

ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

ULL DE BOU

Els guardians del mar.
Qui són i què fan els
efectius de Salvament
Marítim a Catalunya

ENTREVISTA

Natàlia Via-Dufresne,
doble medallista olímpica

ELS TRESORS DEL MUSEU

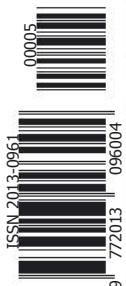
Plafó de rajoles
del segle XVIII

MAR ENLLÀ
LA CANOA
DE CORTEZA
YAGÁN

AS DE GUIA

*El llarg camí
fins als JOCS
OLÍMPICS
de Tòquio*

8 €



NÚM. 5 • ESTIU 2020 • 2a ÈPOCA



#lessorresx



EXPOSICIÓ LES SORRES X

UN VAIXELL MEDIEVAL

www.mmb.cat

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

EDITORIAL

Compromís tot i l'adversitat

Aquest cop l'editorial l'escrivim al bell mig d'una situació ben estranya, del tot complicada i certament difícil per a tothom. Però us volem dir que hem treballat amb més força que mai i amb la certesa que tot anirà bé. Permeteu-me que agraeixi a totes aquelles persones que en aquestes condicions complexes i més feixugues que les habituals han aportat i donat el millor d'elles mateixes perquè la revista *Argo* no s'aturi, estigui a punt en el calendari previst i arribi a les vostres mans sense retard.

Quan vam decidir els continguts de la revista, els Jocs Olímpics de Tòquio eren una fita per als nostres navegants i vam creure que el dossier l'havíem de dedicar a l'olimpisme nàutic català. Ara ja sabem que hi haurà un canvi de data i que els Jocs no es podran celebrar fins l'any vinent. Tot el nostre reconeixement a les dones i homes que s'han estat preparant per participar-hi i que continuaran fent-ho per quan els vents ens siguin més favorables. Des d'aquest editorial volem recordar tots els medallistes de la vela als Jocs Olímpics de Barcelona 1992: Theresa Zabell i Patricia Guerra, Kiko Sánchez i Jordi Calafat, Natàlia Via-Dufresne, José María van der Ploeg, Luis Doreste i Domingo Manrique. Aquests dos últims d'especial significat per al nostre museu, on es conserva l'embarcació que els va portar a la victòria.

A la revista hi trobareu un article dedicat a l'esport del rem per la importància que té a casa nostra. Als Jocs Olímpics de París l'any 1900 hi van participar esportistes catalans en aquesta modalitat. La seva pràctica ha estat molt popular ja des del segle XIX a Catalunya, i és molt habitual avui dia en molts indrets, no tan sols del nostre litoral.

Des d'aquest editorial ens agradaria agrair de manera especial a la Federació Catalana de Vela la seva implicació en la revista *Argo* treballant braç a braç amb nosaltres en favor de la cultura marítima, i al mateix temps volem fer palès també el nostre suport a la seva

determinació i valentia en la salvaguarda de la pràctica de la vela davant de totes les dificultats que presenta la normativa actual.

També volem agrair la participació entusiasta en aquest número del nostre bon amic i excel·lent professional Carlos Pedro Vairo, director del Museo Marítimo y del Presidio de Ushuaia, que aquest cop permet que la nostra mirada arribi realment mar enllà.

Gràcies a l'Itzasmuseum Bilbao, amb el qual compartim il·lusions i projectes, coneixerem millor el navegant basc Juan Sebastián Elcano amb motiu dels 500 anys de l'expedició promoguda per Fernão de Magalhães.

Qui coneix bé el nostre museu sap que creiem en el treball en cooperació, i és en aquest sentit que des de fa molts anys hem promogut com una línia prioritària el treball en comú amb els museus del territori català, de la península Ibèrica i de

la Mediterrània. Els continguts de la revista en són una prova palpable (les illes, el Roselló, etc.). Aquests dies de dificultat han generat una solidaritat immensa entre tots els museus i els professionals que hi treballem.

Aquestes són paraules de Davide Gnola, director del Museo della Marineria de Cesenatico, a Itàlia: "Carissimi, sono contento di sentire la voce via email di tutte voi, credo anche io che da questa prova usciremo tutti diversi e avendo imparato tante cose importanti".

Continuem navegant, ara més que mai, amb el nostre vaixell a la recerca del velló d'or. ■



Elvira Mata i Enrich
Directora general del Museu Marítim de Barcelona



Foto: Cristina Balcells

3 EDITORIAL

6 ARGOS

La barca de bou Balear. Recuperació d'un bastiment del 1924

8 ULL DE BOU

Els guardians del mar. Qui són i què fan els efectius de Salvament Marítim a Catalunya

Entrevista a Gerardo Gantes, cap del Centre de Coordinació de Salvament Marítim de Barcelona

16 GARBÍ

Vela sostenible. El millor residu és el que no es genera

20 AS DE GUIA

El llarg camí fins als Jocs Olímpics de Tòquio



22 *Barcelona 92. Uns jocs d'or*

27 *Entrevista a Luis Doreste, doble campió olímpic*

28 *El llarg camí cap a l'Olimp. Una feina i un compromís amb un mateix*

32 *El rem a Catalunya. De "xiflats" a esportistes olímpics*

35 *Entrevista a Francesc Crespo, Jaume Carrasco i Josep Gil, remers catalans*

36 RUMB AL PASSAT

Juan Sebastián Elkano. Seguint el rastre de la primera volta al món

42 ELS TRESORS DEL MUSEU

Plafó de rajoles del segle XVIII

46 ENTREVISTA

Natàlia Via-Dufresne Pereña, doble medallista olímpica

52 MAR ENLLÀ

La canoa de corteza yagán

56 LLOPS DE MAR

Fernando Arranz, honestat al servei de la cultura marítima

60 LLEVEM L'ÀNCORA

La Costa Vermella i les seves perles

LA XARXA

64 *La Confraria de Calafell*

66 *Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols*

68 ROSA DELS VENTS

Notícies i agenda d'activitats

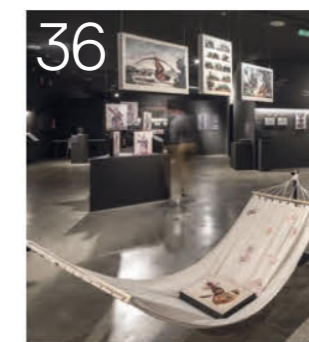
74 DEL MAR A LA TAULA

Coca de pa i seitons marinats

ABSTRACTS

75 *Castellano*

79 *English*



1924-2019

La barca de bou *Balear*

RECUPERACIÓ D'UN BASTIMENT DEL 1924

L'any 2004, i després d'un llarg procés de restauració dut a terme per l'Escola Taller de Mestres d'Aixa del Consell de Mallorca, la *Balear* tornava a la mar en qualitat d'ambaixador del patrimoni marítim de Mallorca.

Per **Bernat Oliver**



La *Balear* fou construïda a les drassanes Ballester de Palma l'any 1924. Es tracta, per tant, d'una barca de bou de les anomenades de primera generació. Originalment pescava a vela juntament amb la seva "parella", un altre llaüt de característiques similars amb el qual arrossegaven la gran xarxa de l'art anomenat bou. D'aquí el nom de "barca de bou".

L'any 1998, després de més de 75 anys pescant, la barca fou donada al Consell de Mallorca. El mateix any obtenia la declaració de Bé d'Interès Cultural (BIC) gràcies a una llarga campanya que l'Associació Llatins de Fusta i l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Mallorca van dur a terme per salvar-la. Es convertia en la primera embarcació de les Balears que assolía la categoria de monument.

UNA RESTAURACIÓ MOLT ESPECIAL

Per fer front a la restauració, el Consell de Mallorca apostà per recuperar una idea original de l'any 1983, i va reactivar l'Escola Taller de Mestres d'Aixa, ara centrada en l'embarcació tradicional i vinculada al projecte de restauració de la *Balear*, una restauració complexa, en tant que estava condicionada per la citada declaració de BIC. Les feines al taller començaren l'any 2000 i es perllongaren per un període de quatre anys.

Els alumnes aprengueren les tècniques de construcció tradicional i fins i tot el maneig de l'aixa, l'eina emblema dels mestres d'aixa, ja en desús. Se serviren dels materials tradicionals, entre els quals el pi tort, per fer les quadernes, els baus i altres reforços; l'alzina, per fer les rodes, les bites, els cordons i els passamans; el sapí, per al folre i la coberta –la barca ja anava folrada amb aquesta mena de llenya–, i la llenya de nord vell per fer els interiors.

LA BALEAR,
amb el seu aparell amb vela llatina, s'ha convertit en la principal mostra del patrimoni marítim flotant de Mallorca i símbol de recuperació de l'ofici de mestre d'aixa a l'illa.

L'any 2004 la barca es tornava a la mar motoritzada i aparellada amb vela llatina. De llavors ençà, el Consell de Mallorca fa servir la *Balear* com a mostra del patrimoni marítim flotant de Mallorca i símbol de recuperació de l'ofici de mestre d'aixa. Es programen anualment nombroses sortides amb diferents col·legis de l'illa i amb altres col·lectius diversos. Durant la temporada d'estiu fa campanyes d'educació ambiental per diferents parcs naturals de l'illa: el Parc Natural de Cabrera, el Parc Natural de la Península de Llevant, el Parc Natural de Mondragó, l'illa Dragonera, etc., tot en una conjunció entre patrimoni i medi ambient.

UNA ESTAMPA ESPECTACULAR

En un àmbit més popular, la *Balear* pren part en diferents fires que es fan al voltant de l'illa, com ara la Fira de la Sèpia a Alcúdia, i en les trobades de vela llatina com la Diada de Mallorca o la Trobada de Llaüts Clàssics a s'Estalella. També participa en competicions de vela llatina com ara la Regata Illes Balears Clàssics o la Palmavela, ambdues a la badia de Palma.

Els primers anys de la seva restauració va efectuar dues sortides menors a Menorca i a Eivissa, i dues eixides importants fora de Mallorca: el 2005 navegà fins a Stintino (Sardenya) i l'any següent es desplaçà a Sant Tropez.

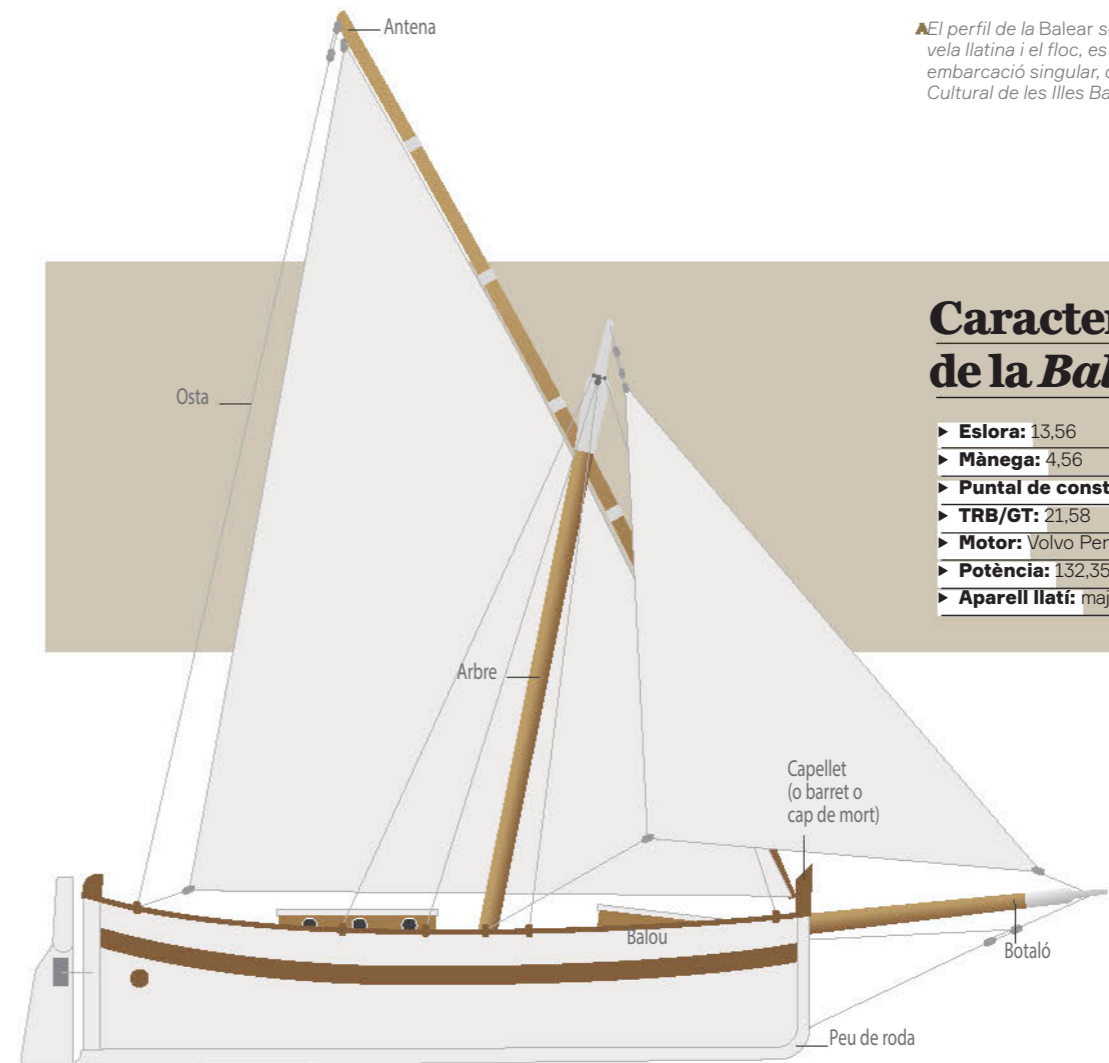
Amb la gran vela llatina i el seu floc, l'estampa de la *Balear* en aigües mediterrànies no fa sinó posar en valor l'ofici de mestre d'aixa i la navegació a vela llatina, una navegació que avui es troba en tràmits per a la seva protecció en el marc de la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears. ■

Text ★ Bernat Oliver Font és tècnic de Patrimoni Marítim. Coordinador de la Unitat de Patrimoni Marítim. Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient del Consell de Mallorca. @patrimoniimar.

Il·lustració ★ Carles Javierre.



▲ El perfil de la *Balear* solcant la mar, amb la gran vela llatina i el floc, es fa admirar. Es tracta d'una embarcació singular, declarada Bé d'Interès Cultural de les Illes Balears. Foto: B. Rosselló.



Característiques de la *Balear*

- ▶ **Eslora:** 13,56
- ▶ **Mànega:** 4,56
- ▶ **Puntal de construcció:** 1,57
- ▶ **TRB/GT:** 21,58
- ▶ **Motor:** Volvo Penta TAMD-63L1K
- ▶ **Potència:** 132,35 kW
- ▶ **Aparell llatí:** major (97,60 m²), floc (35 m²)

ULL DE BOU

Els **GUARDIANS** *del* **MAR**

**QUI SÓN I QUÈ FAN ELS EFECTIUS
DE SALVAMENT MARÍTIM A CATALUNYA**

Salven vides al mar, lluiten contra la contaminació i controlen el trànsit marítim. Dins de l'aigua, Salvament Marítim és qui té la competència i qui disposa de tots els mitjans: rescaten, remolquen, busquen, orienten, netegen i coordinen. "Salvament Marítim, digui? Ja venim".

Per Gemma Castanyer



▲ A Catalunya, Salvament Marítim té vaixells de diferents característiques al Port de la Selva, Roses, Palamós, Barcelona, Vilanova, Tarragona i la Ràpita. La seva presència és essencial per a donar resposta a qualsevol urgència marítima.



▲ Salvament Marítim és una entitat relativament desconeguda per la majoria. La gent de la mar, però, sap que la seva feina és essencial.



▲ El Punta Mayor és un gran vaixell remolcador polivalent de Salvament Marítim que es troba atracat al Port de Barcelona. Va ser desenvolupat a les drassanes de Passales (Guipúscoa) i varat a la mar l'any 1984.



Tarda del dilluns 20 de març de 2017. *El Fairell*, un pesquer barceloní, i el *Midvolga2*, un mercant rus, topen de manera tràgica a menys de 2 km del port de Barcelona. Arran del xoc, el

pesquer s'enfonsa i desapareixen dos dels quatre mariners que hi anaven a bord –els altres dos s'aconsegueixen salvar. Aquella tarda Eulàlia Pujol Valls, aleshores cap del Centre de Coordinació de Salvament Marítim (CCS) de Barcelona, era a Vilanova i la Geltrú de visita a la *Salvamar Polaris*, una de les embarcacions d'intervenció ràpida de l'ens públic, amb base al port del municipi. “Em van trucar des de la torre de control i em van dir que hi havia hagut una col·lisió i que un pesquer s'havia enfonsat. Immediatament vaig anar cap a Barcelona”, explica. En rebre l'emergència, els controladors de la torre van mobilitzar tots els efectius disponibles per intentar localitzar els dos cossos desapareguts. “Van enviar l'helicòpter i la *Salvamar* de Barcelona; es van posar en contacte amb la Guàrdia Civil, amb els Mossos d'Esquadra, la Creu Roja... En casos així es mobilitza

Salvament Marítim és un ens públic empresarial encarregat de la seguretat marítima en aigües espanyoles.

a tothom. També hi va haver molts pesquers que van anar fins al lloc dels fets de manera voluntària per intentar trobar els dos mariners amb vida”, diu Pujol. Aquell mateix vespre, una embarcació d'inspecció marítima de la Generalitat de Catalunya va localitzar el pesquer a 160 m de profunditat. L'endemà, el vaixell *Clara Campoamor*, traslladat expressament des de Cartagena, amb un robot submarí a bord, va poder iniciar la inspecció submarina del pesquer enfonsat. “Com que el vaixell estava a molta profunditat, es va decidir fer servir el robot submarí amb control remot per poder localitzar els dos cossos, presumptament ja sense vida”, explica Pujol. “I quan gairebé donàvem la cerca per acabada, perquè era gairebé impossible trobar-los, els vam aconseguir localitzar. I el mateix robot els va poder treure de l'aigua”, afegeix.

El d'*El Fairell* va ser el cas més complicat que recorda Eulàlia Pujol dels quatre anys (2015-2019) que va exercir com a responsable del CCS de Barcelona: “En aquell moment trobar els dos cossos, quan ja ho donàvem tot per perdut, va ser

molt important. Saps que les famílies podran fer el comiat i el dol pertinents, i d'alguna manera tanques el cercle. Però també hi ha moments molt durs, com quan has de donar per acabada la recerca d'un cos sense haver-lo pogut trobar. Una decisió que cal prendre en un moment determinat i que a mi se'm feia molt difícil”, explica.

RESPOSTA A LES EMERGÈNCIES

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, també coneguda per l'acrònim SASEMAR, o de manera extraoficial com a Salvament Marítim, és un ens públic empresarial encarregat de la seguretat marítima en aigües espanyoles. Pertany al Ministeri de Foment i té com a principal tasca dur a terme operacions de cerca i rescat a les zones de responsabilitat assignades a Espanya, que cobreixen un perímetre costaner de 8.000 km i 1,5 milions de m². És l'anomenada *zona SAR*. Salvament Marítim també assumeix altres tasques, com la lluita contra la contaminació en el medi marítim i el control del trànsit marítim. L'any 2018, a

L'entitat assumeix altres tasques, com la lluita contra la contaminació en el medi marítim.

Embarcats al Punta Mayor

És un dels vaixells polivalents més antics de la flota de Salvament Marítim a Catalunya, amb capacitat per remolcar altres embarcacions i per assistir emergències en qualsevol situació meteorològica. El *Punta Mayor*, de 60 metres d'eslora, està dotat per recollir residus d'hidrocarburs i apagar incendis, i s'ubica alternativament entre els ports de Tarragona i Barcelona. Durant un mes seguit hi embarca una tripulació formada per 12 persones més un alumne en pràctiques, capitanejat pel basc Manuel Fernández, un home amb una llarga experiència a la professió. Durant 11 anys ha estat capità del *Punta Mayor* i en fa 16 que treballa a Salvament Marítim. “Aquí convivim dia i nit tots junts. Mengem junts, treballam junts i dormim junts, i intentem portar-nos tots bé, formar un equip, que és el més important.”

El dia que el visitem, la tripulació està fent les maniobres de prova de tots els equips, perquè en cas d'emergència tothom sàpiga quina és la seva tasca. “Si ens truquen, cal tenir molt clar què cal fer”, explica Manuela Méndez, primera oficial del *Punta Mayor*. “Per això comprovem que tots els equips funcionin correctament. Fem aquestes maniobres mensualment”, afegeix. Méndez és l'única dona de la tripulació, en una professió on la desigualtat de gènere es manté sostinguda des de fa dècades: “La nostra és encara una professió molt masculinitzada. Hi ha poques dones embarcades i tampoc no hi ha noies que s'hi vulguin dedicar”, comenta. Al pont de comandament hi veiem una verge del Carme, patrona de la gent de mar. “Ningú no li fa cas fins que les coses van mal dades”, diu el capità. “Aleshores tothom s'hi acosta, per si de cas. Sabem que el mar és un medi hostil i no li tenim por, però sí molt respecte”, conclou.



▲ Les tasques de Salvament Marítim van des del salvament de vides humanes a la mar, fins a la prevenció i la lluita pel medi ambient, a més de serveis de seguiment i ajut al trànsit marítim i la navegació.

l'Estat espanyol, els efectius de les unitats van atendre gairebé 120.000 persones –entre les quals 50.000 d'immigrades–, van assistir 6.000 vaixells i van controlar el trànsit marítim de més de 310.000 embarcacions.

A Catalunya, totes les operacions es controlen des dels CCS de Tarragona i Barcelona, aquest darrer ubicat a la planta nou de la torre de control del port de la ciutat, un espai estratègic, a més de cinquanta metres d'altura, on el personal tècnic està alerta les 24 hores al dia, 365 dies l'any. Controlen el trànsit marítim a través d'un sistema automàtic d'identificació d'embarcacions i actuen per atendre qualsevol emergència que els arribi, sigui de les costes barcelonines o gironines: “Els controladors tenen la competència per gestionar i mobilitzar els efectius necessaris davant de qualsevol emergència que necessiti resposta urgent”, explica Gerardo Gantes, actual cap del CCS de Barcelona. “Poden rebre els avisos per radiocomunicació marítima, a través del 112, que ens deriven les trucades, o bé a través d'un telèfon 900”, afegeix. Des de començaments d'any, el CCS Barcelona ha atès al voltant d'una quarantena de casos, una xifra que s'incrementa

A Catalunya, totes les operacions es controlen des dels centres de control de Tarragona i Barcelona.

tarà notablement durant els tres mesos d'estiu arran dels múltiples accidents que es concentren en embarcacions vinculades a la nàutica esportiva. “Ens poden trucar dient que se'ls ha acabat el gasoil, per exemple. Aquest seria un cas senzill, en el qual enviem una embarcació de Salvament i llestos. Però el problema s'esdevé quan hi ha un malalt o un ferit a bord i a més hi ha mala mar. Aleshores mobilitzem l'helicòpter i evacuem la persona fins a l'hospital més proper. Es tracta d'operacions més complexes que per sort no passen cada dia”, apunta Gantes.

TROBAR UNA AGULLA EN UN PALLER
16 de juliol de 2018. El CCS de Tarragona rep una trucada d'una embarcació que alerta que dos submarinistes no havien pujat a la superfície després d'una immersió. Es trobaven a 2,5 milles al sud-est de l'Hospitalet de l'Infant i les condicions meteorològiques, amb fortes ràfegues de vent, no eren gens favorables. Els controladors van enviar l'helicòpter i la *Salvamar Fomalhaut* fins al lloc dels fets. Al cap de 45 minuts de l'avis, la tripulació de l'helicòpter va poder localitzar vius i amb bon estat de salut els dos submarinis-

Gerardo Gantes, cap del Centre de Coordinació de Salvament Marítim de Barcelona

Des que el 2004 s'incorporava a Salvament Marítim, com a controlador marítim a Algesires, la mar sempre l'ha acompanyat. A SASEMAR ha desenvolupat diferents càrrecs i, avui, la seva responsabilitat és a Barcelona.



▲ Foto: Maria Yriarte.

“Treballem per salvar vides humanes al mar, vinguin d'on vinguin”

Des de l'octubre del 2019 vostè és el cap del Centre de Coordinació de Salvament Marítim a Barcelona. Què comporta aquesta feina?

A la torre hi treballen 14 controladors que tenen plena autonomia per mobilitzar i coordinar els efectius que facin falta en cas d'emergència. Ells fan el treball de camp, i en cas de dubte em poden consultar. La meua responsabilitat és supervisar que tot s'hagi fet correctament i emetre els informes pertinents. Estic disponible 24 hores al dia, caps de setmana inclosos.

La de Salvament Marítim és una tasca encara desconeguda?

La gent sap que, quan va a la platja i té un problema, ràpidament hi anirà un socorrista. Nosaltres no actuem a tocar de la sorra, actuem a la zona SAR i, per tant, rescatem persones a alta mar: vaixells que tenen alguna dificultat, persones que cauen a l'aigua, col·lisions, nàutica esportiva, etc. També treballem per tenir uns mars nets, una funció important i fosca, perquè si la contaminació no arriba a la platja ningú no se n'adona, però hi és i s'ha de treure. També controlem el trànsit marítim que entra i surt del Port de Barcelona, de dia i de nit.

Hi ha molta feina a Barcelona?

Després de Mallorca som el CCS que més quantitat d'emergències rep sobretot

durant l'estiu i amb relació a la nàutica esportiva: embarcacions que es queden sense gasoil o sense bateria. A l'estiu en podem tenir cinc de diàries –o fins i tot més– que cal remolcar, especialment a la Costa Brava i a les comarques gironines.

I a l'hivern?

Hi ha menys feina quant a la nàutica esportiva, però tenim episodis de temporals i mala mar, i casos extrems com el Glòria, que ens va deixar una persona desapareguda a Palamós, que no vam aconseguir trobar. Em va saber molt de greu.

Aquesta és la pitjor part d'aquesta feina?

Sí. No trobar un cos que estàs buscant. Si el trobes, malgrat que saps que serà sense vida, la família pot acomiadar-se'n i passar el dol. De l'altra manera és molt dur. Per a ells i per a nosaltres.

I el més reconfortant?

Sens dubte salvar vides humanes al mar. Fa un parell d'anys, quan exercia de controlador al CCS de València, es va celebrar una regata entre Dènia i Eivissa. Un cop de vent va bolcar un dels velers i una noia va desaparèixer. Vam organitzar un operatiu de recerca juntament amb la Guàrdia Civil, l'exèrcit, helicòpters, un avió i diversos vaixells de salvament. La vam aconseguir localitzar, viva, després d'unes quantes hores.

La seva missió és salvaguardar la vida humana al mar. Què passa amb les pasteres?

Salvem vides humanes al mar, vinguin d'on vinguin.

L'ONG Caminando Fronteras denunciava el 2019 que Salvament Marítim havia tingut una important reducció de recursos i que s'havien deixat de rescatar vides humanes, sobretot de persones migrants, ja que s'havien destinat els recursos a ciutadans europeus.

Ahir mateix es van rescatar pasteres. Es fa cada dia. L'any 2018 hi va haver un importantíssim flux migratori, que va convertir Espanya en el principal port d'entrada dels migrants per via marítima. Les màfies agafen un pesquer i remolquen llanxes amb 200 persones a bord en un estat pèssim. Arriben pasteres a Benidorm i al sud d'Eivissa i Formentera.

Els avions també poden detectar aquestes pasteres?

Sí. Jo hi vaig treballar durant un any i tres mesos. Tenen un radar per detectar-los. I els mercants també ens avisen si detecten una embarcació menor al mig del mar.

I què passa amb aquestes persones quan les rescaten?

La nostra feina és salvar-los la vida i portar-los a terra. A partir d'aquí ja no tenim competència per poder fer res més.



▲ Tant els capitans dels vaixells com els pilots d'helicòpter de Salvament Marítim han de ser autèntics experts, ja que sovint s'han d'enfrontar a situacions d'extrema dificultat.

tes mentre s'abraçaven a l'aigua. “Des de l'aire és molt difícil veure dos caps. El mar és una làmina d'aigua immensa, i si és de nit, pràcticament no s'hi veu res. Per això és tan important portar un petit làser, una armilla reflectora o un llum. Això ens ajuda molt”, explica David Orriols, pilot de l'*Helimer 201* de l'aeroport de Reus. Junament amb el pilot, els equips de l'helicòpter estan formats pel copilot, l'operador de grua i el rescatador: “Cada mes fem 20 simulacres, normalment de nit, per entrenar-nos en les pitjors condicions. Ens encarreguem de fer rescats i dels primers auxilis del ferit dins de l'helicòpter mateix. Després el traslladem a l'hospital més proper”, explica.

13 de desembre del 2018. El CCS de Barcelona rep un avís des del Club Nàutic de Vilanova i la Geltrú en que s'avisava que un home havia sortit a pescar sol amb una embarcació lleugera i que encara no havia tornat a port. Ningú no en sap res. Uns pesquers troben l'embarcació buida. “Immediatament hi vam enviar l'helicòpter i la *Salvamar Polaris*”, explica Eulàlia Pujol. “Els efectius de l'helicòpter van localitzar l'home a l'aigua, semiinconscient i el van portar a l'hospital. La fa-

A Catalunya hi ha cinc unitats de rescat tipus *Salvamar*, un remolcador, una patrullera, tres helicòpters i un avió.

mília ens va trucar per agrair-nos-ho. Es va poder salvar”, diu. “Un cas amb final feliç d'aquells que donen sentit a la nostra feina”, explica.

MÉS MITJANS DE RESCAT

L'any 1991 Salvament Marítim tenia escassos mitjans arreu de l'Estat espanyol: 10 vaixells de salvament, 4 llanxes de neteja, 7 embarcacions de salvament, 1 helicòpter i 3 CCS, un dels quals a Madrid. L'any 2018, els efectius navals i aeris creixen de manera exponencial: 20 CCS, més el centre de coordinació a Madrid, 11 helicòpters, 3 avions i una setantena de vaixells amb funcions diverses segons l'emergència. Pel que fa a Catalunya, actualment hi ha cinc unitats de rescat tipus *Salvamar* de 15 a 21 metres d'eslora, el remolcador *Punta Mayor* i una patrullera de 32 metres que cobreix la zona depenent de les necessitats de serveis. També disposa de tres helicòpters que volen des de Reus, València i Palma de Mallorca, i un avió amb capacitat de llençar botes salvavides i detectar taques de contaminació a l'aigua.

Però quan hi ha una emergència, Salvament Marítim no actua de manera independent. Ells coordinen l'operació i treballen en col·laboració permanent amb tots aquells cossos de seguretat i/o entitats amb els quals cal treballar: Bombers,



Mossos d'Esquadra, Policia Local, Guàrdia Civil o Creu Roja.

LLUITANT CONTRA LA CONTAMINACIÓ

Al costat de les emergències, una altra tasca important de Salvament Marítim és lluitar contra la contaminació al mar. Els avions de l'ens públic detecten vessaments al mar via satèl·lit, gràcies a un sistema en col·laboració amb la Unió Europea. “Abans de tenir els avions, l'any 2007, els vaixells que arribaven al mar Mediterrani tenien via lliure quant a vessaments. No els controlava ningú”, explica Gerardo Gantes. “Quan vam començar a controlar les embarcacions que perdien combustible en detectàvem una gairebé cada dia. Avui n'hi ha molt poques. Hem millorat”, explica. En cas que se'n detecti una, remolcadors com el *Punta Mayor* tenen capacitat per capturar l'hidrocarbur i treure la taca del mar. Salvament Marítim també ha intensificat les campanyes de conscienciació contra el plàstic al mar, deixalla que segons l'ONU representa el 80% de la contaminació marítima i de la brossa que flota als oceans. ◀

Text ★ Gemma Castanyer és periodista. Col·labora habitualment amb el diari *Ara* i el grup Som.
Fotografies ★ Salvament Marítim.

Salvacat, una ajuda de Salvament a Arenys de Mar

Salvacat és l'Associació de Voluntaris de Salvament Marítim de Catalunya, creada al port d'Arenys de Mar l'any 2006 amb l'objectiu social de “salvar la vida humana al mar i a aigües interiors, assistir embarcacions, lluitar contra la contaminació marina i protegir el medi ambient marí”, detalla el web de l'entitat. Salvacat és propietària de la *LS-AM-6*, la darrera de les embarcacions de salvament en actiu, de les 15 que des del 1980 tenia la Creu Roja del mar al Mediterrani.

Treballem en col·laboració amb Salvament Marítim fent petits remolcs o assistències, sobretot durant l'estiu”, explica Jordi Ricós, president de l'entitat. “També oferim propostes de tipus didàctic, de formació en l'àmbit marí i de sensibilització amb el medi ambient”. Salvacat és part integrant del projecte El Moll, que promou la protecció i la recuperació del patrimoni nàutic i marítim al litoral del Maresme. L'entitat reivindica la seva tasca per tal de mantenir la cessió de l'espai al port d'Arenys.



GARBÍ

VELA SOSTENIBLE

El millor residu és el que no es genera

El programa Vela Sostenible és una crida que totes i tots els navegants hem d'abanderar. Un compromís amb el nostre esport i amb el medi ambient que hem d'ensenyar als més petits i recordar als més grans, perquè la nostra empremta no es converteixi mai en una cicatriu.

Per la Federació Catalana de Vela



QUÈ ÉS VELA SOSTENIBLE?

Popularment se sap que, a molts quilòmetres de distància de casa nostra, hi ha grans illes de plàstics dispersades arreu dels oceans, però no tothom és conscient que l'abocador més gran del món de microplàstics és el nostre mar, a la conca del Mediterrani, un fet que les persones que ens estimem el mar no podem permetre. Per això, la Federació Catalana de Vela, gràcies al suport d'un conjunt d'entitats implicades i compromeses amb la causa, va impulsar l'any 2017 la Vela Sostenible. Es tracta d'un programa capdavanter entre totes les federacions esportives catalanes de responsabilitat social corporativa, dirigit als navegants i destinat a la sensibilització i protecció de la riquesa del medi ambient i marí, que s'alinea amb el pla estratègic de la Generalitat Estratègia Marítima de Catalunya 2030.

EL MANUAL DE BONES PRÀCTIQUES DEL NAVEGANT, LA PRIMERA PEDRA

Com si d'una guia o decàleg es tractés, en aquest manual, creat conjuntament amb Ports de la Generalitat i presentat l'any 2017, es recullen les bones pràctiques i hàbits dels navegants. Es tracta d'un punt de trobada per a tots els navegants, regatistes, tècnics i jutges que han decidit actuar i aprendre a fer un ús sostenible de les instal·lacions dels nostres clubs i escoles de vela, i tenir més coneixement de l'entorn per on naveguen.

Els grans reptes d'aquest manual són contribuir a frenar el canvi climàtic i evitar la contaminació per plàstics, microplàstics, hidrocarburs, olis, sabó i pintures antiincrustants.

L'abocador més gran del món de microplàstics és el mar Mediterrani.

JORNADES DE RECOLLIDA DE RESIDUS, SOLIDÀRIES I SOSTENIBLES

Amb el suport de l'Agència de Residus de Catalunya, la Federació fomenta entre els clubs i les escoles de vela l'organització, durant tot l'any, de jornades de recollida de residus als municipis costaners.

La vela catalana participa anualment en l'acció Let's Clean Up Europe, una jornada comuna a tot Europa que té una forta repercussió mediàtica i que a Catalunya, l'any 2019, va incloure més de 309 accions –20 de les quals organitzades pels clubs i les escoles– que van recollir un total de 86 tones de residus.

Cal destacar que, arran d'un dels pitjors temporals que es recorden, el Glòria, el col·lectiu de la vela catalana hi va respondre de forma unànime i contundent organitzant, de manera espontània i esperonats pels clubs i les escoles de vela i la Federació, accions de recollida de residus a les platges del seu municipi per netejar tot el que el temporal havia arrossegat a la costa. Una altra acció de recollida de residus a la



▲ El programa Vela Sostenible emprèn campanyes de sensibilització dirigides a tots els navegants de casa nostra per protegir la riquesa del medi ambient marí.

DE LES 3 A LES 4 R: REBUTJAR, REDUIR, REUTILITZAR I RECICLAR

Durant la Cimera del G8 el juny del 2004 va presentar-se la iniciativa de les 3 R (reduir, reutilitzar i reciclar) amb l'objectiu d'orientar la societat cap al reciclatge. Però, atès que no n'hi ha hagut prou amb aquesta iniciativa per frenar l'alliberament massiu de plàstic en el medi ambient i marí, ha sorgit una iniciativa popular que convida els consumidors a rebutjar tots aquells productes hiperplàstics i optar per opcions més respectuoses i sostenibles.

< Una de les primeres accions de la Vela Sostenible ha estat la confecció d'un manual de bones pràctiques.

qual va sumar-se la Federació va ser l'Ultra Clean Marathon, una ruta circular de 700 km per zones d'alt valor paisatgístic i natural de Catalunya, que combina diferents modalitats esportives –running, bicicleta, natació i caiaç– per fer una neteja de residus de tots aquests espais i que es divideix en set etapes. La vela catalana va col·laborar en la logística de les dues etapes per mar.

“PORTA’M”: PER UN MAR SENSE PLÀSTICS
Amb motiu de la celebració del Congrés de la Vela Ca-

FORMAR NAVEGANTS, EDUCAR PERSONES

La vela catalana té com a objectiu formar molt més que navegants, persones. Vol convertir el trajecte de l'educació en una apassionant travessia on els futurs navegants, a més d'aprendre a navegar, s'endinsen en els valors mediambientals de la cultura de mar.

talana, la Federació Catalana de Vela i Ports de la Generalitat van presentar davant de tot el col·lectiu de la vela catalana una campanya per reduir l'ús d'ampolles de plàstic d'un sol ús. Amb el missatge “Hidratem consciències, reduïm residus” i amb la clara determinació d'aconseguir un mar sense plàstics, “Porta'm” facilita als Clubs i Escoles de Vela de Catalunya instal·lar, a les instal·lacions, un punt “Porta'm” de sensibilització on els socis i abonats, responen correctament un qüestionari sobre sostenibilitat, rebran una ampolla metàl·lica reutilitzable.

“APRELEM A SER SOSTENIBLES”

Amb motiu de la Setmana Europea de Prevenció de Residus impulsada per la Unió Europea, la Federació Catalana de Vela va llançar, gràcies a la col·laboració del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació i al suport de l'Agència de Residus i l'Escola de Capacitació Nauticopesquera de Catalunya, la campanya “Aprenem a ser sostenibles”, que, amb els paràmetres de les 4 R –rebutjar, reduir, reutilitzar i reciclar–, va fomentar bons hàbits i costums entre els navegants.

REVELA'T: UNA SEGONA VIDA PER A LES VELES EN DESÚS

Un dels grans reptes que està desenvolupant actualment la Federació Catalana de Vela amb la participació de l'Agència de Residus de Catalunya és el projecte ReVela't. La finalitat és donar resposta al fet que les veles de les embarcacions tenen un ús finit i contenen diversos tipus de plàstics i fibres que, com que no hi ha un sistema per al seu reciclatge, acaben convertint-se en un residu.

Cada vegada són més els clubs i les escoles de vela que s'han sumat a la Vela Sostenible; el compromís és imparable.

◀ Amb la finalitat d'evitar les freqüents ampolles de plàstic, es du a terme la campanya “Porta'm” que facilita ampolles metàl·liques reutilitzables als participants.

Text ★ Federació Catalana de Vela. Fotografies ★ Ignasi Rojas i Berta Cubí



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

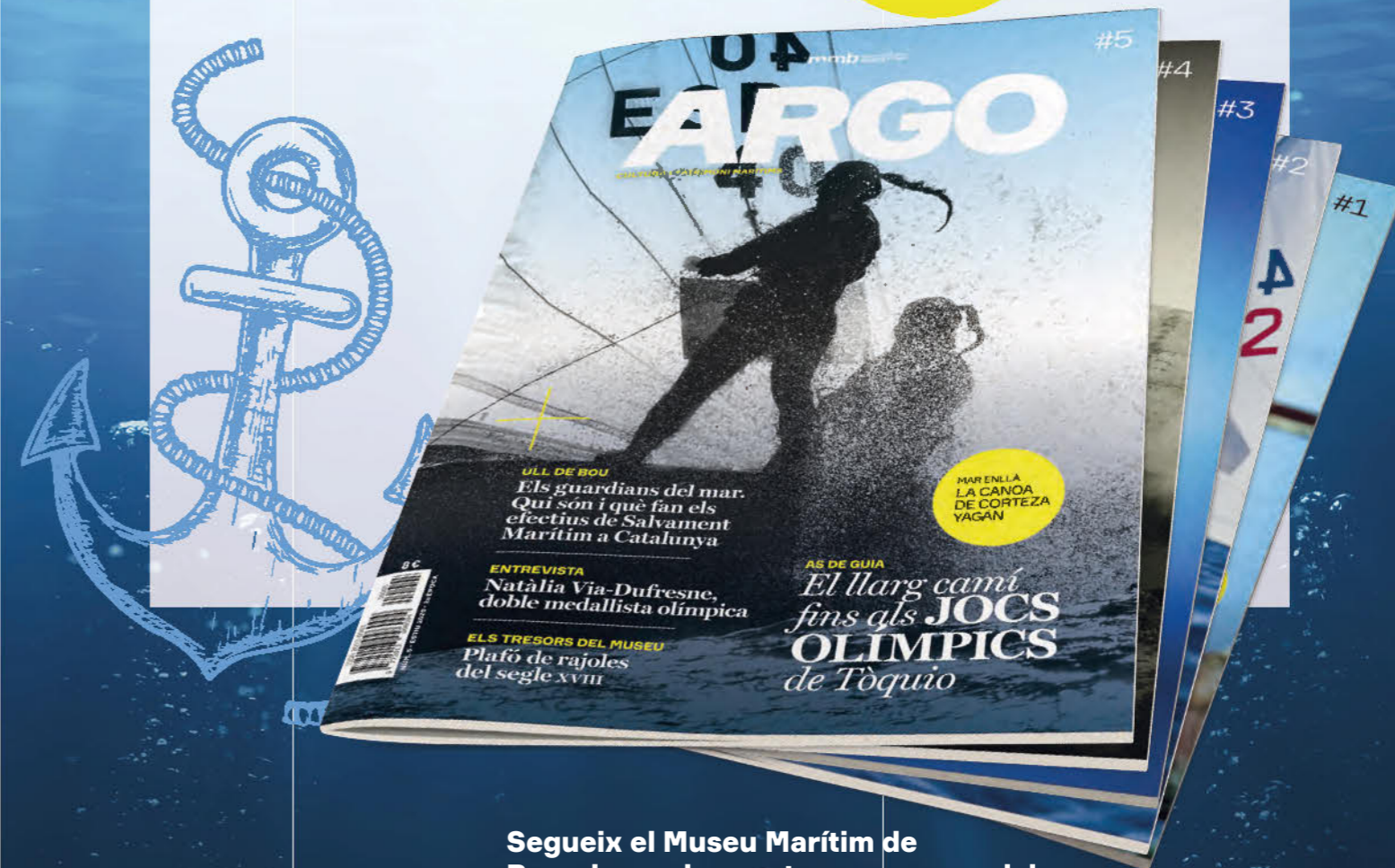
Tel. 902 090 869

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

El llarg camí fins als Jocs Olímpics de Tòquio

Ja és sabut que els XXXII Jocs Olímpics d'Estiu, que se celebraran a la ciutat japonesa de Tòquio, han estat ajornats fins l'estiu del 2021 a causa de la COVID-19. Tot i que en tres ocasions anteriors la celebració dels Jocs Olímpics s'havia vist alterada, a causa de les guerres mundials, és el primer cop que s'ajornen a una nova data. Tot i això, hem preparat un dossier dedicat a la cita olímpica. Recordem els jocs de Barcelona '92 i en revelem alguns secrets; també ens fixem en com es preparen els regatistes de l'equip olímpic i, finalment, obrim una finestra a la història del rem català, pioner a l'Estat espanyol i present ja als Jocs Olímpics de París del 1900.



▲ Foto: Fundació Barcelona Olímpica.

AS DE GUIA

BARCELONA 1992

Uns jocs d'OR

La vela va sumar cinc medalles, una fita que no s'havia vist mai

Per Miquel Àngel Roselló



▲ La decisió de fer les regates a Barcelona va permetre fer el Port Olímpic molt a prop de la Vila Olímpica.



Per història i tradició l'esport espanyol confiava que la vela aconseguiria als Jocs Olímpics de Barcelona un grapat de medalles. I els regatistes no van fallar. Es van obtenir cinc medalles –quatre d'or i una de plata– de les 22 guanyades per Espanya en aquella efemèride.

Hi havia molta expectació respecte d'aquell equip. Eren 17 regatistes que competien en les 10 classes olímpiques. Tots s'havien preparat a consciència. No faltaven els diners per tenir els millors vaixells i veles, i els millors entrenadors. La vela venia de guanyar un or als Jocs de Moscou el 1980 amb Alejandro Abascal i Miguel Noguer, un altre a Los Angeles el 1984 amb Luis Doreste i Roberto Molina i també un or a Seül el 1988 amb José Luis Doreste. Els precedents eren clars i a Barcelona era gairebé obligat continuar amb aquella ratxa. I així va ser. A més, l'equip suportava un focus mediàtic important, com era tenir entre els seus integrants el príncep d'Astúries, Felip de Borbó, que navegava com a tàctic a la classe Soling juntament amb Fernando León i Alfredo Vázquez. La competència a l'equip era enorme, com ho demostra el fet que tot un campió olímpic vigent com José Luis Doreste no aconseguís plaça per competir a la classe Star en aquells jocs. I és que a la vela les regles són clares: només pot participar una tripulació per país en cada categoria olímpica i “qui va guanyar la selecció va ser el nostre representant als jocs. I, perquè no hi hagués malentesos, tots van signar davant de notari que acceptaven les regles que s'havien pactat”, revela Jesús Turró, cap de l'equip de vela, que hores abans que comences les regates manifestava: “Aspirem a 10 medalles; a priori no en donem cap per perduda”.

A les Olimpíades de Barcelona hi havia moltes expectatives en l'equip de vela.

UNA CRÒNICA PLENA D'EMOCIONS

El que és cert és que quan faltava ben poc per començar la competició una de les opcions més clares va estar a punt d'anar-se'n en orris. I és que la tripulació del 470 femení, formada per Theresa Zabell i Patricia Guerra, va ser desqualificada per un fora de línia (començar la regata abans de temps). Sort que



▲ L'èxit de l'equip de vela espanyol a les Olimpíades de Barcelona va suposar un bon impuls per a la pràctica d'aquest esport.

les altres favorites també van ser sancionades per la mateixa raó. “Va ser, sens dubte, el pitjor dia de la meua vida com a regatista”, va declarar Zabell, que no podia imaginar que l'endemà seria penalitzada en el decurs de la segona prova per haver incorregut en *pumping* (agitar les veles mitjançant les escotes per impulsar-se). Aquesta segona infracció era un advertiment molt seriós a la tripulació espanyola, que, si cometia un altre error, hauria de sumar una

nova desqualificació a la puntuació i pràcticament diria adeu a les possibilitats de medalla. Amb el nerviosisme corresponent van haver de lluitar a la resta de regates. Una tensió que es feia palesa cada matí, ja que fins als Jocs Olímpics de Barcelona totes les persones acreditades –incloent-hi els periodistes– podien circular lliurement per

les instal·lacions del port i acostar-se als esportistes. Però el tàndem Zabell-Guerra va saber suportar la pressió i, tot i navegar amb cautela, va obtenir dos triomfs parcials a les set regates disputades, que els van servir per proclamar-se campiones olímpiques. Zabell va guanyar a Barcelona la seva primera medalla d'or, que quatre anys més tard va revalidar als Jocs d'Atlanta. Més plàcida va ser la trajectòria de Jordi Calafat i Francisco Sánchez Luna, que amb tres primers llocs a les set regates en què van participar, aviat van presentar candidatura a l'or, que van assolir sense gaires dificultats en 470 masculí.

La irrupció de la dona

Fins als Jocs Olímpics de Los Angeles (1984) la dona podia participar en les proves de vela, però no hi havia una categoria específica per a ella. D'aquí que fos molt difícil veure'n una en competició; en tot cas, si n'hi havia cap, formava amb algun home una tripulació mixta. Va ser el cas de Trine Elvstrøm, que amb el seu pare, el pluricampió Paul Elvstrøm (guanyador de quatre ors olímpics entre els anys 1948 i 1960), van ser els representants de Dinamarca a la classe Tornado, en què van acabar quarts a Los Angeles.

Ja l'any 1988, als Jocs Olímpics de Seül, la Federació Internacional de Vela (llavors anomenada IYRU, ara ISAF) va designar una classe exclusivament femenina, la 470. Espanya hi va estar present amb la parella formada per Mimi González i Patricia Guerra, que van acabar desenes. A Barcelona la quota femenina va ampliar-se i d'una van passar a ser tres les categories femenines: 470, Lechner i Europa. El 1992, a més de les quatre medalles d'or obtingudes, va brillar la barcelonina Natàlia Via-Dufresne, que a la classe

Europa va guanyar la medalla de plata. Aquesta estudiant de COU, que llavors tenia 19 anys, va ser molt regular i en els seus resultats hi va tenir molt a veure l'ajuda tècnica i psicològica del seu entrenador, Toni Navarro.

Les medalles de Zabell-Guerra i de Via-Dufresne a Barcelona van ser les primeres aconseguïdes per la vela femenina espanyola en uns Jocs Olímpics. Natàlia Via-Dufresne, acompanyada per Sandra Azón, va aconseguir una altra plata, aquesta vegada a la classe 470, als Jocs Olímpics d'Atenes (2004). I, el 2012, als de Londres, Marina Alabau (en RS:X) i Tamara Echegoyen, Sofia Toro i Àngela Pumariiega (Elliot) van ampliar el palmarès guanyant dos ors més. Per a Tòquio 2021 la quota femenina a la vela ha augmentat encara més i hi haurà quatre classes exclusivament femenines: RS:X, Laser Radial, 470 i 49erFX, i una de mixta (Nacra17), en la qual Espanya tindrà l'oportunitat d'ampliar el balanç de sis medalles guanyades fins ara.

Un dels integrants més veterans era Josep Maria Van der Ploeg, de 34 anys. Guanyaria l'or amb facilitat.

Aquells dies, un dels integrants més veterans de l'equip era el català Josep Maria van der Ploeg, de 34 anys, que havia estat entrenador de José Luis Doreste a Seül. Van der Ploeg, fill d'un holandès resident a Barcelona, tenia al davant l'oportunitat de la seva vida: eren els seus primers jocs, competia a casa, era un gran coneixedor de la classe Finn i venia de guanyar la Setmana de Kiel. I, a més, ben aviat les desqualificacions (una d'elles inaudita per no portar l'armilla salvavides a bord) que va patir el canadenc, i

favorit, Hank Lammens, campió del món el 1990, li van posar en safata la medalla. Van der Ploeg va fer un cursa sense errors i va ser l'únic dels regatistes de l'equip espanyol que va proclamar-se campió olímpic sense necessitat de competir a l'última regata, després de mostrar una gran regularitat i solidesa. "Encara estic sorprès. En cap moment la medalla no ha estat en perill", va declarar Van der Ploeg en arribar a port després de guanyar la sisena regata.

Ben diferent va ser la trajectòria de Luis Doreste i Domingo Manrique en Flying Dutchman. Luis Doreste, campió olímpic de 470 a Los Angeles, va participar amb Miquel Noguer a Seül el 1988 en la categoria Flying Dutchman, on va acabar 13è. Durant vuit anys va estar navegant sempre a l'estranger, primer amb Miguel Noguer i després amb Domingo Manrique com a tripulants. Tot i haver guanyat la prova test de Barcelona el 1991, uns mesos abans de participar en els jocs van comprovar amb desencís

que la seva embarcació era molt lenta i que així seria molt difícil guanyar una medalla. Al final, Luis Doreste i Domingo Manrique van aconseguir que els germans italians Sommariva, que no s'havien classificat amb Itàlia, els venguessin el seu vaixell. Una de les incògnites de la vela és saber per què unes embarcacions són més ràpides que unes altres encara que hagin sortit de les mateixes drassanes. Podria dependre de la sèrie de fabricació, tot i sortir del mateix motlle, o bé del procés de curació de la fibra. No se'n sap el perquè, però en el món de la vela tothom sap que és així. En qualsevol cas, el tàndem Doreste-Manrique va patir fins a l'últim metre de la setena i última regata, on es van jugar l'or amb els americans Paul Foerster i Stephen Bourdow. El joc final d'estratègies i els nervis van determinar el guanyador, i el setè lloc dels americans no els va valdre per desbancar la parella espanyola. Doreste-Manrique van aconseguir ser els segons campions olímpics espanyols de Flying Dutchman després d'Abascal i Noguer, que van obtenir l'or als Jocs Olímpics de Moscou el 1980.

La Flying Dutchman, una embarcació molt cara i complicada tècnicament, amb infinitat d'ajustatges de les veles i el masteler, va desaparèixer del panorama olímpic als jocs d'Atlanta, si bé l'embarcació campiona a Barcelona va ser donada al Museu Marítim de Barcelona, on encara ara es pot contemplar.

L'èxit de la vela espanyola als Jocs Olímpics de Barcelona no només va ser dels esportistes, sinó també

de la indústria. I en concret hi va tenir molt a veure la veleria Toni Tió, de Vilassar de Dalt, d'on van sortir les veles que van guanyar l'or de 470 masculí i femení, i la plata de la classe Europa amb Natàlia Via-Dufresne. També va ser decisiva en les veles de Finn que portava Van der Ploeg, que eren North, de fabricació americana, però que el patró català feia modificar al seu gust per Toni Tió per treure un rendiment més alt i més velocitat a la seva embarcació. "Els èxits dels nostres regatistes i de les nostres veles a Barcelona em van permetre exportar a 40 països i a poder superar la crisi econòmica", admet Toni Tió.

LA DETERMINACIÓ DE BARCELONA COM A SEU, UNA HISTÒRIA POC CONEGUDA

Però res de tot això no hauria estat possible, o com a mínim no hauria estat tal com va ser, si la seu de

l'esport de la vela hagués estat ubicada en un altre lloc i no a Barcelona. I tot i que ara, vist amb perspectiva, semblaria inversemblant que la vela s'hagués disputat en un altre escenari, perquè Barcelona tenia mar i no hi havia cap raó per renunciar-hi, el cert és que va a estar a punt de passar.

La Barcelona que coneixem avui, oberta al mar, segur que tindria una altra configuració si no s'hagués construït el Port

Olímpic, una infraestructura que es va bastir per acollir la vela i per la insistència d'un reduït grup de persones. Per res més. De fet, no figurava en la memòria olímpica ni en els pressupostos que va presentar el COOB'92

L'èxit de la vela espanyola a Barcelona no només va ser dels esportistes, també de la indústria.



Theresa Zabell (a l'esquerra) amb Mónica Azón, també membre de l'equip olímpic, preparant el seu 470 durant les Olimpíades de Barcelona. La proximitat de la Vila Olímpica a la zona de competició va facilitar molta preparació i els entrenaments.

Medaller de la vela espanyola als Jocs Olímpics

ANY	SEU	TRIPULACIÓ	CLASSE	MEDALLA
1932	LOS ANGELES	SANTIAGO AMAT	DINGHY	BRONZE
1976	MONT-REAL	ANTONIO GOROSTEGUI-PERE LLUÍS MILLET	470	PLATA
1980	MOSCOU	ALEJANDRO ABASCAL-MIQUEL NOGUER	FLYING DUTCHMAN	OR
1984	LOS ANGELES	LUIS DORESTE-ROBERTO MOLINA	470	OR
1988	SEÜL	JOSÉ LUIS DORESTE	FINN	OR
1992	BARCELONA	JOSEP MARIA VAN DER PLOEG	FINN	OR
1992	BARCELONA	LUIS DORESTE-DOMINGO MANRIQUE	FLYING DUTCHMAN	OR
1992	BARCELONA	JORDI CALAFAT-FRANCISCO SÁNCHEZ LUNA	470	OR
1992	BARCELONA	THERESA ZABELL-PATRICIA GUERRA	470	OR
1992	BARCELONA	NATÀLIA VIA-DUFRESNE	EUROPA	PLATA
1996	ATLANTA	THERESA ZABELL-BEGONYA VIA-DUFRESNE	470	OR
1996	ATLANTA	FERNANDO LEÓN-JOSÉ LUIS BALLESTER	TORNADO	OR
2004	ATENES	IKER MARTÍNEZ-XABIER FERNÁNDEZ	49ER	OR
2004	ATENES	RAFAEL TRUJILLO	FINN	PLATA
2004	ATENES	NATÀLIA VIA-DUFRESNE-SANDRA AZÓN	470	PLATA
2008	PEQUÍN	FERNANDO ECHÁVARRI-ANTÓN PAZ	TORNADO	OR
2008	PEQUÍN	IKER MARTÍNEZ-XABIER FERNÁNDEZ	49ER	PLATA
2012	LONDRES	MARINA ALABAU	RS:X	OR
2012	LONDRES	TÁMARA ECHEGOYEN-SOFÍA TORO-ÀNGELA PUMARIEGA	ELLIOT	OR

RESUM: 13 ors, 5 plates, 1 bronze. Font: Miquel Àngel Roselló.

per aprovar la seva candidatura per part dels membres del Comitè Olímpic Internacional. I és que molt abans de la proclamació a Lausana el 1986, les principals activitats de la vela es concentraven a Palamós i a Palma de Mallorca, amb les celebracions de la Christmas Race i del Trofeu Princesa Sofia, respectivament. A Barcelona, amb l'antiga configuració del seu port comercial, amb una única bocana, els clubs Marítim i Nàutic de Barcelona tenien molt poca activitat de vela lleugera, pels inconvenients que representava sortir a mar obert. A més, fins al 1984, el que va ser president de la Federació Espanyola, el català Miquel Company, creia que el model del Princesa Sofia de Palma, amb centenars de regatistes distribuïts pels diversos club de la badia balear, era una bona experiència que podia ser vàlida per a les proves de vela dels Jocs, juntament amb unes condicions de vent contrastades. Tot això, i el comentari atribuït a la llavors reina Sofia, aquell de "que bonito va a ser ver la vela de los Juegos Olímpicos desde Marivent", fet informalment a un dirigent esportiu, feien que Palma partís com a favorita i que no hi hagués plans per a la construcció d'un port esportiu a Barcelona.

Quan Barcelona va ser elegida seu dels jocs van començar les preocupacions i els moviments per canviar una decisió que pràcticament ja estava presa en favor de Palma. L'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, no volia parlar del tema ni rebre el president de la Federació Espanyola de Vela. La desesperació va arribar fins a tal punt que l'aleshores president de la Federació, el madrileny Arturo Delgado, va anar a veure el rei Joan Carles per expressar-li la seva preocupació. "No sé si era

A finals del 1987 es va prendre la decisió de disputar la vela a Barcelona en lloc de Palma.

per un tema de seguretat o per quelcom que se m'escapava, però totes les apostes indicaven que Palma de Mallorca seria la seu de la vela. El rei, però, em va indicar que fes i donés suport al que cregués que era millor per a l'esport", recorda. Tant Delgado com els dirigents de la Federació Internacional de Vela (IYRU) creien que el millor era que la vela es fes a Barcelona, ja que des dels jocs de Tòquio (1964) els esportistes de vela no compartien la Vila Olímpica amb la resta d'atletes olímpics. "Aquí s'ha de fer la vela", va exclamar Peter Tallberg, president de la Federació Internacional quan va visitar Barcelona a finals del 1987, veient la maqueta de la Vila Olímpica del Poblenou i la ubicació al costat del mar.

"Serà la primera vegada a la història que els regatistes podran anar caminant des de la vila olímpica fins al lloc de competició", va insistir Tallberg. Paral·lelament, la Federació Catalana, presidida per Joan Maria Roig, va crear un grup de treball anomenat Comitè de Vela Barcelona '92, en què hi havia medallistes com Gorostegui, Abascal, Noguer i els germans Doreste, presidents de clubs nàutics i periodistes que, esperonats pel dinàmic José Luis Reyna, del Nàutic de Vilassar de Mar, van ajudar a sensibilitzar el COOB '92 que la vela s'havia de fer a Barcelona. "En el projecte inicial de la Vila Olímpica es preveia la construcció d'un far i d'un petit dic amb diversos amarradors, més de decoració i per fer bonic que per una altra cosa", rememora Delgado, que un dia es va trobar accidentalment l'alcalde Maragall al mercat de Hester Street, a Nova York, i va aprofitar per abordar-lo i desencallar les seves relacions amb ell. A finals del 1987 el COOB '92 va prendre la decisió després de mesos d'incertesa i va elegir Barcelona davant de la indignació dels dirigents de la vela balear. Maragall sempre deia que li havien dit que "el camp de regates de Barcelona no reunia condicions atmosfèriques adequades per fer les curses olímpiques", com va explicar a la premsa en més d'una ocasió.

Però la visita a Barcelona dels màxims dirigents de la Federació Internacional de Vela Peter Tallberg i Paul Henderson, i la pressió de regatistes i dels mitjans de comunicació catalans van canviar el signe dels esdeveniments, fins al punt que Maragall, després dels resultats obtinguts, va reconèixer a Delgado la seva insistència i la seva aposta per Barcelona atorgant-li la Medalla d'Or de la ciutat i dient-li a l'orella en el moment d'imposar-la-hi: "A l'espanyol més tossut després de mi". Anys més tard, els membres de l'equip de vela, amb les medalles aconseguïdes, es van encarregar de confirmar que Barcelona era l'escenari ideal. ■

Text i entrevista ★ Miquel Àngel Roselló, narrador de la vela en català per al Canal Olímpic (creat entre TV3 i TVE amb motiu dels Jocs) i també autor de les cròniques de la vela a *La Vanguardia* amb el pseudònim de Miguel Antonio Romani.
Fotografies ★ Fundació Barcelona Olímpica.



▼ Luis Doreste (a la dreta) i Domingo Manrique al capdamunt del podi, a Barcelona '92.

Luis Doreste, Doble campió olímpic a Los Angeles (1984) i Barcelona (1992)

"Ara la vela olímpica és més explosiva que quan jo competia. Es valoren més la velocitat i l'espectacle"

Luis Doreste va ser el primer esportista espanyol a assolir dos títols olímpics. Va guanyar dues medalles d'or als Jocs Olímpics, la primera a Los Angeles el 1984 en la categoria 470, formant parella amb Roberto Molina, i a Barcelona el 1992 a la classe Flying Dutchman, amb Domingo Manrique. Integrant d'una saga canària de navegants, Luis Doreste continua navegant en creuer i combina l'esport amb l'ensenyament de la informàtica a la Universitat de Las Palmas de Gran Canaria.

Et mires molt les dues medalles?
No gaire. Les medalles hi són, però són més importants els records i les vivències que queden.

Aquests sí que em venen al cap sovint. Van ser molts anys de molts esforços i de moments inoblidables.

Vas guanyar dos ors: el primer a Los Angeles, el 1984, amb Roberto Molina, i el segon vuit anys més tard a Barcelona, amb Domingo Manrique de tripulant. Quina va ser més difícil?

Sens dubte la medalla d'or de Barcelona va ser més complicada d'aconseguir, ja que fins a l'últim metre de l'última regata no es va decidir si guanyaven els americans Foerster-Bourdown o nosaltres. Ells eren els favorits, tot i que nosaltres coneixíem bé les aigües de Barcelona. A més, teníem molta pressió per navegar al nostre país. La competència era molt dura i el material de què disposàvem uns mesos abans no ens feia tenir gaire confiança.

Vau canviar el vostre vaixell, que era pràcticament nou, per un de més vell a última hora. Una decisió una mica estranya...

Exacte. No tots els vaixells navegaven igual de bé, encara que siguin de la mateixa marca. El nostre cas, tot i ser nou, no tenia la velocitat que necessitàvem. Però teníem uns amics italians, els germans Sommariva, que no s'havien classificat per als Jocs de Barcelona i que tenien un vaixell més antic però que era molt ràpid. Vam tenir ocasió de provar-lo i vam veure clar que necessitàvem aquell vaixell. Això va ser al mes d'abril. Abans dels Jocs, a l'Europeu de Toló (França), ja vam quedar segons.

És el vaixell que està exposat al Museu Marítim de Barcelona...

Sí, tot el material era de la Federació i el va donar al Museu Marítim. Per a mi és un honor.

Als Jocs de Los Angeles vas guanyar amb més facilitat, sense necessitat de participar en l'última regata perquè ja teníeu l'or.

Allà també ens les vam tenir amb el representant americà, que era el favorit. Però ells van cometre molts errors i els van sortir cars.

Aquesta medalla va servir perquè et designessin per llegir el jurament dels atletes a la cerimònia inaugural dels Jocs Olímpics de Barcelona, amb anècdota inclosa, perquè vas estar a punt d'oblidar-te del que havies de dir...

La veritat és que aquells dies estava molt atabalat amb la preparació del material. I a l'últim moment, és a dir el dia abans, em van dir que seria jo qui llegiria el jurament dels atletes. Em van donar el text, me'l vaig aprendre, però ningú no em va advertir que sortiria a les pantalles i que el podria llegir allà. I amb els focus, la gent i els nervis em vaig quedar unes dècimes de segon en blanc. Per sort portava un paper i de seguida vaig poder continuar.

Quatre anys més tard, als Jocs d'Atlanta, vas portar la bandera d'Espanya que encapçalava la delegació a la cerimònia inaugural...

Sí. Però allò va ser molt diferent. Era una festa. Podies gaudir de l'ambient i l'espectacle. És molt diferent de parlar per a tot el món.

Vas participar en quatre edicions dels Jocs Olímpics en tres categories de vaixells diferents. El balanç són dues medalles d'or.

Estic satisfet i orgullós. Guanyar una medalla no és gens fàcil.

Ets un dels sis esportistes espanyols que té dues medalles d'or. A més, tu vas ser el primer a aconseguir-ho.

És veritat. I formar part d'aquest club és un orgull. Però s'ha de valorar que els regatistes llitem als Jocs Olímpics per una única medalla, mentre que altres esportistes poden competir en diverses disciplines del seu esport en els mateixos jocs. Jo he participat en quatre Jocs Olímpics i he guanyat dues medalles d'or. Em puc sentir molt satisfet.

Les 18 medalles aconseguïdes pels regatistes espanyols en els Jocs creus que han contribuït a fer que la vela s'hagi popularitzat?

Fins fa poc la gent només ens veia asseguts als vaixells i no sabia interpretar el que feïem. Ara la vela ha evolucionat i s'ha professionalitzat. Abans, per poder entrenar a la Residència Blume, la Federació ens exigia que fèssim una carrera universitària. Gràcies als nostres èxits ara hi ha gent que només es dedica a navegar i viu de la professionalització de l'esport.

Amb l'entrada d'embarcacions tipus skiff o amb foils la vela, ara, és molt diferent de la que tu vas practicar?

Evidentment. No hi té res a veure. Jo no sé si podria navegar en un d'aquests vaixells. Ara es fan tres regates curtes al dia. Jo en feia una, més llarga. Els recorreguts són a prop de la costa, per facilitar que hi hagi públic i que sigui més fàcil que la televisió ho retransmeti. D'altra banda, ara és més important la condició física i els vaixells són més explosius. Abans calia pensar més: interpretar els núvols, la meteorologia, etc. Del món que jo coneixia es mantenen el 470 i el Finn; tota la resta de categories són noves. Ara es valora més l'espectacle i la vela s'ha adaptat a la televisió, cosa que només ha passat en aquest esport. Però també és evident que el nostre esport arriba a més gent ara que abans.

Les medalles hi són, però són més importants els records i les vivències.

▼ Durant les Olimpíades, a Barcelona hi va haver regates espectaculars a prop de la costa i del gran públic. Tothom va poder gaudir de l'èxit dels navegants de l'equip espanyol.



El LLARG CAMÍ cap a L'OLIMP

Una feina i un compromís amb un mateix

Per Diego Yriarte



▲ El camí per ser navegant de l'equip olímpic és dur i ple de dificultats, però també ple d'experiències úniques i satisfaccions.



Fer una campanya olímpica és molt més que dedicar-se a un esport. És un compromís que ha de néixer d'una persona disposada a deixar-ho tot per fer realitat el somni de pujar a dalt de tot, el somni d'arribar a l'Olimp.

DE MICA EN MICA

Els inicis són similars a qualsevol esport, quan, de petits, es comença per curiositat. Però la mar enganxa... I són molts els qui s'hi enganxen. Per això, la Federació Catalana de Vela té més de 70 escoles de vela reconegudes en ports, clubs nàutics o clubs de platja. En principi, generalment es comença fent un tast de diferents activitats nàutiques o es participa en un campus de vela, però en qualsevol cas tot comença com una activitat lúdica. Un no es planteja des de l'inici que acabarà fent una campanya olímpica. A partir d'aquestes activitats, hi ha qui continua navegant quan li ve de gust, pel simple plaer de navegar, però arriba un moment en què algunes persones demostren una certa inquietud o caràcter més competitiu, i s'encaminen a fer competicions i regates.

Quan es comença en una escola de vela, habitualment es navega en vaixells col·lectius amb altra gent, però ja als set o vuit anys es pot optar per dos tipus d'embarcacions de competició: amb aparell fix, la classe Optimist, i amb aparell lliure, la classe Techno 293 de Windsurf; totes dues són classes internacionals.

A Catalunya hi ha competicions en aquestes dues opcions. De fet, hi ha un rànquing català, de manera que es formen seleccions catalanes i els qui són seleccionats participen en diferents campionats d'Espanya. L'evolució lògica és continuar prenent part en campionats europeus i mundials, tot i que encara parlem de classes infantils amb persones de la mateixa edat, fins als 15-16 anys, quan té lloc el primer ascens cap a les classes juvenils.

En aquesta trajectòria, el suport econòmic per sufragar les despeses són a compte del club que es representa, aquell per al qual el competidor o competidora ha tret la llicència. La col·laboració econòmica dependrà de la política de suport a les persones que competeixen; la resta ho aportarà la família, si bé també es permet el patrocini des del principi. De fet, no hi ha cap limitació en el nombre de patrocinadors que es poden tenir, però sí en l'espai, perquè l'organització de les regates es reserva



▲ Les classes olímpiques individuals, com la classe Laser Radial o la classe Finn, poden facilitar la logística a l'hora de preparar-se amb vista a la competició.

una part del vaixell per als seus propis espònsors. Tanmateix, tampoc no és habitual que els més petits en tinguin. Participar en el circuit de regates és sinònim de moltes hores d'entrenament, viatges, estades, components que es fan malbé... No hi ha una guerra de materials, però realment es nota qui té un vaixell o una vela nous.

LES CLASSES JUVENILS

A partir dels 15 anys en Optimist i 16 en Techno, comencen les classes juvenils. Quan s'arriba aquí, s'ha d'escollir amb quina classe es vol continuar, i no és fàcil. Primer s'ha de definir si es vol doble o individual, ja sigui perquè es té un caràcter més competitiu o perquè és més senzill anar sol que coordinar amb una altra persona horaris, viatges, despeses, etc. L'ideal seria que es triés d'acord amb les capacitats físiques de cadascú, però això no sempre és així.

Hi ha quatre classes juvenils reconegudes pel Consell Català de l'Esport com a estratègiques, perquè són les que porten a les classes olímpiques. Actualment són la classe Laser Radial i la classe Europa com a individuals, i la classe 420 i 29er com a dobles, però d'aquestes només la classe Laser és olímpica. Les altres són un pas previ.

El problema és que hi ha clubs especialistes en una classe o una altra i, si en acabar el període infantil un competidor o competidora té capacitats per a la Laser Radial, però al seu club només hi ha l'Europa, que requereix menys pes, és molt probable que vulgui continuar navegant amb les amistats de sempre i no canviar de club, encara que els seus resultats no seran els millors i la consegüent frustració els pot portar a abandonar l'esport. I el mateix passa amb la classe 420 i la classe 29er, que són vaixells diferents.

La Federació Catalana de Vela té més de 70 escoles de vela reconegudes.



La dificultat de mantenir el talent

Jordi Blanch, coordinador tècnic de la Federació Catalana de Vela, ens explica que “la Federació fa un assessorament personalitzat, però ens falta solvència econòmica per decidir que una persona és bona per a una classe i procedir a pagar-li totes les despeses com es fa en altres països... És una edat molt difícil, en la qual perdem la majoria de la gent. En categoria juvenil tenim molt bons resultats, però quan arriba el moment que han de navegar més seriosament,

i això requereix molt més temps, els perdem, i no només pel tema econòmic.

A Catalunya la gent té molt clar que ha d'estudiar, sigui per decisió d'ells mateixos o per pressió dels pares. Hi ha gent que ho pot fer tot i hi ha gent que no, i nosaltres evidentment no ens oposem al fet que la gent estudiï”.

A tot Espanya, la Federació Balear de Vela és la que més juvenils aporta; després, la catalana. En tercer lloc, hi ha la Federació Valenciana.

▲ Tot i les ajudes per part dels clubs, les federacions i els espònsors, competir sovint també requereix un esforç econòmic important per part de les famílies.

Pel que fa a ajudes, cal dir que els clubs ofereixen suport fins que poden formar part de la Selecció Catalana, on la Federació col·labora en tot el procés coordinant els equips, els entrenadors especialitzats, etc. Tanmateix, és alarmant que, amb tot aquest suport, no n'hi ha prou i és necessari l'ajuda de les famílies. Els regatistes d'aquesta edat ja comencen a fer feines de monitoratge, o d'entrenament d'altres, per poder fer front a algunes de les despeses que es generen.

Als 20 o 21 anys és quan es fa el salt a les classes olímpiques.

EL SALT A L'OLIMPISME

Quan s'acaba l'etapa juvenil, als 20 o 21 anys, és quan es fa el salt a les classes olímpiques, però una cosa és navegar en una classe olímpica i una altra de ben diferent és fer una campanya olímpica. Perquè no qualsevol pot fer-ne una; una campanya olímpica és una feina. Ha de ser la prioritat absoluta. La recomanació que es fa des de la Federació és que es comenci a navegar en una classe olímpica i arribarà un moment que, gairebé sense adonar-se'n, s'estarà en campanya olímpica, perquè ja es tindran resultats. Aleshores, la Federació Espanyola començarà a donar-los suport i tot començarà a anar rodant. Però s'ha de planificar molt bé. No es pot començar una campanya quan falten dos anys per als Jocs, perquè no s'arriba a temps, i encara és més difícil si és una embarcació doble, perquè són dues persones les que han de coincidir en tot.

Amb vista al futur tindrem un problema, perquè la participació de regatistes infantils està baixant. A Catalunya hi ha unes 25 persones de classe juvenil amb intencions de començar a navegar en classes olímpiques d'aquí a un o dos anys.



▲ Esdevenir navegant olímpic és una cursa que comença a les federacions territorials. Ja en les classes infantils i juvenils, els més ben preparats faran el pas a les competicions nacionals i després europees i mundials.

La vela olímpica no és a l'abast de tothom, ja que una campanya implica molts diners. L'objectiu de la Federació és que els seus competidors i competidores arribin a formar part de l'equip preolímpic. Però això significa que han de tenir el suport d'entrenadors, prou material i una logística que sovint és inviable per als clubs. El cert és que, un cop formen part d'aquest equip, reben el suport de la Federació Espanyola, tot i que sempre hi ha algun aspecte que no pot cobrir del tot: un joc de veles, un campionat, etc.

BARCELONA INTERNATIONAL SAILING CENTER

Al Barcelona International Sailing Center (BISC) l'equip català entrena a l'aigua i també a terra. Tot l'equip està obligat a entrenar la part física, de manera que disposen de gimnàs i d'una preparadora física que està a la seva disposició de dilluns a divendres de 14.00 a 21.00 hores. I quan s'han de fer proves d'esforç, psicologia de l'esport, etc., reben el suport del Centre d'Alt Rendiment Esportiu de Sant Cugat.

El circuit internacional inclou quatre o cinc regates l'any, denominades World Cup Series, una a cada continent, que serveixen per fer un rànquing mundial. També hi ha regates com el Trofeu Princesa Sofia a Palma de Mallorca, que no és World Cup però té un nivell altíssim. Tot i que depèn de la classe en què es navega, el més habitual és fer un total d'entre quatre i sis regates d'alt nivell, a més d'un campionat europeu i un campionat mundial. Les regates dels campionats mundials són les més importants, ja que és on es juguen les beques del Consell General de

L'equip dels Jocs Olímpics

El Comitè Olímpic Internacional, el Comitè Organitzador de Tòquio 2020, el Govern Metropolità de Tòquio i el Govern del Japó han acordat les noves dates per als XXXII Jocs Olímpics, que se celebraran entre el 23 de juliol i el 8 d'agost de 2021.

En el programa de vela dels Jocs Olímpics hi participen 10 classes de vaixells. Fins ara, hi ha set de les 10 classes en les quals el país ja està classificat:

- 470 masculí: Jordi Xammar (Catalunya) i Nicolás Rodríguez (Galícia)

- 470 femení: Silvia Mas (Catalunya) i Patricia Cantero (Canàries)
- RS:X femení: Blanca Manchón (Andalusia)
- RS:X masculí: classificats però falta definir el competidor
- 49er: Diego Botín (Cantàbria) i Iago López (Galícia)
- 49erFX: Tamara Echegoyen (Galícia) i Paula Barceló (Balears)
- Nacra 17: Tara Pacheco (Canàries) i Florian Trittel (Catalunya)

Encara queden per classificar al país en les classes Laser, Laser Radial i Finn.

l'Esport; són determinants per obtenir les ajudes de l'any següent.

En definitiva, la vela olímpica és un esport de llarg recorregut i en què es pot competir fins passats els 40 anys. Per això hi ha gent que tot just comença la carrera olímpica en aquests moments i és conscient que no arribarà

en forma per als jocs de París 2024, de manera que ja pensa en Los Angeles 2028. Però, sigui com sigui, sigui quan sigui, ha de començar ara amb el compromís per anar pujant graó a graó fins a arribar a l'Olimp. ■

La vela olímpica és un esport de llarga durada i en què es pot competir fins passats els 40 anys.

Text i fotografies ★ Diego Yriarte és fotògraf i periodista especialitzat en nàutica esportiva. Col·laborador del Museu Marítim de Barcelona. Instagram: @diegoyriarte. Web: <https://yriarte.net/>



▼ Jordi Blanch, coordinador tècnic de la Federació Catalana de Vela.

EL REM a CATALUNYA

De “xiflats” a esportistes olímpics

Per Enric Garcia Domingo



◀ Equip de rem dels Campionats d'Europa de Rem de 1935 a Berlín-Grünau. Aquest equip havia de participar en els JJOO de Berlín però l'esclat de la guerra civil ho va impedir. A l'esquerra, Eduard Serres Cirujeda. Foto: autor desconegut. Col·lecció E. Serres Cirujeda, Museu del Port de Tarragona.



El rem ha estat durant mil·lennis una manera de moure una embarcació per pescar, desplaçar-se d'un lloc a l'altre o fer la guerra. Remar per plaer era quelcom inconcebible i no és sorprenent que els primers esportistes fossin vistos com a “xiflats”.

REMAR PER NECESSITAT, REMAR PER PLAER

El rem olímpic és potser la màxima expressió d'aquest esport en el seu vessant competitiu. Però, lluny de les medalles i els diplomes, hauríem de recordar que el rem va néixer com una pràctica popular, segurament amb el desafiament entre barques de pesca. Un dia també els “senyors” van empunyar els remes amb elegància, i entre els uns i els altres van convertir el ritme de les pales en una música universal.

Bé que hom pugui trobar-ne alguns exemples en èpoques anteriors, en la seva forma moderna aquest esport apareix a Anglaterra, potser al segle XVIII. El 1811 es disputaren les primeres competicions a Nova York, el 1829 tingué lloc la primera edició de la cursa Oxford-Cambridge i el 1834 foren efectuades les primeres proves a Henley. A casa nostra a principis del segle XIX ja trobem referències de regates entre barques de pesca. El rem fou admès com a prova olímpica el 1900 a París, tot i que la categoria femenina no fou reconeguda fins al 1976.

CLUBS QUE “SUQUEN” LA PALA

Catalunya va ser pionera d'aquesta pràctica esportiva i, de fet, fou el territori dominador durant dècades a Espanya. Entre els anys 1921 i 1955 tots els campionats d'Espanya es van fer a Catalunya, i des d'aquell any n'hi ha hagut molts més, alternant amb altres indrets de l'Estat. Cal dir que el rem ha representat durant dècades una alternativa popular a d'altres esports nàutics, una possibilitat de fruit de la mar amb un pressupost limitat, fora dels circuits elitistes dels practicants de la vela.

Probablement els pioners van ser remers de Barcelona i de Tarragona, tot i que s'accepta que el Reial Club Nàutic de Tarragona, fundat el 1878, s'endugui l'honor. En els inicis era conegut com el club dels “xiflats”. Per cert que aquest club nàutic, el més antic de Catalunya i segon d'Espanya, ha obtingut en nou ocasions el Campionat d'Espanya de Rem, la prova estrella a l'Estat espanyol (anys 1929, 1930, 1934, 1935, 1944, 1945, 1946, 1947 i 1958). També el Reial Club Marítim de Barcelona mereix un lloc destacat, amb remers il·lustres que competien en glòria amb els practicants de la vela i la motonàutica. En el seu palmarès hi trobem vuit títols del Campionat d'Espanya de Rem, els anys 1921, 1923, 1924, 1926, 1928, 1932, 1948 i 1950. Ambdós clubs representen amb honor el que ha estat i és encara el rem a Catalunya.

Catalunya va ser pionera d'aquesta pràctica esportiva i, de fet, fou el territori dominador durant dècades a Espanya.



▲ Equip del Reial Club Marítim de Barcelona que va participar en la Olimpíada de París del 1924. Foto: Col·lecció Omedes. MMB.

Un altre club històric va ser el Club de Mar del Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de la Indústria (CADCI), a Barcelona. El CADCI va ser fundat el 1903, i aviat, l'any 1905, va posar-se en marxa una Secció Especial d'Esports i Excursions, en la qual la pràctica del rem era una de les activitats més destacades i una de les que va donar més popularitat a la institució. L'any 1931 una escissió va portar a la fundació del Club de Rem de Barcelona, que en una ocasió (1951) assolí el Campionat d'Espanya. Per contra, el Club de Mar del CADCI obtingué aquest títol en tres ocasions: 1922, 1927 i 1933.

Altres clubs que han deixat empremta a Barcelona són el Club de Rem Ruber-Lux, fundat per Lluís Omedes, o el Club de Rem Centralbanc, que va començar com la secció de rem fundada l'any 1944 per l'organització franquista Educació y Descanso. Finalment, mereixen un lloc d'honor els clubs de rem de les Terres de l'Ebre. El primer és el Club de Rem Tortosa, fundat l'any 1928 com a Club Nàutic Tortosa i refundat el 1946 amb el nom actual. Ha organitzat competicions i ha assolit diversos èxits en l'àmbit català i espanyol. El segon és el Club Nàutic Amposta, fundat el 1949, que pot mostrar un

dels palmaresos més complets d'Espanya en l'esport del rem, a escala nacional i internacional, i ha estat un important planter de remers que apleguen més d'un centenar de medalles als campionats d'Espanya, una desena de medalles als campionats del món i cinc esportistes olímpics, amb dos diplomes olímpics.

RÀPIDES COM FLETXES, LLEUGERES COM PLOMES

Lluny del rem tradicional fet amb barques de pesca o de servei, la pràctica del rem esportiu de tall britànic va desenvolupar un tipus d'embarcació específica, pensada per a la competició, primer en regates en ports o en rius, per acabar incorporant-se als Jocs Olímpics, on ha estat present en tots els Jocs llevat del primer a Atenes l'any 1896.

Hi ha diferents modalitats. El rem en punta és una modalitat de rem en la qual cada esportista propulsa l'embarcació amb un sol rem, sigui de la banda d'estribord o de babord. Amb el rem de punta es pot remar amb diferents embarcacions: 2-, 2+, 4-, 4+ i 8+. D'aquestes modalitats només les 2-, 4- i 8+ són olímpiques. El rem de couple o *scull* és la modalitat de rem en

El llagut català

El llagut català és una embarcació de rem, amb banc fix, típica de la costa catalana. Antigament s'utilitzava per anar a pescar; el caro d'art *l'ària*, que va portar la flama olímpica a Empúries, representa el model clàssic. En la dècada dels noranta del segle xx es va recuperar, per a la pràctica esportiva, una versió contemporània de polièster i detalls de fusta, amb les formes un pèl diferents i un pes més reduït. El nombre de tripulants pot ser de sis o de vuit, amb timoner. L'any 1987 va ser clau per a la recuperació del llagut català, amb trobades a la Catalunya Nord i a l'Alt Empordà, i el 1999 el llagut va entrar a la Federació Catalana de Rem. El primer Campionat de Catalunya es va fer l'any 2001.



▲ Equip nacional d'outrigger a quatre sense timoner, medalla de bronze als II Jocs Mediterranis: Francesc Crespo, Jaume Carrasco, Alexandre Daniel i Josep Gil. 17 de juliol del 1955. Foto: Vita. Col. J. Carrasco. Museu del Port de Tarragona.



▲ El rem femení també té molta participació a Catalunya. A la imatge, Campionat de Catalunya de Rem Olímpic 2019, Banyoles. Foto: Federació Catalana de Rem.

Banyoles, no cal dir res més

Banyoles i rem són dues paraules inseparables des de l'any 1925, quan es va fundar el Club Natació Banyoles. El rem ha donat fama i glòria a aquesta població del Pla de l'Estany, subseu olímpica a Barcelona '92. El primer contacte amb el rem coincidirà amb la presència d'un grup de remers de Barcelona que es preparaven per als Jocs d'Amsterdam el 1928. Però fou l'any 1947 quan s'hi feu la primera prova important, el Campionat d'Espanya de Rem. El 1951 els components del Club Ruber de Barcelona hi van anar per preparar-se per als Jocs d'Hèlsinki de 1952. La presència a la ciutat de l'equip dirigit per Lluís Omedes contribuï a

la popularització del rem en el camp de regates de l'Estany. Des de llavors, Banyoles ha estat escenari de grans proves de rem en l'àmbit internacional, i els seus remers, protagonistes de múltiples victòries en campionats d'Espanya o d'Europa, i fins i tot una medalla d'argent, aconseguida als Jocs Olímpics de Los Angeles (1984) per Ferran Climent. Banyoles acull el Centre de Tecnificació Especialitzat de Rem de Banyoles (gestionat per la Federació Catalana de Rem), que inclou diferents instal·lacions, com ara residència d'esportistes, centre mèdic i el Centre Català de Rem Olímpic (magatzem i taller d'embarcacions).

què l'esportista aplica la força amb dos remers, un a cada mà. Hi ha diferents modalitats de couple: l'individual o *skiff* (1x), el doble *scull* (2x) i el quatre *scull* (4x). Totes es fan amb una embarcació denominada *outrigger*, que té els remers repenjats en unes fixacions fora del bot, unides per un tub de metall anomenat portant.

Una altra modalitat important és la iola, una embarcació més ampla que les anteriors de manera que els remers van subjectats a la banda del bot, és a dir, que la xumacera (semblant a una escaleguera) està fixada directament al bot. Cada remer porta un sol rem i sempre van amb timoner. Poden ser de dos, de quatre o de vuit remers.

PALES I ANELLES OLÍMPIQUES

Els primers remers catalans van participar en els Jocs Olímpics de París (1900), de fet els primers Jocs on aquest esport va ser inclòs. Eren membres del Club Català de Regates i entre ells hi havia noms com Joan Camps Mas, Josep Fòrmica-Corsi, Josep Cueva, Ricard Margarit Calvet, Orestes Quintana Vigo o Antoni Vela Vivó. Naturalment, en aquells moments no hi havia dones; pot semblar increïble, però la categoria femenina no fou reconeguda fins al 1976, als Jocs Olímpics de Mont-real.

En els darrers Jocs Olímpics de Rio (2016) van participar quatre remers catalans, tots en 2M sense timoner: Àlex Sigurbjörnsson i Pau Vela, del Club de Rem Tortosa, per una banda, i per l'altra, Anna Boada (Olímpic Barcelona) i Aina Cid (Club Nàutic Amposta). Entre el 1900 i el 2016 han estat molts els catalans i catalanes que han remat davant les anelles olímpiques. Fins i tot alguns remers catalans van visitar l'Alemanya nazi per participar en els Jocs de Berlín l'any 1936. Si tot va bé, a l'estiu del 2021, al Canal del Bosc de Mar de Tòquio, se celebraran les proves de rem dels pròxims Jocs Olímpics. En aquesta ocasió l'ampostina Aina Cid serà la darrera catalana que tindrà l'oportunitat de fer un bon paper en unes olimpíades. No deixa de ser l'últim testimoni d'una història llarga i discreta del rem de casa nostra. ■

Text ★ Enric Garcia és historiador. Entrevista ★ Laura Bayo i Sererols és periodista del Departament de Comunicació i Màrqueting de l'MMB. @lbayo



▲ Francesc Crespo, Jaume Carrasco i Josep Gil a la terrassa del Reial Club Nàutic de Tarragona. Foto: MMB.

“Quan vam començar a practicar el rem érem els rars del Serrallo”

Des de la terrassa del Reial Club Nàutic de Tarragona parlem amb tres pioners del rem al nostre país: Francesc Crespo, Jaume Carrasco i Josep Gil. Entre els anys 1955 i 1962 van pujar al podi, com a equip i individualment, als Campionats d'Espanya, i van formar part de la selecció espanyola als Jocs del Mediterrani i als Campionats Europeus de Rem. Van rebre l'or, la plata i el bronze en diverses ocasions. El 2018, una exposició del Museu del Port de Tarragona els va retre homenatge. Són memòria viva del rem al nostre país.

Com comencen al món del rem?
Jaume Carrasco (JC): Nosaltres som del Serrallo, el barri marítim de Tarragona. Allà hi vivia en Josep Prats, popularment conegut com a Joselín. Era remer i campió d'Espanya d'esquif, en bot petit d'una sola persona. Ell ens ho va proposar. Era el maig del 1952. Teníem 18 i 19 anys.

Qui els entrenava?
JC: El senyor Miles Dalmau, un company d'en Joselín. Tots dos, de fet. Però principalment en Dalmau. A les sis del matí anàvem a entrenar. De dilluns a divendres. I després, a treballar o a estudiar. Diumenges també.

Sempre van competir tots tres junts?
JC: Hem remat junts i separats. En rem de 4 i de 8. I també vam fer durant una temporada rem de 2. I jo també vaig fer canoa, que és rem individual. Vam estar uns 10 anys com a esportistes amateurs en competició.

Què els va atraure del rem?
JC: Buf! Les ganes de fer esport!
José Gil (JG): És que aleshores no hi havia res més a Tarragona... remar i futbol. Era una situació que ens permetia fer molt d'esport... I va ser molt profitós. Vam guanyar molts campionats!

No era un esport gaire conegut, oi?
JC: No, gens. Nosaltres érem els “rars”. El futbol era el rei. Però abans que nosaltres hi havia tot de gent molt preparada i que també va guanyar importants campionats de l'època. Ells ens feien de professors. D'aquella primera generació nosaltres havíem de ser-ne el relleu.

Quines condicions físiques demana el rem?
JC: Sobretot ser altet i fortet (*riu*). El rem és molt dur. Demana molt d'esforç. Una regata dura d'entre 6 i

7 minuts. Quan acabes, estàs baldat. Gairebé no pots ni respirar. Nosaltres vam començar un mes de maig i al setembre següent ja vam guanyar el Campionat de Debutants. I, és clar, això ens va anar animant cada vegada més! Al cap d'un any –només!– vam anar al Campionat d'Europa de Rem, a Dinamarca. I en una època que com a màxim anaves a Andorra! Això era *lo más* per a nosaltres!

Com era l'ambient entre els esportistes en aquells temps?
JC: Els nostres competidors al país eren els equips bascos, de Sant Sebastià. Amb ells hi teníem molta relació.

I quan viatjàveu fora del país?
JC: A fora del país veies gent molt ben preparada en tot: les embarcacions, els equips i els esportistes. Eren molt superiors a nosaltres. Als Segons Jocs del Mediterrani de Barcelona, l'any 1955, l'equip de 8 que va guanyar estava format per... la guàrdia personal del president de la República italiana! Fixa't! Allà nosaltres vam quedar tercers. En una regata al Lago di Como, l'equip italià eren empleats de la Moto Guzzi, que pràcticament no treballaven i seguien un entrenament molt rigorós. Després aquests van ser campions olímpics. Nosaltres allà no vam guanyar res... per pocs segons!

Sempre participaven com a esportistes amateurs?
JC: En aquells temps tot era amateur, encara que hi havia esportistes que realment no ho eren.

A la seva època hi havia dones que remaven?
JC: No. Ara sí, i de molt bones. Ara hi ha un equip femení que han aconseguit una medalla olímpica. Una és d'Amposta i l'altra, de Barce-

lona: Aina Cid i Virginia Díaz. Són molt bones!

Van guanyar campionats arreu...
JC: Jo tinc quatre campionats d'Espanya. L'últim any va ser l'any 1962, quan vam quedar segons a Sevilla. L'any 1961 jo ja em vaig casar i ho vaig deixar. Tenia 28 anys. I entre tots, sí, déu-n'hi-do el palmarès que vam aconseguir aquells anys!

Què van fer quan van deixar el rem?
JC: Ens vam dedicar a l'empresa. I a la família.
Francesc Crespo (FC): Sí. Tots. La vida continua.

Quina relació mantenen amb el rem?
JC: Jo vaig ser directiu del Club Nàutic durant 8 anys, fins al 1978. Amb el rem, cap relació més. Després em vaig dedicar a jugar a tennis (*riu*). Ara vaig a nedar. Per fer algun esport.

FC: Nosaltres, en Josep i jo, amb el rem, cap. El seguim pels diaris, sí, és clar.

Se senten pioners en el món del rem?
JC: Sí, potser sí... Van ser deu anys intensos!

Deuen tenir moltes anècdotes d'aquells 10 anys...

JC: Una vegada a Santander vam començar la regata a mar tots igual. I, de sobte, els bascos es van desviar. “Ja hem guanyat”, vam pensar. Doncs resulta que ells es coneixien els corrents i s'havien desviat per aprofitar la força del mar! D'això se'n diu jugar a casa! Ara no és legal, eh!

JG: En una regata recordo que ens vam queixar perquè el nostre punt d'arribada ens va semblar que estava més lluny que el de la resta d'equips. I ens van dir que potser un pop l'havia mogut!

A fora veies gent molt ben preparada en tot: les embarcacions, els equips i els esportistes.

JUAN SEBASTIÁN ELKANO

SEGUINT EL RASTRE DE LA PRIMERA VOLTA AL MÓN

L'Itsasmuseum Bilbao, el museu marítim de Bilbao, presenta la primera exposició biogràfica del navegant basc, el primer que va circumnavegar la Terra, ara fa 500 anys, en l'expedició promoguda per Fernão Magalhães.

Per Jon Ruigómez



CONTEXT

L'any 1500 els límits del món conegut pels europeus s'eixamplen, alhora que l'oceà es troba dividit pel tractat de Tordesillas entre les dues principals potències marítimes del moment: Castella i Portugal. Els dos regnes, a més, estaven en disputa per aconseguir el monopoli de les diferents rutes comercials.

Amb la caiguda de Constantinoble el 1453, Turquia havia bloquejat la sortida de la ruta de la seda, la qual cosa encarreria les espècies com la canyella, el clau, el gingebre o el pebre. Pels múltiples usos que tenien, així com pel preu baix en origen i l'alt valor a Europa, generaven un negoci molt rendible.

L'objectiu era buscar una ruta a les Moluques que evités les aigües portugueses.

El rei Carles I, amb l'objectiu de buscar una ruta que evités les aigües portugueses fins a les illes de les espècies, les Moluques, finança una expedició comandada per Fernão Magalhães. L'expedició navegaria cap a l'oest buscant un pas al mar del sud.

La seva primera anotació comptable és un enviament de diners a Biscaia, al capità Artieta, per a la provisió de materials.

BISCAIA

En un moment en què es commemoren els 500 anys d'aquesta expedició, que seria la primera a circumnavegar el planeta, l'Itsasmuseum, el museu marítim de Bilbao, té l'obligació de posar en valor el paper

rellevant que hi van tenir els bascos.

L'aportació de Biscaia es materialitza en tres embarcacions de les cinc que van conformar l'expedició, a més de mariners, coneixement i ormeigs. La *Nao Victoria*, l'única que va tornar al port de Sevilla, gairebé tres anys després d'haver-ne sortit, va ser expropiada a Ondarroa a Pedro de Arismendi, natural d'aquesta vila de Biscaia. La *San Antonio* també va ser expropiada, en aquest cas a Erandio. I la *Trinidad* va ser comprada a Lekeitio i es va convertir en l'embarcació capitana de la flota.

Dels 200 i escaig marins que salpen, ni més ni menys que 31 són bascos, dels quals 22 són naturals de Biscaia. I d'entre els 18 que tornen, a més d'Elkano, guipuscoà de Getaria, tornen tres marins biscaïns més: Juan de Arratia, Juan de Zubileta i Juan de Acurio.

JUAN SEBASTIÁN ELKANO

Com que aquesta és una exposició biogràfica, tractem d'indagar en les diferents fonts alguns trets de la seva personalitat. Lògicament, no ens limitem a Pigafetta (com faria l'inigualable Stefan Zweig), sinó que plantejarem hipòtesis i ens servim també dels testimonis del cronista Fernández de Oviedo, Maximiliano Transilvano, Francisco Albo, Bustamante i abundant font documental.

Busquem Juan Sebastián, la persona, per sobre de la brillantor que va arribar a tenir el gran navegant. Tota l'exposició mira de respondre preguntes sobre la seva vida. En aquest article destacarem alguns episodis que donen pistes de la seva personalitat.

< L'exposició per commemorar els 500 anys de la primera circumnavegació de la Terra, s'endinsa en la personalitat de Juan Sebastián Elkano.



▲ L'exposició del Museu Marítim de Bilbao recull un gran nombre d'objectes i detalls de la vida del navegant.

Sabem que abans d'enrolar-se a l'expedició va tenir un vaixell que va adquirir a crèdit, que va participar en batalles al nord d'Àfrica i que va haver de vendre la nau a ciutadans de Savoia, amb la qual cosa va incórrer en un delictes, ja que la venda de naus a forans estava prohibida.

Amb 32 anys, si fa no fa, s'allista a l'expedició de les espècies com a contramestre, un grau menys del que li corresponia, segurament per no haver de declarar de quin vaixell havia estat mestre amb anterioritat. En qualsevol cas, en tan sols quatre mesos ascendeix al lloc de mestre.

Sabem també que en aquesta primera expedició, gràcies segurament a l'astròleg Andrés de San Martín, va aprendre la navegació oceànica.

Al motí que hi va haver es va posicionar amb els superiors castellans, la qual cosa li va valer una condemna a mort, que li va ser commutada. Gines de Mafra diu: "Mandaba Magallanes ahorcar a cuarenta hombres de los más honrados y amigos de los capitanes muertos, y entre ellos a un hidalgo que después tuvo el mismo cargo que Magallanes".

I en un altre moment, diu: "Hicieron capitán de la

Al motí que hi va haver es va posicionar amb els superiors castellans, la qual cosa li va valer una condemna de mort.

otra a Juan Sebastián del Cano que desde el estrecho hasta que murió Magallanes había sufrido muchos desfavores, más él, como discreto sufrió hasta que tornó a su cargo".

La definició de discret en aquella època era la següent: home assenyat i de bon cervell que sap ponderar les coses i donar a cadascú el seu lloc.

Nou mesos després de la defunció de Magalhães, l'expedició arriba a Tidore,

el 8 de novembre del 1521. Queden dues naus de les cinc que van partir. La *Nao Victoria*, capitanejada per Juan Sebastián Elcano, i la *Trinidad*, a les ordres de Gonzalo Gómez de Espinosa. Aquest últim, soldat, opta per obeir la instrucció de no navegar per aigües portugueses i prova de tornar creuant altre cop el Pacífic, mentre que Elcano, mariner, decideix aprofitar els vents favorables del final de la tardor i tornar culminant la circumnavegació.

Aquest viatge de tornada, que s'inicia el 21 de desembre, amb la *Nao Victoria* plena de clau, dura nou mesos, i resulta absolutament heroic i escenari de diversos fets que també ens ofereixen petites espurnes de la seva personalitat. Superen els 40 graus sud per evitar coincidir amb embarcacions lusitanes, passen per l'illa que després s'anomenaria New Amsterdam, travessen el cap de Bona Esperança i,

l'1 de juliol del 1522, després d'una imparable sagnia de morts per l'escorbut, Elcano reuneix la tripulació per fer una votació en la qual decideixen parar a Cap Verd, a l'illa Santiago. Sotmetre a votació una decisió així, en un moment tan crític, denota un tipus concret de lideratge.

La parada a Cap Verd va servir per proveir-se d'aliments, però van haver de pagar un peatge molt alt, ja que 13 marins van ser capturats pels portuguesos. Malgrat aquesta pèrdua, la provisió d'aliments frescos permet a l'encara més minvada tripulació arribar a Sevilla, amb una única mort més per escorbut.

El 6 de setembre del 1522 Juan Sebastián escriu una carta al rei Carles V en la qual també es destil·len trets del seu tarannà. En poc més d'un foli i mig resumeix amb precisió una expedició que ha durat gairebé tres anys. Sorpren que tracti de tu i no de vostè l'emperador. També és destacable que utilitzi la primera persona del plural en innombrables ocasions. I també que demani expressament a l'emperador que intercedeixi pels marins capturats a Cap Verd. I, finalment, en el recompte de morts inclou els indígenes, i no sols els europeus, com era costum.

En tornar, se li perdona el delictes comès per haver venut una nau a estrangers i se li atorga un escut que commemorava la seva gesta: *Primus circumdedisti me* ("Vas ser el primer que em vas rodejar"). Elcano tenia 37 anys.

Poc després, es dirimeix un litigi entre Badajoz i



▲ Armadura de l'època de Juan Sebastián Elcano.

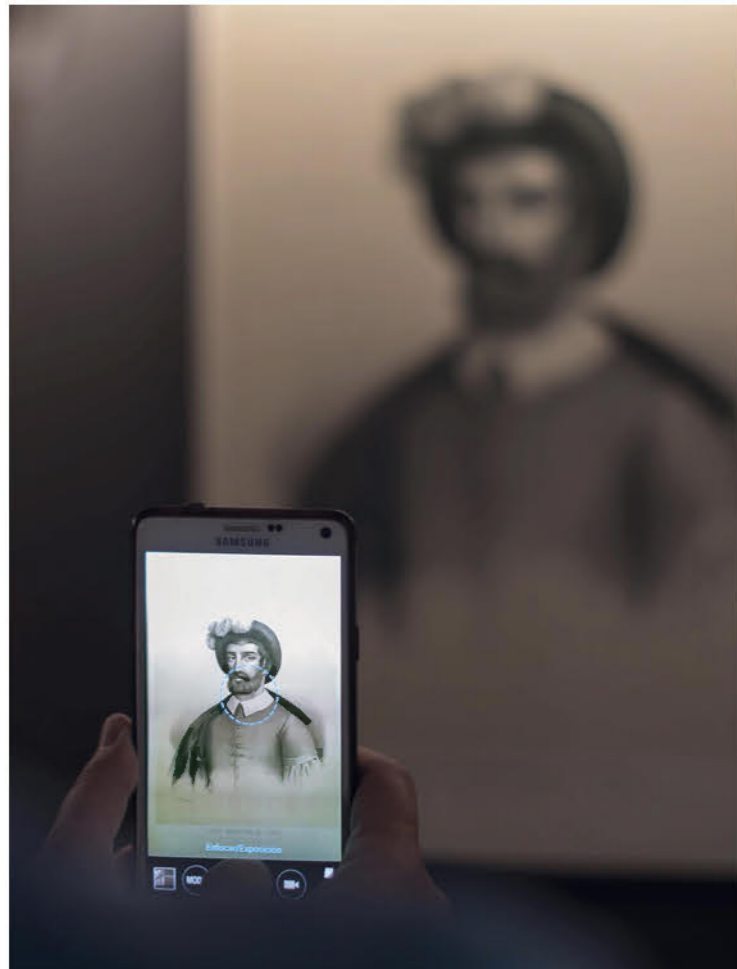
A la recerca de les espècies

Una cèdula reial expedida a Barcelona, el 5 de maig de 1519, per Carles I disposa que l'expedició de l'especieria portaria 235 marins en cinc naus: la *Trinidad*, la *San Antonio*, la *Victoria*, la *Santiago* i la *Concepción*.

Elvas en què castellans i portuguesos debaten sobre la posició de les illes de les Moluques respecte al meridià del tractat de Tordesillas. En aquest context, Elcano es va reunir, entre d'altres, amb Hernando Colón, Tomás Durán, el doctor Salaya, Ruiz de Villegas i el mestre Alcaraz.

En definitiva, Juan Sebastián Elcano, que va ser marí de cabotatge, que va aprendre la navegació d'altura, que va capitanejar amb èxit una expedició heroica, es tracta ara amb la flor i nata de la ciència del moment.

És opinió del comissari de la mostra, Julián Díaz Alonso, que potser és en aquest moment quan s'eixampla l'horitzó de Juan Sebastián, ja que a la segona expedició, en la qual finalment mor el navegant, un jove Andres de Urdaneta deixa escrit: "Creo que si Juan Sebastián de Elcano no hubiera fallecido, no hubiéramos llegado a las Islas de los Ladrones tan presto, porque su intención siempre fue ir en busca de Cipango; por esto se acercó tanto hacia la tierra firme de la Nueva España".



▲ La mostra se serveix d'elements multimèdia per tal d'aprofundir en el coneixement dels diferents objectes, pintures i gravats que s'hi exhibeixen.

◀ L'exposició mostra mapes, dibuixos i documents històrics i inèdits de l'època, que permeten apropar-se a la realitat del moment. A la imatge mapa de Teixeira de Bilbao (Siloé).

Cipango havia estat el somni de tots els grans aventurers des de Marco Polo per ser l'illa on hi havia or en gran quantitat i d'on pràcticament no sortia perquè hi arribaven poques naus. Segons la llegenda, el rei hi tenia un palau molt gran i meravellós, tot cobert d'or.

Juan Sebastián Elcano mor el 6 d'agost del 1526, tan sols sis dies després d'haver estat nomenat capità general després de la mort de Fra García Jofre de Loaisa.

El seu extens testament, manuscrit segurament per Urdaneta, també dona peu a descobrir diferents aspectes de la seva vida, com l'existència d'un fill i una filla de dues dones diferents, i de la seva personalitat, com el fet d'haver nomenat marmessor el mateix Loaisa, la qual cosa dona fe de la lleialtat que va tenir al seu capità.

L'or de Cipango havia estat el somni de tots els grans aventurers des de Marco Polo.

L'EXPOSICIÓ MUSEOGRÀFICA

La mostra, organitzada per l'Itsasmuseum Bilbao i Aquarium Donostia, proposa una biografia de Juan Sebastián Elcano a partir d'un seguit de preguntes que ens hem fet sobre ell, preguntes que no només fan referència a la volta al món que va fer, sinó que miren d'endinsar-se en la persona abans i després d'aquella primera circumnavegació, i que tracten també d'acostar-se a les diferents cultures que coneixen durant la navegació, per donar així una imatge de conjunt als esdeveniments.

Les respostes a aquestes preguntes les pot buscar el visitant en un seguit de documents històrics. Una recopilació inèdita de documents de múltiples arxius internacionals (Arxiu General d'Índies, biblioteques nacionals d'Espanya, Portugal i França, Arxiu de Tombo, etc.) permet al visitant arribar a les seves pròpies conclusions sobre afers tan variats com el motí de San Julián, o descobrir qüestions com el tractament de l'homosexualitat en l'expedició o les diferents cultures amb les quals van tractar.

La tasca de recopilació dels documents ha comportat mesos de treball i ha estat molt minuciosa. Agraïm sincerament la col·laboració insti-

tucional rebuda per part de tots els arxius i museus amb els quals hem treballat.

No només ens hem limitat als documents, sinó que la mostra està esquitxada amb elements que ajuden a la interpretació, com el masteler de la *Nao Victoria*

o una rèplica del rellotge de sorra, i objectes de gran valor patrimonial, com és una armadura d'època, que, com la que va portar Magalhães, va ser confeccionada a Bilbao.

Tot això s'explica a través d'una audioguia que es fa en quatre idiomes (basc, castellà, anglès i francès) i que acompanya el visitant en un recorregut per diferents àrees temàtiques i 88 punts d'interès, amb els quals tindrem un coneixement molt més complet de Juan Sebastián Elcano, de la circumnavegació que va completar i del món en el qual vivia. ◀

L'exposició combina informació històrica d'absolut rigor amb anècdotes i curiositats.

▲ Ruta seguida per l'expedició que va iniciar Fernão Magalhães, que va finalitzar Juan Sebastián Elcano, i que va significar la primera circumnavegació de la Terra. Infografia: El Correo.

Text ★ Jon Ruigómez, apassionat del mar, és director general de l'Itsasmuseum Bilbao des de 2010.
 Fotografies ★ Itsasmuseum Bilbao i Aquarium Donostia.

Plafó de rajoles del segle XVIII

72 RESTAURACIONS I UN CANVI DE SUPORT

En aquests moments, el Museu Marítim de Barcelona està restaurant un plafó de rajoles procedent de Palma de Mallorca. L'estat de conservació en què es trobava era molt dolent. Per poder restaurar cada una de les 72 rajoles, ha calgut desmuntar-lo. Us expliquem a continuació el procés de restauració que estem duent a terme.

Per M. Teresa Sala Pietx



L'any 1965 van arribar al Museu Marítim de Barcelona tres plafons de ceràmica catalana de la segona meitat del segle XVIII procedents de l'oratori de Sant Telm de Palma de Mallorca.

El plafó, on es representa una bergantina, està format per 72 rajoles, i a la inscripció ens dona informació sobre el moment en què es va fer l'encàrrec: "Se hizo esta obra siendo mayordomo pri^o el Pⁿ Jayme Bernet día 29 de 8^{bre} en el año de 1779". El plafó més petit, de 30 rajoles, a la inscripció dona el nom del xabec representat: "CORREVE DE MALLORCA".

Al plafó que s'està restaurant, format per 72 rajoles amb les mateixes característiques i estil que els altres dos, s'hi representa una fragata de guerra que navega amb tres mariners situats a la coberta i tres més als pals. Porta banderes grogues als tres pals i una de blanca amb dos troncs en aspa a popa. A la inscripció de la part inferior s'hi pot llegir un text que fa al·lusió al lloc de procedència: "COTLEGIO REAL DE ST ERASMO O ST HELMO, VULGO SAN TELMO OBISPO, Y MARTIR, Y DE NTRA SRA DE LOS DOLOS".

Un text manuscrit inclòs a l'expedient d'entrada al Museu, informa que els plafons formaven part d'un conjunt de peces de ceràmica procedents del legat de l'antiga col·lecció de Lluís Faraudo de Saint-Germain, i es confirma que tots tres tenien la mateixa procedència: "Encargados en Barcelona por el Colegio de Honorables Marineros de Palma de Mallorca e instalados en el Oratorio de San Elmo propiedad del Gremio de marineros de dicha capital".

DESCRIPCIÓ DE L'ESTAT DE CONSERVACIÓ

Revisant les fotografies de quan els tres plafons van arribar al Museu, vam comprovar que ja havien arribat muntats en els suports i el marc de fusta, i amb dos tirants de ferro a la part posterior que encara conservaven. També vam constatar que les rajoles no havien patit cap canvi.

Entre els anys 2014 i 2016 es van restaurar els altres dos plafons. Del del Correu de Mallorca es va restaurar només la part vidriada, abans de tornar a ser exposat. En canvi, del de la bergantina, aprofitant que no estava previst que fos exposat a curt termini, es va fer una restauració completa de totes les rajoles i es va substituir el suport de fusta per un panell de làmines de resina amb una estructura interior de cel·les d'alumini, més estable i lleuger.

Seguint aquest mateix criteri, en aquest moment s'està restaurant el plafó de la fragata de guerra, fent-hi els mateixos tractaments.

AL PLAFÓ
que s'està restaurant s'hi representa una fragata de guerra que navega amb tres mariners situats a la coberta i tres més als pals.



1 Aspecte original de l'obra actualment en restauració. S'aprecia la bellesa del plafó, però també el seu estat de conservació defectuós. De les 72 rajoles que el conformen, 51 estan trencades, algunes en diversos fragments.

2 En aquests moments s'estan unint els fragments de rajoles

trencades. A totes les peces que estan sobre la taula ja se'ls ha fet l'eliminació de morters i de sals. Cada rajola té un número que permet identificar-la i documentar els seus trets diferencials i els tractaments específics. Comptem amb la col·laboració de l'estudiant del grau de Conservació-Restauroció de Béns Culturals de la UB, Ainara Martín.

L'agregant en aquest cas, però, és que és el més deteriorat de tots tres. De les 72 rajoles, 51 estan trencades, moltes en nombrosos fragments, algunes han perdut parts de la ceràmica, i d'altres tenen cops i rascades que han provocat el desprendiment de l'esmalt. Per explicar el mal estat de conservació de les rajoles cal tenir present que van ser produïdes fa gairebé 250 anys, i durant molt temps van estar enganxades amb morter als murs d'una capella situada molt a prop del mar, d'on van ser arrencades. Posteriorment van ser muntades, desmuntades i manipulades més d'una vegada.



3 El gruix dels morters i la seva mala adherència al suport de fusta ens han permès desmuntar el plafó sense gaires dificultats. S'ha començat a desmuntar per la filera superior, on el marge de guix era més ample i es podia rebaixar amb aigua i bisturí.

4 Per poder separar alguns fragments mal encolats i treure la goma laca que s'havia utilitzat com a adhesiu, primer ha estat necessari reinfiar l'adhesiu amb alcohol etílic dins un embolcall hermètic durant 24 hores.

5 Moment del tractament d'eliminació de les sals, mit-

jançant immersió en aigua osmotitzada. El seguiment del procés es fa mesurant la conductivitat de l'aigua.

6 Fotografia feta amb llum rasant que permet observar millor els desnivells entre les rajoles i com estaven mal encolats alguns fragments.

7 Detall d'una rajola de la part central molt malmesa i trencada en 8 fragments. En el plafó hi ha un gran contrast en l'estat de conservació de les rajoles. Algunes estan en molt bon estat i en canvi d'altres presenten diversos deterioraments.



LES RAJOLES

dels tres plafons van estar durant molts anys enganxades amb morter als murs d'una capella a prop del mar.

Aquesta informació no consta en cap informe escrit, però en treure els materials afegits s'han anat trobant els indicis que ens permeten descriure'n la història.

L'observació de la superfície del plafó amb llum rasant ens ha permès veure amb claredat que les rajoles estan desnivellades i els fragments mal encolats. Les rajoles estan totes molt juntes, sense espai entre elles, gairebé encaixades a la força al marc de fusta. A la cara anterior algunes presenten rascades, i la majoria, cops i pèrdues d'esmalt. S'hi va afegir guix per amagar les pèrdues, les fissures i les juntes.

Les reintegracions cromàtiques que dissimulaven les pèrdues es van anar enfosquant, i fins i tot, començaven a caure en alguns punts. Tots aquests deterioraments feien preveure un tractament de restauració delicat i lent, que s'hauria de fer mentre no estigués previst que fos exposat

EL PROCÉS DE RESTAURACIÓ

Abans de desmuntar les rajoles s'ha atribuït un número a cada una d'elles.

Aquesta numeració no coincidirà amb la del segle XVIII que porten pintada a la part posterior, però ens permet tenir-les identificades mentre les restaurem. Així podem documentar les peculiaritats de cada rajola, organitzar les imatges i anotar la informació dels tractaments que se'ls aplica.

En desmuntar el plafó i separar les rajoles de la fusta, ens hem trobat que l'últim morter de muntatge tenia un guix molt generós, que se separa de la fusta sense gaire dificultat; a sota hi ha altres morters, de dureses molt diferents. Entre els dos últims hi apareixen uns números fets amb llapis blau, que corresponen a un ordre de muntatge. En treure tots els morters de la part posterior hem descobert que l'estat de conservació de la ceràmica és força diferent. Hi ha rajoles que s'han conservat molt bé; estan senceres i mantenen una bona resistència mecànica. Tanmateix, la majoria estan malmeses i la pasta ceràmica és porosa

i feble. És molt probable que la causa d'aquest deteriorament fos la presència d'humitat al mur de la capella. Aquesta mateixa feblesa és el motiu que explica per què tantes rajoles estan trencades. Hi falten també fragments de rajola que es devien perdre entre desmuntatges i trasllats.

Amb tot això podem afirmar que aquest plafó ja va ser restaurat dues vegades. En una d'aquestes ocasions es va utilitzar goma laca tintada com a adhesiu, i en l'altra un adhesiu brillant i transparent, més modern. Malgrat això, molts fragments no han estat mai encolats: s'aguantaven amb el morter utilitzat per muntar el plafó.

En general, totes aquestes intervencions han estat poc curoses, i algunes fins i tot força agressives. Ens ha sorprès trobar marges i gruixos que han estat llimats amb eines dentades.

Després d'eliminar els morters i els adhesius, ara s'està fent un tractament d'eliminació de les sals, aportades pels morters, per immersió en aigua osmotitzada; fem el seguiment del procés mesurant la conductivitat de

l'aigua. Per controlar el temps d'assecatge de les rajoles tenim en compte el pes de cada una abans i després del bany. Un cop recuperat el pes que tenien abans del bany, ja podem encolar els fragments.

Aviat podrem començar a reintegrar les parts de rajola que falten. Per a la ceràmica utilitzarem un guix dur tenyit amb terres i per a la part de l'esmalt, un estuc blanc molt fi, que ens facilitarà la reintegració cromàtica de les parts vidriades que s'havien perdut.

Quan totes les rajoles estiguin restaurades, muntarem el plafó sobre el nou suport, seguint la mateixa metodologia que es va utilitzar per al de la bergantina.

El seu procés de restauració es va publicar l'any 2018 al *Butlletí informatiu de ceràmica*. ■

EL PLAFÓ

ja va ser restaurat dues vegades amb anterioritat. En general es va tractar d'actuacions poc curoses i algunes fins i tot força agressives.

Text ★ M. Teresa Sala Pietx és conservadora restauradora per la UB des de l'any 1985 i tècnica en conservació i restauració de l'MMB. **Fotografies** ★ MMB.

ENTREVISTA

Natàlia Via-Dufresne Pereña

DOBLE MEDALLISTA OLÍMPICA

Per Jordi Garriga



▲ Natàlia Via-Dufresne mostrant la seva segona medalla olímpica, guanyada a Atenes, on va formar equip amb Sandra Azón. Foto: Col·lecció Natàlia Via-Dufresne.

“Res és comparable a uns Jocs Olímpics”

Quan a finals del mes de juliol del 1992 Natàlia Via-Dufresne s'instal·lava a la Vila Olímpica com a regatista integrant de l'equip de vela olímpic espanyol, era pràcticament una desconeguda per al gran públic. Hi era per participar en la categoria Europe, amb la qual venia de guanyar dos campionats d'Espanya, els anys 1990 i 1991. Però l'estiu de les Olimpíades de Barcelona tot va canviar per a ella, ja que, gairebé contra pronòstic, aconseguia la medalla de plata, en una regata que guanyaria la noruega Linda Andersen. Aleshores, la Natàlia tenia 19 anys acabats de fer, de manera que tot el que va envoltar aquella medalla —la popularitat, el reconeixement, la premsa, el gran públic, el glamour, l'eufòria de tota una ciutat i de pràcticament tot un país— li va venir completament de nou i, com ella mateixa diu, “va ser espectacular i impressionant”.

Passades les Olimpíades, la seva trajectòria esportiva va continuar tenint un ritme ascendent. Els anys 1993 i 1994 repetiria com a campiona d'Espanya en la mateixa categoria i, més endavant, en passar a la categoria 470, tornaria a guanyar el Campionat d'Espanya els anys 1997, 1999, 2003 i 2006; seria campiona d'Europa el 2003, i encara aconseguiria tres medalles de bronze als Campionats del Món, els anys 2000, 2001 i 2002. En aquesta mateixa categoria, tor-

naria a participar als Jocs Olímpics, a Sydney (2000), Atenes (2004) i Pequín (2008). A Atenes, juntament amb Sandra Azón, aconseguiria la segona medalla de plata olímpica.

◀ Natàlia Via-Dufresne ha participat en quatre Jocs Olímpics i ha estat medalla de plata en dues ocasions. Foto: Col·lecció Natàlia Via-Dufresne.

Nascuda a Barcelona el 10 de juny de 1973, diplomada en Fisioteràpia i germana de la també regatista olímpica Begonya Via-Dufresne, la Natàlia es va formar al Club Nàutic el Masnou, en la categoria Optimist, com tants i tants d'altres navegants de casa nostra. Avui, quan els anys de competició i la vela professional ja queden enre-re, la nostra protagonista continua a prop de la mar, una cosa que mai no es pot deixar del tot, i també dels seus orígens, al Club Nàutic el Masnou, on és responsable de les activitats esportives de les seccions de vela i de l'escola de vela. Amb ella rememorem l'estiu del 1992, l'estiu en què tot va canviar.

La primera pregunta és gairebé obligada. Quin record té dels Jocs Olímpics de Barcelona?

Ja fa molt temps, de tot allò, però la veritat és que els records són molt presents. A les Olimpíades jo acabava de fer 19 anys, era molt joveneta. I tots els records que en tinc són bons, però també de molts nervis. L'entorn, els mitjans, la família a prop... Aquells dies es van ajuntar moltes coses, i totes bones i excitants. Molt diferents del que mai havia viscut. Eren els meus primers Jocs Olímpics i ho recordo tot amb molta emoció. Com anàvem caminant de la Vila Olímpica fins a la zona d'entrenament i de competició. També recordo molt bé l'emoció de la inauguració. L'equip espanyol, com a amfitrió, vam sortir els últims, de manera que vam poder veure tota la resta d'esportistes desfilar davant nostre. Després quan vam sortir a l'estadi... Tota aquella gentada a les graderies... Els nois estaven més esverats, sobretot els que ja tenien



▲ Com a regatista professional, Natàlia Via-Dufresne (a la dreta) ha participat en nombroses competicions i amb diferents equips. Foto: Col·lecció Natàlia Via-Dufresne.

experiència d'altres Olimpíades. Tot plegat van ser uns moments de molta excitació. És inesborrable.

Com explica, quan va guanyar la medalla de plata a Barcelona era molt jove, tenia 19 anys. Aleshores, tenia consciència del que havia aconseguit?

Consciència, consciència... crec que no; en el moment de guanyar la regata realment no. Va ser després, quan vaig sortir per anar al podi. Caminar, passar per davant de la família reial, el port pleníssim de gent i tothom aplaudint-me, i tot ple de càmeres i periodistes. Aleshores és quan vaig pensar: "Això és seriós...". A escala internacional, fins llavors no havia fet cap podi. Tenia alguna victòria en campionats espanyols i havia anat a campionats europeus i mundials en categoria Europa, però res no és comparable amb unes Olimpíades. A més, normalment als campionats en què jo havia participat fins llavors no hi havia premsa, o molt poca.

I com ho va portar, això de la premsa?

Fins que no vaig aconseguir la medalla, jo anava molt tranquil·la. No em coneixia ningú. En canvi, a l'equip de vela hi havia el llavors príncep Felip i regatistes de renom com Calafat o Dorete. A aquests sí que els anaven al darrere. Però a mesura que les regates van anar avançant, i sobretot a partir del penúltim dia, quan ja es veia que tenia opció a medalla,

aleshores sí que vaig notar la pressió de tenir la premsa al damunt. El meu entrenador, el canari Toni Navarro, em deia: "Tu, ni cas. Tu, com si fos una regata de club". Però no era tan fàcil. A més, mentre navegàvem teníem els helicòpters sobrevolant-nos, i aquests sí que distorsionen molt. I en guanyar, en arribar a terra, encara ara veig el munt de gent esperant-me, i les càmeres. Estava ple fins dalt. I jo pensant: "I ara on porto el vaixell? Com surto de l'aigua!?". Vaja, que tot em va venir de nou. Per sort, Toni Navarro em va ajudar molt a portar-ho bé.

I el plus de ser una dona, el vas notar de manera especial?

No és que ho notés de manera especial, però sí que me'n sento orgullosa. A Barcelona, precisament, hi van afegir més classes femenines. De totes maneres, igualar l'esport femení amb el masculí continua costant molt, massa.

Fins a Barcelona, la classe Europa no era olímpica. Quan es va decidir que fos olímpica i com va afrontar els entrenaments?

Ostres, això va ser bastant curiós. Jo competia en classe Europa, bàsicament perquè era el vaixell que teníem a casa. Soc la petita de tres germans i ells hi navegaven. Jo llavors feia BUP,

i vaig heretar el vaixell del meu germà gran. El cas és que quatre o cinc anys abans dels Jocs, quan es va decidir que la classe Europa femenina hi entrava, jo estava fent el curs per ser voluntària olímpica. I recordo la campanya "Ara

El decàleg

- 1. Un mar?**
El Mediterrani.
- 2. Una platja?**
La Fosca, a Palamós.
- 3. Un animal marí?**
El dofí.
- 4. Un esport marítim?**
La vela.
- 5. Un llibre per endur-se a una cala solitària?**
Pàtria.
- 6. I un disc?**
Qualsevol de Queen.
- 7. Quin és el seu primer record del mar?**
De petita,
- 8. Pensi en el mar i digui'm algun matís per descriure'n el blau.**
És un blau amb llum i d'estiu. Brillant.
- 9. Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...**
Les illes gregues.
- 10. Acabi la frase: Si no existís el mar...**
Aniria a la muntanya.



▲ Natàlia Via-Dufresne durant la seva participació als Jocs Olímpics de Barcelona. Foto: Fundació Barcelona Olímpica.

més que mai, la vela a Barcelona", ja que aleshores encara s'estava discutint si la vela es faria aquí a Barcelona o bé a Palma. Però, vaja, així que es va saber que la meua categoria seria olímpica, m'hi vaig tirar de cap.

I com es combina la preparació per a uns Jocs Olímpics amb la vida normal d'una adolescent? Vull dir els estudis, els amics, la família...

Com et deia, jo estava fent BUP i, bàsicament, entrenava els caps de setmana. Aleshores, quan es va saber això de l'Europa femenina, la Federació es va disposar a fer un bon equip de competidores, a més de l'entrenador. S'hi van abocar molts recursos, i això va facilitar les coses. Primer l'equip el formàvem cinc noies, i calia anar eliminant candidates fins a ser dues. En un primer moment als meus pares no els acabava d'agradar que formés part de l'equip. No veien clara tanta dedicació. Jo començava a faltar a classe... El plantejament que em van fer va ser: "Si continues anant bé amb els estudis, et donarem suport. Si empitjoren els resultats, s'acabarà". No és que fos molt bona estudiant, de manera que em vaig haver d'esforçar força per tirar-ho tot endavant.

Això d'anar definint l'equip per eliminació, competint amb les seves companyes d'entrenament, deu ser bastant dur, oi?

Sí, una mica, però va així. És veritat que de tant en tant

sorgien baralles entre les noies. Allò ja era una competició. A escala internacional jo aleshores ja estava entre les cinc primeres, però també era de les més joves. Més o menys totes ens coneixíem. Érem del mateix equip, però érem rivals. No era fàcil, no...

"En guanyar (a Barcelona '92), en arribar a terra, encara ara veig el munt de gent esperant-me, i les càmeres."

Com i quan va decidir que es volia dedicar a la vela de competició? Aquesta tampoc no deu ser una decisió fàcil.

De fet, quan em vaig començar a preparar per a les Olimpíades i durant els Jocs de Barcelona, jo encara no m'hi dedicava professionalment. El pas el vaig fer l'any 2000, després dels Jocs de Sydney. Allà,

ja en categoria 470, vam quedar sisenes. Sabíem que ho podríem haver fet millor, però per això calia més dedicació. És per això que vaig fer el pas de dedicar-m'hi professionalment.

Tornem un moment als Jocs del 1992. El fet de competir a Barcelona, a casa, va facilitar-los les coses o, ben al contrari, hi va afegir pressió?

Ens les va facilitar, sense cap mena de dubte. Quan el Port Olímpic encara estava en obres, durant la fase de preparació, nosaltres ja podíem sortir a navegar per la zona on es farien les regates. I vam tenir una ubicació perfecta, a prop de l'únic restaurant que aleshores estava obert. Ens van cuidar molt bé, la veritat. Després,

L'emoció del podi

Germana de la també regatista i medallista olímpica Begonya Via-Dufresne, la Natàlia recorda la pujada al segon esglaó del podi de Barcelona '92 com un dels moments més emocionants de la seva vida esportiva. Mai abans, i potser mai més després, tanta gent estava pendent d'ella.

Família, amics, premsa, televisions, multitud d'espectadors... Gràcies a aquell moment, que la va encimbellar com la medallista olímpica més precoç de l'Estat espanyol, el cognom Via-Dufresne ha quedat per sempre més lligat a la vela lleugera i als Jocs Olímpics de Barcelona.



▲ Pujar al segon graó del podi als Jocs Olímpics de Barcelona ha estat un dels moments més emocionants de la seva vida. Foto: Fundació Barcelona Olímpica.

ja durant la competició olímpica, a la Vila Olímpica a l'equip espanyol ens van situar molt a prop del Port. Hi anàvem caminant. Tot eren facilitats.

Què és el que recorda més de la vida a la Vila Olímpica?

Jo, la veritat és que feia poca vida social. Vaig estar-hi dues setmanes, potser tres. Vivia l'ambient, però amb una certa distància. Estàvem amb els de l'equip de bàsquet i, d'aquests, els més veterans sí que feien força festa. Recordo el restaurant. Era enorme i allà et trobaves amb tothom. Recordo un dia al restaurant que vam coincidir amb els jugadors de l'NBA. Va ser bestial! Tothom es va agrupar al seu voltant fent soroll i demanant autògrafs... També recordo les noies de la gimnàstica. A les seves neveres tenien molt poc menjar. Se'ls notaven el rigor i disciplina amb què vivien. Deu ser força dur. En canvi, els de bàsquet tenien les neveres plenes com per alimentar un regiment!

Passats els Jocs de Barcelona, la seva carrera esportiva ha estat molt fructífera. Com la valoraria?

La valoro bé, però també crec que podria haver estat millor. Potser si hagués estat més dura... No ho sé. Però estic contenta amb el que he aconseguit. I m'ho vaig passar molt bé.

Troba a faltar la competició?

La trobo a faltar, sí. Tenir un projecte potent, els objectius... Però ara tinc un fill, seria massa difícil, tant físicament com mentalment. Intento fer altres coses. A més, actualment a la vela tampoc s'hi destinen tants recursos com quan jo competia. És més difícil, de manera que també penso que he tingut la sort de poder-m'hi dedicar en un bon moment.

Sovint es parla de la dificultat dels esportistes d'elit per adaptar-se a la vida sense la competició. Com ho va viure vostè?

És un procés difícil, és veritat. Jo ho vaig viure amb dificultats, amb alts i baixos. Els anys 2005 i 2006, just després d'haver abandonat la competició, vaig patir una

mica de sotragada. No puc dir que estigués deprimida, però sí que és veritat que et sents perdut. Jo tenia el títol de fisioterapeuta, però tampoc no havia exercit. La situació era difícil, em va costar reubicar-me, però al CAR em van ajudar. A poc a poc em vaig anar reenxant i vaig començar a fer coses, sempre relacionades amb la vela, com ara col·laborar amb la BCN World Race. I ara soc al Club Nàutic el Masnou. Ajudo en aspectes organitzatius i administratius, i també dono un cop de mà a l'escola de vela, amb nois i noies fins a infantil i juvenil.

Els joves, la coneixen? Saben que és medallista olímpica?

No, la veritat és que no... I si els ho expliques no t'acaben de creure!

Però en canvi el seu cognom, potser perquè no és gaire comú, als qui tenim una certa edat de seguida ens evoca les regates, la mar, les Olimpíades...

Sí, això és veritat. De vegades, si per alguna gestió he de dir el meu cognom, la gent m'ho pregunta. De seguida l'associen a Barcelona '92, encara que no sàpiguen ben bé el què. És veritat que en certa manera Via-Dufresne ha quedat per sempre en la memòria dels qui van viure les Olimpíades de Barcelona. És una sensació..., no ho sé, m'alegra...

I encara navega? Encara que sigui per lleure?

Sí, la mar no la pots deixar mai del tot. Formo part d'un equip femení i encara faig alguna regata amb elles. De fet, teniem unes quantes regates pròximes

Un referent de la vela, en femení

Els èxits en competicions diverses de vela, la joventut quan va aconseguir la medalla de plata a Barcelona '92, el fet de retirar-se quan estava al capdamunt de la seva carrera esportiva, així com la seva condició de dona, han fet de Natàlia Via-Dufresne no només un

referent de la vela a casa nostra, sinó també un símbol de l'esport femení. I és que si molts la coneixen pel seu èxit a Barcelona, la seva trajectòria és molt més completa. Entre d'altres títols importants, suma quatre participacions en Jocs Olímpics, amb

les medalles de plata de Barcelona i Atenes, i va guanyar l'Europeu de França del 2003, en una regata molt competida i d'alt nivell. Finalment, la seva trajectòria li va valdre la medalla de plata del Reial Ordre del Mèrit Esportiu, l'any 1994.



▲ Arribada a la meta de Natàlia Via-Dufresne i Sandra Azón amb el seu 470 en els Jocs d'Atenes de 2004, on farien el segon lloc. Foto: Col·lecció Natàlia Via-Dufresne.

previstes, com la Copa del Rei. Ja veurem com queda tot plegat amb això del virus.

En un altre ordre de coses, molta gent vincula l'esport de la vela amb un cert elitisme. La realitat és que la Federació Catalana, així com clubs o altres plataformes, treballen perquè no sigui així. Vostè, com ho veu?

Jo penso que s'està treballant bé, però encara queda un llarg camí per deixar realment enrere aquest prejudici que és cert que hi és. Actualment hi ha recursos perquè molta gent tingui l'oportunitat de navegar. Nosaltres, des del Club del Masnou, no parem de fer portes obertes, batejos de mar i altres activitats compatibles amb extraescolars, però costa. La vela encara està una mica allunyada del gran públic. A poc a poc la gent s'hi va apropant, però el problema és que per participar en bona part de les activitats que proposem hi ha d'haver un interès per part de les AMPA, i no sempre és fàcil. Això sí,

“La mar no la pots deixar mai del tot. Formo part d'un equip femení i encara faig alguna regata.”

tothom que s'apunta a les activitats de vela i ho prova, acaba encantat i amb ganes de repetir i continuar.

Per acabar, què els diria als joves que pensen dedicar-se a la vela de competició? Se'ls pot recomanar alguna cosa?

En realitat, no hi ha gaires secrets. Han d'estar molt il·lusionats i motivats. També és important avançar marcant-se petits objectius, per tal de no desmoralitzar-se. El camí és molt llarg i lent. Viuran èxits i derrotes. La qüestió és voler millorar i plantejar-se objectius realistes per superar-se. En aquest llarg camí, cal molta disciplina i dedicació. Si no, ho deixes. En general, jo diria que cal tenir el cap molt a lloc, tant per digerir les victòries com les derrotes. ■

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

MAR ENLLÀ

NUESTRA ÚNICA TRADICIÓN MARÍTIMA AUTÓCTONA

La CANOA de corteza YAGÁN

En el Fin del Mundo, en la Tierra del Fuego, entre el cabo de Hornos y el canal Beagle, habitó el pueblo yagán por más de seis milenios. Su mayor expresión industrial fue la canoa de corteza. Por tal razón los llamaban los nómadas canoeros.

Por Carlos Pedro Vairo



▶ Canoa y refugio yamán. En segundo término, barco de la misión científica francesa al cabo de Hornos (1882-1883). Foto: Museo de Ushuaia.



▲ Miembros de una familia yamán al lado de su cabaña, fotografiados durante la misión científica francesa al cabo de Hornos (1882-1883). Foto: Museo de Ushuaia.



Los yaganes, que habitaban desde el canal Beagle hasta el cabo de Hornos, eran un pueblo de unas tres mil personas. Conocidos como nómadas canoeros, su mayor industria fue la canoa de corteza.

Cuando en 1982 estuve en la zona, nadie recordaba cómo era una. Visité a antiguos pobladores e incluso a yaganes de Puerto Williams, en la isla Navarino, Chile, y si bien muchos navegaban, ya lo hacían en botes de tabla o chalupas. Se había perdido la tradición y solo quedaban algunas pequeñas canoas que hacían como *souvenirs*.

Es así que buscando datos y canoas de corteza encontramos una en Santiago de Chile construida en 1923 para el padre Gusinde, y otra en Punta Arenas, en el Museo Salesiano, hecha en 1903.

Decidimos realizar una reconstrucción a partir de datos etnohistóricos. Una descripción muy buena y por la cual nos guiamos hasta en el mínimo detalle fue la del lobero James Weddell. En su recalada por la región al sur del canal Beagle (Seno de Año Nuevo, 1823), le compró a un yagán una canoa que, según su relato, “tenía un largo de 12 pies 4 pulgadas (3,70 m) y en la parte más ancha medía 2 pies 2 pulgadas (manga 70 cm) ...”. Asimismo describió su calafateo, las funciones de armazón interno, el lastre, el timón y las costuras. Por supuesto, también sumamos datos como los de Thomas Bridges, Hyades, el padre Gusinde, etc.

MANOS A LA OBRA

Encontrar corteza no fue fácil, dado que el único árbol que nos servía era el guindo o coihué, que es el “siempre verde”. Debía tener un tallo recto, sin ramas bajas ni nudos y de al menos 5 metros de longitud. Con herramientas similares a las que ellos usaron, cortamos la corteza y, así como despegarla no fue muy difícil, sí lo fue manejar ese tamaño, que resultó ser muy frágil. Se necesitaban tres trozos de unos 70 cm de ancho. Después, sacamos la parte leñosa externa para

MUSEO DE USHUAIA

El Museo Marítimo de Ushuaia se encuentra en un edificio monumento histórico que fue la segunda cárcel de estilo victoriano de Argentina (1896). Hubo que adaptar las exposiciones al edificio. En él funcionan también el Museo del Presidio, el Museo Antártico José María Sobral y el Museo de Arte Marino de Ushuaia. Trata todos los temas regionales dado que esta provincia

de Argentina es un gran archipiélago que incluye a las islas del Atlántico sur y la Antártida argentina. En la actualidad, es la principal puerta a la Antártida, con más del 90 % del flujo marítimo.

Pero desde un principio todos tuvieron que navegar: los indios canoeros, los misioneros, los buscadores de oro, los comerciantes y estancieros, los presos, los guardias, los que se fugaron, etc.



▲ El Museo Marítimo de Ushuaia se encuentra en una antigua cárcel que conserva el estilo victoriano.



DURACIÓN

La duración de una canoa de corteza era de entre seis meses (como mínimo) y un año. La época para descortezar es mientras sube la savia, es decir, de septiembre a marzo, que es cuando nosotros pudimos obtener el último pedazo de corteza. Después, esta se pega al tronco y no se puede separar sin romperla. Si es posible, hay que descortezar y mantenerla húmeda en un chorrillo. Estas cortezas pueden servir para una reparación o parche. Nosotros lo hicimos y comprobamos que en agosto se podía usar. Veamos un poco lo que apreciaron nuestros referentes. Despard comenta: "these canoes last only about three months". Thomas Bridges escribió: "Are very fragile, and it is necessary

to make a new one every six months". Hyades: "En general se supone que una buena piragua sirve no más de medio año". Se trata de relatos y observadores de primera línea dado el tiempo que pasaron junto a los yamanas y, en el caso de Despard y Bridges, el conocimiento que tenían del idioma. Los demás estudiosos es muy probable que hayan tomado sus datos de estos trabajos.

En uno de los escritos Bridges afirma: "The canoes are made twice a year in the Spring and Autumn". También da los diferentes nombres que recibe la canoa de invierno (confeccionada en otoño) y la de verano. Además, especifica que se pone especial cuidado en hacer bien la segunda canoa.



▲ La canoa yamán reconstruida permitió comprobar su eficaz navegación por la costa de la Tierra del Fuego. Foto: Colección particular Carlos Pedro Vairo.

flexibilizarla y, con fuego y agua, la corteza se fue transformando casi en un terciado marino. El grosor oscilaba de 4 a 6 mm. Esto nos permitió ablandar la corteza por partes o trozos que luego podíamos domar en una operación que duraba unos 45 minutos.

Se dio forma a la base curvando sus extremos (proa y popa), se cosieron los dos laterales y se mantuvieron con dos varas longitudinales unidas en sus extremos. De esta forma quedó como un cigarro. Con las seis varas transversales (baos) abrimos las cortezas (varas de 20 a 60 cm) y colocamos ramas partidas de lenga (roble autóctono de la región) dentro de la canoa (como varengas). Esto hizo que la canoa se abriese y las varas cambiaron de función y pasaron a retener las cortezas. Resultó extraño cómo todo iba cambiando a medida que armábamos la canoa, paso a paso, según las descripciones.

LA RECONSTRUCCIÓN

de la canoa yagán se hizo a partir de datos etnohistóricos.

COSTURA

La realizamos con tiento de lobo marino. Había que tener mucho cuidado al hacer los orificios para coser las cortezas. De fibra longitudinal, se deben ir haciendo en zigzag, tratando de evitar las mismas fibras en puntos cercanos dado que, de lo contrario, se parte la corteza. Luego rellenábamos los orificios con grasa.

CALAFATEO

A medida que cosíamos el fondo con los laterales, con una mezcla de arcilla y grasa con líquenes y todo recubierto con paja brava, iba quedando firmemente atado. Era como un emplastro que al lastrar la canoa con arcilla tapaba las costuras. Le daba buena estanquidad y aumentaba la estabilidad.

Leemos a James Weddell: "todo el piso estaba recubierto de unas seis pulgadas de barro que servía de lastre". Por supuesto que esto cubría el calafateo y las pequeñas ranuras practicadas con una lezna.

▲ La canoa construida por el equipo del Museo Marítimo de Ushuaia permitió redescubrir el principal medio de transporte de los antiguos pobladores de la Tierra del Fuego.

▲ La construcción de una canoa yagán empieza por encontrar un buen árbol del que sacar la corteza. En la imagen, Jorge May y Moreno Prieto, en 1989. Foto: Colección Carlos Pedro Vairo.

REMO

Resultó muy eficaz en forma de espadilla, porque no se enganchaba con las algas (cachiyuyos), muy comunes en las costas de los canales y en fondos acuáticos poco profundos.

NAVEGACIÓN

Podíamos navegar cerca de la costa, ya que el fondo plano de la canoa se deslizaba sobre los cachiyuyos que flotaban y, además, la espadilla se aprovechaba más si se usaba para impulsarse a partir de estas algas. Con viento en contra, era la única forma de avanzar. El oleaje pegaba contra los triángulos adosados en proa y popa. Si bien evitaban el ingreso de agua, no permitían avanzar mucho. Una gran ventaja donde hay cachiyuyos es que estos, al flotar en la superficie, hacen que casi no se formen olas y se navegue en aguas tranquilas. Aunque el viento sea fuerte y haga flamear a las algas, el agua no levanta olas.

TAMAÑO

Este punto trajo muchas controversias. Lo cierto es que había canoas de muchos tamaños, como vemos en la que obtuvo Weddell. Es muy interesante la observación que escribió Fitz Roy, en 1826: "de 12 a 20 pies de largo y 1 a 2 de diámetro". Nuevamente, encontramos esloras de 3,60 a 6 metros (región de la bahía Nassau). Además, en varios pasajes de su narración, agrega interesantes comentarios, como: "tres canoas pequeñas con sus dueños"; y más adelante dice: "más gente que la necesaria en esa pequeña canoa". Y cuando se establece la persecución para recuperar el bote robado, hace otra alusión directa al tamaño: "nos

topamos con una canoa que llevaba dos fueguinos, hombre y mujer". Según Murray: "en un sólo día contó más de 100 canoas con 2 a 6 individuos". En pocas palabras, el tamaño estaba en función de sus necesidades, como lo puede estar un automóvil hoy en día.

SU USO

En el diccionario yagán realizado por Thomas Bridges encontramos palabras cuyos significados se relacionan con los usos de la canoa. Todas las situaciones que imaginemos tenían su palabra en yagán: cazar lobos, pescar, dormir, dar a luz, etc. Para ampliar: <http://carlosvairo.com/reconstruccion-con-datos-etno-historicos-por-carlos-pedro-vairo-1989/> ■

Text ★ Carlos Pedro Vairo és museòleg i etnògraf marí. Ha publicat 14 llibres i diversos articles. Especialitzat en la Terra del Foc, ha participat en set campanyes antàrtiques. www.carlosvairo.com

LA MUJER YAMANA

Tenía una función muy importante.

Si bien un grupo de hombres construía la canoa, descortezando y moldeando la madera, la mujer era la que luego se encargaba de ella. Además de criar y cuidar de los hijos, era la que remaba en popa con el remo con forma de espadilla. Asimismo se encargaba de asegurarla atándola a las algas, después de lo cual volvía a nado a la costa. Ella también buceaba en busca de alimentos. Recordemos que el agua está a 2,5 °C.

El hombre era el que iba en proa con el arpón listo para cazar un lobo marino

o algún delfín. Para ello confeccionaban diferentes puntas de arpones con hueso de ballena, que tenían distinta utilidad. Los niños cuidaban que las brasas del fuego que llevaban en la canoa no se apagasen; era la forma más rápida de encender una nueva hoguera en el siguiente destino.

► Mujeres yamanas en Villa Ukika. Sus antepasadas tenían gran responsabilidad en el mantenimiento de las canoas. Foto: Colección Carlos Pedro Vairo.



1895 - 1972

Fernando Arranz

HONESTEDAT AL SERVEI DE LA CULTURA MARÍTIMA

Capità de la marina mercant, amb la proclamació de la República Arranz es va implicar activament en la creació d'un gran projecte per ampliar la cultura marítima a Barcelona. La seva contribució seria fonamental per posar les bases del futur Museu Marítim i portar-lo a les Drassanes.

Per **Victor Farradellas**

Sempre que podia s'aturava un moment davant les Drassanes Reials. Els dissabtes al matí, baixant des del seu pis de Gràcia fins a l'Escola Nàutica, Arranz sovint es desviava a contemplar l'antic edifici medieval. Ja no hi feia classes, però anava a veure-hi alguns professors, amb qui mantenia bona relació. Passada una estona, es posava bé les ulleres, es dreçava el barret i enfilava cap a Pla de Palau tot recordant els anys convulsos que li havia tocat viure, impulsant el Museu Marítim en plena Guerra Civil com a delegat de la Generalitat, per una banda, i patint el fred a la presó Model en els pitjors anys de la repressió franquista, per l'altra.

Fernando Arranz va néixer a Saragossa el 22 d'abril del 1895. Als 16 anys va ingressar a l'Escola de Nàutica de Barcelona i, després de superar els cursos i les pràctiques pertinents, va obtenir la titulació de pilot. Va viatjar arreu del món, enrolat en vaixells de la marina mercant que creuaven l'Atlàntic. El context internacional era propici per a les navilieres espanyoles, ja que la neutralitat en la Primera Guerra Mundial els permetia abastar més mercat. A Arranz no li va faltar feina en aquella època, fins que el sector va entrar en crisi, durant la dictadura de Primo de Ribera. Aleshores va passar a treballar primer com a guardià en un vaixell que estava amarrat al port de Barcelona i després com a encarregat en un magatzem de l'empresa Asland, també al port. Sabem que en aquesta època també va interessar-se per la maçoneria. Va llegir llibres i fins i tot va ingressar en una lògia.

L'arribada de la República va dibuixar un nou panorama per a la marina mercant. Un dels canvis més significatius va ser la separació de la marina civil de la de guerra, de tal manera que la primera va deixar d'estar sota la tutela de l'Administració militar. Arranz seguia de

ben a prop els canvis que se succeïen en el seu sector. El mateix any de la proclamació de la República, el 1931, va ser escollit president de l'Associació de Capitans i Pilots de la Marina Mercant de Barcelona, agrupació amb la qual havia col·laborat activament els darrers anys com a membre del tribunal que feia els exàmens als aspirants a pilots i capitans.

UN MUSEU A L'ALÇADA

Un any després va entrar a formar part de la junta del patronat de l'Institut Nàutic de la Mediterrània com a membre de la comissió de cultura. Aquest institut s'havia impulsat uns anys abans des de l'Escola Nàutica amb l'objectiu d'impulsar la cultura marítima al país a través de la creació d'un gran museu i una biblioteca especialitzada de referència. L'Escola Nàutica s'hauria de convertir, amb el temps, en una veritable universitat del mar. Arranz va treballar en la redacció del reglament que regiria el museu i la biblioteca, una feina que tindria un impacte decisiu en el seu futur professional.

L'objectiu no era tenir un magatzem d'antigalles o un catàleg de publicacions per a la docència, sinó crear un museu i una biblioteca a l'altura d'altres institucions internacionals. A partir de la col·lecció que havia anat reunint l'Escola Nàutica, es va bastir un fons propi, i es van posar en marxa tot de mecanismes per recollir i recuperar llibres, revistes internacionals i peces del patrimoni marítim català. També es va implicar el sector privat, que van fer algunes donacions.

Van ser uns anys molt intensos, en què també es va inaugurar la nova seu de l'Escola Nàutica al Pla de Palau. En aquest edifici es va instal·lar el primer Museu Marítim de Barcelona, que ocupava l'espai on avui hi ha les dependències administratives.

Arranz va tenir un paper decisiu en la recuperació de l'històric espai de les Drassanes Reials.



Amb granota i pistola

Després de l'esclat de la Guerra Civil, ens hem d'imaginar Fernando Arranz vestit amb granota i sempre equipat amb una petita pistola. Ho explica en les seves notes autobiogràfiques, en què reconeix que va començar a anar armat per recomanació d'un company, Rodríguez Marvan. Aquest l'hauria

convençut de portar-ne com una mesura de precaució, ja que sovint es desplaçaven a indrets remots per recuperar tota mena d'objectes marítims d'interès per al Museu. Al cap d'un temps, Rodríguez Marvan va desertar per unir-se als nacionals i va acabar sent un dels avaladors d'Arranz un cop acabada la Guerra.



▲ Fernando Arranz, un home amb una determinació ferma en la defensa de la cultura marítima. Foto: MMB..

El setembre del 1934 Arranz va ser nomenat professor auxiliar interí de navegació de l'Escola Nàutica de Barcelona i aviat va ocupar la càtedra de navegació en aquesta institució. La docència no li venia de nou: abans ja havia fet classes a Cadis i a Santa Cruz de Tenerife. Els fets d'Octubre i la incertesa política, però, van impedir que les classes comencessin amb normalitat i van fer que s'endarrerissin les iniciatives culturals aprovades per falta de finançament.

Paral·lelament, Fernando Arranz estava atent a l'evolució de l'històric edifici de les Drassanes Reials, un espai icònic que tant ell com altres prohoms de la marina mercant consideraven un espai idoni per emplaçar el gran Museu Marítim que somiaven. Convertit en dependència militar des de feia dècades, l'Ajuntament n'havia de recuperar l'ús de l'espai, però els tràmits s'allargaven.

Amb l'esclat de la Guerra Civil i el fracàs dels sollevats a Barcelona, els fets es van precipitar. L'agost del 1936 Arranz va ser nomenat delegat de la Generalitat a l'Escola Nàutica, potser influït pel seu càrrec com a representant de la CNT. A partir de llavors serien freqüents les trobades amb el conseller de Cultura, Ventura Gasol, que Arranz, si jutgem per les seves notes biogràfiques, conservades al Museu Marítim, tenia en bona consideració.

Com a representant de la Generalitat, Arranz va tenir un paper decisiu en la recuperació de l'històric espai de les Drassanes Reials, ocupat per milicians de la CNT.

Massó, sindicalista, republicà i catalanista, Arranz aviat va ser víctima de la repressió franquista.

Després de fer tota mena de gestions, va aconseguir que el Govern català es quedés l'edifici i va obtenir el permís per instal·lar-hi un museu. Així va ser com, un cop fet el trasllat de les col·leccions de l'Institut Nàutic a les Drassanes, el Museu Marítim, ara dit de Catalunya, adquiriria una nova dimensió.

EL MALSON DE LA DICTADURA

Durant la Guerra va ocupar diversos càrrecs de responsabilitat, tant a l'Escola com al Museu, i va treballar per ampliar el patrimoni marítim de la ciutat. Entre les iniciatives més destacades hi ha l'intent de restaurar un dels últims grans velers de la història de Catalunya, el bergantí goleta *Sant Mus*, i també la creació del vaixell escola *Francesc Macià*, on els alumnes que estudiaven per ser oficials feien pràctiques.

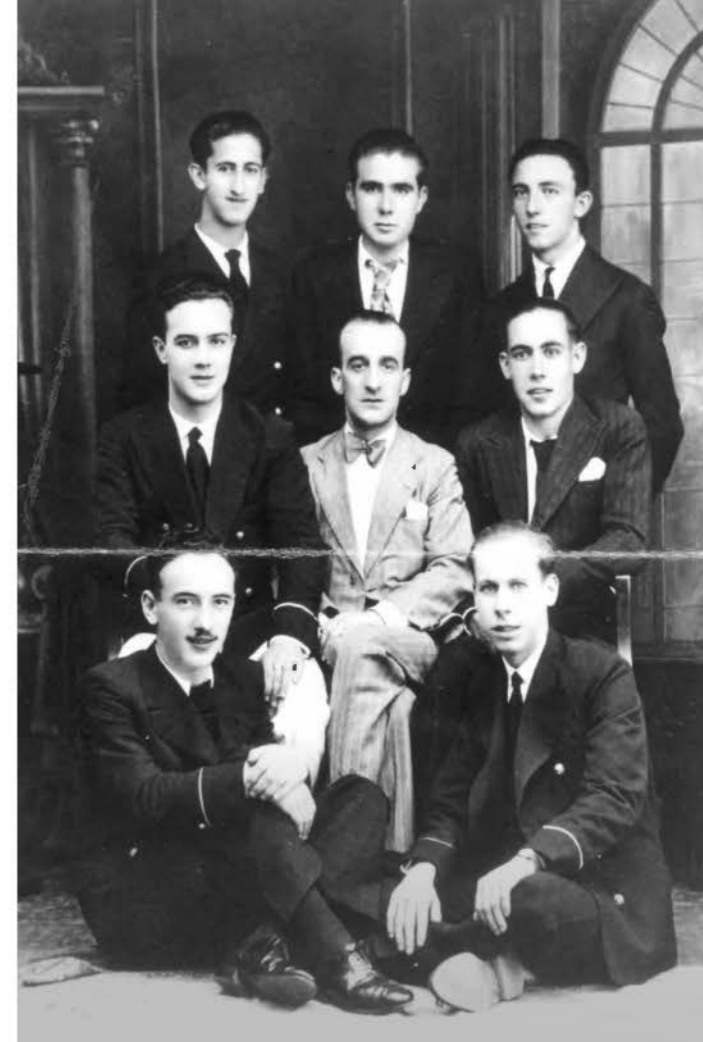
Amb la convicció que sempre havia obrat a favor del bé comú, després de l'entrada de les tropes franquistes a Barcelona no va marxar a l'exili. Arranz es va presentar a les noves autoritats, que el van destituir de tots els càrrecs i el van tancar a la presó Model durant sis mesos. Començava un malson en la llarga nit de la dictadura franquista. Massó, sindicalista, republicà i catalanista, Arranz va ser víctima de nombrosos processos judicials que o bé acabaven en presó o bé li impedien treballar. Per sort, tenia avaladors i amics, com Francesc Condeminas, que en la mesura del possible van intentar alleugerir-li les penúries. El fet de trobar suports a



Un edifici històric

Edifici medieval d'estil gòtic, les Drassanes Reials de Barcelona es van començar a aixecar a final del segle XIII, sota el regnat de Pere el Gran. Va ser el lloc on es construïen les galeres de l'armada del rei d'Aragó i va estar sota mandat de la Diputació del General de Catalunya

fins al 1714. L'any 1935 es van cedir a l'Ajuntament de Barcelona, i el 1941 s'hi ubicaria el Museu Marítim de la ciutat. A la imatge veiem Arranz (a l'esquerra) amb altres membres de la plantilla del Museu, amb les Drassanes a la seva esquena (ca 1938). Foto: MMB.



▲ Fernando Arranz (al centre) quan era professor a l'Escola de Nàutica de Tenerife, amb els alumnes del curs 1932-33 (1932). Foto: MMB.

HISTORIAL	
GRUP DE NOMS DE PERSONAL	GRUP DE NOMS DE PERSONAL
GRUP DE NOMS DE PERSONAL	GRUP DE NOMS DE PERSONAL
13	1
14	1
15	1
16	1
17	1
18	1
19	1
20	1
21	1
22	1
23	1
24	1
25	1
26	1
27	1
28	1
29	1
30	1
31	1
32	1
33	1
34	1
35	1
36	1
37	1
38	1
39	1
40	1
41	1
42	1
43	1
44	1
45	1
46	1
47	1
48	1
49	1
50	1

Un tresor documental

Per reconstruir la història de l'Escola Nàutica i del projecte de construcció del Museu Marítim abans de la dictadura, les notes de Fernando Arranz són un testimoni de valor incalculable. Conservat al Centre de Documentació Marítima del Museu Marítim de Barcelona, el Fons Personal Arranz conté cartes i anotacions sobretot fan referència

al període que va ser delegat de la Generalitat i a la repressió franquista posterior. El seu biògraf, Javier Moreno, n'ha transcrit una bona part i ho ha publicat a *La contribució de Fernando Arranz Casaus (1895-1972) a la cultura marítima de Catalunya* (Uno Editorial).

El fons també conserva altres documents, com el seu historial nàutic (a la imatge de dalt).

Barcelona ocupada, en un context de por, repressió i màxima depuració institucional, permet fer-nos una idea de l'honestetat d'Arranz durant l'època republicana.

La situació d'Arranz començava a ser desesperada: la seva família depenia dels seus ingressos i urgia trobar feina. Finalment va trobar una sortida en la docència privada. Feia classes particulars al seu domicili del barri de Gràcia a alumnes que es preparaven per fer carrera en la marina mercant, una activitat que va dur a terme fins al final de la seva vida. Arranz mantenia el contacte amb els professors de l'Escola Nàutica, a qui visitava per interessar-se per l'evolució i el comportament dels seus alumnes. També va ser testimoni del creixement del Museu Marítim, aleshores sota la direcció de la Diputació de Barcelona, que va seguir ubicat a les Drassanes Reials. Amb tot, Arranz no va veure el final de la dictadura, ja que va morir el desembre del 1972. El seu llegat, una contribució decisiva en un moment complex de la història, ha fet possible que Barcelona tingui un equipament a l'altura dels grans museus que promouen i difonen la cultura marítima a la resta del món. Sens dubte ell n'hauria estat orgullós. I nosaltres n'estem agraïts. ■

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.

▲ La Costa Vermella ofereix paisatges singulars i passejades on la vinya i el bosc es fusionen amb la mar. A la imatge, la platja del Forat, a Polilles, amb una embarcació de vela llatina. Foto: Andia/Gettyimages.



LLEVEM L'ÀNCORA

La COSTA VERMELLA i les seves perles

Eixida de la fusió dels Pirineus i de la Mediterrània, la Costa Vermella ofereix generositat en la seva abundància, delicadesa en els paisatges, suavitat en el clima i rauxa en la natura, elements que la defineixen com a terra marina i muntanyenca.

Per Jeroñ Faixeda

A MIG CAMÍ

de Portvendres i de Banyuls de la Marenda, envoltat pel vinyar de Banyuls-Cotlliure, es troba el paratge de Polilles.

EL PARATGE DE POLILLES I LA FÀBRICA DE DINAMITA

El paratge de Polilles acull una antiga fàbrica de dinamita. L'inventor de la dinamita, Alfred Nobel, cercà un lloc on implantar una fàbrica i escollí Polilles amb l'ajuda del polític Paul Barbe. Centre d'una vida obrera, social i cultural de rellevància, el lloc esdevé estratègic, amb una producció important que s'exportà per a la construcció d'estructures com el canal de Panamà, el Transsiberià o l'estació espacial de Kourou a la Guayana. Tot i això, la condició obrera està exposada als accidents. Durant els cent anys de vida de la fàbrica, es comptabilitzà més d'una vintena d'explosions que deixaran un balanç d'una quarantena de morts. Tancada el 1991, la fàbrica fou comprada pel Conservatori del Litoral del Consell Departamental de la Catalunya del Nord



El massís de l'Albera acull els vinyars de Banyuls-Cotlliure, d'on es treu un nèctar consagrat que raja com una font inesgotable fent d'aquest terreny una contrada tocada per la mà de Déu. A peu de l'Albera, les localitats de Cotlliure, Portvendres i Banyuls han domat el mar per extreure'n l'essència.

UNA PASSEJADA EN UN ENTORN PRESERVAT

A mig camí de Portvendres i de Banyuls de la Marenda, envoltat pel vinyar de Banyuls-Cotlliure, es troba el paratge de Polilles. Ben situat, el lloc tant permet passejar pel cap de Biarra com pel cap d'Ullastrell. A tocar, una via condueix directament a l'antiga fàbrica de dinamita.

Per tal de poder contemplar aquest mar que s'obre davant nostre, però trepitjant de peus a terra, recorrerem

els senders que ens duen d'una banda de Polilles al cap de Biarra i de l'altra de Polilles a la platja d'Elms de Banyuls de la Marenda, passant pel cap d'Ullastrell.

A poques passes del pàrquing de Polilles, més enllà del túnel, agafem un sender situat a la dreta que ens porta al camí del Forat, pas obligatori per assolir el cap d'Ullastrell. Enfront, apareixen la casa de la fàbrica i diverses línies de vinyes arrelades sobre talussos. L'alçada de la xemeneia de la fàbrica Nobel queda plasmada en el paisatge, testimoni inconfusible del passat industrial del lloc. Serpentejant pel bell mig d'un paratge mediterrani, estem absorbits per una idea: veure el mar. Una lleugera pujada ens porta cap a les cases dels pescadors. Aquestes, agafades a les roques, miren les ones mediterrànies acariciar la sorra de la platja del Forat. El sender segueix en direcció al cap i comencem a sentir l'estrèpit de les

onades. Les línies abruptes dels falls, enmig d'una vegetació castigada per la tramuntana, deixa entreveure el caràcter singular d'un indret preciós i salvatge. A continuació, deixem enrere una fortalesa de guàrdia del segle XIX per tocar punta, la del cap d'Ullastrell. L'esclat de la Mediterrània ens enlluerna amb la seva bellesa i gaudim de l'espectacle de la natura. D'aquí, la Costa Vermella, s'estira tant al nord com al sud. Mirant el mar, la silueta del far de Biarra apareix a l'esquerra deixant constància de la seva rellevància. Donant una ullada a la dreta, el cap del Castell de Velló s'alça sobre un mar impetuós.

Des d'aquí, tenim dues opcions: seguir cap a Biarra o anar fins a Banyuls de la Marenda. En aquest cas, retrocedirem fins a l'antiga fàbrica per accedir a l'ansa de Polilles, pas previ per dirigir-nos fins a Biarra.

De Polilles al cap de Biarra i a la platja d'Elms

- Itinerari 1: platja de Polilles - cap de Biarra
- Itinerari 2: Polilles - platja d'Elms



Casa-Museu de les Barques Catalanes



Far del cap de Biarra



Platja de Polilles



Cap d'Ullastrell

Itinerari 1

De Polilles fins al cap de Biarra

Camí al cap de Biarra...

Km 0: La badia de Polilles abraça tres platges envoltades de penya-segats assuavits per les carícies del mar. La platja vinculada a l'antiga fàbrica de dinamita s'estira com una llengua de sorra fina. Més al nord, la platja de Bernardí s'apodera del mar. Quan la lluentor dels últims rajos de sol acaricia els pujols del voltant, posa en escena tots els detalls d'un paisatge d'una bellesa immaculada.

Km 0,7: Seguint cap a Biarra, pugem per un sender que s'enfila per les vinyes i serpenteja vorejant la costa. El relleu suau del

voramar dona peu a un terreny més abrupte. Superada una caseta, unes tanques orienten la caminada cap a la platja de Valentí, discreta i encisadora.

Km 1,8: Observant el far del cap de Biarra, ens adonem que ens fa de vigilant reconfortant. Apareix un paratge asprós, signe inequívoc d'una terra flagel·lada per les escombrades d'un vent incansable. Només la badia de Santa Caterina se n'escapa. Gràcies a l'altura on s'ubica, la fortalesa de Biarra es defineix protectora. El far del cap de Biarra està a tocar. A Biarra, el mar es belluga sobre les falces dels penya-segats. En aquesta punta de món, l'horitzó no té límits.

TEMPS: 2 h
DIFICULTAT: FÀCIL

Itinerari 2

De Polilles fins a Banyuls

...o passejada fins a Banyuls

Km 1,6: Deixant enrere Polilles i situats al cap d'Ullastrell amb la mirada fixada en el Mediterrani, ens dirigim al sud seguint a mà dreta.

Km 2,4: El camí ens guia a Banyuls. A l'esquerra, el mar ens empeny amb la seva energia. Cent metres més enllà, a l'esquerra, voregem el mar pels penya-segats fins al cap del Castell de Velló. Passejar entre vinyes i mar és tot un homenatge als mariners.

Km 2,9: La caminada condueix al centre heliomari. A tocar, el cap i la platja dels Elms són la porta d'entrada a Banyuls, poble pesquer on l'ànima de l'artista Aristides Maillol segueix ben viva.

TEMPS: 1 h 30 min
DIFICULTAT: FÀCIL

Advertència per a les dues passejades:

Es recomana dur bon calçat, roba adequada i protecció solar. Els senders estan desaconsellats en dies de ventades fortes.



▲ Vila de tradició marinera i viticultora, Cotlliure té un encant especial, i ha estat motiu d'inspiració per a pintors com Matisse, Chagall, Picasso o Dalí, entre d'altres. En el seu cementiri hi ha la tomba d'Antonio Machado. Foto: Enfo/Wikicommons.

Cotlliure, la joia de la corona

Segon port de Catalunya a l'edat mitjana i residència dels reis de la corona catalanoaragonesa (castell reial els segles xiii i xiv), viu del comerç de la draperia i de les espècies. L'annexió de les comarques nord-catalanes pel reialme veí (1659) tindrà com a conseqüència el desplaçament de la població i la modificació del port original tal com es coneix actualment.

PESCA I ÀNIMA MARINA

La pesca i el món marí es barregen en la superstició i les llegendes del mar com a elements fonamentals de l'ànima marinera de Cotlliure. La capella de Sant Vicenç (segle xi), protectora de mariners i pescadors, n'és un viu exemple. Al costat, l'església de Nostra Senyora dels Àngels vigila la badia, i l'antic far, avui campanar, simbolitza Cotlliure arreu del món. Sobre un pujol, el fort de Sant Elm (segle xv) vigila el port.

DE LA GASTRONOMIA A L'ART

L'art envaeix Cotlliure a inicis del segle xx. El fauisme plasma la intensitat de la llum i enlluerna la vista. Pintors com Matisse, Dufy o Terrus hi fan estades, i no només per l'art... La gastronomia els devia atraure! Vi, anxoves i cuina bona evidencien l'exquisidesa cotlliurenca.

Amb característiques similars, Portvendres i Banyuls utilitzen la fórmula "mar, art i gastronomia" com a dita eterna.

Entre comerç, art i poesia, Portvendres és un punt de trobada mariner. El gran port per a viatgers del segle xx continua sent un port de comerç important. Charles Rennie Mackintosh, arquitecte escocès, s'hi establirà l'any 1925 i també hi deixarà la seva petjada artística.

i es transformà en un museu sobre la memòria obrera i un espai de rehabilitació de les barques catalanes.

QUAN L'ART RAJA ENTRES LES CORBES DE LES VINYES BANYULENQUES...

Mariners, pescadors i vinyaters, els banyulencs han hagut de domar la terra i el mar per poder gaudir d'aquest paratge immaculat. De la

mar fins a l'Albera, ones de vinyes acaricien les falces del massís. La petjada de Baccus hi és sempre present, i els cellers de Banyuls continuen produint el nèctar tan desitjat pels déus de l'Olimp.

Tanta bellesa no podia ser òrfena. Nascut enmig d'aquest entorn tan esplendorós, l'escultor Aristides Mallo materialitzà la Mediterrània a través les seves obres per convertir la suavitat de Banyuls de la Marenda en eterna. ◀

POLILLES,
amb una superfície de 17 hectàrees, és una reserva natural marina.

Text ★ Jeroni Faixeda és responsable tècnic del Govern de la Generalitat de Catalunya a Perpinyà. És autor de diverses guies i publicacions turístiques de la Catalunya Nord.

LA CONFRARIA DE CALAFELL

UN ESPAI PER CONÈIXER EL CALAFELL PESCADOR

Testimoni privilegiat de l'evolució del barri marítim de Calafell, l'emblemàtic edifici del Pes és avui un centre d'interpretació. El seu objectiu és mostrar com era aquesta comunitat de pescadors, així com interpretar-ne el llegat per tal d'entendre el present de la vila. També acull una de les icones del patrimoni cultural calafellenc: el varador mecànic popularment conegut com la "maquinilla".

Pel **Manel Gómez Gutiérrez**

En la playa de Calafell había habido, como los pescadores dicen, mucha madera [...] Las distintas embarcaciones, cuando estaban todas varadas, cubrían en dos hileras trescientos metros de playa. Amb aquestes paraules que Carlos Barral consignà a les seves memòries podem copsar la importància que va tenir a Calafell l'activitat marinera abans de la seva transformació en municipi turístic. El poeta i editor, tan arrelat a la vila i a la cultura marinera, va deixar en els seus escrits un testimoni excepcional dels temps de canvi en aquesta comunitat de pescadors que tan bé va conèixer.

Era precisament al Museu Casa Barral on s'explicava al visitant aquest Calafell dels pescadors, a través de la mirada barraliana. Però, l'any 2016, aquest record al passat mariner del municipi es traslladà a un altre espai: a l'edifici històric de la Confraria de Pescadors de Sant Pere, situat al passeig marítim, no gaire lluny de la Casa Barral. A l'espai La Confraria el visitant es troba un centre d'interpretació modern que explica com era el barri marítim de Calafell quan era un indret dedicat a l'activitat pesquera.

A l'entrada de l'exposició, un audiovisual ens resumeix la història del barri des de les primeres botigues documentades, ja al segle XVII. El fil conductor de la narració és la mateixa maquinilla, de la qual parlarem més endavant. A la sala destaca la presència de l'assortidor de gasoil, que va ser restaurat i ubicat al mateix lloc on era originalment.

Seguint el recorregut, ens endinsarem en un àmbit dividit en dues parts que tracten dos continguts ben diferenciats: d'una banda, els oficis del Calafell pescador i, de l'altra, els estris i objectes. Aquí cal destacar l'exposició de maquetes de diferents embarcacions de pesca, obra de Ramon Forner, l'últim mestre d'aixa de Calafell, i pintades per Isidre Papiol.

En el darrer àmbit, dedicat als aspectes socials, s'explica aquesta importantíssima part de la vida quotidiana. També s'hi fa esment de dos projectes de gran importància per a

Calafell i que es van implementar durant la primera meitat del segle XX. Un és de caire sanitari: el Sanatori de Sant Joan de Déu, un centre hospitalari situat davant del mar al terme municipal del Vendrell, i amb el qual els pescadors de Calafell hi van tenir una forta vinculació, ja que el visitaven sovint per anar al metge o a missa. L'altre, la República dels Infants de Vilamar, és una experiència pedagògica pionera impulsada l'any 1922 per la Comissió de Cultura de l'Ajuntament de Barcelona al barri marítim de Calafell, amb pedagogs com Pere Vergés o Artur Martorell al capdavant.

ELEMENTS MOLT DESTACATS

Tanmateix, l'element més destacat d'aquesta sala és una imponent maqueta, obra de Joan Totusaus, que representa la façana marítima de Calafell durant la dècada de 1940 i que facilita la interpretació dels canvis que s'han produït des d'aleshores des del punt de vista urbanístic i social. Un plafó recorda que, malgrat els canvis, encara hi ha nombroses entitats que vetllen pel patrimoni cultural marítim calafellenc i que col·laboren en activitats promogudes pel centre d'interpretació, com ara l'Associació Cultural El Bot Salvavides, l'Associació Patí Català Calafell (amb la secció Vela Llatina Carlos Barral) o les associacions esportives Llaguts de Calafell i Vogadors de Calafell.

Finalment, es fa imprescindible esmentar la gran icona de tota la col·lecció: el giny mecànic popularment conegut com la *maquinilla*. Aquesta màquina tenia una funció fonamental: fer menys feixuga la feina de treure les pesades barques del mar, i va ser la primera d'aquestes característiques que es va instal·lar a Catalunya. A La Confraria tenen lloc també activitats educatives per a centres escolars i activitats de dinamització per a tots els públics, com ara visites guiades o tallers. ■

Text ★ Manel Gómez Gutiérrez. **Fotografies** ★ Bonamedia, Gabriel Mestre i Centre d'Interpretació del Calafell Pescador.

Fitxa tècnica

LA CONFRARIA

Adreça: passeig Marítim Sant Joan de Déu, 35

Telèfon: 977 694 683 (informació)

Web: www.calafellhistoric.org

Correu electrònic: calafellhistoric@calafell.org

Horari: del 16 de setembre al 30 de juny: dissabtes de 10.00 a 14.00 i de 17.00 a 20.00 h* (*tancat dissabtes tarda els mesos de novembre, desembre i gener).
Diumenges de 10.00 a 14.00 h. **De l'1 de juliol al 15 de setembre:** de dilluns a diumenge de 10.00 a 14.00 i de 17.30 a 20.30 h.

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

Accessibilitat discapacitats: sí (parcial)

Serveis: visites guiades, tallers, itineraris.



LA CONFRARIA
s'ubica a l'àrea més centrada del passeig marítim de Calafell, on tenen lloc moltes activitats populars de manera regular.



La maquinilla

La Germandat de Sant Pere, fundada l'any 1902 i origen de la Confraria de Pescadors, va adquirir l'any 1926 una màquina que ajudava a varar les barques i que funcionava gràcies a un mecanisme singular, alimentat per gasolina i aigua, que estirava un cable. Aquest mecanisme va ser substituït cap a la dècada de 1950 per una màquina elèctrica. Tanmateix, aquest excepcional giny va ser restaurat l'any 2017 i avui dia encara es mostra en funcionament en ocasions especials. De fet, és un dels poquíssims models en actiu a Europa. La maquinilla es troba en un espai annex a l'edifici del pòsit. L'any 2008, el Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya va incloure La maquinilla dins del *Catàleg del Patrimoni Cultural Català*, classificant-la com a bé singular.



La Confraria,
Centre d'interpretació del Calafell pescador

Calafell 27 Febrer de 1926

Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols

DIFONDRE EL PATRIMONI I LA MEMÒRIA

El Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols té una llarga tradició que s'inicia el 1904. Al llarg d'aquest camí ha recollit un volum important de peces de tipologia molt diversa que formen el seu fons, objectes que ens expliquen com aquesta part del país esdevingué un lloc agradable i profitós per viure-hi. La seva badia en forma de conca, arrecerada per les serralades de l'Ardenya i les Gavarres, feu venir les primeres poblacions tan prehistòriques com iberes i romanes.

Pel Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols

Les col·leccions ens fan comprendre el dia a dia d'aquestes societats, d'aquesta població del litoral baixempordanès, des de ben antic i fins a arribar a l'actualitat; una mirada local per comprendre processos molt més globals.

El caràcter dels seus fons ha permès donar un enfocament multidisciplinari al discurs i a les activitats del museu: arqueològic, etnogràfic i artístic. El moment social i històric vist amb l'empremta de l'artista; l'objecte de vida quotidiana a casa, a la feina, als moments de lleure i relació social de la comunitat, i als moments de perill.

EL CONJUNT MONUMENTAL

Qui cerca el museu, no el troba només a dins d'un edifici concret. És al conjunt monumental del monestir benedictí on s'explica la relació amb els vilatans d'una institució de poder, religió i cultura, i on podem passejar per la preromànica Porta Ferrada i les torres fortificades del segle X.

A l'Antic Hospital, amb el pati porticat que fou jardí botànic, entendrem com el mar ens ha aportat al llarg dels segles nova gent, noves cultures i pensaments, noves economies. També hi tenim l'àmbit de l'Espai del Metge Rural, on difonem el llegat dels metges rurals, així com d'altres professionals de la salut en un període ben recent. També vetllem per la transmissió dels remeis tradicionals.

LA CASETA DE SALVAMENT

Al turó dels Guíxols, un mirador privilegiat sobre el port i la badia, hi trobareu la Caseta de Salvament de Naufrags, construïda el 1897 i que avui constitueix un element de gran interès històric i museològic. És un espai dedicat a la difusió de la història de la voluntat d'una societat civil organitzada de manera altruista per salvar

vides i alleugerir el patiment de la gent que s'enfrontava quotidianament als perills de la mar. A l'interior es conserva l'emblemàtic *Bohera*, el bot de salvament i eina indispensable dels voluntaris de la brigada de salvament quan el temporal i els naufragis els obligaven a actuar. Un seguit d'objectes, com ara canons per disparar cordes, salvavides, farmaciola, etc., que calien per socórrer pescadors i navegants, acaben de conformar un conjunt patrimonial únic a la Mediterrània de materials originals en la seva ubicació original. Tot un testimoni del passat mariner de la ciutat que ens parla dels perills de la mar i del valor social del voluntariat.

AGENT EDUCADOR

Les exposicions i les activitats no es despleguen només en les diverses seus del Museu, sinó també, mitjançant un conveni amb les entitats que en tenen cura, en indrets emblemàtics com el casino La Constància o l'ermita de Sant Elm, així com en itineraris exteriors ben senyalitzats, un exemple dels quals és la visita "El jardí melangiós", que es fa al recinte funerari per conèixer-ne l'arquitectura i els personatges.

La prioritat del Museu com a agent educador és ben present en totes les seves activitats: en aquelles directament adreçades al públic escolar i en les de la Càtedra Martí Casals de Medicina i Salut en l'Àmbit Rural (UDG), que ens mantenen en connexió constant amb la recerca. Els objectes i el patrimoni arquitectònic esdevenen camp de pràctiques i de creació artística, amb els cursos anuals coorganitzats amb l'Escola Massana d'Art i Disseny (UAB) i el Centre Les Compagnons i Universitat de Llemotges. **■**

Text ★ Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols.
Fotografies ★ Quim Bigas, Jordi Gallego i Escola Baldiri Reixach.



A L'ESPAI DEL METGE RURAL

vetllem per la transmissió dels remeis tradicionals.



Fitxa tècnica

MUSEU D'HISTÒRIA - MONESTIR

Adreça: Plaça del Monestir, s/n
(Edifici Monestir)
17220 Sant Feliu de Guíxols

MUSEU D'HISTÒRIA - ANTIC HOSPITAL MUNICIPAL

Adreça: carrer de l'Hospital, 25-35,
17220 Sant Feliu de Guíxols

EL TURÓ DELS GUÍXOLS - Caseta de Salvament de Naufrags - Niu de Metralladores

Adreça: passeig del Fortim, 1
17220 Sant Feliu de Guíxols

Telèfons: 972 821 575

Web: <https://museu.guixols.cat/>
<https://www.facebook.com/Museuhistoria/>

Correu electrònic:
museuhistoria@guixols.cat

Horari: Museu d'Història - Monestir

De dilluns a divendres de 10.00 a 14.30 h.
Dissabtes de 10.00 a 14.00 i de 16.00 a 18.00 h.
Diumenges i festius de 10.00 a 14.00.

Museu d'Història - Antic Hospital Municipal

De dilluns a divendres de 17.00 a 19.00 h.
Dissabtes d'11.00 a 14.00 i de 17.00 a 19.00 h.
Diumenges i festius d'11.00 a 14.00 h.

El turó dels Guíxols. Truqueu o envieu-nos un correu-e i us n'informarem personalment.

Tarifa: 2 €.

Accessibilitat discapacitats: parcial.

Serveis: visites guiades, itineraris urbans, tallers, jornades i conferències.

El turó dels Guíxols, on hi passa tot

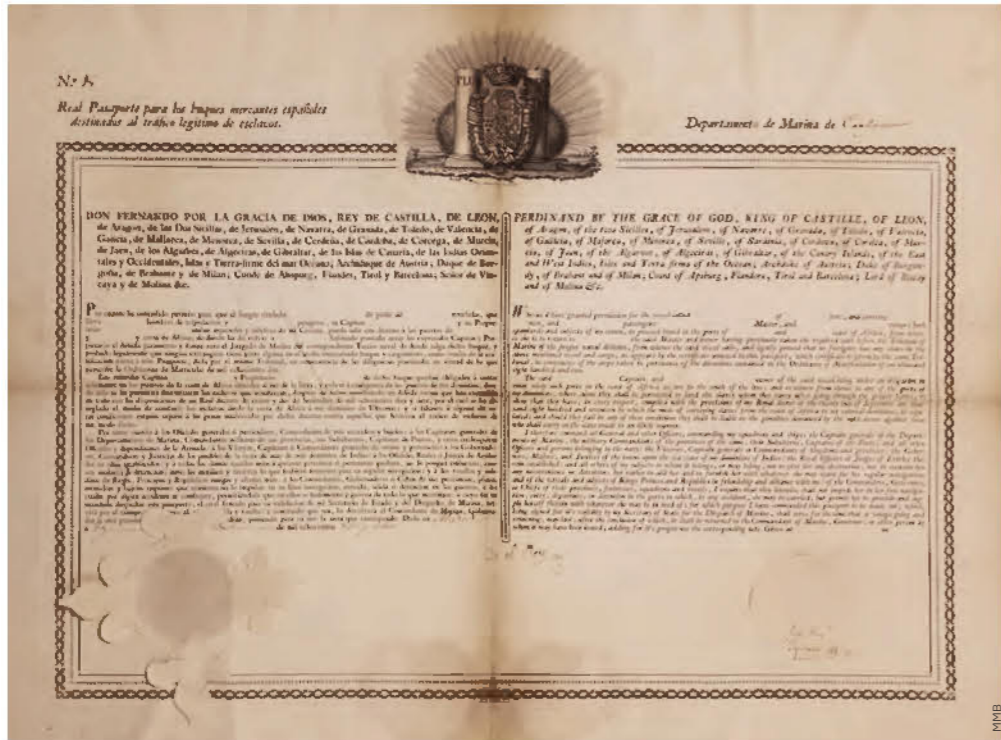
Situat al racó de llevant, el turó dels Guíxols és un modest esperó granític que divideix en dues meitats la conca de la badia; una silueta emblemàtica visible des de qualsevol punt del nostre litoral proper i, sens dubte, l'espai per on ha passat una gran part de la nostra història.

Lloc del primer assentament de població estable documentat, entre els segles IV aC i I dC, s'hi estableix un poblat iber costaner.

És un indret des d'on era fàcil defensar-se i dominar el port natural. Hi trobem l'anomenada cova del Sant, on Feliu l'Africà rep martiri a mans romanes iniciat el segle IV. El primer port artificial es construeix el 1493, i durant els segles XVII i XVIII serví de fort defensiu. El 1897 s'hi basteix la Caseta de Salvament de Naufrags. En plena Guerra Civil espanyola s'hi excava un niu de metralladores, avui visitable.

La peça del Museu

Passaport per als vaixells dedicats al tràfic d'esclaus



L'any 1814 Espanya i el Regne Unit van firmar un tractat per abolir el tràfic d'esclaus a partir de l'any 1820. Fins a aquella data, qualsevol vaixell que es dediqués al tràfic d'esclaus havia de portar una cèdula reial com aquesta, que es conser-

va al Museu Marítim de Barcelona. El document, escrit en castellà i en anglès, havia d'anar signat per Sa Majestat, ratificat pel secretari de Marina i confirmat pel cap marítim superior del districte. El mateix document també estableix que, per poder desem-

barcar els esclaus, havien de manifestar en deguda forma que havien complert totes les disposicions del reial decret, en el qual quedava estipulada la manera correcta de transportar els esclaus en una porció de cinc esclaus per cada dues tones.

el LLI-BRE

COL·LECCIÓ "LOS CUATRO ISLAS"

de Vicente Sanahuja

Aquesta col·lecció de quatre volums, els tres primers dels quals ja s'han publicat, està dedicada als quatre vapors de la Compañía Trasatlántica que van portar el nom d'Isla: *Isla de Luzón, Isla de Panay, Isla de Mindanao i Isla de Cebú*. Tots ells feien la línia de les Illes Filipines i els llibres en descriuen la vida, com si de persones es tractés, des del naixement fins a la mort. A cada llibre hi ha nombroses dades sobre els vaixells, fruit d'un treball minuciós i rigorós, però també moltes anècdotes que els fan de lectura amena. L'autor ha dedicat la seva vida al mar i des del 2007 divulga la cultura marítima a través del seu blog vidamaritima.com, que va esdevenir en poc temps una font de referència indiscutible sobre la marina mercant dels segles XIX i XX.



CURIOSITATS SALADES



ELS CETACIS S'APROPEN A LA COSTA

Arran del confinament que hem viscut hi ha hagut diversos casos d'animals que s'han endinsat a la jungla de l'asfalt, com els senglers que van arribar fins a l'avinguda Diagonal de Barcelona. Però també els cetacis s'han adonat de la tranquil·litat que hi havia a les costes, amb una dràstica disminució del trànsit marítim, i s'han apropat molt més del que sol ser habitual.

A la premsa hem vist vídeos de dofins molar a Sant Pol o Tamariu, entre d'altres localitats, però també dofins llistats i caps d'olla a Dènia, o una balena franca a La Palma. Amb tot, també hi ha hagut notícies falses, com les imatges dels dofins als canals de Venècia.

MEDALLA D'OR A LA FACULTAT NÀUTICA DE BARCELONA

L'Ajuntament de Barcelona ha atorgat la Medalla d'Or al Mèrit Científic a la Facultat Nàutica de Barcelona, que l'any



passat va celebrar els 250 anys d'història i és la més antiga de totes les que hi ha a Espanya. Va ser creada l'any 1769, i va contribuir a consolidar el paper de Barcelona com a capital marítima de la Mediterrània. L'any 1990 va passar a formar part de la Universitat Politècnica de Catalunya. L'any passat la Facultat va rebre la Creu de Sant Jordi. Cal mencionar que la seva col·lecció d'instruments, llibres i models va ser el germen de l'actual Museu Marítim de Barcelona.

ELS TALLERES NUEVO VULCANO

L'any 1834 es va fundar a la Barceloneta la fàbrica coneguda popularment com La Vulcano, dedicada a la construcció i reparació de vaixells a vapor i on, l'any 1836, es va construir el primer vaixell de ferro amb maquinària de vapor d'Espanya. El llibre *Construcció i reparació naval a la Barcelona industrial: els Talleres Nuevo Vulcano* (Joan Alemany Llovera; Museu Marítim de Barcelona, 2019), rememora els 150 anys d'història de l'empresa, que va canviar d'ubicació en tres ocasions a diferents indrets del Port de Barcelona. El llibre està escrit en català, però amb textos en castellà i en anglès al final.



AGENDA DE L'MMB de juny a novembre de 2020

Xarxa museus marítims costa catalana

EXPOSICIONS PERMANENTS

*Els horaris i les condicions d'accés a l'MMB poden sofrir variacions a causa de la COVID-19. Per a més informació, consulteu: www.mmb.cat

Catalunya mar enllà

Entre els segles XVIII i XX la navegació viurà una gran revolució comercial, viencial i tecnològica. La societat catalana sabrà aprofitar cadascuna de les oportunitats que li brinden els nous avenços per

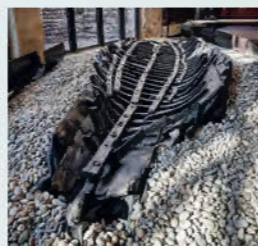


atreure el màxim profit de la mar. Aquesta exposició és una invitació a viatjar per tres segles d'història, des dels temps de la navegació en veler fins als anys de desenvolupament de la nàutica a motor.

Lloc: *Naus de les Drassanes. MMB*

La Sorres X

La barca *Sorres X* és una petita embarcació de cabotatge de la segona meitat del segle XIV localitzada a la desembocadura del riu Llobregat durant les obres de construcció del Canal



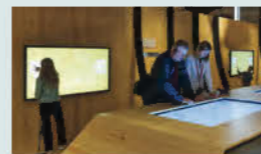
Olimpí de Castelldefels, al Baix Llobregat. Es tracta d'una barca de 10 m d'eslora amb un pal de vela llatina i fins a 6 rem per banda, probablement destinada al transport de conserva de peix. Estava enterrada sobre una capa freàtica, fet que va afavorir la conservació de la fusta, ja que va restar amurada i protegida per una capa de sorra d'uns 2 m. El Museu Marítim de Barcelona l'ha custodiat des del 2011 i n'ha dut a terme la conservació i

museïtzació per a la seva exposició al gran públic.

Lloc: *Naus de les Drassanes. MMB*

Drassanes i galeres

Exposició entorn de l'època d'esplendor de les galeres i l'edifici de les Drassanes Reials, que permet conèixer la relació de Barcelona amb



el mar des de l'expansió catalanoaragonesa per la Mediterrània. La mostra inclou nous miradors a la galera i el mausoleu romà descobert en les darreres intervencions arqueològiques de l'edifici (2010-12), així com una galera en construcció.

Lloc: *Naus de les Drassanes. MMB*

7 vaixells, 7 històries

A través de set embarcacions emblemàtiques l'exposició presenta set històries explicades per

set personatges de totes les èpoques que proposen als visitants sorprenents aventures marítimes. La mostra aborda qüestions universals com ara el descobriment del món, el mar com a espai de



lleure, la vida a bord d'un transatlàntic, el mar com a escenari de conflictes, la càrrega i la seva manipulació, la pirateria i el cors, o el canvi tecnològic.

Lloc: *Naus de les Drassanes. MMB*

ITINERARIS

Drassanes, gremis i mercaders

Segon diumenge de cada mes.

Itinerari guiat que arrenca a les Drassanes Reials i ens descobreix l'esplen-


dor marítim medieval de la ciutat: la muralla medieval, l'Orde dels Mercedaris, els carrers gremials, la Llotja i els consolats de Mar, els palaus, Santa Maria del Mar... Itinerari de terra per a adults per la façana marítima de Barcelona.



EN XARXA

WEBS


“Tertulia a bordo”

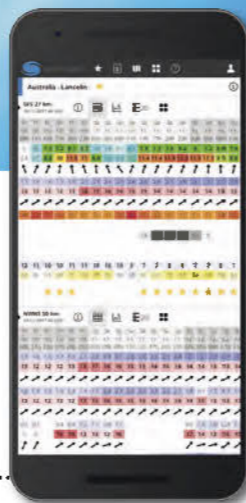
La pàgina web *A Toda Vela* (<https://atodavela.eu>) organitza les videoconferències “Tertúlia a bordo”, on diferents experts del món de la nàutica xerren sobre temes tan diversos com el bricolatge a bord, els fars del litoral espanyol, els aventurers, les dones navegants o els jubilats mariners. Tots els vídeos es poden veure a YouTube. 



APPS


Windgurú

Aquesta aplicació de previsió meteorològica és una de les més utilitzades en el món de la nàutica. Ens dona informació de la velocitat del vent, la temperatura, els núvols, la pressió atmosfèrica, la humitat relativa i les mareas de qualsevol localitat del món. L'aplicació és gratuïta. 



APPS


App de Salvament Marítim

L'aplicació per a dispositius mòbils SafeTrx, que es pot descarregar gratuïtament (<http://www.salvamento-maritimo.es/safe-trx>), permet que Salvament Marítim monitori la nostra travessia, donant un senyal d'alarma en el cas que es modifiqui el pla de navegació establert. També es pot programar per informar els contactes designats per l'usuari en cas d'endarreriments o canvis de ruta. A més, ofereix la possibilitat de dur a terme un control per assegurar-nos que estem complint tots els punts de seguretat abans de sortir a navegar. L'aplicació és gratuïta. 



WEBS

Regates en temps de coronavirus

La cancel·lació de regates d'aquests darrers mesos ha deixat molts navegants a terra ferma, però les ganes de competir no han desaparegut! La solució l'han trobat a internet, on diferents portals ofereixen la possibilitat de participar en tot tipus de regates, tot i que les més populars són les oceàniques. Una de les més populars és virtualregatta.com, on us podeu trobar competint amb reconeguts patrons de tot el món. Participar-hi és gratuït, però si voleu accedir als millors vaixells o a nous jocs de veles, haureu de pagar una petita quantitat. 



Port de Barcelona: passat, present i futur

Cada dissabte

Itinerari a bord d'una embarcació per tal de descobrir què hi ha més enllà del Port Vell, com era el port en l'antiguitat i com s'ha transformat



en la porta d'entrada de mercaderies del sud d'Europa. Durant la visita ens aproparem també al port comercial i part de les seves instal·lacions actuals. Itinerari de mar a bord d'un veler tradicional.

Barcelona port pesquer

Tercer divendres de cada mes.

Itinerari a peu per descobrir el món de la pesca al cor de la Barceloneta. Quines



són les espècies que es pesquen a la mar Mediterrània i com es capturen? Què hem de saber com a consumidors responsables per garantir la qualitat i la protecció de les espècies? Durant l'itinerari

visitarem el moll de Pescadors, veurem l'arribada i la descàrrega del peix i assistirem a la subhasta del peix.

ACTIVITATS

**Dates confirmades a juny de 2020. Aquestes dates poden sofrir variacions a causa de la COVID-19*

Jornades de Museus i Educació

18 de setembre
“La comunicació d'activitats: flexibilitzant

estructures”. Jornada per posar sobre la taula la necessitat de canviar el model tant de fer activitats com de comunicar-les a les institucions culturals.

Auditori MMB. Informació i inscripcions: www.mmb.cat



La xifra **179** Anys de navegació

Són els que porta el vaixell *Rafael Verdera*, xifra que el converteix en l'embarcació en actiu més veterana de la flota espanyola. Es tracta d'un bonic pailebot eivissenc de 30 m d'eslora, aparellat de quetx i varat l'any 1841.

Actualment té la base a Palma de Mallorca i es destina per fer sortides diàries amb dinar

a bord. A l'estiu també s'hi poden fer travessies de 10 dies per les costes de la Provença, la Ligúria i Còrsega per veure els rorquals comuns, grans balenes de fins a 27 m de longitud. També és habitual trobar catxalots, caps d'olla, tintoreres i nombrosos dofins llistats, de Risso o mulars. Més informació: <https://rafaelverdera.com>.

Va de rècord Submergir-se a 10.928 m

Són poques les persones que han estat al cim de l'Everest i encara menys les que han sortit a l'espai. Però només són set les que han estat al punt més profund dels oceans: l'abisme Challenger, a la fossa de les Marianes, a l'oceà Pacífic, i a uns 200 km de les illes Marianes. L'empresa Eayos Expeditions té previst repetir l'aventura aquest mateix any, tan bon punt trobi tres tripulants disposats a finançar aquesta immersió de rècord. El preu per convertir-se en un exclusiu turista de les profunditats submarines és d'uns 700.000 €.



Port de Barcelona: passat, present i futur

Cada dissabte

Itinerari a bord d'una embarcació per tal de descobrir què hi ha més enllà del Port Vell, com era el port en l'antiguitat i com s'ha transformat



en la porta d'entrada de mercaderies del sud d'Europa. Durant la visita ens aproparem també al port comercial i part de les seves instal·lacions actuals. Itinerari de mar a bord d'un veler tradicional.

Barcelona port pesquer

Tercer divendres de cada mes.

Itinerari a peu per descobrir el món de la pesca al cor de la Barceloneta. Quines



són les espècies que es pesquen a la mar Mediterrània i com es capturen? Què hem de saber com a consumidors responsables per garantir la qualitat i la protecció de les espècies? Durant l'itinerari

visitarem el moll de Pescadors, veurem l'arribada i la descàrrega del peix i assistirem a la subhasta del peix.

ACTIVITATS

**Dates confirmades a juny de 2020. Aquestes dates poden sofrir variacions a causa de la COVID-19*

Jornades de Museus i Educació

18 de setembre
“La comunicació d'activitats: flexibilitzant

estructures”. Jornada per posar sobre la taula la necessitat de canviar el model tant de fer activitats com de comunicar-les a les institucions culturals.

Auditori MMB. Informació i inscripcions: www.mmb.cat



Fòrum Patrimoni Marítim de la Mediterrània

5-6-7 d'octubre

El Museu Marítim de Barcelona organitza la trobada en què els museus integrats a l'Associació de Museus Marítims de la Mediterrània, socis de diferents països mediterranis i altres professionals del sector, debatran sobre temes relacionats amb la difusió i preservació del



patrimoni i la cultura marítims.

Nit dels Museus

14 de novembre

Una ocasió única per descobrir les nostres propostes expositives

en un horari poc habitual i en un ambient festiu, que s'estén a tots els museus de la ciutat. De 19.00 a 01.00 hores.

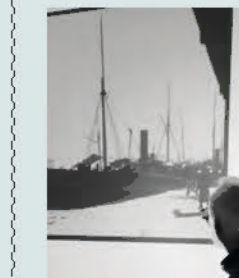


Sessions d'identificació de fotos de mar

22 de setembre, 6 d'octubre, 15 de desembre

Trobades de divulgació del patrimoni fotogràfic en què participen de manera voluntària persones que col·laboren en la identificació de fotografies històriques. Una manera de documentar i intercanviar informació sobre fotografies navals.

Dates: 22 de setembre (Antenes i sistemes de radar), 6 d'octubre (Vaixells de la Companyia Transatlàntica) i 15 de desembre (Bous i trawlers).



AVISOS PER A NAVEGANTS

MUNDIAL DE SURF ADAPTAT

El mes de març passat les platges de La Jolla, a Califòrnia, van ser l'escenari del Mundial de Surf Adaptat. Aitor Francesena i Carmen López es van imposar a la categoria d'invidents, mentre que Marcos Tapia va aconseguir la plata en Prone 1, i Paloma Oñate i Celia Gramse van guanyar el bron-



ze en *knee* femení. En el conjunt global de resultats, Espanya va ser la més ben qualificada, per davant dels Estats Units.

LES 400 MASCARETES D'ADVANCED SAILS



Són nombroses les empreses que en aquests darrers mesos han modificat la seva producció per col·laborar en la crisi sanitària. L'empresa valenciana Advanced Sails, fabricant de veles, va dedicar l'última setmana del mes de març, abans que haguessin de tancar les

instal·lacions, a fabricar mascaretes reutilitzables elaborades amb veles de *spinnaker*. Totes les mascaretes van ser donades a persones i col·lectius amb risc de contagi.

UNA DONA AL CAPDAVANT DE L'ASSOCIACIÓ D'AMICS DE LA VELA LLATINA DE CADAQUÉS

Ja fa 33 anys que es va organitzar, a Cadaqués, la primera trobada de barques de vela llatina i l'Asso-



ciació d'Amics de la Vela Llatina, organitzadora de l'esdeveniment, té, per primer cop, una dona com a presidenta. Es tracta de la Pilar-Piluca- Claret Godó, propietària de l'embarcació *Maria Teresa*, feta pel mestre Joan Nadal. La seva intenció és donar valor a totes les embarcacions tradicionals de la vila, ja siguin de vela, de motor o de rem, com ja es fa des del 2017 amb la trobada de barques tradicionals a la platja d'es Poal el primer cap de setmana d'agost.

SALO NAUTIC DE BARCELONA

Si no hi ha canvis d'última hora, la 59a edició del Saló Nàutic tindrà lloc al Port Vell de Barcelona del 7 al 12 d'octubre, ampliant un dia la seva durada i aprofitant el pont festiu del Pilar.



L'any passat el Saló va tenir 279 empreses expositores i va rebre un total de 57.000 visitants. Per altra banda, el Cannes Yachting Festival també ha confirmat la seva celebració, que serà del 7 al 13 de setembre.

DIDAC COSTA A LA VENDEE GLOBE

La Vendée Globe, coneguda com l'Everest dels mars, és una regata en solitari al voltant del món, sense escales i sense assistència, que se celebra cada quatre anys. La regata parteix de Les Sables d'Olonne, a la Bretanya francesa, i els participants han de navegar 27.000 milles superant els caps de Bona Esperança, Leeuwin i Hornos per tornar al punt de partida. El 8 de novembre tindrà lloc l'inici de la novena edició, en la qual tornarà a participar el català Dídac Costa. En l'edició de 2016 va ser un dels 18 regatistes que va aconseguir finalitzar-la, amb una marca de 108 dies, i es va convertir en el segon espanyol a fer-la, després que José Luis de Ugarte ho aconseguís l'any 1993.



SOTA L'AIGUA



ANTONI RIBERA, PIONER DE L'ESCAFANDRISME

Aquest any es compleix un segle del naixement d'Antoni Ribera i Jordà, escriptor i pioner de l'escafandrisme. Va ser un dels fundadors del Centre de Recuperació i d'Investigacions Submarines, i és autor de llibres com *L'exploració submarina a les costes catalanes* (1969), *Els homes peixos* (1954) i *La conquista de las profundidades marinas* (1964). Així mateix, va traduir *El mundo del silencio* de Cousteau. També va escriure nombrosos llibres sobre ufologia.

DRON SUBAQUATIC

Així és: ja tenim aquí els primers drons subaquàtics. L'iBubble evo és un aparell autònom, equipat amb set hèlixs, programat per seguir-nos i filmar-nos en les nostres immersions. Amb un comandament a distància podrem escollir el tipus de filmació que volem fer. Té diferents escenaris previs programats que faciliten la captura i enregistrament d'imatges amb qualitat professional. L'aparell té una autonomia d'una hora i mitja.



RESPIRAR SOTA L'AIGUA

Tot submarinista ha somiat amb un sistema que li permeti prolongar el límit de temps d'immersió imposat per les ampolles d'aire. Fa pocs anys van sorgir els *rebreathers*, que permeten respirar de nou l'aire ja exhalat, però de moment són molt cars. Hi ha altres sistemes, més senzills, com el Kickstarter o l'AirBuddy, que consten d'una bateria i un compressor que, des de la superfície, envien aire al bussejador a través d'un tub flexible. L'Exolung, pendent de patent, no necessita bateria, sinó que utilitza el moviment del cos per treure aire de la superfície mitjançant un tub de subministrament. Aquests sistemes, però, tenen una limitació important: permeten una profunditat màxima de cinc metres.



RECORD DE SUBMARINISME AL PISUERGA

Un submarinista va batre, al riu Pisuerga, el rècord de permanència sota l'aigua: 60 min. No, no és cap broma, només que aquest fet va succeir fa uns quants anys. Concretament l'any 1602. Davant d'una gentada i del mateix rei Felip III, es va assajar un model d'escafandre amb renovació d'aire. Es tractava d'un giny creat per l'inventor navarrès Jerónimo de Ayanz y Beaumont, home polifacètic que havia destacat com a músic, militar, pintor, cosmògraf i, sobretot, inventor. Va patentar més de 50 invents, entre ells una campana per a exploracions submarines i una màquina de vapor que posteriorment perfeccionarien els anglesos.

LA RECEPTE DEL NORAI

Coca de pa i seitons marinars



INGREDIENTS PER A 1 PERSONA

- 2 seitons

Per a la massa de pa:

- 25 g d'oli d'oliva verge extra
- 5 g d'aigua
- 10 g de llevat fresc
- 90 g de farina
- sal

Per al marinat:

- 1 cullerada de suc de taronja
- 1 cullerada de suc de llimona
- sal
- pebre negre
- 20 g de vinagre de poma
- 40 g de brots tendres

PREPARACIÓ

- 1 Per a la massa de pa:** barregeu el llevat amb aigua freda i l'oli. Afegiu-hi la sal i la farina, a poc a poc, fins que quedi una massa homogènia.
- Estireu la massa sobre paper sulfurat i coeu-la al forn a 180 °C, 10 min.
- 3 Per al marinat:** netegeu els seitons i traieu-ne l'espina. Submergiu-los en aigua i gel 20 min i congeleu-los 48 h.
- Descongeleu els seitons i poseu-los en una safata. Poseu-hi els suc de taronja i de llimona i el vinagre de poma, i salpebreu-los. Deixeu-los marinar 20 min.
- Retireu els filets del marinat i reserveu-los. Amb el suc del marinat, prepareu una vinagreta emulsionant-la amb una mica d'oli d'oliva verge extra.
- Quan la massa estigui cuita, poseu-hi al damunt els brots tendres i els quatre filets de seitó. Ho podeu decorar amb fruites vermelles i amanir-ho amb la vinagreta que heu fet amb el suc del marinat.

Seitó, aladroc, boqueró o anxova

El seitó és un peix blau molt popular, del qual ja hem parlat en aquestes pàgines en anteriors ocasions. I és segurament per la seva popularitat, estesa en totes les terres de parla catalana, que no només gaudeix d'un ampli receptor i de diferents formes de conserva, sinó que també té diferents denominacions.

Per començar, el seu nom científic és *Engraulis encr-*

sicolus. El seu nom més popular és seitó i, en alguns indrets com el País Valencià o el sud del Principat, aladroc. Quan el seitó es conserva en sal, se l'anomena anxova, i aquí són ben conegudes, precisament, les anxoves de l'Escala. El fet que aquest tipus de conservació sigui la més antiga i popular fa que de forma molt comuna al seitó fresc, en general, molta gent el conegui com

anxova. Finalment, quan es conserva en vinagre se l'anomena boqueró, denominació provinent d'Astúries, Galícia i el País Basc, on molts pescadors catalans van emigrar al segle XIX.

Info ★ Norai Raval.
Av. de les Drassanes, 1.
Barcelona. Tel. 666 919 998.
reserves@norai.org



Castellano

Argos

Bernat Oliver

Págs. 6-7

La barca de bou *Balear*

La *Balear* fue construida en los astilleros Ballester de Palma en 1924. Se trata de una barca de buey de las llamadas de primera generación. En el año 2004, tras un largo proceso de restauración llevado a cabo por la escuela taller de carpinteros de ribera del Consejo de Mallorca, la *Balear* volvía al mar en calidad de embajadora del patrimonio marítimo de Mallorca.



Ojo de buey

Gemma Castanyer

Págs. 8-15

Los guardianes del mar. Quiénes son y qué hacen los efectivos de Salvamento Marítimo en Cataluña

La periodista Gemma Castanyer nos abre las puertas de Salvamento Marítimo, una entidad poco conocida pero cuya actividad, en muchas ocasiones de alto riesgo, es vital para que nuestras aguas sean seguras: salvan vidas, luchan contra la contaminación y controlan el tráfico marítimo. En el mar, Salvamento Marítimo es quien tiene la competencia y quien dispone de todos los medios: rescatan, remolcan, buscan,



orientan, limpian y coordinan. «Salvamento Marítimo, ¿diga? Ahora mismo vamos.» ➔

Garbí

Federación Catalana de Vela

Págs. 16-19

Vela sostenible. El mejor residuo es el que no se genera

Nos adentramos en el programa Vela Sostenible, una iniciativa que todos los navegantes deben abanderar. Un compromiso con nuestro deporte y con el medio que hay que enseñar a los más jóvenes y recordar a los mayores, para que la huella que dejemos nunca llegue a convertirse en una cicatriz.



As de guía

Dossier «El largo camino hasta los Juegos Olímpicos de Tokio»

Págs. 20-35

Barcelona 92. Unos juegos de oro

Miquel Àngel Roselló



El deporte español confiaba en que la vela conseguiría en los Juegos Olímpicos de Barcelona un puñado de medallas. Y los regatistas no fallaron. En esta disciplina se obtuvieron cinco medallas (cuatro de oro y una de plata) de las 22 ganadas por España en aquella efeméride. Además de esto, Miquel Àngel Roselló, periodista y narrador del Canal Olímpic durante los Juegos de Barcelona, nos rela-

ta algunos secretos en relación con aquella cita olímpica.

Entrevista a Luis Doreste, doble campeón olímpico en Los Ángeles (1984) y Barcelona (1992)

Miquel Àngel Roselló

El largo camino hacia el Olimpo. Una dedicación y un compromiso con uno mismo

Diego Yriarte
Hacer una campaña olímpica es mucho más que dedicarse a un deporte. Es un compromiso que debe nacer de una persona dispuesta a dejarlo todo para hacer realidad el sueño de subir a lo más alto, el sueño de llegar al Olimpo. El navegante, periodista y fotógrafo Diego Yriarte lo sabe bien y nos lo explica con su voz experimentada.



Rumbo al pasado

Jon Ruigómez
Págs. 36-41

Juan Sebastián Elkano. Siguiendo el rastro de la primera vuelta al mundo

El Itsasmuseum, el museo marítimo de Bilbao, nos presenta la primera exposición biográfica del navegante vasco, el primero que circunnavegó la Tierra, hace quinientos años, en la expedición promovida por Fernão Magalhães. La exposición recoge un gran número de objetos y detalles de la vida de Elkano. ↗

Los tesoros del Museo

M. Teresa Sala Pietx
Págs. 42-45

Plafón de azulejos del siglo XVIII

El Museo Marítimo de Barcelona está restaurando un panel de azulejos procedente de Palma de Mallorca que llegó al Museo en 1965. El estado de

conservación en que se encontraba era muy precario. Para poder restaurar cada una de las 72 baldosas que lo componen, ha sido necesario desmontarlo. Os explicamos el proceso de restauración que estamos llevando a cabo.



Entrevista

Jordi Garriga
Págs. 46-51

Natàlia Via-Dufresne Pereña, doble medallista olímpica

El nombre de Natàlia Via-Dufresne ha quedado para siempre en el imaginario colectivo cuando se piensa en los

Juegos Olímpicos de Barcelona de 1992. Allí, con 19 años recién cumplidos, conseguiría la medalla de plata en la categoría Europe y, a partir de entonces, su carrera deportiva fue sumando éxitos. Ya retirada de la navegación profesional, nos relata los recuerdos y emociones de aquellos intensos días del verano del 92.



Mares lejanos

Carlos Pedro Vairo
Págs. 52-55



La canoa de corteza yagán

En el Fin del Mundo, en la Tierra del Fuego, entre el cabo de Hornos y el canal Beagle, habitó el pueblo yagán durante más de seis milenios. Su mayor

expresión industrial fue la canoa de corteza. Por este motivo los llamaban los nómadas canoeros. Viajamos hasta el extremo sur de América de la mano del museógrafo y etnógrafo marino Carlos Pedro Vairo.



Lobos de mar

Víctor Farradellas
Págs. 56-59

Fernando Arranz, honestidad al servicio de la cultura marítima

Nos fijamos en esta ocasión en una figura capital para nuestro museo. Con la proclamación de la República, Fernando Arranz, capitán de la marina mercante, se implicó activamente en la creación de un gran proyecto para ampliar la cultura marítima en Barcelona. Su contribución resultaría fundamental para sentar las bases del futuro Museo Marítimo y llevarlo a las Atarazanas.

Levando anclas

Jeroni Faixeda
Págs. 60-63

La Costa Bermeja y sus perlas

En la Cataluña del norte, en la Costa Bermeja, encontramos el pueblo de Polilles, desde donde proponemos un par de itinerarios que nos permitirán conocer este paisaje donde los viñedos y los bosques de pinos se fusionan con el mar. Por un lado, caminaremos hasta el cabo de Barra y, por el otro, hasta la playa de los Elmos, en Banyuls-sur-Mer. ↙



El remo en Cataluña. De «chiflados» a deportistas olímpicos

Enric García Domingo

El remo ha sido durante milenios una manera de mover una embarcación para pescar, para desplazarse de un lugar a otro o para hacer la guerra. Remar por placer era algo inconcebible y no es sorprendente que los primeros deportistas de esta disciplina fueran vistos como «chiflados». Nadie mejor que el historiador especializado en náutica Enric García para abrirnos esta ventana al pasado de nuestro deporte.



English

Argos

Bernat Oliver
Pages 6-7

The Balear

The *Balear* was built at the Ballester shipyard of Palma in 1924. It is one of the so-called first generation of these vessels. It returned to the sea in 2004, following a lengthy process of restoration carried out by the Mallorcan Government's Maestros de Aixa workshop, as an ambassador of the maritime heritage of Mallorca. ↗



Porthole

Gemma Castanyer
Pages 8-15



The guardians of the sea. Who are they and what does the Catalan Maritime Safety service do

The journalist Gemma Castanyer opens the doors of Maritime Safety, a little-known body whose activity is a vital part of keeping our waters safe, and which often faces situations of extreme peril. It saves lives at sea, fights pollution and monitors sea traffic. At sea, Maritime Safety and Rescue has responsibility for and all the available means to res-

cue, tow, search, guide, clean and coordinate other vessels. "Maritime Safety, hello? We are on our way".

Garbí

The Catalan Sailing Federation
Pages 16-19

Sustainable sailing. The best waste is the waste we don't make



We take a close look at the Sustainable Sailing programme, a campaign that all those who love sailing should get behind. It is a commitment to our sport and the environment, to show the young and remind the old, so that the footprint we leave behind does not become a scar.

Bowline

Dossier The long march to the Tokyo Olympics

Pages 20-35

Barcelona 92. The golden games

Miquel Àngel Roselló

Spanish sport put its faith in sailing to win a fistful of medals at the Olympic Games of Barcelona. The competitors did not let the side down. Five medals were won altogether - four golds and one silver - out of the 22 that Spain achieved on that occasion. Besides this story, Miquel Àngel Roselló, journalist and commentator for the 'Olympic Channel' during



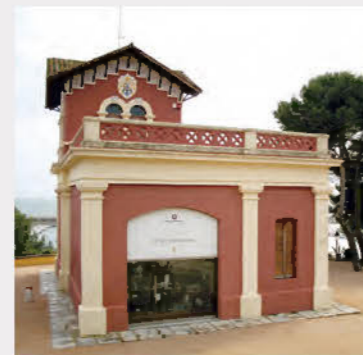
La red de museos

Págs. 64-67

La Cofradía de Pescadores, un espacio para conocer el Calafell pescador

Manel Gómez Gutiérrez

Testigo privilegiado de la evolución del barrio marítimo de Calafell, el edificio del Peso es hoy un centro de interpretación. Su objetivo es mostrar cómo era la comunidad de pescadores e interpretar su legado. También acoge uno de los iconos del patrimonio cultural calafellense: el varadero mecánico popularmente conocido como la Maquinilla. ↗

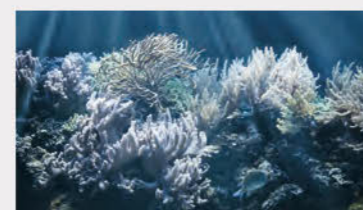


parte del territorio se convirtió en un lugar agradable y provechoso para vivir ya desde la época de los iberos y los romanos.

Museo de Historia de Sant Feliu de Guíxols

Museo de Historia de Sant Feliu de Guíxols

El Museo de Historia de Sant Feliu de Guíxols tiene una larga tradición, que se inicia en 1904. A lo largo de su recorrido ha recogido un volumen importante de piezas de tipología muy diversa que forman su fondo, objetos que nos cuentan cómo esta



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 de interés para navegantes y amantes del mar. Agenda marítima.



Del mar a la mesa

Redacción Argo
Pág. 74

Coca de pan y boquerones marinados

Receta para elaborar un plato sencillo y tradicional pero de gran sabor, de la mano del res-

the Barcelona games, tells us more of the hidden details of that competition.

Interview with Luis Doreste, double Olympic champion in Los Angeles (1984) and Barcelona (1992).

Miquel Àngel Roselló

The long road to Olympia. Dedication and commitment to oneself

Diego Yriarte

Taking part in an Olympic campaign means much more than dedication to a sport. It is a commitment that the competitor must make to put everything else aside and to



take their dream to its highest peak, the dream of reaching Olympia. The sailor, journalist and photographer Diego Yriarte knows this well and he speaks from experience.

Rowing in Catalonia. From "crazies" to Olympic competitors

Enric García Domingo

People have been rowing for thousands of years, to propel their fishing boats, to get to other places and to fight battles. Rowing for pleasure was out of the question, and it is not surprise to find that the first to practice this sport were considered to be "crazy". There is no one better than the specialist nautical historian En-

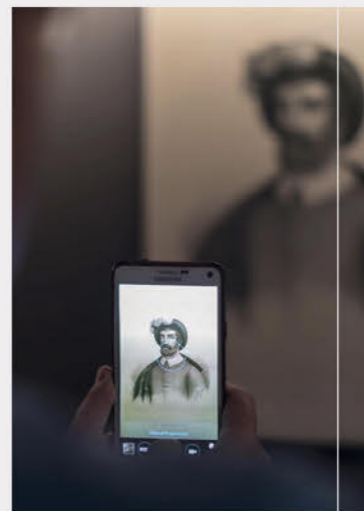
ric Garcia to open this window onto the origins of our sport. ↗

A voyage to the past

Jon Ruigómez
Pages 36-41

Juan Sebastián Elkano. Following in the wake of the first trip around the world

Itsasmuseum Bilbao, the maritime museum of Bilbao, offers us the first biographical exhibition about the Basque navigator, the first person to circumnavigate the Earth 500 years



ago, on the expedition led by Fernão Magalhães. The exhibition includes a vast number of objects and details from the life of the navigator.

The Treasures of the Museum

M. Teresa Sala Pietx
Pages 42-45



18th century Tile Panel

The Maritime Museum of Barcelona is currently restoring a tile panel from Palma de Mallorca which came to the museum in 1965. It was in a very poor state of conservation and had to be dismantled before cleaning could start on each of its 72 tiles. We explain below the full

restoration process that we are carrying out.

Interview

Jordi Garriga
Pages 46-51

Natàlia Via-Dufresne Pereña, Olympic double medallist

The name of Natàlia Via-Dufresne earned a permanent place in our collective consciousness whenever we discuss the Barcelona Olympic Games of 1992. She had only just turned 19 when she won the silver medal in the Europe category, and her sporting career has taken her far in life. Now retired from professional sailing, she recalls the memories and emotions of those intense days in the summer of 92.



Distant seas

Carlos Pedro Vairo
Pages 52-55

The Yaghan bark canoe

The Yaghan people lived at the end of the Earth, in Tierra del Fuego between Cape Horn and the Beagle channel, for more than six thousand years. Their major cultural expression was the bark canoe. It is the reason why they were called the canoe nomads. We go to the far



South with the marine museologist and ethnographer Carlos Pedro Vairo. ↗

Sea dogs

Víctor Farradellas
Pages 56-59

Fernando Arranz, honesty at the service of maritime culture

On this occasion we are looking at an outstanding figure in our museum. A captain in the merchant navy, the proclamation of the Republic induced Fernando Arranz to take an active role in creating a major

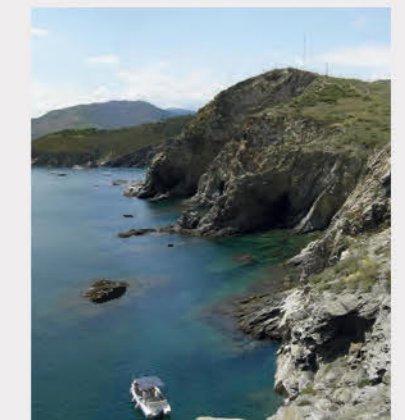


project to expand the maritime culture of Barcelona. He made a fundamental contribution to what would become the bases of the Maritime Museum and its transfer to occupy the medieval Shipyards.

Raising anchors

Jeroni Faixeda
Pages 60-63

The Red Coast and its pearls



On the Red Coast, to the north of Catalonia, we can find the village of Polilles which we can take as our home base for a



pair of routes that will take us around this landscape of vineyards and pine forests that reach down into the sea. The first walk will take us to the cape of Biarra, and the other will take us to Elmos beach, in Banyuls de la Marenda.

The Museum network

Pages 64-67



The Confraria de Calafell, a space to discover Calafell's fishing heritage.

Manel Gómez Gutiérrez

A privileged witness to the changes in the maritime quarter

of Calafell, the Peso building is an interpretation centre today. Its purpose is to show what life was like for the fishing community and to interpret its legacy. It also holds one of the icons of Calafell's cultural heritage: the mechanical winch popularly known as *La Maquinilla*.

History Museum of Sant Feliu de Guíxols

History Museum of Sant Feliu de Guíxols

The History Museum of Sant Feliu de Guíxols dates back to 1904. In all this time it has gathered an important volume of pieces of many different types as its permanent collection, objects that tell us what has made this part of the world such a pleasant place to live from the time of the Iberos and the Romans.

Wind rose

Argo writers
Pages 68-73

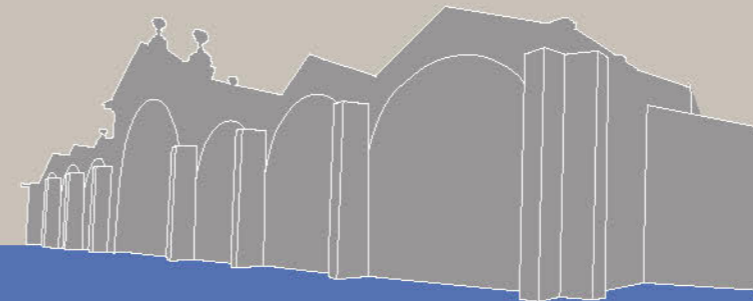
A section with interesting items, news, gadgets and resources of interest, recommendations for books, films, places and activities of interest to sailors and lovers of the sea. Maritime agenda. ↗

From the sea to the table

Argo staff
Page 74

Flatbread with marinated anchovies

A recipe to prepare this simple traditional, but very tasty dish by Norai Raval, the restaurant of the Maritime Museum of Barcelona.



FUNDACIÓ DE SUPORT AL MUSEU 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 Logístik Grupo, S.L.
Autoterminal, S.A.
3Club del Transitorio Marítimo
Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona
Ems-SevenSeas
El Vigia
Fundación de Estudios Portuarios
Grimaldi Group
Grup Terminal de Contenidors Barcelona
Grupo Editorial Men-Car
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 cia, S.A.
Terminal Catalunya, S.A./Best
Trasmediterránea
Varador 2000
Yanmar Equipment Ibérica

mmb MUSEU MARÍTIM 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