

ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

ULL DE BOU

A la recerca
d'*El Dorado*

ENTREVISTA

Albert Bargués,
navegant oceànic

ELS TRESORS DEL MUSEU

La restauració d'un
llibre del fons del
Gremi de Bastaixos

AS DE GUIA

El RETORN
de la navegació en
VELALLATINA
i vela terça

MAR ENLLÀ
LA HISTÒRIA
REVIU AL
MUSEU DE
CHATHAM

8 €



NÚM. 7 • ESTIU 2021 • 2a ÈPOCA

Exposició
a l'MMB

Imatges trobades
La Barcelona marítima
de postguerra

El fons Joaquín Tusquets de Cabirol

11/3/21 - 10/10/21



EDITORIAL

El moment d'amollar les amarres

Tinc el plaer de redactar el meu primer editorial de *L'Argo* com a nou director general del Museu Marítim de Barcelona. Començo, amb tots vosaltres, un nou viatge. Amollem les amarres i posem proa a la mar.

La temàtica marítima és una de les més riques i estimulants que hom pugui veure i viure en un museu. Hi trobarem acció, drama, coneixement, diversió, reflexió i, per sobre de tot, la referència constant a una de les grans aventures de l'ésser humà: la superació de les barreres, físiques i mentals, simbolitzades per una mar sense fronteres visibles. En el «fet marítim» hi és tot: la humanitat i la natura, la producció tecnològica i la creativitat artística, la raó i la superstició, la guerra i la pau, etc. Pocs museus tenen a mà les infinites possibilitats que ofereix un museu marítim.

L'Argo vol arribar al cor de totes les persones que s'interessen per les coses de la mar. De la mateixa manera que els oceans contenen una infinita varietat de formes de vida, la nostra comunitat marítima conté una gran varietat de grups amb aficions diverses, de la pesca als esports de mar, de la història al turisme litoral, de la història naval al patrimoni immaterial, etc. *L'Argo* és el medi natural comú, l'espai on els camins es troben o es creuen.

El Museu proposa un repte: reivindicar el paper de la mar a les nostres vides, no només des del passat, sinó també des del present i mirant cap al futur; veure el món des del mar, comprendre la nostra realitat i la nostra manera de ser també des del mar. Qui pensi que el mar no té res a veure amb la seva vida s'equivoca

totalment. Ni el desert més remot del planeta escapa de la influència del que passa o ha passat al mar. Des del Museu Marítim de Barcelona volem aportar les claus sobre què, qui, com, quan i per què, des de la nostra posició, el nostre és un país inexplicable sense tenir en compte la mar.

També hi ha una dimensió més sentimental i passional. Ha arribat el moment de celebrar la mar, de veure i viure la mar amb alegria. La

Si el mar ens calma i ens relaxa un dia, i l'altre ens convida a l'aventura i la joia, per què no traslladem aquests valors positius al Museu?

fascinació pels oceans és tan antiga com la mateixa humanitat, permanent i alhora inexplicable. Si el mar ens calma i ens relaxa un dia, i l'altre ens convida a l'aventura i la joia, per què no traslladem aquests valors positius al Museu?

L'Argo és una eina perfecta per difondre aquest esperit, ja sigui gràcies als

continguts, ja sigui per un aspecte purament emocional. El lector de *L'Argo* és el nostre company de viatge ideal en aquesta nova singularitat. Tothom serà benvingut a bord. ▀



Enric Garcia Domingo
Director general del Museu Marítim de Barcelona

Consell editorial: Enric Garcia, Elvira Mata, Sílvia Dahl, Toni Quero i Jordi Garriga.

Direcció: Enric Garcia
Coordinació: Sílvia Dahl
Subscriptors i publicitat: comunicacio@mmb.cat

Edició i realització:
som la cultura de tots
www.som.cat

Editor: Toni Quero
tquero@som.cat

Coordinador: Jordi Garriga
Disseny editorial: Cristina Ristol

Col·laboren en aquest número:
Guillermo Álvarez, Pere Alemany, Albert Bargués, Rosa Busquets, Carmen Cascajosa, Carlos Clastre, Sílvia Dahl, Arantza Diez, Carme Escales, Farradellas, Albert Forés Gomez, Vicente García-Delgado, Jordi Garriga, Gemma Garrigosa, Montserrat Granollers, Martin Greedy, Carles Javierre, Víctor J. Jurado, Laura Llahí, Cristina Latorre, Núria Martínez Ribot, Elvira Mata, J. Montoro, Giovanni Panella, Roger Pibernat, Josep Maria Porta, Marc Ripol, Joan Sol, Àngels Soler, Albert Vila, Samuel Villeuille, Diego Yriarte, Amics de la Mar de Menorca, Atelier des Barques, Federació Catalana de Vela, FEDCAS, FNOB, Museu de l'Escala, Museu Hidroelèctric de Capdella, Museu de Mallorca, Museu de Mataró, Museu del Mar del Port de Sóller.

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


Amb la col·laboració de:
 **Generalitat de Catalunya**
Departament de Cultura

Foto editorial: © Diego Yriarte.

Foto de portada: Gràcies a la feina i la il·lusió de molts afeccionats a la mar i a la cultura, cada dia veiem més embarcacions amb vela llatina solcant les aigües de la Mediterrània.



Foto: © Joan Sol.

3 EDITORIAL

6 ARGOS

*La recuperació del Besitos.
Un llaüt catalogat a Menorca*

8 ULL DE BOU

A la recerca d'El Dorado. El Senegal: un país espoliat, una joventut expulsada

*Entrevista a Josep Maria Porta,
videoperiodista de TV3*

16 GARBÍ

*La vela catalana a Tòquio 2021.
Esperit olímpic, valors de mar*

AS DE GUIA

20 *El retorn de la navegació en vela llatina i vela terça*



22 *La vela llatina. Una vela mil·lenària*

26 *L'art de navegar en vela llatina i vela terça.
Patrimoni Immaterial de la Unesco?*

31 *Entrevista a Pere Alemany,
president de l'FCCPMF*

32 *Una llarga tradició. Un testimoni des d'Itàlia*

36 RUMB AL PASSAT

*La batalla de Lepant i Catalunya.
Fabricació de galeres, particulars embarcats i exaltació religiosa*

42 ELS TRESORS DEL MUSEU

*La restauració d'un llibre del fons
del Gremi de Bastaixos*

46 ENTREVISTA

Albert Bargués, navegant oceànic

52 MAR ENLLÀ

*Els millors vaixells britànics.
La història reviu al Museu de Chatham*

56 LLOPS DE MAR

Camil Busquets, fanàtic dels vaixells

60 LLEVEM L'ÀNCORA

*Pescadors de muntanya.
Les rutes pirinenques de la truita*

LA XARXA

64 *Museu Marítim de Mallorca*

66 *El Museu de Mataró i el mar*

68 ROSA DELS VENTS

Notícies i agenda d'activitats

74 DEL MAR A LA TAULA

Bròtola en adob

ABSTRACTS

75 *Castellano*

79 *English*



1966-2021

La recuperació del *Besitos*

UN LLAÜT CATALOGAT A MENORCA

Si passegeu pel port de Ciutadella, trobareu la Caseta de Comandància, seu dels Amics de la Mar de Menorca, i amarrat a la seva riba, el llaüt *Besitos* i la seva barca bessona, la *Maria Glòria*, ambdues recuperades per l'associació.

Per Amics de la Mar de Menorca

El llaüt *Besitos*, una embarcació palangre- ra construïda l'any 1966 a Ciutadella pels mestres d'aixa Juan Cerdà Cifré i Jesús Melis Pons, va cessar la seva activitat el 1993 i l'any següent va ser donat de baixa. En un primer moment el propietari va cedir les restes de l'embarcació inutilitzada per a la navegació a l'associació Amics de la Mar de Menorca perquè el poguessin recuperar i retornar-lo a la mar, però, per problemes sorgits per matricular una embarcació donada de baixa de la llista de pesca, finalment es donà el llaüt al Consell Insular de Menorca, que va poder matricular-lo a la llista vuitena. A més, el 18 d'abril del 2006 el va declarar Bé d'Interès Cultural.

EL BESITOS és l'ambaixador cultural de Menorca a les trobades de vela llatina.

UNA EMBARCACIÓ SINGULAR

Es tracta d'un llaüt peculiar ja que té una obra viva apropiada per navegar a la vela, les línies de proa planes són adequades per envestir l'onada sense capficar la proa i, a mesura que ens dirigim cap a la quaderna mestra, tenim un buc en forma d'escudella amb els pantocs molt fins, a diferència dels bucs d'avui dia, que tenen molta força al pantoc. La popa és on més es nota la seva vocació per a la vela: gairebé a partir del segon terç cap a popa les línies d'aigua s'escanyen fins a acabar amb una roda de popa fina com una fulla.

Les proporcions són les d'un buc clàssic: té una eslora entre perpendiculars de 8,05 m, una mànega de 2,88 m, un puntal de 0,85 m, un desplaçament de 4,41 tones mètriques i una alçada de buc d'1,55 m.

Després de la cessió, els Amics de la Mar de Menorca van començar a estudiar i analitzar com es podia fer la restauració del buc i el posterior aparellament de

l'embarcació. Es decidí que l'aparellament del *Besitos* seria amb floc, mestra a l'estil clàssic (pal inclinat a proa) i mitjana llatina, i es va fer un calendari per restaurar-lo amb un total de 17 actuacions.

UN PROJECTE GLOBAL

Els primers anys la recuperació del llaüt es va fer de manera precària per part de diferents voluntaris de l'associació, assessorats pel també soci Josep Marquès Juaneda, fuster de professió i amb coneixements de mestre d'aixa. La part final i els acabats es van fer a la drassana de Miquel Huguet de Ciutadella.

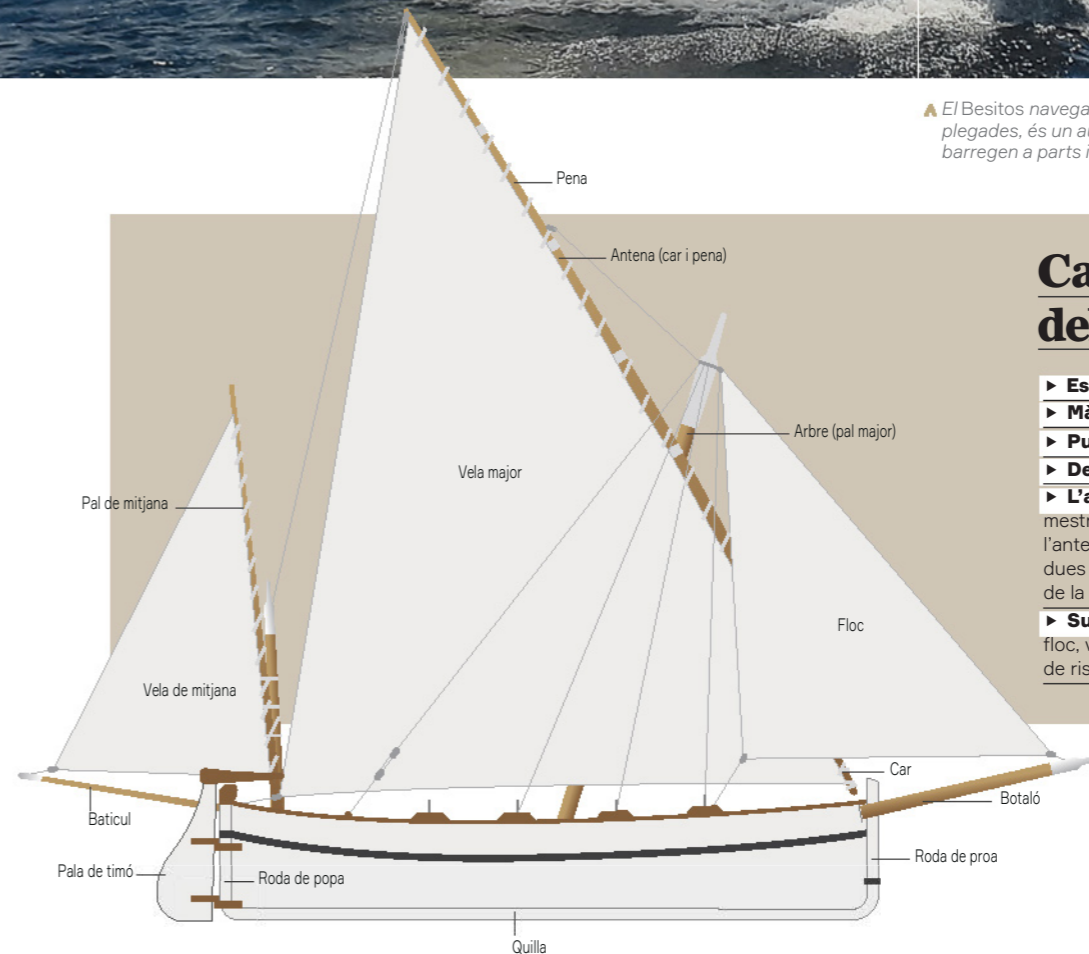
Paral·lelament a la restauració, es va engegar un projecte per a determinar l'ús que es faria de l'embarcació. D'entrada, es va pensar en una escola de vela llatina on es pogués gaudir de navegar amb un llaüt aparellat amb vela llatina clàssica, tal com ho feien els nostres avis, una navegació a vela que permetés un apropament a les nostres tradicions marineres i fos un plaer en si mateixa, emprant les tècniques dels nostres avantpassats, tot dominant allò més bàsic de la seva maniobra i la seva tècnica, tan peculiars i especials. Essencialment, consisteix a navegar sense presses, amb senzillesa i autosuficiència, fugint de la competitivitat i la guerra dels materials moderns, descobrint el que realment significa navegar a vela, que no és sinó gaudir de la mar amb harmonia.

Actualment el *Besitos* està amarrat a l'exterior de la Caseta de Comandància del port de Ciutadella i es dedica bàsicament a la pràctica de la vela llatina. S'organitzen sortides setmanals i cursos gratuïts. És el buc més emblemàtic del port de Ciutadella i l'ambaixador cultural de Menorca a les trobades de vela llatina d'arreu de les Balears. ◀

Text ★ Amics de la Mar de Menorca. @amicsdelamardemenorca
Il·lustració ★ Carles Javierre.



▲ El *Besitos* navegant a tota vela, amb les seves tres veles desplegadas, és un autèntic espectacle on emoció i tradició es barregen a parts iguals. Foto: Amics de la Mar de Menorca.



Característiques del *Besitos*

- ▶ Eslora entre perpendiculars: 8,05 m
- ▶ Mànega: 2,88 m
- ▶ Puntal: 0,85 m
- ▶ Desplaçament: 4,41 tm
- ▶ L'arboradura es compon de l'arbre mestre inclinat a proa; el pal de mitjana; l'antena de la mestra, que consta de dues parts: car i pena lligades; l'antena de la mitjana; el botaló, i el baticul.
- ▶ Superfície vèlica: de 42 m² amb floc, vela major proveïda de tres faixes de rissos i mitjana.

ULL DE BOU

A la **RECERCA** d'**EL DORADO**

**EL SENEGAL: UN PAÍS ESPOLIAT,
UNA JOVENTUT EXPULSADA**

A la costa senegalesa, els caiucs de pesca artesanal que durant segles han estat un dels grans motors de l'economia del país tornen cada cop més buits. El peix se l'enduen els grans vaixells dels països industrialitzats, que espolien a mansalva el fons marí de la costa de l'Àfrica occidental, a la qual, a banda del peix, també roben l'esperança i el futur.

Per Arantza Diez

▲ La platja de Kafountine, al Senegal, és un testimoni clar de com molts dels caiucs de pescadors resten varats en lloc d'estar pescant.
Foto: Jordi Ramisa/Gettyimages.



▲ Dos joves pescadors contemplen l'horitzó a la costa del Senegal. El futur de molts d'ells es troba mar enllà, lluny del seu país i de l'ofici que han après.



▲ La pesca artesanal i el seu comerç a les mateixes platges, ha estat de sempre una de les principals ocupacions de moltes famílies senegaleses. Avui, això és cada dia més difícil.



Aquesta és una història antiga i ben coneguda: parla d'un nord global àvid de recursos i riqueses que espolia un sud globalitzat que camina a un altre ritme.

Al Senegal, on les reserves de peix s'esgoten, abocades al col·lapse, el govern que lidera Macky Sall des de fa nou anys segueix venent-se el país al capital estranger: si a l'interior la indústria del cacauet està a mans d'empreses xineses, el mar ho està de grans vaixells de pesca amb bandera turca, xinesa, europea... De fet, els primers acords de pesca entre Europa i l'Àfrica occidental es van signar el 1979 –els anomenats *Acords de col·laboració de pesca sostenible*– i, des d'aleshores, s'han anat renovant periòdicament, l'últim cop el novembre passat, per cinc anys més. Són contractes que cedeixen el dret de pesca en aigües territorials africanes a grans embarcacions de pesca a canvi de molts milions d'euros. Els acords del novembre entre el Senegal i la Unió Europea preveien un límit de captures de 10.000 tones de tonyina anuals i 2.000 tones de lluç, però no es coneixen els mecanismes de control del govern senegalès per garantir-ne el compliment. El que és clar és que són acords clarament avantatjosos per als països externs. La prova és que des del 2012 s'ha doblat el nombre de grans vaixells de pesca intensiva que operen a la costa senegalesa: si fa nou anys n'hi

Els primers acords de pesca entre Europa i l'Àfrica occidental són del 1979.

havia 80, el 2019 se'n comptaven 164. Organitzacions ecologistes com ara Greenpeace ja han alertat que aquests acords posen en risc la subsistència de milions de persones que viuen a les zones costaneres del Senegal i clamen una revisió de les normes de la nostra economia i de les nostres relacions amb la natura. «Noves autoritzacions de pesca –avisava l'abril del 2020 el cap de la campanya Oceà de Greenpeace a l'Àfrica, Ibrahima Cissé– aniquilaran del tot les reserves de peix de l'oceà i això abocarà milions de persones a una situació d'insseguretat alimentària». És una estocada mortal per a una economia artesanal que representa el 3,2 % del PIB del país i que dona feina a prop de 600.000 persones. Segons els càlculs de la FAO, l'Organització de les Nacions Unides per a l'Agricultura i l'Alimentació, la sobreexplotació pesquera a tota l'Àfrica occidental afecta més de la meitat dels seus recursos i al Senegal arriba pràcticament al 90 %. Els recursos s'esgoten i amb un horitzó de cinc anys més a un ritme intensiu, amb gairebé 200 vaixells feinejant sense aturador, el panorama que es dibuixa deixa poc espai per a l'esperança: al desastre ecològic i mediambiental s'hi suma un desastre humà, perquè la pesca artesanal és la que assegura el consum mínim de proteïna animal de tres quartes parts de la població senegalesa. I a això s'hi suma, és clar, el desastre socioeconòmic en un país on l'econo-

Acords de Pesca Unió Europea-el Senegal



Vaixells grans

- 45 llicències.
- 28 de nacionalitat espanyola.



Caiucs

- Pesca artesanal = 76 % del sector pesquer.
- 600.000 llocs de treball directes i indirectes.
- 3,2 % del PIB.

mia encara està massa lligada al passat colonial. Com denuncia el polítològ senegalocalà Saiba Bayo, el president Macky Sall ha tornat a posar la catifa vermella a les empreses franceses, que han guanyat importants contractes públics, des de la gestió dels ports fins a la telefonia, l'electricitat o l'aigua. L'antic imperi continua sent el principal inversor del país i també el proveïdor més important. De fet, a tot Senegal els supermercats que dominen el sector del comerç són els francesos Auchan.

En aquest escenari de designacions a dit exemptes de control democràtic, s'entén la por del president a les veus dissidents que qüestionen la corrupció de l'actual govern i exigeixen un model econòmic plenament senegalès, sense ingerències externes. Segons càlculs de la FAO, els països africans podrien ingressar fins a 3.300 M€

La sobreexplotació pesquera al Senegal arriba al 90 % dels seus recursos.

Espanya i el Senegal

En el cas de l'Estat espanyol, el primer punt d'inflexió en les relacions bilaterals amb el Senegal es va produir el 2006, en plena crisi dels caiucs, quan unes 30.000 persones van arribar a les illes Canàries en aquestes embarcacions. Des d'aleshores, s'han intensificat els acords bilaterals que posen l'èmfasi en la dotació de recursos a les autoritats senegaleses per controlar l'anomenada immigració irregular (sic) assegurant, fins i tot, la presència d'agents dels cossos de la Guàrdia Civil i la policia nacional en aigües territorials senegaleses. En el marc d'aquest model de cooperació, just quan la situació de vulneració i indefensió de les persones arribades a

les Canàries ocupava portades i obria telenotícies, una delegació espanyola encapçalada pel president Pedro Sánchez viatjava al Senegal el mes d'abril passat per «donar continuïtat i reforçar les relacions bilaterals en matèria migratòria». Tot plegat, en un escenari de devastació econòmica per la pandèmia de la COVID-19. Es calcula que, per primer cop des del 1998, hi haurà un augment de la pobresa global, amb l'Àfrica al capdavant. Al Senegal, un país on el 43 % de la població té entre 0 i 14 anys, el 85 % de les llars han patit una disminució d'ingressos per la pandèmia. Migrar a la cerca d'El Dorado és per a molts l'única manera d'imaginar un mínim futur.



▲ Els contractes amb grans vaixells europeus han dut precarietat i pobresa al sector de la pesca artesanal. Molts racons de la costa del Senegal en són un viu exemple.

l'any si gestionessin ells mateixos els drets de pesca. Actualment, a través dels acords, reben 400 M€ anuals. Aquestes aspiracions d'independència efectiva i democràcia real les encarna el líder opositor Ousmane Sonko, del partit PASTEF, els Patriotes del Senegal pel Treball, l'Ètica i la Fraternalitat, que, amb 46 anys, representa l'esperança per a molts joves del país que volen viure en un Senegal pròsper i que per això van sortir en massa al carrer a protestar contra l'empresonament de Sonko a principis de març. L'exèrcit va sortir al carrer a reprimir les protestes, van morir una desena de persones i els ferits es van comptar per centenars. I això que el Senegal és el model de democràcia africana.

PEIX VS. PERSONES

Els acords de pesca tenen conseqüències visibles més enllà de les grans xifres macroeconòmiques: s'expressen cada dia a les platges de les principals

ciutats costaneres del país, a Mbour, Kayar, Saint-Louis..., epicentres de la pesca artesanal convertits ara en les portes cap a El Dorado, com descriuen allà a Europa. Els caiucs no poden competir amb els grans vaixells de pesca i cada cop necessiten recórrer més quilòmetres per tornar amb prou mercaderia i amortitzar les despeses. Els pescadors diuen que ja no pesquen peces grans i ara han de conformar-se amb els peixos més petits, que abans ni es miraven. També se'n ressenten els assecadors i

tot el sector, també artesanal, de processament del peix, on treballen, sobretot, les dones. La pobresa s'accentua, els pescadors van desapareixent i com a resposta el govern del Senegal negocia amb països veïns perquè els seus pescadors puguin feinejar a les seves aigües territorials, mentre vaixells turcs, xinesos i europeus arrosseguen sense pietat les seves xarxes al fons del mar del Senegal. Una gran absurditat. Entre les grans beneficiades pels acords Unió

Si fa nou anys hi havia 80 vaixells de pesca, el 2019 se'n comptaven 164.

Qui marxa i com ho fan?

Principals ports de sortida del Senegal

- Mbour
- Kayar
- Saint-Louis

200-220 persones

- 20-24 anys: 17 %
- 25-29 anys: 20 %
- 30-34 anys: 16 %
- Altres edats: 47 %



- 8-11 dies de travessa.
- 2.500 km a mar obert.

2020

- Uns 745 caiucs van arribar a les Canàries des de la costa africana.
- Es van produir 45 naufragis i 1.851 morts.
- 3 de cada 10 persones que fan aquesta ruta moren.

Josep Maria Porta, videoperiodista de TV3

Josep Maria Porta Palau és un dels periodistes que, amb Lluís Caelles, va viatjar al Senegal a principis d'any com a enviat especial dels Serveis Informatius de TV3 per retratar la situació social del país. El 2020, uns 800 caiucs van aconseguir desembarcar a les costes de les illes Canàries procedents de l'Àfrica occidental.



“Els expatriats no expliquen la veritat de la seva situació a Europa”

Com sorgeix la idea d'anar al Senegal?

Volíem entendre l'origen del que estava passant a les Canàries, entendre per què la gent puja a un caiuc i es juga la vida per arribar a les Canàries després de deu o quinze dies a alta mar. Ens vam trobar que el Senegal és un poble que viu sobretot de la pesca, del cultiu de cacauet i del turisme. I tot està en crisi. Amb la COVID, el país està tancat i barrat i, ara mateix, no hi ha turistes al país, no hi ha ni un blanc i per entrar necessites un visat.

Quina ruta feu?

Volíem recórrer els principals punts de sortida dels caiucs, i parlar amb els pescadors. Ja a la primera platja que vam trepitjar, a Mbour, vam veure un formiguer de gent treballant a la platja: els que van a rebre els caiucs que arriben de pescar, les dones que netegen el peix a la sorra mateix, els que el traginen, els que el porten a les neveres, els que el porten a la llotja... És espectacular: una gentada brutal. I si mires a l'horitzó, al mar, tot són caiucs. Amb tots els vaixells grans a poques milles de la costa, els caiucs han d'anar més lluny per tornar amb peix, però això vol dir córrer més riscos i gastar més benzina. I, a més, es queixen que no hi ha cap control i que els grans vaixells pesquen el que poden i més. Hi ha gent que només sap fer això: pescar. I sense peix, els pescadors no tenen altra alternativa que llençar-se al mar per buscar un futur, perquè un dels grans problemes

del Senegal és la falta d'educació: sense formació, tenen poques alternatives per fer altres coses.

I n'hi ha que aconseguen arribar a Europa i els retornen.

Sí, i expliquen que la tornada és molt més dura que l'anada. Quan tornen, la família i la societat els repudien, el rebuig és molt gran, perquè s'entén que no han acomplert la seva missió. Normalment la gent se'n va o bé per voluntat pròpia, i no ho diu a ningú, o bé forçada per la família, que estalvia per enviar un dels fills a fer fortuna a Europa. Les expectatives en els que marxen són altes perquè els diners que envien són bàsics per a la supervivència de la família. A més, els missatges que els arriben de la diàspora europea no es corresponen amb la realitat: la por del rebuig fa que els expatriats no expliquin la veritat de la seva situació a Europa. El que sí que tenen clar és que no és just que els tanquin les fronteres, que no hi hagi vies legals i segures; es queixen de no poder viatjar a Europa per anar a buscar feina i poder tornar després, agafant, per exemple, un avió. Ells estimen el seu país, no fugen del Senegal, però no tenen recursos econòmics per viure i per això reclamen moure's lliurement per poder fer diners.

I l'interior del país, com és?

Una de les principals activitats a l'interior és la producció de cacauet, però aquí també

ha entrat el capital estranger: la Xina ha comprat tota la producció de cacauet, i tal com s'ha collit se l'ha endut, de manera que tots els processos de producció posterior i de venda a petita escala, que generaven molts llocs de treball, han desaparegut. Això es tradueix en més pobresa.

Sembla ben bé una colònia.

El Senegal sempre ha donat la imatge de ser una democràcia modèlica i amable a l'Àfrica, però s'ha demostrat que, en realitat, hi ha una tensió social i un gran descontentament amb el govern, a qui acusen d'estar-se venent el país a empreses de fora. En l'aspecte econòmic, el govern senegalès fa funcionar el país com si encara fos una colònia francesa. Supermercats, estacions de servei, telefonia... Tens la sensació de ser a França.





▲ Tot i les dificultats, els caiucs tradicionals de pesca del Senegal continuen lluint colors vius i alegres.



▲ Els darrers temps, massa sovint els caiucs ja no s'utilitzen per anar a pescar, sinó per a transportar persones cap a un futur incert.



▲ Un vaixell de l'armada espanyola escolta dos mercants, dins el programa Atalanta. Foto: defensa.gob.es/Atalanta.

La pirateria a Somàlia

La resposta a la pobresa a les costes africanes no només ens mostra el rostre de la immigració desesperada. A principis dels anys 2000, a la costa índica es va viure de forma preocupant el fenomen de la pirateria provinent de la costa somali. L'atur, la falta d'oportunitats i d'educació, la pobresa i la gana es compten entre els principals motius que van fer que pescadors i joves de les principals ciutats costeres de Somàlia es llencessin a segrestar vaixells internacionals i demanar quantiosos rescats. Un dels casos més sonats va

ser el segrest del tonyiner basc *Alakrana*, el 2009, que va durar un mes i mig i va suposar un rescat de 4 milions de dòlars. L'activitat, però, ha anat a la baixa perquè la Unió Europea hi ha desplegat importants operacions militars –com ara l'*Atalanta*– per controlar la zona i ara la pirateria a l'Àfrica es concentra, sobretot, al Golf de Guinea, un dels mars més perillosos per a la navegació comercial. Ara, però, la majoria de vaixells atacats transporten tancs de petroli i de gas amb origen a Nigèria i per això es parla de petropirateria.

Europea-Senegal, hi ha Espanya, que s'ha quedat amb 28 de les 45 llicències de pesca que s'atorguen.

La crisi és tan descomunal, que ha forçat milers de joves a migrar, clandestinament, rumb a les illes Canàries, per buscar un present que ja els ha estat robat. Segons una enquesta del 2016, gairebé un 11 % dels adults enquestats en una investigació de l'OIM, l'Organització Internacional de les Migracions, tenien previst migrar per establir-se a l'estranger permanentment en els dotze mesos posteriors. Són moltes les famílies del país que depenen del que guanyen fills, marits i pares que fan vida, com poden, a Europa. D'ells, en depèn, de fet, bona part de l'economia senegalesa: les remeses particulars de diners que arriben des de fora al Senegal representen el 10,5 % del PIB, segons dades del Banc Mundial. França és el país des d'on més diners s'hi envien, seguida d'Itàlia i Espanya.

Marxar del Senegal, però, implica fer-ho clandestinament: no hi ha vies legals i segures obertes. Segons dades de Frontex, l'Agència Europea de la Guàrdia de Fronteres i Costes, el 64 % dels visats sol·licitats des del Senegal per a països de la Unió Europea el 2017 es van desestimar. La ruta clandestina, en caiucs, és doncs, l'única sortida i són molts els que moren

Marxar del Senegal implica fer-ho clandestinament.

pel camí, en una travessa infernal plena de perills –són prop de 2.500 km a mar obert– que dura entre 8 i 11 dies: l'anomenada *ruta canària* és una de les més mortíferes. Els que hi viatgen no s'enfronten només a tota mena d'inclemències meteorològiques; també moren per deshidratació, perquè mai duen prou provisions de menjar i aigua per al viatge; ofegats per aixafament; perquè s'incendia el motor i n'inhaleu els fums tòxics, o ofegats al mar quan l'embarcació naufraga. I aquells que aconsegueixen arribar a l'arxipèlag s'enfronten encara al perill de les devolucions en calent.

Tal com recull l'informe *Vulneracions de drets a la frontera sud: Gran Canària i Melilla*, elaborat per l'Associació de Defensa de Drets Humans Irídia en col·laboració amb Oxfam-Intermón, el nou Pacte sobre migració i asil de la Unió Europea, aprovat el setembre del 2020, ha reforçat la cooperació amb tercers països en tot allò que té a veure amb facilitar el retorn i la readmissió de persones. L'informe denuncia una preocupant falta de transparència en matèria de deportacions i devolucions en calent, que vulneren clarament el dret de les persones a demanar asil: sovint, els fons europeus destinats a cooperació per al desenvolupament acaben servint per finançar sistemes de control fronterer, centres

de detenció i dispositius de seguretat tant dins com fora del territori de la Unió Europea. Els convenis bilaterals de cooperació són, efectivament, un mecanisme que facilita aquesta poca transparència i la introducció de mesures arbitràries de control de les persones que migren: als dispositius de control nacionals s'hi sumen

Els fons destinats a la cooperació acaben servint per finançar sistemes de control fronterer.

tota mena de mecanismes de protecció de dades dels espais fronterers desenvolupats pels diversos organismes europeus en forma de tanques, detencions, deportacions, traves burocràtiques, etc. Aquest abril, el periodista Hibaí Arbide, que cobria la visita de la delegació de la Unió Europea al Senegal, denunciava a Twitter el que havia contestat una de les líders de la delegació europea a la pregunta de per què els europeus podien anar al Senegal a treure peix i altres recursos, però, en canvi, no es permetia que els senegalesos emigrassin a Europa: «No es pot comparar els peixos amb les persones». Molt més que una declaració d'intencions, és el resum d'una cosmovisió. ◀

Text ★ Arantza Diez és periodista. El seu últim documental, sobre les fronteres als Balcans, *La Gemma té un pla*, es va estrenar al *Sense Ficció* de TV3 el març. **Fotografies reportatge** ★ Josep Maria Porta.

GARBÍ

LA VELA CATALANA A TÒQUIO 2021

Esperit olímpic, valors de mar

Del 25 de juliol al 4 d'agost, la vela catalana té un somni: navegar en aigües de la ciutat japonesa d'Enoshima i fer podi als Jocs Olímpics de Tòquio. El rumb és clar: seguir l'estela de la determinació i de l'esforç que van deixar, en el seu dia, els seus predecessors i amb la qual van guanyar-se el respecte i el cor de tot el món.

Per la Federació Catalana de Vela



ENOSHIMA, MON AMOUR

L'idil·li de la vela catalana amb la glòria olímpica tornarà a batejar a l'illa japonesa d'Enoshima, seu de la vela durant els Jocs Olímpics de Tòquio 2021, de la mà de Jordi Xammar en 470 masculí, Sílvia Mas en 470 femení, Florian Trittel en Nacra 17 i Cristina Pujol en ILCA 6.

Durant una setmana i mitja, els catalans i catalanes canviarem Montserrat, les anxoves de l'Escala i l'arròs de Delta pel mont Fuji, el peix globus i l'arròs cuït del sushi. El Mediterrani i el golf de Sagami estaran més a prop que mai gràcies a la mirada, l'alè i l'orgull de tot un país.

En la classe 470 masculina, el barceloní Jordi Xammar i Nico Rodríguez, de Vigo, després de penjar-se el bronze al mundial celebrat al març a Vilamoura, arriben a la cita olímpica amb la il·lusió de lluitar pel preuat podi olímpic i amb un palmarès que és encoratjador: dos bronzes i una plata en els tres últims campionats del món. Per assolir el seu gran objectiu hauran de vèncer el màxim favorit per endur-se l'or, el temut i veterà equip australià, actual subcampion olímpic i vuit vegades campió del món.

En la classe mixta Nacra 17, el barceloní nascut a Alemanya Florian Trittel i la canària Tara Pacheco tenen opcions de convertir-se en una de les revelacions dels Jocs. Amb només dos anys de preparació olímpica, Trittel i Pacheco s'enfrontaran, entre d'altres, al mític Santi Lange –l'argentí, de 59 anys, és l'actual campió olímpic de la classe i disputarà els seus setens Jocs després de superar un càncer– per demostrar que estan a l'altura del gran esdeveniment.

En 470 femení, la masnovina Sílvia Mas i la canària Patricia Cantero, igual que Xammar i Rodríguez, són



▲ En 470 femení, la masnovina Sílvia Mas fa equip amb la canària Patricia Cantero. Van a Tòquio just després d'haver-se endut el Campionat del Món. Foto: Gustavo Martínez Doreste.

un dels principals equips que caldrà batre i arriben amb la confiança i l'embranchada que els atorga el Campionat del Món aconseguit a Portugal.

En ILCA 6, la santcugatina Cristina Pujol és l'última a incorporar-se a la flota de catalans que participaran a les olimpíades, després de ser la primera espanyola a la Regata Internacional de Vilamoura del passat 24 d'abril.

També mereixen una menció especial el finnista Àlex Muscat i les germanes Brugman (470 femení), que malauradament no han aconseguit bitllet per ser-hi tot i haver estat lluitant fins a l'últim moment.

TÒQUIO 2020-2021

Arran de la pandèmia de la COVID-19, i com ja va passar a Berlín 1916, Hèlsinki 1940 i Londres 1944, els Jocs Olímpics de Tòquio s'han vist alterats per una causa mundial aliena a l'esport i s'han ajornat per a aquest estiu del 2021.

La cita per a l'esport de la vela se celebrarà al Port Esportiu d'Enoshima, que és a la ciutat de Fujisawa, a la prefectura de Kanagawa del Japó. El port va ser construït per utilitzar-se als Jocs Olímpics el 1964 i

enguany tornarà a ser seu olímpica de la vela.

L'esport de la vela iniciarà la seva travessia el 25 de juliol i la finalitzarà el 4 d'agost. Gairebé dues setmanes de tensió i exigència màxima durant les quals, des del moment que hissïn la delta, cada instant posarà en valor la determinació, la constància, el sacrifici i l'esforç dels últims cinc anys i, sobretot, la serenitat i la resiliència d'un últim any de preparació marcat per la pandèmia i els confinaments.

La competició de vela estarà composta per sis classes. D'entrada, el Finn, embarcació de

La vela catalana suma set medalles olímpiques al llarg de la seva història: 3 d'or, 3 de plata i 1 de bronze.

LA MEDAL RACE, L'HORA DE LA VERITAT

La Medal Race és la regata final, per la qual passen els 10 millors navegants després de la suma de les regates classificatòries prèvies. La importància que té és vital perquè, a diferència de les proves classificatòries, puntua doble i és determinant per a la classificació final. Una altra de les seves singularitats és que les possibles infraccions es jutgen a l'aigua i no a terra.

< Jordi Xammar, de Barcelona, amb el viguès Nico Rodríguez, tenen ja un bon palmarès en 470. Confien ampliar-lo aquest estiu als Jocs Olímpics. Foto: Sailing Energy.



Xammar és navegant del CN Garraf, Trittel del CN El Balís, Mas del CN s'Arenal i Cristina Pujol del CN Port d'Aro.

deixaran pas a la nova generació de taules voladores (IQFoil). La popular classe individual Làser tornarà a fer-nos vibrar gràcies al nivell i la igualtat entre tots els participants. Els i les trapezistes de les classes dobles 49er i 49er FX ens presentaran un espectacle frenètic d'emoions. El 470, embarcació de vela lleugera doble present als jocs des de Mont-real '76,

vela lleugera d'un sol tripulant que va debutar a Hèlsinki '52, s'acomiarà d'aquest esdeveniment deixant-nos marcades a la retina regates inoblidables. Les taules de windsurf RS:X també diran adeu i

DEBUT DE LA VELA CATALANA I SEGUIMENT DE LES REGATES

La vela catalana debutarà el 25 de juliol. La Medal Race dels ILCA 6 serà l'1 d'agost, la dels Nacra 17 serà el 3 d'agost i la Medal dels 470 masculí i femení, el 4 d'agost. Des de la Federació Catalana de Vela es farà un seguiment exhaustiu de la participació dels nostres a través del web de la Federació i a les xarxes socials.

tornarà a ser un dels grans alicients per al món i, per descomptat, per a Catalunya. El Nacra 17, catamarà mixt volador, promet mostrar-nos un esport apassionant on els homes i les dones, quan treballem plegats, amb respecte i compromís, som un equip imparable.

LA VELA CATALANA ALS JOCS OLÍMPICS

La singladura de la vela catalana amb els Jocs Olímpics va iniciar-se a París l'any 1924 de la mà del regatista barceloní Santiago Amat, que, posteriorment, va penjar-se el bronze a Los Angeles '32, i va esdevenir així la primera medalla olímpica de vela. Després de quatre dècades marcades per la Guerra Civil i la dictadura a Espanya, la vela catalana va tornar a somriure de la mà de Pere Lluís Millet i la seva plata de Mont-real '76; l'or de Miguel Noguer a Moscou '80; l'or de Josep Maria van der Ploeg i la plata de Natàlia Via-Dufresne a Barcelona '92; l'or de Begonya Via-Dufresne a Atlanta '96, i la plata de Sandra Azón i Natàlia Via-Dufresne a Atenes 2004.

VALORS OLÍMPICS, VALORS DE MAR

Des de ben petits, l'esport de la vela ens ensenya a interioritzar els valors olímpics amb naturalitat. La igualtat, la sostenibilitat, la companyonia o la pluralitat són conceptes que formen part de la cultura i els valors del nostre esport.

El Comitè Olímpic Internacional ha pres bona nota del tarannà de la gent de mar i de la gent de la vela i ha apostat per la inclusió de classes mixtes en detriment de les classes pures d'homes i dones. A la classe mixta Nacra 17 se n'hi sumaran tres més, a París '24: Creuer Offshore, 470 i kite. Aquesta transició, essent impossible d'imaginar en altres esports, en el cas de l'esport de la vela s'està implementant amb naturalitat, com si s'hagués fet així tota la vida, i amb la tranquil·litat de saber que naveguem en la bona direcció. ■

Text ★ Federació Catalana de Vela.



▲ Malgrat que Àlex Muscat (a l'esquerra) ha lluitat fins a l'últim moment, no participarà en els Jocs Olímpics. Cristina Pujol (a la dreta) ja ha aconseguit una plaça en la categoria ILCA 6. Fotos: Sailing Energy/Pep Portas.

▼ La classe mixta Nacra 17 promet grans imatges i emoció. Aquest catamarà lleuger, més que navegar, sembla que vol. Foto: Sailing Energy.



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
https://www.mmb.cat/explorar/publicacions/revista_argo/

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 retorn de la navegació en vela llatina i vela terça

L'art de navegar en vela llatina i vela terça s'està recuperant en bona part de les aigües de la Mediterrània, després que el motor i altres formes de navegació a vela el van anar substituint fins a gairebé fer-lo desaparèixer. En aquest As de Guia en repassem la història i algunes curiositats, i, sobretot, expliquem la preparació de la candidatura de l'art de la navegació en vela llatina i vela terça per ser declarat Patrimoni Immaterial de la Unesco, una candidatura transversal que implica diversos països.

▲ Trobada de barques de vela llatina a Paulilles (Catalunya Nord), el setembre de 2016.
Foto: Atelier des Barques.

AS DE GUIA

La VELA LLATINA

Una vela mil·lenària

Per Vicente García-Delgado



▲ Fotografia del Port de Barcelona a principis del segle xx, quan encara s'hi veien embarcacions de pescadors amb vela llatina. Foto: MMB.



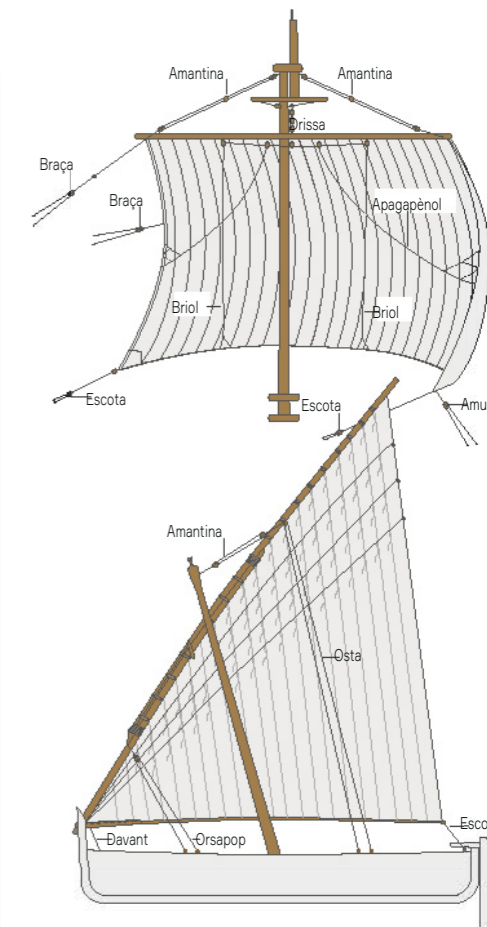
Els orígens de la vela llatina són desconeguts, però per les descobertes arqueològiques fetes al Mediterrani es creu que els primers vestigis apareixen al segle II, a la part oriental d'influència grecoromana (concretament, a la làpida funerària d'A. Miletus del segle II, i, posteriorment, al mosaic Kelenderis del segle V i al grafit de Kellia, el segle VII). Es tracta d'un tipus de veles que van representar una nova família, la de les veles axials, les quals, juntament amb la vela tarquina (segle I) i la vela al terç (segle II), van ser una nova forma de navegació que permetia solcar la mar amb vents en contra. Amb tot, hi ha certs dubtes sobre si els seus orígens es localitzen realment al Mediterrani o a l'oceà Índic, a la Polinèsia.

DE LA VELA QUADRA A LA LLATINA

A l'inici de la navegació, la vela quadra i els remes eren el principal element d'impulsió per fer navegacions de llarg recorregut. La vela quadra s'utilitzava amb vents portants fins al través, i els remes, amb vents contraris o per a la navegació sense vent.

Però la necessitat obliga, de manera que, al principi de la nostra era, apareixen noves solucions, com les veles axials, que es despleguen seguint l'eix de l'embarcació i que permeten navegar fins a uns 45° respecte del vent. Aquesta nova vela axial, acompanyada de la seva particular tecnologia, obligà a passar de navegar amb una vela simètrica, que sempre rep el vent de la mateixa banda, a navegar amb una vela asimètrica, que el rep alternativament per totes dues bandes. Segurament, aquesta nova forma de navegar es va començar a utilitzar, molt minoritàriament, en petites embarcacions. És possible que al començament es fes servir gairebé a manera d'experimentació i, segurament, en zones amb illes, ja que els vents tèrmics hi són molt canviants al llarg del dia. Això fa necessari poder navegar en tots els rumbos, cosa que amb la vela llatina és possible. A més, aquest nou tipus de vela també donava lloc a una manera de maniobrar totalment nova per a l'època.

Creiem que al segle II la vela llatina ja s'utilitzava en embarcacions de pesca i petit cabotatge, amb un perfil de vela de martell. En segles posteriors reemplaçaria del tot a la vela quadra a l'àrea mediterrània, especialment a partir de l'edat mitjana, quan va arribar a tenir una certa estabilització pel que fa a la tècnica i l'evolució.



▲ Il·lustració que mostra la simplificació dels elements essencials de l'aparell quan es passa de la vela quadra (a dalt) a la vela llatina (a baix). Il·lustració: Carles Javierre. Font: Vicente García-Delgado.

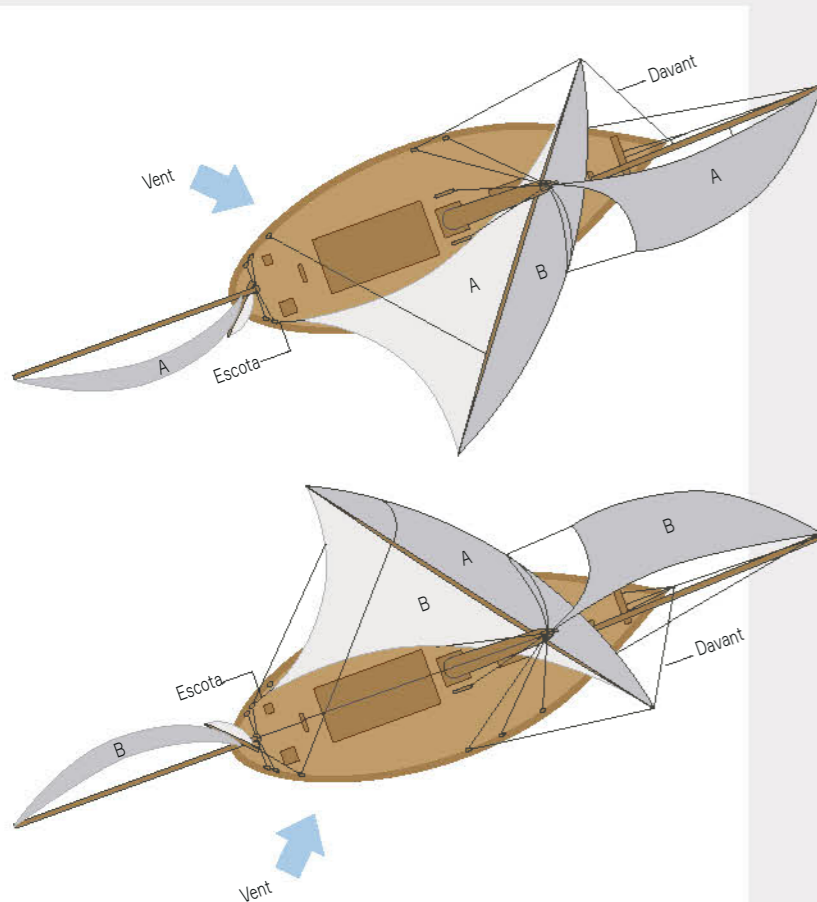
Les invasions àrabs van estendre l'ús de la vela llatina a la Mediterrània.

Quant a la utilització de la vela llatina a l'Índic, creiem que l'ús es generalitza més tardanament, ja que no se n'han trobat vestigis de cap tipus abans dels segles IX-X. Molts d'aquests vestigis procedeixen de fonts islàmiques, i s'observa que l'ús més generalitzat no es produeix fins a l'arribada de portuguesos i otomans, a partir dels

segles XIII al XV. La conclusió a la qual arriba l'expert J. Whitewright, exposada en la seva tesi doctoral, és que «al Mediterrani i a l'oceà Índic s'han constituït dos espais marítims independents des del punt de vista nàutic, i s'arriba a la mateixa conclusió pel que fa a les tècniques de construcció naval i, en particular, als sistemes d'acoblament de lligadures del buc».

EL PAPER DELS ÀRABS

Podem considerar que són les invasions àrabs al llarg de segle VII les que estenen l'ús de la vela llatina a la Mediterrània, i que s'incrementaria al llarg d'uns quants segles. Amb tot, la seva representació gràfica és escassa, com així testimonien les fonts literàries o iconogràfiques, sobretot pel que fa a l'ús de la vela martell. Com ja hem dit, aquesta vela era coneguda des del segle II, però segurament el seu ús generalitzat es produeix a partir del segle V, de manera que durant aquest interval de 300 anys es va anar millorant i desenvolupant la tècnica que havia de competir amb la vela quadra. És durant aquest període que apareixen nous aparells, se'n simplifiquen d'altres i s'utilitzen tècniques més desenvolupades i molt particulars. Alhora, també neixen noves tècniques de



▲ A diferència del que passa amb la vela quadra, amb la vela llatina el vent es pot rebre per ambdues cares alternativament, segons el rumb. Així mateix, tant els punys de l'escota com els de l'amura o davant romanen fent la mateixa funció, cosa que no passa amb la vela quadra, on van intercanviant les seves funcions segons el rumb. Il·lustració: Carles Javierre. Font: Vicente García-Delgado.

▼ La vela llatina va ser utilitzada i extesa pels àrabs i encara avui dia és molt utilitzada en països sota la seva influència. A la fotografia, una imatge antiga de navegació amb vela llatina al riu Nil. Foto: Fons Vicente García-Delgado.

construcció pel que fa al buc de les embarcacions, tot i que aquest darrer fet es faria amb un canvi tecnològic molt lent, ja que aquestes noves tècniques es desenvoluparien al llarg d'uns quants segles, probablement entre els segles v i xi.

És clar que el buc i l'aparell són els dos principals sistemes tecnològics d'un vaixell de vela i que, lògicament, tenen un cert grau de connexió entre si, ja que un buc ha de ser capaç d'absorbir les forces generades per l'aparell de vela. Així, les proves d'assaig i error influeixen en la tecnologia que cal utilitzar. Aquest fet és el que podria justificar la lentitud en el transvasament i la disminució de la utilització de la vela quadra en favor de l'augment en l'ús de la vela llatina a la Mediterrània. Curiosament, això no va passar a l'oceà Índic, on la vela quadra i la llatina van compartir un mateix espai. Amb tot, la utilització de la vela llatina conserva certes reminiscències d'aparells i maniobres de la vela quadra, especialment amb vents portants, sobretot quan es navega amb la vela en creu i l'orsa llarga, utilitzant tangons laterals i pollacres.

La utilització de la vela llatina conserva reminiscències de la vela quadra.

DE L'IMPERI BIZANTÍ A LA DESCOBERTA D'AMÈRICA

Creiem que la vela llatina utilitzada pels àrabs prové dels coneixements adquirits de l'imperi bizantí, ja que, quan aquest va caure, els àrabs de la mar la van seguir emprant i difonent per la Mediterrània, el mar Roig, el golf Pèrsic i l'oceà Índic.

Més endavant, al segle xv, amb el descobriment del nou món, es va tornar a instaurar i millorar la vela

quadra, tot buscant un major rendiment econòmic per competir en la cursa d'Amèrica. Al principi, la vela llatina es va continuar mantenint a popa, però van acabar apareixent nous tipus de vela de tall, de maneig més senzill, i la vela llatina va ser totalment abandonada en aquestes grans naus.

Tot i així, la vela llatina encara va seguir emprant-se al Mediterrani, encara que només en embarcacions de cabotatge i pesca com el xabec, el pinc, el llondro, la tartana o la barca de mitjana, juntament amb les embarcacions de pesca de la família dels llaüts, coneguts des del segle XIII, com a embarcacions auxiliars de les naus. Això seria fins als segles XIX-XX, i els llaüts van ser les últimes embarcacions que la van utilitzar.

Pel que fa a les veles austronèsies, creiem que les veles axials apareixen abans que en el Mediterrani, però per

Creiem que la vela llatina utilitzada pels àrabs prové de l'imperi bizantí.

camins diferents. Atesos l'aïllament patit durant mil·lennis i la necessitat de navegar entre illes, els habitants van buscar solucions amb el que tenien a l'abast i, amb tecnologia i desenvolupament propi, van obtenir resultats molt enginyosos i, en alguns casos, semblants als de la nostra vela llatina. Així, davant el problema de navegar contra el vent, van desenvolupar veles quadres axials i de tres punys de tipologia molt diversa i amb un vocabulari propi, sense influències àrabs ni portugueses. En aquest sentit, cal tenir en compte que els portuguesos van arribar-hi segles més tard i, per tant, són veles de famílies separades.

Així doncs, de moment continuem pensant que la vela llatina va ser un invent de la cultura grega, desenvolupat per la cultura romanobizantina i, posteriorment, adoptat pels àrabs, que la van difondre i emprar fins avui dia. També ens sembla clar que la vela llatina va passar a l'Índic, tot i que en dates no determinades i per camins desconeguts, però en tot cas clarament posteriors en uns quants segles, respecte de les evidències que hi havia a la Mediterrània.

Sigui com sigui, el que és segur és que si avui moltes d'aquestes embarcacions s'han salvat és gràcies a la navegació d'esbarjo i a un nou moviment cultural que, a més de voler preservar-les, també treballa perquè siguin reconegudes com a patrimoni material i immaterial per la Unesco. ■

La conquesta de les Balears

La vela llatina va ser utilitzada per controlar el Mediterrani al llarg dels segles, i evidentment el regne catalanoaragonès no en va ser una excepció, tant en la lluita contra els infidels, com per combatre entre cristians. Recordem que els seus dominis, principalment entre els segles XIII-XV, s'estenien des de l'estret de Gibraltar i la majoria de les illes occidentals del Mediterrani fins a Grècia i Palestina, com així ho demostra el vocabulari mariner, amb l'expressió *lingua franca*.

Un bon exemple és el fet que Jaume I, tal com narra el *Llibre dels fets*, va utilitzar diverses embarcacions aparellades amb veles llatines per a la conquesta de les Balears, aprofitant la desintegració de l'imperi almohade.

▼ El llagut Far Formentera ha estat recuperat per a la navegació recreativa, i llueix un fantàstic aparell de vela llatina. Foto: Fons Vicente García-Delgado.

Text ★ Vicente García-Delgado és investigador de la vela llatina i la navegació tradicional des de fa uns 40 anys. És coautor del llibre *Nuestra vela latina*, becat quatre vegades per fer diferents estudis i membre assessor de la FCCPMF.



AS DE GUIA

L'art de navegar en VELA LLATINA i vela terça

Patrimoni Immaterial de la Unesco?

Per Elvira Mata i Enrich



▲ Trobada de vela llatina a Paulilles, el setembre de 2014. Foto: Atelier des Barques.



Participant en trobades de vela llatina o vela terça podem imaginar quin era el paisatge del litoral mediterrani fa tot just un segle, i veient les persones que fan reviure amb passió les embarcacions, tenim la convicció que cal preservar el coneixement d'aquest art de navegar.

Els sistemes de propulsió d'una embarcació han estat tradicionalment el rem, basat en la força de la persona, i la vela, que utilitza la força del vent. Per això, la presentació de la candidatura per declarar l'art de navegació en vela llatina i vela terça com a Patrimoni Immaterial de la Humanitat per part de la Unesco, expressa la voluntat d'una comunitat de persones que considera que cal preservar i posar en valor uns coneixements tradicionals que s'han transmès de manera oral de generació en generació.

Per aconseguir la nominació, primer cal el reconeixement previ a cadascun dels estats membres que participen en la presentació de la candidatura i, en conseqüència, és imprescindible desenvolupar els mecanismes i les eines necessàries per a la defensa del bé i per aconseguir-ne el màxim nivell de protecció i valoració.

LA TRADICIÓ DE LA MEDITERRÀNIA

La navegació en embarcacions de vela llatina és comuna a tota la mar Mediterrània i durant segles ha format part del paisatge de les nostres costes. Va ser així fins que el desenvolupament tecnològic va imposar la implantació del motor a les embarcacions de pesca tradicionals. Alguns especialistes l'han considerat el mètode de propulsió a vela més eficaç per navegar per la Mediterrània. En aquesta mar, on els canvis de vents són habituals i sovint cal navegar-hi en contra, aquest sistema de navegació ha estat el més utilitzat i idoni.

A la nostra societat encara hi trobem força testimonis de cultura tradicional que els museus intentem valorar i protegir, conscients de la necessitat de preservar-los com un llegat extremament valuós. Tanmateix, també sabem que, avui, l'ús descontextualitzat que se'n fa en canvia el signifi-

La navegació en embarcacions de vela llatina és comuna a tota la mar Mediterrània.



▲ Notre-Dame de Consolation, una embarcació de vela llatina perfectament recuperada, al port d'Argelers l'any 2017. Foto: J. Montoro/MMB.

cat social. Tot i així, estem convençuts que aquesta condició no és motiu per abandonar el camí del reconeixement i la valoració que es mereix.

La vela llatina i la vela terça constitueixen un element mecànic d'una embarcació que s'utilitza com a mitjà de transport o de treball. Sens dubte han esdevingut un element cultural en un sentit ampli, que cal preservar, ja que tant ens permeten parlar dels sabers que l'acompanyen com dels béns materials que suposen. Aquest és, de fet, l'objectiu d'aquesta candidatura: mostrar que l'art de navegar en vela llatina i vela terça és un coneixement basat en l'experiència, que s'adquireix

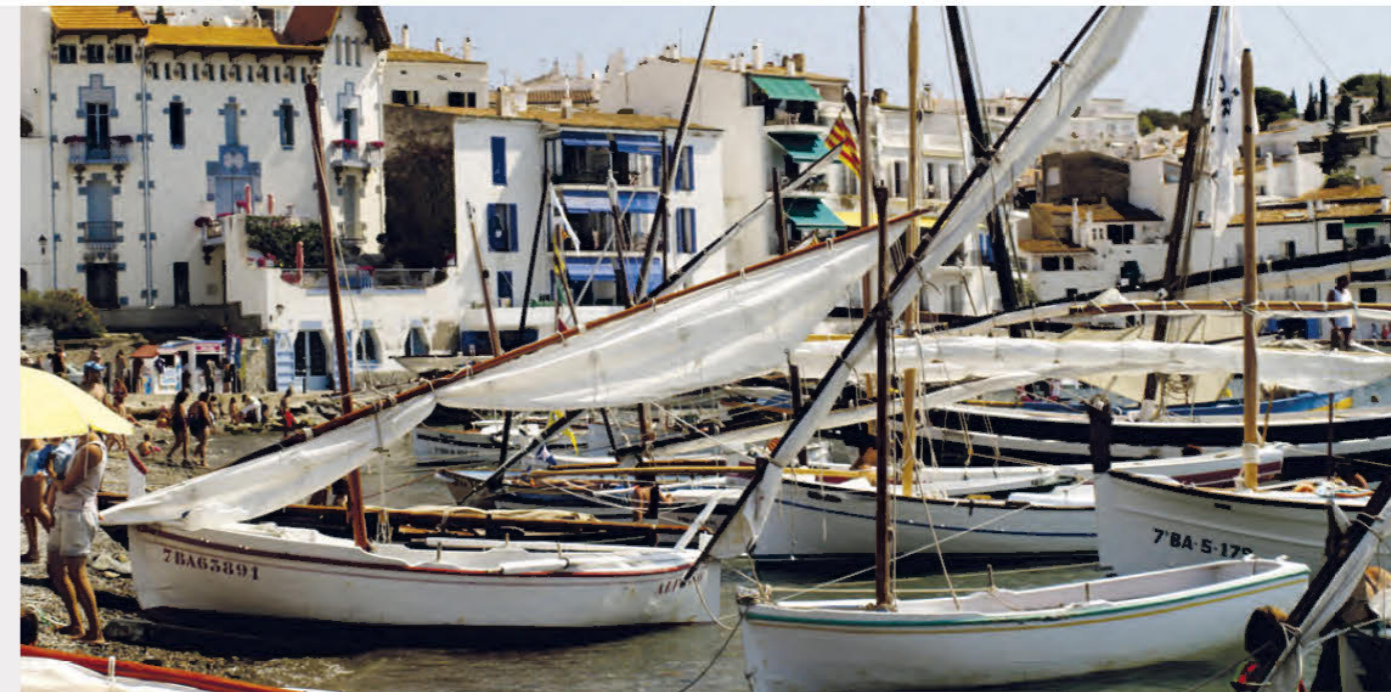
per la pràctica i que, tradicionalment, ha estat transmès mitjançant un procés d'aprenentatge i adquisició d'expertesa de generació en generació o entre individus experts i novells.

UNA CANDIDATURA TRANSVERSAL

La candidatura per a la declaració de l'art de navegar en vela llatina va néixer d'una proposta del Museu Marítim de Barcelona l'any 2016, feta en el transcurs d'una reunió organitzada pel nostre museu a



▲ L'Ebre també és testimoni del ressorgiment de la vela llatina. A la fotografia, remuntada de l'Ebre, l'any 2016, durant la trobada de La Cala, a l'Ametlla de Mar. Foto: Montserrat Granollers/MMB.



▲ El que va començar de forma gairebé testimonial a la Catalunya Nord ha esdevingut ja recurrent en tota la costa catalana. A la fotografia, trobada de vela llatina a Cadaqués, l'any 2009. Foto: Montserrat Granollers/MMB.

Les trobades, en auge

Després d'uns anys en desús generalitzat, la vela llatina va començar a reviure. A mitjans de la dècada dels setanta del segle xx, al Rosselló (Catalunya Nord) en alguns col·lectius neix la inquietud —associacions i particulars— per recuperar les antigues embarcacions que s'estaven destruint o que s'havien abandonat. S'iniciava el moviment cultural i esportiu de la vela llatina moderna.

El moviment de renaixença de la vela llatina va començar a estendre's per tota la costa catalana a partir de mitjan dels anys vuitanta, començant per la Costa Brava. L'any 1986 es va celebrar la 1a Trobada de Vela Llatina a Sant Feliu de Guíxols, organitzada conjuntament per associacions de Cotlliure i Banyuls i l'Associació Gironina d'Amics de la Mar.

Associacions i armadors particulars van començar a dedicar-se a salvaguardar el patrimoni i a recuperar velles embarcacions de pesca per tot el litoral. Un fruit d'aquesta afició de gent vinculada a la mar és que avui dia encara puguem veure navegar sardinals i llaguts tan emblemàtics com la *Santa Espina*, *Sa Rata*, la *Lola*, o els antics bous centenaris de 14 m d'eslora o més, com el *Rafael*, el *Sant Isidre* o el *Sant Ramon*.

Avui són moltes les trobades d'embarcacions de vela llatina que es fan a les nostres costes i també en d'altres indrets de la Mediterrània. Aquest moviment ha estat, sens dubte, la llavor que ha fet germinar la candidatura a la Unesco de l'Art de navegar a vela llatina i vela al terç, per tal que sigui declarat Patrimoni Cultural Immaterial de la Humanitat.

les Drassanes Reials de Barcelona, entre tècnics de diverses institucions i entitats catalanes d'ambdues bandes de la frontera, per explorar la presentació d'un projecte POCTEFA. La proposta va ser acceptada de manera immediata i unànime pels participants en la reunió i es va iniciar així el camí que ens ha portat fins avui amb bona part de la feina feta.

La segona qüestió que es va plantejar des del Museu és que la candidatura havia de ser transversal a la Mediterrània.

La proposta de candidatura a la Unesco va ser una iniciativa de l'MMB.

Entenem que l'art de la navegació en vela llatina forma part del patrimoni immaterial de la cultura tradicional de les diverses cultures de la Mediterrània. I, per tant, calia

implicar museus d'altres estats per a la presentació d'aquesta candidatura.

El Museu Marítim de Barcelona és un museu que ha cercat sempre el camí de la cooperació i ha treballat de manera decidida en la recerca de complexitats i de projectes compartits en moltes àrees de treball i d'interès. Aquest afany per la cooperació ens ha portat a crear xarxes de museus, i l'Associació de Museus Marítims de la Mediterrània és una d'aquestes estructures que hem impulsat.

El mes de juny del 2019, en el marc del Fòrum de Patrimoni Marítim a la Mediterrània, organitzat per l'Associació de Museus Marítims de la Mediterrània i el Museu Marítim de Betina (Croàcia), l'MMB va presentar la proposta perquè el projecte de candidatura de la Unesco fos un projecte que l'associació assumís com a propi. Es va aprovar pels òrgans de govern, de

manera que ràpidament es va constituir un grup de treball específic per avançar en el treball preparatori.



UN CAMÍ BEN TRAÇAT

Una de les primeres qüestions que es va plantejar i decidir de manera consensuada entre els museus participants en el Fòrum de Betina, és que la proposta de declaració seria per a l'art de navegar en vela llatina i vela terça, aquesta segona pròpia de la mar Adriàtica.

A la reunió també va quedar clar que el primer pas que calia assolir era la declaració del bé per les lleis de patrimoni de cadascun dels estats membres participants.

La segona qüestió que es va plantejar és que la candidatura havia de ser transversal a la Mediterrània.

D'aquesta manera, mentre cada estat té un museu coordinador, tota l'operativa conjunta per arribar a l'objectiu se centralitza per part del Museu Marítim de Barcelona.

L'octubre d'aquell mateix 2019, es va organitzar a les Drassanes de Barcelona la primera reunió de

Vocabulari i oficis

Quan parlem de l'art de navegar en vela llatina ens estem referint al conjunt de coneixements i habilitats que permeten a una persona navegar en una embarcació propulsada a vela llatina o amb aparell llatí.

La singularitat de la vela llatina ha fet que al llarg de la història s'hagi desenvolupat un vocabulari propi al seu voltant, sobretot pel que fa a les diverses parts de l'aparell i de les embarcacions, però també un seguit d'oficis vinculats directament a la navegació i la construcció de les barques:

Calafat: en la construcció de l'embarcació, és l'encarregat de la impermeabilització.

Corder/a: fabrica el conjunt de caps que formen l'aparell de l'embarcació.

Cosidor/a: persona que cus a mà o a màquina els diferents vossos i reforços de la vela.

Ferrer/a: fabrica els claus, els cargols, l'àncora i tots els elements de ferro que calen.

Fuster/a: fabrica els bossells i altres elements per a l'eixàrcia i d'altres de l'interior o la coberta.

Mariner/a: persona que s'encarrega de transportar l'embarcació d'un punt a un altre.

Mestre/a d'aixa: artesà encarregat de dissenyar i construir el buc i els pals de l'embarcació.

Mestre/a veler: calcula la superfície vèlica, dissenya les velles i en dirigeix la construcció o la fa.

Paler/a: dirigeix el procés de treure i posar a mar les embarcacions, col·locant pals a terra.

Patrón/ona: dirigeix els mariners, les maniobres per navegar i les de la feina (cabotatge, pesca).

Pescador/a: professional que utilitza aquest tipus d'embarcació per anar a pescar.

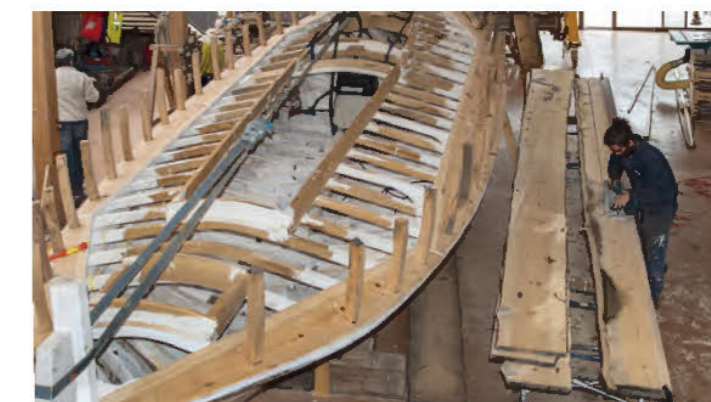
Ralingador/a o acabador/a: persona que col·loca la ralinga i fa els acabats de la vela.

Xarxer/a: fa les xarxes i altres ormejos de pesca, maniobres i aparells de l'eixàrcia fixa i mòbil.

▼ Les trobades de vela llatina ja han esdevingut autèntiques festes populars. A la fotografia, trobada a Calella de Palafrugell, l'any 2014. Foto: Montserrat Granollers/MMB.



▼ El taller de Paulilles (Catalunya Nord) ha estat un dels centres pioners en la recuperació d'embarcacions de vela llatina. Foto: Atelier des Barques.



L'art de navegació en vela llatina està inclòs a l'Inventari del Patrimoni Etnològic Català.

treball per a la candidatura. Hi van assistir professionals dels museus socis dels països de la Mediterrània, professionals de museus de la Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana i de l'Associació de Museus Marítims de la Mediterrània, i també membres de la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial (FCCPMF), així com tècnics assessors especialistes en aquest tipus de declaracions.

El camí va quedar traçat: per una banda, calia declarar l'art de navegació com a bé d'interès per les lleis de patrimoni dels diferents estats i, per l'altra, preparar la presentació de la candidatura a la Unesco de l'art de navegar a vela llatina i vela terça, amb l'objectiu d'obtenir-ne la declaració com a Patrimoni Cultural Immaterial de la Humanitat.

Aquesta candidatura es presenta, finalment, davant de l'organisme internacional juntament amb altres països de la Mediterrània: Croàcia, que serà el país que presentarà la candidatura i actuarà de líder i coordinador davant de la Unesco; Eslovènia; Itàlia; França; les Illes Balears, i Catalunya.

Es tracta, doncs, d'una candidatura multinacional des del punt de vista formal, però que alhora parla d'una realitat històrica i cultural, perquè, com ja hem dit, la vela llatina ha existit de fa molts segles a tota la Mediterrània.

▼ Barca palangrera a punt de varar a la platja de Badalona. Principis del segle xx. Foto: MMB.



COMENÇA LA SINGLADURA

A Catalunya, i amb el suport del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya, a través de la Direcció General de Patrimoni i de Cultura Popular i Associacionisme, s'ha aconseguit que l'art de la navegació en vela llatina hagi estat inclòs a l'Inventari del Patrimoni Etnològic Català (IPEC). Aquest fet, a més de ser un pas necessari per a la presentació internacional de la candidatura, significa també el reconeixement per part de les autoritats culturals catalanes del fet que la navegació a vela llatina és patrimoni etnològic del país.

Això va acompanyat d'un context social amb un interès cada cop més creixent per recuperar i preservar les nostres tradicions marítimes. Estem en un moment en què encara podem treballar de manera intensa per a la conservació d'aquest art de navegació i del món material i immaterial que l'envolta. Cal perseverar i assegurar-ne la preservació. Es tracta d'un món de sabers i tradicions que cal mantenir com a llegat del nostre passat mariner.

En l'àmbit internacional, cada estat té la seva pròpia especificitat per arribar a la declaració oficial del bé. França va ser la primera a obtenir la declaració patrimonial per a tot l'Estat francès. Avui tant Croàcia com Eslovènia i Itàlia, continuen avançant a pas ferm en la mateixa direcció.

El grup de treball avança a bon ritme per arribar amb la feina feta el pròxim mes de març del 2022 i formalitzar la candidatura, ja que la pandèmia de la COVID-19 va alentir la preparació de tota la documentació necessària i va impedir-ne la presentació l'any 2021.

El projecte també possibilitarà que altres estats mediterranis se sumin a la declaració en un futur proper.

Finalment, hem de dir que en el marc del festival Terra de Mar, organitzat pel Museu de la Pesca de Palamós, s'ha fet públic el projecte impulsat a Catalunya pel Museu Marítim de Barcelona, la Mar de Museus i la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial (FCCPMF), amb el suport ferm de la Direcció General de Cultura Popular i Associacionisme Cultural. ■

Text ★ Elvira Mata i Enrich és exdirectora del Museu Marítim de Barcelona.
Entrevista ★ (Pàgina següent) Silvia Dahl i Jordi Garriga.



Pere Alemany, president de la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial (FCCPMF)

Implicat de fa anys en la recuperació del patrimoni marítim de casa nostra i havent estat president de l'Associació Amics del Quetx Ciutat Badalona, Pere Alemany, com a actual president de l'FCCPMF, treballa juntament amb l'MMB en la candidatura perquè l'art de navegar en vela llatina i vela terça sigui declarat Patrimoni Immaterial de la Humanitat per la Unesco. L'FCCPMF va néixer el 2005 i engloba més de 15 associacions i entitats que treballen per la recuperació d'una part important de la nostra cultura i patrimoni marítim i fluvial.

Per començar, com és que s'organitzen com a federació? Perquè englobem 15 associacions i entitats de naturalesa diferent, i sempre estem oberts a ser encara més. Sobretot volem tenir més presència en l'àmbit fluvial. En l'entorn marítim, hi ha representats diferents àmbits, com ara el patí català, la vela llatina i tants d'altres.

Quines són les activitats principals?

Fem xerrades, donem suport a les moltes trobades locals que es fan i, cada dos anys, organitzem la trobada de vela catalana, amb la col·laboració d'altres entitats i associacions de la Catalunya Nord i d'altres indrets de la Península. També organitzem activitats que es puguin compartir amb les entitats, com ara formació o engrescar la gent jove perquè entri en aquest món.

Precisament, implicar la gent jove és l'escull que cal superar per mantenir vives aquestes tradicions?

Sí, sens dubte. I en aquest sentit penso que hi ha una part atractiva per a la gent jove que ens falta: la competició. És cert que en la vela llatina és difícil per la desigualtat d'homologació del tipus de vaixell, però, tot i així, hauríem de ser capaços de trobar fórmules.

Recentment han col·laborat amb l'European Maritime Heritage. Quin lligam hi tenen?

Ja hi estem associats, tot i que ha d'estar ratificat per l'assemblea. Ja hem fet alguna reunió de treball i per a nosaltres és molt important. Fins ara, aquesta entitat pensava en vaixells més grans, amb els ulls posats al nord. Però ara s'estan obrint a embarcacions més petites. És una manera que el nostre patrimoni es valori a escala europea.

Consideren que a casa nostra hi ha, en general, una consciència prou clara de la riquesa del nostre patrimoni marítim i fluvial?

Es valora, però tenim molt camí per recórrer.

En tot cas, com diu en Vicente García-Delgado, el pitjor lloc on podem tenir les nostres embarcacions antigues és a les rotondes. El que cal és veure-les navegar.

Al seu parer, avui, on creu que cal focalitzar l'activitat: en la defensa del que s'està perdent o en la pura divulgació?

Totes dues coses. La defensa és important, i no només dels vaixells, també de les drassanes, com per exemple les de Sant Feliu de Guíxols. Però també cal engrescar la gent perquè surti a navegar.

També és important la tasca de recuperar oficis tradicionals. Què fa la Federació en aquest àmbit?

Precisament, diverses associacions han emprès iniciatives en construcció i reparació de vaixells. A Calafell, a Badalona i en d'altres indrets. I, compte, això té un vessant important per a la gent jove. Oficis com el de mestre d'aixa es poden veure des d'un punt de vista d'aficionat, però avui ja comencen a representar una sortida professional que cal tenir en compte.

En l'àmbit marítim és clar que la vela llatina és un símbol. En el fluvial, què destacaria?

Essencialment, la navegació al voltant de l'Ebre. No hi ha dubte que els raiers són el fet més diferencial, però a l'Ebre també s'hi navegava a vela i ara s'està recuperant. Precisament, estem organitzant una trobada al pantà de Sant Antoni.

Els darrers anys la vela llatina està despertant força interès, tant a Catalunya com en altres indrets del Mediterrani. Suposo que això el deu satisfer...

Sí, i tant. Nosaltres tenim l'obligació de promoure-ho. Tenim un cens d'unes 300 barques a tot el litoral, però els vaixells més grans s'han anat perdent i molts els hem d'anar a buscar a fora. Només mantenim el Santa Eulàlia. Molts han estat cremats o enfonsats. Tenim un concepte equivocat de la modernitat. Aquesta no ha de comportar la destrucció del que és antic. És més, parlant de modernitat, ara que tothom té al cap la

sostenibilitat, no hi ha res més sostenible que les formes antigues de navegació.

Per què creu que aquestes formes tradicionals estan tornant a tenir protagonisme, sobretot des d'un punt de vista lúdic?

En el fons, ens estimem el nostre passat. Quan la gent ho descobreix, li agrada i en gaudeix. A més, ara no ens movem únicament per la utilitat, sinó pel gaudi, per l'experiència. I, com deia, l'experiència de la vela tradicional és única. Quan es busca el plaer pel medi i pel viatge, no hi ha cap experiència més completa.

Ara estem davant d'una oportunitat única per a la vela llatina, amb la candidatura per ser declarada Patrimoni Immaterial de la Humanitat. Quina implicació hi tenen?

Des de la Federació estem treballant braç a braç amb el Museu per fer-ho possible. La candidatura la presentarà Croàcia per qüestió d'estratègia, ja que Espanya n'ha presentat diverses, com la dels raiers. Nosaltres hi estem implicats perquè hi creiem i, juntament amb el Museu Marítim de Barcelona, liderem la part de casa nostra.

Si, finalment, la vela llatina és declarada Patrimoni Immaterial de la Humanitat, què podria significar?

Seria un reconeixement molt important a escala internacional que sens dubte ens impulsaria. Ens donaria molta força per formalitzar les nostres activitats allà on la vela llatina

té presència. Per això, jo dic que ara no és moment per plorar pel que hem perdut, sinó de posar en valor tot el que tenim. I, tot s'ha de dir, els últims vint anys han estat molt positius, amb molta activitat.

La seva és una feina silenciosa, però constant i tenaç. Quin tipus de suports reben per part de les administracions?

Fins ara no n'hem tingut, però tampoc no n'hem buscat gaire. No teníem els objectius molt clars. Pel que fa a l'administració local, quan organitzem trobades o altres activitats, sí que tenim molt de suport, però amb les diputacions o la Generalitat hi ha molt camí per recórrer. Amb la candidatura, sí que estem rebent més suport, però no econòmic, val a dir-ho.

No hi ha res més sostenible que les formes antigues de navegació.

AS DE GUIA

Una LLARGA TRADICIO

Un testimoni des d'Itàlia

Per Giovanni Panella



▲ La rèplica de La Savoye és una gran embarcació d'estil tradicional que llueix dues impressionants veles llatines. Permet fer navegacions turístiques al llac Lemano de Suïssa. Foto: Giovanni Panella.



Durant més de 13 segles, la vela llatina ha format part de la vida quotidiana dels pobles de la Mediterrània en situacions tan diverses com la navegació, el comerç o les batalles navals. Per tant, es considera un element important de continuïtat cultural, una línia ininterrompuda que, resseguint la història dels nostres mars, ha arribat fins avui després de superar nombrosos esculls.

Un èxit tan perllongat en el temps i, a més, compartit per tots els pobles mediterranis, s'explica pels avantatges que la vela llatina ofería en comparació amb altres veles de l'antiguitat. Tal com la definia A. Guglielmotti al seu *Vocabolario marino e militare*, el 1889: «És la millor per cenyir el vent amb poques maniobres [...] i domina l'horitzó per vint-i-quatre rumbos, on la vela quadrada només arriba a vint». Per entendre-ho, cal recordar que el quadrant de la brúixola està dividit en 32 rumbos, cada un dels quals representa 11 graus i 15 minuts. Anar a l'orsa, és a dir, a contravent, per 24 rumbos, vol dir que la vela llatina pot arribar a cenyir el vent fins a 270°, mentre que la vela quadrada només pot arribar a 225°. Al mar, aquesta diferència no és pas poca cosa: en temps de pau, vol dir fer menys bords en una navegació de bolina, mentre que en temps de guerra permet fugir més de pressa d'un vaixell enemic.

UNA MANIOBRA COMPLEXA

La vela llatina està envergada en una llarga antena, col·locada obliquament a l'arbre, que s'eleva mitjançant una politja situada a la base. Per hissar-la i maniobrar-la, cal tenir a bord una tripulació tan hàbil com nombrosa. L'antena serveix, a més, per «absorbir» els cops de vent sobtats: la part baixa, anomenada *car*, és rígida, mentre que la superior, la pena, és flexible i, per tant, descarrega les primeres ràfegues de vent sense que calgui reduir el drap plegant els flocs. Així, és apropiada per a la navegació de cabotatge, en què cal canviar sovint la ruta, i el règim i la direcció del vent són variables, una situació típica de la navegació per la Mediterrània. Com que un arbre només pot portar una antena, aquesta és de dimensions considerables. No és estrany, doncs, que esperonés la imaginació

La vela llatina és apropiada per a la navegació de cabotatge, en què cal canviar sovint de ruta.



▲ Antiga il·lustració que mostra diversos mariners feinejant sobre l'antena d'una embarcació amb aparell de vela llatina. La seva habilitat i destresa havien de ser especialment destacats amb aquest tipus de vela i aparell. Il·lustració: J. J. Baugéan.

dels coetanis, entre els quals no podia faltar un personatge com Sancho Panza. Aquesta fou la seva reacció quan, al port de Barcelona, la galera almirall va abaixar l'antena de sobte: «A este instante abatieron tienda y con grandísimo ruido dejaron caer la antena de alto abajo. Pensó Sancho que el cielo se desencajaba de sus quicios y venía a dar sobre su cabeza, y agobiándola, lleno de miedo, la puso entre las piernas».

Maniobrar aquestes antenes enormes, que podien portar veles de més de 300 m², no era senzill, certament. Als gravats i les fotografies antigues apareixen els homes de la tripulació trepant eixarrancats fins a la part superior de la pena, en equilibri inestable, mentre intenten tensar la vela. Fer passar l'antena d'un costat a l'altre de l'arbre per canviar l'amura de la vela, també

implicava una maniobra delicada i complexa que pocs mariners d'avui dia sabrien executar en condicions de vent fort i mar agitada. No és casualitat que al llarg de les costes mediterrànies hagin sorgit expressions a propòsit de la vela llatina que després s'han incorporat al llenguatge popular de diverses llengües, com «si no em coneixes, no em toquis».

Però també cal recordar que, al mateix temps, aquestes maniobres eren una activitat quotidiana que formava part de l'«art» dels nostres homes de mar des de sempre. L'orgull de conèixer-ne els secrets es transmetia de generació en generació.



▲ Així com a casa nostra hi ha un important moviment per a la recuperació de la vela llatina, a l'Adriàtic passa el mateix amb la vela al terç, un tipus de navegació que veu de la tradició marítima de la vela llatina i la de la navegació per rius i llacs de la Padània. Foto: Fons Giovanni Panella.

► L'auge per recuperar la vela llatina fa que, actualment, es disputin trobades en tota la costa mediterrània. Fins i tot, com es veu a la fotografia, es comencen a disputar algunes regates. Foto: Fons Giovanni Panella.

La vela al terç

La vela es denomina **al terç** perquè l'antena, que és més curta, sobresurt cap a la proa més enllà del pal en un terç de la longitud total. En la versió emprada a l'Adriàtic, la vela es lliga per la banda de baix a una verga independent de l'arbre. És probable que aquesta vela nasqués al final del segle XVIII a les Ilacunes que envolten Venècia, en unes zones que actuen com a «frontissa» entre la tradició marítima de la vela llatina i la de la navegació per rius i llacs de la Plana Padana, on s'utilitzava l'arcaica vela quadrada. Per tant,

podria ser una síntesi evolutiva entre aquesta darrera i la vela llatina, que es va desenvolupar per respondre a les necessitats de les embarcacions de fons pla, com el *trabaccolo* i el *bragozzo*, uns velers construïts de manera expressa per navegar al llarg de la costa italiana de l'Adriàtic, que és baixa i arenosa.

La vela al terç, que té una superfície més petita que la d'una llatina equivalent, té la funció de desplaçar el centre de la vela cap a la popa per tal de millorar la maniobrabilitat dels velers.

LA MEDITERRÀNIA, UNA MAR POC SEGURA

Si l'ús de la vela llatina es va perllongar durant molt de temps malgrat que requeria una tripulació ben entrenada i nombrosa, devia ser per algun motiu ben potent, que cal buscar en la poca seguretat que la navegació pels nostres mars oferia. A partir de la caiguda de Constantinoble, l'amenaça que les flotes dels turcs i dels barbarescos suposava per a les rutes i les costes de la Mediterrània, va crear un estat de guerra, sovint no declarada. Avui, la continuïtat i la virulència d'aquell fenomen ens susciten estranyesa, perquè tenim tendència a pensar en la pirateria com un fet episòdic. Però no era així; es tractava d'una activitat que podríem catalogar d'«estructural», ja que estava lligada al context polític i militar de l'època, i també a la supervivència econòmica de grans regions del nord d'Àfrica, per a les quals el segrest d'hostatges representava una de les principals fonts d'ingressos.

Així, la presència dels pirates, tant a mar oberta com a les costes, es considerava un mal endèmic que no era possible extirpar, que només es podia contenir per mitjà d'una vigilància contínua que disposés dels mitjans navals apropiats. Per tant, calia utilitzar velers que poguessin competir amb els dels assaltadors: la potència de foc de les armes a bord era menys important que la velocitat i la capacitat de resistir l'embat del vent, unes característiques que les veles llatines complien amb escreix. A més, disposar d'una tripulació nombrosa era útil per repel·lir l'abordatge dels pirates. El perill dels barbarescos, que amenaça-

ven sobretot les costes del sud d'Itàlia i d'Espanya, es va perllongar durant tot el segle XVIII i més enllà. Ens ho recorda un gran quadre del Galata Museo del Mare de Gènova, que il·lustra l'última victòria naval de la República de Gènova. La pintura ret homenatge al vaixell *San Francesco da Paola*, que el 1763 va lluitar contra una esquadra naval barbaresca composta per una fragata i cinc xabecs, que es dirigia a les Balears per saquejar-les. El vaixell genovès, gràcies a unes maniobres hàbils, va assaltar una nau enemiga rere l'altra fins a aconseguir deixar-les totes fora de combat. Les incursions barbaresques van continuar amenaçant les comunitats costaneres fins després de l'època napoleònica: l'octubre del 1815, 700 saltejadors van desembarcar a la petita illa de Sant'Antioco, al sud de Sardenya, i la van passar a foc i a espasa. Fins que els francesos no van conquerir Algèria, el 1830, la Mediterrània no es va deslliurar per sempre de la por d'aquestes incursions.

UN SÍMBOL QUE RENEIX

Després d'haver estat durant tant de temps el símbol de la navegació mediterrània, la sort de la vela llatina es va acabar en el transcurs del segle XX, quan va desaparèixer dels horitzons dels nostres mars i fins i tot va estar a punt d'esborrar-se dels nostres records. Quan el món dels velers de transport, del qual havien format part tantes veles llati-

En les últimes dècades, molts apassionats de la navegació han restaurat vaixells tradicionals.

nes, va arribar a la fi, només en va quedar una sensació de llunyania, perquè ens semblaven part d'una època que s'havia acabat per sempre. Només hi ha un mètode per superar aquesta impressió: provar una barca amb vela llatina en el seu element, fer-se a la mar un dia de vent intens, a ratxes, de tramuntana, o sentir com la vela es tensa per l'embat del vent i com es doblega

l'antena resistint amb eficàcia i naturalitat les ràfegues de vent més violentes i sobtades. No hi ha millor demostració de per què durant tant de temps va ser la preferida de mariners i pescadors de la «mar enmig de terres» que és la Mediterrània. En les últimes dècades, molts apassionats de la navegació han compartit aquestes sensacions i, en conseqüència, han restaurat vaixells tradicionals.

Avui, països com Itàlia, França, Espanya, Croàcia, Eslovènia i Suïssa comparteixen un moviment cultural que es tradueix en l'organització de regates, festivals i festes marítimes dedicades a revalorar la vela llatina. D'aquesta manera, s'ha estès la consciència que la vela llatina pot ser considerada un potent «símbol unificador» de la tradició marítima mediterrània. ■

Text ★ Giovanni Panella és, des de sempre, un apassionat de la mar i de les seves històries. En la seva faceta de periodista, s'ha especialitzat en cultura marítima, sobre la qual ha escrit diversos llibres.

La BATAJLA de LEPANT i Catalunya

FABRICACIÓ DE GALERES, EMBARCATS PARTICULARS I EXALTACIÓ RELIGIOSA

El 7 d'octubre del 1571 es va disputar a les aigües del golf de Lepant la batalla naval més important del segle, que va enfrontar la Santa Lliga (formada per la Monarquia Hispànica, Venècia i la Santa Seu) i l'imperi turc.

Per Víctor J. Jurado Riba



La participació catalana és un factor fonamental per entendre la batalla de Lepant, tant des del punt de vista de les armes, com de la fabricació de les galeres o la direcció de la Lliga.

L'estol cristià estava dirigit per Joan d'Àustria, fill il·legítim de Carles V amb Bàrbara Blomberg, i, per tant, germanastre de Felip II, des de la seva galera, *La Real*. Aquesta havia estat fabricada a Barcelona i decorada a Sevilla segons el projecte de Juan de Mal Lara. Aquesta era la fàbrica, de fet, de la majoria de la flota de galeres d'Espanya de la Monarquia. Una recreació d'aquesta nau és la que podem veure avui al Museu Marítim de Barcelona, feta pel quart centenari de la batalla, el 1971.

Però la presència de Catalunya a la batalla no només va ser per la fusta dels seus boscos i els vaixells fabricats a les Drassanes de Barcelona, sinó que va anar molt més enllà. Cal destacar, seguint per la part més alta de l'escalafó cristià, dos germans:

Lluís de Requesens i Juan de Zúñiga, fills de Juan de Zúñiga y Avellaneda i Estefania de Requesens. El primogènit va prendre el cognom, les possessions i l'escut del llinatge català. Tots dos van ser clau per al bon desenvolupament de la batalla des de ben abans de produir-se.

Lluís de Requesens tenia el càrrec d'ambaixador a Roma, i després va rebre el de lloctinent general de Mar, de manera que va deixar la tasca diplomàtica davant el Papa al seu germà. Aquest càrrec el va convertir en la mà dreta, conseller i tutor del capità general de Mar, Joan d'Àustria, un jove de poc més de vint anys quan va rebre aquesta posició el 1568, any en què s'aixequen els moriscos del regne de Granada. Això va donar inici a la guerra de Las Alpujarras, que no acabaria de manera oficial fins al 1571. Però mentre Lluís de Requesens duia a terme una tasca més directa, embarcat a les galeres de Sa Majestat, tant o més important era la tasca de Juan de Zúñiga negociant amb el Papa i els enviats venecians la formació

Un altre fet a la història naval del Mediterrani

La batalla de Lepant s'ha d'encabir dins una trajectòria de conflictes entre la Monarquia Hispànica i l'imperi otomà i els estats musulmans nord-africans, no vist com un element aïllat. El conflicte previ a aquesta batalla és la guerra de Las Alpujarras, on els moriscos es van rebel·lar la nit de Nadal del 1568 i van començar una guerra que va allargar-se durant dos anys

i escaig, en gran part, per la descoordinació cristiana i l'ajuda exterior rebuda pels revoltats. En aquest conflicte també es podria destacar la presència de catalans o valencians ben notables, molts dels quals els trobarem a la batalla d'aigües gregues: Lluís de Requesens, Miquel de Montcada, Alexandre Torrelles o el terç de bandolers d'Antic Sarriera.



▲ Recreació de la gran galera *La Real*, des d'on el jove Joan d'Àustria dirigí la batalla naval. Es va encarregar la construcció a Astilleros Cardona, per commemorar el quart centenari de la batalla, el 1971, i és una de les peces estrella de l'MMB. Foto: A. Ventosa/MMB.

de la Santa Lliga. Aquesta aliança, plena de recels i desconfiances, d'una gran fragilitat, fou un èxit diplomàtic enorme, comparable al que va significar la batalla de Lepant per la via militar.

La Real havia estat fabricada a Barcelona i decorada a Sevilla segons el projecte de Juan de Mal Lara.

Lluís de Requesens, comanador major de Castella de l'orde de Sant Jaume de l'Espasa (més coneguda pel nom en castellà: «orden de Santiago»), la nòmina de cognoms de nobles catalans és prou àmplia: Cardona, Santcliment, Torrelles, Queralt, Boixadors, Marimon, Calders o Guimerà. Un seguit de noms ben coneguts gràcies a una llista de les racions necessàries

GRANS NOMS CATALANS

La flota de galeres d'Espanya, i les tot just arribades de Nàpols, van sortir de Barcelona el 18 de juliol del 1571, després de passar unes setmanes embarcades davant el port mentre esperaven que arribés Joan d'Àustria des de la cort i es rebien les comandades per Álvaro de Bazán, que van arribar el 16 d'aquell mes. A les dues galeres de

a la galera, ja que era fonamental conèixer el nombre específic de tripulants que hi hauria per saber la despesa que calia fer i el nombre de vitualles que calia comprar a cada port.

Però no van ser pocs els conflictes entre els membres de les galeres i les institucions del Principat abans d'abandonar el port, sobretot per la detenció d'un calceter barceloní, Cristòfol Castanyer, la qual va arribar a provocar un xoc jurisdiccional entre l'administració catalana i els oficials de galeres. Castanyer va ser detingut per l'agutzil de la flota, però la Generalitat de Catalunya considerava que aquest fet anava en contra de les constitucions de Catalunya.

Finalment, havent sortit de Barcelona amb els prínceps de Bohèmia com a passatgers de luxe, la flota va arribar fins a Gènova, Nàpols i Messina, on s'aplegaria amb la resta d'aliats.

La flota de galeres d'Espanya i les tot just arribades de Nàpols van sortir de Barcelona el 18 de juliol del 1571.

Ja a Gènova, es va encomanar a Miquel de Montcada, fill dels Montcada de Vilamarxant, a València, al servei directe de Joan d'Àustria i que ja havia destacat molt pel paper que havia fet durant la repressió de la revolta morisca de Las Alpujarras, que anés fins a Venècia per comunicar als aliats la seva arribada a la costa italiana. Però no només això, sinó que havia de fer tasques gairebé d'espia: segons les seves instruccions, havia d'informar-se «con destreza y recato» del nombre de galeres, de soldats, de diners i dels ànims que tenien els venecians, sense dir res que pogués posar en perill l'aliança. No hi ha cap dubte, doncs, que la sospita era absoluta, i bilateral, cosa que encara fa que s'hagi de posar en més valor que tot plegat arribés a bon port.

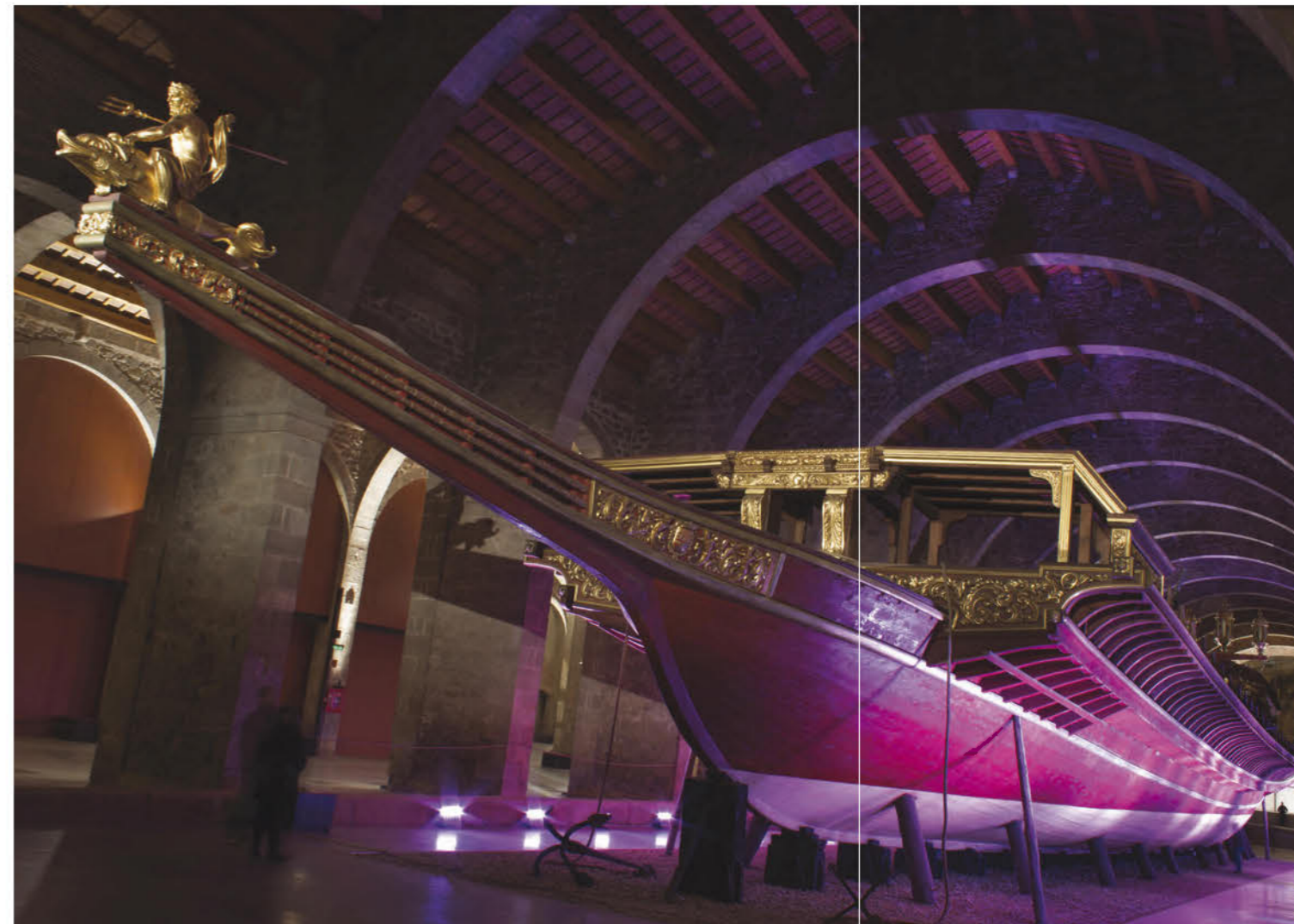
LLUÍS DE REQUESENS

Però, sense cap mena de dubte, si un català va ser fonamental per al bon desenvolupament de la jornada de Lepant, fou Lluís de Requesens. Ja des de la revolta de Las Alpujarras, que sufoca a la fase final tot dirigint l'exèrcit cristià que va entrar a la serralada granadina, el noble català havia estat la mà dreta de Joan d'Àustria. Això no agradava gens al fill de Carles V, que va intentar desempallegar-se de la seva ombra de totes les maneres possibles durant el conflicte a Andalusia. Però no ho va aconseguir. I és que, segons les instruccions addicionals als títols, Requesens havia de revisar tot el que fes el joveníssim germà del rei, donant sempre la seva aprovació per dur a terme qualsevol afer. Això el va convertir en un malson per al capità general, que se sentia ob-



▲ Retrat del noble català Lluís de Requesens, que tingué un paper clau en la batalla de Lepant. Fons: Museu del Prado.

▼ Plànol de l'ordre de la batalla. Fons: Arxius Estatals del Ministeri de Cultura.



▲ Les antigues Drassanes de Barcelona, actual seu del Museu Marítim de Barcelona, van construir bona part de les galeres d'Espanya. Entre elles, destacava La Real, de la qual actualment se n'exposa una espectacular rèplica al Museu. Foto: A. ventosa/MMB.

servat en tot moment. Fou en el transcurs d'aquest viatge de galeres previ a Lepant, en la convivència més propera, que la relació entre tots dos va esclatar per quelcom que a ulls actuals podria semblar una nimietat, però que era cabdal a l'època: Joan d'Àustria va decidir que no dinaria amb ell de manera ordinària.

Requesens havia de revisar tot el que fes el joveníssim germà del rei.

LA GRAN BATALLA NAVAL

El dia de la batalla, el 7 d'octubre del 1571, s'aplegaren poc més de 200 galeres per bàndol, amb més

de 30.000 soldats embarcats a cada estol, amb un nombre que ascendia a més de 80.000 si s'hi sumaven mariners i remers. Això fa que la batalla de Lepant sigui una de les més multitudinàries de l'Europa moderna. Les informacions encreuades van fer que les dues flotes es trobessin de bon matí en un enfrontament que s'allargaria des dels volts del migdia fins a la tarda.

Malgrat que és difícil valorar l'aportació real dels catalans a la batalla per ser accions puntuals que acostumen a desaparèixer de la documentació, sí que hi podem situar un bon grapat de fills del Principat que hi van tenir una activitat molt destacable. Comencem per Joan de Cardona, a qui s'havia encarregat anar a l'avantguarda per descobrir

un nou port i va haver de tornar a correuita per ocupar l'ala dreta que li era assignada. Allà es va viure el combat més intens, quan es van enfrontar a les galeres d'Uluj Alí, rei d'Alger, que dirigia les úniques que van escapar intactes de l'enfrontament. En una nau capitana de Sicília, per cert, també hi trobaríem Enric de Cardona, futur governador de Catalunya.

Ja durant l'enfrontament, Lluís de Requesens va estar ben a la vora de Joan d'Àustria. Va anar a reconèixer el flanc dret de la pròpia

La Capitana de Requesens en acció

En la relació de la batalla enviada al rei per Juan de Soto, secretari de Joan d'Àustria, es descriu el combat dut a terme per la galera de Requesens de la següent manera:

“Viniendo contra ellas la de los hijos del Bassa buscando a su padre, la capitana del Comendador mayor la invis-

tió y fue muy sangrienta la batalla por ser aquella galera de gente tan principal, en la del Comendador iba el hijo del Conde de Castellar y don Juan de Velasco, y muchos caballeros principales, assí castellanos como catalanes, con el capitán della Alexandro Torrellas, y fue rendida”

(AGS, EST, leg. 1134, doc. 83)

flota, després que ho fes el jove Capità general, tot animant-les pel combat imminent, i després es va mantenir ben a prop de l'estendard de la Lliga. Però per situar la majoria dels catalans cal descriure l'acció de la galera *Capitana* de Requesens, on estaven embarcats, i que sempre va estar ben a prop de *La Real*, al centre del combat. Va arribar a rendir la dels fills del Paixà, l'almirall de la flota que havia dirigit la conquesta de Xipre entre els anys 1570-71, quan aquest darrer ja havia mort i el venien a socórrer.

Els efectes sobre la població

Lluís Nicolau d'Olwer a *L'expansió de Catalunya en la Mediterrània oriental* ja afirmava que la batalla de Lepant és «el darrer fet naval on els catalans preponderen». Tot resseguint alguns dels noms dels catalans més il·lustres que hi participaren, afegeix que «posen ben alt, encara una vegada —i serà la darrera— el nom de Catalunya en les aigües d'aquell Golf de Corint que dos segles abans, en temps dels ducats d'Atenes i Neopàtria, era un llac català». Es refereix, doncs, a tot el seguit de gent notable filla del Principat que hi va participar i tota la tradició catalana tant sobre les galeres com a la Mediterrània.

Tanmateix, si entrem a analitzar les conseqüències reals sobre el conjunt de la població, la realitat és que foren més aviat minses. No es pot negar pas la importància de la batalla, però més enllà de la participació dels 80 oficials de Sant Feliu de Guíxols que destacava Ferran Soldevila, poc podem saber fora dels noms propis que apareixen a la documentació, tots ells nobles. A més, si algú fustigava les costes catalanes o balears eren els estats nord-africans vassalls de la Sublim Porta, i fou justament Uluj Ali, rei d'Alger i un dels almiralls més destacats del moment, qui comandava la banya esquerra otomana durant la batalla, formada per les galeres africanes, les quals fugiren gairebé intactes. Per tant, el perill no va desaparèixer. No es va evitar la caiguda de Xipre (objectiu inicial de la Santa Lliga) i, a més, en pocs mesos la flota otomana estava reconstruïda amb capacitat per presentar batalla. Fins i tot, el 1574 amb més naus que el 1571, i amb força per recuperar Tunis i la Goleta. Per tant, sense negar el valor simbòlic de la victòria cristiana i la injecció de moral que tothom va rebre, les repercussions d'aquesta lluita en aigües gregues per a la gent comuna a Catalunya foren molt petites més enllà de l'alegria de saber que la Creu havia derrotat la Mitja Lluna.

DESPRÉS DE LA BATALLA

Que l'activitat dels catalans fou notable ho podem veure en els diners que reberen després de la batalla, una ajuda particular perquè poguessin retornar a casa o seguir servint, i per agrair els esforços fets. Aquí trobaríem un bon grapat de catalans, amb cognoms que ja ens sonen de llistes anteriors: Guillem de Santcliment, Hernando Sanoguera (molt proper a Joan d'Àustria), Galceran de Fenollet, Ramon Joan de Calders, Dimes de Boixadors o Jaume de Mitjavila. De fet, l'únic dels nobles que va morir a la batalla va ser Bernat de Marimon, que s'estava obrint camí en el servei del germà del rei des de la guerra de Las Alpujarras. Acabada la batalla, el català de més renom de tots els presents a Lepant, Lluís de Requesens, va encarregar-se d'organitzar el repartiment del botí de la batalla, per, tot seguit, ser enviat a Milà per ocupar el càrrec de governador d'aquella plaça estratègica. Camí de la capital de la Llombardia, però, va estar-se unes setmanes a Roma per negociar, juntament amb el seu germà, les accions que duria a terme la Santa Lliga l'any 1572.

Les notícies de la batalla van arribar a la Península a finals del mes d'octubre, fet que va recórrer totes les ciutats. La majoria dels autors que l'han estudiada han volgut destacar la contribució catalana per la gran quantitat de records i trofeus que es van repartir per les ciutats del Principat.



▲ Xilografia amb la representació de la Verge del Carme, amb Joan d'Àustria i Miquel de Montcada. Als seus peus, l'almirall turc Ali Paixà decapitat. Fons: Arxius Estats del Ministeri de Cultura.



▲ Reproducció del plafó que es conserva a la Capella de Nostra Senyora del Roser de Valls del s. XVII. Fons: MMB.

GRANS CELEBRACIONS EN TERRES CATALANES

Potser el més conegut de tots és el Sant Crist de Lepant, conservat avui encara a la Catedral de Barcelona, amb una curiosa forma inclinada que diu la llegenda que fou feta per esquivar una bala de canó que es dirigia cap a ell. Però no només això, sinó que s'han de destacar els fanals de les naus, el pavelló d'Alí Paixà, la recreació de la batalla a les rajoles de la capella del Roser a Valls i molts més petits trofeus que s'uniren a una tradició de celebració que va recórrer Europa en un moment on la divisió era enorme després de l'èxit de la Reforma luterana. Arribada la notícia de la victòria, Catalunya no va restar aliena a l'onada de celebracions que van tenir lloc, amb representacions de cultura popular, balls, misses, etc. La Generalitat es va decorar com es feia els dies de Sant Jordi i se celebrà un *Te deum*. Però si una cosa ha arribat fins als nostres dies amb una gran força són els poemes. Dionís Pont destacava l'aportació balear i catalana en unes poques línies conservades i Ercilla, a l'*Araucana*, parlava de Requesens. Però el més destacat de tots ells és el «Lepant» de Joan Pujol, estudiat en profunditat recentment per Pep Valsalobre i Enric Miralles.

Totes aquestes celebracions van venir després d'una victòria que va tenir una continuïtat mínima, però que va canviar una tendència secular del Mediterrani. Perquè, tot i veure la seva flota destruïda i els millors mariners i soldats morts o captius, l'imperi otomà va tornar a tenir un bon nombre de galeres l'any següent. La campanya del 1572 va ser un fracàs per a la Santa Lliga i, durant el 1573, Venècia va acabar signant la pau

Arribada la notícia de la victòria, Catalunya no va restar aliena a l'onada de celebracions que es van fer.

amb la Sublim Porta de manera unilateral i així va donar per trencada l'aliança cristiana. Lepant, però, sí que va significar un canvi en una tendència: des de la batalla de Préveza (1538), tots els enfrontaments directes s'havien decantat de la part musulmana, tots fins a Lepant, que trencava així el mite de la invencibilitat turca. Però

tot i que ja no es tornarien a produir grans atacs otomans sobre posicions del Mediterrani occidental, com a Malta el 1565, el perill sobre les costes catalanes, valencianes o balears seguiria present, tot i que amb menys intensitat. Aleshores, els atacs provenien de les posicions nord-africanes, regió que va romandre intacta o bé per ofensives posteriors que no s'arribarien a fer tot i tenir-ne la intenció, com a Alger; o bé perquè alguns indrets es van tornar a perdre poc després d'ésser conquerits per Joan d'Àustria, com Tunis; o bé perquè s'hi produïren derrotes cristianes contundents, com la derrota portuguesa de Kasr al-Kabir, el 1578. Per tant, Catalunya va ser un element important per entendre la que va ser la gran victòria cristiana del moment, un veritable símbol, però d'un abast limitat per les accions posteriors i la delicada política internacional. ■

Text ★ Víctor J. Jurado Riba és escriptor i investigador predoctoral a la Universitat de Barcelona, a l'Àrea d'Història Moderna. Twitter: @JurRiba_Victor

La restauració d'un llibre del fons del Gremi de Bastaixos

“EL GREMIO DE FAQUINES, MACIPS DE RIBERA DE LA PRESENTE CIUDAD CONTRA LOS PROHOMBRES Y GREMIO DE ARRIEROS DE MAR DE LA MISMA”

Entre els fons històrics que custodia el Museu Marítim de Barcelona, hi trobem el fons del Gremi de Bastaixos, Macips de Ribera i carreters de Mar de Barcelona, un fons que desperta l'interès dels historiadors i que no deixa mai de sorprendre.

Per **Cristina Latorre Madriles**



▲ Reproducció de baix relleu situat a la porta de la basílica de Santa Maria del Mar de Barcelona, on veiem un parell de bastaixos que transporten una bota.

El Gremi de Bastaixos de Barcelona, creat a finals del segle XIII, era l'organisme que agrupava els professionals dedicats al transport de mercaderies que arribaven per via marítima, des del moll fins a les portes de la muralla de la ciutat al port de Barcelona. La funció bàsica que tenien era vetllar pels interessos dels agremiats, i per això establia normes que els garantien feina independentment de l'edat o les condicions físiques, regulava el tipus de mercaderies que podien transportar, les taxes que calia cobrar, etc.

Els primers a exercir aquesta professió van ser esclaus, i d'aquí prové la denominació de *macip de ribera*. També eren coneguts com a *faquins* o *camàlics*.

El fons del Gremi de Bastaixos està format per documentació generada i rebuda per aquest organisme col·legiat, com també pels seus membres, en l'exercici de les funcions que li eren pròpies. El fons està classificat en documents constitutius, òrgans de govern, afers jurídics i defensa de la professió, activitat professional, tramitació de la documentació administrativa, serveis als associats, recursos econòmics i financers, patrimoni, comunicació i relacions externes.

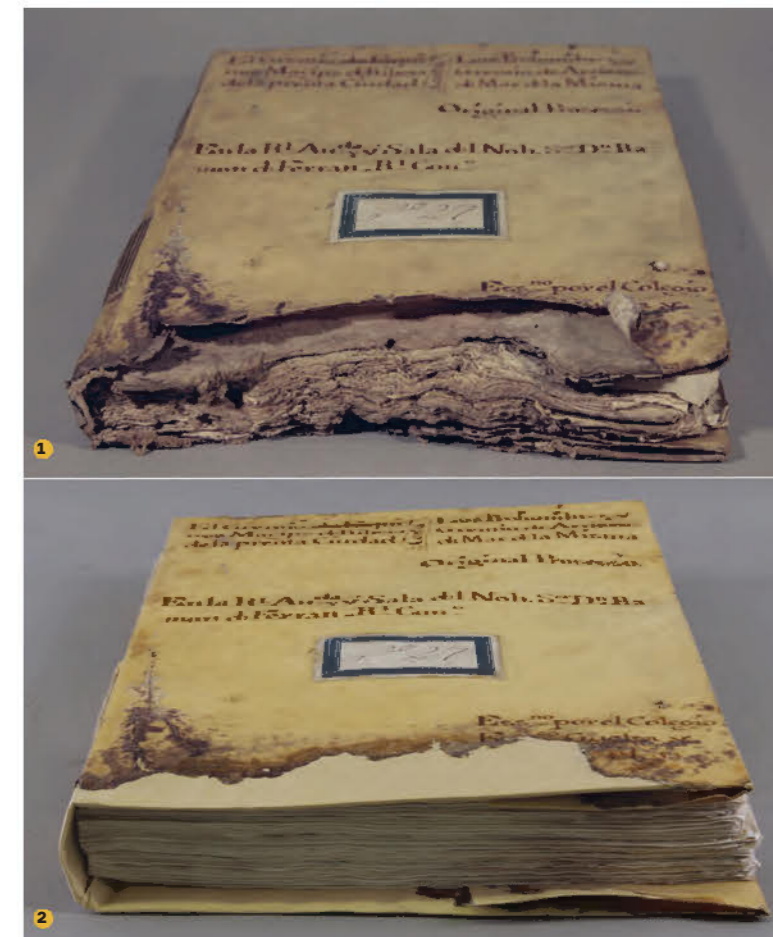
Els documents en suport pergami són essencialment del segle XVI i destaca la documentació relacionada amb els plets i els litigis que el gremi va mantenir i els que fan referència a la comptabilitat. En l'àmbit cronològic, el període més ben reflectit és el comprès entre els anys 1770 i 1840.

El llibre que avui destaquem, datat entre els anys 1770 i 1776, recull la informació sobre com el Gremi de Traginers de Mar pledeja en contra del Gremi de Bastaixos per raó de l'embargament d'uns carretons, cera, garrofes i carn d'escarxada. El Gremi de Bastaixos declara que ha efectuat l'embargament perquè el transport d'aquestes mercaderies vulnerava les noves ordenances.

Efectivament, en el document es constata que la Reial Audiència condemna el Gremi de Traginers de Mar a pagar les costes del judici, que es resol a favor del Gremi de Bastaixos.

DESCRIPCIÓ DE LA PEÇA

Es tracta d'un llibre amb enquadernació feta en pergami, de tapes amb ànima de paperot i amb un reforç interior de cartró prim al llom. A la coberta apareix el títol manuscrit següent: *El Gremio de Faquines, Macips de Ribera de la presente ciudad contra los prohombres y Gremio de Arrieros de Mar de la misma / Original Proesso. En la R^a Au^{ta} y Sala del Nob. Sr^e Dⁿ Ra-mon de Ferran_R^l_Con^o / Ess^{no} por el Colegio Fr^{co} Gualsa y...*



Aspecte del llibre del fons del Gremi de Bastaixos abans de la intervenció 1, i després de tot el procés de restauració 2 dut a

terme a l'MMB. Es pot apreciar de forma clara com tota l'operació ha acomplert perfectament l'objectiu de restauració i conservació.

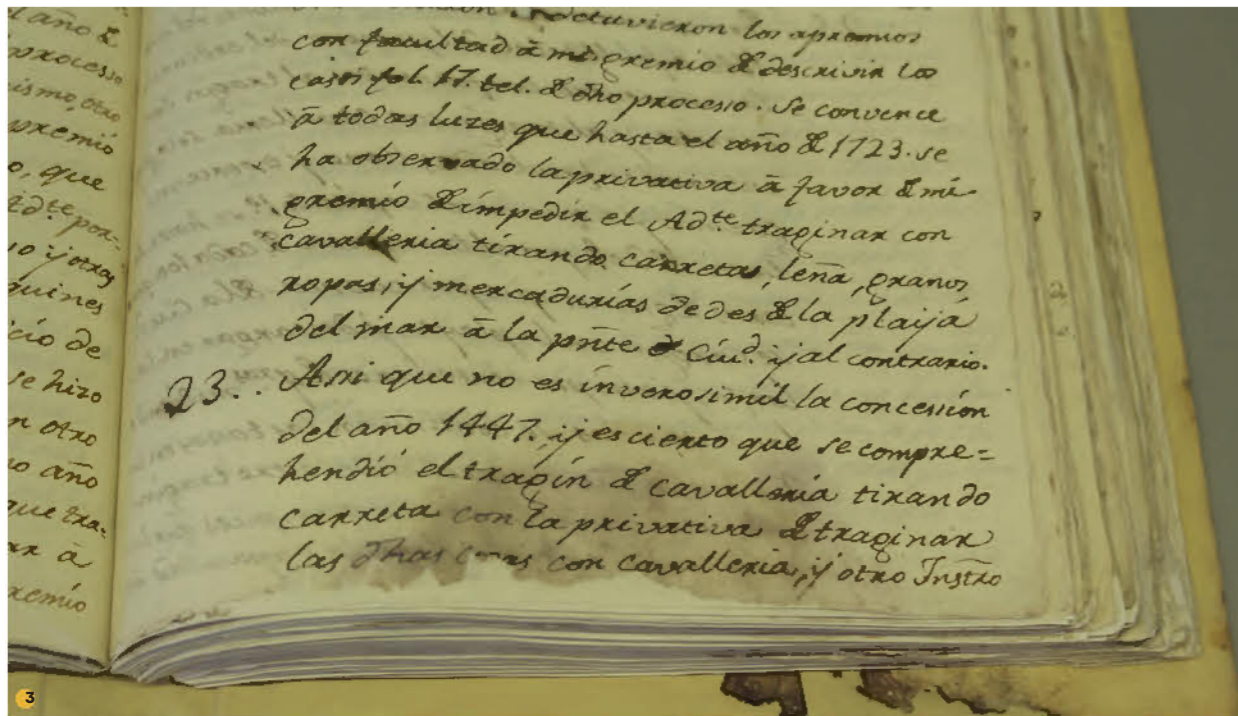
Està compost d'un bloc de paper construït amb 18 quadernets (un d'ells format per nou quadernets més), en diferent nombre de bifolis, amb un total de 158 pàgines. El paper és de fabricació manual, de pasta de drap, verjurat i en alguns fulls hi ha filigranes. Els quaderns del bloc estan cosits entre si i cosits a la coberta, que té guardes de paper verjurat. Les tintes són manuscrites de tonalitats negres, marrons i sèpia.

Pel que fa a l'estat de conservació, l'enquadernació mostra brutícia generalitzada, sobretot a les cobertes, on està més acumulada. El pergami està endurit i deshidratat, el recosit està trencat en diversos punts, i se n'han després alguns fulls.

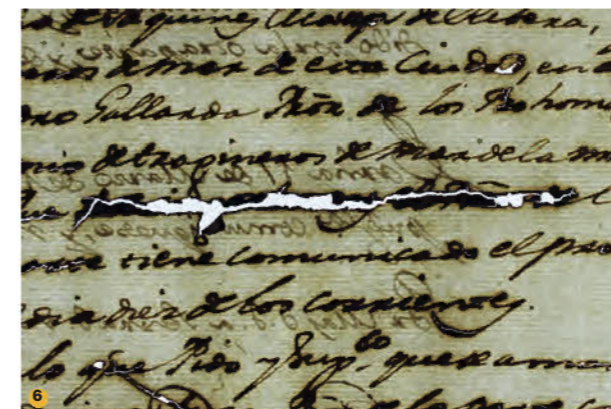
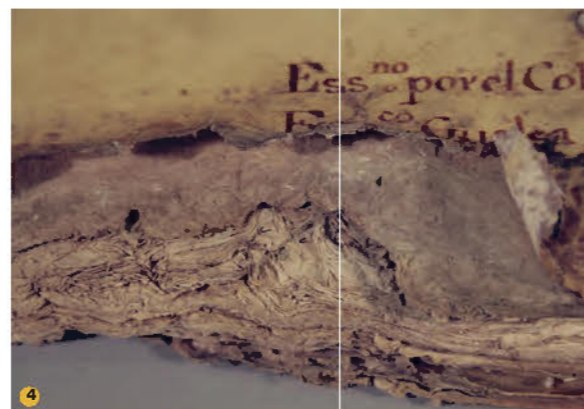
Destaca la important pèrdua de materials a la part inferior del llibre, amb presència de taques de fongs

EL LLIBRE

data entre els anys 1770 i 1776 i recull la informació sobre un pleit entre el Gremi de Bastaixos i el Gremi de Traginers de Mar.



- 3 Reintegració del paper a la zona inferior dels fulls.
- 4 Detall de l'estat de degradació de la part inferior del llibre.
- 5 Procés de laminació.
- 6 Detall de la degradació per les tintes ferrogàliques.
- 7 Tractament de filats.



i d'humitat que afecten la coberta (pergamí i cartró interior) i el cos del llibre, i provoquen un important debilitament a les zones perimetrals de les llacunes. També hi ha pèrdues de paper en forma de galeries per l'acció dels insectes.

Al cos del llibre, el paper està lleugerament esgrogueït, amb brutícia acumulada als marges dels fulls. També hi ha taques d'origens diversos i de tinta. Els fulls tenen arrugues i cargolaments, més acusats a la part inferior, i plec i estrips en zones perimetrals.

Als fulls on hi ha més acumulació de tinta, el paper presenta fissures i trenaments, amb alguna perforació, motiu que provoca pèrdues de grafia i de paper. Es pot observar esvaïment de les tintes en algun punt i també traspàs en alguns fulls.

EL PROCÉS DE RESTAURACIÓ

Per tal de definir una proposta de restauració, cal fer uns estudis analítics previs per conèixer millor els materials de què està feta l'obra i en quin estat es troba. Per això, es fan proves de solubilitat de les tintes, cosa que dona com a resposta que són insolubles a l'aigua, de manera que s'hi podran aplicar tractaments aquosos sense córrer cap risc.

També es fa una prova per determinar si es tracta de tintes ferrogàliques, utilitzant un mètode no destructiu amb tires reactives. El resultat de la prova determina

que sí que ho són, de manera que es pot aplicar un tractament d'estabilització. Aquestes tintes presenten un factor d'alteració relacionat amb la composició en què els tanins i les sals de ferro reaccionen, i produeixen la degradació de la cel·lulosa del suport.

També es mesura el pH del paper amb tires reactives. Els papers àcids (per sota de pH7) tendeixen a envellir més ràpidament. En aquest cas, els fulls són lleugerament àcids, entorn d'un 6-6,5 de pH, per la qual cosa caldrà desacidificar-los afegint-hi una reserva alcalina, que n'allargarà la permanència.

Tot seguit es comprova que el llibre ja està foliat, cosa que permet desmuntar el llibre i separar l'enquadrernació del cos. Seguidament se separen els quadernets i es fa un esquema de l'estructura.

Es comença amb una primera neteja en sec del pergamí amb goma d'esborrar en pols. Es desinfecta i es neteja la superfície de la coberta amb hisops impregnats amb aigua i etanol, i s'hidrata a la cambra d'humectació. L'assecat es produeix gradualment, entre assecants i sota pes, per eliminar deformacions.

DESTACA
la important pèrdua de materials a la part inferior del llibre.

Posteriorment es fa una reintegració manual de les pèrdues de pergamí amb paper japonès de dues capes, i s'adhereix amb cola mixta.

Als fulls es fa una neteja en sec amb paletines de pèl suau, amb esponja de fum i, puntualment, amb goma d'esborrar en pastilla. Això últim únicament es fa als marges dels fulls, sense tocar la zona amb grafia ni el marge inferior dels fulls, per la fragilitat que mostra. També s'eliminen a punta de bisturí algunes restes més incrustades.

El següent pas és humidificar gradualment els fulls per evitar tensions entre les zones que tenen tinta i les que no en tenen. Seguidament es fa una desinfecció per polvorització amb aigua i alcohol, i posteriorment una neteja humida per immersió en aigua per eliminar part dels productes degradants.

Per tal d'estabilitzar la tinta ferrogàlica, es fa una immersió en el fitat i un bany d'esbandit. Es desacidifiquen els fulls amb un bany de carbonat càlcic en aigua mineral, de manera que el pH se situa entre 7,5 i 8. Després es reapresten amb gelatina i es laminen alhora,

aplicant-hi un suport de reforç amb paper japonès, de gramatge molt baix i amb la fibra molt llarga, fet que permet aportar més resistència als fulls però sense que es perdi lectura de la grafia. En alguns casos, la laminació ha estat parcial i ha cobert només els espais

on el paper havia quedat afeblit o perforat per l'acció de les tintes, o més fràgils per l'acció dels fongs. S'aplanen entre assecants i sota pes per eliminar-ne arrugues i plec. Es consoliden els estrips i es reintegren manualment les pèrdues de suport amb paper japonès adherit amb cola metilcel·lulòsica.

El següent pas és substituir els cartrons interiors de l'enquadrernació amb cartrons de conservació d'un gramatge similar.

Finalment es munten les cobertes de pergamí i es cus el llibre i, ja restaurat, s'emmagatzema en una caixa de conservació. ■

EL PAPER JAPONÈS
Aquest material permet aportar més resistència als fulls sense perdre la lectura de la grafia.

Text ★Cristina Latorre Madriles és conservadora i restauradora per la UB des de l'any 1996. És tècnica en conservació preventiva i restauració del Museu Marítim de Barcelona des de l'any 2000.
Fotografies ★Cristina Latorre/MMB.

ENTREVISTA

Albert Bargués

NAVEGANT OCEÀNIC

Per Jordi Garriga



▲ Parlant amb Albert Bargués descobrim una persona accessible i senzilla que assumeix amb passió qualsevol nou repte vital.

“El que compta no és què faig, sinó com ho faig i amb qui”

La presentació més fàcil quan parlem d'Albert Bargués és referir-nos-hi com a navegant oceànic. Perquè, efectivament, el nostre protagonista és un autèntic llop de mar, un navegant visionari, regatista de creuer, amb importants fites en el seu currículum de mar. Però Albert Bargués és molt més que això. És una ànima aventurera i inconformista a qui tant li agrada enfrontar-se a grans gestes mar endins com desafiar nous horitzons trepitjant terra ferma. En tot cas, és una persona que mira poc enrere i que prefereix atalaiar el futur procurant aprofitar l'experiència acumulada per caminar sempre endavant.

Albert Bargués és un gran navegant, sí, però xerrant amb ell també descobrim una personalitat inquieta i emprenedora, apassionada de la vida i polièdrica quant a interessos i objectius. De travessar els oceans a explotar la seva creativitat com a forner de pa ecològic, passant per escriure teatre o fer de mentor o conferenciant, per a ell tot és igual d'important, sempre que, això sí, s'hi esmerci tot el talent, la creativitat i la capacitat per fer les coses tan bé com es pugui.

Home afable, reflexiu i de conversa agradable i pròxima, és una mena d'ànima renaixentista. Natura, esport,

pensament, escriptura, aventura... aigua, terra, aire, foc..., tot és una mateixa cosa en Albert Bargués. I és que com ell mateix ens diu, la seva vida és «un passeig per camins

◀ Albert Bargués és un dels grans navegants oceànics de casa nostra. Acumula més de 200.000 milles marines de navegació, una xifra a l'abast de molt pocs.

poc transitats. M'agraden els camins que tenen una dosi d'incertesa més elevada i que m'exigeixen innovació, creativitat, confiança i paciència».

Certament, però, de tots aquests camins transitats, a nosaltres ens interessen sobretot aquells que el van convertir en un pioner de la mar. Perquè si per a la majoria és conegut per haver estat un dels impulsors i primers participants de la Barcelona World Race del 2007-08, la realitat és que el seu currículum marítim va molt més enllà.

Nascut a Barcelona el 1960, el 1985, amb només vint-i-cinc anys, participava en la Volta al Món Whitbread a bord del mític *Fortuna Lights* i, dos anys després, feia la seva primera travessia de l'Atlàntic en solitari. També ha disputat la Volta a Europa (1993), ha fet dues Minitransats (1987 i 1999) i la Transat Jacques Vabre (1997), a més de diverses col·laboracions, com a tècnic, en diferents projectes transoceànics. Aquesta impressionant trajectòria l'ha fet mereixedor dels premis al Millor Esportista Nàutic Català i el Memorial Joan Antoni Moragues, el 1987, i el premi al Millor Navegant Espanyol, el 1999.

Aquest és l'Albert Bargués que hem conegut i amb qui parlem una bona estona escortats per les majestoses parets de pedra del Museu Marítim de Barcelona.

Comencem pel principi. D'on li ve l'afició pel mar? Ve de família marinera com tants altres grans navegants? Soc fill d'un escafandrista, que era metge otorrino i pioner amb la càmera hiperbàrica a casa nostra, cap allà als anys seixanta. Ell em va apropar al món marítim, però no era



▲ Albert Bargués sempre està disposat a assumir noves aventures i nous horitzons. La mar ha estat una de les grans protagonistes de la seva vida, però no l'única.

navegant, ni de bon tros. A mi, les ganes per navegar em van venir per la lectura del llibre *iEh, Petrel!* de Julio Villar. Es tracta d'un llibre de navegació en solitari que vaig llegir quan tenia disset anys. És un llibre preciós que em va portar a pensar: «Jo vull fer això». Des d'aquell moment, em vaig enfocar a poder-ho fer, i déu-n'hi-do fins on vaig arribar. Jo soc dels que puc dir que la navegació no em ve de família, perquè, a més, l'escafandrisme, tot i que en vaig fer, tampoc no l'he practicat gaire.

Si no estic equivocat té el títol de pilot de la marina mercant. S'ha dedicat mai a la marina mercant?

No, mai. Com li deia, jo no vinc de família de mariners, així que, quan em vaig preguntar què podia fer per apropar-me als vaixells per seguir el meu somni, vaig pensar que el millor era treure'm el títol a la marina mercant, que aleshores s'estudiava a la plaça Palau. És aquí on vaig conèixer gent i vaig començar a navegar a vela. Les pràctiques les vaig fer l'any 1984 i el títol és el que em va permetre, també, l'any 2016, anar de primer oficial amb l'organització Open Arms.

O sigui que també ha tingut temps per posar la seva experiència al servei de tasques humanitàries?

La meva tasca no s'ha de magnificar, ni molt menys. Jo hi vaig anar com a professional. Vaig fer una feina i punt. De fet, soc molt crític amb segons quins conceptes d'ajuda.

“Estar sol, lluny de terra i sense comunicacions, és una experiència única.”

Amb només vint-i-cinc anys ja va formar part de la tripulació del *Fortuna Lights* per fer la seva primera volta al món. Amb vint-i-set va fer la primera travessia de l'Atlàntic en solitari. L'aventura de la *Barcelona World Race*... Què li ve al cap quan pensa en el seu currículum com a navegant?

Soc un afortunat que he pogut viure grans experiències i aventures. Recordo que quan vaig acabar la *Whitbread*, la que coneixem com la *Volvo*, ja vaig tenir clar que el que realment volia fer era navegació en solitari. Per això em vaig preparar i vaig afrontar, només un any més tard, la *Minitransat*, per tenir l'oportunitat de creuar l'Atlàntic en solitari. Després, la *Barcelona World Race* va ser com una benedicció. Moltes coses, sí. El mar ha estat molt important.

A banda del viatge físic en si, això de navegar en solitari ha de ser tot un viatge a l'interior d'un mateix...?

Jo crec que això depèn de cadascú. Hi ha persones a qui una experiència d'aquesta mena els remou l'interior i n'hi ha que no. Qualsevol activitat depèn de qui l'exerceix. Però és cert que estar sol, lluny de terra i sense comunicacions és una experiència única.

Des de fora, és fàcil pensar que els mariners que naveguen en solitari han d'estar fets d'una pasta especial. És així?

Doncs no ho sé, però en tot cas jo vull fugir d'aquesta imatge. La qüestió és tenir certes habilitats personals.

El decàleg

- 1. Un mar?**
El Mediterrani.
- 2. Una platja?**
Sa Tuna, tot i que s'ha desvirtuat molt.
- 3. Un animal marí?**
La balena.
- 4. Un esport marítim?**
Navegar a vela.
- 5. Un llibre per endur-se a una cala solitària?**
Una llibreta en blanc i un llapis.
- 6. I un disc?**
Qualsevol de Leonard Cohen.
- 7. Quin és el seu primer record del mar?**
Amb intensitat, les anades amb el meu
- 8. Pensi en el mar i digui'm algun matís per descriure'n el blau.**
Etern.
- 9. Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...**
Això em fa pensar en el 23-F. Jo tenia vint-i-un anys i el meu germà estava al PSUC. Vaig pensar: «Si cal, tenim un vaixell i podem anar cap al sud de França».
- 10. Acabi la frase: Si no existís el mar...**
Hi hauria la muntanya.



▲ Tot i no procedir de família de navegants, de ben jove Bargués ja va saber que navegar era el seu somni.

En això, és evident que hi ha habilitats que et poden ajudar, com acceptar la realitat tal com arriba, una certa intuïció, o la gestió emocional. Més enllà, és clar, de les habilitats per navegar.

Tampoc no deu ser fàcil navegar amb una tripulació de només dues persones, com a la *Barcelona World Race*. Què és més difícil de gestionar: estar sol o conviure molt de temps amb una única persona en un espai físic petit?

Tant en la navegació com en la vida, tenir algú al costat sempre és bo. Fins i tot si no t'hi entens, tenir algú a prop t'ajuda. Sobretot en les situacions difícils. Encara que sigui per poder-te enfadar amb algú (riu).

Acumula més de 200.000 milles marines de navegació. Quines recorda de manera singular?

Miri, jo no tinc la sensació d'haver fet res extraordinari. Tinc una gran tendència a passar pàgina ràpid i no m'agrada adormir-me gaire pensant en el que he fet. Hi ha moments, és clar, però no només durant la navegació. També abans i després. Jo sempre em centro en els projectes de principi a fi. Mai no he fet només algunes etapes de determinats projectes que m'han ofert. No soc un mercenari. Necessito sentir el que faig, sentir-m'ho meu. L'essència de les coses es veu amb perspectiva. Si la nit és meravellosa és perquè existeix el dia, o sigui que l'anàlisi dels bons moments

“Durant una època la vela ho era pràcticament tot, per a mi. Però jo sé que la meva gent ho ha patit.”

o dels moments dolents no m'agrada gaire. He tingut pors, he tingut alegries, he viscut moments d'enorme intensitat, però també de gran atonia... Al capdavall, tot forma part de l'experiència global.

Què creu que li ha aportat a la seva vida la vela transoceànica?

Ha estat molt important. Jo duc la mar a dins. Durant una època important de la meua vida la vela ho era pràcticament tot, per a mi. Però jo sé que la meua gent ho ha patit. Jo vaig estar casat i tinc dos fills, però no naveguen. La navegació, a casa, ha significat grans sacrificis. De fet, si ho penso, jo en realitat vaig estar casat amb la volta al món.

Això deu ser dur...

Ja li he dit que no soc de mirar enrere. No em penedeixo del que he fet. Tot té un sentit en la vida.

Tornem a alta mar. Allà, què és més important? Un bon vaixell, una bona tècnica, intuïció...

Si vas amb tripulació, la tripulació és el més important. Si navegues en solitari, que l'embarcació sigui segura.

Disculpi que continuï insistint en moments concrets. De la seva etapa de competicions, quina ha estat la regata que li duu més bons records?

La *Barcelona World Race* va ser particularment especial, però no per la competició en si. En realitat, jo soc

L'home de la Barcelona World Race

Parlar d'Albert Bargués és parlar de la Barcelona World Race. Va ser ideada per Bargués i dos companys més. Però és que, a més d'idear-la, va participar en la seva primera edició, la del 2007-2008, fent tripulació amb la francesa Servanne Escoffier, amb el vaixell *Educació sense Fronteres*. Així ho recorda: «Per a mi la Barcelona World Race va ser com assolir la pau. Era un desig immens que tenia de feia molt de temps. El concepte de la regata el vam fer entre tres amics: jo mateix, el també regatista Toni Guiu i un

altre company. Vam presentar el projecte a l'Ajuntament entre els anys 2002 i 2003. Aleshores no es va fer, però finalment el 2007 sí que es va tirar endavant, a través de l'FNOB. En aquell moment jo vivia a la Bretanya francesa, com a membre d'un equip important de regates, i quan em van comunicar que es faria la "nostra" regata i la possibilitat de participar-hi, va ser un regal. Participar en una regata que havíem parit nosaltres, sortir de casa i tornar a casa... Era com una loteria, un somni fet realitat».



▲ Albert Bargués navegant pels mars del sud durant la primera Barcelona World Race. Foto: Servanne Escoffier.

competidor en la mesura que m'agrada anar més lluny i autoimposar-me reptes. Però no m'agrada la competició pel fet d'anar en contra dels altres. En la navegació oceànica, els reptes te'ls marques tu mateix. Si li dic la veritat, no recordo les posicions que he fet en cap regata en què he participat.

Precisament, vostè ha deixat escrita alguna cosa força sorprenent tenint en compte el seu currículum com a navegant, com ara que «donar la volta al món sense parar en cap port és, al meu parer, una manera poc intel·ligent i poc sociable de viatjar. Què hi ha, doncs, més enriquidor en qualsevol viatge que les arribades a nous llocs carregats de nous descobriments i inoblidables trobades?». Expliqui-m'ho...

És que fer una travessia, al final, respon a assolir un repte, i ja està. El que és cabdal és com ho digereixes, tot això. Això és el que ens fa diferents a totes les persones. En tot cas, no hem de perdre de vista que l'ésser humà és un ésser social. El més important de les experiències extremes no són les experiències en si, sinó què n'aprens.

Això és el que buscava amb el projecte *Sterna*, amb el qual va organitzar expedicions «turístiques» en latituds extremes?

Aquest va ser un projecte meravellós. És una llàstima que no hagi pogut tenir continuïtat. El vaig iniciar tan bon punt vaig deixar la vela oceànica de competició i la idea era compartir experiències amb aquells que s'enrolaven a l'expedició. Era una altra manera de viure la vela i la natura, una mena d'expedicions o d'experiències turístiques prèmium i extremes a bord del veler *Sterna*. Buscàvem poder compartir la natura en la seva màxima expressió amb els tripulants, per-

“El més important de les experiències extremes no són les experiències en si, sinó què n'aprens.”

què la nau ens permetia arribar a latituds extremes de la Terra on només s'hi arriba per mar. Vam anar a alguns dels indrets del món amb menys petjada humana. Per a nosaltres, els nostres clients eren companys d'expedició, persones en general apassionades i a qui els agradava l'esport, la natura i l'aventura, i a qui els motivava el repte de viure el viatge d'una expedició exclusiva i genuïna.

A la recerca de l'autenticitat, doncs?

Bé, no ho sé. Això de l'autenticitat no deixa de ser un judici. Si de cas, era una cerca de la natura menys alterada. Alhora, també s'experimentava la vivència de situacions extremes i com, davant d'aquestes, canvia l'escala de valors d'un mateix. Hi ha situacions que et fan reconèixer la nostra petitesa davant la natura, amb la qual hem d'estar permanentment agraïts.

I com és que aquest projecte no ha tingut continuïtat?

El vaixell es va trencar i va resultar impossible escometre'n la reparació des del punt de vista financer. Però jo continuo creient que és un bon negoci. Una llàstima, perquè jo sé que aquells que hi van participar s'han quedat amb alguna cosa extraordinària a dins. Amb molts dels clients encara hi tinc contacte, i molts d'ells a la foto de perfil hi tenen algun moment de l'expedició, tot i que d'això ja fa cinc anys o més. Això vol dir que s'han emocionat, i per a mi és el més important. Encara recordo la imatge d'un pare i una filla a la proa del vaixell, anant a tota vela, amb les onades xocant-los a la cara. Jo sé que, com a pare i filla, allà van viure un moment diferent. Allà va germinar

L'atractiu de cap Nord

Si una cosa es pot afirmar de la vida d'Albert Bargués és que és com una llarga aventura on el fil de continuïtat rau en la permanent cerca de noves experiències i objectius. Aventures que han descrit camins diferents tant per terra com per mar. De vegades, però, hi ha punts on aquests camins conflueixen,

i aquest el cas de cap Nord. Perquè fins allà va anar-hi de ben jove en bicicleta, amb un company, tot just acabats els estudis a la marina mercant. «En aquells temps –explica Bargués–, cap Nord era per a nosaltres com un indret màgic, mític, amb un atractiu especial. Un objectiu que gairebé podia semblar una bogeria».

El que aleshores no sabia Albert Bargués és que anys més tard, a bord de l'*Sterna*, hi tornaria, però aquest cop per mar. «Anar-hi va ser com tancar un cicle, però aquest cop per mar. Va ser molt especial tornar a cap Nord, la punta de terra més al nord del continent europeu».



▲ Albert Bargués navegant amb el veler *Sterna*, en una situació de forts vents entre els gels del nord. Foto: Fons Albert Bargués.

alguna cosa que segur que encara guarden. I aquestes són les coses importants de la vida.

És evident que la natura és cabdal en la seva experiència vital. Com veu tot el que té a veure amb el canvi climàtic i la pressió de l'home?

Nosaltres som molt petits davant de la natura, però l'estem fent malbé, sí. Però jo vull creure en l'ésser humà i tinc confiança que sabrem posar eines perquè els canvis no siguin catastròfics. La natura sempre sobreviu, una altra cosa és que nosaltres sapiguem sobreviure als canvis de la natura. Sigui com sigui, és clar que hem de canviar el model.

Vostè també s'ha dedicat a formar futurs navegants oceànics. Què els diu als seus «alumnes»?

Haviem fet sortides amb l'Anna Corbella, però no preteníem transmetre tècnica, sinó més aviat una cosa potser una mica més difícil, que és el «saber estar». Per això, fèiem sortides de 48 hores seguides de navegació amb navegants madurs, per poder traspassar part de la nostra experiència. Per a mi, compartir és una bona manera de donar sentit al que faig.

“Faig el que em demana el cos. Després de tant de mar, ara estic com més connectat amb la terra.”

Vostè mateix es defineix com una persona polifacètica. Constructor de velers, conferenciant, coach, escriptor... A què es dedica avui Albert Bargués?

Jo faig el que em demana el cos. He fet i faig tot això que comenta. Ara mateix estic amb la meua parella tirant endavant un projecte d'explotació rural a la

Garrotxa, basat en la senzillesa i el cultiu propi. Després de tant de mar, ara estic com més connectat amb la terra. També m'he format en diverses escoles i he après i treballat de flequer durant quasi 3 anys. I vaig col·laborar en el guió d'una obra de teatre sobre fracassar i tornar-se a aixecar... També vull escriure una novel·la; mai no és tard. No m'agrada quedar-me estancat.

La vida dona massa coses per quedar-se només amb una. Però és veritat que al món els reconeixements són per a les persones que s'han dedicat sempre al mateix. Però aquestes persones penso que són bastant esclaves. Per a mi, el que compta no és què faig, sinó com ho faig i amb qui. ■

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

LA HISTÒRIA REVIU AL MUSEU DE CHATHAM

Els millors VAIXELLS BRITÀNICS

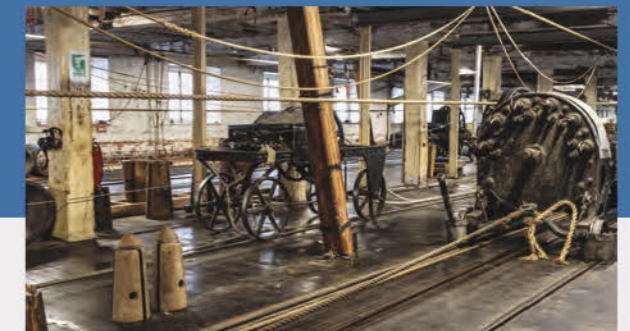
El complex museístic de Chatham (el Regne Unit) té unes de les drassanes del món militar més completes, reflex del temps en què la Marina Reial anglesa dominava els oceans. De velers a grans vaixells metàl·lics, la mostra és impressionant.

Per Núria Martínez Ribot

400 ANYS TRENANT

Un dels objectes més especials que es poden trobar al complex museístic de Chatham són les màquines victorians per trenar els caps dels navilis. Des de fa moltes generacions, al museu s'han fabricat quilòmetres i quilòmetres de corda que han armat els vaixells més poderosos que mai han salpat la mar. Un d'ells ha estat

ni més ni menys que l'*HMS Victory*, el vaixell insígnia de l'almirall Lord Nelson a la batalla de Trafalgar, el triomf naval més celebrat de la Gran Bretanya. Així doncs, fa gairebé 400 anys que es fabriquen cordes a les drassanes de Chatham i, avui dia, aquest antic ofici encara es desenvolupa al museu amb tècniques tradicionals.



⚓ Els amants de la història i de la navegació tenen una parada obligatòria a l'Historic Dockyard Chatham, al sud-est d'Anglaterra. Allà hi ha les drassanes més completes del món de l'era de la vela, quan la Marina Reial anglesa dominava els oceans i, conseqüentment, la Gran Bretanya era una potència mundial. Entre la Revolució Gloriosa del 1688 i el final de les guerres napoleòniques, el 1815, a Chatham es van construir ni més ni menys que 130 vaixells de guerra. Si es té l'oportunitat de visitar-lo, s'hi poden contemplar, entre d'altres, l'espectacular *HMS Victory*, o el més modern però igualment imponent *HMS Cavalier*, fabricat a les drassanes angleses el 1944.

La contribució de Chatham a la història naval britànica és crucial i única. Per als apassionats d'aquest tipus de vaixells, en cap altre lloc no es pot veure millor com la innovació, l'enginyeria i el disseny marítim britànics van trencar motlles. Durant la visita, són imperdibles els vaixells històrics *HMS Gannet* (1878), *HMS Cavalier* (1944) i *HMS Ocelot* (1962). Es pot passejar per les cobertes d'un vaixell victorià, comandar el pont d'un destructor de la Segona Guerra Mundial o observar el periscopi d'un submarí de la Guerra Freda. Cadascun d'ells són exemples de vaixells de guerra construïts, reparats o remuntats al Dockyard. A banda de l'espectacularitat dels vaixells, de seguida es percep el treball tan dur dels qui els va crear en aquella època, així com la fortalesa dels mariners que els van fer navegar.

LHMS Gannet (1878) va ser «dissenyat per patrullar els oceans del món» i va protegir els «interessos brità-

▲ El gran *HMS Victory* és un dels vaixells de guerra que es poden admirar al complex museístic de Chatham.
Foto: Robert Radford/thedockyard.



▲ Visió panoràmica general del complex museístic de les drasaneries històriques de Chatham. Foto: Aaron Hill Visi/thedockyard.

«als vaixells antics i històrics, s'hi sumen instal·lacions audiovisuals modernes, efectistes i molt didàctiques».

rics al Pacífic sud, el Mediterrani i el mar Roig», reivindica el museu. Accionat tant per vela com per vapor, amb un casc construït a partir de forts taulons de teca sobre ferro, aquest vaixell simbòlic per als anglesos forma part de la col·lecció nacional bàsica de vaixells històrics del Regne Unit.

També l'*HMS Cavalier* (1944) té una història molt rellevant per al Regne Unit. «Va donar servei a Déu, al rei, a la reina i al país durant els seus 27 anys amb la Royal Navy», reivindica el museu. Avui es conserva com a memorial del *Destroyer National*, que commemora les 11.000 vides i els 142 destructors de la Royal Navy perduts durant la Segona Guerra Mundial.

Pel que fa a l'*HMS Ocelot* (1962), equipat amb un submarí Oberon amb motor elèctric dièsel, «va ser el vaixell de vigilància per-

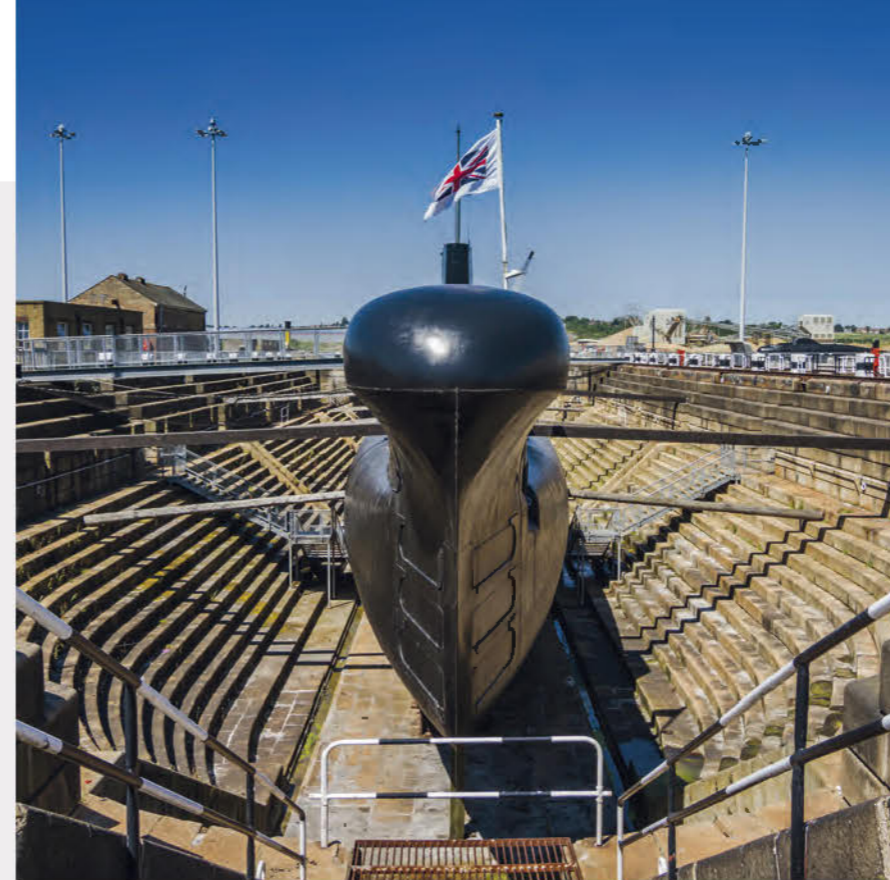
LA CONTRIBUTIÓ DE CHATHAM

a la història naval britànica és crucial. Innovació, enginyeria i disseny marítim en estat pur.

fecte i va ser seleccionat per fer missions a les aigües profundes dels oceans del món, algunes de les quals continuen sent un secret», apunta el museu. Tot i que el Ministeri de Defensa encara no ha publicat documents en profunditat, se sap que aquest vaixell va acumular més de 90.000 milles i va fer exercicis i proves a gairebé tots els racons del món, com ara a l'Àrtic, l'oceà Atlàntic, el mar Mediterrani i el mar Bàltic. Va estar en servei fins al 1991.

UNA EXPERIÈNCIA VIVA

Una altra de les zones més importants del museu és la Command of the Ocean. «Enlloc l'experiència de la vida durant l'època d'esplendor de l'era de la vela és més viva que a les galeries Command of the Oceans», reivindica el complex museístic. Allà es pot descobrir com es van dissenyar i construir els vaixells, incloent-hi l'*HMS Victory*, o submergir-se en quatre galeries interac-



▲ Espectacular visió de la proa del submarí Ocelot. Foto: Matty Graham/thedockyard.

tives. A més, mostren com Chatham Dockyard i la seva gent van ajudar a donar influència mundial a la Gran Bretanya. També disposen de dos descobriments arqueològics marítims d'importància internacional: les fustes del *Namur* (1756), que reposaven sota el terra de l'antic taller de Wheelwrights, i un increïble tresor d'objectes arqueològics recuperats del fons marí, de l'Armada Invencible (1758).

Una altra de les parts que fa més especial aquest museu és la col·lecció més important de vaixells de salvament històrics del Regne Unit, que han salvat centenars de vides a les costes del Regne Unit i la República d'Irlanda: des d'un vaixell salvavides del 1897 fins als vaixells familiars costaners inflables *Arun* i *Blue Peter*. Per als interessats en aquest tipus de vaixells, es pot explorar com han canviat els vaixells salvavides durant el darrer segle a través de pantalles interactives, pel·lícules d'arxiu i clips d'àudio.

D'altra banda, també es pot descobrir la història de les drasaneries a través de la Revolució Industrial i les dues guerres mundials. Els segles XIX i XX van representar moments de grans canvis a Chatham Dockyard. I una de les galeries del museu se centra en la història social, amb relats de primera mà de treballadors del moll que van presenciar aquests canvis. Allà es pot explorar aquest període d'adaptació a la nova tecnologia, des del desenvolupament de vaixells de guerra amb casc

UN VIATGE INTEGRAL

Vaixells, submarins, arqueologia i històries humanes que permeten entendre millor la història del Regne Unit.

de ferro fins als submarins amb motor nuclear de la Guerra Freda. Chatham Dockyard, juntament amb la divisió portuària de Chatham de la Royal Navy, van tenir un paper central en molts dels principals conflictes dels segles XIX i XX. Des del museu es plantegen: sense la seva contribució, la Gran Bretanya hauria pogut mantenir una influència mundial tan important?

Finalment, una altra de les zones que recomanem visitar és el cobert núm. 3, l'estructura de fusta més gran d'Europa, construïda el 1838. Avui és on es guarda una àmplia gamma d'objectes èpics i vehicles provinents de les col·leccions Chatham Historic Dockyard Trust i Royal Engineers Museum, Library and Archive. «És a la cúspide del canvi tecnològic, el seu sorprenent sostre voladís va ser construït a mida del dissenyador del vaixell, Sir Robert Seppings», reivindica el museu.

En definitiva, vaixells, submarins, arqueologia i històries humanes que permeten entendre millor la història del Regne Unit. ■

Text ★ Núria Martínez Ribot és periodista especialitzada en temes socials; treballa actualment al diari *Público*. Anteriorment, havia treballat al diari *Ara* i a *El Periódico de Catalunya*. Twitter @nuriaribot.

DE CINEMA

Amb autèntics edificis victorians i georgians, carrers empedrats i vaixells de guerra històrics, les drasaneries de Chatham han estat el plató de múltiples sèries i pel·lícules els darrers anys. En destaquen *Bridgerton*, *Sherlok Holmes*, *Mr Selfridge*, *Call the Midwife* o *Les Misérables*, on es poden veure diverses parts d'aquest bonic complex museístic. Fins i tot hi va rodar el seu videoclip d'«All day» el polèmic cantant nord-americà Kaney West. Són molts els curiosos que s'apropen a Chatham per veure on s'han gravat tantes escenes cinematogràfiques.



THE HISTORIC DOCKYARD CHATHAM

Adreça: Chatham Historic Dockyard Trust, 1st Floor North, Fitted Rigging House Anchor Wharf, The Historic Dockyard, Chatham, Kent ME4 4TZ
Telèfon: +44 (0) 1634 823800
Correu electrònic: info@chdt.org.uk
Pàgina web: www.thedockyard.co.uk

Instagram: @dockyard.chatham
Facebook: @Dockyard.Chatham
Twitter: @Dockyard.Chatham
Preu: 29 €
Serveis: disposen de descomptes, d'activitats educatives i de visites guiades.

1939-2016

Camil Busquets

FANÀTIC DELS VAIXELLS

Des de ben jove es va sentir atret pels vaixells i durant dècades els va fotografiar al port de Barcelona. Autor de desenes de llibres i articles, va esdevenir un gran especialista en marina militar i un referent de la cultura marítima al país.

Per Víctor Farradellas

El novembre del 1970, el portahelicòpters d'assalt amfibi *USS Guam* descansava a l'Estació Marítima Nord del Port de Barcelona com un enorme cetaci adormit. Era la primera vegada que un vaixell d'aquesta mena arribava a la ciutat i Camil Busquets no podia deixar passar l'ocasió de veure'l de ben a prop. Va posar un rodet nou a la càmera, se la va penjar al coll i va fer cap al port amb la il·lusió de les primeres vegades. Per a un amant dels vaixells de guerra com ell, cada visita de la VI Flota Nord-americana a Barcelona era un regal. Feia anys que estudiava i documentava amb fotografies aquells gegants de ferro, dels quals havia memoritzat un munt de detalls i en podia estar parlant durant hores.

UNA PASSIÓ D'INFÀNCIA

Camil Busquets i Vilanova va néixer tres mesos després del final de la Guerra Civil espanyola i dos mesos abans de la Segona Guerra Mundial, el 13 de juliol del 1939. Els pares eren veïns de Sants, on regentaven una botiga d'ortopèdia. En Camil infant i adolescent va estudiar a diversos col·legis, però no va ser allà on es va despertar la seva passió pels vaixells.

De fet, ni ell mateix sabia explicar ben bé d'on havia sortit aquella atracció que sentia per tot allò que flotava. De ben petit ja col·leccionava cromos de vaixells i amb 9 o 10 anys ja en feia maquetes, ja fos amb kits de modelisme *Constructo* o amb fustes que arplegava. Com a guia per al modelisme i també per documentar-se, Busquets va començar a fer

fotografies amb una màquina Kodak a vaixells que arribaven al port. El seu pare, que havia estat aficionat a fer retrats, li va regalar un llibre sobre fotografia i el va animar a millorar la tècnica, estimulant així una vocació que es podia convertir en un ofici.

Aquella afició incipient va experimentar un reuvsu a partir del 1953, quan, com a conseqüència dels pactes de Madrid de cooperació entre els Estats Units i el règim de Franco, la VI Flota Nord-americana va començar a fer escales habituals al Port de Barcelona. Aleshores Camil Busquets ja feia temps que feia fotos i cada vegada li sortien millor. Des de la signatura del pacte de cooperació, cada any arribaven uns 120 vaixells nord-americans a Barcelona; cada cap de setmana n'hi havia algun al port, i en Camil sempre que podia s'hi acostava per retratar-los. Ho feia en el seu temps lliure, ja que en acabar els estudis, als 17 anys, va començar a treballar a la botiga familiar.

Del 1958 al 1960 va fer el servei militar com a voluntari a l'artilleria antiaèria. Un cop acabat aquell parèntesi, va seguir ajudant els seus pares, fent tasques com a comercial que li van permetre viatjar arreu del país. Aquelles visites li van facilitar entrar en contacte amb empreses de plàstics que subministraven el material

necessari per a la botiga d'ortopèdia, però que també disposaven de materials per fer modelisme. I és que la reproducció de figures en miniatura era una afició que seguia tenint ben present.

Acabada la feina, quan no estava fotografiant vaixells o revelant els

negatius, en Camil passava hores a llibreries especialitzades en modelisme, com l'Americana, entre Diputació i la Rambla de Catalunya, o la Metropolitana, entre Canuda i Bertrellans. També va començar a conèixer altres persones amb qui l'unia la mateixa passió. El 1956 es va fer membre de l'Associació de Miniaturistes Navals, que es trobava al tercer pis de l'Ateneu Barcelonès, molt a prop de la llibreria Metropolitana. Allà va tenir relació amb Francesc Baucis Tollà, responsable de la secció de modelisme de la revista *Rumbo*, o Josep Company, modelista del Museu Marítim de Barcelona.





▲ Camil Busquets (al centre, amb camisa negra) fotografiant a la bocana del Port de Barcelona, amb Antoni Blasi Alvarez. Circa 1970. Foto: Camil Busquets/MMB.



▲ Destructor britànic Dunkirk al port de Barcelona, amb la muntanya de Montjuïc al fons. Circa 1960. Foto: Camil Busquets/MMB.

Un fons perdut

Camil Busquets sempre va fer gala d'unes fortes conviccions catalanistes i d'una profunda i recíproca estima per l'MMB. Hi va tenir una relació molt estreta. Va col·laborar en molts projectes del Museu. També va ser president de l'Associació dels Amics del Museu Marítim de Barcelona, i va fer donació en vida

de nombrosos llibres i revistes, models i fotografies. L'MMB li va fer una proposta per comprar-li l'extens fons, que només de producció pròpia suma 150.000 fotografies, però la seva mort sobtada va paralitzar el procés. Contràriament al desig de Busquets, el seu llegat se cedirà a l'Estat, a Madrid, lluny de la seva terra.



▲ Els vaixells de guerra eren els seus preferits, però Busquets també en va fotografiar d'altres, com aquest motoveler, el Cala Sant Vicens (avui pailebot Santa Eulàlia). Foto: Camil Busquets/MMB.

Ben entrada la dècada dels seixanta, i ja amb alguns estalvis a la butxaca, Camil Busquets va començar a importar equips de plàstic, ninots i accessoris de modelisme que venia a la botiga familiar.

L'any 1969 es va casar i va decidir apostar el seu futur laboral al modelisme: va arribar a un acord amb la família per dividir la botiga i encarregar-se de comercialitzar material per a les miniatures. Fins i tot va fer contactes amb empreses alemanyes del sector.

A l'inici de la dècada dels setanta es va associar al Club Deportivo de Modelismo Naval (CDMN), a través del qual prepararien algunes exposicions al Saló Nàutic. A causa del naixement de les seves dues filles i la feina a la botiga, però, ja no podia dedicar tant de temps a l'observació i el retrat dels vaixells que arribaven al port. Hi anava sempre que les obligacions laborals i familiars li donaven un respir; fins al 1974, de fet, va mantenir un laboratori propi on revelava les fotos que anava fent. Per la seva trajectòria, Camil Busquets ja s'estava fent un nom en el sector. Cap al final de la dècada havia teixit una àmplia xarxa de contactes, en què a més de modelistes hi havia fotògrafs professionals, com Alfredo Campo. També coneixia un munt de gent de mar, des de treballadors del port fins a veïns dels barris portuaris, amb els quals coincidia en bars i restaurants de la zona. I és que abans o després de fotografiar vaixells Busquets gaudia d'esmorzars de forquilla i ganivet i àpats copiosos.

Producció i associacionisme

Camil Busquets és un exemple de passió pel mar, un tret que es va mantenir des de petit i fins a la seva mort. Al llarg de la vida va publicar una trentena de llibres (*Grandes veleros del mundo*, *Buques submarinos y portaaviones*, *Buques de combate*, etc.) i desenes d'articles en revistes i premsa especialitzada. Però també va buscar formar part d'associacions de modelisme i

de temàtica naval, des de NAVIGA, l'Organització Mundial de Modelisme Naval, fins a ADESE, l'Associació Catalana de Periodistes de Defensa i Seguretat, que tenia per objectiu vetllar pel rigor de les publicacions sobre marina de guerra. Per la seva trajectòria, va rebre una Creu al Mèrit Naval amb distintiu blanc, tres premis Verge del Carme i un premi Francisco Moreno.



▲ Camil Busquets en plena feina en el seu taller de modelisme. Foto: Fons Camil Busquets.

El 1976 va publicar el primer de molts llibres, dedicat al modelisme. Poc després va obrir una nova botiga, a la plaça d'Oscà, especialitzada en modelisme de tota mena (vaixells, trens, avions, etc.) i també va començar a col·laborar en publicacions especialitzades, com la revista *Defensa*, tota una referència en marina de guerra.

UN AUTÈNTIC SHIPSPOTTER

Ja a la dècada dels vuitanta va començar a fer fotografies en color i en format diapositiva. Uns 20 anys després faria el salt al format digital. Durant tot aquest temps, més o menys intermitentment, va seguir fent fotografies i publicant llibres de temàtica naval. Tot i que ho feia en el seu temps lliure, Camil Busquets no era cap amateur. Al costat de fotògrafs professionals, nacionals i internacionals, s'apostava amb la càmera i el trípode als indrets més insospitats (i a vegades perillosos) del port, a l'hora que sabien que arribava el vaixell per obtenir la millor fotografia. Era el que es coneixia com a *shipspotter*, un buscador de perspectives insòlites d'embarcacions.

Tal era la fascinació per fer la captura més original d'un vaixell que entre els mateixos fotògrafs intercanviaven els seus millors retrats, com si fossin cromos, uns

cromos molt exclusius i de valor incalculable, que van propiciar que fotografies de Camil Busquets avui siguin arreu del món.

Cap al final de la seva vida, amb la botiga convertida en taller, Busquets va passar moltes hores digitalitzant el seu extens fons, publicant llibres i articles, i col·laborant amb associacions (com el grup de voluntaris de l'arxiu fotogràfic del Museu Marítim). Amb la seva inconfusible barba blanca, arrencava somriures per allà on passava gràcies al seu humor tan característic. Seguia visitant vaixells sempre que podia, amb la càmera penjada del coll, i els amics sovint rebien correus electrònics en els quals signava com a K1000. L'any 2016, en ple procés de traspàs del seu fons al Museu Marítim, va patir un atac de cor al seu pis de Sants, el barri on havia viscut tota la vida. Desapareixia un savi, s'esborrava tota una enciclopèdia de marina militar i grans velers, i el port perdia un dels seus amants més fidels. ■

Al costat d'altres shipspotter s'apostava als indrets més insospitats per obtenir la millor perspectiva d'un vaixell.

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.

LLEVEM L'ÀNCORA

PESCADORS DE MUNTANYA

Les rutes pirinenques de la truita

Xarxes fetes per pescadors de mar, en poblets de costa catalans, varen fer també un gran servei terra endins. Als estanys pirinencs, aquells filats s'enfonsaven esperant l'aterratge de les truites, el peix fresc de muntanya. Un llarg camí i unes nits molt curtes. Tot, per aconseguir les millors captures.

Per Carme Escales

EL FILAT

es deixava estès de nit i al matí s'arreglaven les truites que hi havien quedat enganxades per anar a vendre-les.



Estanys, rius i barrancs del Pirineu. L'aigua que cau del cel i que baixa dels cims nevats a la primavera, part de la qual farà camí fins a la Mediterrània, és niu, aixopluc i hàbitat natural de truites i anguiles, el trofeu dels pescadors de muntanya.

Des de temps immemorials i fins ben entrat el segle xx, homes dels poblets de les valls pirinenques, pallaresos i ribagorçans, propers a rius i estanys, varen tenir en la pesca un medi de subsistència i un complement a l'economia domèstica. A peu, trossos amunt, els pescadors travessaven les muntanyes i feien nit, setmanes i mesos, vora els estanys. Les truites que pescaven les portaven a vendre a restaurants de França o de la Vall d'Aran. Les rutes que seguïen les podem caminar encara avui. Una d'elles, a la Vall Fosca, ens durà des de l'Estany Gento fins a Salardú. Recordant una tradició que passava de pares a fills, refarem l'històric camí que tants cops havia fet gent com Marcel Navarri, considerat l'últim pescador professional de les brigades que pescaven i portaven les truites a vendre.

Fill de casa Còfia d'Espui, el Marcel va heretar una tradició de cinc generacions. El seu rebesavi per part de pare ja ho feia. «Era pura necessitat de menjar, no teníem alternativa; per a nosaltres era l'única forma de tocar un caleró», explica el Marcel. Pujava als estanys amb el seu pare. «Havíem de ser dos per poder estendre bé el filat», precisa. Ara, amb 84 anys, recorda que ho havia fet des dels 12 fins als 15 anys. Parlem de finals dels quaranta i principis dels cinquanta. «Sense saber nedar, i amb una barca feta amb quatre troncs, era molt perillós, allò, però tocava fer-ho; havíem de menjar i no podies triar. En aquell temps no hi havia de res i s'havia de patir», exposa.

UNA RUTA D'ALTA MUNTANYA

Seguint el seu relat, anem dibuixant aquella ruta de la pesca i venda de truites. El nostre punt de partida serà la caseta refugi de l'Estany Gento. Avui hi podem arribar en telefèric o a peu, en una excursió d'una hora i mitja aproximada des de l'embassament de Sallente. Des de l'Estany Gento agafarem el camí

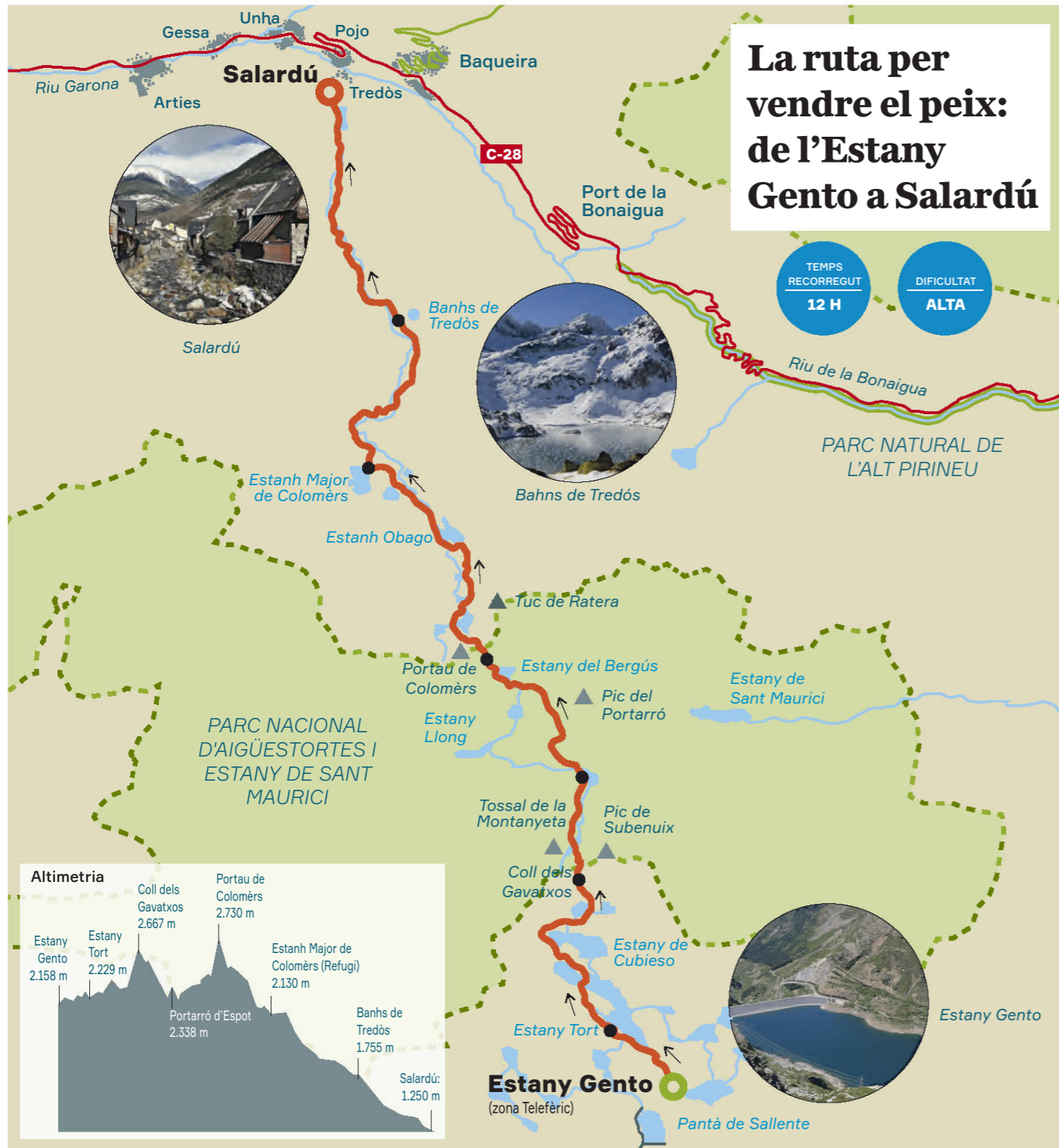
de l'estany Tort, que es voreja per la banda de ponent, deixant a l'esquerra l'estany Mariolo. Després passarem vora els estanys de l'Eixerola i del Cubieso i, més endavant, entre el Castieso i el Morto. Allà el camí puja cap a la collada dels Gavattos, que ens alçarà fins als 2.679 m. En el descens per l'altre vessant, passarem per un rosari d'estanys que defineixen la petita vall coneguda com la Cometa dels Pescadors o la Comarca dels Pescadors. D'allà seguirem cap a la bassa de les Granotes, que es voreja pel costat oest, i el sender ens durà fins al Portarró d'Espot, a 2.425 m.

Pujades i baixades de muntanyes esquitxades d'espais d'aigua que demanaven hores i hores a peu per arribar-hi. «Si trobaves boira, et podies perdre, com a mi em va passar un cop. El meu pare ja s'ho pensava, trobava que feia massa tard i va tocar la trompeta per guiar-me», recorda el Marcel.

S'organitzaven de la manera següent: «Sortíem d'Espui i quan es feia de nit ja érem allà dalt al costat d'un estany. Buscàvem una cabana i entre tots dos paràvem el filat».

Mentre dormien, deixaven la xarxa estesa. «A les cinc del matí trèiem *lo filat* que havíem parat a la nit i *arroplegàvom* les truites que havien quedat enganxades. Fèiem bones pescades; una truita podia fer uns 250 o 300 g. I les de l'estany d'Airoto podien fer més de mig quilo o fins i tot 800 g.», afegeix.

«Amb corda a banda i banda anàvem tirant i les arraconàvem en una punta. I després jo marxava carregat a vendre les truites a Salardú.» Per arribar-hi, del Portarró d'Espot es plana cap a l'estany del Bergús (2.450 m), que es deixa a la dreta, i s'ascendeix al portau de Colomers, el punt més alt del recorregut (2.690 m) i que dona pas a l'Aran. Es baixa en direcció a l'estany de Ratèra (2.470 m), que es voreja per l'oest i se segueix cap als estanys de Colomers: Obago, Redon, Long i finalment l'estany Major (2.086 m). Des de l'estany Major de Colomers es baixa cap a l'estany de la Lòssa (1.980 m) i la vall dels Aiguamoix. Entre bordes i pletius, s'arriba als banys de Tredòs (1.740 m), al poble de Tredòs (1.348 m), i a Salardú (1.268 m). Allà el Marcel



La ruta per vendre el peix: de l'Estany Gento a Salardú

TEMPS RECORREGUT
12 H

DIFICULTAT
ALTA

Una gran ruta de muntanya. El recorregut que presentem és una gran travessa d'alta muntanya per a la qual molts hi podrien dedicar un parell o tres de dies. És un recorregut que sobre el mapa fa uns 31 km. Considerant els desnivells i l'estat dels camins, i que els pescadors ho feien ben carregats i de vegades de nit, hi podien posar unes 12 hores en total.

La sortida (o tornada un cop ja havien venut el peix) està situada a •**Estany Gento**, a l'extrem nord de la Vall Fosca. Pel camí de l'estany Tort passem pels •**estany de Mariolo, l'Eixerola i el Cubieso, Castieso i Morto**, i aleshores pugem cap al •**coll dels Gavatxos** (2.679 m). El descens per la petita vall coneguda com la Cometa dels Pescadors ens porta

cap a la bassa de les Granotes i fins al •**Portarró d'Espot** (2.425 m). D'allà es plana cap a •**l'estany del Bergús** (2.450 m), que es deixa a la dreta, i s'ascendeix al •**portau de Colomers**, el punt més elevat de tot el recorregut (2.690 m) i pas cap a la Val d'Aran. Es baixa en direcció a •**l'estanh de Ratera** (2.470 m), que es voreja per l'oest, i se segueix cap als •**estans**

de Colomers: Obago, Redon, Long i finalment el Major (2.086 m). Des de l'estanh Major de Colomers es baixa cap a •**l'estanh dera Lòssa** (1.980 m) i, seguint la val dels Aiguamoix per un camí que va entre bordes i pletius, s'arriba als •**Banhs de Tredòs** (1.740 m), al poble de Tredòs (1.348 m) i finalment al de •**Salardú** (1.268 m).

Museu Hidroelèctric de Capdella

El Museu està ubicat al recinte de la central hidroelèctrica de Capdella, i mostra diferents espais expositius, amb fotografies, documents històrics, màquines i el testimoni dels qui varen viure i participar en l'obra que va fer possible l'arribada de la llum

a ciutats i pobles de Catalunya. És un espai d'interpretació i descoberta del món de les hidroelèctriques, la seva construcció ara fa un segle, el seu funcionament, i la revolució demogràfica, econòmica i social que va significar per a la Vall Fosca.

Navarri portava les truites a l'hotel Lacreu. «Eren molt bona gent. Em rebia el Marcelino, i, com que ja eren les tres de la tarda quan hi arribava, em donaven el que havia sobrat de dinar: escudella, arròs... i jo marxava cap amunt amb la *fiambrera* plena. Un dia hi anava jo i l'altre, el meu pare. I qui es quedava als estans, pescava amb canya durant el dia.»

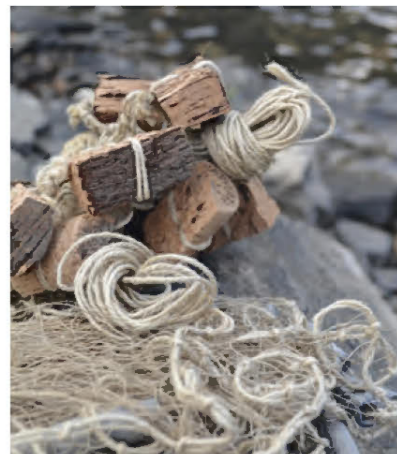
Anys enrere, el padri del Marcel havia arribat fins a Bahners de Luishon, a unes quantes hores més de camí, per vendre truites. El seu tiet padri, Sisco de Còfia, havia adquirit grans xarxes fetes al litoral. A les cases, la pesca era una professió que passava de pares a fills, i s'heretaven els sistemes de pesca, els estris i la passió per aquest art.

LA RECUPERACIÓ HISTÒRICA

Tal com explica la directora del Museu Hidroelèctric de Capdella, Eva Perisé, «al Museu fa més de 15 anys que recollim històries de pescadors. A la nostra vall hi ha molta tradició de pesca, fins i tot hi havia hagut confraries, i molts veïns ens han aportat informació i estris. Amb això i la recerca documental que hem fet, ens vam proposar preparar una exposició». La idea és fer-la al juliol i que es pugui visitar fins a finals d'agost. Es dirà «Els pescadors de muntanya», i anirà acompanyada d'un catàleg en què s'introduirà el perfil d'aquells homes de molts oficis –des de pastors a empleats a les hidroelèctriques– avesats a estirar els filats sota l'aigua o pescar de moltes altres maneres. «La reintroducció de la truita després que l'activitat de les hidroelèctriques les fes desaparèixer també l'expliquem, així com el transport del peix i les rutes, la feina de les piscifactories i la cuina de la truita.»

Totes les arts de pesca tenen el seu espai a l'exposició i al catàleg. Són fruit d'una exhaustiva recuperació de memòria oral i documents escrits, a càrrec de col·laboradors del Museu de Capdella com Joan Casimiro.

Fill del Pont de Suert, Casimiro, de petit, als estius anava a pescar al riu amb el seu pare, a Alins de Vallferre-rra. Eren els anys seixanta i a totes les cases de pagès hi havia estris de pesca. La seva afició i interès en l'estudi d'aquesta tradició fan que una conversa amb ell ens situï molt bé en com els pescadors se les enginyaven per agafar



▲ Foto superior: antic bergat utilitzat per a la pesca al Pirineu, propietat d'Evaristo Vigues, del Pont de Suert. Fotos inferiors: cistell de pesca i xarxes utilitzades pels pescadors de muntanya. Fotos: Sandra Luque/Museu Hidroelèctric de Capdella.

les truites. Estudiaven el riu i el comportament de les truites; sabien les hores que dormien, el temps de l'any que feien la posta d'ous i estaven més tranquil·les; i també coneixien la seva sensibilitat a la llum i els racons on els agradava amagar-se.

L'etnògraf pallarès Ramon Violant i Simorra va descriure les arts de la pesca al Pirineu. Joan Casimiro n'ha estudiat els diferents sistemes: la pesca a «sarpades», posant les dues mans al costat de les pedres per notar-les passar; «*eixecar* el riu» amb la croca, una planta tòxica que desorientava les truites; la forquilla i la pesca amb llum; la llata, la corda i l'hamperol; el bergat i el bertrol; el filat; l'esparver, una xarxa rodona envoltada de ploms que es despleguava; el tresmall i el ròssec; els explosius –la més agressiva–, i el rodafoll.

A partir de la Guerra Civil, «amb el tancament de fronteres es va fer més difícil anar fins a Luishon, i llavors totes les captures es venien als restaurants de la Vall d'Aran. L'exposició també vol explicar com la pesca va ajudar l'economia familiar, sobretot dels treballadors de les elèctriques, que tenien sous molt baixos», conclou Eva Perisé. ◀

LA PESCA DE MUNTANYA

va ajudar l'economia familiar, sobretot dels treballadors de les elèctriques, que tenien sous molt baixos.

Museu Marítim de Mallorca

MOLT PATRIMONI MARÍTIM PER DESCOBRIR

El Consorci Museu Marítim de Mallorca té dues seus. Una primera, en funcionament i oberta a tots els públics, és ubicada al Museu de la Mar del port de Sóller. La segona es troba al Centre Cultural de Ses Voltes, a Palma. Aquí s'està construint el que ha de ser la seu central del Consorci.

Pel **Albert Forés Gómez**

El Museu Marítim de Mallorca té una seu en funcionament al Museu de la Mar del Port de Sóller, al carrer de Santa Catalina d'Alexandria, número 54, al cim de l'antic barri de pescadors de Santa Catalina.

La segona seu es localitza al Centre Cultural de Ses Voltes, al peu de la Seu, i molt a prop del Palau de l'Almudaina. S'ubica a les antigues muralles del Baluard de Palma, del període renaixentista, i declarades Bé d'Interès Cultural. Per tant, es troba en una de les zones amb més patrimoni de la ciutat.

Actualment podem gaudir d'una petita exposició d'embarcacions menors i l'exposició «Mestres d'aixa de butxaca». És des d'aquesta seu on es programa i es planifica tota l'activitat del Consorci. Ara s'està treballant en la museïtzació completa de l'espai per tal de poder-lo obrir al públic a principis de l'any 2022. El treball s'està fent de manera participativa entre la institució, diferents agents socials vinculats al mar i quatre centres educatius de secundària de Palma.

El Consorci Museu Marítim de Mallorca es caracteritza per ser un museu obert i participatiu, amb esperit de transparència, al qual li agrada comunicar i compartir el que fa a través de les diferents xarxes socials que té: Facebook, Twitter, YouTube i Instagram, però també a través de la Xarxa de Museus Mediterranis de la Costa Catalana i la Xarxa de Museus Marítims de la Mediterrània.

UN VIATGE EN EL TEMPS

Si ens centrem en el Museu de la Mar, es tracta d'un museu petit i encantador situat en un dels entorns més meravellosos de l'illa, el mirador de la Miranda, al costat de l'oratori de Santa Caterina, fundat el segle XIII i que també és catalogat com a Bé d'Interès Cultural.

Es pot fer el recorregut a través de dues sales, on diferents objectes i testimonis orals ajuden a entendre com ha canviat el port de Sóller i Mallorca al llarg dels darrers segles.

A través del Museu de la Mar es pot gaudir d'un viatge en el temps per conèixer quins foren els grans navegants de Sóller, aquells mariners que navegaren fins a França i dugueren nous costums i paraules, i també fins a Alger, Puerto Rico i la República Dominicana, on exportaren productes com ara la taronja, l'oli d'oliva, les ametlles o les garrofes.

TESTIMONIS I ACTIVITATS

També es poden conèixer cinc generacions de mestres d'aixa, els March, constructors dels pailebots, els grans vaixells que van fer possibles els viatges comercials.

Per acabar, es descobreixen els canvis que s'han esdevingut en l'ofici de pescador al llarg de les darreres dècades, amb la introducció del niló i dels motors, que a poc a poc van anar substituint la vela llatina.

A través del vídeo documental «La remor de la memòria» ens endinsem en les vivències de dotze testimonis, nascuts entre els anys 1929 i el 1992, que ens expliquen quins han estat els canvis que han fet que el port de Sóller, un port de pescadors i navegants, es convertís inexorablement en un port de turistes que, sense visitar el Museu, no podrien conèixer la història del paratge que visiten.

Amb les activitats que s'organitzen, com ara concerts, certàmens de fotografia submarina i d'altres a través de la cessió d'espais a l'escola municipal i les diferents associacions culturals, el Museu esdevé un gran centre cultural per al barri de Santa Catalina i el port. **◀**

Text ★ Albert Forés Gómez és llicenciat en Història per la UAB, màster en Gestió de Projectes Culturals per la UOC i diplomad en Direcció Estratègica de Museus i Centres Patrimonials. És el director gerent del Consorci Museu Marítim de Mallorca. Twitter: @Alforesgs
Fotografies ★ Museu de la Mar.

UN INDRET SINGULAR

El Museu de la Mar és un petit i encantador museu de la serra de Tramuntana.



Fitxa tècnica

MUSEU DE LA MAR

Telèfons:

Museu de la Mar:
971 632 2044
Centre Cultural Ses Voltes:
871 00 34 34

Web:

<https://museumaritim.conselldemallorca.cat>

Correu electrònic:

informacionmaritim@conselldemallorca.net

Horari:

de dijous a diumenges de 10 a 14 h.

Tarifa:

Gratuit

Accessibilitat per a discapacitats:

sí

Serveis:

visites guiades, itineraris i tallers

Un projecte democràtic

Des de la creació del Consorci Museu Marítim a principis del 2018, s'ha impulsat un procés participatiu en tots els seus àmbits d'actuació social per tal de desenvolupar un projecte democràtic.

La ciutadania de Mallorca i els agents propers a la defensa del patrimoni marítim han tingut un paper central en la concepció i desplegament del Museu Marítim de Mallorca.

Els resultats del treball es veuen reflectits en el projecte de conceptualització de la seu central del Consorci, de nova creació, a l'espai Centre Cultural Ses Voltes de Palma; en la concepció de l'espai educatiu del mateix centre, i en el projecte *La remor de la memòria* del Museu de la Mar del Port de Sóller, on s'ha repensat una de les sales expositives.



El Museu de Mataró i el mar

FIL CONDUCTOR DE LA NOSTRA HISTÒRIA

El Museu de Mataró és una institució patrimonial dedicada a recollir, conservar, difondre, investigar i promoure el patrimoni natural, històric i cultural del municipi i el seu territori d'influència. Les col·leccions s'exhibeixen a Can Serra, Ca l'Arenas, Can Marfà i al jaciment de Torre Llauder.

Pel Museu de Mataró

Creat el 1894, el Museu de Mataró es defineix com un museu de societat i les seves col·leccions ofereixen una visió de l'evolució de la ciutat i el seu territori. Abasta elements testimonials des de les cultures megalítiques al Maresme i el període romà de la ciutat d'Iluro, fins a l'època medieval i moderna. És en aquesta darrera etapa quan es prefiguren els trets característics d'una ciutat que es convertirà en la capital del Maresme gràcies a la importància de l'agricultura, les manufactures i el comerç marítim, que serviren de base per al desenvolupament industrial, per a la construcció de la primera línia de ferrocarril de l'Estat, i per a la industrialització i el creixement de la ciutat, fins avui. Són processos que, des de la seva singularitat, ajuden a entendre una part fonamental de la història del nostre país.

Tot i ser un museu pluridisciplinari, el mar és sempre present en el relat museogràfic perquè configura i acompanya permanentment la història de la ciutat. A l'exposició «Iluro, ciutat romana», el mar és porta d'entrada i d'intercanvi. El comerç marítim pel Mare Nostrum es reflecteix en els productes que s'importaven i s'exportaven procedents d'arreu de l'Imperi. Aleshores, era de gran importància el vi d'Iluro, i Plini el Vell el destaca per la seva abundància. Era un dels principals productes d'exportació de la regió laietana.

CIUTAT MEDITERRÀNIA

A l'exposició «Mataró, ciutat mediterrània» veiem la reproducció de l'exvot conegut com la Coca de Mataró (l'original del segle XV es conserva al Museu Marítim de Rotterdam) i l'intent de posar portes a la mar amb la construcció de la tardana muralla al segle XVI per evitar, entre altres, les incursions corsàries a la vila. Però un fet

rellevant, que va modelar la ciutat a l'època moderna, és l'aventura americana a través del comerç atlàntic. A finals del segle XVIII la província marítima de Mataró reunia gairebé la meitat dels agremiats de mestres d'aixa de Catalunya, que treballaven en la construcció d'embarcacions per a la pesca, per al comerç de cabotatge i per a l'anomenada carrera d'Índies. Mataró, tot i no tenir una estructura portuària, era el segon port comercial català i mantenia un trànsit constant amb els principals ports americans. D'aquest comerç destacava l'exportació de vi i aiguardent i, sobretot, la de mitges, randes i indianes.

PATRIMONI INDUSTRIAL, ARTÍSTIC I NATURAL

A l'exposició «Mataró, capital del gènere de punt», que es pot veure a Can Marfà, veiem l'evolució de les tècniques tèxtils i el desenvolupament d'una indústria, la de productes de gènere de punt, que va ser la més important de la ciutat fins ben entrat el segle XX, amb exportacions a Europa i Amèrica.

També una part de les col·leccions d'art tenen el mar com a protagonista, com la mostra del paisatgisme de la nostra costa, on destaquen les marines de Jaume i Jordi Arenas, que es conserven a Ca l'Arenas.

Avui, el mar continua sent un element clau a la vida de la ciutat. Per això, es participa en projectes de patrimoni natural, entre els quals destaquen el de la conservació, estudi i difusió de la posidònia i les nombroses espècies que formen part d'aquest ecosistema, els tallers didàctics per estudiar el plàncton, i la configuració i la vegetació de la platja. El mar, doncs, configura la nostra història i el nostre present. ■

Text ★ Museu de Mataró. Fotografies ★ Arxiu MdM



EL MAR

configura la història i el present de la ciutat de Mataró. De les cultures megalítiques als nostres dies, sempre és present.

Fitxa tècnica

MUSEU

Adreça: Can Serra. Història de la Ciutat. Museu de Mataró. Carreró, 17. 08301 Mataró

Telèfon: 937 582 401

Web: www.culturamataro.cat

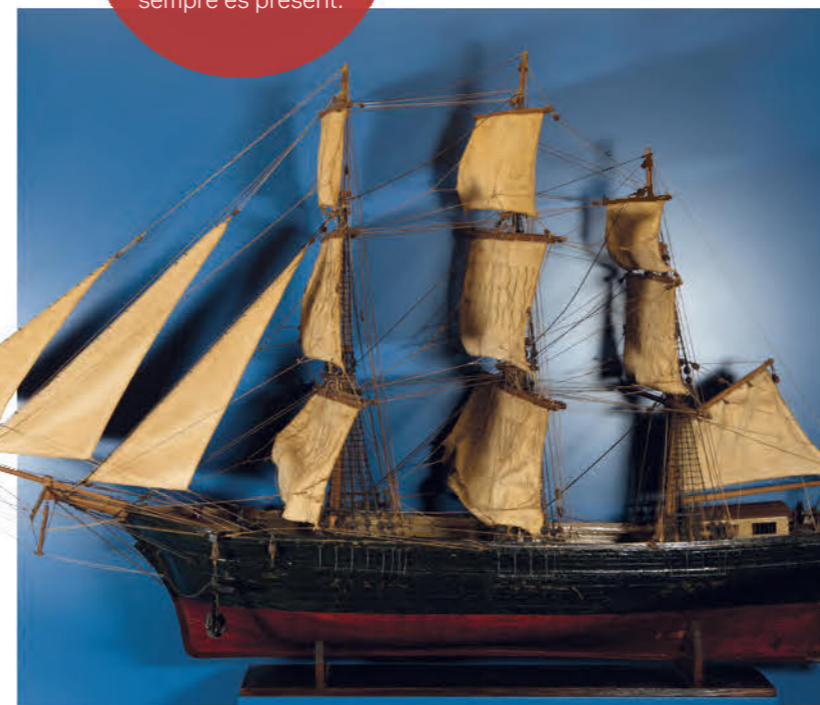
Correu electrònic: museu@ajmataro.cat

Horari: de dimarts a divendres de 17 a 20 h. Dissabtes d'11 a 14 h i de 17 a 20 h. Diumenges d'11 a 14 h. Per als horaris de les altres extensions, vegeu la pàgina web

Tarifa: gratuït

Accessibilitat discapacitats: parcial

Serveis: visites guiades, itineraris, tallers. Per a més informació, vegeu la pàgina web



Un museu multidisciplinari

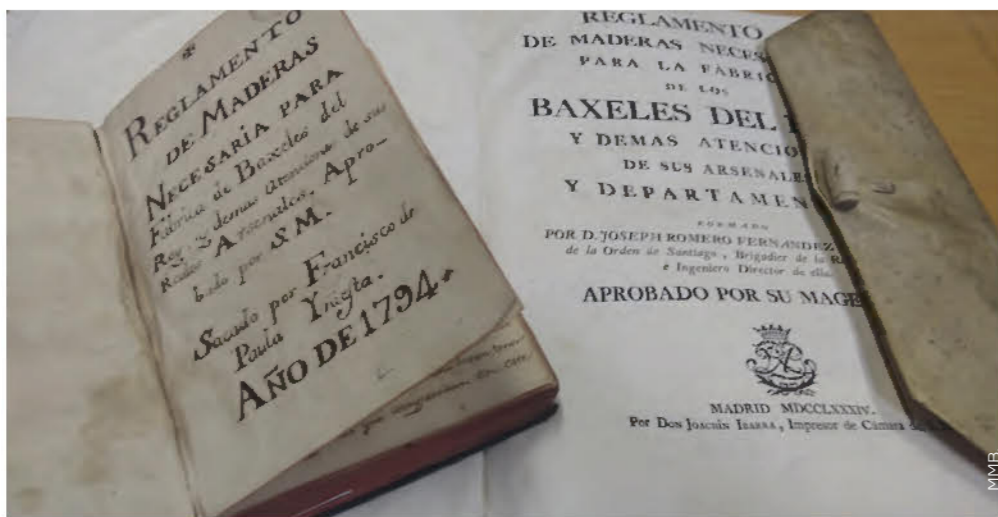
El Museu de Mataró està especialitzat en la gestió del patrimoni arqueològic, natural, etnològic, artístic, industrial i tèxtil. La seu central, dedicada a la història de la ciutat, es troba a l'edifici renaixentista de Can Serra. A l'antiga fàbrica de Can Marfà és on es presenten les col·leccions relacionades amb el gènere de punt, essencial en la industrialització de la ciutat. A Ca l'Arenas,

a través d'exposicions temporals, s'exposa el fons d'art, i a la vil·la romana de Torre Llauder es conserven les restes de les dependències senyorials amb paviments decorats amb mosaic, que va pertànyer al territori d'Iluro. A les seves col·leccions de ciències naturals conserva l'esquelet de la balena de Mataró, un exemplar de rorqual comú que va arribar a la platja de la ciutat el 1977.



La peça del Museu

Reglamento de Maderas necesaria para Fabrica de Baxeles del Rey, y demas Atenciones de sus Reales Arsenales



La Biblioteca del Museu Marítim disposa d'un destacat fons de llibres antics, és a dir, anteriors al 1801. Es tracta, principalment, de llibres impresos sobre navegació, alguns exemplars del *Llibre del Consolat de mar*, ordenances de marina, atles i tractats sobre construcció naval. A aquest últim apartat correspon el llibre que avui ens ocupa i que destaquem per la seva raresa, ja que, excepcionalment, és un llibre manuscrit.

És una còpia feta per Francisco de Paula Yniesta del llibre de l'enginyer de marina José Romero Fernández de Landa, editat a Madrid el 1784 amb un tiratge de 300 exemplars. Es tracta d'una guia de construcció naval que havia de permetre elaborar en sèrie les diferents fustes necessàries per tal de crear prototipus de cada tipologia de vaixell. Un gran avenç tecnològic fruit del clima intel·lectual de l'època de la Il·lustració.

Del llibre imprès, la biblioteca en té dos exemplars. A la dreta de la foto hi veiem l'exemplar

enquadernat en pergamí i amb solapa de tancament. El text és a dues tintes, negra i vermella. La negra ha oxidat el paper de tal manera que alguns fulls són molt fràgils, i ben aviat n'iniciarem la restauració.

Queden alguns interrogants sobre aquest manuscrit: qui devia ser Francisco de Paula Yniesta? Per a qui treballava? És un exemplar únic?

Com a curiositat, cal mencionar que l'Editorial Maxtor va publicar, l'any 2008, un facsímil de l'obra original.

el LLI-BRE

ELS MESTRES D'AIXA DE MALLORCA

Bernat Oliver Font, Tomás Ferrutxe, Bárbara Beatriz

Els mestres d'aixa de Mallorca eren reconeguts a tota la Mediterrània per la qualitat de la seva feina. Construïen velers de totes les mides, amb clients tan especials com el Govern francès. Acabada l'època dels grans velers, actualment els pocs mestres d'aixa que encara treballen es dediquen principalment a la restauració de les embarcacions de fusta. Aquest llibre ens apropa a aquests artistes, que ens expliquen la feina que fan i parlen del futur que imaginem per a aquest ofici mil·lenari.

Per als qui estiguin interessats en aquest tema, en algunes plataformes també es pot veure el reportatge *Aixa: The Last Master of Ibiza*, un documental sobre Nito Misses, de 88 anys, considerat l'últim mestre d'aixa de l'època daurada de construcció de grans vaixells a les drassanes d'Eivissa.



AGENDA DE LMMB de juny a desembre de 2021

EXPOSICIONS PERMANENTS

**Dates confirmades a maig del 2021. Aquestes dates poden tenir variacions a causa de la COVID-19. Per la mateixa raó, els horaris i les condicions d'accés poden sofrir variacions.*

Imatges trobades. La Barcelona marítima de postguerra. El fons Joaquín Tusquets de Cabriol.

Fins al novembre del 2021
L'exposició fa un recorregut per la Barcelona marítima



de postguerra a través de la mirada artística de Joaquín Tusquets. En un període de temps caracteritzat per la manca de recursos i del qual es disposa de poc material fotogràfic, Joaquín Tusquets fa un retrat de

la vida quotidiana de la Barcelona de l'època; del Museu Marítim del moment, inaugurat l'any 1941 per la Diputació de Barcelona, i del Port de Barcelona.

Lloc: Nau 1 de les Drassanes. MMB

El desig és tan fluid com la mar

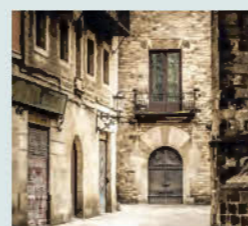
Fins al novembre del 2021
Un dels temes més silenciats de la història de la navegació ha estat la sexualitat dels homes que passaven dies, mesos i fins i tot anys embarcats,

en espais molt reduïts, on la intimitat era gairebé inexistent. Aquesta exposició vol fer una mirada a les relacions eròtiques, sexuals i sentimentals que s'han donat, durant segles, a bord de les embarcacions. Per a l'equip del Museu Marítim és un pas més en la voluntat de canviar la narrativa de la institució i fer-la més inclusiva des del punt de vista de gènere i de la diversitat sexual.

Lloc: Sala del Mirador. MMB

ITINERARIS

Drassanes, gremis i mercaders



Quart diumenge de cada mes

Itinerari guiat de terra per a adults que arrenca a les Drassanes Reials

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

Barcelona des del mar
Dissabtes

Us proposem fer un viatge en el temps a bord del pallebot *Santa Eulàlia* per descobrir com ha evolucionat la façana marítima de Barcelona. A bord d'un gran veler podrem obser-

var des del mar la façana marítima de la ciutat de Barcelona i experimentar la navegació al costat de la tripulació. La ruta permet visualitzar el Port Vell, la sortida del port a



mar obert, el barri mariner de la Barceloneta, el barri de la Vila Olímpica i el Fòrum. Està amarrat al Moll de la Fusta del Port de Barcelona, molt a prop del Museu Marítim.

Port de Barcelona: passat, present i futur
Dissabtes

Navegació per aigües del Port a bord d'un veler tradicional. El Port de Barcelona és un gran desconegut 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 acostarem també al port comercial i a part de les instal·lacions actuals.



CURIOSITATS SALADES

GREAT TUNA RACE SIMRAD 2021

La GTR-Simrad podria semblar un concurs de pesca, però es tracta d'un esdeveniment lúdic i científic que consisteix en la captura, marcatge i alliberament de la tonyina gegant. L'objectiu és, un cop marcades electrònicament les peces, poder fer un seguiment i visualitzar els moviments i les migracions de les distintes famílies de tonyines.

La GTR-Simrad pertany a l'Associació Catalana per a una Pesca Responsable (ACPR), que fins ara s'encarregava de l'organització de les jornades, i a l'Aliança de Pesca Espanyola Recreativa y Sostenible (APERS), que passa a organitzar-les un cop s'han estès a tot el territori estatal. Per a aquest any queden pendants les jornades a Bedalmádena (Màlaga) a l'agost i Llançà (Girona), Bermeo (País Basc) i Pollença (Illes Balears), al setembre. Més informació a <https://greattunara.ce.org> i a <https://acpr.cat>.



l'alimentació que li és habitual, estava molt debilitada i, en el moment de tancar aquesta edició de la revista, es creia poc probable que pogués sobreviure.

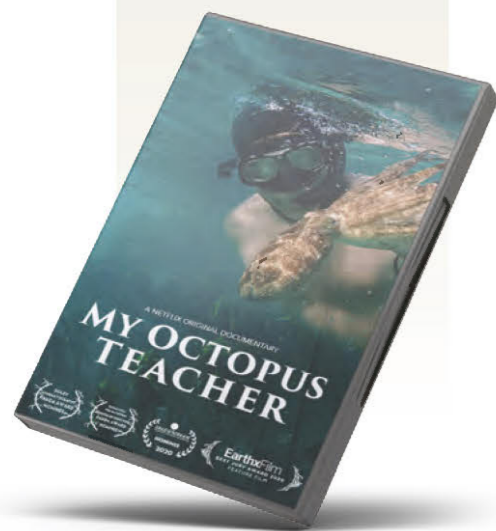
Cal recordar que si ens trobem cetacis mentre estem navegant no podem creuar-nos en la seva trajectòria i que, segons la llei, ens hem de mantenir a una distància mínima de 60 m. També cal tenir en compte que està totalment prohibit banyar-se amb els dofins o els rorquals.

Si veieu cetacis, ocells marins amenaçats, tortugues marines o altres vertebrats marins d'interès, podeu notificar-ho a faunamarina.daam@gencat.cat. Així mateix, a l'aplicació gratuïta *Zamiadroid* hi ha la base de dades faunamarina.daam, des d'on es gestionen les observacions de fauna marina amenaçada al litoral.

la PEL-LÍCULA

MY OCTOPUS TEACHER

Aquest interessant documental sobre la relació d'un bussejador amb un pop, dirigit per Pippa Ehrlich i James Reed, ha estat un èxit recent a la plataforma Netflix i el mes d'abril passat va guanyar l'Oscar al millor documental. Mostra com el naturalista sud-africà Craig Foster va a bussejar al mateix indret cada dia, durant més d'un any, a prop de Ciutat del Cap. En una de les immersions descobreix un pop que visitarà cada dia, fins que s'acostuma a la seva presència i s'inicia una relació curiosa.



La xifra 800 milions d'euros

és el que, en un principi, costaria construir el superiort anomenat *Streets of Monaco*.

De moment l'*Streets of Monaco* és només un projecte que podríem definir com a... lleugerament extravagant. El vaixell, amb una eslora de 155 m i pensat per a

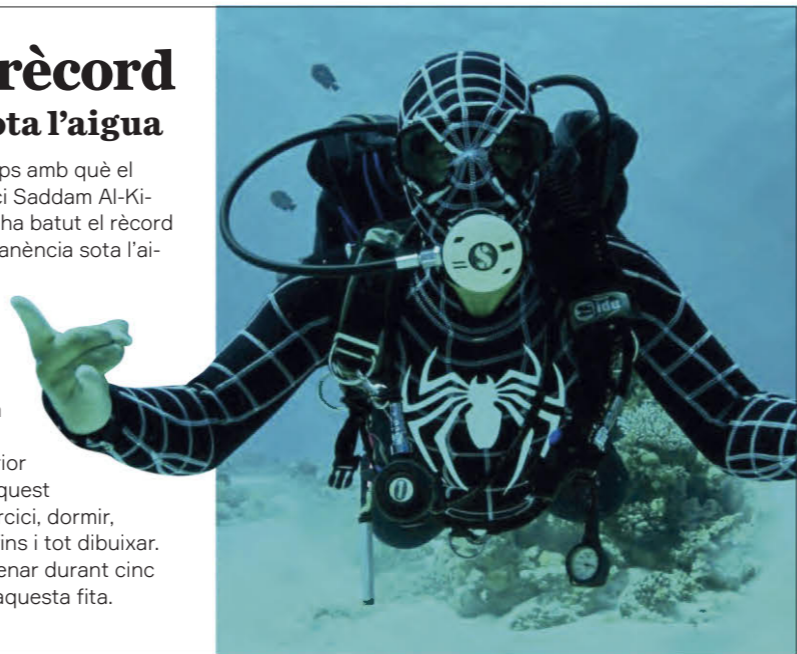


setze convidats i setanta passatgers de tripulació, recrea edificis del principat de Mònaco, com el famós casino, així com el circuit de carreres,

convertit aquí en una pista de karts. A la web www.yachtislanddesign.com podeu veure aquest i altres iots de dissenys impossibles... o no!

Va de rècord Sis dies sota l'aigua

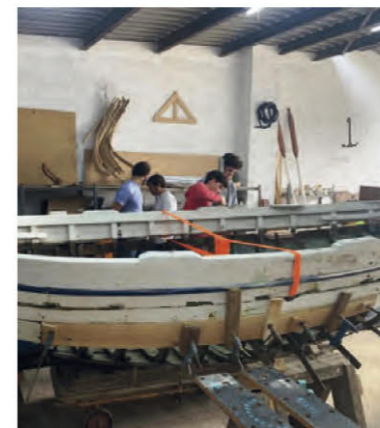
Aquest és el temps amb què el bussejador egipci Saddam Al-Kilany, de 29 anys, ha batut el rècord mundial de permanència sota l'aigua. Concretament va romandre 145 hores i 30 minuts sota les aigües del mar Roig, i va superar en unes tres hores l'anterior rècord. Durant aquest temps va fer exercici, dormir, pregar, menjar i fins i tot dibuixar. Al-Kilany va entrenar durant cinc anys per assolir aquesta fita.



AVISOS PER A NAVEGANTS

LA DRASSANA

Per tot el litoral català hi trobem diverses associacions, clubs i particulars dedicats a conservar la navegació en embarcacions tradicionals de fusta. La Drassana és un projecte empresarial, social i cultural en què treballen un grup de persones compromeses amb la conservació i el manteniment d'aquestes embarcacions, així com amb la continuïtat de l'ofici tradicional de mestre d'aixa. La Drassana es troba situada en una bonica masia anomenada Can Fatjó dels Urons, a Cerdanyola del Vallès, on disposen d'una gran nau amb diferents espais. Els serveis que ofereixen són construcció d'embarcacions noves, reparació i manteniment, reconstrucció d'embarcacions clàssiques i d'època, acompanyament a l'autoconstrucció i hivernada, a més de tenir una escola de formació de mestres d'aixa. Més informació a <https://ladrassana.com>.



COPA DEL REI

La badia de Palma tornarà a acollir, del 31 de juliol al 7 d'agost, aquesta important regata. En aquesta 39a edició participaran un total d'onze classes: Mallorca Sotheby's



IRC, BMW ORC 1, BMW ORC 2, BMW ORC 3, ClubSwan 50, Swan 45, ClubSwan 42, ClubSwan 36, Herbalife J70, J80 (classe femenina Women's Cup) i, com a classe convidada, Maxis.

SALO NAUTIC DE BARCELONA

Del 12 al 17 d'octubre torna el Saló Nàutic al Port Vell de Barcelona, la fira nàutica més important de tot l'Estat espanyol i una de les més importants d'Europa, que l'any passat va haver de cancel·lar-se per la pandèmia. En aquesta ocasió Fira de Barcelona ha elaborat un precís protocol de seguretat i prevenció contra la COVID-19, dissenyat amb l'assessorament de l'Hospital Clínic de Barcelona i amb l'objectiu de garantir la màxima seguretat. Més informació a <http://www.salonautico.com>.

FIRES NAUTIQUES

A més del Saló Nàutic de Barcelona, moltes altres fires nàutiques tornen a obrir portes després de no poder-se celebrar l'edició passada a causa de la pandèmia. Algunes de les més importants són el Yachting Festival (Canes, França, del 7 al 12 de setembre), el Southampton

International Boat Show (Gran Bretanya, del 10 al 19 de setembre), el Salone Nautico Génova (Itàlia, del 16 al 21 de setembre), l'Interboot (Friedrichshafen, Alemanya, del 18 al 26 de setembre), el Grand Pavois (La Rochelle, França, del 28 de setembre al 3 d'octubre), el Valencia Boat Show (del 28 d'octubre a l'1 de novembre), el Marine Equipment Trade Show-METS (Amsterdam, Països Baixos, del 16 al 18 de novembre) i el Boot Düsseldorf (Alemanya, del 22 al 30 de gener del 2022).



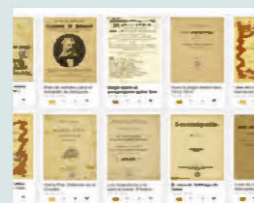
ACTIVITATS Obriem portes

29 d'octubre: Arxiu Fotogràfic; 18 de novembre: Departament de Restauració; 3 de desembre: Arxiu General

El Museu Marítim de Barcelona obre al públic espais que solen quedar fora del recorregut públic i no són visitables; espais que formen part imprescindible del museu i garanteixen la conservació, restauració i cura de la seva col·lecció. La visita guiada inclou l'acompanyament i les explicacions del personal del museu.

Vine a conèixer
16 de juny: Vida a bord;
13 d'octubre: Cartografia;

17 de novembre: Els naufragis; 15 de desembre: Els transatlàntics



Sessions en les quals ens apropem a determinats objectes o col·leccions a partir d'un diàleg entre una de les persones de

l'Àrea de Col·leccions i Gestió del Coneixement de l'MMB i una altra d'estretament vinculada al tema triat per compartir històries de vida.

Sessions d'identificació de fotos de mar

5 d'octubre: Fotografia de Manuel Galilea; 14 de desembre: Espais interiors de transatlàntics de la Cia Transatlàntica.

Trobades de divulgació del patrimoni fotogràfic en què participen volun-



tàriament persones que col·laboren en la identificació de fotografies històriques. Una manera d'enriquir el fons públic de museus, biblioteques i altres entitats gestores, amb l'ajut de particulars.

Sessions en línia pel context COVID-19

SOTA L'AIGUA

BIODIVERSITAT AL FÒRUM DE BARCELONA



L'any 2004, en el marc del Fòrum de les Cultures, es van crear al litoral barceloní els Banys del Fòrum, amb l'objectiu de recuperar la biodiversitat marina que havia quedat destruïda després de dècades d'abocaments. Es tracta d'un parc d'esculls artificials, comunicat amb el mar, que ha acabat formant un hàbitat on es concentren un gran ventall d'es-

pècies. L'any 2019 va néixer el Projecte Diva amb l'objectiu de conèixer més a fons la biodiversitat de la zona, impulsat per la Universitat de Barcelona i amb la col·laboració de la FECDAS, el grup Vimar, el club Saita Diving i Cressi. Després d'un any de censos visuals, els resultats van demostrar que presenta una biodiversitat molt alta, amb més de 360 espècies.

MANUAL DE BUSSEIG EN CATALÀ



El mes d'abril passat la FECDAS (Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques) va presentar el primer manual de busseig traduït al català, que ha tingut el suport del Departament de Política Lingüística de la Generalitat de Catalunya. Es tracta del manual per obtenir el títol de bussejador d'1 Estrella.

PROJECTE ICEBERG

El Departament de Busseig en Igualtat de la FECDAS ha creat un programa de beques formatives, emmarcat en el projecte Iceberg, per fomentar la figura de la dona en el món de les activitats subaquàtiques. Les beques corresponen a les formacions d'instructora internacional de busseig i instructora internacional d'apnea. A més, s'estan organitzant xerrades, col·loquis, seminaris i activitats participatives per afavorir el desenvolupament formatiu de la dona i augmentar-ne la presència als òrgans de gestió i direcció d'entitats i clubs esportius. Més informació a igualtat@fecdas.cat.



SCUBAJET

Aquest invent ens permet propulsar-nos sota l'aigua sense esforç, de manera que és molt útil per fer submarinisme o snorkel. A més, pot instal·lar-se a la quilla d'una taula de paddle surf o d'un caiac, per quan ens cansem de remar. Destaca per les seves petites dimensions i disposa de diversos models amb diferents potències i durada de les bateries. Com a curiositat, cal mencionar que l'aparell apareix a la pel·lícula *6 Underground*, de Michael Bay, que es pot veure a Netflix. Més informació a <https://www.scubajet.com>.



VELA OCEÀNICA

UN MINI 6,50 CONSTRUÏT ÍNTEGRAMENT A LA FNOB

Amb la posada a l'aigua del Mini 6,50, construït íntegrament a la FNOB, es culmina un procés que es va iniciar ara fa més d'un any amb la construcció del motlle segons els plànols del dissenyador Lombard, segon classificat a la darrera Mini Transat.

En el procés de construcció del Mini 6,50 hi han col·laborat, amb la supervisió de professionals i dels seus professors, alumnes de l'Institut de Nàutica de Barcelona, atenent al conveni de col·laboració entre la FNOB i aquesta institució.



GERARD MARÍN, A LA PRÒXIMA MINI TRANSAT

Gerard Marín, amb dues Mini Transat i dues voltes al món en regata sense escales, és l'*skipper* seleccionat pel comitè constituït per regatistes i entitats de la ciutat i de l'esport per participar en la propera regata Mini Transat, el mes de setembre. Hi participarà amb el Mini construït per la FNOB.

En la Mini Transat es creua l'Atlàntic en solitari, sense escales, i és la competició més rellevant de la classe i en qual s'han iniciat gairebé la totalitat dels navegants oceànics.

El Mini i el seu *skipper* inicien ara la temporada de regates que els portarà, finalment, a la Mini Transat.



REGATA BASE MINI FNOB I VENDEE GLOBE

La FNOB, amb la col·laboració del Club de Mar Port Olímpic i el Club Nàutic de Sa Ràpita, ha organitzat aquesta primavera la segona edició de la regata Base Mini FNOB, Trofeu Marina Vela Barcelona, en què han participat una vintena de Minis. El recorregut, de més de 400 milles, passava per les Columbretes i les Balears, i es va haver de neutralitzar dotze hores al port de Sa Ràpita per un avis de temporal.

Dídac Costa ha participat en la regata Base Mini FNOB com a *co-skipper* de Marc Claramunt el qual, per la seva banda, va col·laborar en l'equip del Dídac a la darrera Vendée Globe.

La gesta de Dídac Costa, que va acabar per segona vegada la volta al món en solitari, no ha passat desapercibuda al nostre país. Els mitjans de comunicació han cobert a bastament l'esdeveniment i, per tant, la vela oceànica i el nostre *skipper* han gaudit d'una visibilitat gens habitual.



MÉS DE 20 PROJECTES A LA BASE



Durant el 2021 Barcelona s'ha consolidat com a centre d'entrenament i tecnificació de referència al Mediterrani.

Més de 22 projectes de Base Mini Barcelona tenen cabuda a la Base Oceànica de la FNOB, on es duen a terme sessions d'entrenaments, formació en navegació, meteorologia, seguretat i totes les disciplines necessàries per esdevenir un navegant oceànic.

Així mateix, els membres de la Base Mini Barcelona reben l'assessorament i l'acompanyament necessari per poder participar en la mítica Mini Transat, després d'un període de formació que no és mai inferior als dos anys.

Més enllà de l'activitat esportiva, la FNOB segueix amb la seva tasca de divulgació de la vela. Més de 3.000 nenes i nens han pogut seguir la regata de volta al món, la Vendée Globe, des de classe amb els seus professors. En col·laboració amb el Museu Marítim, ambdues entitats han dut a terme el programa educatiu Seguiment d'una Volta al Món, que ha inclòs connexions en directe amb Dídac Costa, una exposició al museu i tres tertúlies en línia en què s'han pogut analitzar l'activitat de la vela oceànica, la seva relació amb la ciutat i la contribució que fa a la ciència.

LA RECEPTE DEL NORAI

Bròtola en adob



INGREDIENTS PER A 4 PERSONES

- 600 g de bròtola
- 500 ml d'aigua
- 200 ml de vinagre
- 2 cullerades de pebre vermell
- Pebre negre
- Orega
- Julivert
- Coriandre picat
- Sal

PREPARACIÓ

- 1 Netegeu bé les bròtoles i traieu-ne les vísceres. Talleu-los el cap i reserveu-les.
- 2 En un recipient amb aigua, prepareu l'adob amb el vinagre, la sal, el pebre negre, el pebre vermell, l'orenga i el julivert.
- 3 Remeneu l'adob i poseu-hi les bròtoles. Poseu-ho en paper film i deixeu-ho macerar 10-12 h.
- 4 Traieu les bròtoles de l'adob i escorreu-les. Assequeu-les bé i enfarineu-les.
- 5 Fregiu-les en una paella amb oli i serviu-les acompanyades amb una amanida de brots. Amaniu-la amb l'adob de les bròtoles.

La bròtola

La bròtola, també coneguda com a mollera pigada o mollera de fang, és un peix que es pesca en les profunditats fangoses del mar. Pertany a l'ordre dels gadiformes, té el cos allargat i comprimit al capdavant, i pot arribar als 110 cm i els 3.540 g.

De color gris a gris rosat segons l'edat, la seva reproducció té lloc del gener fins al maig i es nodreix de crustacis i d'altres invertebrats, rarament d'altres peixos.

Es tracta d'un peix blanc d'aigua salada present a l'Atlàntic i a la Mediterrània, tot i que en menor quantitat. Encara que no massa conegut a nivell gastronòmic, la seva carn és delicada, molt digestiva i de gust suau, perfecta per als infants.

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



ABSTRACTS

Castellano

Argos

Amics de la Mar de Menorca
Págs. 6-7



La recuperación del Besitos

El laúd *Besitos* vuelve a navegar por las aguas del mar Mediterráneo. Esta embarcación fue dada de baja en 1993, poco más de treinta años después de su construcción, pero ahora ha sido recuperada por la asociación Amics de la Mar de Menorca. Luce un fantástico aparejo de vela latina, por lo que se ha convertido en la embajadora cultural de Menorca en los encuentros de este tipo de vela.

Ojo de buey

Arantza Diez
Págs. 8-15

En busca de El Dorado. Senegal: un país expoliado, una juventud expulsada

La reportera Arantza Diez nos acerca a una cruda realidad provocada por la codicia de los países desarrollados. Y es que, en la costa de Senegal, los cayucos de pesca artesanal, que durante siglos han sido uno de los grandes motores de la economía, vuelven cada día más vacíos. El pescado se lo llevan los grandes barcos de los países industrializados, que expolian a mansalva el fondo marino de la costa de África occidental, llevándose así no solo el pescado, sino también la esperanza y el futuro. ➔



Garbí

Federación Catalana de Vela
Págs. 16-19

La vela catalana en Tokio 2021. Espíritu olímpico, valores de mar

Del 25 de julio al 4 de agosto de 2021, la vela catalana tiene el sueño de conseguir un podio en los Juegos Olímpicos de Tokio, en las aguas de la ciudad de Enoshima. El rumbo está claro: seguir la estela de la determinación y el esfuerzo que dejaron, en su día, sus predecesores. Una determinación y un esfuerzo que se ganaron el respeto y el corazón de todo el mundo.



As de guía

Dossier «El retorno de la navegación en vela latina y vela al tercio»
Págs. 20-35



La vela latina, una vela milenaria

Vicente García-Delgado

Vicente-García Delgado, una de las voces autorizadas más destacadas cuando hablamos del estudio de la vela latina, nos acerca a los entresijos de una forma de navegar que, si bien durante siglos fue la más común en el Mediterráneo, estuvo a punto de desaparecer. Con este reportaje nos adentramos en su historia, sus técnicas y singularidades, y en las dudas y certezas que rodean su origen histórico.

El arte de navegar con vela latina y vela al tercio: ¿patrimonio inmaterial de la Unesco?

Elvira Mata i Enrich

El Museo Marítimo de Barcelona y la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial (FCCPMF) son los promotores iniciales de la



candidatura para que el arte de navegar con vela latina y vela al tercio sea declarado patrimonio inmaterial por la Unesco. Se trata de una candidatura transversal e internacional en la que participan países como Italia, Francia y Croacia. Nos lo explica Elvira Mata, quien ha sido la directora del Museo Marítimo de Barcelona hasta hace poco.

Entrevista a Pere Alemany, presidente de la FCCPMF
Silvia Dahl y Jordi Garriga

Una larga tradición. Un testimonio desde Italia
Giovanni Panella

El periodista italiano especializado en cultura marítima Giovanni Panella nos habla en este reportaje de la realidad de la vela latina y la vela al tercio en Italia, uno de los países que promueven la candidatura de estos tipos de navegación para que la Unesco los declare patrimonio inmaterial. Como nos explica Panella, en Italia también existe un movimiento cada vez mayor en favor de la recuperación de estas artes de navegación tradicional, una navegación que se remonta a tiempos inmemoriales.

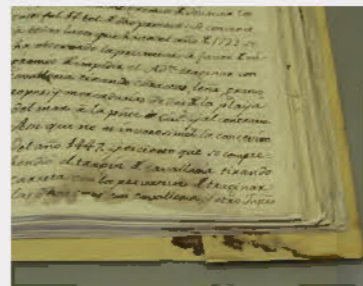


Rumbo al pasado

Víctor J. Jurado Riba
Págs. 36-41

La batalla de Lepanto y Cataluña: fabricación de galeras, particulares embarcados y exaltación religiosa

La participación catalana es un factor fundamental para entender la batalla de Lepanto, tanto desde el punto de vista de las armas, como desde el de la fabricación de las galeras o la dirección de la Santa Liga. El relato histórico del escritor e investigador Víctor J. Jurado explica que la influencia de Cataluña en la batalla no se limitó a la aportación de madera de sus bosques o a la fabricación de barcos en las atarazanas de Barcelona, sino que va mucho más allá. ↗



Entre los fondos históricos que custodia el Museo Marítimo de Barcelona se encuentra el del Gremio de Porteadores, un fondo que despierta el interés de los historiadores y que nunca deja de sorprender. En este número de *Argo* explicamos la minuciosa restauración de uno de sus libros, realizada en el mismo museo.

Entrevista

Jordi Garriga
Págs. 46-51

Albert Bargués, navegante transoceánico

Albert Bargués es uno de esos nombres del mundo de la navegación que habría que escribir siempre en mayúsculas.



Nuestro protagonista es un auténtico lobo de mar: navegante visionario y regatista de crucero, cuenta con un currículum que impresiona. Pero Bargués es mucho más que eso. En esta entrevista descubrimos no solo su alma aventurera e inconformista, sino también a una persona a quien le gusta enfrentarse a grandes gestas, tanto mar adentro como pisando tierra firme.

Mares lejanos

Núria Martínez Ribot
Págs. 52-55

La historia revive en el Museo de Chatham: los mejores barcos británicos

Como nos relata la periodista Núria Martínez Ribot, los amantes de la historia y de la navegación tienen una parada obligatoria en el Muelle Histórico de Chatham. Allí podrán disfrutar de las atarazanas más completas del mundo de la era de la vela, cuando la Marina Real Inglesa dominaba los océanos. ↗

Lobos de mar

Victor Farradellas
Págs. 56-59

Camil Busquets, fanático de los barcos Desde muy



joven, Camil Busquets se sintió atraído por los barcos, y durante décadas se dedicó a fotografíarlos desde el puerto de Barcelona. Autor de decenas de libros y artículos, el periodista Víctor Farradellas nos explica cómo nuestro protagonista llegó a convertirse en un gran especialista en marina militar y en un referente de la cultura marítima catalana.

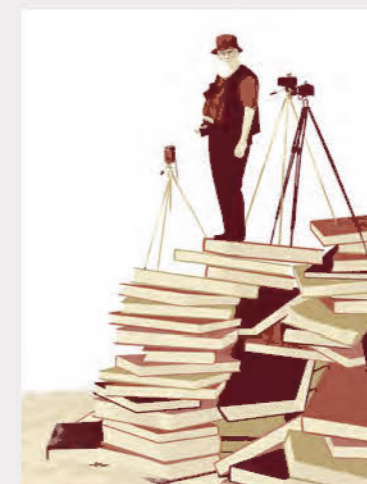
Levando anclas

Carme Escales
Págs. 60-63



Pescadores de montaña. Las rutas pirenaicas de la trucha

En esta ocasión, Carme Escales nos lleva hasta los Pirineos, donde años atrás la pesca de la trucha era parte del sustento de la economía de muchas familias. Reviviremos una gran travesía de alta montaña, entre la Vall Fosca y el Valle de Arán, para conocer hasta dónde llegaban estos pescadores para conseguir y vender las mejores capturas.



English

Argos

Menorca's Friends of the Sea
Pages 6-7



The restoration of the Besitos

The Laúd Besitos, sails the waters of the Mediterranean once again, after being scrapped in 1993, little more than thirty years after its construction. It has now been restored by the association *Amics de la Mar de Menorca* and has been equipped with a marvellous set of lateen sails, and it now serves as the cultural ambassador of Menorca in meetings of lateen sailboats.

Porthole

Arantza Diez
Pages 8-15

The search for El Dorado Senegal: a ransacked country, a generation forced out

The journalist Arantza Diez shows us the harsh reality provoked by the greed of developed countries. Along the coast of Senegal, the local fishing boats that have sustained the economy of the region for centuries are coming back empty handed. Factory ships from the industrialized countries are plundering the ocean floor along the coasts of West Africa, taking all the fish but also the hopes and future of the local people. ➔



Garbí

The Catalan Sailing Federation
Pages 16-19

Catalan sailing in Tokyo 2021. Olympic spirit, the values of the sea

From the 25 July to 4 August, Catalan sailing has hopes of achieving a place on the podium of the Tokyo Olympics, in the waters of the city of Enoshima. The route is clear: to follow the trail of determination and hard work that their predecessors laid down in their day. Determination and hard work that earned the respect and hearts of the world.



Bowline

Dossier «The return of navigation with lateen and lug sails»
Pages 20-35



Lateen sails A millenary sail

Vicente García-Delgado

Vicente-García Delgado is one of the most respected voices in studies of lateen sails, revealing details of a form of sailing that was once the most common on the Mediterranean before almost disappearing completely. This article looks into the history, techniques and what makes it so different, and the questions and doubts about its historical origins.

That art of navigation with lateen and lug sails. An intangible heritage for Unesco?

Elvira Mata i Enrich
Barcelona's Maritime Museum has joined forces with the Catalan Federation for Maritime and River Culture and Heritage (FCCPMF) as the original promoters of the campaign for the



La red de museos

Págs. 64-67

Museo Marítimo de Mallorca. Mucho patrimonio marítimo por descubrir

Albert Forés Gómez



En estas páginas nos acercamos hasta el Consorcio Museo Marítimo de Mallorca, que cuenta con un gran patrimonio marítimo y dos sedes: una en funcionamiento y abierta a todos los públicos, que está ubicada en el Museo del Mar del Puerto de Sóller; y otra que se encuentra en el Centro Cultural de Ses Voltes, en Palma. En esta última se está construyendo lo que será la sede central del Consorcio.

El Museo de Mataró y el mar. Hilo conductor de nuestra historia

Museo de Mataró

El Museo de Mataró es una institución patrimonial dedicada a recoger, conservar, difundir, investigar y promover el patrimonio natural, histórico y cultural del municipio y su zona de influencia. Las colecciones se exhiben en Can Serra, Ca l'Arenas, Can Marfà y el yacimiento de Torre Llauder. ➔

Rosa de los vientos

Redacción Argo
Págs. 68-73



Sección con curiosidades, noticias, gadgets y recursos de interés, así como recomendaciones de libros, películas, lugares y actividades para navegantes y amantes del mar, entre otros contenidos.
Agenda marítima.

Del mar a la mesa

Redacción Argo
Pág. 74



Brótola en escabeche

Receta para elaborar un plato sencillo y tradicional pero de gran sabor, de la mano del restaurante del Museo Marítimo de Barcelona: el Norai Raval.



art of sailing with lateen sails and lug sails to be declared as Intangible Heritage by Unesco. It is an international candidacy which has the backing of countries like Italy, France and Croatia. Elvira Mata, who until recently was the director of the Maritime Museum, tells us all about it.

Interview with Pere Alemany, chairman of the FCCPMF
Silvia Dahl and Jordi Garriga

A long tradition. Testimony from Italy
Giovanni Panella

The journalist specialist in maritime culture, Giovanni Panella, tells us in this article about the real use of lateen sails and lug sails in Italy, one of the countries that supports the campaign for these forms of sailing to be declared Intangible heritage by Unesco. According to Panella, there is a growing movement in the country to revive these traditional maritime skills, and this sailing technique that dates back to remote times.



A voyage to the past

Victor J. Jurado Riba
Pages 36-41

The battle of Lepanto and Catalonia. Construction of galleys, personalities on board and religious fervour

The role of Catalonia was a fundamental aspect for understanding the battle of Lepanto, both because of the weapons used, the construction of the galleys and the leadership of the League. The historic narration of the writer and researcher Victor J. Jurado makes it clear that Catalonia was not only present in the battle in the wood cut from its forests and the vessels built in the shipyard of Barcelona, but reached much further. ↗

The treasures of the Museum

Cristina Latorre Madrils
Pages 42-45

Restoration of a ledger of the Guild of Porters



The historical records in the care of Barcelona's Maritime Museum include a collection from the Guild of Couriers, which has aroused the interest of many historians and is a constant source of surprises. In this edition of Argo we explain the careful restoration of one of the ledgers, which is being handled in the museum.

Interview

Jordi Garriga
Pages 46-51

Albert Bargaúes, trans-oceanic sailor

Albert Bargaúes is one of the names in the sailing world which



should always be written in capital letters. Our protagonist is a genuine old salt, a visionary sailor and yacht racer with a curriculum that is truly impressive. But Bargaúes is even more than that. In this interview we explore his adventurous, restless nature, but also the person who loves to face the greatest of challenges both in the open sea and on land.

Distant seas

Núria Martínez Ribot
Pages 52-55

History lives again in Chatham Museum The best of British ships

The journalist Núria Martínez Ribot explains why lovers of history and sailing have an unmissable appointment in the Historic Docks of Chatham. These were the largest shipyards in the world in the age of sail, when the Royal Navy ruled the waves. ↗

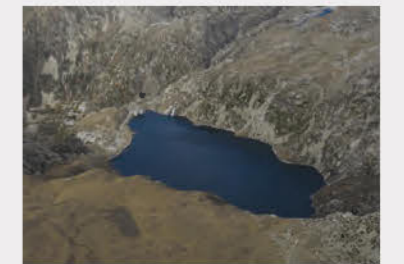
Sea dogs

Victor Farradellas
Pages 56-59

Camil Busquets, a fanatic about boats



Since he was young, Camil Busquets has felt an attraction towards boats, and he has spent decades photographing them from the port of Barcelona. The author of dozens of books and articles, the journalist Victor Farradellas tells how our protagonist came to be a great specialist in warships and a reference for the maritime culture of our country.



Raising anchors

Carme Escales
Pages 60-63

Mountain fishermen. Trout fishing in the Pyrenees

In this article, Carme Escales takes us to the Pyrenees mountains, where trout fishing used to be a mainstay for the economy of many families in the past. We will relive a great crossing of the high mountains, from the Vall Fosca and the Vall de Arán, to see where these fishermen went to catch their fish and then to sell their catch.





The museum network

Pages 64-67

Mallorca Maritime Museum A lot of maritime heritage to discover

Albert Forés Gómez



In these pages, we will look at the Mallorca Maritime Museum Consortium, which has two centres and a splendid maritime heritage. The first, which is open to the general public, is located in the Museo del Mar in Puerto de Sóller. The second is in the Cultural Centre of Ses Voltes, in Palma. It will be the headquarters of the Consortium and is currently under construction.

The Museum of Mataró and the sea. The narrative thread of our history

Museo de Mataró

Mataró Museum is a heritage institution dedicated to collecting, preserving and explaining, researching and promoting the historic natural and cultural heritage of the city and its surrounding areas. The collections are on display at Can Serra, Ca l'Arenas, Can Marfa and at the archaeological site of Torre Lauder. ↗

The Compass Rose

Argo Staff
Pages 68-73



A section with anecdotes, news items, gadgets and resources of interest, reviews of books, films, places and activities of interest for sailors and lovers of the sea, among other articles. Maritime calendar

From sea to table

Argo Staff
Page 74

Pickled forkbeard



Norai Raval, the restaurant of the Maritime Museum of Barcelona suggests a recipe based on an uncommon fish: the forkbeard. It is a white fish that is not often served, but which has mild, delicate taste that is worth discovering.

VINE A VISITAR EL PAILEBOT SANTA EULALIA

EMBARCA'T EN NOVES EMOCIONS!



Lloc: Moll Bosch i Alzina
Visites de dimarts a diumenge
Agost tancat
Consulteu horaris i preus a
www.mmb.cat

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



#PailebotSantaEulalia

LA MAR DE MUSEUS

Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana:

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