

# ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

MAR ENLLÀ  
EL LABORATORI  
ARAGÓ, ÚNIC PER  
ALS AMANTS DEL  
FONS MARÍ

AS DE GUIA

## La PIRATERIA: MITE *del* PASSAT, PERILL *del* PRESENT

ULL DE BOU

El mar es queda  
sense nacres

ENTREVISTA

Ángeles de la Riva.  
La primera dona  
capità de la marina  
mercant de  
Catalunya

ELS TRESORS DEL MUSEU

La restauració del  
model de vaixell  
*Ernesto Anastasio*

8 €



NOVA EXPOSICIÓ  
al Museu Marítim de Barcelona  
A partir del 25 de febrer de 2022



*Babor mazzini*

# BROMOLIS

## FOTOGRAFIA PICTORIALISTA

Joaquim Pla Janini

*J. Pla  
Domest II  
1957*

**mmb** MUSEU MARÍTIM DE  
BARCELONA



EDITORIAL

## Nou reglament, noves expectatives

**E**l 17 de setembre del 2021 es va aprovar el Reial decret 784/2021, que presenta el Reglament de vaixells i embarcacions històrics i reproduccions singulars. Podeu consultar el text íntegre a <https://www.boe.es/eli/es/rd/2021/09/07/784>.

Aquesta és una fita més en un llarg procés a favor de la protecció del patrimoni flotant, que va començar amb la Carta de Barcelona, o Barcelona Charter, i continuarà un cop aquest reglament es posi en marxa. El Museu Marítim de Barcelona ha tingut un paper fonamental en la maduració d'aquesta proposta, amb el suport constant d'un especialista que ha estat clau per donar solidesa jurídica a les propostes de caire patrimonial: el professor i doctor Jaime Rodrigo de Larrucea. Unir les necessitats de la conservació del patrimoni amb les regles de joc del dret és una tasca més difícil del que podria semblar a simple vista.

Aquesta norma representa un avanç important en el manteniment d'una flota d'embarcacions històriques operatives a Espanya. Entre altres coses, atorga als museus marítims un paper important en la validació de què és i què no és un vaixell històric mereixedor de protecció. Malgrat una certa indefinició, és clar que els museus tindrem molta feina davant de les demandes d'armadors que voldran un aval «patrimonial» necessari per obtenir la categoria administrativa (que no patrimonial) de vaixell històric. Una part important del reglament s'adreça a les rèpliques o reproduccions singulars, un tema que en si mateix és molt complex i discutit.

El Reglament obre també molts interrogants pel que fa als graus de protecció, ja que l'objectiu principal passa per cercar avantatges fiscals o d'amarrador que no queden clars a la normativa i demanen un desenvolupament posterior. Un punt fosc de la norma és que inclou una estranya categoria de reproduccions singulars desenvolupades per mitjans electrònics o en suport digital.

En els pròxims mesos començarem a veure quina rebuda té, quines expectatives desperta i quins efectes provoca en un sector que tenia moltes esperances posades en aquesta normativa, especialment en el cas dels armadors de vaixells clàssics o d'època.

Cal insistir en el fet que aquest reglament no entra en consideracions de caire patrimonial, ja que són els museus i les institucions culturals, a través dels corresponents departaments en cada comunitat autònoma, els que tenen la competència en aquesta matèria.

**El Reglament atorga als museus marítims un paper important.**



**Enric Garcia Domingo**  
Director general del Museu Marítim de Barcelona





## 3 EDITORIAL

## 6 ARGOS

*Un tresor heretat. La barca gamera a l'Albufera*

## 8 ULL DE BOU

*El mar es queda sense nacres. Continua sense fre el paràsit que mata aquests bivalves*

*Entrevista a Patricia Prado, investigadora de l'IRTA*

## 16 GARBÍ

*Tècnics de la vela catalana. Els impulsors de l'ensenyament de la vela*

## 20 AS DE GUIA

*La pirateria: mite del passat, perill del present*



22 *La pirateria a Catalunya. Entre el mite i la realitat*

26 *Música, pólvora i desembarc. Revivim el nostre passat corsari*

30 *La pirateria marítima moderna. Una maledicció per als marins*

35 *Entrevista a Tomás Dolorea Fernández, capità de l'armada espanyola*

## 36 RUMB AL PASSAT

*El port d'entreguerres. Barcelona, entre el pistolisme i la Guerra Civil*

## 42 ELS TRESORS DEL MUSEU

*La restauració del model de vaixell Ernesto Anastasio*

## 46 ENTREVISTA

*Àngeles de la Riva. La primera dona capità de la marina mercant de Catalunya*

## 52 MAR ENLLÀ

*El Laboratori Aragó, únic per als amants del fons marí*

## 56 LLOPS DE MAR

*José María Martínez-Hidalgo, altaveu de la cultura marítima*

## 60 LLEVEM L'ÀNCORA

*Del bosc al mar. La ruta dels raiers al Pallars Sobirà i Pallars Jussà*

## LA XARXA

64 *Museu Municipal de Nàutica del Masnou*  
66 *Canvi de Rumb*

## 68 ROSA DELS VENTS

*Notícies i agenda d'activitats*

## 74 DEL MAR A LA TAULA

*Parmentier de carbassa, xiitake i ou escumat*

## ABSTRACTS

75 *Castellano*  
79 *English*



36



46



52



56





1910-2021

# Un tresor heretat

## LA BARCA GAMBERA A L'ALBUFERA

Va dir Émile Zola en el seu estudi sobre la descripció: «L'home no pot ser separat del seu mitjà; el seu vestit, la seua casa, el seu poble, la seua província el completen. Qualsevol acte del seu cervell o el seu cor està determinat pel seu mitjà».

Per la **Federació Cultural i Esportiva Valenciana de Vela Llatina**

La pesca de la gamba va ser un recurs important per als pescadors riberencs de l'Albufera de València i va donar lloc a l'aparició d'un tipus d'embarcació denominada gambera. La desaparició d'aquesta espècie de crustaci va provocar la transformació d'aquesta embarcació en barca pesquera. Les successives crisis dels segles XVIII i XIX van propiciar moviments migratoris cap a altres territoris. La primera colonització valenciana al delta de l'Ebre i a la costa tarragonina va ser el resultat d'aquests processos complexos que van comportar l'arribada de les tècniques de pesca, la navegació amb vela llatina i la construcció d'embarcacions.

### LÍNIES FINES

La barca gambera és una embarcació pesquera de línies fines, quadernes obertes i puntal reduït per facilitar l'entrada i l'eixida de l'aigua, amb una eslora entre 7 i 8,5m i una mànega entorn dels 2 m. La popa és més baixa que la proa per facilitar la recollida de les xarxes, i el timó guarda la línia amb la quilla. És fàcil diferenciar-la del barquet albuferenc, el barquetot, el marimatxo o la resta de tipus de barca destinats a altres usos. Tant el barquet com el barquetot són de fons i costats plans i secció trapezoidal, mentre que la barca presenta una secció arrodonida. Malgrat aquestes diferències, hi ha uns trets generals que són comuns a les dues famílies: les formes fines, amb una mànega més petita i puntal, i l'orla baixa, apta per navegar en aigües protegides i poc profundes.

A mitjan segle XX el llac va començar a perdre moltes de les espècies piscícoles autòctones a conseqüència del creixement industrial i urbà: els abocaments i l'ús de fertilitzants als arrossars van provocar l'eutrofització de les aigües, la qual cosa va perjudicar-ne la

riquesa ecològica. A tot això cal sumar-hi els problemes derivats de la putrefacció dels rastrols de l'arròs i la consegüent disminució d'oxigen a l'aigua, l'assentament de noves espècies d'ocells i la gestió d'una junta de desguàs que regula els nivells d'aigua ignorant els interessos de la pesca. Per sort, la Comunitat de Pescadors ha sabut representar els seus interessos enfront de l'Administració i ha aconseguit que les condicions del llac comencen a millorar.

Afortunadament, en els últims anys es percep un canvi profund en la mentalitat mediambiental de la societat valenciana i dels poders públics en pro de la conservació d'un espai natural tan emblemàtic.

### LA RECUPERACIÓ

La Federació Valenciana de Vela Llatina, juntament amb altres associacions, es troba immersa en un procés de catalogació i digitalització de totes aquestes embarcacions emblemàtiques de l'Albufera valenciana amb la finalitat de mantindre i preservar el llegat històric i cultural que representen. Així mateix, la declaració institucional com a Bé d'Interès Cultural de la pesca artesanal i la navegació a vela llatina és un avanç transcendental en el reconeixement i la protecció de la cultura de l'Albufera, encara que no s'haja vist traduït en accions concretes i efectives dirigides a conservar aquestes embarcacions la pervivència de les quals, és just reconèixer-lo, devem exclusivament als seus propietaris. ◀

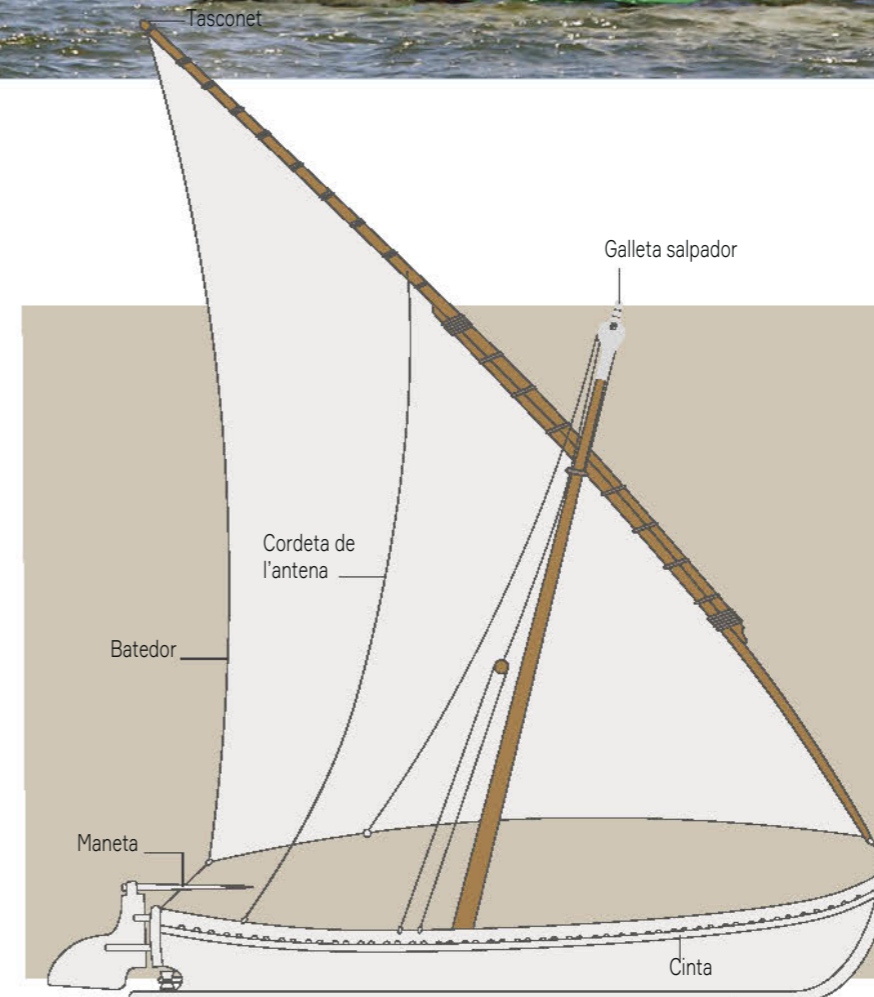
### LA POPA ÉS MÉS BAIXA

que la proa per facilitar la recollida de les xarxes.

Text ★ Fotografies ★ Federació Cultural i Esportiva Valenciana de Vela Llatina. <https://federaciovelallatina.com/>



▲ La Xufa, una barca gambera recuperada, navegant per les aigües de l'Albufera de València. Foto: Federació Cultural i Esportiva Valenciana de la Vela Llatina.



## Característiques

- ▶ **Barca:** Xufa
- ▶ **Tipologia:** Barca gambera
- ▶ **Antiguitat:** Més de 100 anys
- ▶ **Pes:** 1.800 Kg
- ▶ **Puntal:** 0,550 m
- ▶ **Desplaçament:** 0,435 t
- ▶ **Titular:** José San Lorenzo Alaver
- ▶ **Referència històrica:** És heretada dels avantpassats de l'actual titular, que la conserva en les seues línies originals.
- ▶ **Traçat i estructura:** Eslora de 8 m i mànega d'1,5 m
- ▶ **Materials:** Els propis de la zona, amb fusta de pi de Suècia.
- ▶ **Usos:** Originalment destinada a la pesca de la gamba.
- ▶ **Records:** Inicialment tenia vela llatina, encara que també és compatible amb altres formes de propulsió.



ULL DE BOU

# *El* **MAR** *es queda* *sense* **NACRES**

**CONTINUA SENSE FRE EL PARÀSIT  
QUE MATA AQUESTS BIVALVES**

Els científics no cessen en els intents de frenar l'avenç d'una malaltia que, allà on arriba, destrueix la pràctica totalitat de les poblacions d'aquesta espècie endèmica del Mediterrani i clau per a la biodiversitat i la qualitat de les aigües. El delta de l'Ebre és un dels pocs indrets on encara se'n poden trobar.

Per l'Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentàries

▼ Cada dia és més difícil trobar zones amb diversos exemplars de nacres com els de la fotografia, presa al delta de l'Ebre, a les aigües del Mediterrani. Foto: IRTA.





▲ El seguiment i estudi de les nacres que fan els científics és essencial per mirar de conservar l'espècie, greument amenaçada a tot el Mediterrani. Foto: Patricia Prado.



▲ Exemplar de nacra enmig d'una pradera de *Cymodocea nodosa*, al delta de l'Ebre. La malaltia provocada pel protozou *Haplosporidium pinnae* fa que, encara que no siguin difícils de trobar, cada any en quedin menys. Foto: Patricia Prado.



Abans de l'estiu, un grup de científics del programa de recerca d'aigües marines i continentals de l'Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentàries (IRTA) va fer censos de nacres (*Pinna nobilis*) en diverses zones del delta de l'Ebre, un dels pocs redutes on encara es poden trobar exemplars d'aquesta espècie endèmica del mar Mediterrani. A la tardor, alguns d'aquests nuclis poblacionals s'havien reduït a la meitat. El protozou *Haplosporidium pinnae*, que ha destruït la pràctica totalitat de les nacres en mar oberta, no dona treva per a impotència dels científics, que no cessen de cercar un remei per posar fre a aquesta malaltia parasitària que amenaça de deixar sense nacres el Mediterrani.

#### ESPÈCIE PROTEGIDA

L'any 2019, després de les grans mortaldats provocades pel protozou *Haplosporidium pinnae*, la nacra va ser inclosa en la llista vermella d'espècies protegides de la UICN (Unió Internacional per a la Conservació de la Natura) com a espècie amenaçada de perill crític d'extinció. A Espanya, l'any 2016

### La nacra és considerada una espècie en perill crític d'extinció.

van desaparèixer el 99,9% dels individus de les costes del centre i sud de la península Ibèrica, incloent-hi les Illes Balears, després d'un primer brot. El 2017, la malaltia es va estendre també a Catalunya, i ara només en queden al delta de l'Ebre i al mar Menor, zones d'aigües confinades amb condicions més extremes de salinitat —per sota de 36,5 parts per mil ‰ o per sobre de 39 ‰—, circumstància que evita l'expansió d'aquest paràsit microscòpic però letal.

Històricament, la nacra ha estat recol·lectada per la carn en països com Grècia, Còrsega, Malta i Croàcia. La

cloaca s'utilitzava amb finalitats decoratives i se n'extreia el nacre per a la fabricació de botons en illes com Sicília i Malta. També s'obtenia seda de mar per a la confecció de peces de roba a partir dels filaments (els bissus) gràcies als quals es fixa de manera vertical al subsol. N'hi ha que amaguen alguna perla i als anys setanta i vuitanta del segle passat es van fer molt populars els cendres fets amb la cloaca, fet que va portar la nacra gairebé a l'extinció al litoral alacantí.

Però les funcions més importants d'aquest bivalve són les ecosistèmiques. La gran cloaca que té, de fins a 120 cm de llargada, és la llar de nombrosos organismes. La seva desaparició, per tant, perjudica

la biodiversitat marina. D'altra banda, cal destacar la gran capacitat filtradora que té, ja que s'alimenta d'algues unicel·lulars (fitoplàncton) i, en menor proporció, d'animals petits (zooplàncton) i de partícules orgàniques suspeses a l'aigua. Es calcula que un individu d'uns 60 cm filtra uns 2.400 l al dia. És a dir, amb menys nacres, menys qualitat de l'aigua.

#### PATÒGENS I AMENACES ANTRÒPIQUES

El protozou *Haplosporidium pinnae* no és l'únic patògen que amenaça aquest bivalve. Bacteris com *Mycobacterium* sp. i *Vibrio* spp. també poden estar contribuint a agreujar els símptomes de la malaltia, incrementant així els índexs de mortalitat, que assoleixen valors propers al 100 %, una circumstància sense precedents en altres espècies marines. Els pocs individus supervivents també s'enfronten a altres amenaces d'origen antròpic relacionades amb l'ús de l'espai en el qual viuen les nacres o la contaminació de l'aigua.

**En mar oberta ja pràcticament no queden nacres a tot el Mediterrani. Allà on arriba, el protozou provoca mortalitats del 99,9 %.**

## El delta de l'Ebre, un reducte a la baixa

**La població de nacres** de la península de la Banya del delta de l'Ebre era una de les més extenses del Mediterrani. Es calcula que l'any 2014, abans de l'arribada del protozou *Haplosporidium pinnae*, n'hi havia més de 90.000 exemplars. L'any 2018, coincidint amb unes temperatures especialment elevades que van afavorir l'expansió d'aquest paràsit, es va detectar una mortalitat massiva a la part més externa de la península, amb un percentatge de supervivència inferior al 0,1 %. Les nacres que no eren tan mar endins van tenir més sort, amb índexs de mortalitat del 43 % i el 13 %, segons si estaven en zones intermèdies o interiors, i s'han convertit en una de les poques poblacions que han sobreviscut arreu del Mediterrani.

Segons l'últim cens fet, en què es van estudiar 4,1 hectàrees, encara hi havia 1.440 nacres a la península de la Banya a principis

del 2021. Es tracta d'una població important, però en retrocés constant. En les revisions fetes a la tardor del mateix any, s'han detectat índexs de mortalitat d'entre el 40,38 i el 54,9 %, que s'associen a una pujada de la salinitat observada a finals del juliol i que va permetre l'expansió de la malaltia.

Al delta de l'Ebre també es poden trobar nacres a la zona del Trabucador, on en el darrer cens es van registrar 854 nacres a les 5,7 ha estudiades, i a la zona de la Torre de Sant Joan, on hi havia 404 individus a les 4,2 ha analitzades. Els índexs de mortalitat detectats després de l'estiu van ser inferiors en aquestes àrees: del 15-17,5 % al Trabucador, on els episodis de pujada de la salinitat no van ser tant continus, i pràcticament insignificant a la Torre de Sant Joan, ja que es van tractar de morts per causes naturals.





▲ Entre altres tasques, els científics del programa de recerca d'aigües marines i continentals fan censos de nacres en diverses zones del delta de l'Ebre. Foto: Patricia Prado.

Per exemple, al delta de l'Ebre, la distribució extremament superficial de l'espècie fa que moltes embarcacions hi topin amb el motor o amb la quilla. També caldria una regulació en de la navegació a vela perquè les persones que practiquen esports aquàtics com el *foil surf* no hi xoquin. I, per descomptat, qualsevol persona que captura o tomba un exemplar de nacra apropa l'espècie a l'extinció definitiva.

Al mar Menor, la salinitat de les aigües, normalment superior a 39 ‰, i el grau més gran d'aïllament han minimitzat l'entrada dels patògens des del mar obert. Per contra, tant les nacres com tota la vida marina de la llacuna estan greument amenaçades per l'eutrofització, que ha estat la principal causa de mortalitat local d'individus. Des de fa dècades, aquesta llacuna és víctima de l'abocament de salmorres amb concentrats de nitrats, matèria orgànica particulada i productes fitosanitaris procedents

### A Espanya només queden nacres al delta de l'Ebre i al mar Menor.

de les activitats agrícoles. Aquest augment de nutrients ha provocat diversos episodis del que s'ha anomenat sopa verda, un creixement massiu de fitoplàncton que impedeix el pas de la llum i esgota l'oxigen disponible per a la supervivència d'altres organismes, cosa que provoca una gran mortalitat de peixos i invertebrats marins, entre els quals hi ha les nacres.

La crisi d'eutrofització del 2016 va provocar la mort d'aproximadament el 99% de la població de nacres, que els models calculaven en 1.600.000 individus, la població de mida més gran coneguda al Mediterrani. Actualment, s'estima que la població de nacres existents al mar Menor no supera els 2.000 exemplars. L'eutrofització també provoca la proliferació extremament ràpida de poliquets serpulíds del gènere *Hydroïdes* sp., que bloquegen l'obertura de les valves i impedeixen la respiració i l'alimentació dels individus, per la qual cosa també acaben causant la mort dels animals.

## Patricia Prado, investigadora de l'IRTA

Doctorada en Ecologia, Patricia Prado fa 10 anys que investiga les nacres des del programa de recerca d'aigües marines i continentals de l'Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentàries (IRTA). La seva investigació se centra a aconseguir que aquesta espècie endèmica del mar Mediterrani no desaparegui per culpa d'una malaltia parasitària.



▲ Foto: IRTA.

## “Si es morissin les nacres del Delta, es perdria una gran biodiversitat”

### Per què les nacres?

Va ser arran d'una visita a la zona de la punta de la Banya del delta de l'Ebre. Mai abans havia vist tantes nacres juntes i vaig saber que no hi havia estudis poblacionals a la zona d'una espècie que ja en aquell moment estava amenaçada. Vaig convèncer el meu cap per fer-ne el primer. Vam calcular que, l'any 2012, n'hi havia uns 90.000 exemplars. Va ser el meu primer contacte científic amb les nacres.

### Podríem dir que vas ser pionera?

Al Delta, sí. Sorprenentment, un estudi fet sobre les poblacions de nacres de la península Ibèrica s'havia saltat la zona. Així que vam ser els primers a fer-ne un. I no és que fos una població nova, perquè els pescadors locals recorden haver-ne vist sempre.

### Què tenen d'especial?

És una espècie única, amb una mida que impressiona, que la converteix en la segona espècie de bivalve més gran del món i en la més gran del Mediterrani. A més, en zones marines com el Delta, on només hi ha praderes i sorra, proveeix molts organismes d'un substrat dur que, si no, no estaria disponible. Sobre les nacres hi viuen multitud de microorganismes i espècies no tan petites, com ara esponges, eriçons, estrelles o xeringues de mar.

També he vist orades utilitzant-les com a refugi i fins i tot pops dins de nacres ja mortes. Són una gran font de biodiversitat. Si es morissin les nacres del Delta, es perdria una gran biodiversitat associada a la seva presència. Una altra funció important que tenen és la de filtració de l'aigua, que millora la transparència i la qualitat de l'aigua. Són com grans depuradores.

### Com has viscut aquests 10 anys de gran mortalitat per a les nacres?

Amb molta tristesa, la veritat. És una espècie molt emblemàtica per a la gent del Mediterrani. Vivim la situació actual amb molta pena i impotència perquè no hi ha cap cura per al patògen que les està matant i és molt difícil que n'hi pugui haver una. És un protozou que actua en aigües obertes i, encara que es descobrí un medicament, seria inviable tirar-lo a plena mar. No podem fer pràcticament res contra la malaltia si no és que trobem animals que genèticament siguin resistent i aconseguim que tinguin descendència que també ho sigui. Però això demana molt temps de cerca d'individus en aigües obertes. Ara l'únic que podem fer és intentar mantenir les poques poblacions que han sobreviscut, que són només dues a Espanya, la del Delta i la del mar Menor.

### En què treballes actualment?

Estem implicats en tres projectes. El primer, PinnaSpat, liderat per l'Institut d'Investigació en Medi Ambient i Ciència Marina de la Universitat Catòlica de València, té a veure amb la reproducció de nacres en captivitat per al posterior alliberament en el medi marí. Està a punt de finalitzar sense que ho haguem aconseguit. El segon dels projectes és Recupera Pinna. Aquest el liderem nosaltres i té com a objectiu avaluar les poblacions que queden al delta de l'Ebre i al mar Menor, amb el suport de la Universitat d'Alacant, que també participa al projecte. Lamentablement, hem vist que ha pujat la salinitat i que, de nou, s'ha estès la malaltia. Hem aprofitat per traslladar exemplars que eren en zones de poca profunditat a zones més profundes per salvar-les. Més recentment, hem començat el projecte LIFE Pinnarca, un consorci internacional per intentar unificar esforços de conservació per salvar la nacra de l'extinció.

### Podem fer res per contribuir a salvar la nacra?

Caldria un comportament més cívic en temes de navegació per no xocar amb les nacres, tombar-les o trencar-les a poca fondària perquè és molt freqüent. També ens ajuda que s'informi dels individus aïllats que s'observin a la web del projecte de ciència ciutadana Observadores del Mar.

## Una espècie singular

### Llargada

Pot arribar a fer fins a 120 cm (és el mol·lusc bivalve més gran de la Mediterrània i el segon més gran del món).

### Longevitat

Fins a 50 anys.

### Alimentació

Filtradora (un individu de 60 cm filtra uns 2.400 l d'aigua al dia).

### Fondària

De 0,3 a 50 m.

### Reproducció

Temperatures al voltant de 20 °C.

### Sexe

Hermafroditas asincrònics successius.

### Depredadors

Els juvenils són vulnerables al cranc blau, cornetes (cargol de mar), pops i espàrids com ara l'orada.





▲ La nacra és un molusc de grans dimensions que pot arribar a fer més d'un metre de llargària. És el més gran del Mediterrani, n'és endèmic i, tot i que havia estat una espècie comuna, avui està en perill d'extinció. Foto: Patricia Prado.

► La científica Patricia Prado sosté un exemplar de nacra en aigües del delta de l'Ebre. Foto: IRTA.

### PLANS D'ACTUACIÓ

L'IRTA participa en diversos projectes científics amb l'objectiu d'intentar salvar la nacra de l'extinció. Un d'ells és el PinnaSpat per a la «reproducció de *Pinna nobilis* en condicions de captivitat i identificació de zones lliures d'*Haplosporidium pinnae* per a la reintroducció de juvenils mitjançant llavor sentinella». És a dir, es pretén intentar reproduir nacres en captivitat per alliberar-les al medi marí, cosa que no s'ha acabat aconseguint en aquest projecte, que finalitza aviat, el febrer del 2022. Els científics han assolit amb èxit la seva maduració gonadal perquè els animals puguin emetre gàmetes en condicions controlades, però no han estat capaços d'aconseguir que els cultius larvaris produïssin juvenils de nacra.

Com a curiositat, els investigadors de PinnaSpat no van deixar de cuidar les nacres durant el confinament domiciliari per la COVID-19. L'estudi es va dur a terme juntament amb el grup de Biologia Marina de l'Institut d'Investigació en Medi Ambient i Ciència Marina de la Universitat Catòlica de València (IMEDMAR-UCV) i amb l'ajuda de la Fundació Biodiversitat del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic.

### La gran closca que tenen proporciona un hàbitat a nombrosos organismes.

En el marc del projecte Recupera Pinna, l'IRTA i la Universitat d'Alacant estan fent censos per estudiar les poblacions que queden al delta de l'Ebre i al mar Menor, i determinar les condicions ambientals que en permeten la supervivència. Lamentablement, s'ha vist que a finals de juliol d'aquest any va pujar la salinitat per sobre de 36,5 i que, de nou, s'ha estès la malaltia sobretot en zones de la Banya i en menor proporció al Trabucador.

El seguiment intensiu de la salinitat que es fa en el marc d'aquest projecte permet identificar períodes de risc per a la població que podrien minimitzar-se fent aportacions puntuals d'aigua dolça. Com a part d'aquest mateix projecte,

s'ha aprofitat per traslladar exemplars que estaven en zones de poca profunditat i estacionalment exposades a la dessecació durant els períodes de minves, a zones més profundes, on els animals poden créixer fins al seu màxim potencial i estan exposats a menys estrès ambiental, cosa que en pot incrementar la supervivència a llarg termini. D'altra banda, Recupera Pinna també promou la conscienciació sobre el valor ecològic de la nacra mitjançant actuacions de ciència ciutadana, jornades de divulgació i articles que permeten tant fomentar el respecte per l'espècie com facilitar-ne la conservació. L'actuació té el suport financer de la Fundació Biodiversitat del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte



Demogràfic i de la Fundació Zoo de Barcelona. En els censos, hi participen voluntaris de les plataformes ciutadanes NACRANET i Observadores del Mar.

Cal destacar també la campanya «Ni una nacra menys». A través de la plataforma de micromecenatge Verkami es van aconseguir més de 8.000 € per a la conservació de l'espècie al delta de l'Ebre. Els diners van servir, per exemple, per fer els primers trasllats de nacres a zones de més fondària a la badia dels Alfacs i per avaluar la mortalitat de nacres provocada

### Un individu de 60 cm filtra uns 2.400 l d'aigua al dia.

pel temporal Glòria a la badia del Fangar. «Ni una nacra menys» va ser un projecte liderat per Guillermo Álvarez Lerma, president de la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques (FEC-DAS), juntament amb l'IRTA, la fundació VIMAR i la Universitat de Barcelona (UB).

Més recentment, l'IRTA s'ha sumat al projecte LIFE Pinnarca, un consorci internacional coordinat per l'IMEDMAR-UCV i creat per unificar esforços en la conservació de la nacra. El repte comú és salvar de l'extinció aquest bivalve endèmic del Mediterrani i crucial per a la biodiversitat i qualitat de les aigües. ■

Text i entrevista ★ Institut de Recerca i Tecnologia Agroalimentàries (IRTA) / [www.irta.cat](http://www.irta.cat) / twitter: @irtacat / patricia.prado@irta.cat.

## Mortalitats properes al 100 % arreu del Mediterrani

La nacra té la seva pròpia pandèmia, però el culpable no és un virus, sinó una malaltia infecciosa provocada per un protozou batejat com a *Haplosporidium pinnae*, per la seva alta especificitat amb la nacra. Va ser detectat per primer cop la tardor del 2016, al sud de la costa mediterrània. Des de llavors, el seu avenç arreu del Mediterrani ha estat imparable, amb índexs de mortalitat propers al 100 % allà on aconsegueix expandir-se.

Estudis fets suggereixen que el protozou es dispersa gràcies als corrents superficials i que les condicions òptimes per a la infecció són les temperatures superiors a 13,5 °C i les salinitats compreses entre 36,5 i 39 ‰, ambdues, condicions típiques d'aigües obertes. Només les poblacions localitzades en zones de cert confinament, com ara badies o llacunes costaneres, i amb una salinitat més reduïda (delta de l'Ebre) o més elevada (mar Menor) aconsegueixen sobreviure.





GARBÍ

# TÈCNICS DE LA VELA CATALANA

## Els impulsors de l'ensenyament de la vela

Si hi ha una cosa del tot imprescindible més enllà d'unes bones condicions climatològiques per aprendre a navegar, és la figura del tècnic. Ell és el veritable impulsor del nostre esport gràcies a la passió amb la qual transmet l'experiència i els coneixements que té de la navegació i la cultura de mar.

Per la Federació Catalana de Vela



### INTRODUCCIÓ

«L'ensenyament que deixa empremta no és el que es fa de cap a cap, sinó de cor a cor.» Amb aquesta cita de l'escriptor nord-americà Howard G. Hendricks, des de la Federació Catalana de Vela volem posar en valor la figura dels més de 300 tècnics i tècniques de la vela catalana, un col·lectiu clau i imprescindible perquè, dia rere dia, Catalunya sumi nous adeptes a aquest esport.

I és que la tasca de formar navegants és més que transmetre les competències per practicar l'esport de la vela. És la capacitat de fer-ho amb passió, entusiasme, claredat i, sovint, paciència, un conjunt de condicions imprescindibles perquè el que s'ensenyava perduri en el temps.

### UNA PROFESSIONI, MIL HORIZONS

Iniciar-se com a tècnic de la vela catalana és obrir-se camí en un ampli ventall de possibilitats professionals. Els tècnics i les tècniques de la vela catalana tenen l'oportunitat de treballar com a instructors, entrenadors, coordinadors, organitzadors d'esdeveniments esportius, directors tècnics o directors d'escola.

### UNA ÀMPLIA OFERTA FORMATIVA

L'Escola Catalana de Vela gestiona la formació de tècnics i jutges de la vela catalana, i vetlla perquè gaudeixin d'una formació, reglada pel Departament d'Educació de la Generalitat de Catalunya, que respongui a les necessitats del sector: distribució curricular flexible, sis seus de formació repartides de nord a sud del país i la possibilitat de fer les pràctiques en una de les 70 escoles de vela reconegudes per la Federació.

### XARXA D'ESCOLES DE VELA DE CATALUNYA

Des del 1986 l'Escola Catalana de Vela té un sistema d'ensenyament estandarditzat sotmès a una actualització constant que garanteix la qualitat de la formació que s'hi imparteix. Agrupa la xarxa d'escoles de vela repartides al llarg de tot el litoral català, que compleixen tots els requisits de qualitat necessaris perquè els reconegui la Federació, i en les quals es pot aprendre i practicar una o diverses modalitats de navegació a vela. Totes aquestes escoles s'identifiquen amb una imatge comuna, la marca Escola Catalana de Vela, que garanteix la qualitat del sistema d'ensenyament.

◀ L'Optimist és una bona classe per iniciar-se en la vela.

▼ Formar amb entusiasme i passió és el que permet que allò que s'aprèn perduri en el temps.



### Diferents formacions

#### • **Cicle inicial de tècnic esportiu en vela**

Capacita per dinamitzar, instruir i concretar la iniciació esportiva de la vela; governar embarcacions d'esbarjo de fins a vuit metres, i organitzar, acompanyar i tutelar els esportistes i usuaris durant la participació en activitats, competicions i esdeveniments propis d'aquest nivell, utilitzant embarcacions amb aparell fix i lliure, tot plegat d'acord amb les directrius que s'estableixen en la programació de referència, amb les condicions de seguretat i respecte al medi ambient, i amb el nivell òptim de qualitat que permeti la satisfacció dels esportistes i usuaris que fan l'activitat. **El cicle inicial prepara per ser monitor d'iniciació a la vela i entrenador d'iniciació a la competició.**

#### • **Cicle final de tècnic esportiu en vela**

Capacita per adaptar, dirigir i dinamitzar l'entrenament bàsic i el perfeccionament tècnic en aparell fix i/o lliure; gestionar i coordinar els recursos materials i humans necessaris per a l'activitat d'una escola de vela, i organitzar, acompanyar i tutelar els esportistes durant la participació en activitats, competicions i esdeveniments propis del seu nivell. **Aquest cicle forma per ser coordinador d'escoles de vela i esportives, així com entrenador de perfeccionament a la competició.**

#### • **Grau superior de tècnic esportiu en vela**

Capacita per programar i dirigir l'entrenament esportiu orientat a l'obtenció i al manteniment del rendiment dels regatistes en embarcacions d'aparell fix i/o lliure; organitzar, tutelar i dirigir la participació dels regatistes en competicions d'alt nivell; coordinar la intervenció de tècnics especialistes; programar i coordinar les tasques dels tècnics a càrrec seu; dissenyar i establir les àrees de navegació d'embarcacions i material de navegació en aparell fix, i organitzar competicions i esdeveniments esportius propis de la iniciació i la tecnificació esportiva de la navegació a vela amb aparell fix. **Les ocupacions més rellevants per a aquests professionals són les següents: entrenador d'alt nivell de vela, director tècnic i director d'escoles de vela i esportives.**



**Actualment, a Catalunya hi ha més de 300 tècnics i tècniques titulats pel Departament d'Educació de la Generalitat, amb llicència federativa.**

A més d'aquestes formacions, relacionades amb la vela lleugera, el *windsurf* i el creuer, hi ha la possibilitat de formar-se en disciplines relativament noves com és el cas de *kitesurf*. Actualment, qui es vulgui formar com a tècnic en *kitesurf* pot cursar el curs de tècnic nivell I. S'està treballant perquè aviat els tècnics puguin formar-se amb el nivell II.

**FORMACIONS RECONEGUDES PER LA UNIÓ EUROPEA**

Les formacions en vela, a més d'estar reglades pel Departament d'Educació de la Generalitat, estan reconegudes per la Unió Europea, gràcies a la classificació estadística CINE3.



▲ La formació que reben els nens i les nenes a casa nostra permet adquirir coneixements sòlids i passió per la mar.

▼ Per esdevenir tècnic de l'Escola Catalana de Vela, cal rebre una formació reglada pel Departament d'Educació de la Generalitat de Catalunya.



**FORMACIÓ CONTÍNUA**

Els tècnics i les tècniques de la vela catalana, gràcies a l'ampli ventall de formacions contínues que els ofereix la Federació Catalana, gaudeixen de la possibilitat de compaginar la feina als clubs i escoles amb l'actualització formativa d'una manera flexible i adaptada a les necessitats i inquietuds que puguin tenir.

D'una banda, els clínics esportius són unes formacions que tenen com a objectiu donar eines i recursos teòrics i pràctics perquè els tècnics i les tècniques de la vela catalana s'especialitzin en les diferents modalitats de vela que es practiquen a Catalunya. Aquests clínics neixen de la voluntat del Comitè de Tècnics de la Vela Catalana com una aposta per una formació completa que millori l'ensenyament de la vela.

De l'altra, els Dimecres de Vela són formacions teòriques, dirigides a tots els col·lectius de la vela catalana, que tracten temes transversals de l'esport de la vela com és la vela inclusiva, la sostenibilitat, la seguretat o la comunicació, entre d'altres.

**UNA PROFESSIONI ANUAL**

Un dels grans reptes assolits per la vela catalana aquests últims anys és la desestacionalització de la pràctica esportiva, un fet que ha estat possible gràcies als diferents programes de vela escolar que actualment es desenvolupen i que permeten als tècnics i tècniques tenir feines anuals i no només de temporada. Des del 2015 i fins avui, s'ha duplicat el nombre anual de tramitació de carnets d'escola.

**El món de la vela ofereix un ampli ventall de sortides professionals: instructors, entrenadors, coordinadors, organitzadors d'esdeveniments esportius, directores tècnics o d'escola.**

Aquest canvi de paradigma permet la professionalització del sector i, en

conseqüència, la possibilitat que molts tècnics que s'inicien en el món laboral la temporada d'estiu segueixin vinculats al sector laboralment durant tot l'any. ■

Text ★ Federació Catalana de Vela.  
Fotos ★ Laura Carrau.

**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](http://www.mmb.cat)

Tel. 902 090 869

[subscripcions@ad-lante.com](mailto:subscripcions@ad-lante.com)

<http://mmb.cat/explorar/publicacions/revista-argo-nova-etapa/>

**12 €**

**SUBSCRIPCIÓ ANUAL**  
(dos números)



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

- [www.facebook.com/MuseuMaritimdeBarcelona](https://www.facebook.com/MuseuMaritimdeBarcelona)
- [www.twitter.com/museumaritim](https://www.twitter.com/museumaritim)
- [www.instagram.com/museumaritim](https://www.instagram.com/museumaritim)
- [www.youtube.com/user/MuseuMaritim](https://www.youtube.com/user/MuseuMaritim)

**mmb** MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

**ARGO**



## *La pirateria: mite del passat, perill del present*

Quan pensem en la pirateria, ens venen al cap imatges del passat, d'intrèpids navegants que dibuixem a la nostra imaginació i assimilem com a mites gairebé romàntics de segles pretèrits. La realitat, però, era molt diferent, i ho és encara.

Per tenir una visió acurada i actualitzada de la pirateria, en les pàgines de l'As de Guia en podem conèixer la seva història a Catalunya, ens apropem al cas de la Vila Joiosa i, finalment, obtenim un retrat dels perills de la pirateria actual.

▲ La pirateria actual ha fet que els vaixells que solquen vies marítimes perilloses s'hagin reforçat amb diferents sistemes de defensa, com ara filats de ganivetes com el de la imatge. Foto: shutterstock/Paullawat.





# La PIRATERIA a CATALUNYA

*Entre el mite i la realitat*

Per Sylvia Lagarda-Mata

AS DE GUIA

▲ El temut pirata Barba-rossa va saquejar i devastar un gran nombre de viles de la costa mediterrània. Foto: gravat de Charles Motte sobre el dibuix de d'Achille Devéria/wikimedia commons.



«...molt cruelment los trobarem lo dimarts després, morts; primer: mossèn Joan Andreu, prevere, sagristà de Palafrugell, al qual llevaren lo cap de les espatlles i l'obriren per lo ventre i li tragueren lo cor i tallaren los botons [testicles] i moltes fletxes tenia...»

Aquesta esgarrifosa descripció —un tresor documental descobert al lloc més insospitat: un llibre d'escripcions notariales— la devem a Antic Brugarol, testimoni directe, l'any 1543, de l'atac de Salah Rais, lloctinent de Barba-rossa, a la vila de Palamós.

Res a veure amb la simpàtica imatge de Johnny Depp, amb les seves arracades, rastes i ulls maquillats. Palamós no és una excepció. Durant els anys en què la pirateria barbaresca va significar una virulenta plaga per a Catalunya, les descripcions de les ràtzies podrien haver estat calcades les unes de les altres. En algunes ocasions, les poblacions que les van patir fins i tot van deixar d'existir. És el cas de Miramar, Barenys o Vilafortuny, a la costa tarragonina. Senzillament, van desaparèixer perquè els seus habitants van ser assassinats, violats, segrestats, venuts com a esclaus...

Res a veure tampoc amb els grapat de canalla disfressada de pirata que recorren festivament la vila de Premià de Mar per la festa major d'estiu. Ni amb les aules de les escoles de primària batejades com la classe dels pirates.

I si encara sembla poc, pensem en Joan Maristany, un dels nostres corsaris catalans: va estar a punt d'extingir tota una civilització —la de l'illa de Pasqua—, quan va segrestar-ne gairebé tota la població, dirigents i sacerdots inclosos, per vendre-la com a mà d'obra esclava a les plantacions del Perú.

Ni amb els simpàtics gegants de cartó, ben bé una vintena a tot Catalunya, que representen aquests pirates, aquests corsaris, aquests negrers; aquests, en definitiva, terribles criminals que van causar tant de dolor i de tristesa entre els nostres avantpassats.

## DE TRAGÈDIA A DIVERTIMENT

La ment humana sempre és sorprenent. Què ens porta, a tots plegats, a convertir la tragèdia en divertiment?



▲ Corsaris francesos del Mediterrani. Foto: gravat de Jean-Jérôme Baugéan. 1826/MMB.

Què fa que la infàmia i el crim acabin transmutats en matèria lúdica? És, potser, un recurs de defensa contra l'horror? O simplement l'activació d'aquest estrany mecanisme del nostre cervell anomenat morbositat?

Potser és cert el que diu el refrany: que el temps tot ho cura. I tot i així, encara se'ns fa difícil imaginar que potser d'aquí a 200 anys les nostres festes majors, les aules dels nostres besnets o els gegants i els nans dels nostres pobles puguin representar el grapat de terroristes que van atacar les torres bessones de Nova York! Perquè és el mateix.

Si en aquella ocasió les víctimes van sumar uns tres milers, no oblidem que els atacs pirates a les nostres costes es calcula que van provocar la mort, l'esclavatge i la desaparició d'entre 10.000 i 20.000 persones.

## LA MEDITERRÀNIA, UN INFERN

Podem imaginar-nos, si fem l'exercici, l'horror de la situació.

Les ràtzies, difícils de neutralitzar pel seu caràcter aleatori i imprevisible, tenien lloc habitualment a la matinada, aprofitant que les víctimes encara dormien, i d'una manera ràpida i expeditiva: de cop i volta uns quants centenars de pirates queien sobre la població a sang i fetge. Robaven tot el que podien. Violaven les dones. Mataven els qui els plantaven cara, o simplement els qui no els convenien. Segrestaven homes, dones, nenes i nens.

En els tristament famosos Banys d'Alger, amuntegats com a bestiar, els mantenien presoners a l'espera que els familiars els «redimissin» pagant forts rescats que sovint no arribaven a temps: la majoria morien miserablement o eren venuts a l'enorme mercat musulmà d'esclaus. Els més forts anaven a parar a les mateixes galeres pirates, condemnats a remar

**Res a veure amb la simpàtica imatge de Johnny Depp, amb les seves arracades, rastes i ulls maquillats.**





«Exvot del dia 21 de Janer de 1766. Foram restauras per an Don Anton Barceló y la yntarceció de Maria Santissima». Exvot procedent del santuari de la Mare de Deu de la Cisa (Premià de Dalt). Representa la persecució de dos vaixells moros per part d'Antoni Barceló, famós comandant que tenia per missió netejar la Mediterrània de pirates. Fons MMB.

## Catalunya, terra de pirates

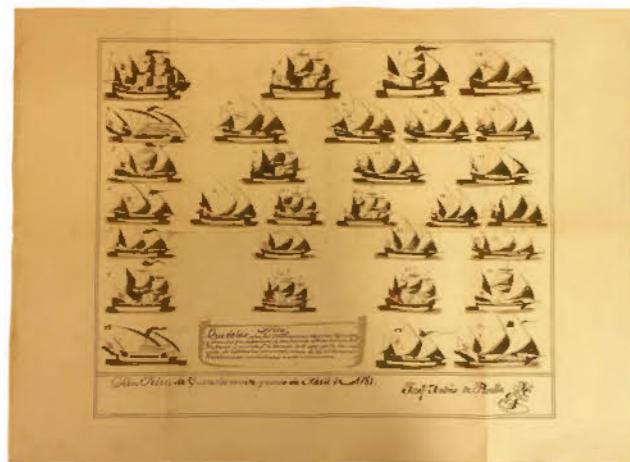
A punt de treure al carrer la segona edició de *Catalunya, terra de pirates*, he intentat que el llibre sigui un balanç de tot el que aquí s'esbossa. Les seves pàgines recullen, rere una exhaustiva investigació, els principals esdeveniments relacionats amb la pirateria que han tingut lloc a Catalunya durant 10 segles: des dels pirates més antics —grecs, romans, vikings— fins als famosos corsaris que van actuar a les nostres costes fins ben bé mitjan segle XIX.

En un recorregut marítim que va d'Alcanar a Salses,

població per població, es narren les històries dels pirates que ens van atacar i les dels pirates catalans —tres comtes de Barcelona, un president de la Generalitat, un bisbe, Roger de Llúria, Roger de Flor...— que van solcar amb els seus vaixells la Mediterrània i fins i tot els mars del Carib. A cada narració s'especifica si es tracta d'un fet històric documentat o d'una llegenda.

Calia fer un recull de tots ells. I calia recordar que la pirateria, a casa nostra, es mou sempre entre el mite i la realitat.

«Que de las referidas embarcaciones apresadas, represadas, y detenidas por sospechosas, se han formado Autos en este Real Tribunal, y remitido p.<sup>o</sup> la decision de S.M. por la via reservada de Marina, en cumplimiento de las Soberanas Resoluciones comunicadas a éste Ministerio. Sant Feliu de Guixols. 1781». Dibuixant: Josef Andrés de Portillo/Fons MMB.



en condicions esgarrifoses: encadenats permanentment al banc, menjant, dormint, fent-hi les necessitats; mig nus sota el sol, la pluja, el fred. Quan quedaven exhausts, senzillament eren llençats al mar —sovint encara vius— i reemplaçats per un altre dissortat.

Les dones segrestades, per descomptat, no tornaven mai a casa. Invariablement eren ingressades en harems o bordells, o se les enviava a fer feines —les menys agraciades, però més afortunades— a les cases dels algerians rics.

Els nens eren adoctrinats per tal que reneguessin de la religió cristiana i es convertissin a l'islam. Com sol passar, acabaven sent el pitjor entre el pitjor: es calcula que el

60 % dels rais o capitans barbarescos eren cristians renegats.

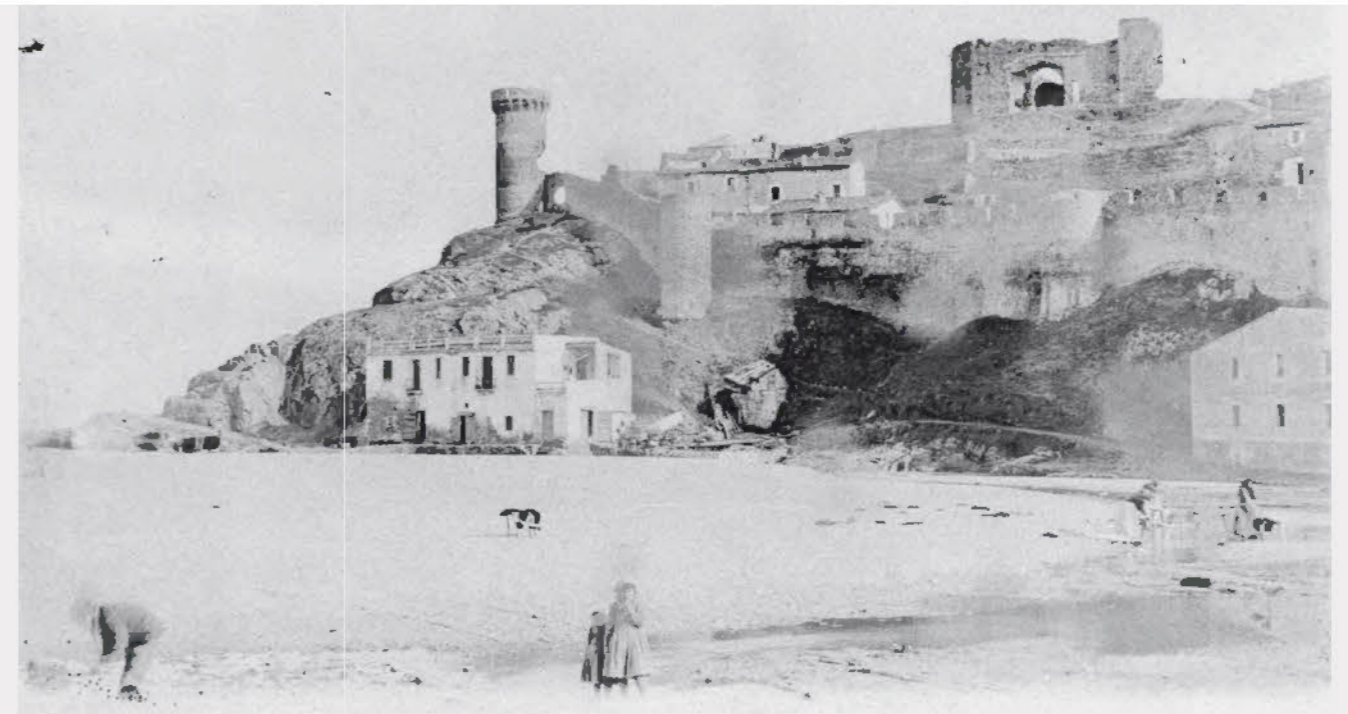
### Què fa que la infamia i el crim acabin transmutats en matèria lúdica?

Quan els pirates abandonaven les poblacions que havien rebut la seva visita, deixaven darrere seu un escenari de destrucció espantosa: cases espoliades, incendiades o enderrocades, camps arrasats, bestiar mort, cadàvers per tots els racons. Fum, tristesa, horror.

Un dels objectius preferits dels pirates musulmans, és clar, eren les esglésies. Ens ho explica Brugarol:

«I presa que hagueren los dits turcs la dita vila, aquella cremaren tota i l'església; desfets tots los retaules i cremats; tallat lo cap a un crucificat i posat foc baix los peus; cremada la imatge de Nostra Senyora; portarent-se les campanes de l'església...». Les imatges robades anaven a parar al fons del mar. L'or i la plata dels ornaments, al fons dels cofres dels prohoms que finançaven els assalts.

Tot sovint, reconstruir aquests pobles va resultar tremendament costós. En el cas de Palamós, la documentació de l'Arxiu Municipal testifica que va caldre destinar-hi íntegrament els impostos de 10 anys. A Pineda, després

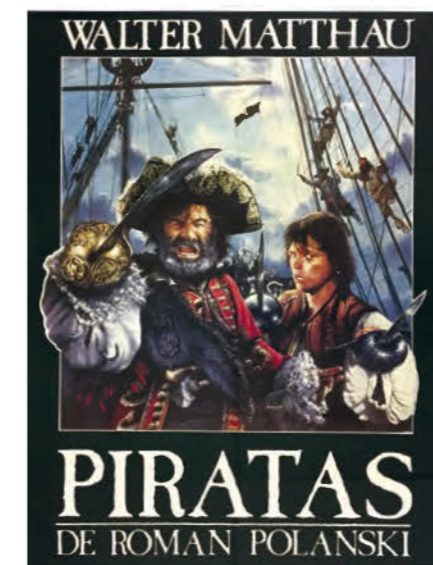


▲ Vista des de la platja de Llevant del recinte fortificat de Tossa de Mar. Muralla i torres havien de ser garantia per protegir els habitants dels perills que venien per terra i per mar. Ca. 1900. Foto: MMB.

## Literatura romàntica: de la realitat al mite

El romanticisme va ser el corrent literari que va convertir el pirata en un personatge molt diferent de la realitat: un heroi, un proscrit, un símbol de la llibertat perseguit per una justícia autoritària i cobdiciosa. Pirates i corsaris van esdevenir protagonistes dels escriptors més famosos: Verne, Defoe, Stevenson, Salgari i el seu inoblidable *Sandokan*... Més recentment, el cinema i la televisió han contribuït a mitificar-los amb pel·lícules com *Pirates del Carib* o sèries com *Vikings*.

Però no tots els escriptors han estat tan benèvols amb els terroristes del mar. Àngel Guimerà, a *Mar i cel*, i Miguel de Cervantes, que els va patir en persona, a *El trato de Argel* o *La gran sultana*, en fan descripcions molt realistes i descarnades.



## Milers de catalans i catalanes van experimentar els sofriments més espantosos a mans d'aquells terroristes.

de l'atac del sanguinari Dragut, l'església va quedar tan malmesa que es va haver d'enderrocar i construir-ne una de nova, tal com explica una inscripció adossada a la façana.

No cal dir l'esforç que significava per a aquelles poblacions

que en el transcurs de pocs anys eren atacades més d'una vegada o més de dues, com és el cas de Badalona, que en menys de vuit anys va patir les destructives incursions de Cacciadiavolo i de Cartazan.

La palma, però, se l'endú Salou, que va ser assaltada, que se sàpiga, 24 vegades en menys d'un segle!

### D'HISTÒRIA A LLEGENDA

És curiós constatar que el fenomen de la pirateria ha suscitat en el nostre bagatge cultural més llegenda que no pas història.

Per descomptat que la història existeix. N'hi ha abundosa documentació (no podia ser d'una altra manera en una activitat que, entre pirateria i corsarisme, abasta tot un mil·lenni!), però no sembla que hagi temptat gaire els historiadors. Encara queda molta cosa per explicar, analitzar, concloure. En canvi, sí que ha bastit per tota la costa catalana dotzenes de mites i llegendes. Sovint molt entroncats amb la realitat.

Altres vegades, absolutament aliens a la realitat: prínceps musulmans que s'enamoren de belles cristianes, pagesos astuts que enganyen els atacants, coratjosos mariners que capturen pirates...

Res a veure amb la realitat: milers de catalans i catalanes van experimentar els sofriments més espantosos a mans d'aquells terroristes —sovint la pirateria arribava a les nostres costes disfressada de guerra santa— de l'ull tapat, la pota de fusta i el garfi al puny. ■

Text ★ Sylvia Lagarda-Mata, periodista i escriptora, és l'autora de *Catalunya, terra de pirates. Recull de fets històrics i llegendes* (Angle Editorial). Facebook: SylviaLagardaM.



AS DE GUIA

# Música, PÓLVORA i DESEMBARC

*Revivim el nostre passat corsari*

Per Carmina Bonmatí Lledó, Albert Alcaraz i Santonja i Antonio Espinosa Ruiz



Les festes de moros i cristians de la Vila Joiosa tenen la peculiaritat de rememorar el passat corsari de la població, que va viure assetjada pels pirates barbarescos durant segles. De fet, l'acte principal i pel qual varen ser declarades Festes d'Interès Turístic Internacional és el Desembarc, la representació d'una batalla naval a la platja de la Vila per part de les tropes mores i el consegüent desembarcament i presa del castell de la ciutat.

## LA PETJADA D'UN PASSAT CORSARI

Encara que la pirateria va ser un fet global al Mediterrani dels segles XIV al XVIII, hui trobem les seues reminiscències en l'àmbit local, ja que el fenomen va marcar el caràcter dels habitants de la Vila, la morfologia de la ciutat, el patrimoni cultural, el patronatge religiós i les seues festes, que se celebren del 24 al 31 de juliol però que es viuen durant tot l'any.

Uns fets històrics tan determinants per a la ciutat i una festa viscuda tan intensament feien quasi imprescindible el seu tractament al museu de la ciutat, Vilamuseu, amb l'estreta col·laboració de l'Arxiu Municipal i altres entitats, com ara Onda Cero Marina Baixa, que ha fet una tasca de divulgació de les festes durant 30 anys, com també l'Associació Santa Marta, que vetlla per la celebració anual de les festes des del 1964.

L'exposició *Música, pólvora i desembarc* es planteja en tres àmbits ben diferenciats. L'objectiu principal és, a més de mostrar la singularitat i la importància de les festes de la Vila, recuperar per a la ciutadania la connexió entre les seues festes i els fets històrics, així com entendre la festa en aquest context però també com a expressió lúdica i com a patrimoni material i immaterial, tenint en compte que les primeres festes documentades daten del 1752.

## VIURE AMB L'AMENÇA BARBARESCA

El primer àmbit de l'exposició situa el visitant en el context històric d'una població costanera al segle XVI. S'ha fet un curtmetratge basat en les fonts documentals sobre l'atac del dia 29 de

**Encara que la pirateria va ser un fet global, hui trobem les seues reminiscències en l'àmbit local.**



▲ Fotografia del 28 de juliol de 1883. Mostra l'acte de pas de revista i desfilada de les festes de moros i cristians de la Vila Joiosa. Foto: imatge cedida per Belén Soriano.

juliol del 1538, quan vilers i vileres van demostrar el seu valor davant 26 fustes comandades pel mateix virrei d'Alger, Hassan Aga. A més, es van encomanar al sant del dia, que era santa Marta, i en acció de gràcies per aquella gesta va ser nomenada patrona de la ciutat.

Malauradament, uns altres atacs no van acabar tan bé i la població, com tot el Regne de València, va haver de reforçar les seues muralles. A mitjan segle XVI s'edificà de nou l'església fortalesa de l'Assumpció i s'alçaren torres d'horta i costeres com a suport arquitectònic per a la defensa personal de la costa amb un sistema d'avisos. La Vila Joiosa va ser un dels vuit partits en què es va dividir el litoral del Regne de València.

També es tracta el cors, una variant regulada de la pirateria que va acabar sent la forma de vida de moltes persones dels territoris afectats pels setges continus. Amb relació a aquest tema destaca la imatge de l'exvot que es va cedir des del Museu Marítim de Barcelona i en què es pot veure un combat naval davant de la costa de la Vila Joiosa i del qual va eixir airós el famós corsari mallorquí Antoni Barceló. Aquesta representació permet enllaçar el discurs amb les embarcacions corsàries, concretament amb el xabec, com a resultat de l'evolució de les naus destinades a aquestes pràctiques. Els xabecs estan representats en nombrosos grafitos del segle XVI al XVIII a la Vila Joiosa, i l'exposició té l'honor d'exposar un model de xabec original del 1755, un préstec del Museu Naval de Madrid, que podria correspondre a l'*Aventurero*, el qual també va combatre davant la Vila Joiosa. El més curiós d'aquest combat n'és precisament la data, perquè mentre encara tenia lloc algun episodi d'atac pirata, a la Vila Joiosa ja se celebraven les festes de moros i cristians.



## Santa Marta, protectora de la Vila des de fa quasi 500 anys

**La imatge de santa Marta que es venera** a la Vila Joiosa representa el relat de la *Llegenda daurada* de Jaume de Voràgine. En aquest, santa Marta allibera el poble de Tarascon de l'amenaça d'un monstre marí amb l'única ajuda d'un crucifix i aigua beneïda. Per això està representada amb l'hisop i el poal amb aigua beneïda damunt la tarasca, en senyal de victòria i dominació. La tarasca simbolitza els moros que la santa va ajudar a vèncer.

Santa Marta sempre ha tingut un paper destacat en les festes de moros i cristians. Tenint en compte que aquesta mena de festes no es

podien celebrar cada any, la seua vinculació amb les festes patronals, que sí que se feien anualment, va ser un dels factors que van impedir que la festa es perdera.

Actualment, en un moment determinat de l'acte del desembarc apareix a la mar la figura de santa Marta per recordar la seua intercessió aquell 29 de juliol del 1538.

En l'exposició s'aborda el simbolisme de santa Marta mitjançant peces en què es poden apreciar aquests elements i també d'altres que tenen relació amb el culte i la recaptació d'almoines, com ara l'arca de santa Marta.



▲ Arca de santa Marta. Any 1733. Foto: Casa Museu La Barbera dels Aragones.

## Un projecte de museologia social

Si buscarem un àmbit en què la població està més unida i ho ha estat al llarg dels segles, trobaríem que es tracta del de les festes. Els vilers i vileres sempre han lluitat per mantenir la festa viva i amb la pandèmia ho han tornat a demostrar.

L'exposició s'ha dut a terme mitjançant un comissariat participatiu, conformat per Antonio Espinosa (director del Vilamuseu), Carmina Bonmatí (museòloga del Vilamuseu), Albert Alcaraz (arxiver municipal), Marta Llinars (periodista de l'emissora Onda Cero, que co-organitza l'exposició i que també ha sigut vocal de l'Associació Santa Marta), i Alejandro Llorca i Rosa Gómez (arquitectes i fusters).

Aquest tipus de comissariat ens ha permès veure les festes i la pròpia exposició des de punts de vista diferents i complementaris, així com estendre una xarxa més ampla de persones i entitats col·laboradores.

A més, també parlem de museologia social quant a inclusió, ja que tota la museografia s'ha plantejat d'acord amb els criteris de disseny universal tenint en compte altures, llenguatge fàcil, subtítolació i audiodescripció, pictogrames de comunicació augmentativa i llengua de signes. Totes les persones han de poder gaudir l'exposició de la mateixa manera que totes les persones gaudeixen la festa.



▲ Porta d'entrada a l'exposició, basada en una portalada decorativa de les festes de 1926. Foto: Vilamuseu.

**Música, pólvora i desembarc**

Exposició sobre les festes de Moros i Cristians  
Exposición sobre las fiestas de Moros y Cristianos  
Exhibition of the Moors and Christians festivities

Vilamuseu. C/ Colón, 57, La Vila Joiosa

AJUNTAMENT DE LA VILA JOIOSA · vilamuseu · ASSOCIACIÓ SANTA MARTA · Onda Cero · SEU de Vila Joiosa

▲ Cartell anunciador de l'exposició sobre les festes de moros i cristians de la Vila Joiosa.

### DE LA FUNCIO DE MOROS I CRISTIANS A LA CONTINUÏTAT DE LES FESTES AMB L'ASSOCIACIÓ SANTA MARTA

El següent àmbit de l'exposició està dedicat a la història de les festes de moros i cristians a la Vila Joiosa.

La primera referència documental la trobem al *Llibre Corned de Comptabilitat Municipal*, del 1752, en què apareix una relació de despeses efectuades per l'Ajuntament amb motiu de les festes de moros i cristians. Diu textualment: «Otrosí. Por el costo de las granadas de tierra para los Moros y Christianos que se hizieron en onrra de dha. [dicha] Patrona, tres sueldos».

Aquell mateix any es van comprar dos canons i 100 fusells per a la milícia ciutadana encarregada de la defensa en cas d'atac per mar. És curiós que se celebrara un fet històric quan encara estava

ocorrent. De fet, la mateixa companyia de soldats que defensava la ciutat era la que acompanyava la patrona en les festes fent trets de salva amb arcabussos i mosquets. En aquesta part de l'exposició hi ha una vitrina per a documents que es renoven cada tres mesos per tal d'anar donant protagonisme cada vegada a un sol document rellevant relacionat amb la història de la festa.



▲ Quarter on es presenten les companyies dels bàndols moro i cristià. Foto: Vilamuseu.



▲ Secció de l'exposició on es tracta la defensa terrenal i celestial davant dels atacs barbarescs. Foto: Vilamuseu.

Hi ha cites del segle XIX d'autors com ara Pascual Madoz, que descriuen les festes de moros i cristians incloent-hi l'acte del desembarc i notícies de premsa interessants. Però probablement el que és més rellevant des del punt de vista museogràfic ha sigut l'aparició d'unes fotografies fins ara desconegudes que s'han pogut datar el 1883 i en què podem veure per primera vegada les festes de moros i cristians de la Vila Joiosa. Es tracta d'una petita col·lecció de fotografies en què es recullen diferents actes, entre ells l'ambaixada mora i el desembarc.

A la primera meitat del segle XX la festa té continuïtat a dures penes. Sols es van celebrar quatre anys i això va mobilitzar la població per demanar una fórmula per poder gaudir de les festes cada any. Finalment, es va aconseguir amb la creació de l'Associació Santa Marta, que ha garantit la celebració anual des del 1964 i fins al 2020, quan la COVID-19 ho va paraitzar tot.

**El més rellevant ha sigut l'aparició d'unes fotografies que s'han pogut datar el 1883.**

### VIURE LA FESTA

Després d'aquesta primera part més històrica, a l'exposició hi trobem la festa en si mateixa. S'entra al quarter, local de reunió de les companyies, on dues d'elles, una mora i l'altra cristiana, reben el visitant de manera rotatòria amb la taula parada per degustar la gastronomia festera i, per descomptat, amb la música acompanyant durant tota la visita. Diversos audiovisuals i escenografies ajuden a mostrar la personalitat de les companyies, com són els actes de la festa i a viure el desembarc amb una experiència sensorial d'allò més emocionant.

I, finalment, com passa amb totes les festes, els visitants es queden amb els records dels moments viscuts i també amb les fotos en una mena d'homenatge als fotògrafs que s'esforcen i que treballen durant les festes per documentar-les. ■

**Text** ★ Carmina Bonmatí Lledó és museòloga i responsable de difusió del Vilamuseu; Albert Alcaraz i Santonja és arxiver municipal de la Vila Joiosa, i Antonio Espinosa Ruiz, director del Vilamuseu.



AS DE GUIA

# La PIRATERIA MARÍTIMA MODERNA

*Una maledicció per als marins*

Per Israel Rius Teixidó



▲ El vaixells comercials han hagut de reforçar la seguretat a causa de la pirateria. A la imatge, un vigilant armat a bord d'un vaixell en aigües del golf d'Aden. Foto: Shutterstock/Anatoly Menzhily



Actualment els marins estan potencialment exposats a una gran varietat d'amenaques. Durant el primer semestre de l'any passat ja s'havien produït mig centenar de segrestos al golf de Guinea.

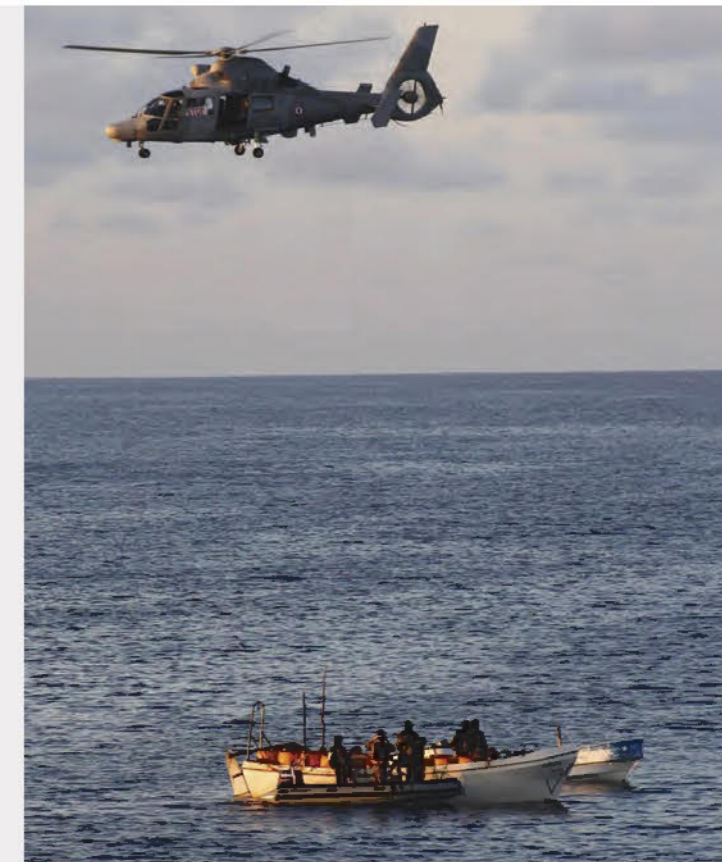
La pirateria marítima ha estat i continua sent un dels problemes en la seguretat marítima que va evolucionant com una creixent amenaça, amb repercussions en el transport marítim. Es tracta d'un fenomen que afecta directament les tripulacions dels vaixells que naveguen per zones considerades àrees d'alt risc (HRA), on actuen els pirates moderns. Aquestes àrees, que són revisades i modificades periòdicament, es consideren zones on hi ha un elevat perill d'atac pirata i, en conseqüència, es fa necessari implementar mesures addicionals de seguretat.

Cal remarcar que els principals perjudicats per la pirateria són els marins, que veuen perillar la seva vida i la seva llibertat. També, per descomptat, tota la indústria marítima, que ha hagut de posar en acció un conjunt de mesures d'autoprotecció als vaixells i s'ha vist obligada a alterar rutes de navegació, fent-les més llargues, per esquivar les aigües infestades de pirates. Recentment, el treball dels marins que naveguen per algunes àrees determinades del món, com ara Nigèria, golf d'Aden, mar de Sulu (les Filipines) o Somàlia, es veu afectat per la por de ser segrestat, robat o assassinat pels pirates moderns.

## ESPECIALITZACIÓ I VIOLÈNCIA

La pirateria és present des dels inicis del comerç marítim, i es considera un delicte internacional. En un primer moment es podria catalogar com un fenomen del passat, però observant les xifres d'atacs informats a escala mundial s'arriba a la conclusió que cada vegada és més present en algunes zones, considerades com a HRA, i amb un grau d'especialització i violència que creix dia a dia.

Actualment, una de les zones més conflictives se situa al golf de Guinea, una regió ubicada a la costa centre-oest d'Àfrica, entre Guinea Bissau i Angola. És una ruta marítima important per al transport de petroli i gas. Aquesta àrea és on on es van segrestar més tripulants de vaixells l'any 2020. En concret, van ser 130 marins, una xifra que representa un 95 % de tots els segrestos d'aquell any, una xifra que marca un rè-



▲ Detenció en aigües de l'Índic d'un grup d'onze pirates que es disposaven a atacar dos tonyinaires bascos, l'any 2010.

cord històric. Més del 80 % d'aquests atacs es van dur a terme amb armes de foc. El 2020, els ostatges van romandre captius entre 3 i 150 dies. El nombre de segrestos de tripulants de 2021 fins al mes de setembre és de 51, xifra a la qual s'afegeix la mort d'un tripulant durant la primera meitat del 2021, segons un informe publicat per l'Oficina Marítima Internacional (IMB) de la Cambra de Comerç Internacional (ICC).

Els pirates al golf de Guinea continuen assenyalant tot tipus d'embarcacions que operen a la regió, uns 1.500 vaixells diaris. Un dels procediments d'actuació és que els vaixells pesquers que han estat segrestats siguin posteriorment utilitzats com a vaixells nodrissa per atacar altres vaixells mercants. Avui dia, el segrest del vaixell no és tan freqüent com en el període del

2011 al 2014, quan eren segrestats pels productes petrolífers. Tot i així, encara es registren uns quatre segrestos anuals. En els casos en què els vaixells són capturats per demanar un rescat per la tripulació, el vaixell s'endinsa en aigües nigerianes, on una llanxa ràpida transporta els ostatges cap al delta del Níger, a la penombra il·lícita.

## MAR ENDINS

Una altra dada que cal posar en relleu és que els atacs són cada cop més lluny de la costa. Per exemple, a primers del mes de juny, un esquif amb sis pirates va iniciar un atac contra un vaixell mercant, el

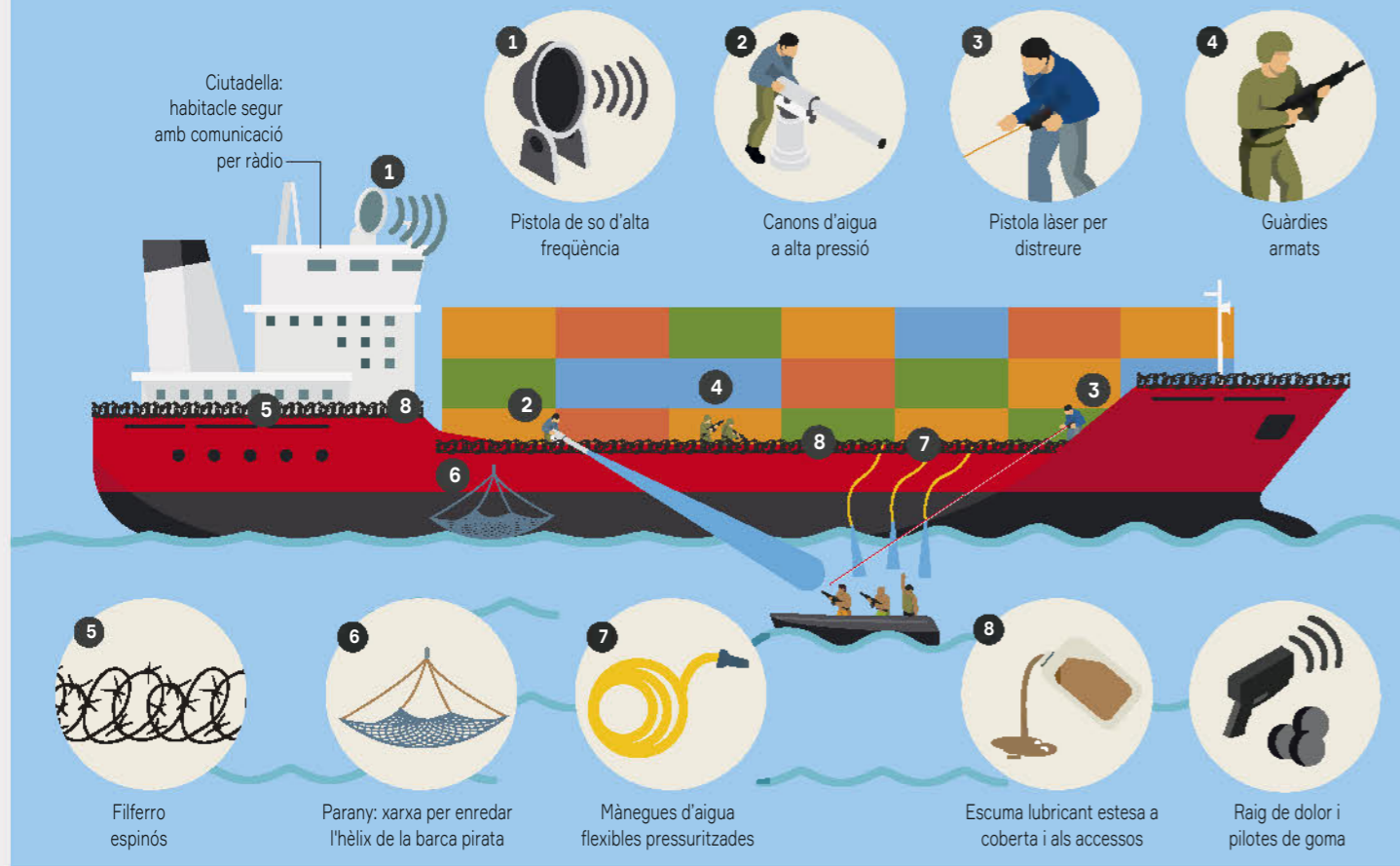
**Els principals perjudicats per la pirateria són els marins, que veuen perillar la seva vida i la seva llibertat.**







## Elements antipirateria a bord



▲ Més enllà de les operacions militars navals de protecció de les rutes comercials marítimes, és important que els vaixells mateixos extremen les mesures de seguretat antipirateria.

pirateria somali es troba al nivell més baix des del 2007. No hi ha hagut atacs contra vaixells mercants des del 2017, excepte un petit incident l'any 2019 amb un pesquer. S'ha passat d'aproximadament 250 atacs contra vaixells

### La missió d'Atalanta és protegir el trànsit marítim dels pirates a l'oceà Índic occidental.

en la crisi pirata dels anys 2008-2013 a pràcticament cap actualment. Aquestes xifres de l'operació Atalanta, la missió Euronaval que es va posar en marxa poc abans del cas *Alakrana*, així ho testifiquen. Durant aquests anys, diferents organitzacions de

diversos països han activat operacions i mesures enfocades a reduir i prevenir els atacs pirates contra vaixells. La missió d'Atalanta és protegir el trànsit marítim de l'atac dels pirates a l'oceà Índic occidental. També prote-

### Les condicions

Els elements que faciliten un atac pirata en un vaixell són: un francbord baix, navegar a una velocitat inferior a 15 nusos, estat d'abanderament i nacionalitat de l'armador

(es demana un rescat més alt per vaixells o tripulacions occidentals) i estat de la mar: amb vent superior a 15 nusos i onades de més de 2 m, pràcticament no es reporten atacs.

gir els pesquers perquè puguin feinejar sense perill en aquelles aigües, controlar els ports i les bases des d'on actuen els pirates, i neutralitzar els vaixells nodrissa que utilitzen per arribar a alta mar. La Força Naval de la Unió Europea (EUNAVFOR) patrulla en una àmplia zona entre el golf d'Aden i les illes Seychelles i l'1 de gener del 2021 va entrar en vigor la pròrroga del mandat de l'operació Atalanta dos anys més, fins al 31 de desembre del 2022.

No podem passar per alt que una altra de les conseqüències negatives de la COVID-19 ha estat donar un nou impuls a la pirateria en països amb pocs recursos i governs dèbils com a conseqüència dels problemes econòmics i de salut que ha plantejat la pandèmia. Una altra de les conseqüències és la reducció de la despesa en protecció i seguretat que algunes companyies navilieres han fet en ressentir-se el comerç global d'una manera accentuada. Finalment, les restriccions per viatjar en avió fins a un port determinat fan difícil que es pugui fer un relleu si un tripulant caigués malalt. ▀

**Text i taula** ★ Israel Rius Teixidó és capità de la marina mercant i llicenciat en Nàutica i Transport Marítim per la Facultat de Nàutica de Barcelona (UPC).  
**Mapes i infografies** ★ Carles Javierre.  
**Entrevista** (pàgina següent) ★ Silvia Dahl.  
**Fotos** ★ EFE.



## Tomás Dolarea Fernández Capità de la Armada Española

«Las condiciones que propiciaron que naciese la piratería siguen existiendo».

El capità de fragata de la Armada Tomás Dolarea Fernández, es el comandante de la fragata *Santa María*, una unitat que ha participat recentement en la operació contra la pirateria en aigües del oceà Índic liderada per la Unió Europea, en un període marcat per la pandèmia de la covid.

**Una vida dedicada al mar?** Sí. En 1990 ingressé en la Escuela Naval Militar y desde entonces he estado al servicio de la Armada en distintas unidades a flote y cuarteles generales.

**¿Qué relación ha tenido con la lucha contra la piratería?** En el año 2008 estuve en Londres colaborando en el lanzamiento de la primera operación de la UE contra este mal, la operación Atalanta, y desde entonces he participado en ella en cinco ocasiones, tanto como comandante de un barco (*Infanta Elena* y *Santa María*), como en tierra, en el cuartel general de la operación, que está ahora en Rota. También he participado en una misión hermana (la Ocean Shield) muy parecida pero liderada por la OTAN. Atalanta se centra en la lucha contra la piratería, la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos (WFP) y otros buques vulnerables que navegan por la zona de Somalia, y, desde primeros de año, también en otros problemas, como el terrorismo, el tráfico de drogas y la monitorización de la pesca ilegal. Los primeros años, entre 2008 y 2013, marcaron la época en la que la piratería fue más activa en aquella zona.

**Desde entonces, ¿ha disminuido la piratería en la zona de Somalia?** Drásticamente. Desde 2014 se ha conseguido contener los ataques porque hay una vigilancia permanente y mucho trabajo en colaboración con la industria marítima y con las autoridades locales. A día de hoy no hay ataques piratas. Sin embargo, siguen existiendo las condiciones en la zona para que pueda resurgir.

**¿La piratería se ha contenido pero no erradicado en la zona de Somalia?** Como le decía, las condiciones que propiciaron que naciese la piratería, aunque han mejorado un poco, siguen existiendo. No puedo garantizar que, en cuanto desaparezcan las fuerzas navales presentes en la zona, no vuelva a surgir este mal... En el año 2016 se retiró la operación de la OTAN en la zona, la Ocean Shield, y

fue interpretado por la opinión pública como que se retiraban las fuerzas navales en general. Hubo un repunte de ataques... De momento, la UE se ha comprometido a permanecer en la zona hasta final del 2022. Antes de llegar a esas fechas, será revisado el mandato y se decidirá si seguir o dar por concluida la operación.

**¿En qué consisten los programas de colaboración con los sectores locales?** La UE intenta minimizar las causas que provocan la piratería elaborando programas de colaboración con las naciones ribereñas de esta zona del Índic ayudándolas, por ejemplo, a formar personal que sea capaz de controlar sus aguas. Somalia tiene más problemas que la piratería, por ejemplo el terrorismo. La UE también les ayuda para luchar contra esta lacra y facilitar que el país, que era un Estado fallido, pueda ser un poco consolidarse como nación. Asimismo, la misión se ha abierto a luchar contra otros problemas que afectan más directamente a los países locales, como el terrorismo, el tráfico ilegal de drogas o la monitorización de la pesca ilegal.

### La UE intenta minimizar las causas de la piratería con programas de colaboración.

**Establecer vínculos y crear aliados. ¿Me podría comentar algún acuerdo local concreto?** La UE en solitario no podría hacer frente a esta lacra. Es necesaria la participación local para tener éxito en la operación. Por ejemplo, se ha llegado a acuerdos con países ribereños de la zona para que los piratas sean juzgados y, si el tribunal correspondiente los condena, cumplan allí su pena.

**Usted ha tenido encuentros directos con piratas. ¿Cómo definiría a un pirata?** Son gente que vive una realidad muy dura, en una zona con hambrunas, sequías, catástrofes naturales y guerras civiles permanentes. La piratería es una escapatoria mala pero rápida a estos graves problemas. En un sitio donde la vida vale muy poco, se echan a la mar en embarcaciones pésimas por períodos de tiempo francamente largos esperando encontrar un trofeo. El *khat* les facilita aguantar tanto tiempo, pero tam-

bién hace que sean terriblemente violentos y carezcan de cualquier tipo de escrúpulos.

**¿Muy peligrosos?** Ante los militares no ha habido grandes episodios de resistencia violenta. Sin embargo, los pescadores y hombres de la mar afectados han experimentado verdaderos calvarios inenarrables que han sufrido en sus propias carnes durante los ataques en sí y mientras han estado secuestrados.

**¿La operación Atalanta ha contribuido a una mejor autoprotección de los barcos mercantes ante estos ataques?** Es un factor clave que los mercantes tengan sus mecanismos de protección. Cuando entran en las llamadas zonas «calientes» (peligro de ataque pirata) embarcan equipos de seguridad a bordo con cierto armamento. Por otro lado, Atalanta ayuda con la formación antipirateria a las navieras. Por ejemplo, el Best Management Practices es un documento elaborado por todos los actores en la zona implicados en esta lucha que recoge el protocolo para minimizar el riesgo de un ataque pirata.

**Pregunta casi obligada en estos tiempos extraños: ¿cómo se vivió la pandemia por la covid-19 en una fragata?** Pues tuvimos que permanecer confinados a bordo durante cinco meses para garantizar la burbuja libre de covid. Nos confinamos antes de empezar la misión con los test preceptivos al principio y final del confinamiento. Una vez en la mar, minimizamos todo contacto con terceras personas. Por ejemplo, en puerto, no salíamos del barco o de una zona limitada alrededor del mismo. En esa zona dejaban los víveres y nosotros los embarcábamos. Una vez en la burbuja, aunque era duro, estábamos tranquilos. Debo agradecer la responsabilidad demostrada por todos los miembros de la dotación los cinco meses que hemos estado encerrados. Quizá lo peor era la incertidumbre por la situación en la casa de cada uno y la impotencia de no poder ayudar en nada frente a los problemas generados por la pandemia. Gracias a Dios, ningún miembro de la dotación ni sus familias tuvieron que enfrentarse a problemas graves.



# EL PORT d'ENTREGUERRES

BARCELONA, ENTRE EL PISTOLERISME  
I LA GUERRA CIVIL

Acabada la Primera Guerra Mundial, el port va ser el principal motor econòmic d'una Barcelona en construcció, que es volia cosmopolita i moderna. Pels molls entraven nous estils de vida que canviarien per sempre la fesomia de la ciutat.

Per **Xavier Theros**

la prolongació del dic de l'Est, i la construcció d'un contradic i de molls interiors, per fer-lo més segur contra les llevantades. Després d'aquest període de gran creixement, el port ocupava 310 ha de superfície, on funcionaven 30 grues hidràuliques, 2 grans grues de vapor, 25 grues manuals i 18 grues elèctriques.

Durant els anys de la guerra s'havia fet el morro de l'espigó i havia començat l'electrificació del port, amb l'enllumenat de la dàrsena, i dels dics Flotant i de Ponent. El 1916 s'havia edificat l'Estació Sanitària, a càrrec de la Direcció de Sanitat del Port. I l'any següent s'havien obert lavabos públics al moll d'Espanya i a l'andana del Portal de la Pau. El 1918, l'embarcador de passatgers i el restaurant Mundial Palace es van convertir en la seu de la Junta d'Obres del Port. I el 1920 obria l'Escola d'Aviació Naval a Can Tunis, amb una base d'hydroavions. Aquell any van augmentar les vagues i la violència, i un llarg conflicte de portuaris, carreters i camioners, que va acabar el 1923 amb el cop d'estat del general Primo de Rivera.

**La ciutat s'havia omplert de refugiats, espies i empresaris enriquits en poc temps.**

En les darreres dècades, la Barceloneta s'havia transformat en un barri industrial, on moltes famílies vivien de l'activitat portuària. A més, la nova moda dels banys de mar feia que cada estiu les platges s'omplissin de gent vestida amb una roba que escandalitzava l'Església. Ja fos a les platges lliures o a qualsevol de les empreses de bany que hi funcionaven, com els Banys Orientals, els de Sant Miquel o els de Sant Sebastià, cada vegada era més gran l'afluència de banyistes.

És en aquells anys quan prendre el sol o nedar es converteixen en una activitat de lleure. Així mateix, les petites casetes de menjar que abans freqüentaven els obrers del barri, van passar a ser llocs de trobada entre les classes populars, i van fer aparició els famosos xiringuitos de la Barceloneta, que seguirien en peu fins als Jocs Olímpics del 1992.

La Barcelona dels anys vint consolida la Rambla com l'eix de l'oci urbà, i s'omple de terrasses i locals excèntrics, com el Cafè del Centre, lloc de bohemis locals i un dels primers locals on es podia trobar cocaïna. Establiments com el bar Canaletes, el Zurich o l'American Bar tenen una gran activitat. I apareixen

A. T. V. — 60 - BARCELONA. Vista panoràmica del Puerto desde el muelle de España  
Vue panoramique du Port prise du Quai d'Espagne



▲ Panoràmica del port de Barcelona. Ca. 1912. Autor: Àngel Toldrà Viazo.

## ELS CONFLICTIUS ANYS VINT

Gràcies a la neutralitat espanyola en la guerra, Barcelona havia viscut una etapa de gran prosperitat. La ciutat s'havia omplert de refugiats, espies i empresaris enriquits en poc temps. Tanmateix, en acabar el conflicte, la indústria europea havia tornat a funcionar, cosa que va fer minvar les exportacions locals i va provocar una gran inflació. A partir del 1915 es van començar a encarir els preus dels productes de primera necessitat. Així mateix, la manca de previsió dels industrials catalans havia desfermat un índex molt elevat d'aturats, i una conflictivitat laboral que es va acabar traduint en una

**Barcelona competia amb Marsella, Gènova i Nàpols pel trànsit marítim mediterrani.**

llarga fase de vagues, com la de dones del 1918, la de La Canadenca del 1919 o les diverses vagues d'estibadors portuaris, en què la presència de la CNT era majoritària.

En aquell moment, el punt més sensible d'aquest fràgil equilibri era el port, ja que cada aturada de l'activitat als molls de carbó paralizava literalment la ciutat. Aquest entorn no era pas aliè al fenomen dels pistolers, amb violents enfrontaments a trets entre els pistolers de la patronal i els grups de defensa obrera. Llavors, la façana marítima era un espai en ebullició, on se situaven les barriades proletàries. El port venia d'una etapa de construcció i reforma promoguda per l'arquitecte Carlos de Angulo. Entre les obres que s'havien fet entre els anys 1905 i 1912, destacava

## Barraques del Somorrostro

La Barcelona d'entreguerres rebia grans fluxos migratoris, que venien atrets per les obres del metro i de l'Exposició Internacional del 1929. Molts d'aquests emigrants acabaven a qualsevol dels barris de barraques que hi havia al litoral barceloní. Un dels més famosos va ser el Somorrostro, habitat principalment per famílies

gitanes. Aquest indret va ser víctima freqüent de les tempestes marines, que s'emportaven les cases construïdes sense fonaments directament a la sorra. El de febrer del 1917 va quedar devastat, situació que es va repetir el 1920, el 1925 i el 1926. Aquest focus de misèria es va erradicar el 1967 amb motiu de la Setmana Naval.







▲ El port de Barcelona ha marcat el pols de la ciutat. Durant el període d'entreguerres no només va ser un referent per a la industrialització del país, sinó també el focus principal per a l'entrada del cosmopolitisme i la modernitat. Ca. 1920.

els primers cabarets, com l'Excelsior, Au Fond de la Mer o La Guinda, on s'escoltaran les primeres bandes de jazz i, a partir del 1927, de xarleston. Els barcelonins tasten els primers còctels, el whisky i el vermut. I el cinema comença a ser un espectacle de masses que, a partir de l'aparició del sonor, farà de Barcelona una de les ciutats amb més sales de projecció.

A poc a poc, la idea de l'oci es generalitza i arriba a més capes socials. El que havia estat el passeig de Gràcia com l'avinguda del teatre burgès, ara té un competidor seriós en el Paral·lel, que ofereix diversió interclassista. El Broadway Català és una successió quasi ininterrompuda de teatres, cafès i cabarets, on es troba tota la societat. Molts dels seus locals estan oberts les 24 hores del dia, fins al punt que, en començar la Guerra Civil i veure's obligats a tancar, no en troben les claus.

#### EL PORT DURANT LA DICTADURA

El cop d'estat del general Primo de Rivera, l'any 1923, significa la fi del període del pistolisme i una etapa de forta repressió cap al moviment obrer i el catalanisme. No obstant això, l'estabilització de l'economia mundial i la represa del trànsit comercial internacional, a partir del 1924, revifa l'activitat del port barceloní. Aquell mateix any comença la reforma i l'ampliació del moll de Sant Bertran, que va permetre guanyar un nou espai terrestre per a les activitats portuàries. L'any següent s'acaba finalment la construcció del dic de l'Est, així com les obres de defensa a la platja de la Mar Bella. I es doten amb enllumenat elèctric els molls de Ponent, de Costa, de Contradic i de Sant

### Cada aturada de l'activitat als molls de carbó paralitzava la ciutat.

Bertran, així com l'escullera de Llevant. En els darrers anys de la dictadura, el port barceloní encara coneixerà obres com l'Estació Marítima de Balears, el 1927, o l'inici de la construcció del que serà l'actual Hospital del Mar, el 1929, sobre les instal·lacions de l'antic Hospital d'Infecciosos.

Aquest període significa per a Barcelona un creixement molt significatiu de les obres públiques, amb la construcció del metro i la reforma de Ciutat Vella, que donarà com a resultat l'aparició del nou Barri Gòtic, inaugurat oficialment l'any 1927. El gran projecte d'aquells anys va ser l'Exposició Internacional del 1929, que va aprofitar l'ocasió per fer de Montjuïc un immens parc urbà. Una de les

## El Trencaones i les muscleres

Entre els anys 1904 i 1920 es va construir l'escullera, coneguda com el Trencaones, per protegir el port dels temporals. Molt aviat, aquest nou indret es va fer popular entre els barcelonins, que hi acudien els caps de setmana a pescar amb canya, a prendre el sol o a fer l'aperitiu, sobretot a partir del 1926, quan va obrir el conegut restaurant Porta Coeli, al costat del far que hi havia al final. Davant d'aquest espai hi havia les muscleres de la Unió de Musclaires de Barcelona, que l'any 1929 eren 60 plataformes sobre el mar on es cultivaven els musclos, i alhora se servien al públic.



▲ Muscler feinejant a les instal·lacions del port de Barcelona. Ca. 1942.



▲ El port de Barcelona va gaudir durant molts anys d'una important activitat musclera. Ca. 1942.

▼ Vista de la ciutat de Barcelona, amb naus industrials en primer terme, el port a la dreta i, destacant, el monument a Colom.



instal·lacions d'aquest nou espai va ser el telefèric que comunicava la muntanya amb el port, i que es va inaugurar al 1931.

En aquells anys, les activitats portuàries comencen a desplaçar-se cap a la desembocadura del Llobregat, expandint-se cap a Can Tunis, on ja funcionaven empreses de construcció naval com l'Arsenal Civil, o les drassanes Astilleros Cardona i Astilleros Burrell. Així va néixer la idea de construir un port franc, que va ser batejat com la Zona Franca. Per fer-ho realitat, el 1920 es van agregar terrenys que havien estat de l'Hospitalet de Llobregat, i el 1925 es va concedir al Consorci de la Zona Franca el monopoli de l'extracció i la venda de sorres del litoral. Tanmateix, aquest port artificial no es va arribar a fer mai, i els terrenys s'aca-

▼ La zona del port de Barcelona l'any 1916, quan avingudes i carrers propers vivien una intensa activitat social.





## Esports nàutics

A les primeres dècades del segle xx es descobriren les platges i els esports marítims, que fan del port de Barcelona un laboratori de noves activitats de lleure, com el rem o la natació. Així es creen el Club de Mar, el Club de Rem i, sobretot, el Reial Club Marítim, resultat de la fusió del Reial Club de Regates i del Reial Yacht Club. Aquesta entitat va encarregar a l'arquitecte Enric Sagnier la construcció de la seva seu, on ara hi ha el World Trade Center, amb planta octogonal i coberta amb una cúpula, coneguda popularment com l'Ampolla de Calisay per la seva característica silueta. Aquesta activitat es va traduir en l'organització de

diverses competicions, com la Copa Prat de la Ribera de rem, el trofeu internacional Joan Camps, el primer Campionat d'Espanya de rem el 1921 o el primer Campionat d'Europa fet a l'Estat espanyol, el 1922.

La natació també va reunir una gran afició, com ho demostra la Copa Nadal o travessa del port barceloní, celebrada des del 1907, que és una de les proves més antigues d'Europa

en aquest gènere. O la travessa del port organitzada pel Club Natació Atlètic, que se celebra per les festes de la Mercè des del 1926. Aquell mateix any, el Club Natació Barcelona ja disposava d'una piscina coberta i climatitzada, on molts barcelonins van descobrir aquest esport. I els nedadors catalans participaven per primera vegada en els campionats europeus d'aquesta disciplina.



▲ Durant els anys vint i trenta del segle xx, el port de Barcelona era un punt de gran activitat nàutica.



▲ Les instal·lacions i clubs per al bany van ser molt populars a Barcelona, però amb l'esclat de la Guerra Civil aquesta activitat es va estroncar.



### BURELL & C.▲

▲ Instal·lacions dels Astilleros Burell & Co. a Can Tunis, a inicis del segle xx.

▼ Aspecte de l'històric Reial Club Marítim de Barcelona, amb Montjuïc al fons.



barien convertint, amb l'arribada el 1960 de la Seat, en un gran polígon industrial.

Pel que fa a les barriades que s'abocaven al port, la part baixa del Raval s'havia transformat, gràcies als capitals que havien entrat durant la Primera Guerra Mundial, en un animat centre de diversió, on la prostitució, el joc i les drogues convivien entre nius d'art, locals de flamenc i *music-halls*. Aquest antic veïnat treballador ja feia quasi mig segle que, per influència de la caserna de les Drassanes, havia desenvolupat una petita indústria

**En aquells anys, prendre el sol o nedar es converteixen en una activitat de lleure.**

prostitubària. Però als anys vint i trenta arriba a la seva màxima esplendor, com una de

les meques del vici, amb fama arreu del món. Serà tant l'èxit, que l'any 1925 seria rebatejat com el Barri Xino.

Tavernes, bars i clíniques venèries a les plantes baixes, i els pisos ocupats per bordells i pensions barates. El vell barri portuari, freqüentat per soldats i mariners, es va omplir de burgesos que venien a encanallar-s'hi, traficants de tota mena, meques, treballadors amb el sou acabat de cobrar a la butxaca i periodistes a la caça de notícies morboses. Hi funcionaven prostíbuls de luxe com Madame Petit, que ocupava tota una finca sencera del carrer Arc del Teatre. Establiments amb espectacles de

transvestits com Can Sagristà, i sales de festes com La Criolla. Els locals del barri eren coneguts llavors a tot Europa pel grau d'obscenitat que mostraven. Així mateix, en aquells anys es popularitza la cocaïna, importada amb finalitats farmacèutiques i desviada després cap al mercat negre. La venen al detall les cambres dels cabarets i els enllustradors de sabates, tot i que aviat fan aparició els venedors de carrer. Barcelona es converteix en una de les ciutats amb un consum més elevat d'estupefaents, i el 1918 ja es legislen les primeres lleis per erradicar la drogadoicció. Una altra preocupació de les autoritats és la pornografia, una autèntica indústria local que inclou des de les pel·lícules que els germans Baños filmen per al rei Alfons XIII fins a tota una gran varietat de revistes i col·leccions de postals amb dones despullades, en actituds més o menys explícites.

### EL PERÍODE REPUBLICÀ

El terrabastall que va provocar la caiguda de la borsa de Nova York, l'any 1929, no va afectar gaire l'activitat econòmica de la ciutat. Malgrat això, el port se'n va ressentir amb la reducció d'un terç del comerç exterior. Per fer-nos una idea de les xifres, cal considerar que el comerç marítim de Barcelona equivalia al 30 % del producte interior brut de Catalunya. Barcelona competia amb els ports de Marsella, Gènova i Nàpols pel trànsit marítim mediterrani. Els esdeveniments a la guerra del Marroc van fer caure la dictadura el 1930, i l'any següent el rei es va exiliar i es va proclamar la Segona República.

Durant el període republicà no hi va haver obres d'importància al port. El 1935, disposava de 325 ha de superfície, un creixement molt lent que no es va revifar fins a finals de la dècada dels anys cinquanta. La gran majoria dels projectes d'aquesta època no s'arribaran a desenvolupar per culpa de la Guerra, com la desaparició del col·lector d'aigües fecals que desembocava entre el Contradic i el moll de Costa, la construcció d'una dàrsena-dipòsit per emmagatzemar-hi material inactiu, o l'ampliació dels molls de Ponent i de Costa. Aquells anys s'imposa totalment l'electricitat com a força motriu a totes les instal·lacions portuàries. I s'instal·len 23 grues elèctriques, de 3 a 6 tones, als molls de les Drassanes, Barcelona i Sant Bertran.

La conflictivitat entre els estibadors i transportistes continuarà, ara per la introducció de la rotació de treballadors. Aquesta inestabilitat desembocarà en la vaga de personal portuari del juliol del 1936, just abans de l'esclat de la Guerra Civil. Després vindrà la col·lectivització, que significarà el control absolut del port i del transport urbà per la CNT. I els tres anys de la Guerra, quan el port va ser l'objectiu principal de l'aviació franquista, i barris com el Raval o la Barceloneta van quedar devastats per les bombes. La fi d'una època, en la qual el port havia estat un focus de tensió i alhora de desenvolupament per a la ciutat. ■

**Text** ★ Xavier Theros (Barcelona, 1963) és escriptor i antropòleg. Ha treballat en diversos mitjans de comunicació, com *El País*, RAC1, Bete-vé i actualment al diari *Ara*. Ha publicat diversos llibres sobre la ciutat.  
**Fotos** ★ MMB.

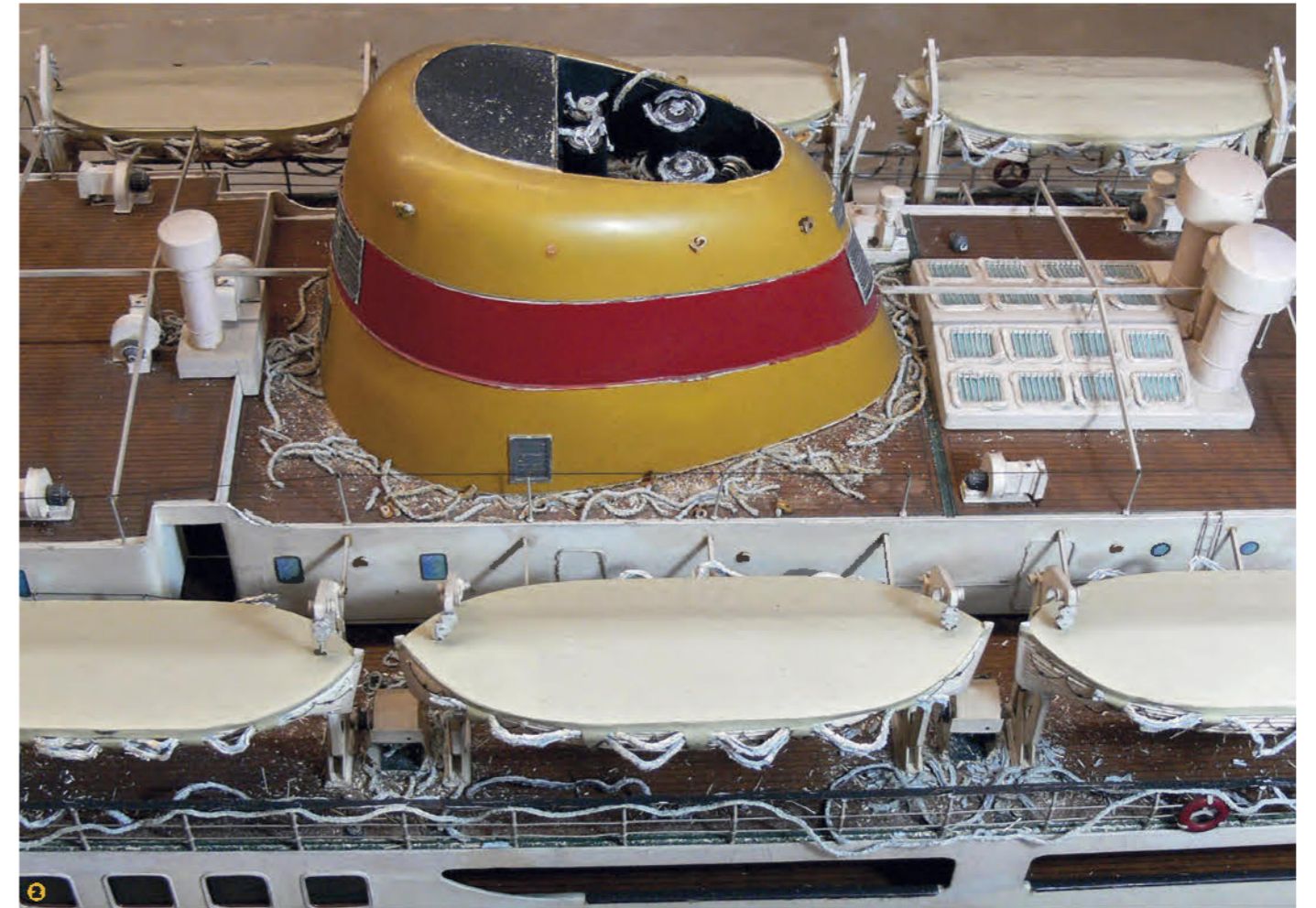


# La restauració del model de vaixell *Ernesto Anastasio*

## LA IMPORTÀNCIA DELS ESTUDIS PREVIS EN LA RESTAURACIÓ

Com demostra la peça que presentem, abans d'iniciar el procés de restauració d'un model de vaixell, sempre cal identificar els motius de les alteracions dels materials constitutius. La degradació d'un bé patrimonial pot respondre a diferents raons i pot ser de naturalesa molt diversa, ja sigui per motius intrínsecs o externs. Per això, l'anàlisi de les causes de la degradació i les possibles actuacions han de ser motiu d'un estudi profund abans d'iniciar-ne la restauració.

Per Carmen Vázquez López



L'any 2016 la Unitat de Conservació Preventiva-Restauració de l'MMB va decidir emprendre la complexa tasca de restaurar un model de vaixell que presentava un estat de degradació greu. Es tractava del model de vaixell amb número d'inventari 11203, que representa la motonau *Ernesto Anastasio*, construïda per la Cía. Trasmediterranea a les drassanes Unión Naval de Levante, SA, de València, l'any 1955. Cal destacar que, com confirma la comparació amb les fotografies del vaixell que es conserven, el model té un gran nivell de fidelitat en tots els detalls.

Desconeixem l'autoria i la data de construcció del model, i les investigacions fetes en aquesta direcció no han aportat cap informació al fiable.

### MESTRIA I ABANDÓ

La maqueta està feta amb diferents materials: fusta, metalls, cartró, paper i pintures. En un examen visual més minuciós, es va comprovar que el 98 % dels elements de metall eren de plom. S'hi va utilitzar un sistema constructiu molt característic i alhora inusual. Totes les peces s'havien fet amb la superposició d'anelles de plom de diferents diàmetres i gruixos. La ductilitat d'aquest material, juntament amb la gran destresa i mestria evidenciades per l'autor, va permetre elaborar peces diminutes amb un alt nivell de precisió.

1 Vista de la popa, on es pot apreciar tant el nivell de precisió com l'estat de degradació de la maqueta.

2 Igualment, la coberta del sostre presenta un molt mal estat de conservació, amb tots els elements de plom desfets en pols.

L'altre metall utilitzat, encara que de manera minoritària, és el fil de coure, que no mostrava cap alteració.

L'estat de conservació del model era pèssim, fins al punt que pràcticament tots els elements de plom estaven desfets en forma de pols. També s'hi podia apreciar molta brutícia acumulada, peces desencolades i fora de lloc, esclotxes i retocs pictòrics molt alterats, fruit d'intervencions prèvies.

### EL PLOM I LA FUSTA

són materials incompatibles químicament en ambients tancats.

### EQUIP MULTIDISCIPLINARI

A l'hora d'iniciar aquest projecte i emprendre'n la restauració vàrem contactar amb el grup de voluntaris modelistes dels Amics del Museu amb la intenció de formar un equip multidisciplinari.

La formació d'alguns com a enginyers, treballadors mercants o experts en temes nàutics ha contribuït a entendre l'anatomia i especialment el funcionament de les maquinàries i les diferents peces, ja que la descomposició d'aquestes les feia del tot irreconeixibles.





D'altra banda, la destresa manual amb determinades eines, maquinàries i tècniques també ha sumat a l'hora de reproduir peces totalment esmicolades.

En aquest cas, resultava del tot impossible conservar les peces originals aplicant els criteris de restauració establerts per altres disciplines artístiques, com la pintura, l'escultura, l'arqueologia, etc. Les peces originals de plom estaven totalment desfetes, havien desaparegut. Per tant, si el que volíem era transmetre la informació tècnica que aquest model ens aporta, calia plantejar-se reproduir totes les peces perdudes amb el màxim rigor possible, ja que el model no s'entendria sense elles.

A l'hora de buscar solucions i de compartir opinions, vàrem contactar amb tècnics de conservació preventiva i restauració de l'Iltsmuseum de Bilbao, ja que es troben amb situacions similars. Així, s'han fet diverses trobades per debatre i posar en comú problemàtiques semblants.

#### ESTUDIS PREVIS

L'observació rigorosa del model durant molt de temps ens va obrir diferents línies d'estudi amb relació a:

#### 1. El motiu de la degradació

Basant-nos en la bibliografia i publicacions recents de problemàtiques similars, vàrem contactar amb els Serveis Científics i Tecnològics de la UB. Amb ells es van analitzar una mostra de plom i dues de les fustes del casc del model.

També vàrem consultar Àlex Massalles, restaurador de material inorgànic del MNAC, que està portant a terme,

des de l'any 2011, els estudis dels materials i les causes de les alteracions, així com la restauració de l'escultura *El violinista*, de Pau Gargallo, amb una problemàtica similar.

**2. El sistema constructiu** utilitzat per l'autor, per tal de poder-lo reproduir sempre que fos possible. Podem afirmar que la inusual construcció a partir de la superposició d'anelles de plom és un sistema propi d'aquest autor.

#### 3. Sistemes alternatius

Buscant diferents possibilitats per reproduir les peces es va pensar en la impressió en 3D. Després de consultar-ho amb tècnics en aquesta matèria es va descartar per la dificultat de reproduir peces de mides tan petites.

#### RESULTATS I PRESA DE DECISIÓ

Les anàlisis fetes han confirmat que el greu nivell de deteriorament és degut a la incompatibilitat d'alguns materials constituents del model i de la vitrina: fusta i plom.

Els vapors orgànics volàtils emesos per la fusta des del primer moment de la construcció i la posterior exposició dins un ambient tancat, com és el cas de la vitrina del model, juntament amb condicions climàtiques de temperatura i humitat relativa poc estables, han estat els principals responsables de l'alteració del plom en forma de carbonatació.

### EL CARBONAT DE PLOM

és el resultat de l'alteració del plom quan reacciona amb el vapor orgànic de la fusta, i produeix acetat de plom i posteriorment carbonat de plom.



## COL·LABORADORS

Cal remarcar la participació de:

- Àlex Massalles. Conservador-restaurador de material inorgànic del MNAC.
- Amics del MMB.
- Equip de conservació-restauració de l'Iltsmuseum de Bilbao.
- Serveis Científics i Tecnològics de la UB:
  - Unitat de Microscòpia Electrònica de Rastreig (Javier Garcia Veigas i David Artiga Torres).
  - Unitat de Cromatografia de Gasos acoblada a Espectrometria de Masses Aplicada (Pilar Teixidor).



3. Tot i la degradació dels elements, encara s'aprecia el sistema constructiu, a base de la superposició d'anelles de plom. 4. Estat de conservació de la coberta. 5. Detall on es veu la gran precisió

de reproducció dels elements tècnics. 6. Vista general de la maqueta. 7. Fotografia del vaixell *Ernesto Anastasio*, la qual permet fer-se una idea de la fidelitat de la reproducció.

Els resultats també demostren que les fustes del casc encara continuen emetent vapors orgànics volàtils, que creen sals i posteriorment butllofes, fins a arribar a la descomposició en forma de carbonat de plom. Per tant, és del tot impensable reproduir les peces desfetes amb el mateix material, el plom. Davant d'aquesta situació, ens vàrem plantejar per on podríem continuar avançant.

En primer lloc calia eliminar la vitrina original i substituir-la per una que no tingués fusta. Va ser un tema fàcil de resoldre. En canvi, no podíem eliminar la fusta constitutiva del casc del model ni la base sobre la qual se suporta.

Lamentablement, ja no estàvem a temps per aturar-ne el deteriorament, ja que gairebé la totalitat de les peces de plom eren del tot irrecuperables. Per tant, es va decidir reemplaçar tots els elements perduts per d'altres de nous fets amb fil de llautó, imitant tant com fos possible el sistema constructiu, tot i que aquest material no és tan dúctil com el plom.

Es va decidir no substituir els pocs elements de plom que encara no estaven afectats. Es conservaran com a testimoni de com van ser en origen i per deixar constància de la peculiaritat d'aquest sistema de construcció de models, que no es pot perdre i ens aporta una important font d'informació. Per tant, cal documentar amb la màxima precisió possible totes les intervencions que es facin. ■

**Text** ★ Carmen Vázquez López és tècnica en conservació preventiva i restauració del Museu Marítim de Barcelona des de l'any 1998. Conservadora-restauradora per la UB des de l'any 1985. vazquezlc@mmb.cat.  
**Fotografies** ★ MMB.



ENTREVISTA

# Ángeles de la Riva

LA PRIMERA DONA CAPITÀ DE LA MARINA  
MERCANT DE CATALUNYA

Per Jordi Garriga



► Tot i ser una de les primeres dones que ho fes a Catalunya, per Ángeles de la Riva matricular-se a l'Escola de Nàutica de Barcelona va ser una decisió ben natural.



▲ Ángeles de la Riva a la costa de Calafat, a Tarragona, on gaudeix del mar sempre que pot.

**“Sentia la responsabilitat de ser de les primeres, i de no fallar. I crec que no ho he fet”.**

**H**i ha persones que la vida els ha dut a obrir portes i a caminar, en aquest cas navegar, amb la responsabilitat de saber-se pioneres tot fixant nous rumbos. Aquest és el cas d'Ángeles de la Riva, que va ser la primera dona capità de la marina mercant de Catalunya.

Ángeles de la Riva es va matricular a l'Escola de Nàutica de Barcelona l'any 1981, quan només feia un parell d'anys que s'havia autoritzat les dones a inscriure's a les escoles superiors de la marina civil a Espanya. Abans d'ella, només un parell o tres de dones s'havien matriculat en altres escoles de nàutica de l'Estat. Avui, això ens pot semblar estrany, però la realitat és que el camí fins que aquestes dones pioneres van poder fer realitat la seva passió pel mar no va ser fàcil. El mar, durant molts i molts anys, va ser una cosa d'homes, i la presència femenina als grans vaixells no era vista amb bons ulls pels mariners. De fet, fins ben bé els anys cinquanta i seixanta del segle xx, encara pervivia l'antiga superstició que creia que la presència d'una dona a bord era símbol de mal auguri.

Més endavant, aquesta superstició va restar com una idea absurda i del passat, però el fet era que les dones no podien ingressar a les forces armades, cosa que s'estenia a la marina militar i a la marina civil. L'arribada de la democràcia a Espanya va permetre obrir el camí de les dones a la marineria, però no sense reticències. Sembla que, en el seu moment, ja avançats els anys setanta del segle xx, quan es

va consultar el director de l'Escola de Nàutica de Barcelona sobre la possibilitat que les dones hi poguessin ingressar, va expressar que «de vegades als vaixells s'han de dir renecs i això no és ambient per a una dona...». Avui això gairebé pot arribar a fer riure, però la realitat és que, com en tants altres àmbits de la vida, la presència femenina en les tripulacions d'alta mar va trigar a fer-se realitat.

Sigui com sigui, la nostra protagonista va ingressar a l'Escola de Nàutica de Barcelona, l'actual Facultat de Nàutica, i, un cop llicenciada, es va posar a navegar fins a esdevenir la primera capità de la marina mercant de Catalunya. Val a dir que a la mateixa promoció hi havia una altra noia, Sara Teixidó, però aquesta segona, tot i que també es va llicenciar, no va arribar a obtenir el títol de capità.

Amb què es devia trobar aquella noia de vint i pocs anys quan es va embarcar per primera vegada en un gran vaixell? Quines són les barreres que va haver de superar per obrir-se pas en un món d'homes? Deixem que ens ho expliqui ella mateixa.

Què la va dur a estudiar per ser capità de vaixell en un moment en què això no era gens habitual per a una dona? Per a mi va ser del tot natural. Des de petita he viscut a prop del mar. Amb la meua família estiuèjvem a Comaruga, on sortíem a navegar amb una barca tota la família: els meus pares, les tres germanes i el gos... Als set anys vaig començar a navegar en Optimist, després en classe Vaurien. Aleshores, a Catalunya només hi havia tres equips





▲ Navegar és la gran passió d'Ángeles de la Riva. Ja jubilada, continua amb les mans al timó del seu veler, actualment amarrat al port esportiu de Calafat, sempre que en té l'ocasió.

femenins d'aquesta classe. Jo sempre havia estat una bona estudiant, i quan va arribar el moment d'escollir carrera, vaig voler estudiar alguna cosa relacionada amb el mar. Vaig veure que hi havia la possibilitat de ser pilot de vaixell entrant a l'Escola de Nàutica, de manera que va ser la meva opció. La veritat és que no sabia gaire on em ficava, però jo soc així, em llenço a l'aventura sense problemes.

#### Aleshores era un món d'homes. Com ho va entendre la seva família?

Sense cap problema. Sempre ho van respectar i estaven encantats de la vida.

#### Com recorda el seu pas per la Facultat de Nàutica? Com era el tracte amb els companys i amb els professors?

Pensi que estem parlant d'una escola on no érem gaires. Uns 200 estudiants, no més de 20 per classe. I, entre aquests, només dues noies, jo i la Sara. Mai ens vam sentir uns bitxos rars, tot i que a mi se'm veia molt. La Sara era més discreta, però jo, amb els cabells llargs... Però amb els companys teníem una relació totalment normal. Jo vaig arribar a ser delegada de la classe i subdelegada de l'escola. Els professors sí que eren una mica més paternalistes. Però és que també és normal, érem molt joves, i per ells érem nenes. Però això tampoc no passava amb tots els professors, només amb alguns. Per a mi, tot va ser completament normal.

**El cas és que, en el moment en què vostè inicia els estudis, era molt poc freqüent la presència de dones.**

#### Se sent una pionera? Com es viu això de ser la primera dona capità de la marina de Catalunya?

Realment, vam ser pioneres. Vaig ser la primera de Catalunya i potser la tercera o quarta d'Espanya. Quan jo vaig entrar, ja feia dos anys que les dones podíem estudiar a les facultats de nàutica. Abans de mi, a Barcelona hi havia entrat una altra noia, però va plegar. Aleshores la majoria dels meus amics havien entrat a la

**“Un cop acabada la carrera no va ser fàcil trobar el primer vaixell que m'admetés.”**

marina militar, però les dones encara no hi podíem ingressar, i per això em vaig decantar per la marina mercant. Iestic encantada d'haver-ho fet! La veritat és que jo ja vaig trobar-me les portes obertes; no vaig tenir cap problema a l'hora d'ingressar-hi pel fet de ser dona, i no em vaig plantejar mai tenir problemes per aquest fet. Sí que és veritat, però, que tant la Sara com jo teníem consciència de ser pioneres i sabíem que teníem una responsabilitat. Si no ho fèiem bé, potser les que vindrien al darrere tindrien dificultats.

#### I, un cop acabada la carrera, en el moment d'embarcar, com va viure aquesta responsabilitat?

Com li dic, jo sentia la responsabilitat de ser de les primeres, i de no fallar. I crec que no ho he fet. No m'he perdut ni una sola guàrdia. Al vaixell, no compta que tinguis la regla, o que et vegin més dèbil... No vaig deixar mai que això interferís en les meves tasques al vaixell.

Sí que és veritat que un cop acabada la carrera no va ser fàcil trobar el primer vaixell que m'admetés pel fet de

## El decàleg

- 1. Un mar?**  
El Mediterrani.
- 2. Una platja?**  
Coma-ruga, on em vaig criar.
- 3. Un animal marí?**  
El dofí.
- 4. Un esport marítim?**  
La navegació a vela.
- 5. Un llibre per endur-se a una cala solitària?**  
*La Bíblia.*
- 6. I un disc?**  
Qualsevol disc de salsa, i si són nadesalses, millor.
- 7. Quin és el seu primer record del mar?**
- 8. Pensi en el mar i digui'm algun matís per descriure'n el blau.**  
M'agrada el blau turquesa de les cales, però el mar canvia de color com nosaltres d'humor.
- 9. Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...**  
L'Atlàntic, cap al sud, i amb els vents a favor.
- 10. Acabi la frase: Si no existís el mar...**  
Crec que em moriria.



▲ A Ángeles de la Riva li agrada que l'anomenin com a capità, més que no pas com a capitana. Per ella, aquesta és una bona manera de no fer especial la seva condició de dona en un àmbit que havia estat principalment d'homes.

ser dona. Això era cap a l'any 85 o 86. Recordo que el meu avi va parlar amb un amic seu que tenia una companyia de vaixells. Primer aquell home va estar encantat de poder comptar amb el net d'un bon amic seu..., però quan va saber que no era el net, sinó la neta, li va dir que no admetien dones. Ens va costar embarcar, tant a mi com a la Sara.

#### Com recorda el primer embarcament?

El recordo com si fos el primer dia. Vaig embarcar en un vaixell del tipus OBO, un gran vaixell de càrrega. Un petrolier de 264 m d'eslora i amb capacitat per transportar una càrrega de 120.000 tones. Era el *Paloma del Mar*. Era al port de Tarragona, però com que per les seves dimensions no hi cabia, s'hi arribava en barca. Recordo perfectament quan, un cop vaig haver pujat les escales, ja a coberta, el primer que em va dir el tripulant que ens va rebre va ser «sí eres sensata, date la vuelta y vuelve». Jo, lluny de fer-li cas, vaig preguntar pel capità, em vaig presentar, i tot va anar bé. La veritat és que en aquella primera travessia sí que vaig patir una mica. El primer que vam haver de fer va ser netejar els magatzems de petroli, i allò ho buidaven tot al mar. Per a mi va ser dolorós. Contaminar les meves estimades platges! Per sort, això ara ja no passa.

#### Un cop al vaixell, què recorda de la travessia?

Una gran experiència. Vam fer la campanya del cru. Vam passar de tot. La meva primera navegació va ser

**“La meva primera navegació va ser de mar de gran altura. Una autèntica aventura!”**

de mar de gran altura. Una autèntica aventura! De Tarragona vam anar a Algèria, després a Le Havre, a França, les illes Shetland i a Filadèlfia. El pitjor de tot és que el capità no volia comprar menjar. Al golf de Mèxic, quan ja no ens quedava res, ens menjàvem la llet caducada dels

bots. Per sort, a Louisiana vam canviar de capità.

El nou, que era basc, el primer que va fer va ser comprar menjar. Encara recordo les taronges! Va ser una travessia llarga, i vam arribar a estar més de 90 dies sense tocar terra. Una bona experiència per ser la primera.

#### Vostè era l'excepció en un vaixell ple d'homes. Va notar hostilitats, paternalisme, protecció..., o potser haver de demostrar alguna cosa pel fet de ser dona?

Jo em vaig amollar al que veia i, sobretot, em vaig fer respectar des del primer moment. Al vaixell hi érem jo i la dona d'un greixador, però no teníem gaire contacte. Amb els oficials i la resta de tripulació, tot va ser molt professional. Em van tractar bé i em van ensenyar bé. Si hi va haver cap hostilitat, ho vaig acabar ràpid. Jo soc forta. I si parlem de paternalisme, doncs sí que n'hi va haver, però és que tothom era molt més gran que jo. L'edat i el fet de ser dona marcaven, és clar que sí, però jo crec que hauria estat pràcticament igual en una altra feina.

**En el seu moment, a finals dels anys setanta, quan s'estava discutint per què no era adequat que una**





## Les estrelles, la unió amb el passat

Amb l'Ángeles repassem algunes fotos de la seva experiència al mar. Són espectaculars les dimensions del *Manuel Soto*, bessó del *Paloma del Mar*, on la veiem amb la granota de treball al varador de Cadis, davant del bulb de

proa. En contraposició, el seu aspecte quan va entrar a Trasmèditerrània era molt diferent. A ella, però, li fa gràcia sobretot la foto en la qual està amb el sextant. I és que quan ella va començar a navegar no hi havia

el suport dels satèl·lits i GPS actuals. «Et refiaves més dels teus càlculs. M'encanten les estrelles i per això la navegació astronòmica sempre m'ha apassionat. És l'art de navegar que t'uneix amb els antics...».



▲ Ángeles de la Riva en diferents moments de la seva vida professional. Fotos: col·lecció Ángeles de la Riva.

dona estudiés per ser capità, es van arribar a esgrimir arguments tan insòlits com el mal parlar dels mariners i el llenguatge inapropiat per a una dona...

(*Riu.*) Això sí que és veritat, però és que jo també vaig deixar anar els meus renecs! En aquest sentit, d'anècdotes en tinc moltes, però també hi havia molta disciplina. Una cosa que sí que recordo és que amb el tema del vestir se'ns suggerien coses. Calia una certa prevenció amb la mentalitat masculina i, com li deia abans, per part meua sempre vaig fer un gran esforç per demostrar professionalitat.

D'altra banda, imagino que hi devia haver problemes pel que fa a la no preparació dels vaixells per tenir dones entre la tripulació. Penso en coses tan peregrines com tenir lavabos per a dones, les cabines...

És veritat. Les cabines dels estudiants eren de lliteres, de manera que a mi em van posar a la de l'armador. Sempre he tingut bany propi. Només un cop, a la Trasmèditerrània, em vaig trobar que no tenia cabina amb bany propi. En aquell cas em van oferir de poder ocupar una cabina del passatge, però no ho vaig acceptar. Amb els companys ja ens coneixíem i no va ser cap problema. Fèiem torns i ja està. Però en això de les anècdotes en recordo una de molt divertida navegant amb Marasia, una companyia catalana. Vam anar fins a Guayaquil. L'alumne, o sigui jo, és qui ha de baixar l'escala un cop s'ha arribat a lloc. Aleshores, quan van veure que qui baixava era una dona, em van rebre de genolls. Una cosa molt exagerada. Allà sí que realment, com a dona, em vaig sentir un bitxo raro.

**“Vaig deixar el mar per amor, i és per això que no he arribat a comandar.”**

Més enllà de la qüestió de gènere, quina és l'experiència més singular que recorda de la seva carrera com a capità de vaixell?

Doncs miri, encara no com a capità, tot just llicenciada, a l'OBO *Paloma del Mar*. Tornàvem del golf de Mèxic carregats fins dalt de cru quan, al bell mig de l'Atlàntic, ens va passar per sobre la cua d'un cicló. El vaixell era tan gran i pesava tan, que ni es movia, però les onades ens passaven pel damunt. A coberta, era bestial. També vam tenir una via d'aigua a la sala de màquines, que vam poder reparar sense problemes. Però, és clar, és que jo tot just era una principiant, o sigui que no ho veia gens clar. Quan vaig desembarcar, a Castelló, vaig pensar que si allò m'havia agradat, estava preparada per a tot. I és que a mi m'agrada l'aventura. Si no hi ha res per explicar, la vida és molt avorrida.

Una altra experiència maca va ser a la Trasmèditerrània, on més anys he estat. Allà vaig ser la primera dona pilot. Jo estava acostumada als vaixells de càrrega, on tot és més rude i on fas de tot, amb la granota de treball... De sobte em trobava allà, tota ben vestida i pulcra, amb l'uniforme, al pont, com a pilot. Em sentia estranya. Els companys de màquines eren els que em donaven més suport. I tampoc no em puc oblidar de l'any 1992. L'any dels Jocs Olímpics jo feia la ruta Barcelona-Menorca. Atracàvem davant l'estàtua de Colom i recordo veure arribar la torxa olímpica. Encara m'emociono quan penso en els Jocs Olímpics.

**Com a dona, com vivia la família la seva ocupació? Dies fora de casa, envoltada d'homes...**

Doncs miri, jo vaig deixar el mar per amor, i és per això que no he arribat a comandar. Vaig navegar del 1985 al 1993.

## Una vida dedicada al mar

Un cop llicenciada l'any 1985 i després d'haver-se embarcat en diversos vaixells de càrrega, on tant va haver d'aprendre l'ofici com fer-se respectar per part de tripulacions que havien vist poques dones a bord, Ángeles de la Riva va entrar com a capità a la Companyia Trasmèditerrània, on va ser oficial de pont i sobrecàrrec. L'any 1994 començava una

nova etapa a Salvament Marítim, on va treballar fins al 2006 i on va arribar a ser directora a Tarragona. Més endavant, l'any 2006, deixaria Salvament Marítim per ser capità de port a la nova marina de Sant Carles de la Ràpita, d'on ara està prejubilada. Però, com ella mateixa ens diu, un mariner no pot deixar el mar. Per això, amb el seu marit, Juan Nicolau,

s'han aventurat amb els seus velers. Coneixen pràcticament tots els racons del Mediterrani, i també han creuat l'Atlàntic en tres ocasions. D'aquestes experiències han escrit quatre llibres: *Cruzar el Atlàntico a vela*, *Navegando a vela por el Mediterráneo*, *Del Ebro al Orinoco* i *Descubriendo América*. La seva, en definitiva, és una vida dedicada al mar.



▲ Ángeles de la Riva a bord del seu veler durant la seva primera travessia atlàntica. Foto: col·lecció Ángeles de la Riva.

Ja tenia els dies per ser capità, i per això vaig obtenir el títol, però em faltava l'escalafó. Ja era sobrecàrrec. Un total de 90 dies de navegació i 54 de vacances. Un bon sou... Era una privilegiada, però em sentia una mica com en una presó daurada. Per això vaig decidir tornar a trepitjar terra ferma i estar a prop del meu home. Aleshores vaig començar a fer tasques administratives en un hospital, però no em va agradar. Jo soc mariner, així que vaig fer oposicions a Salvament Marítim. Allà també vaig ser la primera dona directora, a Tarragona. Aquesta també va ser una etapa molt bonica. Ajudar la gent és fantàstic.

**I d'aquí, a la marina de Sant Carles de la Ràpita...**

Exacte. El meu home era capità marítim a Sant Carles de la Ràpita. Així vam saber que estaven projectant una nova marina i vam pensar que, si calia un capità de port, podria ser una bona feina per a mi. Així que vam firmar el permís per a la construcció de la marina, poc abans del 2006, ja em van contractar. Des de la primera pedra, allà vaig estar jo. Sant Carles Marina és una de les millors marines de Catalunya i d'Espanya.

**Imagino que el mar, la navegació, no la deu haver arribat a deixar mai del tot, oi?**

No, això és impossible. Amb el meu home, en Juan Nicolau, tenim un veler. N'hem tingut diversos i hem navegat per tot el Mediterrani i hem creuat l'Atlàntic tres cops.

**També he vist que ha participat en algun acte de la UPC, a la qual pertany la Facultat de Nàutica, sobre la igualtat d'oportunitats entre homes i dones. Què els diu, en general, a les noies joves que volen estudiar carreres clàssicament d'homes?**

Doncs, senzillament, que cal fer el que t'agradi. El que sí que és cert és que, com a dones, ens ho hem de treballar molt. Però les dones portem criatures al món. Més fort i dolorós que això no hi ha res, i, per tant, som capaces de tot.

**I què fa actualment?**

Ara estic prejubilada. Soc voluntària de la Creu Roja i vull fer de missionera, però això, amb la covid, ho he hagut d'ajornar. Estic desitjant que el meu home també es jubili i que s'acabi la covid per poder tornar a sortir a navegar. ■

**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](http://www.jgmcomunicacio.cat)  
**Fotos** ★ Quim Roser. Instagram: @quimroser



LES MILLORS FOTOS SUBAQUÀTIQUES  
SÓN A BANYULS DE LA MARENDA

# El LABORATORI ARAGÓ, *únic per als amants* *del* FONTS MARÍ

Situat a dues hores i mitja de Barcelona, l'Observatori Oceanogràfic de Banyuls de la Marenda té una de les biblioteques més importants de França pel fons d'oceanografia i biologia marina que acull. Fundat l'any 1882, fa una recerca referent i multidisciplinària de gran importància.

Per Núria Martínez Ribot

◀ Avui, el Laboratori Aragó disposa d'unes instal·lacions actualitzades i ampliades que en fan un centre de recerca i docència.  
Foto: Observatori Oceanogràfic de Banyuls de la Marenda.

## RECERCA I DOCÈNCIA

El Laboratori Aragó de Banyuls de la Marenda destaca pel valuós material històric i fotogràfic del fons marí de què disposa i per la recerca multidisciplinària que porta a terme. El que no sap tothom és que també té dos vaixells preparats

per fer sortides per mar, de dia o de nit. Amb aquestes sortides, l'Observatori Oceanogràfic vol prioritzar la recerca, la docència i l'observació científica. A més, també ofereix un servei de busseig amb dos bussejadors professionals.



Si t'agrada el fons marí, el teu lloc és l'Observatori Oceanogràfic de Banyuls de la Marenda (França). D'entrada, perquè és el municipi on el científic Louis Boutan (1859-1934) va fer la primera foto subaquàtica del món. I és que durant les seves investigacions en aigües de Banyuls de la Marenda, el fons marí li va causar tal impressió que va sentir la necessitat de fotografiar-lo. Des de llavors, el museu es va convertir en un referent de les fotografies subaquàtiques. La seva biblioteca es distingeix per un patrimoni científic, artístic i cultural excepcional, que inclou arxius històrics, instruments antics i un miler d'obres dels segles XVII, XVIII i XIX. Enriquides al llarg dels anys amb donacions i adquisicions, aquestes col·leccions converteixen la biblioteca de Banyuls en una de les més importants de França quant a fons d'oceanografia i biologia marina.

Ubicat a menys de tres hores de Barcelona, un altre dels seus punts forts és que, des de la creació l'any 1882, ha estat un centre d'experimentació, formació i difusió del coneixement científic, i ha acollit nombrosos estudiants i investigadors d'arreu del món. Conegut popularment com a Laboratori Aragó, va ser fundat pel zoòleg francès Henri de Lacaze-Duthiers, i es troba sota la supervisió conjunta de la Universitat de la Sorbona i el Centre Nacional d'Investigació Científica de França.

Si fem un repàs històric, veiem com a la segona meitat del segle XIX es van construir les primeres estacions marines. Ja no es tractava de recollir organismes marins i portar-los als laboratoris de les grans ciutats per



▼ Vista del primer edifici aixecat, encara com a Laboratoire Arago. Foto: Observatori Oceanogràfic de Banyuls de la Marenda.



Als vaixells antics hi ha coses en funcionament i instal·lacions audiovisuals modernes, efectives i molt didàctiques.

estudiar-los, sinó de construir laboratoris vora el mar perquè els científics poguessin treballar amb els organismes en el seu hàbitat natural.

#### LACAZE-DUTHIERS, DETERMINANT

A principis de la dècada de 1880, després d'haver fundat l'Estació Biològica de Roscoff, al canal de la Mànega, el zoòleg de la Sorbona Henri de Lacaze-Duthiers va decidir explorar la costa mediterrània per establir una segona estació. La costa rocosa de la Catalunya Nord oferia una gran diversitat d'hàbitats i organismes, i Lacaze-Duthiers es va deixar seduir per Banyuls per construir aquest nou laboratori. Finalment, es va fundar l'any 1881, però no va ser fins a l'any 1882 que va obrir les portes. Hi havia laboratoris, oficines, una biblioteca i un vaixell local que es llogava per fer excursions marítimes. L'aquari públic es va inau-

**DES QUE ES VA CREAR,**  
l'Observatori Oceanogràfic de Banyuls de la Marenda no ha deixat d'estudiar el medi continental i marí.

gurar cap al 1884-1885 i poc després hi van arribar els primers alumnes.

Actualment, la recerca de l'Observatori Oceanològic de Banyuls de la Marenda és original, ja que és altament multidisciplinari. S'ocupa des de l'estudi dels mecanismes cel·lulars fins al dels ecosistemes en el seu conjunt, passant per l'anàlisi del desenvolupament i l'evolució de diferents organismes marins.

Com a federació de recerca, integra les activitats científiques de quatre laboratoris: biologia d'organismes marins, biodiversitat, biotecnologia microbiana i, finalment, eco-geoquímica. Des que es va crear l'Observatori, ha detectat, estudiat i registrat sense parar el medi continental i marí. Les sèries de dades obtingudes constitueixen una de les bases més extenses i completes disponibles al mar Mediterrani. L'originalitat d'aquestes dades es basa en el mostreig d'un sol gradient de costa àmplia al golf de Lleó, sota la influència de les aportacions continentals i la circulació general.



▲ Retrat del 1890 del zoòleg francès Henri de Lacaze-Duthiers, responsable de la creació del Laboratori Arago. Foto: wikimedia commons.



▲ Imatges d'època de la primera edificació de l'Observatori i el seu primer vaixell (en primer terme), que es feia servir per realitzar excursions marítimes. Foto: Observatori Oceanogràfic de Banyuls de la Marenda.

Entre altres àmbits, el laboratori es dedica a l'observació a llarg termini de la biogeoquímica costanera i a mar obert per entendre la variabilitat natural de l'ecosistema, les tendències a llarg termini que es poden produir en funció de la variabilitat climàtica i l'ocurrència de perturbacions extremes a curt termini.

**L'OBSERVATORI**  
disposa de diversos aquaris: el públic, el d'investigació i el d'ensenyament.

#### FORMACIÓ DE FUTURS CIENTÍFICS

Des de la creació, les principals missions del Laboratori Arago han estat formar les futures generacions de científics, fer investigacions i permetre al públic en general descobrir el món marí. A més, ha acollit científics i celebritats d'arreu del món. Per exemple, a principis de la dècada de 1890, Roland Bonaparte (botànic, geògraf i filantrop) va decidir finançar un seguit de vaixells dedicats a l'estudi del mar. Al llarg dels anys, el laboratori ha acollit científics que volien promoure i fer avançar la ciència marina. Les estructures de recerca s'han ampliat per acollir nous investigadors i tècnics, i han contribuït a augmentar la reputació del laboratori.

Però això no és tot. El laboratori també disposa de diversos aquaris: el públic, el

d'investigació i el d'ensenyament i producció de preses vives. D'aquesta manera, es proporciona a la comunitat científica models marins salvatges o de granja no convencionals; es desenvolupa la cria en captivitat d'espècies models emergents o espècies amenaçades, i es dona suport als equips científics en l'aplicació de sistemes experimentals que utilitzen aquests models.

Actualment, el laboratori manté unes 250 espècies mediterrànies (peixos i invertebrats) a l'aquari públic, i prop de 30 espècies (peixos mediterranis, tropicals i invertebrats) es reproduïxen a l'aquari d'investigació. Es fa en condicions controlades, i constitueixen models marins no convencionals que es posen a disposició dels científics. Els animals de l'aquari són capturats joves i són alliberats de nou al mar al cap d'uns mesos. ■

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

## OBSERVATORI OCEANOGRÀFIC DE BANYULS DE LA MARENDA

**Adreça:** avinguda Pierre Fabre, 1.  
66650 Banyuls de la Marenda, França

**Telèfon:** +33 468 887 373

**Correu electrònic:** communication@obs-banyuls.fr

**Pàgina web:** www.obs-banyuls.fr

**Facebook:** @observatoire.oceanologique.banyuls-sur-mer

**Youtube:** Observatoire Océanologique de Banyuls-sur-Mer





# 1913-2005 José María Martínez-Hidalgo

ALTAVEU DE LA CULTURA MARÍTIMA

Gran erudit de la història marítima, Martínez-Hidalgo va saber navegar entre vaivens polítics i va convertir un petit museu ubicat a les Drassanes de Barcelona en la principal institució de cultura marítima de Catalunya. A més d'impulsar la construcció de la reproducció de la *Galera Reial* va dedicar-se a divulgar tota mena de coneixements relacionats amb el mar.

Per Víctor Farradellas

**E**ls taulons de la coberta cruixien a cada pas que feia. Damunt seu, l'aparell del vaixell dringava al ritme que marcava el vent de primavera. Com a oficial a càrrec de l'embarcació, el tinent Martínez-Hidalgo comprovava que cada detall fos al seu lloc, convençut que al llarg de la seva carrera a l'armada no tornaria mai a rebre un destí tan singular com aquell. I és que li havien confiat ni més ni menys que el comandament d'una reproducció de la nau que va emprar Cristòfor Colom per arribar a Amèrica, el 1492. Fusta, vela i corda en l'era del metall i els motors. No obstant això, cinc segles enrere no els havia calgut més tecnologia per travessar la immensitat de l'Atlàntic.

La rèplica de la *Santa María* va arribar al Port de Barcelona el maig del 1952, pensada com una atracció per als visitants que s'acostessin a la ciutat en el marc del Congrés Eucarístic. La nau s'havia construït per servir d'escenari de la pel·lícula *Alba de Amèrica*, un film amb una forta càrrega patriòtica, impulsat pel règim. L'embarcació, que en un principi només havia de passar uns dies al port de la ciutat, acabaria reposant-hi durant quatre dècades. A més de formar part de la memòria de molts barcelonins, aquell vaixell també plantaria una llavor en el seu oficial al càrrec, José María Martínez-Hidalgo, que germinaria en un gran projecte que avui encara es pot veure a la ciutat, íntimament lligat al Museu Marítim. Però no avancem esdeveniments.

**Va ser membre fundador del Saló Nàutic de Barcelona i va treballar per popularitzar la vela esportiva.**

## PASSIÓ PER LA NÀUTICA

Nascut a Astúries l'any 1913, José María Martínez-Hidalgo era fill d'un metge que va exercir a diferents indrets d'Espanya fins que finalment es va assentar a Barcelona. El jove José María sentia fascinació pels vaixells que amarraven al port i passava hores vagant entre els molls. Desoïnt la voluntat familiar de seguir l'ofici patern, va seguir l'impuls vocacional i als 16 anys va ingressar a l'Escola Oficial de Nàutica, on va fer dos cursos i les pràctiques corresponents. Aquesta etapa formativa va coincidir amb l'establiment de la Segona República i els consegüents canvis polítics. Amb el títol de pilot, va servir com a oficial en vaixells de la marina mercant fins a l'esclat de la Guerra Civil, l'any 1936.

Davant del fracàs de l'alçament armat a Barcelona, Martínez-Hidalgo, que aleshores tenia 23 anys, va optar per fugir de la ciutat i unir-se al bàndol nacional. Després d'un periple que el va portar a Marsella i a Gènova, va arribar finalment a Cadis, on es va posar a disposició dels sollevats. Allà es va oferir voluntàriament a la reserva de l'armada, que en va reclamar els serveis ràpidament. Durant la Guerra va servir amb el grau d'alferes de fragata en diverses operacions, per exemple en el salvament d'un vapor de l'Alemanya nazi accidentat a la costa de Melilla. Un cop guanyada la Guerra i instaurada la dictadura, Martínez-Hidalgo va decidir quedar-se a l'armada i no tornar a la marina mercant. El 1942 va obtenir el grau de tinent de navili i el 1954 va ascendir a capità de corbeta.





Dins de l'armada, Martínez-Hidalgo va desenvolupar la carrera a l'Institut Hidrogràfic de la Marina, on va cultivar el seu interès per la cartografia i la història de la navegació. Va contribuir en l'elaboració de mapes de la costa marroquina i de diferents ports d'Espanya, i també va exercir la docència. Amb tot, el destí el tornaria a dur a Barcelona l'any 1946, quan va ser destinat a la Comandància de Marina. Justament a finals de la dècada dels quaranta del segle passat va ser quan va començar una prolífica carrera com a escriptor i articulista, especialitzat en història i cultura marítima. A part de publicar a mitjans com ara *La Vanguardia*, era el sotsdirector de la capçalera *Rumbo. Revista de la mar y de los barcos*. Per això no és estrany que li atorguessin, el 1952, el comandament de la rèplica de la *Santa María* i que, el 1958, li oferissin la direcció del Museu Marítim de Barcelona.

#### UN CAPITÀ PER AL MUSEU

Al final dels cinquanta, el Marítim no era el museu que és avui. Tot i que el centre ja tenia certa trajectòria (el projecte s'havia gestat durant la República), quan Martínez-Hidalgo se'n va fer càrrec es tractava d'un museu petit, tant pel que fa a dimensions (aleshores només ocupava una part de les Drassanes Reials) com a ambicions. Amb la idea de fer créixer el Museu, el nou director va idear un pla a llarg termini que li permetria aconseguir el finançament necessari. Per una banda, va proposar la restauració de les Drassanes, un edifici històric que durant anys havia estat molt descuidat. Per

### Va traduir diverses obres marítimes de l'anglès, cosa que va ampliar els horitzons de la cultura marítima al país.

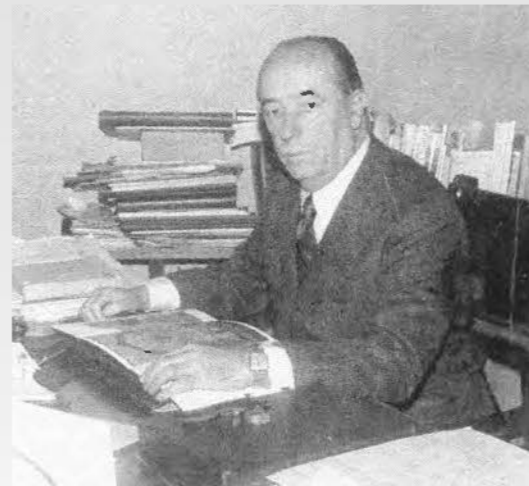
l'altra, amb la *Santa María* de Colom a la memòria, Martínez-Hidalgo va proposar la construcció d'una nova rèplica històrica per commemorar el 400 aniversari de la batalla de Lepant, que es complia el 7 d'octubre del 1971. Era una jugada intel·ligent, ja que el franquisme veia amb bons ulls enaltir gestes històriques que oferien una imatge gloriosa del passat d'Espanya. Al mateix temps, la rèplica es convertiria en la gran atracció del renovat Museu Marítim de Barcelona. La proposta va obtenir l'aval de les institucions i va ser així com es va començar a construir una reproducció a escala 1:20 de la *Galera Reial* que Joan d'Àustria va comandar al capdavant de la Lliga Santa contra els otomans. Prèviament, tot un equip del Museu va estar anys investigant en biblioteques i arxius europeus com eren les característiques d'aquesta embarcació del segle XVI, per tal de garantir-ne la màxima fidelitat històrica.

Tot i que la *Galera Reial* era el principal reclam, Martínez-Hidalgo va preparar al seu voltant una proposta expositiva exhaustiva, que juntament amb les seves influències i els seus coneixements d'història i cultura marítima van donar com a resultat una mostra de primer nivell. El règim en va fer una àmplia difusió, i tot plegat va contribuir a elevar el prestigi del museu. Amb

## Recuperar el vocabulari marítim

**Juntament amb Laureano Carbonell**, José María Martínez-Hidalgo va publicar el 1983, amb el segell de la Diputació, el *Vocabulario marítimo catalán-castellano y castellano-catalán*. Es tractava d'una valuosa compilació de lèxic

mariner que bevia de diverses fonts, la principal de les quals era un primer recull fet per Emili Giralt Raventós, però que també incloïa referències als diccionaris d'Alcover Moll, Aguiló i Pompeu Fabra, o als estudis de Joan Amades i Emerèncià Roig.



▲ Tot i la seva vinculació amb l'alçament militar, Martínez-Hidalgo va mostrar sensibilitat per la recuperació del català en la cultura marítima. Foto: MMB.

tot, el mandat de Martínez-Hidalgo no es va limitar a una sola gran exposició. També va promoure la creació d'un patronat amb la Diputació i l'Ajuntament, institucions propietàries de les col·leccions i l'edifici; va fomentar la participació del centre en el Congrés Internacional de Museus Marítims des de la seva creació, cosa que contribuiria a incrementar la projecció del Museu; va ser membre fundador del Saló Nàutic de Barcelona, i va treballar per popularitzar la vela esportiva, entre altres iniciatives. A finals dels anys setanta, després de la mort del dictador i en plena transició, Martínez-Hidalgo va saber enfocar el Museu cap al nou rumb que marcaven els vents de la política. Va facilitar una tímida introducció del català, que s'acabaria consolidant amb el pas dels anys. La jubilació li va arribar el 31 de desembre del 1983; vint-i-cinc anys després d'acceptar l'encàrrec de dirigir un petit museu deixava un centre d'història i cultura marítima de referència tant a escala nacional com internacional.

#### ESCRIPTOR I TRADUCTOR

Al llarg dels seus darrers anys de vida, Martínez-Hidalgo va tenir més temps per dedicar-se a escriure i publicar, una tasca que no havia deixat



▲ Martínez-Hidalgo va ser el comandant de la reproducció de la caravel·la *Santa María*, construïda per al rodatge de la pel·lícula *Alba de América* (1951) i popularment coneguda com la caravel·la de Colom. La rèplica va arribar a Barcelona el 1952 i s'hi estaria durant més de quatre dècades. Foto: MMB.

## Els estudis històrics

**Una de les obsessions** de Martínez-Hidalgo al llarg de la seva vida van ser les reproduccions d'embarcacions històriques. Els seus estudis, i els d'altres professionals del Museu Marítim, van servir per donar forma a la *Galera Reial* de Joan d'Àustria. Però Martínez-Hidalgo també va invertir molt de temps a investigar com eren les naus de Colom

en la primera expedició a Amèrica. El seu estudi, de fet, encara no ha estat superat, i el va presentar a Nova York el 1964. A l'Smithsonian Institute of Washington hi ha un model de la *Santa María* amb una inscripció que recorda Martínez-Hidalgo com el titular de la recerca més acurada sobre la naturalesa d'aquelles embarcacions.



mai de fer, tot i les seves obligacions al capdavant del Museu. Va conrear tota mena de gèneres, des de la ficció fins a l'assaig, però sobretot va destacar per la seva faceta divulgativa. Va publicar una *Enciclopedia General del Mar* en diversos volums, entre altres títols destacats, i gràcies al seu domini de l'anglès va traduir diverses obres marítimes, cosa que va ampliar els horitzons de la cultura marítima al país. Martínez-Hidalgo va morir el 7 de febrer del 2005, deixant una herència molt rica però encara força desconeguda. Curiosament, Enric García Domingo, l'actual director del Museu Marítim i per tant hereu del seu llegat, va estudiar-ne la biografia i va publicar-ne un extens article a la revista *Drassana*. ■

**Text** ★ Víctor Farradellas és periodista i llicenciat en Humanitats. Treballa a l'editorial *Ara Llibres* i ha publicat *50 batalles de la història de Catalunya*. El podeu seguir a @victorfaho.

**Il·lustració** ★ (pàgina anterior): Roger Pibernat.



LLEVEM L'ÀNCORA

# DEL BOSC AL MAR

## La ruta dels raiers als Pallars

Fins al primer terç del segle xx, la fusta dels boscos del Pirineu es transportava pel riu Noguera Pallaresa. Es feia amb rais conduïts per raiers fins a les serradores i als punts de mercadeig d'aquesta matèria natural amb la qual, entre moltes altres manufactures, es construeixen vaixells. La Unesco estudia ara la candidatura dels raiers com a Patrimoni de la Humanitat.

Per Carme Escales

El pantà de Camarasa, un dels obstacles insalvables que va fer desaparèixer l'ofici dels raiers. Foto: wikimedia commons/Hector Blanco de Frutos.

UNES  
20.000 PECES  
DE FUSTA  
baixaven pel riu al  
Pallars cada any, en  
una ruta plena de  
dificultats.



En la natura, tot té un per què i, en el passat molt més que ara, també un per a què. L'aigua dels cims pirinencs s'aprofitava per generar energia. Ben conduïda, agafava embranzida en salts vertiginosos i es convertia en llum per a les cases. I els cabals d'aigua de rius com el Noguera Pallaresa eren vies de transport natural per fer baixar la fusta dels boscos dels Pirineus fins al mar. Amb els rems fent de timons i menat per dos raiers, les bigues del rai se servien de la navegació fluvial abans de servir elles mateixes com a parts d'un vaixell que navegaria pel mar.

Tal com ens explica l'historiador pallarès Jesús Sánchez, «la primera notícia dels raiers del Pallars la dona Francisco de Zamora en el seu diari *Diario de los Viajes hechos en Cataluña* (1785), on diu que pel riu Noguera Pallaresa baixen fusta, ferro i altres materials amb els rais». Els rais són les mateixes fustes, troncs o bigues juntes i lligades en paral·lel mitjançant un barré transversal (redortes) que, conduïts amb rems per dos o més raiers, es deixen anar seguint el corrent del riu. Mercaderia que es transporta a si mateixa, aigües avall. La fusta dels boscos pirinencs sempre s'havia baixat així fins que es van fer les primeres construccions hidroelèctriques, amb les grans preses per

provocar els salts d'aigua que esdevindrien un immens obstacle per a la circulació dels rais. S'encén la llum i s'apaguen els rais. L'any 1930, l'activitat raiera es dona per acabada, segons llegim al llibre *Rais i raiers del Pirineu. Imatges*, de l'editorial Garsineu, coordinada per Àngel Portet, amb textos seus i del seu oncle, Ramon Boixareu, i acompanyats per dibuixos i plànols de Pere Dalmau.

### RETRAT D'UN LLARG PROCÉS

El treball d'aquests tres autors és un veritable viatge en rai, un retrat de l'ofici que va ser un puntal importantíssim en l'economia pallaresa. Boscos i aigua fan un gran binomi de riquesa al Pirineu de Lleida, i els raiers en són protagonistes. Els moments àlgids de la seva activitat eren la primavera, abans del desgel, l'estiu i la tardor.

Extreure la fusta del bosc era la primera part del procés. Els anomenats picadors talaven els arbres, pins o avets, i els treien totes les branques i l'escorça, deixant-los ben arrodonits o bé quadrejats amb la pigassa o destrala catalana. El primer dia al bosc es preparaven cabanes amb troncs, ramatge i gleva perquè s'hi passarien un bon grapat de dies treballant. Un cop pelats els troncs, els havien de baixar fins al riu. Això ho feien els tiradors, els homes que, amb ajuda de matxos i mules, conduïen els troncs

fins a la vora dels rius o barrancs, habilitant passos per fer-ho més fàcil.

El bosc conegut com la Mata de València, al nord del Pallars Sobirà, i dins de l'actual municipi de l'Alt Àneu, era un dels punts d'inici de l'experiència raiera als Pirineus. Des d'allà, els troncs, ben llargs i inflexibles, primer havien d'esquivar l'orografia de la muntanya i els seus camins, abans de fer-ho als paranys del riu. Amb una eina, la ganxa, els raiers movien els troncs fins allà on es faria la composició dels rais: l'enraïador.

Al Pallars Sobirà, n'hi havia diversos. Un d'ells, allà on el riu de Baiasca s'ajunta amb el Noguera Pallaresa, era un enclavament propici per fer els rais i es trobava molt a prop de l'hostal Aidí, on s'allotjaven molts raiers. També ho feien a l'hostal de Morrerres, que rep el nom del barranc proper, entre Gerri de la Sal i la Pobla de Segur. En aquest últim poble, hi havia serradores i, per tant, part de la fusta que arribaria conformada en rai es quedaria allà per ser treballada i venuda per a la construcció i la fabricació de carros, mobles i el que convingués. Ceferí Rocafort, geògraf, historiador, arqueòleg, advocat i fotògraf, i fill de la Pobla, en el seu llibre *Excursions pel Pirineu i pel pla de Lleida*, dedica un capítol

a *Els raiers. Transport fluvial de fusta en comarques lleidatanes*. Rocafort hi explica el dia a dia raier detallant els preus que cobraven per fer cada feina, com s'ho feien per esquivar rocs i altres ensurts al riu, els noms d'eines i parts del rai, i expressions que feien servir, com ara *fer una gaura*, que era enretirar rocs del riu perquè no fessin nosa al pas del rai. Al Noguera Pallaresa, Ceferí Rocafort parla d'un moviment anual d'un 20.000 peces de fusta transportades en rais riu avall. Verdaguer va dedicar un poema als raiers que, musicat per mossèn Antoni Tàpies, és ara l'himne d'aquest ofici.



▲ Els raiers més experts eren els encarregats de guiar l'embarcació. Foto: Barbara Chalamanch.



## La ruta dels raiers, de València d'Àneu a Camarasa

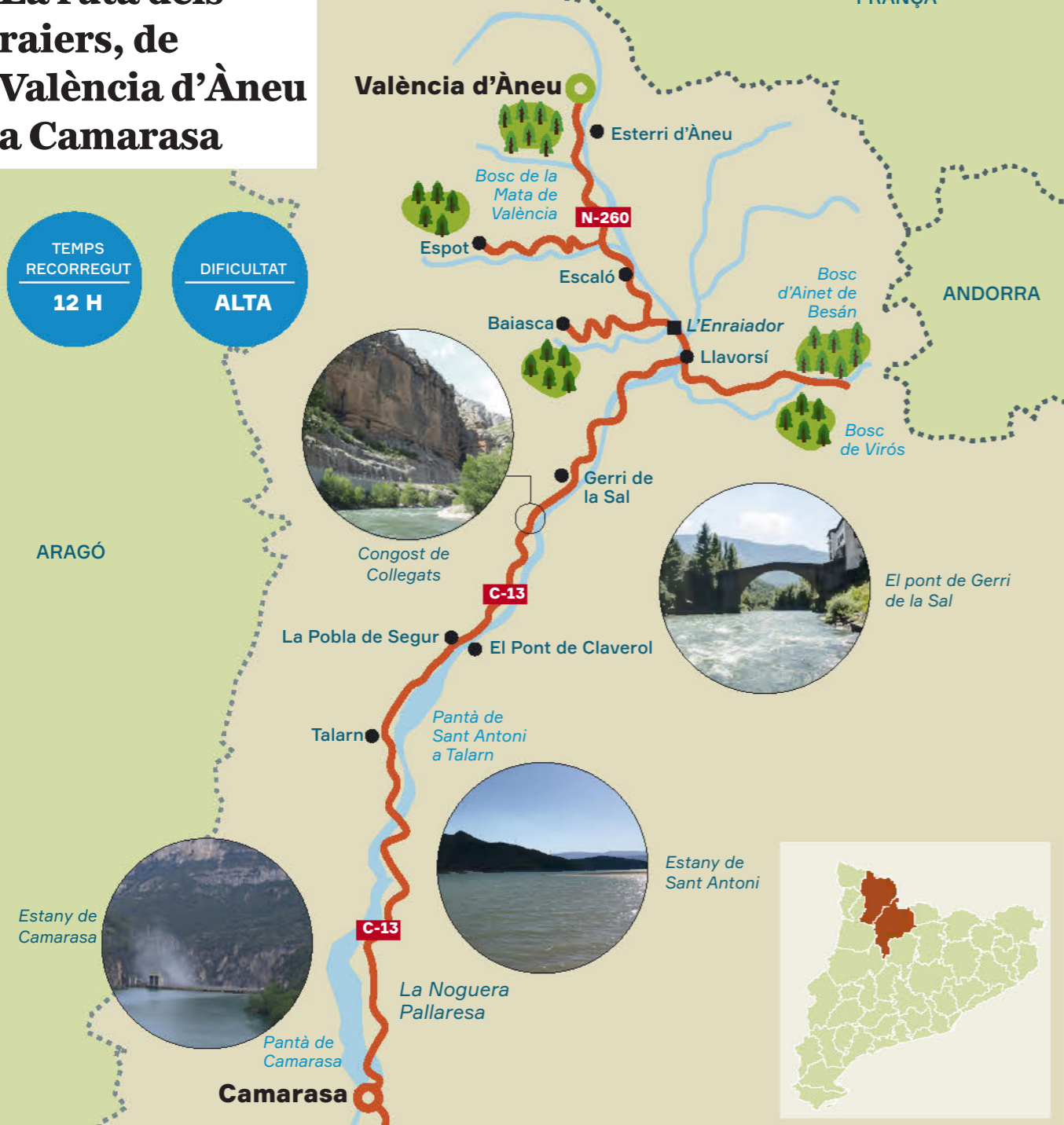
TEMPS RECORREGUT  
**12 H**

DIFICULTAT  
**ALTA**

ARAGÓ

FRANÇA

ANDORRA



### El transport fluvial de la fusta als Pallars: la ruta que feien els raiers per dur la fusta dels boscos de l'Alt Pirineu fins al mar, unint rius cabalosos i, al capdavall, el mar. Una ruta perillosa i plena de dificultats que avui ha desaparegut però que es rememora cada any.

Pel Noguera Pallaresa, el recorregut de la vida raiera anava des dels boscos de l'Alt Pallars (•València d'Àneu, Baiasca, Espot, Vall Ferrera...) fins a la •Pobla de Segur, Balaguer, Lleida o Tortosa. Des dels boscos, la fusta era portada pels tiradors fins a un punt on el riu permetés la navegació. Això era entre •Escaló i Llavorsí, on conflueix el •riu de Baiasca. En aquest punt hi havia un dels enraïadors, on lligaven

els troncs en trams amb redortes de bedoll. «Els trams es lligaven entre si creant el rai, que podia ser de tres, quatre o cinc trams, segons l'aigua que portés el riu», explica Jesús Sánchez. «La fusta anava a demanda. El comprador podia anar a les serradores de •la Pobla, Balaguer, Lleida o fins a Tortosa», afegeix. Aigües amunt del •pantà de Camarasa, els raiers del •Pont de Claverol i la Pobla es troba-

ven amb els raiers de •Coll de Nargó, que baixaven pel •Segre. A la •Granja d'Escarp, el Cinca s'ajunta amb el •Segre i allà coincidien amb els raiers de •l'Espunya. A •Mequinensa agafaven •l'Ebre i baixaven fins a •Tortosa o fins al mar. I pel mar marxava a •València, Marsella o altres destinacions. El viatge des del •Pallars fins a •Tortosa. La baixada pel riu es podia fer en una dotzena d'hores.

## La ratafia dels raiers

La ratafia és un licor fet amb herbes aromàtiques que no faltava mai en una casa de pagès dels Pirineus. La fórmula que fa més de 50 anys va concretar Joan Portet a la Pobla de Segur, i que va batejar amb el nom de ratafia dels raiers, és la que encara fabrica avui la tercera generació de casa seva (licorsportet.cat). És feta amb nous tendres macerades,

nou moscada i la destil·lació de 21 plantes aromàtiques, arrels i espècies, amb una graduació alcohòlica del 29% i 275 g de sucre per litre. La família ratafiaire havia tingut boscos i una serradora a la Pobla. L'any 1972, l'oncle Ramon Boixareu va organitzar una petita baixada de rais, amb l'ajuda de raiers de Coll de Nargó, precedent inspirador de l'actual baixada anual.

### DALT DEL RAI

Un cop els troncs de fusta s'havien endreçat i lligat per ser transportats riu avall, els raiers hi pujaven. El que en sabia menys es posava darrere del rai. Li deien cuer. I el davant li derava el control de la baixada. Cadascú portava un rem, que, en realitat, no té la funció, com qualsevol rem, de fer avançar el transport, sinó que servia per guiar, més com un timó. Amb una soga s'estacava el rai quan s'havia de parar i amb unes altres eines, com la destraleta o el trivet, es reparava el rai si en algun punt es trencava. Els raiers havien de vigilar sempre no ficar el peu entre dues bigues.

«La primera vegada que vaig baixar va ser un drama», explica Jesús Sánchez. «Només d'entrar al rai, vaig sentir una suor freda i la boca molt seca. Al principi la baixada anava bé, però en arribar al torrent de Vallcarga la força del corrent va fer girar el rem, que em va tirar a l'aigua, darrere del rai, i el corrent em va posar sota el rai; només m'aguantava al rai pel cap i els braços. Gràcies als bombers voluntaris de la Pobla, que sempre són a la vora del riu per si hi ha casos com aquest, em van poder treure i continuar. Dels quatre tripulants que érem, dos van desistir de baixar pel mal tràngol que van passar.»

El Jesús no és raier, és un dels 400 socis de l'Associació Cultural dels Raiers de la Noguera Pallaresa (*elsraiers.cat*), l'entitat que es va crear l'any 1988 per recuperar la memòria històrica de l'ofici de raier i que té un seu museu a la Pobla, l'Espai Raier. Des del 1979, a més, cada primer cap de setmana de juliol se celebra la Diada dels Raiers, en la qual es fan tornar a baixar pel riu uns quatre rais amb unes sis persones a sobre. De l'1 al 3 de juliol del 2022 està prevista la pròxima cita. Són tres dies dedicats a recordar els raiers i la seva feina, que a la Pobla de Segur i al Pont de Claverol havia estat tan nombrosa. «La festa comença el divendres, i fins diumenge hi ha diferents activitats, com ara l'Espardenyada, una cursa de muntanya, corrent o caminant. Diumenge, un dinar popular tanca la diada», explica Paula Dalmau, que presideix l'associació dels raiers des del 2020.

**L'OFICI DE RAIER,** ja perdut a casa nostra, opta a ser designat per la Unesco Patrimoni de la Humanitat.



▲ La Diada dels Raiers de la Pobla de Segur és una de les cites imperdibles que ha permès recuperar la memòria d'aquest ofici perdut. Foto: Barbara Chalamanch.

◀ Descens en rai pel Noguera Pallaresa, el 2011. Foto: Wiki Commons/PePeEfe.

▶ Foto històrica d'un grup d'excursionistes damunt un rai al pas de Collegats. El segon per l'esquerra és Ceferi Rocafort. Foto: «Rais i Raiers. Imatges»/Arxiu M.A.I.T.P.).

Aquest 2021, la pandèmia de la covid va reduir els actes de la Diada dels Raiers. «Vàrem posar càmeres de vídeo als rais per retransmetre la baixada en directe. Un càmera seguia els rais i en un dels rais n'hi havia una altra. A la llera del riu també hi havia tres o quatre punts amb càmeres, i aquesta experiència la continuarem fent», diu la presidenta de l'associació. «Cada cop més hi ha més noies involucrades i baixant rais», precisa. El padrí de la Paula, Pere Dalmau juntament amb Ramon Boixareu i Llorenç Cortina, van ser els impulsors de la creació de l'associació. «No venia de família raiera, però s'hi va involucrar molt», diu la neta.

Aquest any l'associació està molt pendent del veredict de la Unesco sobre les properes declaracions de Patrimoni de la Humanitat, perquè l'ofici raier s'hi ha presentat. «La nostra associació s'emmarca dins de la internacional (on hi ha una quinzena d'associacions raieres) i hi postulem juntament amb els raiers de Coll de Nargó, els d'Aragó, Navarra i València, la República Txeca, Alemanya, Àustria i Letònia, en una candidatura conjunta que encapçala Polònia», explica la Paula. Els raiers de Coll de Nargó celebren la seva diada, amb baixada de rais, el primer cap de setmana d'agost. ■

Text ★ Carme Escales és periodista. Col·laboradora a *El Periòdic* i la revista *Descobrir*. És coautora del llibre *9 mesos des de dins* (Columna). Twitter: @cescales.



# Museu Municipal de Nàutica del Masnou

## LA HISTÒRIA D'UNA EMPREMTA

La visita al Museu Municipal de Nàutica del Masnou permet descobrir la història local del municipi i de la costa catalana a partir d'objectes que mostren l'empremta de la navegació i el comerç marítim en l'evolució del poble.

Pel **Museu Municipal de Nàutica del Masnou**

**E**l 1962 obre les portes el Museo Histórico-Arqueológico de la Villa, al carrer de Sant Francesc d'Assís, 26-28. Fou impulsat per un grup de ciutadans que, conscients de la necessitat de salvaguardar el patrimoni moble local, hi van aconseguir reunir, estudiar i exposar un conjunt de peces fonamentals per conèixer la història del municipi.

L'any 1990 el museu va passar a denominar-se Museu Municipal de Nàutica del Masnou, ja que la col·lecció de nàutica constituïa el gruix del fons museístic.

Davant del creixement de les col·leccions i la necessitat d'una nova presentació museogràfica, el museu es traslladà a la seu actual, inaugurada l'any 2001.

La major part del fons del Museu prové de les donacions i les aportacions desinteressades de nombrosos ciutadans de la vila, entre les quals destaca la col·lecció de Josep Emili Sala i Barbarà (1969).

### L'EXPOSICIÓ PERMANENT

A través de l'exposició es descobreix com el mar ha estat l'escenari i el motor del desenvolupament, del canvi i de la transformació humana del municipi.

El Museu té set àmbits expositius: La mar blava, L'antiguitat, El naixement d'un poble, Les embarcacions del Masnou, La navegació, El comerç i L'herència marinera. El discurs se centra en l'època de més esplendor del Masnou, el segle XIX, vinculada a la construcció de vaixells i al comerç marítim.

Aquí es pot entendre el funcionament de les drassanes; conèixer les rutes comercials transatlàntiques més habituals, els productes que es transportaven, capitans i vaixells famosos, i es pot comprovar com n'era de dura la vida dins un vaixell. Fins i tot s'hi pot conèixer el *piadoso armador* que dona

gràcies a la Mare de Déu «por haberle concedido, durante 6 años, dedicarse al contrabando sin ningún impedimento».

El Museu inclou el mòdul La Mirada Tàctil, iniciativa de la Xarxa de Museus Locals de la Diputació de Barcelona, amb explicacions en braille que permeten manipular la maqueta d'un vaixell mercant, així com experimentar un episodi de tempesta a partir del relat d'un quadern de bitàcola.

### ACTIVITATS I TALLERS

El Museu disposa d'una àmplia oferta de visites guiades, tallers didàctics i itineraris adreçat a escoles.

A més, disposa del servei d'audioguia Visitmuseum, una eina fonamental per apropar els visitants a la història i al patrimoni del poble a través de tres personatges històrics: l'empresari escocès Thomas Morrison, descobridor del jaciment de Cal Ros de les Cabres; l'estudiant de nàutica Pere Isern Fàbregas, i la indiana Rosa Pagès Orta, propietària de la Villa Rosa. La podeu descarregar a: <https://visitmuseum.gencat.cat>.

El Museu també ofereix una app gratuïta, *El Masnou, terra de mar*, que serveix de guia per fer una passejada pels carrers, edificis i racons més sorprenents de la vila de manera autònoma. Mitjançant aquest itinerari senyalitzat, que inclou un total de 30 tòtems informatius en diversos idiomes, la persona podrà descobrir edificis modernistes, una casa d'indians molt singular, llegendes i propostes emprenedores, i un munt de vivències que han configurat el Masnou modern. La podeu descarregar a: <https://www.elmasnouterrademar.cat>.

Text i fotografies ★ Museu Municipal de Nàutica del Masnou.

## Fitxa tècnica

### MUSEU

**Adreça:** C/ de Josep Pujadas Truch, 1A. 08320. El Masnou

**Telèfons:** 935 571 830

**Web:** [www.elmasnouterrademar.cat](http://www.elmasnouterrademar.cat)  
[www.elmasnou.cat](http://www.elmasnou.cat)

**Correu electrònic:**  
[museu@elmasnou.cat](mailto:museu@elmasnou.cat)

**Horari:** dijous i divendres de 17:00 a 20:00 h; dissabtes, d'11:00 a 14:00 h. Dies de tancament anual: 1, 5 i 6 de gener; Divendres Sant; 1 de maig; Segona Pasqua; 29 de juny (Sant Pere), i 24, 25, 26 i 31 de desembre.

**Tarifa:** gratuït

**Accessibilitat per a discapacitats:** sí

**Serveis:** servei de visites guiades al Museu i altres equipaments patrimonials, itineraris pel poble, tallers educatius, audioguies, activitats experièncials...



### EL MAR

ha estat el principal motor del desenvolupament, del canvi i de la transformació humana del municipi.



## La recreació de la subhasta cantada de peix

Els pescadors de la Confraria Verge del Carme de Montgat, el Masnou i Premià de Mar venen el peix que pesquen cada matí –sempre que les condicions meteorològiques ho permetin– a la llotja de Montgat, fent servir un dels sistemes de comercialització del peix més antics, la subhasta cantada de peix. «El rotlló» de Montgat és la darrera subhasta de peix a veu que queda a Catalunya.

Cada any, coincidint amb la celebració de Sant Pere per la festa major, el Museu, amb la col·laboració de la Confraria, trasllada la subhasta a la plaça d'Ocata del Masnou, per poder comprar el millor peix de les nostres costes més a prop de casa. No cal reserva prèvia, però no hi arribeu tard, perquè us quedareu sense peix!





# Canvi de rumb

LA XARXA DE MUSEUS MARÍTIMS DE LA COSTA CATALANA BUSCA UN NOU HORIZZÓ.

Argo és un espai natural perquè la Xarxa presenti els seus projectes i, sobretot, els seus punts de vista. A partir de la necessitat de reconstruir un veritable treball en xarxa, cal també millorar el discurs i el missatge d'un col·lectiu que té una missió vers el patrimoni i la cultura marítima. Argo és també la seva veu.

Per **Enric Garcia Domingo**

**A**mb aquest article tanquem la sèrie en què s'han presentat tots aquells membres de la Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana (XMMCC) que han volgut aprofitar aquest espai. Ha estat un tast per a cada un dels indrets, una visita ràpida sobre el paper que convida a una visita presencial, una experiència que res no pot superar. En general, es tractava de quelcom més que un museu: hi havia un paisatge, un territori, un entorn, un país que mereixien una passejada.

Potser és un bon moment, en tancar aquest cicle, per fer un recordatori de què és aquest instrument. La Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana és una estructura constituïda per un grup de 16 entitats museístiques amb l'objectiu de custodiar

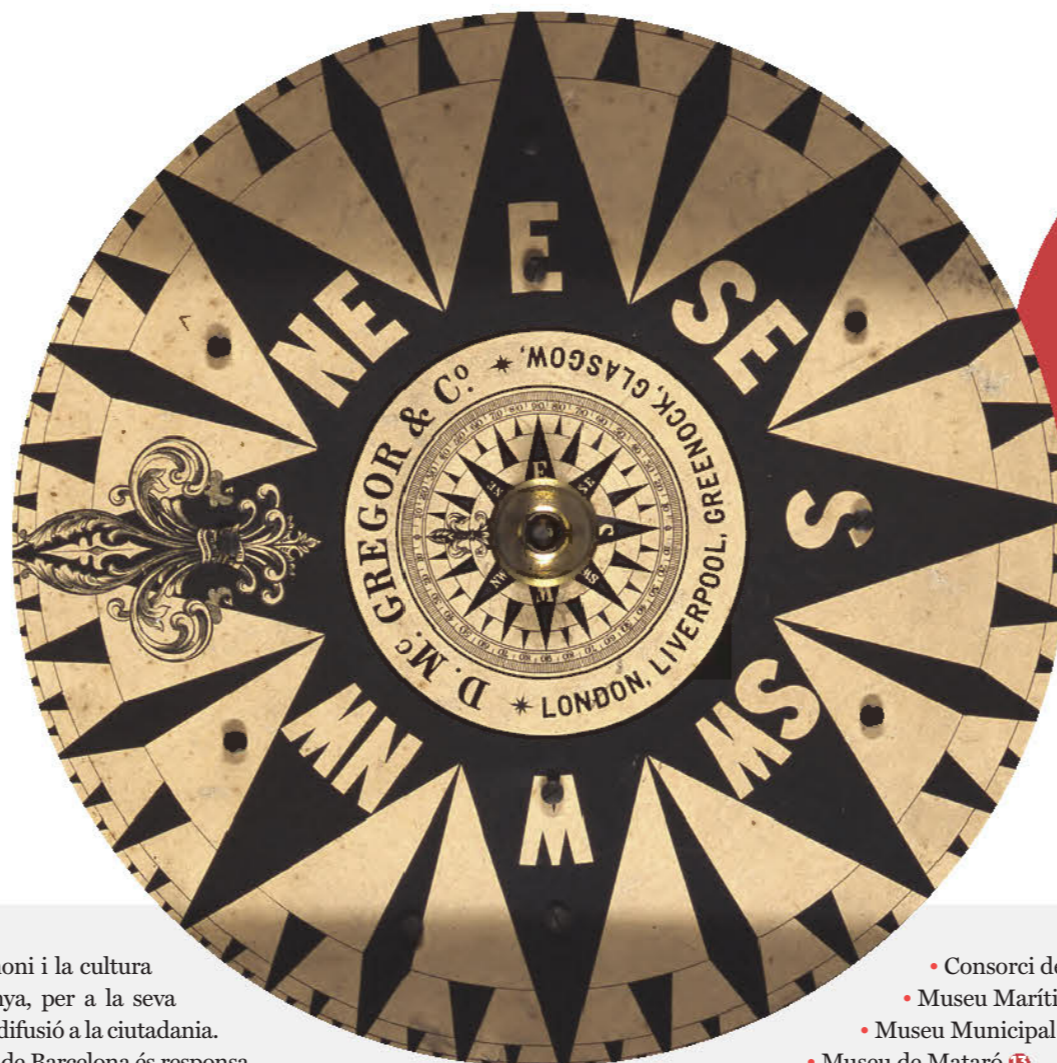
**La XMMCC plantejarà qüestions o temes d'interès, reflexions, debats, etc.**

bona part del patrimoni i la cultura marítims de Catalunya, per a la seva salvaguarda, estudi i difusió a la ciutadania.

El Museu Marítim de Barcelona és responsable de liderar aquest grup de museus catalans i vetllar pel seu bon funcionament. Des de fa temps, aquesta xarxa és una estructura estable i consolidada. Tots els museus treballen conjuntament amb vista al futur per explorar noves possibilitats de col·laboració i nous projectes entre els membres que en formen part.

## ELS MUSEUS DE LA XMMCC QUE HAN COMPARTIT AQUEST ESPAI SÓN:

- Museu de les Terres de l'Ebre (representat pel Museu de la Mar de l'Ebre, a la Ràpita), Amposta **1**
- Museu d'Història de Cambrils **3**
- Museu del Port de Tarragona **6**
- La Confraria, Centre d'Interpretació del Calafell Pescador **9**
- Espai Far, Vilanova i la Geltrú **7**



## UN NOU ESPAI DE REFLEXIÓ

La XMMCC agrupa museus que pertanyen a territoris diferents i que depenen de diferents administracions públiques (i variades representacions polítiques), amb interessos compartits però també sovint divergents; fins i tot n'hi trobem dos que no pertanyen a la Catalunya administrativa. I, malgrat això, ha aconseguit crear un espai de treball i de reflexió que sempre suma i no resta mai.

Per sobre de les dinàmiques locals i particulars, tenim els grans temes que han de preocupar el col·lectiu: el canvi climàtic, les qüestions de gènere, la inclusió social, l'accessibilitat o la complexitat d'una societat que ha canviat molt els darrers anys, i que vol i necessita museus diferents, nous, valents i creatius. La Xarxa vol compartir les seves reflexions amb els lectors d'Argo.

- Consorci del Patrimoni de Sitges **11**
- Museu Marítim de Barcelona
- Museu Municipal de Nàutica del Masnou **15**
- Museu de Mataró **13**
- Museu del Mar, Lloret de Mar **12**
- Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols **10**
- Museu de la Pesca, Palamós **8**
- Museu de l'Anxova i de la Sal, l'Escala **4**
- Museu de la Mediterrània, Torroella de Montgrí **5**
- Taller d'embarcacions de Polilles, França **2**
- Consorci del Museu Marítim de Mallorca **14**

**Una xarxa és una manera de treballar, una manera de relacionar-se en peu d'igualtat, i és convenient tenir una sola veu.**

El Museu Marítim de Barcelona no és formalment un museu nacional, però en certa manera ha assumit aquesta missió, sobretot a l'hora de donar suport i acompanyar la resta de museus en tot el que els pugui ajudar.

Entre els objectius que té la Xarxa, podríem destacar com a més importants: enfortir l'estructura i els equipaments que la integren, cercar l'excel·lència del

personal tècnic dels museus, establir sinergies entre diferents museus i estructures, difondre el patrimoni de manera conjunta i millorar la formació dels tècnics dels diversos membres de la xarxa.

Passem pàgina, literalment, i avancem el que serà aquesta secció fixa en els pròxims números d'Argo. Ara, la Xarxa plantejarà qüestions o temes d'interès, reflexions, debats, etc. Un cop gairebé tots els museus han deixat la seva targeta de presentació, ara fem

un canvi de rumb i presentarem als lectors aquells temes que mereixen una visió de conjunt com a xarxa.

Si una xarxa és una manera de treballar, una manera de relacionar-se en peu d'igualtat, sense jerarquies, un espai on tothom aporta alguna cosa segons les seves possibilitats, és convenient tenir una sola veu. Ens proposem parlar de temes d'història i cultura marítima com a col·lectiu. I no només del passat, sinó també sobre temes de present i de futur, com ara el canvi climàtic, la mirada femenina, les noves narratives, la mirada dels altres, etc. I naturalment tot allò que omple diaris i altres mitjans de comunicació i que ens crida l'atenció sobre el que passa al món. ■

ARGO #1



#2



#3



#4



#5



#6



#7



#8



**Una xarxa que mira la mar**

Text ★ Enric Garcia Domingo és director de l'MMB.



## El fantasma de la mar (1954)

de Joaquim Pla Janini



**Joaquim Pla Janini (1879-1970)** és un prestigiós fotògraf pictorialista català, reconegut a escala nacional i internacional. El pictorialisme, un corrent fotogràfic datat a l'Estat espanyol entre els anys vint i seixanta del segle passat, defensava que la fotografia és art. Per això, utilitzava mètodes pigmentaris que l'apropessin

a la pintura. Pla Janini era un virtuós de la tècnica del bromoli transportat, un procediment difícil, fruit de llargues hores al taller, i dels pocs que aconseguien veritables obres d'art. *El fantasma de la mar*, de 49 x 69,9 cm, forma part de l'anomenada sèrie de les parques, una obra carregada de simbolisme i al·legories a la mort que ens

recorden el mite de Caront, el fantasmagòric barquer que transportava les ànimes dels morts a l'infern. L'obra marinera de Pla Janini de l'MMB, formada per 34 bromolis, es mostrarà de manera inèdita en l'exposició *Bromolis. Fotografia pictorialista de Joaquim Pla Janini* a partir del 25 de febrer del 2022 a l'MMB.

## el LLIBRE

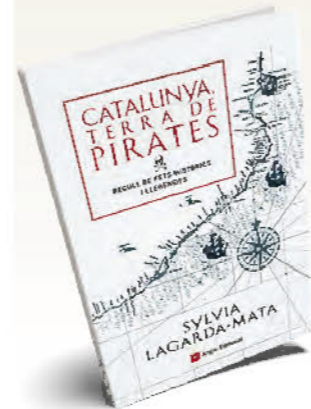
CATALUNYA, TERRA DE PIRATES

Sylvia Lagarda-Mata

Tots coneixem històries d'atacs pirates a les nostres costes, i és exactament això el que trobem en aquest llibre: un recull, poble per poble, d'històries i llegendes de pirates a la costa catalana. Desenes de relats en què pirates algerians i turcs, corsaris anglesos i francesos, provençals, genovesos o venecians són els protagonistes.

El que potser no és tan conegut, i que també recull el llibre, és que hi ha catalans que van exercir la pirateria al Mediterrani o fins i tot al Carib.

L'autora ha col·laborat en aquest *Argo* amb la primera peça de l'«As de guia», dedicat a la pirateria a Catalunya.



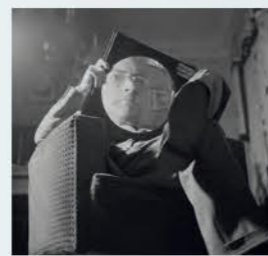
### AGENDA DE L'MMB de gener al juny del 2022

#### EXPOSICIONS

\* Les dates i condicions d'accés poden tenir variacions a causa de la COVID-19. Per a més informació, consulteu: [www.mmb.cat](http://www.mmb.cat)

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

Fins el 30 de setembre 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

#### Bromolis. Fotografia pictorialista de Joaquim Pla Janini

Del 25 de febrer al 8 de gener del 2023

Exposició que mostra la relació entre l'obra de l'autor Joaquim Pla Janini, la fotografia pictorialista i el mar. Una oportunitat

única per difondre l'obra del fotògraf, així com el seu vessant desconegut i poc estudiat sobre el mar, i que mostra per primera vegada la col·lecció dels 34 bromolis transportats que



## AVISOS PER A NAVEGANTS

### DRONS SALVAVIDESS

Nàutic és un flotador salvavides amb una interessant peculiaritat: pot ser dirigit per radiocontrol, de manera que el flotador es pot apropar ràpidament a la víctima sense posar en risc el rescatador. També disposa d'una ràdio amb altaveu que permet alertar el banyista o donar instruccions a una víctima.

L'invent ha estat creat per Proteus Innovation, una empresa valenciana. Té poc més d'1 m d'eslora, 13 kg de pes, propulsió elèctrica amb autonomia de 40 minuts i velocitat màxima de 16 nusos. Actualment està en fase de proves i es calcula que d'aquí a pocs mesos podrà sortir al mercat. Més informació a: <https://proteusinnovation.es>



### PROTEGIR LA POSIDONIA

La posidònia és una planta aquàtica endèmica del Mediterrani que només viu a poca profunditat, de manera que sol ser habitual a les costes, factor que la fa especialment vulnerable. Les praderes de



posidònia són fonamentals per al nostre mar, ja que creen un ecosistema on s'alimenten moltes espècies d'animals, ajuden a mantenir una millor qualitat de les aigües, redueixen el CO<sub>2</sub>, i eviten l'erosió i la pèrdua de sorra a les platges.

La contaminació de les aigües, la pesca d'arrossegament i el fondeig en són els principals enemics. A diversos indrets de la costa mediterrània fan servir un sistema, senzill i efectiu, per lluitar contra el perill que significa per a la posidònia el fondeig indiscriminat: instal·lar boies a les cales més concorregudes, on els vaixells d'esbarjo es poden amarrar i així estalviar-se llençar a l'aigua l'àncora.

Per conscienciar sobre la vital importància d'aquesta planta aquàtica es va crear el Festival Posidònia, un ecofestival internacional d'art, medi ambient i desenvolupament sostenible que va néixer l'any 2008 a Formentera i s'ha celebrat a Sardenya, Sitges, Santa Margherita Ligure (Itàlia), Mallorca i l'any passat a Mataró.

### SALÓ NÀUTIC DE BARCELONA

La 59a edició del Saló Nàutic Internacional de Barcelona, celebrat del 12 al 17 d'octubre amb el lema *El mar t'espera*, va reunir 184 exhibidors i va atraure més de 50.000 visitants. Al Port Vell de Barcelona es van poder veure més de 500 embarcacions, entre les quals van destacar la llanxa 100 % elèctrica Magonis Wave e-550, desenvolupada a Barcelona, i l'híbrid D50 Open de De Antonio Yachts, equipat amb un motor elèctric. Sortides en vaixell, exposicions, tallers de marina tradicional o una nova edició de la Barcelona Paddle Race van completar l'esdeveniment.



En paraules del nou director del certamen, Josep Antoni Llopart, «tanquem una edició amb la qual hem volgut estimular la transició ecològica del sector i fer arribar la pràctica de la nàutica esportiva a nous públics. L'èxit ens anima a preparar a partir d'ara una convocatòria molt especial, la del 2022, en què el saló celebrarà la 60a edició».

pertanyen a la col·lecció del Museu Marítim de Barcelona.

Lloc: Sala del Mirador del Museu Marítim

#### Jo, de petita, anava sempre al moll

Del 5 de març a l'11 de setembre

L'exposició explica la situació de la comunitat pesquera a la Barceloneta: els problemes que viu l'ofici per la manca de relleu generacional, la pèrdua d'espais al barri per



la pressió turística i la transformació de l'ofici per fer-lo més sostenible tant des del punt de vista mediambiental com social. La mostra reconeix la contribució de les dones i la de les persones migrants, i

dona a conèixer la tasca que diverses persones estan portant a terme per fer l'ofici sostenible i amb projecció de futur.

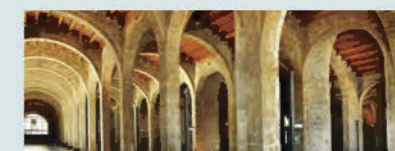
Lloc: Vestíbul del Museu Marítim

#### ITINERARIS

#### Història viva de les Drassanes Reials

Tercer diumenge de cada mes, d'11.00 a 12.30 h

Us convidem a descobrir l'evolució de les Drassanes



Reials, aquesta joia de l'arquitectura de la ciutat, seu del Museu Marítim de Barcelona des del 1941. Ho farem a través d'una mirada arquitectònica, històrica i social, de la mà d'El Globus Vermell, associació cultural impulsada principalment per arquitectes amb l'objectiu de

formar una ciutadania crítica i exigent envers l'entorn urbà.

#### Barcelona des del mar

Dissabtes. Consulteu el web [www.mmb.cat](http://www.mmb.cat)

Us proposem fer un viatge en el temps a bord del pailebot *Santa Eulàlia* per descobrir com ha evolucionat la façana marítima de Barcelona. A bord d'un gran veler podrem observar des del mar la façana marítima de la ciutat de



## La xifra

# 5.498

**Aquest és el nombre de bucs portacontenidors que hi ha actualment en actiu.**

Sumant-los tots, transporten un total aproximat de 16 milions de contenidors. El més gran de tots ells és l'Ever Ace, de 400 m d'eslora, que pot transportar 24.000 contenidors. Actualment, el 90% de tot el comerç del món és via marítima.



## Va de rècord Volta al món cap a l'oest

L'any 2004 Jean-Luc van den Heede va establir el rècord de circumnavegació a vela cap a l'oest, navegant 21.600 milles contra els corrents i vents dominants, en 122 dies, 14 h i 3 minuts. El 4 de desembre passat el català Alex Pella i el francès Romain Pilliard van salpar amb el trimarà *Use it Again!* amb l'objectiu de batre aquest rècord. Si arriben a Lorient, França, abans del 6 de maig, ho hauran aconseguit. El desafiament pretén promoure l'economia circular i conscienciar sobre la protecció dels oceans.



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.

**Port de Barcelona: passat, present i futur**  
Dissabtes. Consulteu el web [www.mmb.cat](http://www.mmb.cat)

Proposem la navegació per aigües del Port a bord d'un veler tradicional. D'aquesta manera, podrem 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.

### ACTIVITATS

**Vides a bord d'un transatlàntic**

9 de febrer

Del 26 de gener al 30 de març, el cicle *Amb sucre o sense* us proposa una visita guiada a diferents museus de la ciutat amb l'objectiu de compartir, a més, un espai de cafè per seguir conversant. Al Museu Marítim parlarem de *Vides a bord d'un transatlàntic*. Ens situarem



a finals del segle XIX, quan navegar en un transatlàntic permetia començar una nova vida o bé gaudir del plaer de viatjar en naus majestoses. Junts descobrirem com era la vida a bord.

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

*Per a persones amb discapacitat visual.*  
24 de febrer

Visita comentada de l'exposició *L'art de les finances*, amb la qual us volem donar a conèixer algunes de les meravelles documentals que custodia l'Arxiu del Museu Marítim de Barcelona. Es pre-

## SOTA L'AIGUA



### VAIXELLS D'EPOCA ROMANA A LES ILLES FORMIGUES

Submarinistes del Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya (CASC) han fet un important descobriment a les illes Formigues. Dins les àmfores d'un vaixell romà enfonsat hi havia resina d'estepa negra, anomenada *ladanum*. Aquesta resina s'elaborava amb un arbust aromàtic molt apreciat a l'antiguitat per fer perfums o medicines i, en aquest cas, es va utilitzar per revestir l'interior d'àmfores que s'omplien amb salses o peix en salaó.

El fons marí de les illes Formigues, al Baix Empordà, atresora dos vaixells d'època romana. El primer, batejat com a *Formigues I*, transportava vi i data de mitjan segle I aC, mentre que el segon, el *Formigues II*, es va localitzar el 2016 i transportava salaons i salses de peix (gàrum) procedents de la Bètica, l'actual Andalusia. Més informació a: [info@fecdas.cat](mailto:info@fecdas.cat).

### BUSSEIG CIENTÍFIC PER A VOLUNTARIS

La Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques va fer el segon curs de Busseig Científic per a Voluntaris. Els participants han pres part en deu classes teòriques, on s'han format sobre biodiversitat marina i projectes de ciència ciutadana, i en tres classes pràctiques, on han practicat tècniques de mostreig científic sota l'aigua. L'edició següent es farà l'abril del 2022. Més informació a: [info@fecdas.cat](mailto:info@fecdas.cat).



22 de gener del 2022: *L'Odissea, d'Homer.*

19 de març del 2022: *Benito Cereno, de Herman Melville.*

21 de maig del 2022: *Legendes de pescadors i altres històries de la mar, de Joan de Déu Prats.*



sentaran documents de factures històriques que són verdaderes joies creatives amb un disseny que dècades després encara enamoren. La visita inclou reproduccions en relleu i informació en braille d'alguns dels documents exposats.

### Obrim portes

17 de març: *Arxiu General*  
14 d'abril: *Biblioteca*  
26 de maig: *Drassana*  
9 de juny: *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.

### Sessions d'identificació de fotos de mar

15 de febrer  
10 de maig

Trobades de divulgació del patrimoni fotogràfic en què participen voluntàriament persones que



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

### Club de lectura de la Biblioteca del Museu Marítim

El club de lectura s'adreça a persones interessades en la lectura i la conversa de temes marítics. Les sessions estaran dedicades als llibres següents:



## CURIOSITATS SALADES

### VAIXELLS DE CARREGA AMB VELES

A mitjan segle passat els velers de mercaderies van deixar de creuar els oceans i van ser substituïts pels propulsats per combustibles fòssils. Actualment, un 90 % del transport de mercaderies es fa amb aquests vaixells (11.000 milions de tones cada any, aproximadament), amb tota la contaminació que això significa. Avui, hi ha diversos projectes enfocats a reduir el consum de combustible d'aquests vaixells.



L'*Oceanbird*, un projecte conjunt de la universitat sueca i l'empresa privada, aposta per recuperar les veles en el que serà el veler més gran del món, amb 210 m d'eslora i cinc pals retràctils de 80 m d'alçada, pensat per portar més de 7.000 cotxes. L'únic inconvenient és que trigarà 12 dies a creuar l'Atlàntic, 5 més que els bucs tradicionals. En aquest ambiciós projecte hi van participar Jordi Adroer i Gras (24 anys) i Jan Urquizu (22 anys), estudiants de la Universitat Politècnica de Catalunya que van marxar amb una beca al Reial Institut de Tecnologia de Suècia.

El *Wing Sail Mobility*, desenvolupat per Michelin R&D, i actualment en fase de proves, no és un sistema per reemplaçar els motors dels bucs de càrrega, sinó per complementar-los i reduir el consum de combustible entre un 10 % i un 20 %. Té el gran avantatge que es pot incorporar a vaixells ja construïts. En el món de les veles rígides com a reforç del motor de combustió, cal mencionar l'empresa espanyola bound4blue.

Els vaixells elèctrics també tindran el seu lloc en un futur proper; al Japó estan construint l'e5, un petrolier que, paradoxalment, no

funciona amb petroli sinó amb bateries d'ions de liti.

Un altre invent per reduir aproximadament un 20 % les emissions de carboni (i de passada la factura de la benzina) és una mena de parapent de 500 m<sup>2</sup> de la companyia francesa Airseas (<https://www.airseas.com/seawing>).

### MANTA, UN DEPREDADOR DE PLÀSTICS

Aquest veler de 56 m d'eslora no només recull entre una i tres tones de residus plàstics per hora, sinó que a continuació els utilitza com a combustible. El Manta Innovation, que es troba en fase de desenvolupament, té una unitat de conversió de residus en energia que converteix el plàstic en energia mitjançant un procés de piròlisi. És capaç de recollir fins a tres tones per hora en zones d'alta concentració. A més, gràcies a les seves instal·lacions pot acollir missions científiques i allotjar fins a 10 científics a bord. Tenint en compte que, segons l'ONU, cada any s'acumulen vuit milions de tones de plàstics als oceans, ginyus com aquest són sens dubte de gran utilitat.



Més informació a: [www.theseacleaners.org](http://www.theseacleaners.org).

### IOT NABOO

Al món dels milionaris hi ha una competició no declarada per tenir el superiort més... gran, potent, bonic, elegant, car, luxós... el que sigui,



però que pugui tenir el títol de ser «el més» d'alguna cosa. Les drassanes Hidden Portside, de Barcelona, han optat pel iot amb el disseny més innovador: el *Naboo*. Tal com ha publicat una revista especialitzada, si Tony Stark (Ironman) tingués un iot, seria aquest. Es tracta d'un projecte per a un iot de 50 m i, tal com el nom indica, el disseny està inspirat en el planeta Naboo, de la nissaga Star Wars. L'element més peculiar és una mena de pati central amb vegetació abundant. A més, el iot no genera emissions, ja que està propulsat per motors elèctrics i disposa d'abundants panells solars. El projecte va rebre el segon premi del Rossinavi Design Challenge.

### LLANXA SENSE SOROLLS I SENSE ONADES

Quan estàs fondejat en una cala, és habitual la incomoditat provocada pel soroll i les onades d'altres vaixells, que passen a tota velocitat a prop. La *Futur-E*, una vistosa llanxa de disseny futurista, és d'impacte zero, ja que està propulsada per bateries, de manera que no fa soroll, però a més tampoc no genera onades. Això ho aconsegueix gràcies al sistema de planatge, que redueix la resistència. Està dissenyada per l'estudi italià Centrostile Design i fabricada amb fibra de vidre reciclada. La navegació tipus *foiling*, amb els quatre panells retràctils, s'activa a partir dels 16 nusos i permet assolir una velocitat màxima de més de 30 nusos.



## VELA OCEÀNICA

### BARCELONA JA ES EL REFERENT EN CLASSE MINI 6,50 AL MEDITERRANI

L'edició del 2021 de la Mini Transat, la regata de més de 4.000 milles que creua l'Atlàntic en embarcacions de 6,50 m d'eslora, en solitari i sense contacte amb terra, ha demostrat que Barcelona és la millor «fàbrica» de navegants oceànics del Mediterrani. Després de França, el país organitzador, enguany, Barcelona és qui més participants aporta a la regata en la seva història, que ja suma 23 edicions. Més del 12 % de la flota de la regata s'ha preparat a la Base Mini Barcelona FNOB.

Aquest èxit sense precedents per a la classe Mini a Espanya és el resultat d'anys del treball de la Base Mini Barcelona, que va ser fundada fa cinc anys per Anna Corbella i que es va integrar a l'estructura de la FNOB ara fa

tres anys. L'objectiu és proporcionar formació, preparació, suport logístic i infraestructures als navegants, espanyols o estrangers, que decideixen encaminar la seva carrera esportiva en la classe Mini. La fórmula és un èxit. Tant és així que els responsables de la Classe Mini d'àmbit mundial es refereixen a aquest projecte com un exemple a seguir.

Enguany, la FNOB ha inscrit 11 membres de la Base Mini Barcelona (10 SÈRIE i 1 PROTO) a la regata, els quals han rebut preparació, formació, acompanyament tècnic i psicològic i assessorament en la gestió dels seus projectes, així com facilitats per al manteniment o *refit* de les seves embarcacions a les instal·lacions de la FNOB, que acull més de 20 projectes i té una important llista d'espera.



Foto: Manuel Medir.



### VINCLES I DIVULGACIÓ

També la divulgació, especialment entre els més joves, està vinculada al projecte. La FNOB i el Museu Marítim de Barcelona han posat en marxa en aquesta edició el programa educatiu *22 dies en 22 peus: aventura en solitari a l'Atlàntic*, en què més de 3.000 nenes i nens de la mà dels docents han pogut seguir i aprendre amb la regata, des de les classes de les seves escoles.

Els navegants de la Base Mini FNOB han estat apadrinats per un o més centres escolars i cada *skipper* portava al casc del vaixell el vinil del programa educatiu, que li recordava que un grup de nenes i nens estaven molt atents al rumb que porta. Els patrons han contestat totes les preguntes dels alumnes i, sense cap mena de dubte, s'ha establert un vincle entre ells. Aquest vincle, en la majoria dels casos, s'està materialitzant aquests dies en les visites que els *skippers* estan fent als centres educatius que els han apadrinat, amb l'objectiu

de compartir i explicar la travessa de l'Atlàntic com a cloenda del programa.

Tal vegada alguna vocació nàutica es manifestarà aviat entre aquests adolescents. El missatge que han rebut repetidament d'aquests esportistes és que cal perseguir els somnis, i que, amb voluntat i mètode, s'aconsegueixen.

El projecte no s'atura, i en caps de setmana alterns, la Base Mini organitza entrenaments per als membres a les instal·lacions de la FNOB amb formadors experts. Periòdicament s'organitzen cursos de diverses disciplines, importants per a la seva preparació, com ara meteorologia, estratègia, preparació psicològica, medicina a bord o d'altres de més tècnics, com els orientats a instruments o reparacions en regata. Alguns salparan aviat a fer la seva primera navegació d'altura en solitari, en la qual disposaran de l'experta supervisió i els consells dels tècnics de la Base Mini Barcelona FNOB.



LA RECEPTE DEL NORAI

# Parmentier de carbassa, xiitake i ou escumat



**INGREDIENTS PER A 4 PERSONES**

- 400 g de carbassa
- 250 g de xiitake
- 50 g de mantega
- 1 cullerada de sal
- 1 cullerada de pebre negre
- 1 ou

**PREPARACIÓ**

- 1 Peleu la carbassa i talleu-la a trossets. Bulliu-la o coeu-la al forn amb una mica d'oli, com us agradi més.
- 2 Poseu la carbassa cuita en un bol, afegiu-hi la mantega i tritureu-la. Reserveu-la.
- 3 Renteu els bolets amb aigua i talleu-los finament.
- 4 Salteu-los amb una mica d'oli en una paella molt calenta.
- 5 Per a l'ou escumat: poseu aigua a bullir amb una mica de vinagre i, quan arrenqui el bull, trenqueu-hi l'ou a dins i deixeu-l'hi 5 min.
- 6 Poseu el parmentier de carbassa dins d'un motlle de carbassa dins d'un motlle amb els bolets saltats a sobre i acabeu-ho amb l'ou escumat, julivert picat i un raig d'oli per sobre.

## La carbassa

La carbassa és una hortalissa assimilada a la verdura altament nutritiva i rica en vitamines i minerals. En canvi, és pobra en calories, de manera que és convenient per a la majoria dels règims alimentaris. Les carbasses pertanyen a diverses espècies botàniques del gènere *Cucurbita* i estan dotades d'una gran variabilitat genètica, cosa que, pel que fa al fruit comestible, es tradueix en innumerables formes, colors i mides. La major part de les carbasses tenen una gran utilitat culinària i són

moltes les receptes que en contenen. Des de sopes fins a potatges, passant per gratinats o variants ensucrades, la carbassa s'ha convertit en un element gastronòmic important, de manera que actualment ja es poden trobar tota mena de productes i subproductes elaborats amb carbassa, com ara oli de llavors de carbassa, sopes o mermelades.

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



ABSTRACTS

## Castellano

### Argos

Federació Cultural i Esportiva Valenciana de Vela Llatina  
Págs. 6-7



**Un tesoro heredado**

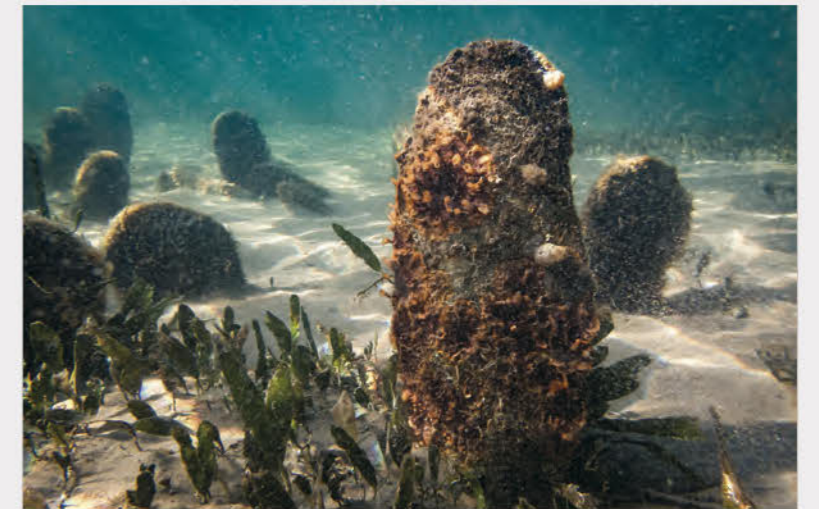
En esta ocasión, la sección Argos nos sirve para conocer el trabajo de recuperación de las clásicas barcas «gamberas» de la albufera valenciana. Lo hacemos a través de *La Xufa*, una embarcación de vela latina de 1910 que hoy vuelve a surcar las aguas tranquilas de este lugar singular de nuestra geografía.

### Ojo de buey

IRTA  
Págs. 8-15

**El mar se queda sin nacras. Continúa sin freno el parásito que acecha a este bivalvo**

Los científicos no cesan en sus intentos de frenar el avance de una enfermedad que, allá donde llega, destruye la práctica totalidad de las poblaciones de nacras, una especie endémica del Mediterráneo y clave para la biodiversidad y la calidad de las aguas. El delta del Ebro es uno de los pocos lugares donde todavía se pueden encontrar nacras, y es aquí donde el Instituto de Investigación y Tecnología Agroalimentarias, entidad pública adscrita a la Generalitat catalana, está llevando a cabo su labor científica en relación con este animal. ➔



### Garbí

Federación Catalana de Vela  
Págs. 16-19

**Técnicos de la vela catalana: los impulsores de la enseñanza de la vela**

Si hay algo imprescindible para aprender a navegar, más allá de unas buenas condiciones climatológicas, es la figura del técnico. Él es el verdadero impulsor de nuestro deporte, gracias a la pasión con la que transmite la experiencia y sus conocimientos de la navegación y la cultura de mar. En este artículo, la Federación pone la atención sobre estos profesionales y nos acerca a su realidad.



### As de guía

**Dossier «La piratería: mito del pasado, peligro del presente»**  
Págs. 20-35

**La piratería en Cataluña, entre el mito y la realidad**  
*Sylvia Lagarda-Mata*

Periodista y escritora, la autora de este artículo ha publicado recientemente el libro *Cataluña, tierra de piratas*. En las páginas de este reportaje nos acerca a algunas de las referencias y reflexiones que se exponen en el libro: ¿qué nos lleva, a todos, a convertir la tragedia en divertimento? ¿Qué hace que la infamia y el crimen acaben transmutados en materia lúdica? ¿Se trata, quizá, de un recurso de defensa ante el horror? ¿O simplemente de la activación



de este extraño mecanismo de nuestro cerebro llamado morbo? No olvidemos que, según se ha calculado, los ataques piratas a nuestras costas provocaron la muerte, la esclavitud y la desaparición de entre 10.000 y 20.000 personas.

### Música, pólvora y desembarco. Revivimos nuestro pasado corsario

*Carmina Bonmatí Lledó, Albert Alcaraz y Santonja y Antonio Espinosa Ruiz*

En este artículo revivimos la experiencia local de Villajoyosa con la piratería. Y es que las fiestas de moros y cristianos de esta localidad tienen la peculiaridad de recordar el pasado corsario de la población, que vivió sitiada por los piratas berberiscos durante siglos. El acto principal, por el que fueron declaradas Fiestas de Interés Turístico



primer semestre del año pasado se produjeron medio centenar de secuestros solo en el golfo de Guinea.

lo relata en un detallado artículo que nos hace viajar hasta una época llena de contrastes por descubrir.

### Entrevista a Tomás Dolarea Fernández, capitán de la Armada Española

*Silvia Dahl*



### Los tesoros del Museo

*Carmen Vázquez López*  
Págs. 42-45

### La restauración del modelo de barco Ernesto Anastasio

Como demuestra la pieza que presentamos en esta ocasión, antes de comenzar el proceso de restauración de un modelo de barco, siempre es necesario identificar los motivos de las alteraciones de los materiales constitutivos. La degradación de un bien patrimonial puede responder a diferentes razones. Por ello, el análisis de las causas de la degradación y las posibles actuaciones deben ser motivo de un profundo estudio antes de iniciar su restauración.



### Rumbo al pasado

*Xavier Theros*  
Págs. 36-41

### El puerto de entreguerras. Barcelona, entre el pistolerismo y la Guerra Civil

Terminada la Primera Guerra Mundial, el puerto fue el principal motor económico de una Barcelona en construcción, que se quería cosmopolita y moderna. Por los muelles entraban nuevos estilos de vida que cambiarían para siempre la fisonomía de la ciudad. El historiador y especialista Xavier Theros nos

Internacional, es el Desembarco, la representación de una batalla naval en la playa de la Villa por parte de las tropas moras y el consecuente desembarco y toma del castillo de la ciudad.

### La piratería marítima moderna. Una maldición para los marinos

*Israel Rius Teixidó*

El capitán de la Marina Mercante Isreal Rius nos relata en este amplio reportaje la realidad de la piratería actual, una actividad que acecha el tránsito marítimo en diferentes puntos de las aguas de nuestro planeta. Hoy en día, los marinos están expuestos a una gran variedad de amenazas potenciales; de hecho, durante el



### Entrevista

*Jordi Garriga*  
Págs. 46-51

### Ángeles de la Riva, la primera mujer capitán de la Marina Mercante de Cataluña

Hay personas a las que la vida las ha llevado a abrir puertas y a andar, en este caso navegar, con la responsabilidad de saberse pioneras fijando nuevos rumbos. Este es el caso de Ángeles de la Riva, que fue la primera mujer capitán de la Marina Mercante de Cataluña. ¿Con qué se encontraría aquella chica de veintipocos años cuando se embarcó por primera vez en un gran barco? ¿Qué barreras tuvo que superar para abrirse paso en un mundo de hombres? Ella misma nos lo cuenta en la entrevista central de la revista.

### Mares lejanos

*Núria Martínez Ribot*  
Págs. 52-55

### El Laboratorio Arago, único para los amantes del fondo marino

Situado a dos horas y media de Barcelona, el Observatorio Oceanográfico de Banyuls-sur-Mer tiene una de las bibliotecas más importantes de Francia gracias al fondo de oceanografía y biología marina que acoge. Fundado en 1882, este laboratorio biológico-marino realiza



una investigación multidisciplinar de gran importancia. De la mano de la periodista Núria Martínez Ribot, conoceremos su historia singular.

### Lobos de mar

*Víctor Farradellas*  
Págs. 56-59



### José María Martínez-Hidalgo, abanderado de la cultura marítima

Gran erudito de la historia marítima, Martínez-Hidalgo supo navegar entre vaivenes políticos

y convirtió un pequeño museo ubicado en las Atarazanas de Barcelona en la principal institución de cultura marítima de Cataluña. Como nos explica Víctor Farradellas, además de impulsar la construcción de la reproducción de la Galera Real, José María Martínez-Hidalgo se dedicó también a divulgar todo tipo de conocimientos relacionados con el mar.

### Levando anclas

*Carme Escales*  
Págs. 60-63

### Del bosque al mar. La ruta de los almadieros en el Pallars Sobirà y el Pallars Jussà





Hasta el primer tercio del siglo xx, la madera de los bosques del Pirineo se transportaba por el río Noguera Pallaresa. Se hacía mediante balsas conducidas por almadiers hasta los aserraderos y los puntos de mercadeo de este material natural con el que, entre otras muchas manufacturas, se construían barcos. Carme Escales nos acompaña en un viaje al pasado para conocer un oficio perdido que ha presentado candidatura a la Unesco como Patrimonio de la Humanidad.

## La red de museos

Págs. 64-67

### Museo Municipal de Náutica del Masnou. La historia de una huella

*Museo Municipal de Náutica del Masnou*

En estas páginas nos acercamos hasta el Museo Municipal de Náutica del Masnou. Su visita



permite descubrir la historia local del municipio y la costa catalana a partir de objetos que muestran la huella de la navegación y el comercio marítimo en la evolución del pueblo.

### Cambio de rumbo

*Enric Garcia Domingo*

Con este artículo damos por cerrado el ciclo de piezas que nos han permitido presentar los distintos museos que forman parte de la Red de Museos Marítimos de la Costa Catalana. A partir de aquí, este espacio



planteará cuestiones o temas de interés, reflexiones, debates, etc. Haremos un cambio de rumbo y presentaremos a los lectores aquellos temas que merecen una visión de conjunto como red.

## 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



### Parmentier de calabaza, shiitake y huevo espumado

El restaurante del Museo Marítimo de Barcelona, el Norai Raval, nos propone una receta en la que la calabaza, una hortaliza altamente nutritiva y rica en vitaminas y minerales, es la protagonista.

## ABSTRACTS

# English

## Argos

*Valencian Lateen Sailing Cultural and Sports Federation*  
Pages. 6-7



### An inherited treasure

On this occasion, the Argos section shows us the work being done to restore the classic "gamberas" boats of the Albufera lagoon in Valencia. We focus on *La Xufa*, a lateen sail vessel from 1910 that is sailing once again on the calm waters of this remarkable feature of our region.



## Garbí

*The Catalan Sailing Federation*  
Pages. 16-19

### Trainers of Catalan sailing. The people behind the sailing courses

If there is one thing necessary when learning to sail, besides good weather, it is the figure of the trainer. They are the real force behind our sport thanks to the passion with which they transmit the knowledge and experience of sailing and maritime culture. In this article, the



## Bowline

**Dossier "Piracy, historic myth, present danger"**  
Pages. 20-35

**Piracy in Catalonia. Between myth and reality**  
*Sylvia Lagarda-Mata*

The journalist and writer, author of this article, has recently published a book called "Catalonia, Land of Pirates". In the pages of this article, she talks about some of the references and insights contained in the book, such as: Why do we find it so easy to turn tragedy into entertainment? How does infamy and crime get turned into amusement? Could it be a defensive reaction against the horror? Or is it simply the action of this



Federation focuses on these professionals and looks at what they do.

## Porthole

*IRTA*  
Pages. 8-15

### The end of 'nacra' fan mussels in the sea. The parasite that threatens this bivalve continues to thrive

Scientists are working constantly to check the advance of a disease that practically wipes out the populations of this native Mediterranean species which is also vital for biodiversity and water quality. The Ebro delta is one of the few places where they can still be found, and it is here that the Catalan government's Institute of Agrifood Research and Technology [Instituto de Investigación y Tecnología Agroalimentarias] is carrying out scientific research on this creature.



strange aspect of our minds we call morbid curiosity? We should not forget that between 10,000 and 20,000 people living along our coasts are thought to have disappeared, been killed or enslaved as a result of pirate attacks.

**Music, gunpowder and disembarking. We relive our corsair past**

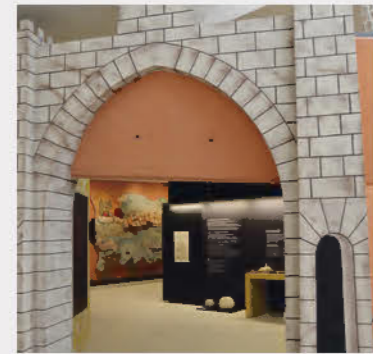
*Carmina Bonmatí Lledó, Albert Alcaraz y Santonja y Antonio Espinosa Ruiz*

In this article we look at the recreation of Vila Joiosa's experience of piracy. The peculiar feature of the local 'Moors and Christians' festival in this town is that they recall its historic experience of piracy, suffering harassment by barbary pirates for centuries. The central act, which led to the fiesta being declared



**Interview with Tomás Dolarea Fernández, captain of the Spanish Navy**  
*Silvia Dahl*

in a detailed article that takes us back to a time with great contrasts to be explored.



**A voyage to the past**

*Xavier Theros*  
*Pages. 36-41*

**The port during the period between wars. Barcelona, between pistoleros and the Civil War**

At the end of the First World War, the port was the main economic driver of a Barcelona that was under construction, aspiring to modern cosmopolitan status. The new currents that would forever change the shape of the city entered through its docks. The historian and specialist Xavier Theros tells us about it



an International Tourist Heritage Event is the *Disembarco*, the representation of a naval battle on the town's beach featuring the landing of Moorish fighters and the subsequent taking of the town's stronghold.

**Modern piracy at sea. A curse for sailors**

*Israel Rius Teixidó*

A Merchant Navy captain tells us in this extensive report about the real situation of piracy today, an activity that threatens shipping in various waterways around the world. The reality is that sailors are currently potentially exposed to a wide range of threats, to the point where there were fifty hijackings in the Gulf of Guinea in the first half of last year.

**The Treasures of the Museum**

*Carmen Vázquez López*  
*Pages. 42-45*

**The restoration of the model of the Ernesto Anastasio**

The model that we are looking at on this occasion is a good example of why we need to understand the reason for altering the construction materials before starting to restore a model of a vessel. There are several reasons why a piece of



our heritage may be degraded in this way. We therefore need to understand why this occurred, and our intervention must be subject to close scrutiny before we can start on the restoration.



**Interview**

*Jordi Garriga*  
*Pages. 46-51*

**Ángeles de la Riva, the first woman to become a captain of the merchant navy in Catalonia**

Some people have been able to open doors and step forward, or in this case sail out, with the responsibility of knowing they are pioneers setting new courses. This is true of Ángeles de la Riva, the first woman to become a captain of the merchant navy in Catalonia. What would that girl in her early twenties have seen when she first stepped aboard a great ship? What barriers did she have to break down to get ahead in a world dominated by men? She tells us about it herself in the journal's central interview.

**Distant seas**

*Núria Martínez Ribot*  
*Pages. 52-55*

**Laboratorio Aragón, a unique place for those who love the seabed**

Located two and a half hours' drive from Barcelona, the Oceanographic Observatory of Banyuls de la Marenda has one of the more important libraries in France for its collection of works on oceanography and marine biology. Founded in 1882, it is a



leading centre for multi-disciplinary research of major importance. The journalist Núria Martínez Ribot will tell its remarkable story.

**Sea dogs**

*Víctor Farradellas*  
*Pages. 56-59*



**José María Martínez-Hidalgo, spokesman for maritime culture**

This expert on maritime history, Martínez-Hidalgo, was able to steer through varying political currents to convert a small museum

housed in the Medieval dockyards of Barcelona into the main institution for maritime culture in Catalonia. As Víctor Farradellas explains, as well as being behind the building of the copy of the Royal Galley, José María Martínez-Hidalgo was also actively involved in promoting all kinds of knowledge about the sea.

**Raising anchors**

*Carme Escales*  
*Pages. 60-63*

**From the forest to the sea. The route of the 'almadiero' rafts in Pallars Sobirà and Pallars Jussà**





Until the first third of the twentieth century, the wood from the forests of the Pyrenees was transported along the Noguera Pallaresa river. The *almadieros* were rafters who guided the timber to the sawmills and markets for this natural material, which often went to form part of the ships built, along with many other materials. Carme Escalas takes us on a journey to the past to learn about a lost skill that has been submitted to UNESCO as a candidate for World Heritage recognition.

## **The Museum network**

*Pages. 64-67*

### **Municipal Sailing Museum of Masnou The history of a landmark**

*Municipal Sailing Museum of Masnou*

In these pages, we take a look at the Municipal Sailing Museum of Masnou. A visit can tell us about the local history of the area and coastline of Catalonia through objects that show how maritime commerce and navigation marked the growth of the town.

### **Changing tack**

*Enric Garcia Domingo*



This article is the last of our cycle of texts presenting the various museums that form part of the Maritime Museum Network of the Catalan Coast. From now on, this space will



be devoted to questions or topics of interest, opinions and debates, etc. We are changing course and introducing our readers to subjects that are best seen in their fullest context.

## **Wind 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 the sea to table**



*Argo Staff  
Pages. 74*

### **Parmentier of pumpkin, shiitake and foamed egg**

The restaurant of the Maritime Museum of Barcelona, Norai Raval, offers us a recipe in which pumpkin is the principal attraction, a highly nutritious vegetable packed with vitamins and minerals.

# 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](http://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 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)  
Organisme Autònom Municipal –  
Fundació Castell de Calafell  
Museu del Port de Tarragona  
Museu d'Història de Cambrils  
Museu de les Terres de l'Ebre  
Museu Marítim de Barcelona  
Consorci del Museu Marítim de Mallorca