte que constituïria una "universitat del mar", amb la denominació de l'Institut Nàutic de la Mediterrània (INM), una vella aspiració de certs sectors barcelonins de l'àmbit marítim que mai no havia passat de les paraules a les obres. Bullón estava convençut de la bondat del projecte de l'INM i en pocs mesos va fer grans avenços: va elaborar un projecte institucional, va aconseguir uns terrenys del port –superant fortes reticències de l'autoritat portuària– i va supervisar el projecte arquitectònic. El novembre del 1927 va acon-

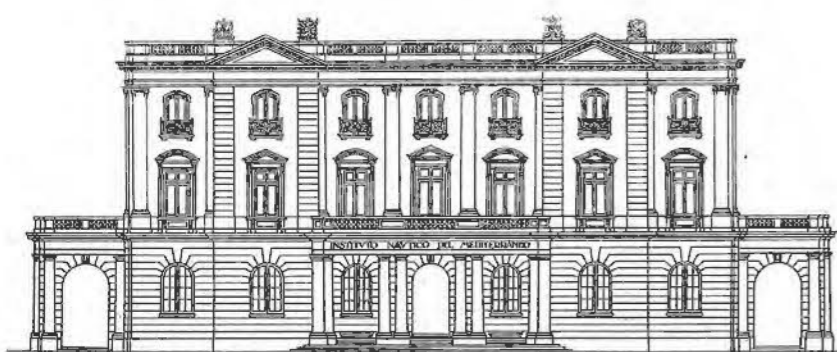
José Pérez del Río: un savi de la mecànica naval

La formació dels oficials de màquines al nostre país es va integrar a les Escoles de Nàutica el 1915 i, des d'aquell dia, s'imparteix amb notable èxit. La Facultat de Nàutica de Barcelona va comptar amb un dels professors més destacats de l'àmbit mecànic del nostre país: José Pérez del Río (1909-1994). Els vuit volums

del seu *Tractat general de màquines marines* és una obra de referència internacional. Pérez del Río va ser, també, el primer titulat nàutic que va aconseguir el grau de doctor, un cop es van incorporar aquests ensenyaments a la universitat, amb la tesi *En defensa de la màquina de vapor*, presentada a la UPC el 1983.



▲ Taller de màquines de l'Escola de Nàutica de Barcelona, ca 1933. Foto J. Ribera Llopis/MMB.



Façana principal

▲ Projecte dels arquitectes Adolf Florensa i Josep Vilaseca, 1929. Font: Arxiu particular Javier Moreno.

la Reial Acadèmia de Ciències i Arts de Barcelona. En reconeixement d'aquells mèrits, el Museu Marítim de Barcelona té instituit un premi d'investigació històrica que du el seu nom.

Passada la primera dècada del segle xx, era evident que els ensenyaments de Nàutica estaven completament desfasats i que era urgent una reforma que, entre altres coses, incorporés la formació d'oficials de màquines. El Ministerio de Instrucció Pública i el Ministerio de la Marina Mercante van tenir certes diferències sobre com

La Facultat de Nàutica i el Museu Marítim de Barcelona

En diversos períodes de la seva llarga trajectòria, la Facultat de Nàutica de Barcelona ha fet notables esforços per desplegar iniciatives encaminades a difondre la cultura marítima en el conjunt de la ciutadania. És destacable que durant els anys 1929 i 1939 es va gestar, impulsar i materialitzar l'Institut Nàutic de la Mediterrània (INM), la iniciativa cultural més destacable de la història nàutica contemporània de Barcelona.

L'INM, en el seu projecte inicial, abastava l'Escola de Nàutica, l'Escola de Pesca, l'Asil Naval per a orfes de marins amb la seva escola, la Biblioteca Pública Marítima i el Museu Marítim. Fou una iniciativa de Ramón Bullón a les acaballes de la dictadura de Primo de Rivera, i superant grans dificultats, com la Guerra Civil, va perdurar

fins a l'inici del franquisme.

L'agost del 1936, la Generalitat va assumir com a institucions culturals pròpies totes les de l'INM i va anomenar-hi com a delegat el professor i capità de la marina mercant Ferran Arranz. Malgrat les dificultats del moment, Arranz va aconseguir la cessió de l'edifici de les Drassanes Reials, en mans dels milicians anarquistes, per instal·lar el Museu Marítim de Catalunya, que havia de convertir-se en una gran institució que custodiés els fons museístics de l'INM i d'altres, també de caràcter nàutic, procedents de diferents institucions del país.

Amb el franquisme, el Museu Marítim de Catalunya va ser gestionat per la Diputació i va canviar la seva denominació per la de Museu Marítim de Barcelona.

▼ Façana del Museu Marítim de Catalunya, a les Drassanes Reials, durant la Guerra Civil. Ca. 1937. Foto: Autor desconegut/MMB.



seguir 3.500 m² de terreny al Pla de Palau i un Reial Decret de novembre del 1929 va establir la creació de la Junta del Patronat de l'INM, així com l'aprovació de la construcció del nou edifici projectat pels arquitectes municipals Adolfo Florensa i Josep Vilaseca. Curiosament, els importants esdeveniments d'aquells moments no van afectar de manera contundent el projecte i, el 1932, el nou edifici estava acabat. En l'endemig, la presidència del patronat de l'INM havia passat del president de la Diputació al de la Generalitat, Francesc Macià, i Ramón Bullón va ser substituït per Alfredo Jaén en la direcció de l'INM.

En iniciar-se la Guerra Civil, l'Escola de Nàutica va ser convertida en una Institució Cultural de la Generalitat –una denominació que comportava el nivell universitari– i va passar a denominar-se Escola de la Marina Mercant de la Mediterrània (EMMM). El capità de la marina mercant Ferran Arranz fou designat delegat de la Generalitat en la institució. L'octubre del 1936 es va dissoldre l'INM i totes les seves funcions van ser traspassades a l'EMMM. Durant els anys de la guerra, 96 alumnes –85 de pont i 11 de màquines– van seguir els estudis a l'Escola malgrat els freqüents bombardejos a la zona portuària.

Amb la victòria franquista, se li va aplicar a Ferran Arranz la Ley de la Represión de la Masonería y el Comunismo, i va ser depurat com a professor de l'Escola, jutjat en consell de guerra i condemnat a sis anys de presó. L'Escola va canviar de nom

–Escuela Oficial de Náutica y Máquinas– i va quedar integrada –igual que la resta d'escoles de l'Estat– en el Ministerio de Industria y Comercio. Va ser designat director Francesc Condeminas Mascaró (advocat, professor de geografia de l'INM i director del Museu Marítim de Catalunya fins a la seva dimissió voluntària el 1937), que ja al maig va reobrir el centre. El curs 1939-1940, el nombre d'alumnes matriculats era de 485 (203 de nou ingrés i 282 amb estudis en curs).

La Llei 144/1961 va reorganitzar els ensenyaments de Nàutica, els va qualificar de grau mitjà i va afegir l'especialitat de radiotelegrafistes a les de pont i màquines. El capità de la marina mercant Angel de Urrutia y Landaburu va succeir Condeminas com a director el 1958 i es va mantenir al

Un edifici amb història

Durant les primeres setmanes de la Guerra Civil a Barcelona, l'edifici de la Facultat de Nàutica va ser utilitzat com a quarter general pel Comitè Central de les Milícies Ciutadanes. Aquest comitè estava format per representants de CNT, UGT, ERC, FAI, POUM, US, UR i

ACR, i fou constituït per un decret de Lluís Companys amb la finalitat de defensar la República i lluitar contra el feixisme i la seva possible reacció. Atesa la importància històrica d'aquell organisme, l'edifici de l'FNB ocupa un lloc destacat en el patrimoni de la ciutat.



▲ Aspecte actual de l'interior de la Facultat de Nàutica de Barcelona. Foto: Diego Yriarte.

Un decret del desembre del 1980 va establir que les escoles de nàutica es denominessin Escola Superior de la Marina Civil (ESMC).

càrrec fins al 1986. La seva gestió no va estar exempta de problemes, però el balanç va ser positiu i tots els que vam ser alumnes seus en guardem un bon record.

El 1977 es va aprovar el nou pla d'estudis de cinc cursos acadèmics. Un decret del desembre del 1980 va establir que les escoles de nàutica es denominessin Escola Superior de la Marina Civil (ESMC) i les va substi-

tuir sota la jurisdicció del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La Llei 28-7-1988 va establir la integració de les escoles en les universitats i l'1 de setembre del 1989 la de Barcelona va ser transferida a la Generalitat. Quatre mesos més tard, el 9 de gener del 1990, el Govern de Catalunya va determinar l'adscripció de l'ESMCB a la Universitat Politècnica de Catalunya com a Facultat de Nàutica. ◀



▲ Aspecte actual de la façana de la Facultat de Nàutica de Barcelona. Foto: Diego Yriarte.

Text ★ Javier Moreno Rico és investigador independent, especialitzat en Història social i cultura de la marina civil. Blog: <https://naucher.blogspot.com>

La vela del llaüt *Lola*

UN TRESOR POC CONEGUT

Que aquesta embarcació antiga té un gran valor patrimonial i és un dels tresors del Museu, no ho pot discutir ningú. El que potser sorprèn és el valor que té per a nosaltres un dels seus elements, funcional i simbòlic alhora: la vela llatina, una altra joia del Museu Marítim de Barcelona.

Per **Vicente García-Delgado**

L'embarcació *Lola* és una embarcació singular, com cap altra. Va ser construïda l'any 1906 pel mestre d'aixa Guixard, de Roses (Girona). És un llaüt de foc i té la consideració de Bé Cultural d'Interès Nacional (BCIN) per ser un exemplar únic i per ser també l'embarcació més antiga construïda a Catalunya que encara navega a vela llatina. És, per tant, tot un referent.

La *Lola* forma part de la flota que el Museu Marítim de Barcelona té destinada a les embarcacions dins l'aigua per tal de transmetre part del nostre patrimoni. Cal fer-la navegar en les condicions òptimes i garantir que tingui un manteniment correcte, però sense perdre l'aspecte i els detalls d'una embarcació tradicional.

Una part fonamental de la barca és la vela llatina, un símbol de la cultura marítima mediterrània que, a més a més, volem que sigui declarada patrimoni de la humanitat. En el cas de la *Lola*, una embarcació viva que navega, és imprescindible disposar d'una vela moderna, útil, però que alhora preservi tot allò que considerem patrimonial. En poques paraules: una sàvia combinació del passat —el disseny i l'esperit— i el present —els nous materials.

COM ES FABRICAVA, ABANS, UNA VELA LLATINA?

La vela llatina té una antiguitat aproximada de 2.000 anys i encara és molt viva, amb una salut a prova de foc.

Els mestres velers del passat les feien utilitzant una combinació d'empirisme i secretisme. Ara, paga la pena descriure'n el procés tradicional de disseny i confecció, ja que recull el vocabulari i les tècniques antigues que volem preservar.

Les dimensions principals que es volien donar a la vela es marcaven clavant tres estaques en un terreny pla, unides per tres fils ben tensats, amb la mida exacta dels tres costats de la vela que calia dissenyar.

LA LOLA
és una embarcació única i té la consideració de Bé Cultural d'Interès Nacional, per ser l'embarcació catalana més antiga que navega a vela llatina.

El caient de proa era l'equivalent a 1,5 vegades l'eslora, encara que calia fer l'amidament de l'allunament de l'antena, i el faldar tenia una proporció aproximada de 0,95 vegades l'eslora. Finalment, el caient de popa es descomptava en proporció al major o menor espigament i proporció del caient de proa, passant a continuació a fer un càlcul amb el nombre de vessos necessaris amb un teixit de cotonina —barreja de cotó i cànem— o de llenç de vitre —barreja de lli i cànem—, per fer-les més resistents a la humitat, el salnitre o els raigs del sol.

La vela estava formada per vessos d'uns 55 cm d'ample que es tallaven a mida i es col·locaven en sentit vertical, paral·lels al caient de popa. Els presentaven dintre del triangle del perfil de la vela estimada, tenint en compte l'esbiaixat dels panys del caient de proa i els allunaments del faldar. Una vegada presentades totes les parts de la vela, es portava al taller, on les cosidores feien la seva feina, embastant la vela amb un fil de cotó encerat i cosint els vessos per parells damunt dels genolls, i, si era necessari, es tornava a comprovar sobre el terreny, per tal que no hi hagués deformacions imprevistes.

Per reforçar les zones perimetrals que treballaven a tracció es feia una beina amb un cap de petita mena fent d'ànima. En canvi, per fora portava un cap relligat al caient de proa, amb una petita gassa que s'unia amb la del faldar i que estava doblegada pels extrems —almenys un metre— on hi havia les gasses de car i d'escota; era l'anomenat *armatge*, fet amb una especial cura en el puny del car i l'escota, i reforçat, ja fos amb lona, corda o cuir. Quant al caient de popa, tenia un lleuger allunament negatiu, amb una beina i un fileret al seu interior, per embossar, si calia, els vents portants.

Els reforços dels punys es feien posant diverses capes del mateix material o lona. Les faixes de rissos, anomenades *bendes* o *tiraflonques*, es posaven a criteri —la vela d'hivern tenia un ris, la vela bastarda, dos, i la d'estiu, tres—. Calia posar, al llarg de la faixa de rissos, els daus de reforç per als

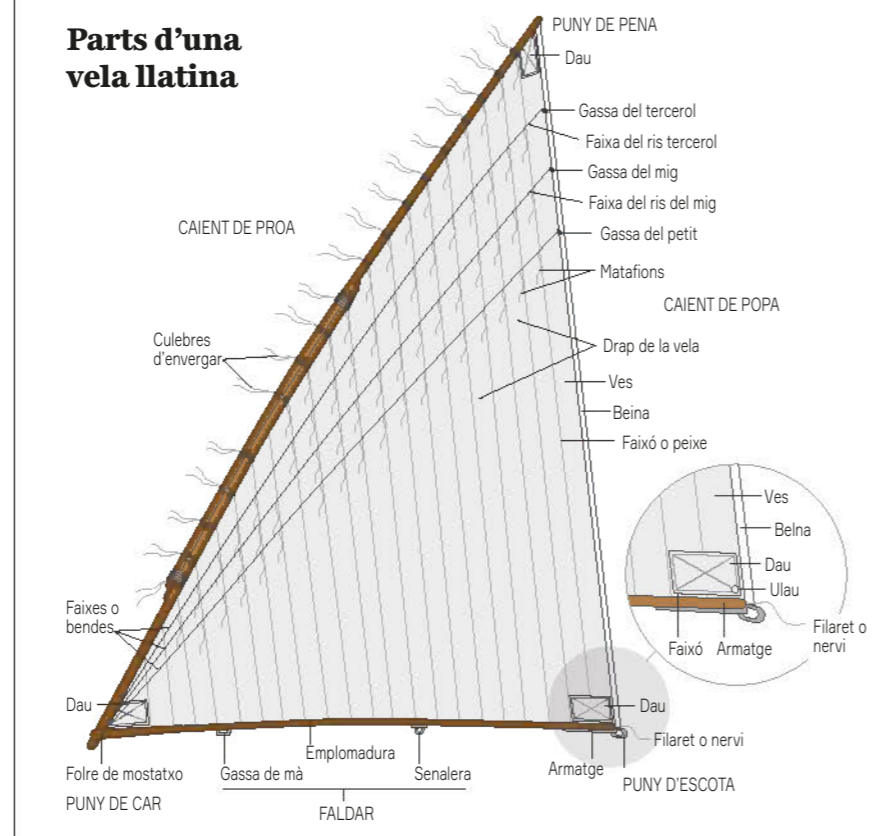


Feta per treballar

Per donar resposta a les necessitats actuals de la *Lola* hem triat un teixit modern anomenat Duradon, un teixit de polipropilè d'origen britànic, filat i impregnat, que no té els inconvenients dels teixits tradicionals i que, en canvi, ofereix molts avantatges. Aquest teixit presenta un aspecte i un tacte semblants als de la tela natural, amb un color que recorda el to beix cru de les antigues veles de lli. Té tots els avantatges dels materials sintètics, amb molta bona resistència als raigs UVA,

alta resistència a l'abració i resistència a la tracció i l'esquinçament. Cal afegir-hi la flexibilitat, que és molt impermeable i transpirable i que, per tant, fa que les veles tinguin una vida més llarga. L'ample de cada peça és de 61 cm. amb un pes de 450 g per cada m², que és si fa no fa uns 12 kg de pes total per a una superfície de 21-23 m². Totes aquestes característiques són especialment adients per al manteniment, la durabilitat i els acabats que necessitem en una embarcació activa.

Parts d'una vela llatina



petits ullets d'envergar, per on passar els botafions corresponents. Finalment, es protegien les zones amb més fregament, especialment la part més pròxima al puny del car. En el faldar, es feien dues gasses de mà entollades a la ralinga, l'una per aquarterar la vela si convenia, i l'altra per a la senalera.

El cotó, el lli o el cànem de Manila són materials que retenen molt la humitat i que, per tant, es podrien ràpidament si no es posen a assecar de seguida. Amb els anys, la vela es donava pels llocs on l'esforç propi del vent l'havia fet treballar més. Per combatre aquest deteriorament i per protegir-la del sol i, a la vegada, repel·lir una mica l'aigua, s'utilitzaven diferents tractaments i productes que retardaven l'aparició de floridures.

EINES NOVES PER A UNA VELLA TRADICIÓ

Per tal de mantenir la *Lola* operativa i donar una bona imatge del Museu quan la barca navega, calia fer una vela nova. Per a això es va comptar amb un mestre veler amb experiència i proximitat, com és l'empresa Fort Vent, de Badalona. Calia fer un replantejament previ al damunt de l'embarcació, per comprovar *in situ* l'allunament que feia l'antena quan treballava i per prendre nota de petits detalls. Gerard Fortea, el mestre veler, té un taller ben preparat per fer la feina que es demanava, tant en l'aspecte industrial com en l'artesanal; també disposa de suport informàtic i un bon equip de treball. Calia també que valorés els treballs d'acabat tradicional, combinant les tècniques modernes i, així, poder fer certs acabats, amb tècniques de cosit a mà de les ralingues i els reforços amb cuir, així com determinades entolladures.

Cal dir que el mestre veler va permetre fer un seguiment de la fabricació amb vista a la documentació del treball fet.

Prèviament a la primera visita, des del Museu es va dissenyar un plànol vèlic de l'embarcació estudiat a mida i fet amb programari informàtic, tenint en compte l'estudi del comportament del buc i donant les mides i els angles més adients segons el nostre criteri. Dies més tard es va fer un replantejament definitiu a sobre de l'embarcació. Posteriorment, amb aquesta informació de partida, es van aplicar un o més programes informàtics de disseny i càlcul professional, de manera que s'observaren les condicions de contorn i disseny, en què es podia veure el modelat geomètric i els resultats numèrics, per detectar els llocs on els esforços i deformacions eren més forts, especialment en el puny d'escota, així com el nombre de capes i l'espessor més adients.

Com que es va utilitzar un teixit modern de polièster, el mestre veler, després de fer la comanda, el va enviar a un taller especialitzat per fer-ne el tallat amb tècniques informàtiques, combinades amb la utilització de làser, per fer els talls de les diferents peces, tot donant les formes més adequades a cada pany, segons el càlcul fet per ordinador.

En rebre al taller el material en rotlles convenientment identificats segons un plànol de fabricació es van anar preparant per cosir; van crear-se tres grups per facilitar-ne el treball. El cosit es va fer a màquina, amb fil sintètic, tant per la durabilitat com pel fet de compatibilitzar les característiques amb el teixit. Es va decidir la mida dels ullets del caient de popa i dels botafions d'envergar, el nombre de faixes de rissos, els acabats en cuir i els petits detalls, com ara el diàmetre de les ralingues de material sintètic amb tres cordons.

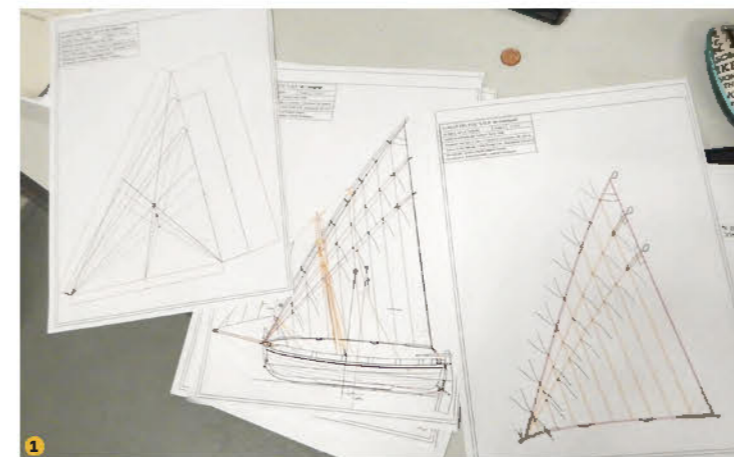
MANTENIR LA LOLA

operativa i donar una bona imatge del Museu quan navegava era important. Per això, calia fer una vela nova.

Personalitat pròpia

El desenvolupament de la vela llatina va significar un important avenç per a la navegació, ja que permetia navegar amb vents contraris amb un angle de cenyida d'uns 45 graus respecte del vent, a diferència de la vela quadra, que tan sols navegava amb vents portants o al través, i arribava en cenyida a navegar amb un angle de

només 75 graus. Una altra diferència amb la vela quadra és que, amb aquesta, el vent sempre bufava a la mateixa cara de la vela. En canvi, les llatines presentaven les dues cares, anomenades *bufet*, la de sotavent, i *lúa*, la de sobrevent. És per això que es pot navegar amb la bona i amb la mala, és a dir, a sobrevent o a sotavent de l'arbre.



1 El primer pas de la restauració va ser dissenyar un plànol vèlic. 2 Detall dels reforços dels punys de la vela. 3 El cosit es va fer a màquina i amb fil sintètic, tant per la durabilitat com pel fet de compatibilitzar les característiques amb el

teixit. A la imatge, el mestre veler marcant la feina a la cosidora. 4 Visió general de la nova vela, preparada per ser cosida al taller. 5 Un altre moment important és quan es cus el relligant del faldar. 6 Un cop col·locada la vela a l'antena, només

va caldre sortir a navegar i comprovar que no hi havia arrugues i que tot era correcte. A la imatge, detall dels acabats de l'armatge del puny del car amb els reforços amb cuir, matafions dels rissos i gasses folrades del davant i orsapop.



LA NOVA VELA

de la *Lola* combina aspectes industrials moderns i actuals, amb els models, acabats i feina artesanal tradicional.

Per fer les vorades dels vessos es va posar una cinta adhesiva a les dues cares, que, a continuació, es van cosir a màquina seguint el projecte donat. Una vegada fetes, es van unir els tres grups i es van fer les vores i els reforços; també es van col·locar ullets, faixes, daus, etc., i es van cosir a mà les ralingues i el cuir. Una vegada feta la vela, es va armar tot l'aparell i es va posar a l'antena, col·locant els botafions d'envergar fets a mida segons els diferents rissos.

Finalment, només va caldre fer la comprovació final sortint a navegar. Així es va comprovar si hi havia arrugues i si els allunaments i l'angle de l'escota amb el punt de creu eren correctes. Aquí es va donar el procés per acabat i, ara, la *Lola* ja torna a navegar en perfectes condicions. ■

Text ★ Vicente García-Delgado Sancho és expert i investigador sobre la navegació tradicional. Va formar part de l'equip de restauració de la *Lola* entre els anys 1992-1995, i va fer donació de l'embarcació a l'MMB l'any 2010. És coautor del llibre *Nuestra vela latina*, assessor de la FCCPMiF i voluntari de l'MMB.
Fotografies ★ Vicente García-Delgado, Gerard Fortea.

ENTREVISTA

Tomàs Molina

DE POPULAR METEORÒLEG
A NAVEGANT DESCONEGUT

Per Jordi Garriga



◀ Tomàs Molina és sens dubte un dels homes del temps més populars a casa nostra. També és un bon coneixedor de la mar.



▲ A TV3, els pronòstics meteorològics són propis, tal com ens explica en Tomàs Molina.

“Al Mediterrani hi haurà molts problemes, sobretot, pels desplaçats climàtics”

Hi ha poca gent que no conegui Tomàs Molina, un dels homes del temps de TV3 més populars. És tan conegut que gairebé es podria pensar que no necessita presentació. En realitat, però, la seva activitat és intensa, i val la pena fer-ne cinc cèntims. Nascut a Badalona el 1963 i llicenciat en Física per la Universitat de Barcelona, el nostre protagonista és també un home de mar, enamorat de Menorca, i un divulgador científic que centra bona part dels seus esforços a fer-nos comprendre què representa realment el canvi climàtic. En aquest terreny, molts també el recordaran com el presentador i director del programa *Espai Terra*, també de TV3. A més, és membre de la Junta de l'Associació Internacional de Meteoròlegs als Mitjans de Comunicació (IABM) i ho ha estat del Consell Assessor del Parlament de Catalunya en Ciència i Tecnologia (CAPCIT). També va ser president del Climate Broadcasters Network i meteoròleg dels ja extints Serveis Audiovisuals de Meteorologia (SAM). També és professor de Pronòstic Meteorològic del màster de Meteorologia de la UB i, actualment, fa la tesi doctoral sobre comunicació del canvi climàtic. I és sobre el canvi climàtic que volem parlar, però també de la mar i de com es veu la meteorologia quan es forma part d'una tripulació o es practica la vela lleugera.

Deixi'm començar per saber quina és la seva relació amb la mar...

De petit havia fet *windsurf*, però ja fa temps que no el practico. Ara sobretot navego en vela lleugera, en Laser. Generalment, navego a Menorca, a Fornells, on passo els estius des de fa temps. També formo part de la tripulació en regates de creuer; he fet de meteoròleg en regates com la Ruta de la Sal, quan sortia del Marítim i ara que surt del Ginesta.

D'on li ve l'interès per la mar?

Jo soc de Badalona i, com deia, de petit havia fet *windsurf*. Però, realment, el gust per la navegació em ve d'en Pepe Ferrés, el refundador de la Ruta de la Sal, una regata que avui ja és molt popular. El cas és que em va trucar perquè li fes de meteoròleg, però jo no en sabia res, aleshores, de la “meteo” del mar. No només vaig aprendre la “meteo” marítima, sinó que vaig començar a navegar... i fins ara.

I què té de particular la meteorologia quan parlem de la mar?

Ho vaig entendre ben ràpid; segurament, per fer-se'n realment el càrrec, cal navegar. Fins aleshores, per a mi la “meteo” tenia a veure amb xifres i noms. Mar arribada, un vent de tants nusos, onades de tants metres... Però en aquella primera edició de la Ruta de la Sal, en què ja em vaig embarcar amb ells, teníem una llevantada descomunal. Per primera vegada vaig prendre consciència que el pronòstic i la realitat, a la mar, són molt diferents. Un vent de força tres o un vent de

▼ El tractament de la meteorologia a la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals ha estat sempre a l'avantguarda.



força cinc són radicalment diferents. I el mateix passa amb l'alçària de les onades. Va ser un bany de realitat!

Què és el que més li agrada de navegar?

Jo ho comparo amb muntar a cavall. És el plaer de controlar una cosa que, alhora, té els seus propis impulsos. Navegar aporta una gran sensació de llibertat. A la mar, ets l'amo dels teus dissenys. I si penso en les regates i en l'equip en què em trobo, també és molt important el fet d'anar sempre a totes. Tens una certa sensació de sobreviure a qualsevol contratemps, d'estar sempre al límit. T'enfrontes amb la natura pura i dura. Per a mi, la diferència amb altres esports és que tens l'oportunitat, a vegades, d'estar al límit de la seguretat, i és una sensació que m'agrada. És com trobar-se en una situació que no és dominable però que, alhora, controles. És com un pacte amb la natura que, gràcies al coneixement que et dona el pronòstic, pots racionalitzar.

Una de les coses que més crida l'atenció en els seus espais del temps és la passió que transmet quan en parla. Quan s'inicia aquesta passió per la meteorologia?

No sé si *passió* és la paraula. El que sí que passa és que als meteoròlegs ens agrada molt el que fem. Molt. El primer que faig quan em llevo és mirar els mapes.

I si veig una tempesta, la segueixo. També m'agraden els reptes intel·lectuals, i la predicció és un autèntic repte. Cal tenir en compte que, a TV3, els pronòstics són nostres.

Per als pronòstics es fan servir, entre altres coses, models que han acumulat les dades de molts anys enrere. Ara que estem dient que el temps, el clima, està canviant, aquests models continuen sent útils? No poden induir a error més fàcilment?

No, tot el contrari. De ben antic, la humanitat n'ha après molt, dels homes del temps. Sempre hem sigut l'avantguarda per, precisament, aquesta capacitat de pronosticar els canvis. En aquest sentit, val la pena recordar que el primer superordinador, del 1946, estava enfocat a la meteorologia. De fet, tot el que avui coneixem com a *machine learning*, ho hem inventat nosaltres, els homes del temps.

Caram!, no és poca cosa...

Ja sé que molts poden pensar que soc un exagerat, però cal fixar-nos en el funcionament normal de les equacions. En una equació no hi pots posar coses diferents, però nosaltres sempre ho hem fet, perquè els pronòstics es basen en qüestions numèriques. Per això, des de sempre, hem integrat paràmetres molt diferents en un mateix desenvolupament matemàtic.

“Navegar és el plaer de controlar una cosa que, alhora, té els seus propis impulsos.”

El decàleg

- 1. Un mar?**
El Mediterrani.
- 2. Una platja?**
En realitat jo no soc de platja. Fa 24 anys que vaig a Menorca, però la platja només l'utilitzo per entrar a la mar.
- 3. Un animal marí?**
El peix lluna. És bonic trobar-se'l quan navegues.
- 4. Un esport marítim?**
La vela lleugera.
- 5. Un llibre per endur-se a una cala solitària?**
Les croades vistes pels àrabs, d'Amin Maalouf.
- 6. I un disc?**
Això encara existeix? (*riu*)
- 7. Quin és el seu primer record del mar?**
Netejar-me el petroli dels peus, a Badalona.
- 8. Pensi en el mar i digui'm algun matís per descriure'n el blau.**
Canviant. Indicatiu del vent. Amb l'experiència, el color de la mar et diu la força del vent.
- 9. Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...**
Menorca, a la badia de Fornells.
- 10. Acabi la frase: Si no existís el mar...**
No existiríem nosaltres.

Escolto molt Amy Winehouse.

Netejar-me el petroli dels peus, a Badalona.

Canviant. Indicatiu del vent. Amb l'experiència, el color de la mar et diu la força del vent.

Menorca, a la badia de Fornells.

No existiríem nosaltres.

meteorològics, tanquen determinats ports. Aquest any, només a Menorca, ja parlàvem de 18 naufragis quan l'estiu ni tan sols havia acabat. Sense danys humans, però naufragis. És la típica situació de llogar una embarcació sense experiència prèvia, sortir al matí amb la mar plana i trobar-te que a la tarda puja la marinada; i de navegar a contramar no en sap tothom... I aleshores passa que o bé et veus incapaç de tornar, o bé t'espantes, t'acostes a la costa i la mar et duu contra les roques.

Amb tot, la tecnologia també està facilitant molt les coses, suposo...

Sí, i tant. Avui els navegants disposen de moltíssima informació, però cal un reciclatge sobre qualitat, quantitat i, sobretot, ubicació. Tot plegat encara és molt tradicional i les coses estan canviant. Per exemple, jo crec que, cada vegada més, hi ha certes regles de la “meteo” dels navegants que creuaven l'Atlàntic que ara també caldrà que sapiguem aquí, com, per exemple, les lleis de Buys-Ballot, que tenen a veure amb com enfrontar-se a grans borrasques.

I això té a veure amb el canvi climàtic?

Sí, i no exagero. Li posaré un exemple d'aquest estiu.

Resulta que, un temps enrere, havia fet uns *workshops* sobre huracans.

Era per curiositat, ja que aquí no en tenim, però vaig aprendre coses, com, per exemple, ser capaç d'interpretar els senyals i les signatures prèvies d'un huracà. Doncs bé, resulta que aquest estiu passat va haver-hi un episodi de vents fortíssims just davant

de Barcelona. Vents de 140 quilòmetres per hora! Mirant els mapes per fer la previsió, vaig veure una situació climàtica molt particular. La vaig anar seguint; era sorprenent. Aleshores, vaig recordar coses d'aquells *workshops* i em vaig adonar que tenia signatures d'huracà. Era puntual, petit, però la situació reunia vents de força huracanada amb un mesocicló. Jo no havia vist mai una situació igual. Vam avisar les companyies marítimes, però tot i així un vaixell de Balearia va tombar bona part de la seva càrrega a causa dels embats del mar i el vent. Va ser molt espectacular i la notícia es va poder veure als mitjans.

I episodis així es poden repetir gaire sovint?

Es fa difícil de dir. En principi no, però cal estar a l'aguait.

A poc a poc, els esports de mar s'estan popularitzant, a casa nostra. Considera que, en general, els nous navegants o practicants d'esports de mar són

I hem hagut de ser molt imaginatius per tal d'establir mètodes fiables.

Els “meteos” hem sabut trobar solucions a problemes concrets. Jo sempre dic que els algorismes, avui en boca de tothom, els hem inventat nosaltres. Tant és així que actualment IBM ja produeix previsions per a *machine learning*. Es tracta, sempre, de creuar informacions diferents, amb càlcul, i això és el realment complicat. Un meteoròleg sempre està aprenent i innovant.

En relació amb el Mediterrani, quines particularitats té la seva meteorologia? Té algun perill singular?

I tant! El golf de Lleó és un lloc amb molts naufragis a causa del vent huracanat. Històricament sempre ha estat així. Ja des dels perses i els grecs els naufragis en aquesta part del Mediterrani han donat per a molta literatura. El cap de Creus és una de les zones amb més naufragis. Fàcilment hi trobem vents de 55 o 60 nusos. A més, hi ha situacions molt complicades en tot el Mediterrani occidental, sobretot per les llevantades, que aixequen molt la mar. A les Balears hi ha molts temporals de garbí, per exemple. Per això es necessita una bona planificació quan es navega per les Balears, ja que, depenent d'on bufa el vent i dels fenòmens

“De ben antic, la humanitat n'ha après molt, dels homes del temps. Sempre hem sigut l'avantguarda.”

El navegant

Tomàs Molina gaudeix de la navegació en vela lleugera amb el seu Laser. Acostuma a fer-se a la mar des de la badia de Fornells, a Menorca. La tranquil·litat de les aigües d'aquesta badia, amb vents força acusats, el fan un indret ideal per a la pràctica d'aquest esport de mar. Però Tomàs Molina també busca emocions fortes. Normalment les aconsegueix amb el seu equip de regates de creuer; la Ruta de la Sal, amb la qual es va iniciar, és una de les seves regates preferides.



prou conscients de la importància de la predicció meteorològica?

Jo crec que sí. De fet, potser és a la gent gran a qui li costa més adaptar-se a les noves tecnologies. En canvi, entre la gent jove tothom té el Windy, l'aplicació que t'avisava de tot el que pot passar i que disposa de molt bons pronòstics. El que sí que és cert és que l'experiència és un grau, i això no t'ho dona cap aplicació del mòbil. En vela lleugera, per exemple, et pots trobar que surts al matí amb un vent de nou nusos i que al migdia puja fins als 20, i aleshores pots tenir problemes. Però les noves apps ja t'avisen d'això.

Continuem amb el canvi climàtic. De la mateixa manera que en terra ferma estem veient com determinats fenòmens, com ara les riudes o els períodes de sequera, s'estan accentuant, s'experimenta algun tipus de situació similar a la mar?

Sí, i tant. D'entrada, la pujada del nivell del mar, que afecta i afectarà directament les infraestructures. S'ha de tenir molt en compte, tot i que val a dir que, teòricament, al mar Mediterrani serem els últims a notar-ho, ja que l'estret de Gibraltar en retardarà els efectes. També tindrà un efecte important en l'acidificació dels oceans, cosa que afectarà la pesca. Ja hem tingut una plaga als coralls de les Medes: una mena de tel que ho cobreix tot i ho mata tot. I abans ja he apuntat una altra qüestió, també molt important, que és la pujada de la temperatura del mar. Cal tenir en compte que el motor d'un huracà és la calor latent de la superfície del mar. A partir dels 27 graus ja es poden començar a produir les condicions òptimes per als huracans. I comento això perquè es dona la situació que, quan jo vaig començar a treballar, s'arribava a aquests 27 graus, puntualment,

“Hi ha certes regles dels navegants que creuaven l'Atlàntic que ara també caldrà saber aquí.”

a Eivissa, mentre que a Catalunya arribàvem a uns 25 o 26 graus. Doncs bé, aquest any, a finals de juliol, ja estàvem a uns 27 °C a la major part de la costa catalana, i hi havia una bombolla al nord de Menorca de 30 graus. Després, això es va anar corregint al llarg de l'estiu i, a finals de setembre, estàvem sobre els 26 o 27 graus. El temps és ben boig!

És per això que a TV3 heu passat de parlar de canvi climàtic a emergència climàtica?

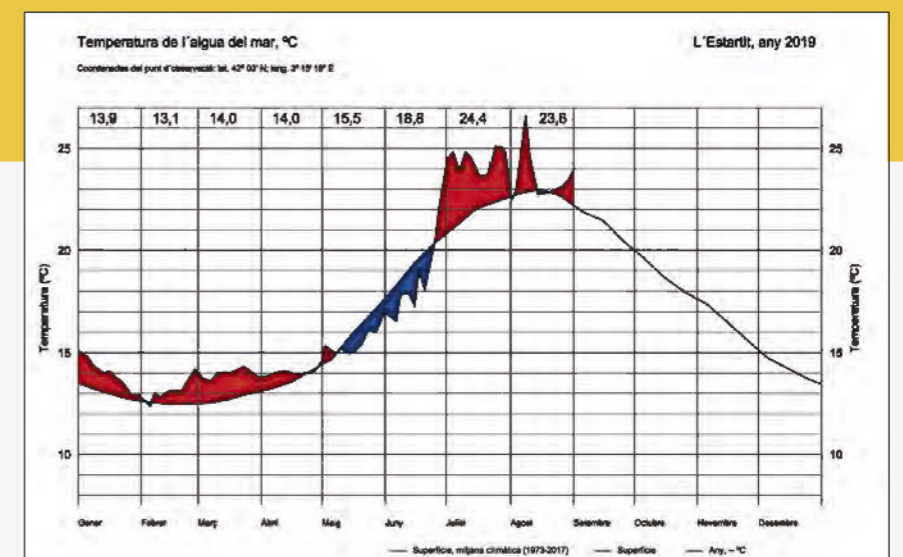
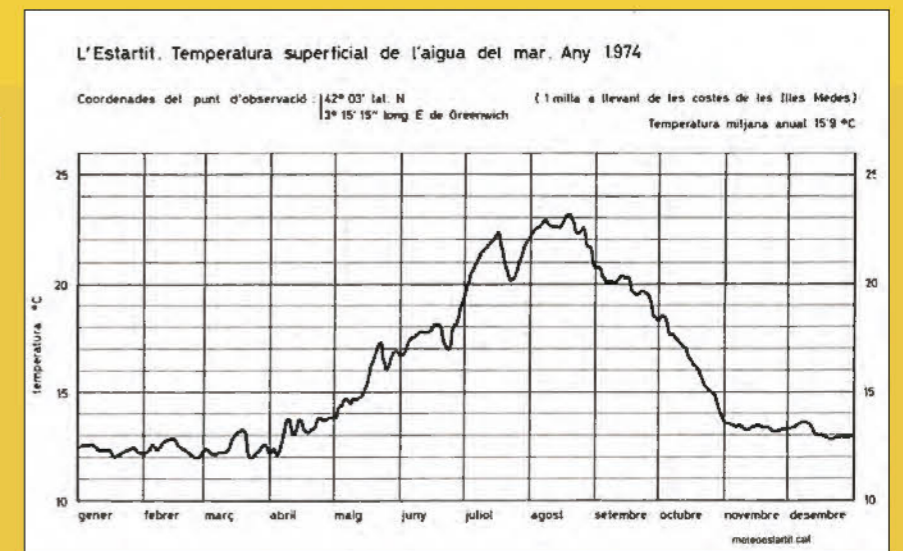
Sí, així és. Cal fer coses, i ràpid, per revertir la situació. Si no, haurem fet tard. Sens dubte, l'emergència climàtica és un dels reptes més importants que tenim avui sobre la taula.

Precisament, a principi de la nova temporada de TV3 es van anunciar canvis quant a la manera de parlar sobre aquest fet. Expliqui'm aquests canvis i com afecten les previsions meteorològiques.

El canvi és que ara s'ha de parlar d'emergència climàtica i no de canvi climàtic. És més urgent i més clar. Els canvis són que ara s'ha de parlar d'emergència climàtica i no de canvi climàtic. És més urgent i més clar. Els canvis són que ara s'ha de parlar d'emergència climàtica i no de canvi climàtic. És més urgent i més clar.

Puja la temperatura de la superfície del mar

Tomàs Molina alerta de les conseqüències que pot tenir la pujada de la temperatura de la superfície del mar. Aquest estiu ja es va viure un episodi singular a prop de la costa barcelonina, amb signatures d'huracà i mesocicló. Com ens mostren aquests gràfics (del 1974 i el 2019), la pujada de la temperatura màxima a l'Estartit és significativa, de manera que mentre el 1974 estava entorn dels 23 graus, el 2019 ha pujat fins a gairebé els 27 graus.



De fet, vam ser nosaltres, els meteoròlegs, els qui ho vam impulsar, amb altres persones. Nosaltres vam ser dels primers a parlar dels objectius 20-20-20 per al 2020, i que consistien a reduir en un 20% les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle, estalviar un 20% en el consum d'energia i promoure les energies renovables fins a un 20%. Val a dir que Europa està força bé quant a la consecució d'aquests objectius. Però el món no és només Europa, i ara, amb aquests objectius, no n'hi ha prou. Cal fer molt més. I cal fer-ho ja. Si no, no hi haurà marxa enrere. El món científic ho té molt clar, això. En tot cas, pel que fa a la informació que nosaltres donarem, bàsicament el que farem és aportar més dades. Per exemple, parlarem de la concentració de CO₂ a l'atmosfera de fons. I aquí ja disposem de dades que ens han de fer pensar. Per exemple: quan jo era estudiant, les concentracions de CO₂, que tenen un cicle ondulant, es trobaven sobre uns 350 ppm (parts per milió), mentre que aquest any, al maig, es va arribar a la xifra rècord de 415 ppm, i això és molt. Aquestes xifres incideixen directament en la temperatura del planeta, o sigui que cal tenir-les molt en compte.

Per acabar, segons vostè, quin és el futur del Mediterrani?

El que veig és que cada vegada hi haurà més presió per navegar-lo. Hi veig molts problemes. I els

veig derivats, sobretot, dels desplaçats climàtics. Un fenomen, aquest, el dels desplaçats climàtics, del qual no es parla gaire, però que serà molt important, cada vegada més. Encara que no ocupin portades com els de l'Amazones, avui hi ha incendis molt importants a la selva africana. I els seus habitants no poden emigrar al sud. El sud, a l'Àfrica, no existeix. Els africans només tenen el nord. Tota la zona intertropical s'està cremant, encara que no en parlem. De fet, el continent africà és un dels llocs on més afecta el canvi climàtic. I tota aquesta gent emigrarà cap al Mediterrani. Això que veiem ara s'intensificarà, i molt. ■

“Sens dubte, l'emergència climàtica és un dels grans reptes que tenim avui sobre la taula.”

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

PORTSMOUTH HISTORIC DOCKYARD

La història de
la **MARINA**
BRITÀNICA

Les drassanes històriques de Portsmouth formen un recinte museístic que conserva autèntiques joies de la marina britànica, com ara l'*HMS Victory* o l'*HMS Warrior*. A més, el National Museum of the Royal Navy permet conèixer l'herència naval de l'armada reial britànica.

Per Arantza Diez



MÉS ENLLÀ DEL MOLL

A **The Royal Navy Submarine Museum**, situat a Gosport, s'hi pot arribar amb els busos aquàtics des del moll de Portsmouth. Acull l'únic submarí britànic que es conserva de la Segona Guerra Mundial, l'*HMS Alliance*, i s'hi poden fer visites guiades amb exmarins. Al mateix centre es pot visitar l'exposició *Silent and Secret*, que repassa la història dels

submarins nuclears. I encara es pot anar més enllà amb el bus aquàtic i visitar l'Explosion Museum, dedicat a la història armamentista de la guerra naval. Està situat a Priddy's Hard, l'antic magatzem de municions de la Royal Navy.

L'ESCOLA DE MESTRES D'AIXA
Durant els segles XVIII i XIX, les drassanes de Portsmouth es van con-

vertir en el complex industrial més important del món, amb 25.000 treballadors. Aquí es van construir, el 1911, els mítics cuirassats coneguts com a *Dreadnought*. Ara aquesta secció de les drassanes històriques de Portsmouth convidava a fer un viatge en el temps per reviure el dia a dia dels aprenents que hi treballaven a principis del segle passat.



Convertides en la destinació més important del Regne Unit per conèixer la història naval, les drassanes històriques de Portsmouth van començar a funcionar ara fa cinc segles. Estan ubicades a la base naval de Sa Majestat, a la ciutat de Portsmouth —la més antiga de la marina reial britànica—, totalment operativa avui dia. També aquí hi ha un dels dies secs més antics de tot el món, on s'ubicaven els Block Mills, construïts en l'època de les guerres napoleòniques per abastir de politges la marina anglesa i que, a principis del segle XVIII, es van convertir en la que es considera la primera fàbrica de la història, quan s'hi van instal·lar les primeres màquines de vapor dissenyades per l'enginyer normand Marc Brunel per produir en sèrie les politges que necessitava l'armada britànica —fins a 100.000 l'any—, i que fins a aquell moment es feien a mà. La base naval continua funcionant avui dia a ple rendiment i dona feina a prop de 17.000 persones. La zona històrica, ara convertida en recinte museístic, va obrir el 1985 gràcies a un acord entre el Ministeri de Defensa i l'Ajuntament de la ciutat de Portsmouth.

EL MUSEU NACIONAL DE LA ROYAL NAVY
Conegut antigament com el Museu de les Drassanes, el museu de la Royal Navy va ser fundat el 1911 pel secretari de l'almirall superintendent de Portsmouth, un apassionat de la història naval i un visionari que va saber convèncer el seu cap de la necessitat de conservar l'herència naval britànica per a les generacions futures. Des d'aleshores, ha canviat de nom diverses vegades fins a convertir-se en l'actual Museu Nacional de l'Armada Reial, una atracció turística de primer ordre al Regne Unit que va rebre un milió de visitants l'any 2017. Ubicat en tres edificis —dos dels quals són de la segona meitat del segle XVII i considerats, com el Palau de Westminster o la Tower Bridge de Londres, edificis d'interès excepcional—, acull vaixells únics i exposicions permanents i temporals, a banda d'esdeveniments especials en dates assenyalades. L'*HMS Victory* és el vaixell de guerra més famós de la marina reial britànica i deu el seu renom al paper que va tenir com a vaixell insígnia de la flota liderada per l'almirall Lord Nelson a la batalla de Trafalgar. És l'únic vaixell que es conserva d'aquella batalla i visitar-lo permet reviure un dels fets històrics que més orgull ha causat als britànics, a banda de conèixer com era la marina de l'època georgiana. També es conserva la joia més

LA BASE NAVAL

continua funcionant avui dia a ple rendiment.

◀ Als molls històrics del recinte museístic es poden veure autèntiques joies de la història naval britànica.



▼ L'exterior del museu dedicat al Mary Rose emula el buc d'un vaixell.
Foto: Johnny Black.

▲ Als vaixells antics i històrics, s'hi sumen instal·lacions audiovisuals modernes, efectistes i molt didàctiques.

preuada de la flota de la reina Victòria, pertanyent a l'època del vapor, l'*HMS Warrior*, del 1860, i, ja d'èpoques més recents, l'*HMS M.33*, l'únic supervivent de la sagnant batalla de Gal·lípoli del 1915.

LA BOATHOUSE NÚMERO 4

La drassana número 4 es va construir el 1939 per garantir un rearmament ràpid per a la Segona Guerra Mundial. Disposava de moll i rescloses propis i ara s'ha restaurat per convertir-la en un centre de formació en les tècniques de construcció nàutica tradicional. A més, en un futur, el centre es convertirà en un *college* oficial amb la idea de formar-hi noves generacions d'estudiants que es puguin especialitzar

EL MUSEU DE LA ROYAL NAVY

va ser fundat el 1911 i encara avui és un dels més espectaculars del seu àmbit.

en la restauració, conservació i construcció d'embarcacions tradicionals. Actualment els visitants poden entrar-hi i veure en directe com s'hi treballa. A més, també poden visitar l'exposició "The Forgotten Craft" ('L'ofici oblidat'), que repassa la història dels petits bots que protegien les flotes de la marina reial, des de les petites embarcacions a vela que guardaven les espalles de Lord Nelson fins als potents bots a motor que van ajudar a guanyar la Segona Guerra Mundial. La número 4 acull, a més, un molt bon restaurant.

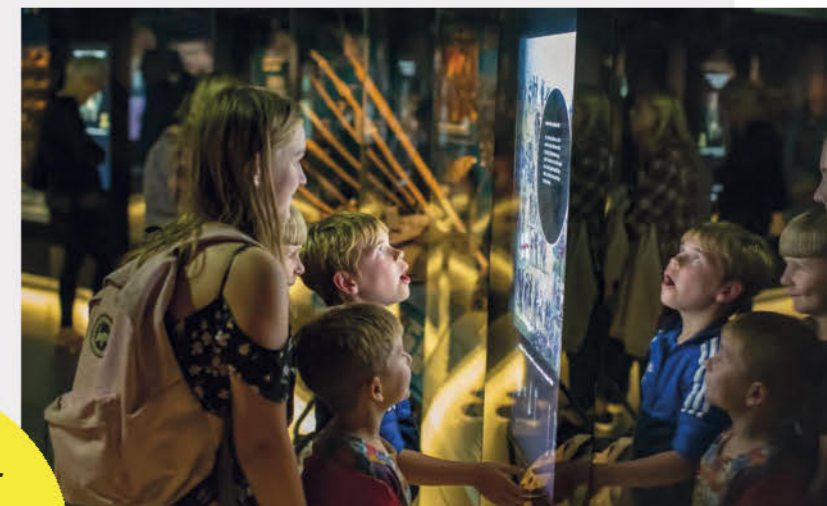
UNA ICONA DELS MARS

Icona de la història naval anglesa i del poder de la dinastia dels Tudor, el *Mary Rose* és un dels dos

vaixells de guerra que Enric VIII va fer construir el 1510, només d'arribar al tron, amb els seus propis diners. Era el seu favorit. El *Mary Rose* va servir durant 34 anys, el mateix temps que va durar el regnat d'Enric VIII, en les guerres contra Escòcia i França, fins que, el juliol del 1545, en la tercera Guerra Francesa, es va enfonsar en la batalla de Solent, entre Portsmouth i l'illa de Wight, després de disparar bona part dels seus canons contra la flota francesa que, liderada per l'almirall Claude d'Annebault, va intentar envair la costa anglesa, per bé que es va acabar retirant al cap de pocs dies. La història explica que el rei va presenciar la desgràcia des del port de Portsmouth i que se li va trencar el cor. Només van sobreviure 30 dels 415 tripulants del *Mary Rose*. El 1971, una expedició va localitzar-ne el derelict i, després de gairebé 23.000 hores de treballs i 28.000 immersions, finalment el van treure de l'aigua el 1982. Havien passat 437 anys des de l'enfonsament. Ara, les restes es conserven al museu The Mary Rose, on també s'exhibeixen tota mena d'elements del vaixell i objectes personals dels mariners, com ara sabates, pintes o jocs de taula. The Mary Rose està ubicat a les drassanes històriques de Portsmouth –n'és la gran joia–, però no està integrat en el recinte museístic i, per visitar-lo, cal comprar l'entrada a banda.

EL MARY ROSE

és un dels dos vaixells de guerra que Enric VIII va fer construir el 1510, només arribar al tron, amb els seus propis diners.



▲ El recinte que acull les restes del Mary Rose programa desenes d'activitats especialment dissenyades per a un públic familiar, des d'espectacles lumínics fins a recorreguts a través de jocs de pistes. Foto: Johnny Black.

ATRAURE EL PÚBLIC JOVE

El recinte museístic de les drassanes històriques acull també instal·lacions pensades per a criatures i joves, com ara "Les horribles històries de pirates", que es pot seguir a través de pantalles tàctils i exposicions interactives o, per als més joves, l'adrenalínica "Missió Làser", un joc d'equips per córrer i disparar l'enemic amb armes carregades amb apuntadors làser. ■

Text ★ Arantza Díez és periodista. @arantzadiez.
Fotografies ★ National Museum of the Royal Navy i The Mary Rose Trust.

FITXA TÈCNICA del Museu

El **Museu Marítim de Portsmouth** es troba situat a les drassanes històriques de la ciutat, on s'ubica la base naval de Sa Majestat. En el mateix indret també hi ha un dels dics secs més antics del món.

ADREÇA

Victory Gate, HM Naval Base, Portsmouth PO1 3LJ Anglaterra

HORARIS

Hivern: de 10 h a 17 h
Estiu: de 10 h a 17.30 h

PREUS

Entrada completa (amb 20% de descompte si es compra *online*):
Adults: 31 £
Familiar: 48 £ (1 adult, 3 nens), 68 £ (2 adults, 3 nens)
Majors de 65 anys: 27,50 £
Menors (de 5 a 15 anys): 18,50 £

* Es poden adquirir diferents models d'entrada depenent si es volen visitar tres atraccions, dues o una.

COM ARRIBAR-HI

En bus: l'estació central

d'autobusos és a tocar del recinte. Hi arriben les principals companyies regionals del país.

En tren: amb la companyia South Western Railway des de Londres (90 min) i Southampton Central.

En ferri: s'hi pot arribar en ferri regular des de França, Espanya, l'illa de Wight i Gosport.

En cotxe: cal posar el codi postal PO1 3GW (Admiralty Road) al navegador. L'aparcament diari costa 4 £.

* Hovertravel ofereix paquets de descompte que inclouen el viatge i l'entrada al museu.

ACCESSIBILITAT

El recinte disposa d'una ruta amb rampes. Les persones discapacitades tenen dret a portar un acompanyant gratuïtament. Hi ha una flota d'escúters especials per a persones amb mobilitat reduïda. Cal reservar-ho. A la web hi ha informació detallada sobre l'accessibilitat de cada atracció.

SERVEIS

Cafeteria i restaurants, zones de picnic i botigues.

MÉS INFORMACIÓ

www.historicdockyard.co.uk

1735 - 1806

Sinibald Mas

MESTRE DE NAVEGANTS

Marina i docència, aquests van ser els dos pilars que van regir la vida de Sinibald Mas, un torrenc il·lustre que va fundar l'Escola Nàutica de Barcelona i la va convertir en un centre de referència a tot l'Estat.

Per **Victor Farradellas**

La seva sagetia tot just havia creuat l'estret de Gibraltar i encara quedava molta travesa per endavant, però el patró Josep Casa es delia per tornar a Arenys, amarar i buidar la bodega, plena a vessar de mercaderies. En Sinibald l'observava des de l'altra banda de la coberta, content d'haver deixat enrere els núvols negres que descarregaven la seva fúria sobre l'Atlàntic. La Mediterrània, però, aviat els mostraria la seva cara més ferotge. Quan albiraven la costa de Marbella, un vaixell corsari algerià els va assaltar i els va fer presoners. Era el 8 d'octubre del 1762 i Sinibald Mas no es podia creure la mala sort que el perseguia. Només quatre mesos enrere també havia estat capturat; aquella vegada, però, per part de corsaris anglesos.

UN IL·LUSTRE FILL DE TORREDEMBARRA

Sinibald Mas havia nascut el 1735 a Torredembarra. Els seus pares eren pagesos, però ell va mostrar interès en la navegació de ben jove, potser influït pel seu avi, que havia estat mariner, o pel dinamisme del comerç marítim a la costa catalana, que aleshores estava en auge. Va començar a navegar als 14 anys per la Mediterrània i la costa atlàntica de la Península, aprenent l'ofici en petits vaixells mercants.

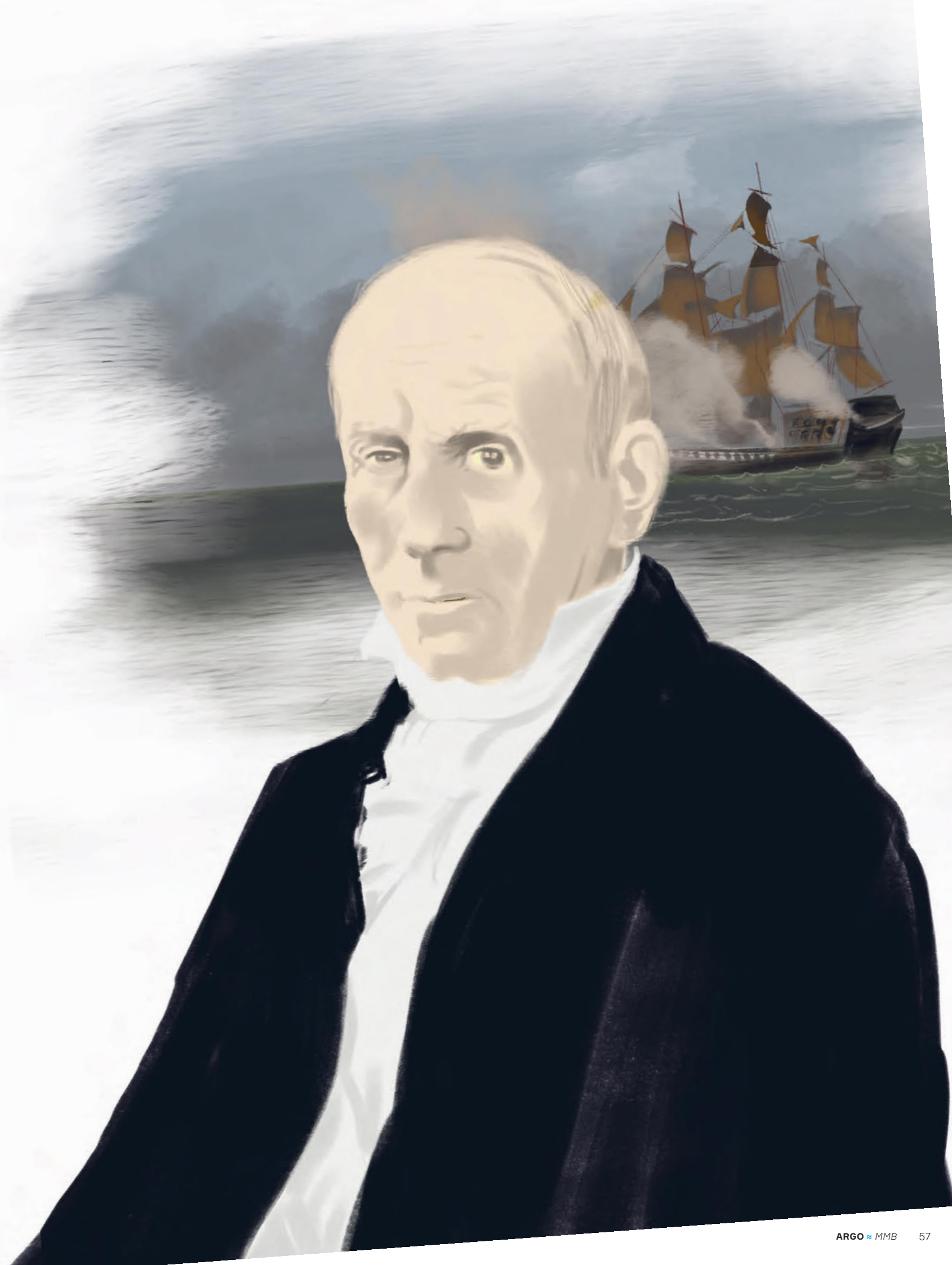
Als 19 anys va voler fer un pas més cap a la professionalització i va anar a estudiar Nàutica al Reial Col·legi de San Telmo de Sevilla, tot i que només s'hi va estar uns mesos perquè no va obtenir-hi plaça. Convençut de la importància d'estudiar, en Sinibald va comprar llibres i va formar-se pel seu compte, amb la idea de presentar-se més endavant als exàmens, mentre seguia treballant de mariner en sageties mercants. La perse-

verança va donar els seus fruits el 1760, quan el capità i el navegant d'una fragata en què s'havia enrolat, en el marc de la campanya militar contra Alger, li van escriure cartes de recomanació per entrar a la Reial Escola de Cartagena. Allà obtindria el títol de pilot d'altura —avui en diríem oficial de navegació— i les certificacions corresponents per exercir tant en la marina mercant com en l'Armada.

El 1779 va animar els seus alumnes a acompanyar-lo a fer de corsari.

Tot just finalitzats els estudis, es va enrolar en un vaixell de càrrega que havia de travessar l'Atlàntic per fer port a l'Havana i Veracruz. Però ni ell ni la resta de la tripulació hi arribarien, perquè quan encara no havien perdut de vista la costa de la Península pel golf de Cadis van ser capturats per uns corsaris anglesos. Va costar uns mesos que l'alliberessin, i quan finalment ho va aconseguir, va ser apressat de nou, en l'episodi que encapçala l'article.

Els corsaris algerians el van mantenir pres sis anys, temps en què es van aprofitar dels seus dots de navegant per pilotar vaixells pirates. Sota la bandera del soldà va solcar les aigües de l'Atlàntic i també les de la Mediterrània, i va arribar fins al cap de Roses. No sabem si va planejar algun intent de fuga en tot aquell període, però el cert és que en el temps de l'auge de la pirateria el més habitual era que algú pagués un rescat perquè el pres recuperés la llibertat. En moltes localitats marítimes, víctimes habituals del flagell corsari, hi havia organitzacions que s'encarregaven de recollir diners per alliberar captius de famílies humils o amb pocs recursos. A Torredembarra hi havia la Confraria de Sant Elm, que vetllava per la tornada dels joves torrencs captius o, si era massa tard, en finançaven el funeral. En el cas d'en Sinibald van abonar-ne el rescat i el jove navegant va poder tornar, aquesta vegada sí, sa i estalvi.



Millorar els ports catalans

Des de l'Escola Nàutica, Sinibald Mas va impulsar la millora de plànols i cartes nàutiques, i també va estudiar a fons el port de Barcelona. Després de fer sondejos al Besòs i el Llobregat,

va fer recomanacions per ancorar vaixells en funció dels bancs de sorra i les zones més profundes. En aquest sentit, també va presentar un projecte per impedir l'entrada de sorra al port, en què recomanava

construir un moll de llevant i un moll aïllat a l'entrada. La bona rebuda que van tenir els seus estudis va fer que també li encarreguessin projectes similars per als ports de Salou o Tarragona.



▼ Projecte de Sinibald Mas amb la fondària del port de Barcelona. Part superior i dreta perfil de la costa, a la dreta traçat de la Barceloneta. Estudi per evitar l'acumulació de sorres dins el port. 1785. Font: Sinibald Mas/MMB.



◀ Plànol de la ciutat i port de Barcelona a l'època de Sinibald Mas. Font: MMB/Jacques Moulinier 1753-1828.

LA GESTACIÓ DE L'ESCOLA DE NÀUTICA

Un cop a terra, Mas va decidir-se a canviar la coberta del vaixell per les aules. Va demanar recomanacions, va examinar-se a Madrid i va obtenir la llicència per impartir classes. A l'inici eren sessions particulars, però aviat va elaborar un projecte per fundar una escola nàutica a Barcelona. El 27 de febrer del 1769 va presentar a la Junta de Comerç una iniciativa que acabaria tenint èxit.

En Sinibald tenia en ment crear un centre oficial com els de Ferrol, Cadis o Cartagena, en què es formaven els futurs pilots en matemàtiques, geometria o astronomia. Diferents confraries catalanes de mariners i navegants tindrien places assignades a l'Escola per matricular un nombre determinat d'alumnes, que haurien de passar una prova d'accés. Per al bon funcionament de l'Escola, en Sinibald es comprometia a fer classes i a aportar material d'estudi (instruments i llibres), i la Junta havia de garantir-li un habitatge particular i un local per a les classes (en van llogar un a la Barceloneta), a més d'assignar-li un sou. A l'inici l'acord va ser temporal, però al cap de tres anys la Junta, satisfeta amb els resultats, li va fer un contracte vitalici. En Sinibald seria director de l'Escola fins a la seva mort, el 1806.

Després dels primers cursos, el prestigi de l'Escola

Nàutica de Barcelona es va estendre pel país i les sol·licituds d'ingrés van augmentar amb els anys. Això va obligar Mas a contractar ajudants i passants, que cercava entre antics alumnes avantatjats, i també mestres de dibuix, que ensenyaven a elaborar portolans o cartes nàutiques, i fins i tot un altre professor de navegació, ja que Mas no donava l'abast. Un dels que faria de segon professor seria el seu fill, Rafel Mas.

DE MESTRE A CORSARI

Entre el 1779 i el 1780, Sinibald Mas va tornar a sentir la crida del mar i va animar els seus alumnes a acompanyar-lo a fer de corsari. Les colònies dels Estats Units havien declarat la independència i França i Espanya van signar-hi acords comercials. La Junta de Comerç de Barcelona temia represàlies per part britànica i va armar dos vaixells mercants per defensar la costa catalana. Mas va ser nomenat capità d'un d'ells, *El Almogàver*, armat amb 30 canons i desenes d'armes per a la tripulació. El nostre protagonista rebia

la llicència com a corsari el 15 d'octubre del 1779 i es va posar al capdavant d'una tripulació d'unes 200 persones, 18 de les quals eren alumnes seus.

Al llarg de l'any que van patricular la costa catalana, els vaixells de la Junta van tenir un efecte dissuasiu

A MITJANS DEL SEGLE XVIII el port de Barcelona encara era un port pràcticament natural, obert als embats de la natura. Sinibald Mas va ser un dels primers tècnics a preocupar-se per millorar les condicions de navegació i de seguretat del port, i gràcies als seus estudis va ser possible iniciar obres i infraestructures que van permetre començar a configurar el port modern que avui coneixem.

▼ Certificat de nomenament del segon pilot d'alçada Francesc Batlle, signat per Sinibald Mas. Foto: MMB.



SINIBALD MAS, INCÒGNIT

Aquest és l'únic retrat conegut del nostre personatge, per la qual cosa no és senzill desxifrar-ne la personalitat. Gràcies a la tasca del Centre d'Estudis Sinibald Mas de Torredembarra, la seva localitat natal, s'ha pogut conèixer amb més profunditat la seva trajectòria. Probablement, sense la seva feina, avui la navegació a casa nostra no seria igual. El seu llegat no només va permetre la formació de futurs navegants, sinó també la configuració d'alguns dels ports més importants de la nostra costa. Font: FNB.

sobre els vaixells corsaris britànics i fins i tot van protagonitzar algunes captures de mercants sospitosos de fer contraban. Com a premi a la seva dedicació, Sinibald Mas va rebre de mans del rei el càrrec militar d'alferes de fragata de l'Armada Reial el 1784. Vuit anys més tard seria ascendit a alferes de navili, primer, i a tinent de fragata després, en reconeixement a la seva tasca docent al capdavant de l'Escola Nàutica de Barcelona.

A més de les seves facetes de docent i militar, Mas també va contribuir a la millora de la navegació dels mariners del segle XVII, i va escriure 10 quaderns amb tot d'informació sobre l'estat de les costes de la badia de Cadis i Nova Veracruz, recopilant el testimoni dels pràctics d'aquestes zones, per tal de fer més eficients els viatges a Amèrica i evitar naufragis i retards.

Tot i aquest currículum tan brillant, potser el llegat més extraordinari de Sinibald Mas van ser els prop de 800 alumnes que van passar per l'Escola Nàutica que dirigia. Una escola que avui continua funcionant, la Facultat de Nàutica de la UPC, i que enguany celebra el 250è aniversari.

Mas és encara un personatge força desconegut de la nostra història. No obstant això, a la seva Torredembarra natal fa anys que posen en valor la seva tasca: el 1983 es va fundar un centre d'estudis que porta el seu nom i que treballa per investigar i divulgar diversos aspectes culturals i científics vinculats amb la vila. Ell segur que hi contribuiria amb algun projecte marítim. ■

Avi i net il·lustres

Tres anys després de la mort del Sinibald Mas navegant a Barcelona, naixia a la mateixa ciutat el Sinibald de Mas intel·lectual i aventurer. La coincidència en el nom i gairebé en el temps té una explicació: eren avi i net. L'homònim del nostre llop de mar (amb un "de" davant del cognom gràcies al títol nobiliari que va obtenir) és també un personatge fascinant que curiosament ha quedat oblidat amb el pas del temps. Sinibald de Mas, que tenia facilitat per les llengües



(en parlava una vintena), va viatjar pel Pròxim Orient i l'Extrem Orient; va escriure sobre l'Índia i les Filipines, i va ser el primer diplomàtic que, en nom de l'Estat espanyol, va establir relacions amb la Xina.

Text ★ Víctor Farradellas és llicenciat en Periodisme i Humanitats i treballa com a redactor a la revista de divulgació històrica *Sàpiens*. El podeu seguir a @victorfaho.
Il·lustració ★ (pàgina anterior): Roger Pibernat.

▲ El cap de Favàritx, amb el far del mateix nom i on acaba la nostra ruta, és un lloc excel·lent per contemplar vespres impressionants. Foto: Lunamarina/Gettyimages.

LLEVEM L'ÀNCORA

Un camí per descobrir MENORCA

Del port d'Addaia al far de Favàritx

El Camí de Cavalls circumval·la Menorca i és un patrimoni col·lectiu que forma part de la identitat de l'illa. En recorrem un tram que travessa un mosaic de paisatges: el port d'Addaia, les antigues salines, conreus i pastures amb parets de pedra seca, platges verges i el dramàtic cap de Favàritx.

Per Marga Font

EL CAMÍ DE CAVALLS

té una longitud de 185 quilòmetres i està dividit en 20 trams o etapes.



ORIGEN MEDIEVAL

Els orígens del Camí de Cavalls es remunten a l'any 1330, quan Jaume II va ordenar als senyors menorquins mantenir un cavall armat per vigilar la costa i defensar l'illa i els seus habitants. Dos segles després, la construcció de torres i talaies costaneres contra incursions pirates va fer encara més necessari un camí que circumval·lés Menorca. El segle XVIII, l'administració anglesa el considerà Camí Reial, és a dir, via de comunicació d'ús públic.

Avui el camí és un triomf dels menorquins, que a través de la Coordinadora per a la Defensa del Camí de Cavalls van aconseguir-ne la reobertura. No va ser fàcil: des dels anys noranta se succeïren les excursions reivindicatives, fins que la pressió popular va fer que el 2000 es promulgés la Llei del Camí de Cavalls. A poc a poc se'n va establir el recorregut amb convenis i expropiacions, que travessaven més de 100 finques privades.

Recórrer el Camí de Cavalls a peu, amb bicicleta o amb cavall és una de les millors maneres de descobrir la natura,

el patrimoni i la història de Menorca. Té una longitud de 185 quilòmetres i s'ha dividit en 20 trams o etapes, amb un recorregut circular que es pot començar en qualsevol punt, però que té el quilòmetre zero al port de Maó. S'ha homologat com a GR-223 i està senyalitzat amb estacques de fusta cada 50 o 100 metres. I cada tram és ple de bellesa.

EL PORT D'ADDAIA

Nosaltres farem una part del tram 3, que culmina al solitari far de Favàritx. Iniciem el recorregut travessant un dels portells de fusta que caracteritzen el camp menorquí i que cal tenir cura de tancar, ja que caminem per finques privades on l'agricultura i la ramaderia són ben vives. Aviat arribem al magnífic port d'Addaia, petita badia natural de forma allargada protegida a la boca per un grup d'illots que aturen l'onatge i el converteixen en un lloc segur per a les embarcacions.

En les aigües arrecerades i poc profundes del port que voregem creix un tipus de vegetació pràcticament desapareguda al Mediterrani: les praderies d'algueró (*Cymodocea*

nodosa), una planta superior que suporta bé els canvis de salinitat i de temperatura. Conviu amb la benefactora posidònia, responsable en gran part de la transparència i oxigenació de la mar Balear, i que en alguns redols del port gairebé toca la superfície. A terra, vora l'aigua, hi ha una vegetació adaptada a la sal, com la salicornia i el tamarell.

Arribem a s'Hort des Lleó, zona de conreus on contemplem un característic lloc menorquí, una casa rural emblanquinada envoltada de terres productives i un canyissar que revela la presència d'aigua dolça. Entre la terra hi ha petits fragments de ceràmica prehistòrica, rastres que ens recorden que Menorca és un gran museu a l'aire lliure, amb més de 1.500 jaciments que abracen un llarg període: des de l'establiment de l'ésser humà, cap al 2500-2100 aC, fins a la conquesta romana, al segle II de la nostra era.

A la vora de la mar veiem un escar amb rampa per treure les barques de l'aigua i, més endavant, una caseta idíl·lica

pintada amb almangra —paraula provinent de l'àrab *al-magra*—; és un pigment natural obtingut de la mescla d'alúmina i terra amb òxid vermell de ferro, utilitzat des de temps remots per pintar cases, marcar ovelles o, els mestres d'aixa, la fusta de les embarcacions.

LES SALINES D'ADDAIA I MONTGOFRA

La ruta canvia de paisatge: després de recórrer un tram boscos, allarguem la vista cap a l'infinit sobre les abandonades salines d'Addaia i Montgofra, un paradís per a les aus. Dins l'aigua veiem rastres d'antiga maquinària salinera —ferralla rovellada—, i al lluny, un pal posador dona fe que aquí caça l'àguila peixatera. Caminem per l'estreta franja de terra, paral·lela a un torrent, que separa les dues salines, de manera que les contemplem a banda i banda.

Les salines d'Addaia són les més antigues, les més grans i les que presenten més salinitat, ja que reben aportacions d'aigua de mar que s'hi filtra per una restinga que les separa

▼ Cala Presili és a tocar del Far de Favàritx. Les seves aigües cristal·lines de color turquesa i la natura salvatge la converteixen en un indret idíl·lic. Foto: Nachosuch/GettyImages.



del port. Malgrat l'extensió considerable —les salines d'Addaia tenen 16.000 m² de superfície, 2.800 m² les de Montgofra—, la profunditat és només d'alguns centímetres, i a l'estiu poden arribar a dessecar-se completament. Dins les basses viuen peixos i microorganismes que són l'aliment d'aus migratòries com els agrons. I al voltant hi creixen tamarells i plantes silvestres com el limòni.

A Menorca hi ha quatre salines que es van explotar industrialment, totes situades a la zona nord i construïdes entre els segles XVIII i XIX. La creació d'aquesta indústria salinera s'atribueix als

ALS PRATS I LES PINEDES
del parc s'hi han detectat 23 espècies d'orquídies.

Parc Natural de l'Albufera des Grau

Una part de la nostra ruta discorre pel parc natural de l'Albufera des Grau, que ocupa unes 5.100 hectàrees del nord-est de Menorca. L'albufera és la principal zona humida de l'illa, i la seva protecció va culminar un procés de conservació que havia aturat diversos projectes urbanístics. Avui l'espai representa gairebé tots

els hàbitats naturals de Menorca: zones humides, boscos d'ullastres, estanys temporals, sistemes dunars, praderies de fanerògames marines i illots costaners. Indrets amb una gran biodiversitat i nombrosos endemismes, on no és estrany contemplar exemplars d'àguila peixatera. Un paradís per a les aus i els amants de la natura.

Alexians, una família grega arribada durant la primera dominació anglesa que va rebre diverses propietats de mans del governador Blakeney. Llavors, per obtenir la sal se seguia un procés que gairebé no ha canviat: les basses i els circuits de canals que regulen el flux d'aigua permeten augmentar la concentració de sal i accelerar l'evaporació gràcies al sol i el vent. Per això el producte es recull a l'estiu, entre juny i setembre.

Deixem enrere aquests espais i el nostre camí continua per un tram interior de geologia sorprenent, amb formacions rocoses que posen en marxa la pareidolia —fenomen de la ment pel qual percebem una imatge com una forma reconeixible— com el capell de ferro, cobert per una espessa vegetació.

PASTURES, CONREUS I PLATGES

Travessem un portell que marca els límits de la finca de Montgofra Nou, darrere el qual ens espera un breu tram de carretera. Aviat la senyalització ens desvia per un camí rural flanquejat per parets de pedra seca, i ens endinsem de ple en un paisatge agrari d'àmplies pastures i conreus delimitats per marges edificats amb aquesta tècnica constructiva, recentment declarada Patrimoni de la Humanitat per la Unesco.

És la forma més simple i sostenible de construcció rural: encaixar a la perfecció i sense argamassa la pedra esporgada dels camps, una per una, per tal de bastir elements que s'integren harmònicament en el paisatge de Menorca. Circulem en silenci mentre travessem finques on pasturen animals pacífics com la vaca menorquina, raça bovina que va arribar a l'illa amb els primers pobladors, amb la llet de la qual s'elabora el tradicional formatge maonès, amb denominació d'origen.

El camí s'apropa a la mar i contemplem platges somiades a les quals paga la pena apropar-se, com la bellíssima cala d'En Caldes, al nord —amb nombrosos endemismes botànics—, o les paradisiàques platja d'en Tortuga i cala Presili, separades per la punta homònima. Arenals verges sense construccions a la vista, sorra blanca banyada per aigües transparents amb fons d'arena i clapes de posidònia, ideals per practicar l'*snorkeling*.

Ja albirem el far. A mesura que ens apropem al cap de Favàritx el paisatge es torna rocós, inhòspit, agrest. També



D'Addaia al cap de Favàritx

Recorrem una part del tram 3 del Camí de Cavalls, un total de 10,3 km amb un desnivell de 65 m i sense cap dificultat.

Km 0: Iniciem la ruta al portell de fusta que hi ha al final del carrer de Fontanilles d'Addaia. Es pot aparcar el vehicle pels carrers de la urbanització.

Km 0,7: Després d'un tram interior en lleuger descens, el camí discorre

paral·lel al profund port d'Addaia.

Km 0,9: Travessem s'Hort des Lleó, zona de conreus que envolta un característic lloc o casa pagesa menorquina.

Km 1,8: Arribem a les salines d'Addaia i de Montgofra, zona humida freqüentada per les aus. El camí discorre paral·lel al torrent que les separa.

Km 3: Després de travessar una interessant

àrea geològica, obrim i tanquem el portell de Montgofra Nou i recorrem un tram de carretera.

Km 3,3: Agafem el desviament cap a l'esquerra, abandonant la carretera i seguint un camí flanquejat per parets de pedra seca.

Km 6,2: Passem per cala d'En Caldes, indret ric en endemismes vegetals.

Km 7,5: El camí torna cap a l'interior i desemboca

a la carretera del cap de Favàritx.

Km 8,1: Seguim la carretera del far, travessant un paisatge agrest i salvatge. A mà dreta contemplem, en aquest ordre, cala Tortuga i cala Presili.

Km 10,3: Arribem al cap de Favàritx, coronat pel far homònim. Una costa salvatge de penya-segats de pissarra negra.

▼ Característic portell menorquí, habitual al llarg del Camí de Cavalls. En aquest cas, es tracta del portell de Montgofra Nou. Foto: Marga Font.



canvia de color: apareix la negra pissarra que singularitza l'entorn, formant penya-segats obscurs colpejats per les onades. Abans d'arribar-hi trobem el Cós des Síndic, una bassa natural de gran importància ecològica que es forma a caprici de les tempestes o la pluja.

La torre del far, de 33 metres d'alçària, és blanca amb una banda negra que la recorre en espiral. Va ser projectada per l'enginyer Mauro Serret i inaugurada l'any 1922 per prevenir naufragis tan tràgics com el del vapor *Isaac Pereyre* el 1906, quan prestava el servei de correus entre Marsella i Algèria. La visió dels penya-segats i del mar obert, sense terra a la vista, hipnotitza i enamora. Alimenta el desig irrefrenable de circumval·lar tota l'illa. ◀

Text ★ Marga Font és periodista i escriptora, autora de diverses guies de viatge sobre les Balears i col·laboradora de revistes com *Descobrir* o *Sàpiens*.

El Museu de la Pesca al port de Palamós

INTERPRETAR I ENTENDRE LA PESCA MARÍTIMA

Cada dia, la llotja de Palamós acull compradors de tota la província i més enllà per participar en la subhasta del peix. L'estampa frenètica d'anar i venir de pescadors, peixaters, distribuïdors i transportistes que omplen el moll fa pensar que la pesca, a casa nostra, és un món viu i actiu que mereix ser conegut, comprès i valorat.

Des del seu naixement, el Museu de la Pesca ajuda a interpretar i entendre millor la complexitat de la pesca marítima, tot buscant la complicitat i la implicació dels visitants a partir del llaç que els uneix amb el consum del peix. Ubicat al bell mig del port de Palamós, al costat de la llotja, a peu de moll, destina 1.200 m² de la seva exposició permanent a presentar de manera monogràfica el passat, el present i el futur de la pesca i dels pescadors, una temàtica que l'ha fet únic a Catalunya i a tota la Mediterrània.

Els diferents àmbits ens condueixen per un món de peixos, d'espais de pesca, de professionals vinculats a la mar, de formes de vida avui desaparegudes, d'eines i d'estrís de captura, de tècniques, de coneixements, de records i de reflexions sobre com serà la pesca del futur si volem continuar menjant peix de proximitat i concebant els ports com a espais d'identitat marinera.

El Museu, però, va més enllà de les parets del Tinglado, l'edifici que acull l'exposició, i estén la seva missió i els seus objectius per mitjà d'equipaments i serveis escampats pel port palamosí. La voluntat és integrar i oferir una perspectiva tan àmplia com sigui possible de la pesca, els pescadors, el peix i la seva cuina a distints nivells d'interpretació, amb diferents discursos i usant tota mena de recursos.

Per exemple, els oficis a bord de les barques de pesca, per la naturalesa del treball aïllat i invisible, són molt desconeguts. Treballar a la mar, a moltes milles de terra, en condicions sovint dures, dificulta tenir-ne una imatge prou fidel, que, a vegades, és tergiversada. Per això, la *Gacela* i l'*Estrella Polar*, com a extensió surant del Museu de la Pesca, són l'espai adient per explicar les condicions i característiques del treball a bord en la pesca marítima. Les "barques del peix" permeten alhora explicar la riquesa tipològica de la construcció naval en fusta i el valor del patrimoni surant.

L'ESPAI DEL PEIX

L'Espai del Peix és l'equipament de referència per conèixer i tastar la producció pesquera dels nostres mars. Ubicat a sobre de la subhasta de la llotja palamosina, compleix una triple funció: centre d'interpretació de la pesca en clau de present, aula gastronòmica del peix i espai de degustació de la cuina marinera tradicional. Els protagonistes, en aquest cas, són els peixos de poc interès comercial, productes abundants i saborosos que gràcies a la seva promoció i valoració han d'ajudar el pescador a guanyar-se la vida pescant. Els milers de visitants que anualment participen en el programa d'activitats culturals de l'Espai del Peix queden sorpresos per la riquesa dels productes que cada dia es venen a la subhasta, així com per l'expertesa i l'habilitat culinària d'un col·lectiu de gent de mar que sap aprofitar peixos "sense preu" per elaborar plats succulents, nutritius i econòmics.

La missió de salvaguarda i difusió del patrimoni marítim del Museu de la Pesca deriva també en la documentació especialitzada i la recerca científica. Aquests són pilars fonamentals no només de la feina de conservació i coneixement dels fons i les col·leccions, sinó també de l'extens programa d'activitats dirigit a públics heterogenis, del turista a l'escolar, passant per l'especialitzat, el professional o el visitant ocasional. Per la seva banda, Documentare, el centre de documentació de la pesca i el mar, és el servei que gestiona aquest espai de coneixement a disposició de la ciutadania; està ubicat al mateix edifici de l'exposició permanent. Alhora, el Museu es connecta amb el món científic i acadèmic a través de la Càtedra d'Estudis Marítics, la plataforma creada amb la Universitat de Girona per promoure i difondre la recerca en l'àmbit del mar i la pesca. ■

Text i fotografies ★ Museu de la Pesca. Palamós



EL MUSEU
de la Pesca de Palamós ajuda a interpretar i entendre millor la complexitat de la pesca marítima.

Compromís i participació

El Museu de la Pesca és una institució compromesa amb el sector pesquer. Participa en projectes amb la Confraria de Pescadors de Palamós, amb l'Ajuntament i altres agents del territori per pensar i repensar la pesca en clau de futur, per assolir la sostenibilitat necessària, l'harmonia amb el medi, l'eficiència del sector, la millora de la comercialització i la valoració del producte local. I cal subratllar que, sovint, es tracta de projectes pioners a la Mediterrània, que preveuen escenaris i adopten mesures per aconseguir que la pesca tingui el futur que tothom desitja: que el pescador es pugui guanyar la vida dignament i que el peix de proximitat continui arribant a les nostres taules com un producte de qualitat i singularitat del nostre territori.



Fitxa tècnica

MUSEU DE LA PESCA

Adreça: Moll pesquer, s/n
Port de Palamós. 17230 Palamós

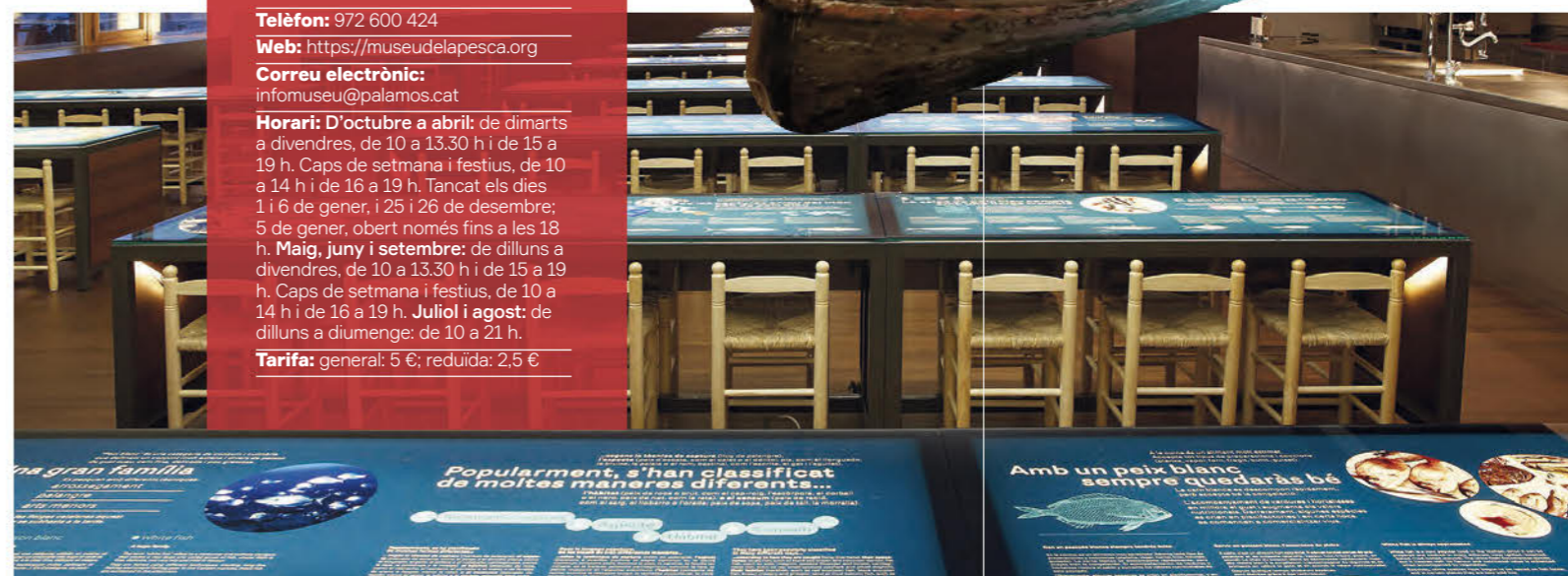
Telèfon: 972 600 424

Web: <https://museudelapesca.org>

Correu electrònic:
infomuseu@palamos.cat

Horari: D'octubre a abril: de dimarts a divendres, de 10 a 13.30 h i de 15 a 19 h. Caps de setmana i festius, de 10 a 14 h i de 16 a 19 h. Tancat els dies 1 i 6 de gener, i 25 i 26 de desembre; 5 de gener, obert només fins a les 18 h. **Maig, juny i setembre:** de dilluns a divendres, de 10 a 13.30 h i de 15 a 19 h. Caps de setmana i festius, de 10 a 14 h i de 16 a 19 h. **Juliol i agost:** de dilluns a diumenge: de 10 a 21 h.

Tarifa: general: 5 €; reduïda: 2,5 €



L'Espai Far de Vilanova i la Geltrú

UN MUSEU DEDICAT AL MAR AL FAR DE SANT CRISTÒFOL

L'Espai Far és un equipament museístic que compta amb tres espais d'exposició permanent: el Museu del Mar de Vilanova i la Geltrú, l'Espai Víctor Rojas i el Museu de Curiositats Marineres Roig Toqués. En aquest espai us emocionareu amb les històries de mariners i pescadors, descobrireu curiositats marineres, recuperareu antigues imatges de la platja vilanovina i també podreu gaudir de les vistes del Mediterrani des dels seus jardins.

Per **Mar Sánchez Hidalgo**

Inaugurat el mes de juliol del 2016, l'Espai Far neix amb la voluntat de conservar i difondre la història i el llegat mariners de Vilanova. La materialització de l'Espai Far és la culminació d'un desig de molts vilanovins i vilanovines de tenir un museu del mar a la ciutat. Constitueix una mostra de la riquesa i la diversitat del patrimoni mariner de Vilanova i la Geltrú, fruit de la seva història lligada al Mediterrani. En aquest sentit, acull, en un mateix recinte, dues col·leccions de llarg recorregut històric: la de l'Associació del Museu del Mar i la del Museu de Curiositats Marineres Roig Toqués.

EL MUSEU DEL MAR DE VILANOVA I LA GELTRÚ

El Museu del Mar de Vilanova i la Geltrú s'ha instal·lat a l'antic habitatge del torrer del far. En aquest espai els visitants poden conèixer la història de la Vilanova marinera al llarg de diferents àmbits: la platja, el comerç, la pesca, el port, l'any dels negats, el far i l'espai de recuperació oral "Un objecte, una història".

Les peces que formen part d'aquesta exposició permanent pertanyen majoritàriament a la col·lecció que l'Associació del Museu del Mar ha anat creant durant els darrers 40 anys, fruit de donacions de persones i entitats del barri de Mar.

ESPAI VÍCTOR ROJAS

A l'Espai Far també hi ha exposat el bot de salvament centenari *Víctor Rojas*, un vaixell de tipus *beehing peak*, insumergible i autoregrecable, construït l'any 1916 a Barcelona per Miquel Corbeto. És un dels tres únics bots de salvament que, avui dia, es conserven a Catalunya.

El nom del bot fa referència al porto-riqueny Víctor Rojas (1832-1888), un pescador de la localitat d'Arecibo que destacà pel seu coratge: va arribar a rescatar més de 200 naufragats al llarg de la seva vida, motiu pel qual va rebre nombroses condecoracions de diferents països europeus.

MUSEU DE CURIOSITATS MARINERES ROIG TOQUÉS

Aquest espai reproduceix l'antic Museu de Curiositats Marineres Roig Toqués que creà el vilanoví Francesc Roig Toqués en el que, en un primer moment, era el seu habitatge: Mas Carolina.

En aquest espai els visitants poden trobar prop d'un miler d'objectes curiosos que Roig Toqués anà atresorar durant tota la seva vida —peixos naturalitzats, mascarons de proa, una col·lecció de pots de sorra de tot el món, models navals, un esquelet de balena...— i que estan exposats respectant l'aspecte del museu original.

També s'hi fa un homenatge a la carpa *Juanita*, a la qual Roig Toqués ensenyà a beure en porró i menjar d'una cullereta, i que arribà a ser coneguda internacionalment per aquestes habilitats. Televisions i premsa de diferents països es van fer ressò d'aquest fenomen i fins i tot els visitants li enviaven postals.

MÉS PATRIMONI

El patrimoni mariner de la ciutat, però, va molt més enllà de les col·leccions que formen part de l'Espai Far. Així, esdevé també un punt de partida i difusió per descobrir altres elements del llegat mariner vilanoví que s'estenen per tota la façana marítima: el port i la llotja, l'edifici del Pòsit, el jaciment arqueològic de Darró, les ermites, etc.

Des del Museu s'organitzen activitats infantils i familiars cada mes per apropar el món del mar als més petits. També s'hi fan activitats escolars, així com visites i itineraris per la façana marítima i el port per donar a conèixer el vessant més mariner de Vilanova i la Geltrú. ■

Text ★ Mar Sánchez Hidalgo és responsable de l'Espai Far. Ajuntament de Vilanova i la Geltrú.

L'ESPAI MUSEÍSTIC

de Vilanova i la Geltrú dedicat al mar, està ubicat a l'antic habitatge del torrer del far.



Un objecte, una història

Un dels àmbits del Museu del Mar està dedicat al projecte "Un objecte, una història", en què es recupera i es posa en valor la memòria oral de la gent de mar, vinculada en aquest cas a objectes tradicionals de la vida marinera. Es tracta d'objectes actualment en desús, que cobren vida de nou amb les experiències d'aquells que els van utilitzar. A la vegada, aquests relats ens ajuden a

construir una història que no acostumem a trobar als llibres: el testimoni de la gent del barri i de la seva vida quotidiana al mar i a la platja.

Atès que és un àmbit del museu de caràcter temporal, la implementació d'aquest projecte permet conèixer noves peces que, generalment, es troben a les reserves, així com introduir la memòria oral al museu com un element més per protegir i difondre.



Fitxa tècnica

MUSEU

Adreça: Pujada del Far de Sant Cristòfol, 2. Vilanova i la Geltrú

Telèfon: 600 509 223

Web: www.espaifarvng.cat

Correu electrònic: espaifar@vilanova.cat

Horari: Del 15 de juny al 14 de setembre: de dimarts a diumenge, de 10 a 13 h i de 17 a 20 h. Del 15 de setembre al 14 de març: de dimecres a divendres, de 10 a 13 h. Dissabtes i diumenges, de 10 a 14 h, i dissabtes tarda, de 16 a 18 h. Del 15 de març al 14 de juny: de dimecres a diumenge, de 10 a 14 h. Divendres, dissabtes i diumenges, de 17 a 19 h.

Tarifa: Entrada general, 4 €. Entrada reduïda, 2 €.

Accessibilitat discapacitats: Sí
Serveis: visites guiades, itineraris, tallers, etc.

L'obra d'art

Barques de pesca



El pintor Joan Llaveries i Labró, nascut a Vilanova i la Geltrú l'any 1865, era molt afeccionat a la mar i a la navegació i disposava d'una barca de vela amb la qual havia recorregut tot el litoral català.

Aquests coneixements nàutics es fan palesos en

el detall i la minuciositat que s'observen en les seves marines.

En aquest oli sobre tela, anomenat *Barques de pesca* (1887), presenta un mar en calma amb llaguts fondejats al port de Barcelona i un grup de pescadors asseguts a la coberta de l'embarcació.

A través de les graduacions de color de l'aigua, la llum i la silueta de la muntanya de Montjuïc, l'autor aconseguix donar profunditat a l'obra. Posteriorment, s'especialitzaria en l'aquarel·la i també en el dibuix humorístic, publicant en revistes com *¡Cu-Cut!* i *En Patufet*.

el LLI-BRE

EL ÚLTIMO VIAJE DEL AMIRAL DE KERSAINT

Josep Maria Castellví i Viladegut
Ed. L'Autor, 2019

Durant la Primera Guerra Mundial el vapor francès *Amiral de Kersaint* va ser enfonsat per un submarí alemany U-64 al golf de Sant Jordi, al sud-est de la desembocadura del riu Ebre. Cent anys després de l'enfonsament, el derelict, que es troba a una profunditat de 65 metres, ha estat explorat i se n'ha pogut reconstruir la convulsa història. Aquest llibre de l'escriptor i submarinista Josep Maria Castellví i Viladegut, publicat aquest any en castellà i en francès, en recull tot el procés de recerca i exploració.

També TV3 va tractar el tema dins el programa *Sense ficció*, amb un documental titulat *Lo Vinater*.



PEPITO I BARCELONA

A l'entrada del museu militar de Viena (Heeresgeschichtliches Museum), al pati exterior, hi ha una impressionant mostra de peces d'artilleria. A la banda dreta,



gairebé al final, hi trobem un obús de sis polzades, de bronze refós, petit, similar a molts altres. Si el mireu de prop hi veureu algunes coses sorprenents: té gravat un nom familiar, "Pepito", i un altre nom encara més familiar, "Barcelona". Es tracta d'una peça del 1803, amb tota probabilitat de la Mestrança d'Artilleria de les Drassanes Reials de Barcelona (creada el 1802). Podria ser una peça arrabassada pels francesos durant l'ocupació i que va acabar en un camp de batalla capturada per les tropes austríaques. Al museu és

un trofeu més, però per a nosaltres és com trobar inesperadament un país en terra estrangera. ⚓

TORTUGUES A CASTELDEFELS

A principis del mes d'octubre passat, a la platja de Castelldefels van néixer un centenar de tortugues babaues (*Caretta caretta*). Unes quantes van ser traslladades a la Fundació CRAM per estudiar-les genèticament i fer-ne un seguiment de l'estat de salut. La temporada passada se'n van localitzar niu a Mataró, Premià de Mar i Cambrils. ⚓



50 ANYS D'ADIN

El mes d'octubre passat, i en el marc del Saló Nàutic Internacional de Barcelona, va tenir lloc la celebració dels 50 anys

CURIOSITATS SALADES



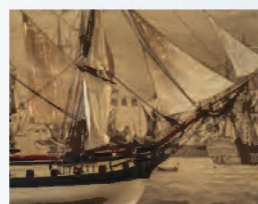
d'ADIN (Associació d'Empresaris d'Indústria, Comerç i Serveis Nàutics), on es va presentar un llibre commemoratiu de la història de l'entitat. En el mateix acte es van atorgar els tradicionals Premis a la Innovació d'ADIN, en què va resultar guanyadora l'empresa Kai Cycles amb una curiosa i ecològica llanxa de pedals. ⚓

BENETEAU BOAT CLUB

El Beneteau Boat Club ofereix una interessant opció als seus associats: accedir a diversos vaixells de vela i motor nous en diferents ports del Mediterrani. Els socis només hauran de reservar data, model d'embarcació i port de partida a través d'una app, i així s'estalviaran les despeses de manteniment. Les primeres bases del club a Catalunya seran a Barcelona i a Cambrils. ⚓

AGENDA DE L'MMB de gener a abril de 2020

EXPOSICIONS PERMANENTS Catalunya mar enllà



Viatge a través de tres segles d'història de la marina catalana, des dels temps de la navegació en veler fins als anys de desenvolupament de la nàutica a motor, que van

marcar una revolució comercial, vivencial i tecnològica en la navegació a Catalunya.

Lloc: *Naus de les Drassanes*. MMB

Les Sorres X

La barca *Sorres X* és una petita embarcació de cabo-



tatge de la segona meitat del segle *xiv* localitzada a la desembocadura del riu Llobregat durant les obres de construcció del Canal Olímpic de Castelldefels, al Baix Llobregat, i que ara s'exposa al públic.

Lloc: *Naus de les Drassanes*. MMB

Drassanes i galeries

Exposició per donar a conèixer la relació de Barcelona amb la mar en l'època d'esplendor de les galeries 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 seves històries 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

Objectes insòlits: Art a les finances

Accés gratuït

La mostra presenta factures històriques que custodia l'Arxiu del Museu d'interès per la seva estètica i singularitat. Permet conèixer peces curioses de la col·lecció de l'MMB que rarament es mostren al públic.

Lloc: *Vestíbul MMB*

EXPOSICIONS TEMPORALS

Josep Coté, fotògraf a bord

Fins al 13 d'abril de 2020
Accés gratuït

Exposició fotogràfica de Josep Coté, músic i fotògraf del paquebot *Marqués de Comillas* durant els anys de



la postguerra. La mostra exposa la col·lecció de Josep Coté que l'MMB va rebre en donació el 2018.

Lloc: *Botigues de la Generalitat*

Arquitectes arran d'aigua

Fins al 12 de gener de 2020

Aquesta mostra recull una selecció d'obres d'arquitectura europees, escollides i valorades per experts internacionals, situades arran d'aigua i que estableixen un nou vincle amb la ciutat. A través d'un seguit de maquetes i material audiovisual

es narren les històries particulars d'aquestes arquitectures, construint nous llocs de relació amb l'aigua. Organitzada per Arquitectes per l'Arquitectura i la Fundació Mies van der Rohe, amb la col·laboració de l'MMB.

Lloc: *Espai Mirador*



Cants de sirena

Fins al setembre del 2020

Exposició sobre les manifestacions culturals generades al llarg del temps per la humanitat davant la por i la fascinació provocada pel mar: creences, mites, contes, éssers fantàstics... Comissariada per l'antropòleg Eliseu Carbonell.

Lloc: *Naus de les Drassanes*. MMB



AVISOS PER A NAVEGANTS

ESTRATÈGIA MARÍTIMA DE CATALUNYA

El mes de juny passat es va presentar, al Museu Marítim de Barcelona l'Estratègia Marítima de Catalunya 2030. Es tracta d'una eina de la Generalitat de Catalunya que vol posar les bases per a una política marítima pròpia; l'organisme responsable de donar-li vida és el Consell Català de Cogestió Marítima.

L'objectiu és donar resposta als reptes de desenvolupar l'economia blava de manera sostenible i harmònica, amb quatre eixos de treball fonamentals: desenvolupament sostenible, integrat i harmònic de l'Economia Blava; ecosistemes marins resilient i plenament funcionals; millora de la qualitat de vida dels ciutadans, i un marc de governança innovador que doni impuls a l'Estratègia i en garanteixi l'operativitat.

BASE MINI FNOB

L'FNOB (Fundació Navegació Oceànica de Barcelona) i Base Mini Barcelona han firmat un conveni per constituir Base Mini FNOB, amb l'objectiu de contribuir al desenvolupament esportiu, formatiu i de divulgació de la vela oceànica, així com

de consolidar la ciutat de Barcelona com a referent internacional en aquesta modalitat.

Els vaixells de la classe Mini 6.50 estan especialment concebuts per fer regates d'altura. Els últims tres anys aquesta classe de regates han registrat un augment considerable de participants i s'han convertit en un primer esglaó per als navegants oceànics.



EL LLEGAT D'ALBERT CAMPANERA

Albert Campanera Rovira, fotògraf, periodista especialitzat en marina i cofundador del Centre d'Estudis Aeris i Navals, va morir el mes de juny passat. Va ser autor de diversos llibres i durant més de 20 anys va col·laborar amb el Museu Marítim, sempre al servei de la cultura marítima. L'any 2006 va rebre el Premi Nacional Virgen del Carmen. El seu fons documental, consistent en



una completa col·lecció bibliogràfica de temàtica naval i en una col·lecció fotogràfica sobre vaixells militars, ha estat llegat al Museu Marítim de Barcelona.

SALÓ NAUTIC DE BARCELONA

La 58a edició del Saló Nàutic de Barcelona, que es va celebrar el mes d'octubre passat, va reunir al Moll de la Fusta, al Moll d'Espanya i al Port Vell més de 300 expositors i unes 70 embarcacions.

Es va caracteritzar per l'èmfasi que va fer en la conservació del medi ambient i la conscienciació mediambiental, amb nombroses embarcacions elèctriques o híbrides i d'altres de construïdes amb materials de fàcil reciclatge. També va haver-hi conferències i xerrades sobre el tema.

NAUTIC TECH 2019

El projecte La Bella Verde, consistent en una flota de catamarans solars que, a més, recullen residus marítics mentre naveguen, va guanyar la segona edició del Nautic Tech International Investment Forum. Es tracta d'una competició de start-ups celebrada en el marc de la darrera edició del Saló Nàutic de Barcelona i centrada en la sostenibilitat. Els finalistes van ser GPA Seaboats, amb una boia que recull microplàstics; Shoreview, una app que proporciona informació real de la línia de la costa; Investigación y Desarrollo Naval, amb un sistema anticorrosiu per als cascos dels vaixells, i Triton Submarines, que fabrica petits submarins adreçats al gran públic.

EMBARCACIONS ELÈCTRIQUES

La nàutica Volta Yacht, ubicada a Port Ginesta, està especialitzada en embarcacions elèctriques, híbrides i solars. Al Saló Nàutic de Barcelona va mostrar tres nous models 100% elèctrics: la llanxa oberta Elex 88000, de X Shore; la semi-rígid Zen Pro580, de Naiwatt, i la moto d'aigua Narke GT45, d'Electrojet.



La xifra 200

Festes de la gent del mar

A Catalunya hi ha més de 200 festes populars relacionades amb el mar: processons marineres, trobades de vela llatina, aplecs en ermites de tradició marinera, escenificacions de l'arribada amb vaixell dels Reis Màgics d'Orient, balls i danses

d'origen pescador, recreacions històriques, fires gastronòmiques de productes del mar o festivals de cançons marineres. El llibre *Calendari de festes del mar*, de Manel Carrera i Escudé, fa un recull de totes les festes del mar del país. Hi trobem ressenyes de cada una

d'aquestes festes, en què se n'explica l'origen, la història i el ritu central que hi opera. És el quart volum de la col·lecció "Els Llibres de les Festes", impulsada pel portal d'internet festes.org, i ha estat finançat per una campanya de micro-mecenatge.



El planetari familiar

Primer diumenge de cada mes. Activitat per a famílies amb nenes i nens a partir de 3 anys.



Si voleu conèixer les constel·lacions més importants, els planetes més brillants i com la gent de mar s'ha fixat en

el cel per anar d'un port a l'altre en vaixell, us esperem al planetari digital del Museu en aquestes sessions familiars. Els efectes digitals us conduiran al cel!

Exploradors de galeres
Segon diumenge de cada mes. Activitat per a famílies amb nenes i nens a partir de 5 anys.

L'arqueòleg i explorador Francesc Jones, net del conegut Indiana Jones, arriba al Museu Marítim de Barcelona amb

l'encàrrec de fer una investigació sobre com era la vida a les galeres. El seu desconeixement pels temes de mar fa que necessiti comptar amb la col·laboració d'un bon grapat de ments inquietes i eixerides en aquesta missió.

Monstres i sirenes
Tercer diumenge de cada mes. Activitat per a famílies amb nenes i nens a partir de 4 anys.
Sirenes, tritons, krakens... Vols endin-

sar-te en aquest univers de criatures fantàstiques sorgit de la imaginació dels mariners?

Viatge al fons del mar en batiscaf
Quart diumenge de cada mes. Activitat per a famílies amb nenes i nens a partir de 3 anys.

Per conèixer el fons del mar sense mullar-se, res millor que fer un viatge en batiscaf. Amb un conte com a fil conductor, se simularà una lenta davallada a



l'aigua en un batiscaf per anar veient els diferents animals que viuen en aquest hàbitat: tortugues, dofins, sardines, eriçons... Així doncs, agafeu-vos fort, que comença el viatge!

ACTIVITATS ACCESSIBLES

Visita comentada a l'exposició L'art de les finances

29 de febrer, a les 10 h.

Activitat per a persones amb discapacitat visual.

Activitat gratuïta. Inscripció prèvia. T. 93 342 99 29 / reserves@mmb.cat

Mostrarem documents de factures històriques, que van molt més enllà de la constància de mercaderies lliurades

o els serveis prestats a la institució. També us mostrarem on descansa la memòria de l'MMB. La visita inclou reproduccions en relleu i informació en Braille.

Visita comentada a l'exposició Cants de Sirena

25 d'abril, a les 10 h.

Activitat per a persones amb discapacitat visual.

Activitat gratuïta. Inscripció prèvia. T. 93 342 99 29 / reserves@mmb.cat

en vaixell cap als temors i fascinations que ha despertat la mar al llarg del temps i les cultures; coneixerem éssers fantàstics, tabús, fórmules màgiques i manifestacions de religiositat a través de les seves representacions populars, la literatura i les cançons que han arribat fins a nosaltres.

ITINERARIS

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.

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, descobrirem què hi ha més enllà del Port Vell.

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.


Informació: www.mmb.cat





EN XARXA

APPS

Nusos mariners
Per a cada necessitat hi ha una varietat de nus. Les apps Knots 3D i Useful knots mostren com fer, pas a pas, més de 100 nusos diferents. Ambdues són aptes tant per a iOS com per a Android i tenen una versió gratuïta i una altra, més completa, de pagament. 



SOS XARXES FANTASMA

En ocasions els pescadors, ja siguin professionals o esportius, poden perdre els seus arts de pesca i això té importants efectes sobre les espècies marines, a més de ser un problema per a la conservació dels ecosistemes marins. Des de la FECDAS (Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques), amb la col·laboració de la Universitat de Barcelona, s'ha iniciat una campanya per localitzar tots els arts de pesca perduts (APP) de la costa catalana, en el marc d'un projecte impulsat pel Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya. L'objectiu és fer un mapa de localitats amb presència de xarxes fantasma i valorar-ne l'impacte en l'ecosistema per procedir després a la seva retirada. Qualsevol persona que trobi un art de pesca perdut, també anomenat *xarxa fantasma*, pot informar-ne al web www.fecdas.cat. 



AGENDA NAÚTICA de gener a abril del 2020

Christmas Race
Del 18 al 22 de desembre



44a edició de la tradicional regata internacional per classes olímpiques a Palamós, organitzada pel CN Costa Brava i pel CV Palamós.

Festa de Reis
5 de gener

Tothom sap que els Reis Màgics d'Orient viatgen en camell, però a alguns pobles costaners arriben per mar. És el cas de Llafranc, on els duu un pailebot i són rebuts amb un castell de focs i molts nens amb fanalets encesos. Altres localitats on acostumen a arribar en vaixell són Sant Feliu de Guíxols, Lloret de Mar, Roses, l'Escala, Cambrils, Barcelona, Badalona, Tarragona, Palamós o Salou.

Fira Vaixell Ocasí
Mes d'abril

A la zona portuària de la Marina d'Empuriabrava se celebra aquesta important fira de segona mà on s'exposen motos aquàtiques, pneumàtiques, llanxes motores o velers. Més informació a www.firavaixell.com.

Aplec de la Cisa
1 de maig

Cada primer de maig l'Aplec de la Cisa, a Premià de Mar, congrega milers de persones per venerar aquesta verge que, tra-



dicionalment, ha protegit mariners i pescadors, com ho testimonia la impressionant col·lecció d'exvots de temes mariners donats per la gent de mar. S'hi celebren diverses activitats al llarg del dia.

Inicia't
Del 24 al 28 d'abril

L'objectiu d'aquesta fira, que se celebra al port de Badalona, és mostrar els diferents oficis relacionats amb el món del mar, així com les activitats d'oci nàutic. Més informació a <https://iniciatbadalona.com>.



Fira Marítima Costa Daurada
Del 8 al 10 de maig

El CN Cambrils organitza aquesta fira amb tota mena d'activitats relacionades amb el món del mar: regates, xerrades, cursos o demostracions per a públics de totes les edats. Més informació al 977 360 531.

Fira de la Mar de Calafell
Principis de juny

Aquesta fira, que se celebra als voltants de l'antiga Confraria de Pescadors, al passeig Marítim, és un

SOTA L'AIGUA

CAMPIONAT D'ESPANYA DE FOTOGRAFIA I VÍDEO - ESTARTIT 2019

Entre el 9 i 13 d'octubre va tenir lloc a l'Estartit el Campionat d'Espanya de Fotografia (NAFO-SUB) i Vídeo Submarí (CEVISUB), organitzat per les federacions de submarinisme catalana i espanyola.

Els 34 equips (immersió en parella) de les 11 comunitats autònomes

participants van fer quatre immersions, tant en modalitat de fotografia com de vídeo.

Els guanyadors del NAFOSUB 2019 van ser Rafael Fernández Esteban i Montserrat Vega, de la Federació de Castella i Lleó, mentre que en vídeo submarí els guanyadors van ser Jorge J.

Candán (campió del món 2019) i Juan Cuetos, de la Federació Galega, amb el vídeo *Distopía*. Per equips van quedar en primer lloc els representants de la Federació de Castella i Lleó i de Galícia, respectivament.



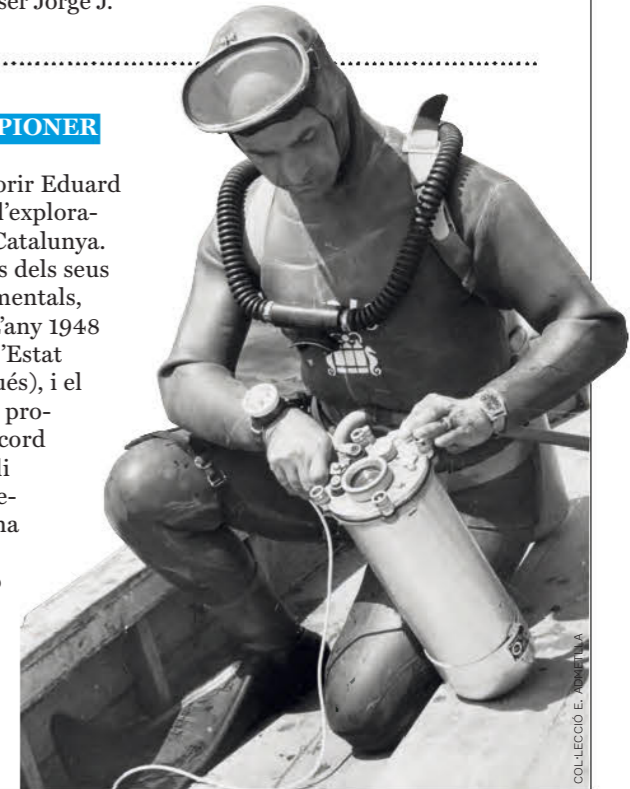
CAMPIONAT D'ESPANYA FOTOSUB APNEA - MATARÓ

Del 26 al 29 de setembre les federacions catalana i espanyola d'activitats subaquàtiques van organitzar a Mataró el XXIX Campionat d'Espanya de Caça Fotosub Apnea. La competició té com a objectiu la captura fotogràfica, durant cinc hores, del màxim nombre d'espècies de peixos vius a pulmó lliure.

Van participar-hi 26 fotògrafs de vuit federacions autonòmiques, entre els quals es va imposar Juan Antonio Carballo Díaz, de la Federació Canària, amb 59 espècies validades. En categoria femenina va guanyar María Belén Caro Torti, també de la Federació Canària.

EDUARD ADMETLLA, EL PIONER

El mes d'octubre passat va morir Eduard Admetlla, un dels pioners de l'exploració i divulgació submarina a Catalunya. Deixa un valuós llegat a través dels seus reportatges fotogràfics, documentals, conferències i publicacions. L'any 1948 va fer la primera immersió a l'Estat espanyol, a Portlligat (Cadaqués), i el 1957 va assolir a Cartagena la profunditat de 100 metres, un rècord mundial que va tenir un ampli ressò internacional. Va ser president de la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques i soci fundador del primer club de submarinisme a Catalunya i a l'Estat espanyol, el Centre de Recuperació i Investigacions Submarines (CRIS).



COL·LECCIÓ E. ADMETLLA

de Palamós, a la del Peix Blau i al mateix Museu. Per a més informació: <https://museudelapesca.org>.



SALONS NAÚTICS

Miami Yacht Show (EUA)
13-17 de febrer

Mediterranean Yacht Show (Nàuplia, Grècia)
2-6 de juny

Japan International Boat Show (Yokohama)
5-8 de maig

Moscow Boat Show (Rússia)
5-9 de maig

Dubai International Boat Show
10-14 de maig

Singapore Yacht Show
19-22 de maig

Palm Beach Int Boat Show (EUA)
25-27 de maig

Hamburg Ancora Yacht-festival (Alemanya)
5-7 de juny

LA RECEPTE DEL NORAI

Bacallà amb romesco



INGREDIENTS

- 1 kg de llom de bacallà dessalat
- 800 g de tomàquets madurs
- 4 grans d'all
- 1 bitxo
- 300 ml d'oli d'oliva verge extra

Per al romesco:

- 3 tomàquets madurs
- 1 cabeça d'all
- 50 g d'ametlles crues
- 25 g d'avellanes crues
- 5 nyores
- 1 llesca de pa de pagès
- Oli d'oliva verge extra
- Fumet vermell de peix
- Vinagre blanc
- Sal
- Pebre negre

PREPARACIÓ

- 1 Poseu l'oli en un cassó i confiteu-hi els grans d'all laminats i el bitxo a foc suau.
- 2 Per al romesco: poseu els tomàquets, els grans d'all, la fruita seca, les nyores i el pa en una safata i escaliveu-ho al forn.
- 3 Peleu el tomàquet i els grans d'all escalivats, poseu-los en un bol amb les avellanes, les ametlles, el pa, l'oli, el vinagre, la sal i el pebre negre; tritureu-ho amb la batedora i mulleu-ho amb el fumet.
- 4 Coeu el bacallà en aquesta salsa. Poseu-lo al plat i cobriu-lo amb el romesco. Amaniu-lo amb l'oli d'all confitat i serviu-lo ben calent.

El bacallà, un peix amb molta tradició

Tot i que el bacallà no es pesca a la Mediterrània, és un peix amb una llarga tradició culinària als Països Catalans. Es tracta d'un peix que va arribar pels Pirineus a través del País Basc i també per Portugal. Encara que és difícil establir amb exactitud quan es va començar a utilitzar en la cuina catalana, existeixen escrits del segle XVI en què ja és present.

Des d'un principi, el bacallà arribava assecat i

salat, una de les formes més antigues i tradicionals de conservació, i encara avui és una manera molt comuna de trobar-lo en botigues, places i mercats. Des de ben antic, aquest tipus de conservació i comercialització del bacallà va facilitar-ne la popularització i també va ser una de les maneres de poder abastir de peix les terres d'interior. Si-gui com sigui, el bacallà és ja un element important de la gastronomia catalana, amb

especial protagonisme durant la Quaresma.

PEIX BLAU O BLANC?

El bacallà comú o de l'Atlàntic viu en mars freds del nord i és apreciat per la seva carn i per l'oli del seu fetge. Per les característiques que té, el bacallà s'hauria de considerar un peix blanc, però precisament pel fet que als Països Catalans se sol menjar assecat i salat, cosa que fa que perdi molta aigua

i n'augmenti la quantitat relativa de greix, nutricionalment s'acostuma a considerar un peix blau.

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



ABSTRACTS

Castellano

Argos

Montserrat Granollers Sardà
Págs. 6-7

El Patapum, una barca de paseo y de disfrute en familia

Presentamos una barca de madera construida en Llançà, en 1931, por encargo de Lluís Cabré Ycart, agente de aduanas de Portbou, para utilizarla con la familia. Ha sido restaurada y recuperada en el astillero del Museo Marítimo de Barcelona y forma parte de la colección de embarcaciones en el agua del Museo.



Ojo de buey

Arantza Diez
Págs. 8-15

Embarcaciones abandonadas, tripulaciones en el limbo

El abandono de buques de carga o de pesca por parte de los armadores suele tener una causa: la falta de dinero para hacer frente a los gastos que supone mantener la embarcación. Los grandes afectados, siempre, son los tripulantes, marinos que quedan desamparados en un país que no es el suyo, sin cobrar y conscientes de que, si se van del barco, pierden sus derechos laborales y el salario. Arantza Diez nos lo explica en este reportaje, en el que también habla con el fotoperiodista Matías Cos-



ta sobre su proyecto *Cargo* acerca de las tripulaciones de la flota pesquera de la antigua Unión Soviética, que quedaron abandonadas a su suerte. ➔

Garbí

Federación Catalana de Vela
Págs. 16-19

Vela Inclusiva, vela para todos

Reportaje sobre la Vela Inclusiva, una práctica deportiva integradora pensada para personas con discapacidad. Como explican desde la Federación, Vela Inclusiva es una actitud hacia la vida y el deporte que llena de bienestar a todas aquellas personas que la practican.



As de guía

Dossier: El puerto industrial de Barcelona, 150 años de historia
Págs. 20-35

El puerto industrial de Barcelona

Enric Garcia



Cuando miramos, desde la cima de Montjuic, el Puerto de Barcelona, podríamos pensar que todo esto siempre ha estado ahí, como la misma montaña. Pero nada más lejos de la realidad. Bajo el cemento hay una playa primitiva que hubo que domesticar. Los últimos 150 años han sido el período más dinámico y exitoso de este proceso. Aquí os presentamos su historia.

Entrevista a Mercè Conesa, presidenta del Puerto de Barcelona

Laura Bayo

Industria y puerto. Una zona industrial portuaria con una larga historia

Joan Alemany

El de Barcelona es, desde hace más de un siglo y medio, un puerto al servicio de la industria. Y sus edificios e instalaciones conforman un paisaje industrial que se ha mantenido en la misma área desde el nacimiento de las primeras factorías dependientes de las máquinas de vapor, en la década de 1830.



El puerto insólito

Xavier Theros

A pesar de que Barcelona es una ciudad abierta al mar, su puerto siempre ha sido un gran desconocido, y a menudo se ha dicho que los barceloneses viven de espaldas a él y al mar, que sus paisajes y sus historias no les interesan mucho. Para subsanar esta carencia, proponemos un paseo por la marina histórica de la ciudad.



Rumbo al pasado

Javier Moreno Rico

Págs. 36-41

La Facultad de Náutica de Barcelona: 250 años formando a marinos mercantes

El comercio colonial fue uno de los factores que posibilitó la modernización de Cataluña a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. Historiadores de prestigio como Pierre Vilar y Carlos Martínez Shaw así lo han puesto de manifiesto. Nos lo explica Javier Moreno Rico, investigador especialista en historia social y cultura de la marina civil. ↗

Los tesoros del Museo

Vicente García-Delgado

Págs. 42-45

La vela del laúd Lola

Nadie discute que el laúd Lola tiene un gran valor patrimonial y que es uno de los tesoros del Museo. Lo que quizá sorprende es el valor que para nosotros

posee uno de sus elementos, que es funcional y simbólico a la vez: la vela latina, otra joya del Museo Marítimo de Barcelona. En este artículo, el especialista Vicente García-Delgado nos explica el proceso de fabricación de la nueva vela latina de esta embarcación.



Entrevista

Jordi Garriga

Págs. 46-51

Tomàs Molina, de popular meteorólogo a navegante desconocido

El popular meteorólogo de TV3 nos habla en esta entrevista de su experiencia como navegante y como meteorólogo de regatas. También nos relata cómo el cambio climático está ya afectando a las condiciones atmosféricas en la zona del Mediterráneo y, en general, de los avances en la ciencia de la predicción meteorológica.



Mares lejanos

Arantza Diez

Págs. 52-55

Portsmouth Historic Dockyard



Nuestro viaje a los astilleros históricos de la ciudad inglesa de Portsmouth nos permite hablar de la Marina británica. Y es que este lugar forma un recinto museístico que conserva auténticas joyas, como el HMS Victory o el HMS Warrior.

Además, el National Museum of the Royal Navy nos permite conocer la herencia naval de la Armada real británica.



Lobos de mar

Víctor Farradellas

Págs. 56-59

Sinibald Mas, maestro de navegantes

Marina y docencia: estos fueron los dos pilares que rigieron la vida de Sinibald Mas, un

hijo ilustre de la población costera de Torredembarra, que fundó la Escuela Náutica de Barcelona y la convirtió en un centro de referencia en todo el Estado. Víctor Farradellas nos descubre los secretos de la vida apasionante de un auténtico hombre de mar.

Levando anclas

Marga Font

Págs. 60-63

Un camino para descubrir Menorca

El Camí de Cavalls, un sendero que circunvala Menorca, es un patrimonio colectivo que forma parte de la identidad de la isla. Acompañados por la periodista y especialista en guías de viaje Marga Font, recorreremos un tramo de este camino que atraviesa un mosaico de paisajes: el puerto de Addaya, las antiguas salinas, cultivos y pastos con muros de piedra seca, playas vírgenes y el salvaje cabo de Favàritx. ↙



English

Argos

Montserrat Granollers Sardà
Pages 6-7

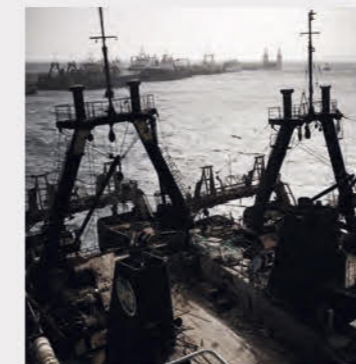
The Patapum, a family boat for travel and pleasure

We would like to show you a wooden boat made in Llançà in 1931, commissioned by Lluís Cabré Ycart, a customs officer in Portbou, for the use of his family. It has been restored and recovered in the MMB boat-yards and forms part of the Museum's collection of pleasure craft on the water. ↗



Porthole

Arantza Diez
Pages 8-15



Abandoned ships, crews in limbo

When cargo ships or fishing boats are abandoned by their owners, it is usually because they cannot afford to pay the costs associated with maintenance of the vessel. Those worst affected in these cases are always the crew, sailors who find themselves lost in a strange country, without pay and knowing that leaving the ship will cost them their working rights and the salary owed them. Arantza Diez explains the details in this report, where she also talks

with the photojournalist Matias Costa about his Cargo project, which deals with the crews of the fishing fleet of the former Soviet Union, who were simply abandoned to their fate.

Garbí

The Catalan Sailing Federation
Pages 16-19



Inclusive sailing, sailing for everyone

A report about Inclusive Sailing, a sporting activity designed for the disabled. As the Federation explains, Inclusive Sailing is an attitude towards life and sport that offers all those who take part enormous satisfaction.

Bowline

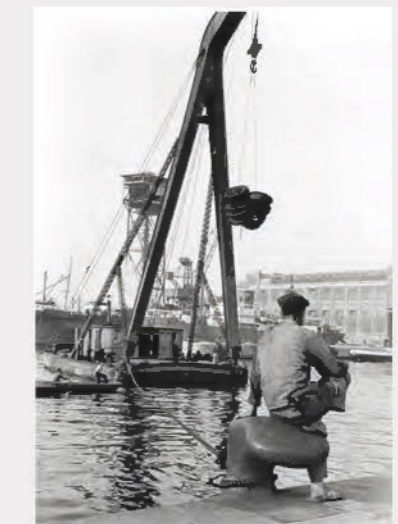
Dossier Barcelona's industrial port, 150 years of history

Pages 20-35

The Industrial Port of Barcelona

Enric Garcia

When we look out from the top of Montjuïc over the port of Barcelona, it is easy to think that the port has always been



La red de museos

Págs. 64-67

El Museo de la Pesca, en el puerto de Palamós

Museo de la Pesca de Palamós

Desde su nacimiento, el Museo de la Pesca palamosino ayuda a interpretar y entender mejor la complejidad de la pesca marítima, buscando la complicidad y la implicación de los visitantes. ↗

El Espai Far de Vilanova i la Geltrú

Mar Sánchez Hidalgo



Presentamos un equipamiento que cuenta con tres espacios de exposición: el Museo del Mar de Vilanova i la Geltrú, el Espacio Víctor Rojas y el Museo de Curiosidades Maríneas Roig Toqués. El conjunto permite conocer historias de marineros y pescadores, descubrir curiosidades y recuperar antiguas imágenes de la playa de Vilanova.



Rosa de los vientos

Redacción Argo
Págs. 68-73

Sección con curiosidades, noticias, gadgets y recursos

de interés; recomendaciones de libros, películas, lugares y actividades para navegantes y amantes del mar.
Agenda marítima.

Del mar a la mesa



Redacción Argo
Pág. 74

Bacalao con romesco

Receta para elaborar un plato que ya es todo un clásico elaborado por el Norai Raval, el restaurante del Museo Marítimo de Barcelona.

there, like the mountain itself. Nothing could be further from the truth. Underneath the cement lies a primitive beach that had to be tamed. The last 150 years have been the most dynamic and successful part of this process. We present the history of this period.

Interview with Mercè Conesa, President of the Port of Barcelona.

Laura Bayo

Industry and port. An industrial port with a long history

Joan Alemany



The port of Barcelona has served the needs of industry for over 150 years. It is also home to a number of buildings and facilities that create an industrial landscape that has been a constant feature of the zone since the establishment of the earliest factories in the 1830s, when the first steam powered machines were installed.

The unusual port
Xavier Theros

Despite being a city open to the sea, the port of Barcelona has been virtually ignored. It was often said that the people of Barcelona lived with their backs to the sea, that its seascapes and stories held little



interest for them. We propose a walk through the city's marine heritage to put the record straight. ↗

A voyage to the past

Javier Moreno Rico
Pages 36-41

The Nautical Faculty of Barcelona: 250 years training merchant sailors

Colonial trade was one of the factors that enabled the modernization of Catalonia from the second half of the 18th century. Celebrated historians such as Pierre Vilar or Carlos Martínez Shaw have explained



this in detail. This story is told by Javier Moreno Rico, specialist researcher in the social and cultural history of the merchant fleet.



The Treasures of the Museum

Vicente García-Delgado
Pages 42-45

The sail of the Lola
Everyone agrees that the *Lola* has enormous heritage value

and is one of the Museum's treasures. What may surprise you is the value we place on one of its elements that is functional yet symbolic at the same time: its lateen sail, another of the treasures of the Barcelona Maritime Museum. In this article, the specialist Vicente García-Delgado explains the manufacturing process of the new lateen sail for this vessel.

Interview

Jordi Garriga
Pages 46-51

Tomàs Molina, a popular weatherman and a sailor too



In this interview, TV3's popular weatherman talks about his experiences in sailing and as the weather expert for regattas. He also explains how climate change is already affecting the Mediterranean region and the advantages that progress in the science of weather forecasting is providing for society.

Distant seas

Arantza Diez
Pages 52-55

Portsmouth Historic Dockyard

Our visit to the historic shipyards in the English city of Portsmouth gives us an opportunity to talk about the British navy. There are many priceless treasures preserved in this Museum space, such as the HMS



Victory or HMS Warrior. The National Museum of the Royal Navy explains the full maritime heritage of the British Royal Navy. ↗

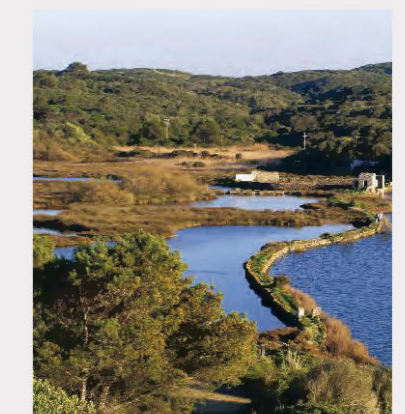
tre of reference for the whole country. Víctor Farradellas tells the secrets of the fascinating life of this authentic seafarer.

Sea dogs

Víctor Farradellas
Pages 56-59

Sinibald Mas, master navigator

Seafaring and teaching were the two mainstays in the life of Sinibald Mas, a renowned son of the coastal town of Torredembarra who founded the Nautical School of Barcelona and raised it to become a cen-



Raising anchors

Marga Font
Pages 60-63

A route to discover Minorca
The Camí de Cavalls (Horse Path) is a path that runs around Minorca and a collective heritage that forms part of the island's identity. We accompany





the journalist and specialist in travel guides Marga Font as she walks a stretch through a mosaic of landscapes: the port of Addaia, the old salt flats, farms and pastures marked by dry stone walls, unspoiled beaches and the dramatic Cape Favàritx.

tand and explain the complexities of fishing at sea, engaging and involving visitors through their common knowledge and the consumption of fish.

The Espai Far of Vilanova i la Geltrú

Mar Sánchez Hidalgo

We present a facility that consists of three exhibition spaces: the Sea Museum of Vilanova i la Geltrú, the Víctor Rojas Space and the Roig Toqués Museum of Maritime Curiosities. Taken together, they reveal the stories of mariners and fishermen, display curiosities and restore old images of the beach at Vilanova.

cinema, places and activities of interest for sailors and lovers of the sea, etc.

Maritime Agenda. [↗](#)

From the sea to the table

Argo writers

Page 74

Cod with romesco sauce

A recipe to prepare this classic dish from Norai, the restaurant of the Maritime Museum of Barcelona.



The Museum network

Pages 64-67

The Fishing Museum in the port of Palamós

The Fishing Museum of Palamós

Since its foundation, the Fishing Museum has worked to unders-

Wind rose

Argo writers
Pages 68-73

A section with interesting items, news, gadgets and resources. Recommendations for books,

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 Vigía
Fundación de Estudios Portuarios
Grimaldi Group
Grup Terminal de Contenedors Barcelona
Grupo Editorial Men-Car
Holding M. Condeminas, S.L.
Marina Barcelona 92, S.A.
Marina Port Vell, S.A.U.
Marítima del Mediterráneo, S.A.
Nadal Forwarding, S.L.
Romeu y cía, S.A.
Terminal Catalunya, S.A./Best
Trasmediterránea
Varador 2000
Yanmar Equipment Ibérica

mmb MUSEU MARITIM DE BARCELONA



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
Consorci del Patrimoni de Sitges
L'Espai Far (Vilanova i la Geltrú)
La Confraria, Centre d'Interpretació
del Calafell Pescador
Museu del Port de Tarragona
Museu d'Història de Cambrils
Museu de les Terres de l'Ebre
Museu Marítim de Mallorca
Museu Marítim de Barcelona