

# ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

MAR ENLLÀ  
L'INSTITUTE FOR  
MEDITERRANEAN  
STUDIES I EL  
PROJECTE  
SEALIT

ULL DE BOU  
20 anys  
del *Prestige*

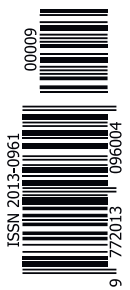
ENTREVISTA  
Josep Maria  
Castellví.  
Ulls i memòria  
sota la mar

ELS TRESORS DEL MUSEU  
L'enigmàtic  
cap de lleó

AS DE GUIA

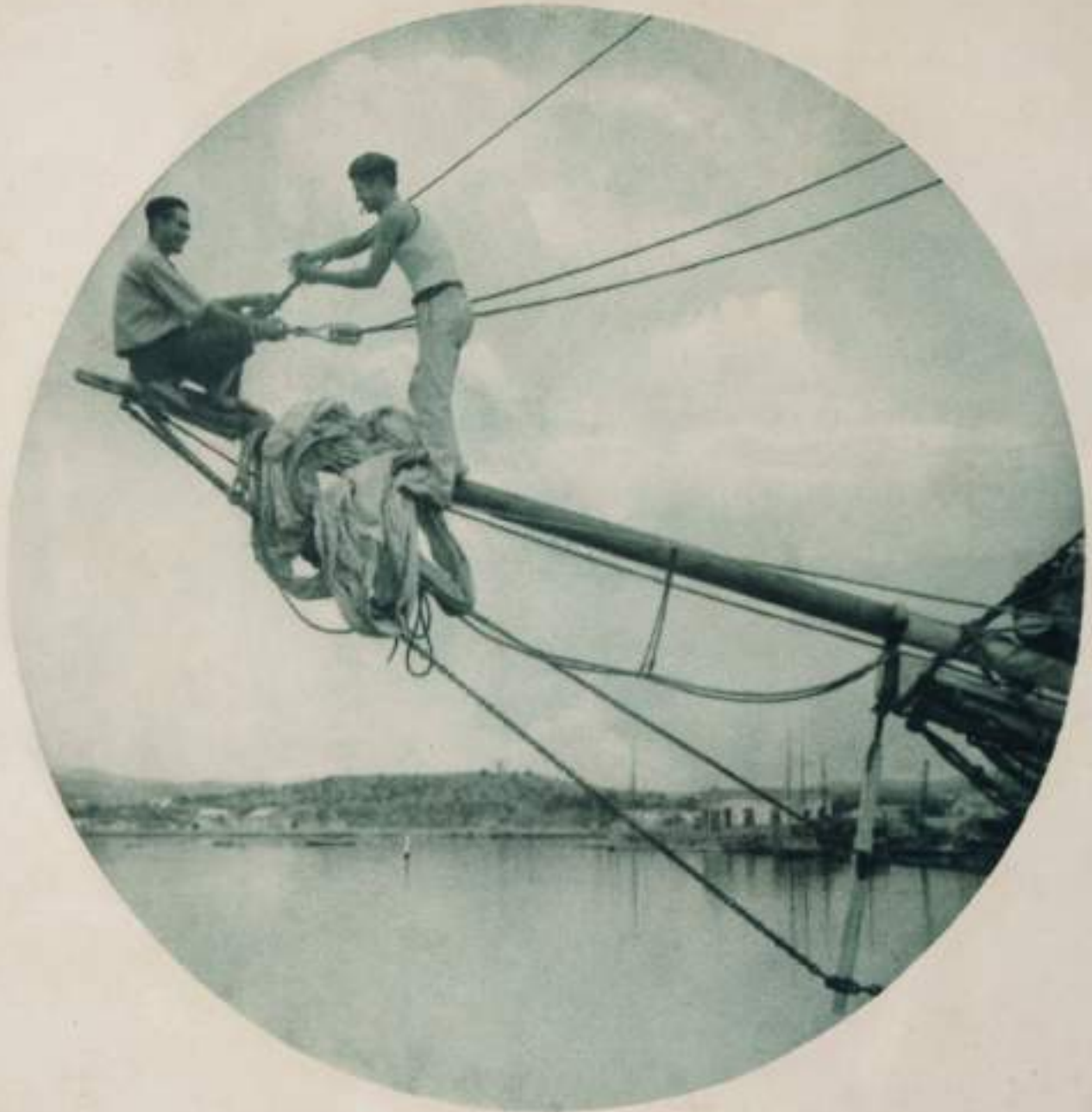
Quan la **MAR**  
ens **INSPIRA**

8€



NÚM. 9 • ESTIU 2022 • 2a ÈPOCA

NOVAEXPOSICIÓ  
al Museu Marítim de Barcelona  
A partir del 25 de febrer de 2022



*Robt. Janini*

# BROMOLIS

## FOTOGRAFIA PICTORIALISTA

*Robt. Janini*

Joaquim Pla Janini

**mmb** MUSEU MARÍTIM DE  
BARCELONA

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



Per a més informació

# La recerca com a eina de preservació del patrimoni

**Q**uan parlem de patrimoni marítim, tenim generalment al cap la imatge d'una herència coneguda i determinada que cal preservar. Es tracta fonamentalment de no perdre traces del nostre passat, que, amb l'embat dels temps, han quedat com les restes d'un naufragi. Cal salvar tot el que podem i construir amb les restes el millor relat possible sobre el nostre passat. Els museus són la principal institució destinada a la preservació d'aquest patrimoni material, i també cada cop més a la conservació del patrimoni immaterial. Les col·leccions són l'essència dels museus, i el que els separa d'altres ofertes culturals igualment dignes però diferents.

Però amb la mera conservació no n'hi ha prou. Sense investigació, sense recerca, no tindrem les claus per conèixer i interpretar correctament aquest patrimoni. Probablement fins i tot el podríem mal interpretar, o crear-nos imatges incompletes, fantasmagòriques o falses de la nostra cultura marítima. Darrere de cada objecte, de cada document, hi ha una història oculta. Per tant, la recerca és imprescindible. Sense recerca la preservació de la cultura marítima no és possible, o es pot quedar en una cosa molt semblant a la taxidèrmia o als gabinets de curiositats. Per tant, el clàssic *Navigare necesse est* ha de complementar-se amb el *Investigare necesse est*.

**Sense recerca la preservació de la cultura marítima no és possible.**

Al costat de les visites virtuals a museus marítims i centres d'interpretació de diferents indrets, a partir d'aquest número d'*Argo* oferirem als nostres lectors informació sobre centres o projectes de recerca. Esperem que aquesta nova dimensió interessarà també els amics de la mar. Comencem a l'altra banda de la Mediterrània, a Creta, i en el futur intentarem que sempre hi siguin presents totes aquelles institucions que ens ajuden a escriure (i en molts casos reescriure) el relat de la nostra història.

El patrimoni marítim és una eina de recerca, i la recerca és una eina de preservació del patrimoni.

Un matrimoni quasi perfecte que cal conèixer, comprendre i ajudar. Esperem que els amics lectors d'*Argo* compartiran aquest punt de vista i donaran el seu suport als projectes de recerca que es desenvolupen a casa nostra i mar enllà.



**Enric Garcia Domingo**

Director general del Museu Marítim de Barcelona

# ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

NÚM. 9 • ESTIU 2022 • 2a ÈPOCA

**mmb** MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

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

[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)

**Consell editorial:** Enric Garcia, Silvia Dahl, Pere Romanillos, Gemma Figueras i Jordi Garriga.

**Direcció:** Enric Garcia

**Coordinació:** Silvia Dahl

**Subscriptors i publicitat:**  
[comunicacio@mmb.cat](mailto:comunicacio@mmb.cat)

**Edició i realització:**

**Abacus** ●●●

Cooperativa  
[cooperativa.abacus.coop/ca/](http://cooperativa.abacus.coop/ca/)

**Editora:** Gemma Figueras

**Coordinador:** Jordi Garriga

**Disseny editorial:** Sofia Alonso

**Col·laboren en aquest número:**

Guillermo Alvarez, Laura Calçada Barres, Toni Cartes Reverté, Carmen Cascajosa, Josep Maria Castellví, Carlos Clastre, Silvia Dahl, Carme Escalles, Víctor Farradellas, Enric Garcia, Jordi Garriga, Gemma Garrigosa, Martin Greedy, Josep Guarro, Roberto Hernández, Dolores Jurado, Laura Llahí, Laura Manzanera, Gerard Martí, Francesc Pérez, Roger Pibernat, Marc Ripol, Oscar Torrades, Sergio Velásquez, Juan Zamora, Associació d'Amics del Museu Marítim, Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques, Federació Catalana de Vela, Fundació de Navegació Oceànica de Barcelona, Xarxa de Museus Marítics de la Costa Catalana.

**Impressió:** Prodigitalk

**Dipòsit legal:** 32515-2008

**ISSN:** 2013-0961

**Amb la col·laboració de:**

 Generalitat de Catalunya  
**Departament de Cultura**

**Foto editorial:** © Diego Yriarte.

**Foto de portada:** Bromoli de Joaquim Pla Janini que recorda la figura de Neptú, déu dels mars i els oceans segons la mitologia grecoromana. Es tracta d'un dels bromolis de l'autor que forma part de la col·lecció de l'MMB i que s'exposa fins a principis d'octubre.



**Imatge:** Fons MMB.

## 3 EDITORIAL

## 6 ARGOS

*Una barca per a Azizakpe. Cooperació internacional de la Facultat de Nàutica de Barcelona amb Ghana*

## 8 ULL DE BOU

*20 anys del Prestige. Crònica d'un desastre*  
*Entrevista a Juan Zamora, capità de la Marina Mercant*

## 16 GARBÍ

*Vela de creuer. El plaer de navegar, l'emoció de competir*

## 20 AS DE GUIA

*El mar, font d'inspiració*



22 *Quan la mar esdevé art.*  
*Els pintors cronistes de la vida al mar*

27 *Entrevista a Roberto Hernández,*  
*il·lustrador i dibuixant de vaixells*

28 *El mar, immensa inspiració. Mostra*  
*particular d'un imaginari comú*

32 **RUMB AL PASSAT**

*La guerra secreta del Mediterrani.  
Recuperació de submarins i vaixells de  
la Primera Guerra Mundial a la costa  
de Tarragona*

38 **ELS TRESORS DEL MUSEU**

*L'enigmàtic cap de lleó*

42 **ENTREVISTA**

*Josep Maria Castellví.  
Ulls i memòria sota la mar*

48 **MAR ENLLÀ**

*L'Institute for Mediterranean Studies  
i el projecte SeaLiT*

52 **LLOPS DE MAR**

*Maria Teresa Pellicer.  
Conservar i recordar*

56 **EL PANYOL**

*Els arts de pesca als museus catalans*

62 **LA XARXA**

*Les festes marítimes, patrimoni en evolució*

68 **ROSA DELS VENTS**

*Informacions, notícies i curiositats*

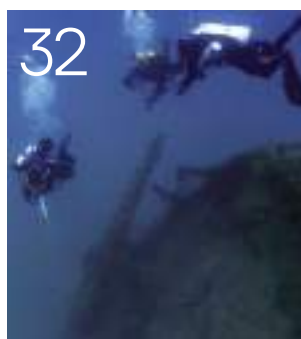
74 **DEL MAR A LA TAULA**

*Un mar i muntanya diferent.  
Canelons de peix amb Tou dels Til·lers*

**ABSTRACTS**

75 *Castellano*

79 *English*



# Una barca per a Azizakpe

## COOPERACIÓ INTERNACIONAL DE LA FACULTAT DE NÀUTICA DE BARCELONA AMB GHANA

Presentem un projecte internacional que ha tingut com a finalitat construir una barca per a la comunitat illenca d'Azizakpe, que es troba situada a la desembocadura del riu Volta, a Ghana. La finalitat era dotar-los d'un mitjà de transport propi per tal de millorar la seva comunicació amb el continent.

Per **Sergio Velásquez**



Azizakpe és una petita illa d'uns 3 km<sup>2</sup> de superfície, situada a la desembocadura del riu Volta, a la República de Ghana (Àfrica occidental). La població, uns 800 habitants, sobreviu gràcies a la pesca i posterior venda als mercats. Els nens d'Azizakpe, gairebé la meitat dels habitants de l'illa, tenen força dificultats per rebre l'educació i atenció mèdica necessàries, per manca de barques.

Un total de 35 nens de l'illa estan escolaritzats al continent i no tenen mitjà de transport per arribar a l'escola. I el mateix passa amb els professors de l'illa que viuen al continent: tenen dificultats per arribar regularment a Azizakpe.

### TREBALL DE CAMP

Després de les primeres reunions amb el personal de la Facultat de Nàutica de Barcelona (FNB), el projecte «Una barca per a Azizakpe» va ser escollit com un dels projectes inclosos a la campanya del 0,7 % del Centre de Cooperació pel Desenvolupament de la UPC. Per fer el treball de camp, el professor Xavier Martínez de Osés es va traslladar a Azizakpe.

Durant 15 dies, i amb la col·laboració i el suport d'AKOMA, una ONG de Ghana que va contactar amb la FNB a través de Gaspert Albert i la seva filla Helena, Martínez de Osés es va posar en contacte amb la població i les autoritats de la zona per comprovar in situ les característiques, els materials, les tècniques, condicions, etc., i així poder iniciar el disseny de la barca.

L'exalumne de l'FNB Gerard Martínez va coordinar el procés de disseny, que van fer dos estudiants de la FNB, Joan Guasch i Arnau Lloansí. El disseny final mostra una estètica molt semblant a la tradicional de la zona, incorporant-hi un sistema de construcció diferent, fàcil i conforme a les característiques de l'illa. Aquest disseny presenta millores respecte als models tradicionals i assegura una estabilitat i seguretat més adequades.

A més, disposa de les 35 places necessàries per als nens, a més d'un espai per transportar material.

### CONFIGURACIÓ DE L'EQUIP

La segona fase va consistir a configurar l'equip, en què va col·laborar el professor de la Facultat de Nàutica de Barcelona Sergio Velásquez i que van assessorar Agustí Martín Mallofré i Xavier Martínez de Osés.

L'equip de voluntaris de la primera missió va estar format per Mònica Martínez, Eloy Edo, Gabriel Font i Arnau Lloansí. Gràcies a la col·laboració del Consorci El Far, i de Carles Jorba, es va arribar a l'acord de rebre setmanalment dues hores de formació a les instal·lacions. Coordinant esforços entre Joan Guasch i Gerard Martínez, i amb l'assessorament i les observacions de Carles Jorba, es van fer els plànols (a mida real) de les plantilles, que es van enviar a Ghana perquè es pogués anar avançant feina.

**UN TOTAL DE 35 NENS**  
no tenien mitjà de transport per arribar a l'escola.



## LA CONSTRUCCIÓ

Durant la primavera del 2017, es construeix un model a escala 1:2 (de 5 m d'eslora), amb els alumnes de la Facultat de Nàutica de Barcelona i els voluntaris que anirien a Ghana a construir el prototip en mida real. L'embarcació de prova es construeix amb el suport de l'Institut de Nàutica i el Patí de Vela.

Durant els mesos de juliol i agost es desplacen a Ghana els voluntaris Francesc Ballesta, en qualitat de mestre d'aixa, i el professor Jordi Mateo, com a responsable dels alumnes voluntaris, per acabar de construir l'embarcació. El projecte es du a terme i es lliura a la comunitat perquè es facin càrrec d'instal·lar la propulsió (motor forabord segons les especificacions), com també de l'ús i el manteniment. Les plantilles de l'embarcació es van deixar en mans dels promotors del projecte al país africà, perquè potencialment es pogués replicar. ◀



*Diferents imatges que mostren el procés de construcció de la barca i la seva posada en funcionament. Gràcies a aquest projecte de voluntaris de la Facultat de Nàutica de Barcelona, la població de l'illa d'Azizakpe té més fàcil el transport fins al continent.*

**Text** ★ Sergio Velásquez Correa és professor de la Facultat de Nàutica de Barcelona a les àrees de materials a la indústria naval i de termodinàmica, al grau en Enginyeria en Sistemes i Tecnologia Naval. Durant 20 anys, ha desenvolupat la seva activitat professional, vinculada a diferents projectes europeus en l'àmbit del transport marítim i de la indústria portuària.

Twitter: @Sergio071 / Email: sergio.ivan.velasquez@upc.edu  
**Fotografies** ★ Sergio Velásquez i equip de voluntaris de la FNB.



## Característiques

- ▶ **Eslora total:** 10 m
- ▶ **Eslora de flotació:** 9,49 m
- ▶ **Mànega total:** 2,10 m
- ▶ **Calat:** 0,242 m
- ▶ **Desplaçament:** 2465 Kg t
- ▶ **Capacitat passatge:** 23-35 persones (adults-nens)
- ▶ **Capacitat de càrrega:** 250 Kg

ULL DE BOU

# 20 anys del **PRESTIGE**

## CRÒNICA D'UN DESASTRE

Fa 20 anys, l'Atlàntic tenebrós es va empassar un vaixell més, però no un de qualsevol. Portava 77.000 tones de fuel a bord. Avui, la memòria del *Prestige* ofereix testimoni de la pitjor tragèdia mediambiental de la història d'Espanya.

Què va passar exactament? Es podria haver evitat?  
Qui en són els responsables?

Per Laura Manzanera





▲ Voluntari netejant a les costes de Muxía (Galícia), després de la catàstrofe del Prestige.  
Foto: Xulio Villarino/Cover/Gettyimages.



▲ El 17 de novembre del 2002 el petrolier Prestige es trobava a unes 70 milles de Finisterre, ja sense màquines ni tripulació. Era assistit per quatre remolcadors i continuava abocant fuel a la mar. Foto: TORRECILLA/EFE.



13 de novembre del 2002. El vent fuetja amb ganex la Costa de la Mort.

Ho fa amb força 8, és a dir, entre els 62 i els 74 km/h. Les onades arriben als 7,5 m d'alçada. L'Institut Nacional de Meteorologia cursa l'avís de temporal. Una tempesta no és cap novetat al nord-oest de la Península, però aquesta tindrà conseqüències inesperades.

El *Prestige*, un petrolier monocasc amb bandera de les Bahames i procedent de Letònia, es troba a

28 milles (50 km) del cap de Fisterra. Porta 77.000 tones de fuel a bord. Un cop de mar ha provocat una via d'aigua al casc que ha desestabilitzat el vaixell.

**El vaixell no es remolca fins que es troba a només quatre milles de la costa.**

El vaixell, a la deriva, es troba

clarament escorat, cosa que provoca l'abocament de la primera taca de fuel. L'única manera d'intentar equilibrar-lo és omplint amb aigua de mar els tancs de llast de babord, ara mateix buits. Per una qüestió de seguretat i atesa la inclinació, el motor s'ha parat automàticament; per tant, la maniobra només es pot fer de manera

manual. Amb aquest objectiu el capità, Apostolos Mangouras, un vell llop de mar amb més de 40 anys de navegació, pren una decisió arriscada: envia el seu millor home a la coberta, tan plena de fuel que sembla una pista de patinatge. El risc és màxim. Després que una onada gegant passi per sobre del vaixell, Mangouras perd de vista el tripulant durant uns instants. Afortunadament, ha pogut agafar-se a temps i aguanta el cop. S'ha salvat i el *Prestige* també, almenys de moment.

A les 15.15 hores salta l'alarma. El capità ordena al segon oficial, Benjamín Castro, prémer un botó situat al pont de comandament. Aquest emet un senyal per satèl·lit amb el nom del vaixell i la seva posició: «*Prestige*, latitud 42° 54'N longitud 009° 54'W. SOS. Perill no definit». Quasi immediatament, el Centre de Salvament de Fisterra estableix contacte amb el vaixell i escolta un missatge entretallat: «Mayday, Mayday». El dispositiu d'auxili es posa en marxa. Les autoritats marítimes telefonen al 112 i s'emet un codi vermell per mobilitzar els helicòpters. No hi ha temps per perdre.

A les 17.00 hores, la majoria dels tripulants, 24 en total, són traslladats a terra ferma. A banda del capità, només romanen a bord el primer oficial, Ireneo Maloto, i el cap de màquines, Nikolaos Argyropoulos. Abandonar



▲ El matí del dia 19 de novembre el Prestige es va partir en dues meitats i va començar a enfonsar-se, quan es trobava a 233 quilòmetres de les illes Cies i amb unes 70.000 tones de combustible. Foto: MG/EFE.

el vaixell és l'única ordre que poden desobeir, així que tots hi romanen per voluntat pròpia amb l'esperança de salvar la càrrega.

Poc després arriba el remolcador *Ría de Vigo*, però s'espera a unes milles del *Prestige* perquè l'armador signi el contracte de salvament. Quan finalment es decideix, el mal estat de la mar li impedeix enganxar el vaixell. No s'aconsegueix fins al migdia del dia 14, quan el vaixell ja es troba a només quatre milles (7 km)

### Portar-lo mar endins fa que la "ferida" del casc s'engrandeixi.

de la costa de la localitat de Muxía. En aquells moments ja ha deixat anar entre 2.000 i 3.000 tones de fuel. Des de l'Administració s'assegura que no hi ha «destrosses mediambientals» i es dona ordre de remolcar el vaixell.

El capità demana permís per portar-lo a resguard, buscant aigües més tranquil·les on provar de fer el transvasament del fuel. Tot i la gravetat de la situació, el Govern li denega el permís per atracar. No podrà varar a cap port espanyol. Les ordres són «allunyar el vaixell de la costa». En cap moment no s'envia els tècnics per inspeccionar in situ la magnitud de la tragèdia. Al *Prestige* només hi va un sotsinspector que ordena posar el vaixell en marxa, una decisió que contribuirà a agreujar la catàstrofe.

## Per què el vaixell no s'havia d'allunyar de la costa?

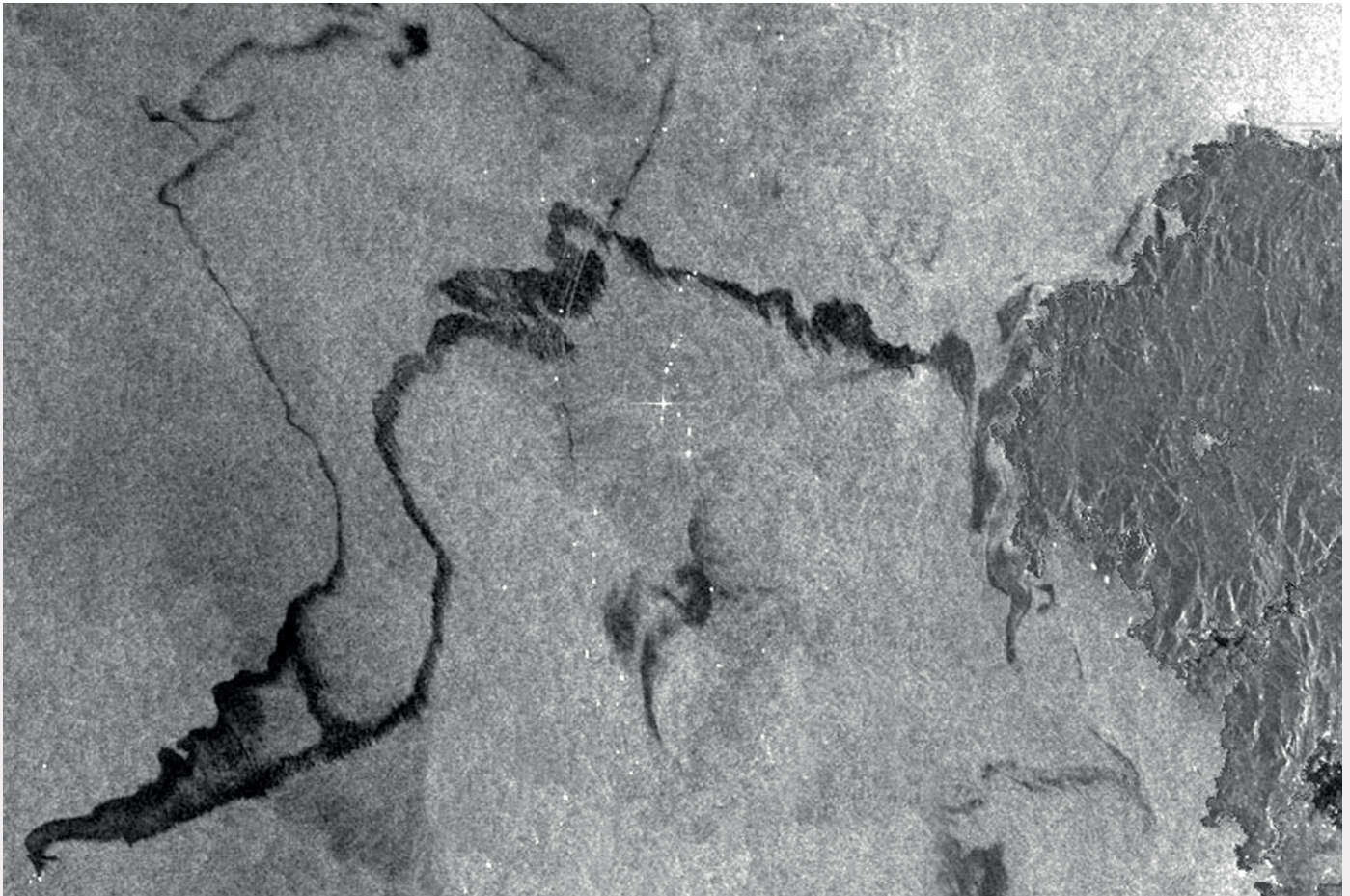
**Els petrolers poden transportar** cru, un producte natural, o bé petroli i els seus derivats: gasolina, gasoil i fuel. Els dos primers contaminen molt poc i la major part s'evapora al cap de poques hores. El fuel, molt viscos i considerat insoluble, és el més contaminant, unes 20 vegades més. S'empra com a combustible per a vaixells. Davant un accident, les actuacions han de ser molt diferents en funció de la càrrega. Atès que els derivats són molt volàtils, el risc no és tant de

contaminació com d'explosió i incendi. Així, el més recomanable és allunyar el vaixell de nuclis habitats. Per contra, el fuel, que rarament explota, és altament contaminant.

El *Prestige* portava fuel, i del més brut. Procedia de Rússia i les refineries d'aquest país en produeixen un de baixa qualitat que venen a bon preu. El buc s'hauria d'haver dut a un lloc segur per ser tractat adequadament. El més lògic hauria estat apropar-lo a la ria de Corcubiión, el refugi tradicional dels temporals forts a Galícia.



< Foto: Pesca I/EFE.



▲ La imatge de satèl·lit del radar d'Envisat, publicada el 20 de novembre de 2002, mostra la taca d'oli del petrolier Prestige. El petroli ja havia afectat un tram de gairebé 200 km (124 milles) de costa espanyola. Foto: ESA/EPA/EFE.

### A 3.600 METRES DE PROFUNDITAT

A última hora de la nit del 14, el Govern francès prohibeix l'espanyol que el *Prestige* s'apropi a la costa, com probablement havia fet abans l'anglès i com farà el portuguès, tots ells emparant-se en les lleis internacionals. La consigna és, doncs, «donar la volta» i, a més, es marca un rumb: 320, el de màxim allunyament. La decisió de portar-lo mar endins provocarà una tempesta tècnica, política i social.

Tot i que mentre va canviant de trajectòria per arribar a un altre país sense que cap el vulgui la taca negra s'estén a l'aigua i la costa s'inunda de galipot, el gruix de la contaminació es produirà

a partir del moment en què el vaixell gira cua i comença a deambular, fins que s'enfonsa.

En total, el *Prestige* rebrà unes 50.000 onades, la major part el 14 i 15 de novembre.

### Després de sis dies a la deriva, el vaixell s'enfonsa.

El colpegen sense parar, amb la qual cosa la «ferida» al casc es va engrandint. El vessament comença a ser important. El dia 17 el capità és detingut acusat de desobediència i delictes mediambientals.

Irremeiablement, el 19 al matí el vaixell es parteix en dos i s'enfonsa, primer la popa i més tard la proa. Com a conseqüència d'això, es forma una enorme taca de fuel d'un 10.000 tones.

És l'anomenada *segona marea negra*. El vaixell queda submergit a uns 3.600 m de profunditat i a unes 130 milles (240 km) de Fisterra, després d'un periple de sis dies d'incertesa, desesperació i males —o nul·les— decisions polítiques.

El Govern admet que «la situació no és bona». Es prohibeix pescar o mariscar a la zona afectada.

### MAREA BLANCA CONTRA MAREA NEGRA

Milers de tones de galipot tenyeixen de negre quilòmetres de costa sense cap mena de control. Davant la indefensió i la gestió nefasta de les autoritats, que en un primer moment ignoren el conflicte per a continuació relativitzar-lo, la ciutadania pren la iniciativa.

Al mateix temps que augmenta la indignació popular, la protesta arriba als carrers. Tot i que el Congrés aprova les primeres ajudes als afectats, la indignació general davant una catàstrofe que es podria haver evitat fa que l'1 de desembre unes 200.000 persones es manifestin a Santiago de Compostela. Les protestes no són només a Galícia, sinó arreu de l'Estat, i el crit de «Nunca máis» es fa viral. El moviment es bateja com a marea blanca pel color dels uniformes dels voluntaris que acudeixen a les costes gallegues per ajudar en la neteja de platges i penya-segats, i que contrasta amb la marea negra ocasionada per l'accident.



Els primers voluntaris arriben el 6 de desembre. En total, més de 300.000 persones d'arreu d'Espanya, també d'Europa, recolliran galipot al marge de qualsevol mena d'organització cívica o formació política. Els caps de setmana es concentren uns 7.000 «oficials», atesos per les xarxes de voluntariat. A més, hi col·laboren al voltant de 2.000 soldats i unes 1.300 persones contractades per

l'empresa pública Tragsa. En sumen unes 10.000, xifra que disminueix entre setmana.

La falta de mitjans dificulta les tasques enormement. L'endemà de l'enfonsament del vaixell, el temporal trenca les barreres de contenció i els esforços es concentren a evitar que el fuel arribi a les Rías Baixas. A hores d'ara, encara no es planteja si l'abocament és tòxic per a les persones que hi treballen.

Quan la tercera marea negra arriba a la Costa de la Mort, la Xunta de Galícia assumeix la coordinació dels voluntaris.

### UNA SENTÈNCIA CONTROVERTIDA

Van haver de passar 11 anys perquè la justícia es pronunciés en el cas *Prestige*. Els imputats eren

tres: el capità, Apostolos Mangouras; el cap de màquines, Nikolaos Argyropoulos, i l'exdirector general de la Marina Mercant, José Luis López Sors, que va donar l'ordre d'allunyar el petrolier.

El jutge, Juan Luis Pía, va considerar que no hi havia responsabilitat penal i que l'accident es va produir per un error estructural, l'origen del qual «ningú no pot precisar». La sentència també matisava que no hi va haver «imprudència greu».

El capità va ser l'únic condemnat: nou mesos de presó per un delictes de desobediència greu. A partir del recurs interposat per la Fiscalia, al gener del 2016 el Tribunal Suprem la va modificar: dos anys per delictes mediambiental.

Pel que fa a les acusacions contra López Sors, el tribunal diu que «ateses les circumstàncies del mar i el clima aquell dia, i l'estat del *Prestige*, així com la proximitat a la costa gallega [...], quasi tots els experts coincideixen que la decisió inicial de l'allunyament va ser correcta».

### QUI EMBRUTA EL MAR?

Arran de l'accident del *Prestige*, els dies 9 i 10 d'abril del 2003 el Museu Marítim de Barcelona va acollir la segona edició de les jornades «Qui embruta el mar?», organitzades conjuntament amb el Centre de Logística i Serveis Marítims de la UPC i l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona, i amb la col·laboració de Nunca Más de Catalunya.

▲ El petroli cobreix la sorra de la platja de Laxe, una de les zones més afectades per la marea negra produïda pel *Prestige*.  
Foto: Lavandeira jr/EFE.

➤ La gran afluència, autoorganització i gairebé heroica tasca dels voluntaris, vestits amb granotes blanques, va popularitzar l'expressió marea blanca, en contraposició a la devastadora marea negra que va desencadenar l'enfonsament del petrolier.  
Foto: Esteban Cobo jr/EFE.

➤ Un desastre com el del *Prestige* no només afecta el paisatge. També la fauna marina pateix les conseqüències d'un desastre ecològic d'aquella magnitud.  
Foto: X. REY/EFE.



A diferència del caràcter generalista que van tenir les primeres jornades, celebrades l'any 2000, aquestes es van centrar en els abocaments de vaixells. Entre altres temes, es van tractar el comerç marítim d'hidrocarburs, a càrrec de Juan Zamora,

**200.000 persones es manifesten a Santiago al crit de "Nunca más".**

del Centre de Logística i Serveis Marítims (CELSEM-UPC); les responsabilitats derivades de l'accident, per part de Maria Isabel Martínez, de la UAB, i la neteja i recuperació dels danys causats pel fuel, de la mà de Joan Albaigès,

del CSIC. Jordi Bruno Salgot es va encarregar de la contaminació provocada per l'accident i diversos testimonis directes de la catàstrofe van participar en una taula rodona.

Avui, a Galícia, el *Prestige* és un record, com ho són l'*Urquiola* i l'*Aegean Sea*, accidentats els anys 1976 i 1992, respectivament. Però el seu fantasma segueix present al llarg dels 2.000 quilòmetres de costa que les 60.000 tones de fuel van ennegrir. *Nunca más*. ■

**Text i entrevista** ★ Laura Manzanera és periodista i escriptora, especialitzada en la divulgació d'història en general i d'història de les dones en particular.



## Més que uns «filets de plastilina»

**El problema de fons** del cas *Prestige* és que no es va reconèixer el problema mediambiental i d'aquesta manera es va negar l'evidència.

Quan el dia 13 de novembre van saltar totes les alarmes, el vaixell ja perdia càrrega i podia intuir-se el problema que havia d'arribar. Malgrat això, el Govern gallec, amb Manuel Fraga al capdavant, i el de l'Estat espanyol, amb el llavors ministre de l'Interior i vicepresident, Mariano Rajoy, com a coordinador de les operacions, van decidir minimitzar la qüestió davant de l'opinió pública i no van demanar informes tècnics fins cinc dies més tard, amb la qual cosa van canviar l'estratègia que calia seguir. Fins aleshores, l'operació de salvament es va considerar una de tantes que es fan a l'oceà Atlàntic. De moment, ningú no parlava de «marea negra».

Quan després de sis dies a la deriva el mar es va empassar el *Prestige*, al Govern del Partit Popular presidit per José María Aznar l'assumpte se li va escapar de les mans. Es van poder sentir comentaris com el del delegat del Govern, Arsenio Fernández de Mesa. Basant-se en la idea errònia que el cru se solidificaria i, per tant, no hi hauria més riscos de fugues una vegada enfonsat el vaixell, va dir que «el destí del fuel al fons de la mar és convertir-se en llamborda». De totes maneres, les que van fer història van ser les paraules de Rajoy, tan desafortunades, d'«això només són taques molt localitzades». Més ressò va tenir la seva descripció del vessament de fuel com «uns petits filets, quatre regalims que s'han solidificat amb aspecte de plastilina».



▲ Foto: EFE.

# Juan Zamora

**Capità de la Marina Mercant, doctor en Marina Civil, advocat i periodista. Director provincial de Barcelona de l'Institut Social de la Marina (ISM) i director del Centre de Logística i Serveis Marítims (CELSEM) de la UPC. Autor del llibre *Prestige, del accidente a la catàstrofe*, editat per *Nunca Más de Catalunya*.**



## “Qui va provocar els danys van ser les autoritats espanyoles”

**El del *Prestige* va ser el tercer accident d'envergadura a Galícia, després dels de l'*Urquiola* i l'*Aegean Sea*. Tenen relació?**

Tenen grans similituds: una operació de salvament nefasta, afirmar que el vaixell estava en males condicions, l'intent de culpabilitzar el capità...

**Del capità es va dir que no era professional, que estava jubilat, fins i tot que no tenia el títol. Hi ha part de veritat?**

En absolut. Era un capità excel·lent que s'havia guanyat el respecte de la tripulació. El van acusar d'haver desafiat el Govern en dir que ell només obeïa ordres de l'armador i no de l'Estat espanyol. És mentida. Va ser un cap de turc.

**Vostè, que va ser pèrit en el procés penal, com valora el judici al qual se'l va sotmetre?**

Un judici penal va ser un error gravíssim, perquè ningú va cometre cap delictes. La sentència del Tribunal Suprem és una barbaritat des del punt de vista jurídic. La mateixa sentència es delata perquè la part de la resolució són dues línies, mentre que la part que intenta justificar aquestes dues línies ocupa un munt de pàgines. La raó és que el Suprem va fer una cosa que no pot fer: agreujar la pena d'un tribunal d'instància sense escoltar l'acusat. Penalitzar els accidents marítims és molt espanyol. En altres països es fan pel civil.

**També es rumorejava que el *Prestige* no portava tots els certificats en regla, que era un vaixell massa vell i en males condicions.**

És cert que era vell. Un petrolier de 20 anys, com tenia, està per retirar. Segons els armadors, era el seu últim viatge. Però no estava en males condicions. Portava tots els certificats en regla: el de classe signat per l'empresa American Bureau of Shipping (ABS) i la resta en nom de les Bahames. Era un vaixell perfectament certificat que durant una tempesta va tenir una avaria.

**L'any anterior a l'accident l'havien revisat i reparat a la Xina.**

A Canton li van canviar 600 tones de casc i li van fer un munt de reparacions. La IACS, que reuneix les millors societats de classificació (la més important és ABS, la del *Prestige*), en va fer un informe positiu. El vaixell estava en bon estat i punt.

**Per això va aguantar sis dies sense enfonsar-se?**

Va aguantar sis dies ferit, i els dos primers contra les onades. Això prova que estava en bones condicions.

**Pot saber-se, o intuir-se, què va causar les avaries al casc?**

Si els tècnics haguessin anat al *Prestige*, se sabia. Les raons poden

ser diverses: que la soldadura fos feble (pot passar si no es fa una soldadura especial en ajuntar una part de casc nova amb una de vella) o no perfecta del tot. O que les planxes del folre [casc] fossin més primes del normal, encara que les de Canton tenien el gruix adequat.

**Els tècnics no van arribar al vaixell, però algú va afirmar haver vist l'avaría...**

Va ser el sotsinspector de la Capitania Marítima de la Corunya, Serafín Díaz. Va assegurar haver vist que el vaixell tenia un forat. No es va comprovar in situ; per tant, mai en tindrem la confirmació.

**És a dir, que la raó de l'avaría es desconeix.**

Així és. És clar que qualsevol avaria al casc deguda a un cop de mar es va engrandint, i que l'única manera de frenar aquest avanç és mantenir-lo en aigües abrigades i no llançar-lo contra el temporal, com es va fer. Encara i així, per ignorància, es va prendre la decisió d'allunyar-lo, de llançar-lo contra el temporal en lloc de buscar un refugi segur.

**En definitiva, qui va provocar els danys que va ocasionar el *Prestige*?**

Les autoritats espanyoles, que van ordenar que el vaixell sortís. En són les causants, sense cap mena de dubte.

GARBÍ

# *VELA DE CREUER*

## *El plaer de navegar, l'emoció de competir*

Quan a la passió pel mar i la vela hi afegim tot allò inherent a la competició, el resultat és un esport complet en el qual les emocions estan a flor de pell. Les sensacions que desperta la vela de creuer es multipliquen quan aquesta es converteix en un esport d'equip on cada peça és important. Mar, vent, disciplina, estratègia, velocitat i passió, tot això i més és l'esport de la vela de creuer.

Per la **Federació Catalana de Vela**

◀ Travessia de Sant Feliu de Guíxols a les Illes Medes.





## LA PASSIÓ DE NAVEGAR ES PORTA A LA SANG

John Fitzgerald Kennedy va explicar una vegada a un grup de regatistes: «Tots nosaltres tenim a les venes exactament el mateix percentatge de sal que existeix a l'oceà, i per tant tenim sal a la nostra sang, a la nostra suor i a les nostres llàgrimes. Estem vinculats a l'oceà. I quan anem al mar —ja sigui per navegar o per contemplar-lo—, estem tornant al lloc d'on venim».

Aquesta cita exemplifica a la perfecció el vincle inherent entre les persones i el mar, que, en ocasions, invoca els sentiments més profunds de la gent a enfilarse a bord d'una embarcació en un medi desconegut, misteriós, salvatge i interminable.

**El creuer és una embarcació d'unes dimensions més grans que la vela lleugera i la principal diferència és que disposa d'una cabina habitable a l'interior.**

Però si a aquest lligam amb el regne de les onades, dels vents, dels ocells d'alta mar i de la fauna marina hi afegim l'adrenalina de la competició del món de les regates, el resultat és un esport increïble per a tothom que el practica. Tant és així, que la disciplina del creuer, dia rere dia, suma nous navegants atrets per l'incomparable entorn

on es desenvolupa i per les emocions que s'hi poden viure. En aquest esport, recordant la cita de JFK, la sang simbolitza la passió; la suor, l'esperit d'equip i de sacrifici, i les llàgrimes, les profundes sensacions que ens desperta navegar.

### NAVEGUEU SEGUR I GAUDIU TRANQUIL AMB EL CURS DE SUPERVIVÈNCIA AL MAR

La Federació Catalana de Vela, juntament amb la Reial Federació Espanyola de Vela, organitza periòdicament un curs de seguretat i supervivència al mar, certificat per la federació internacional World Sailing, perquè els navegants de creuer, davant d'una possible situació d'emergència al mar, actuïn amb diligència, fent ús de tots els dispositius de salvament i seguint els procediments de seguretat. A més de ser d'una gran utilitat per a tots els navegants, aquest certificat és obligatori a les regates d'altura de categoria 0, 1 i 2. A les regates de flota hauran de tenir certificats aquests cursos, almenys, un 30 % de la tripulació, amb un mínim de dues persones. En regates A2 i solitaris, la tripulació completa, és a dir, tots els tripulants.



▲ La vela de creuer, que agrupa distintes categories, a més de ser un esport emocionant, ofereix instantànies impressionants.

### EL CREUER DE COMPETICIÓ: DES DEL MEDITERRANI AL MÓN

La disciplina del creuer agrupa una àmplia varietat de classes, embarcacions, categories i tipologies de regates. El tret comú és que l'embarcació de creuer (d'unes dimensions més grans que la vela lleugera) disposa d'una cabina habitable a l'interior.

A Catalunya se celebren anualment centenars de regates de creuer. Poden ser des de socials a internacionals. La tipologia d'aquestes regates pot ser diversa: tripulació, travessia i oceàniques.

Les de tripulació solen ser regates de dia, de recorreguts al vent, i acostumen a durar uns quants dies. L'embarcació que acumula menys punts al final de totes les proves és la guanyadora.

La velocitat i l'eficiència són claus.

Les travessies es divideixen en dos tipus: les costaneres i les d'altura. Les primeres, com el nom indica, se celebren a prop de la costa i les segones, en alta mar. Hi ha tres categories: solitaris, a dos (dos tripulants) i tripulació (més de dos tripulants).

Les oceàniques són les més complexes de totes i només són aptes per a navegants molt experimentats. Aquestes regates poden durar molts dies, setmanes i fins i tot mesos.

L'estratègia és determinant per arribar a port abans que els contrincants, tant o més que la velocitat.

## La tripulació, una melodia en perfecta harmonia

### **PATRO**

És com el capità de tot l'equip, el màxim responsable. Un líder ferm que assignarà i comunicarà d'una manera assertiva les responsabilitats a cadascun dels tripulants. Ha de tenir una molt bona capacitat organitzativa i de gestió de grups. És el responsable de treure el millor dels tripulants d'un creuer.

### **TIMONER O CANYA**

És l'encarregat de portar el timó i fer-ho a la màxima velocitat possible, traient el màxim rendiment a les condicions meteorològiques. Per aconseguir-ho, treballa braç a braç amb el tàctic de la tripulació, que li indicarà la posició més favorable per superar les altres embarcacions. Sovint el patró i el timoner són la mateixa persona.

### **ESTRATEG**

En funció dels vents i els corrents que hi hagi, l'estrateg determina les decisions relatives a la ruta i els canvis de rumb. Identificar l'estratègia més idònia serà clau en el resultat final de la regata.

### **TÀCTIC**

S'ocupa de situar el vaixell en la millor posició respecte a tota la flota per treure avantatge. Ordena les virades i altres maniobres, valorant sempre els riscos que pugui implicar. Per això, ha de tenir una comunicació fluida amb la resta de l'equip.

### **TRIMER**

Col·loca, combina i ajusta les veles en funció de les condicions del vent perquè estiguin sempre en perfecta harmonia i treure'n el millor rendiment.

### **PROER O PROA**

S'encarrega d'executar totes les maniobres a la proa, com són la pujada i la baixada de veles, passar escotes i acomodar les virades o trabujades, entre d'altres. És el membre de l'equip que viu amb més intensitat tota l'acció, però també és el més exposat a situacions de perill i les inclemències climatològiques com el fred i la humitat.

### **PIANO**

Supervisa tots els caps i juntament amb el proer s'encarrega de les maniobres d'hissada i arriada de les veles.

### **CAP DE GUÀRDIA**

Una figura imprescindible a les regates oceàniques, ja que és el responsable de tot el que passa durant les guàrdies. Normalment també té un altre rol dintre del creuer.



▲ Trofeu de vela de creuer comte de Godó, que es disputa davant la costa de Barcelona.

## **VELA CLÀSSICA: ETERNAMENT APASSIONANT**

Parlar de la vela clàssica és parlar d'un espectacle visual únic en què l'estètica i la tradició esdevenen un art. La vela clàssica disposa de tots els ingredients per captivar l'espectador: història, arrels, bellesa i elegància. Aquesta mena d'embarcacions es divideixen en quatre categories: època (construïdes abans del 1949 segons els criteris del Reglament CIM, i que es divideix en dues subcategories: les cangrees i les veles Marconi), clàssics (construïdes abans del 1975 segons els criteris del Reglament CIM), esperit de tradició (rèpliques d'embarcacions d'abans del 1975) i *Big Boats* (de més de 30 metres d'eslora). ▣

### **CATALUNYA, IDEAL PER APRENDRE A NAVEGAR EN CREUER**

Catalunya i el Mediterrani són ideals per iniciar-se en aquesta disciplina. A llarg de la costa catalana trobem diverses escoles, reconegudes per la Federació Catalana de Vela, que ofereixen la possibilitat d'aprendre a navegar en creuer.

En aquests cursos els alumnes aprendran els conceptes bàsics de la navegació, els diferents rols dintre d'un creuer, les maniobres bàsiques, els rumbos i el control de la velocitat, a amarrar i desamarrar a port, i a navegar amb el suport d'un instructor, entre d'altres.

# 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/](http://mmb.cat/explorar/publicacions/revista-argo-nova-etapa/)

[publicacions/revista-argo-nova-etapa/](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](http://www.facebook.com/MuseuMaritimdeBarcelona)



[www.twitter.com/museumaritim](http://www.twitter.com/museumaritim)



[www.instagram.com/museumaritim](http://www.instagram.com/museumaritim)



[www.youtube.com/user/MuseuMaritim](http://www.youtube.com/user/MuseuMaritim)

**mmb** MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

**ARGO**



▲ *L'últim viatge del Temerari*, del pintor romàntic anglès William Turner. 1839. Oli sobre llenç. Foto: National Gallery de Londres/wikimedia commons.




AS DE GUIA

# *El* MAR, *font* d'INSPIRACIÓ

—

El mar, la immensa mar blava, és i ha estat font d'inspiració. Quan pensem en la seva influència en l'art de seguida ens poden venir al cap artistes com Turner, Monet o Vayreda, entre molts d'altres. Però la seva atracció va molt més enllà.

Des de la literatura fins a la música, passant per la publicitat, l'escultura o el cinema, la presència del mar es fa palesa amb infinitud de formes i colors. En aquest As de Guia us n'oferim una pinzellada. I, encara que sigui impossible d'abastar tot el que ha estat el mar en el món de l'art i la creació, sí que ens podem fer el càrrec de la seva magnificència com a element central de l'imaginari creatiu de tants i tants autors.



AS DE GUIA

# Quan **LA MAR** esdevé **ART**

*Els pintors cronistes de la vida al mar*

Per Carme Escales

*La mar és vida, viatge, vincle entre pobles i escenari històric de batalles i germanor. En la paleta dels pintors, verds, blaus i blancs ens porten a navegar cap a la més gran llunyania. O hi ha un altre horitzó més complet que la unió de mar i cel?*

▲ Vaixell de vapor enmig d'una tempesta de neu a la bocana d'un port, de William Turner, 1844. Oli sobre llenç. Foto: Tate Britain/wikimedia commons.



**Una tempesta en alta mar, aigües negres, onades que s'engoleixen a si mateixes, o que acaricien la sorra de la platja, suaument, sota un arc de Sant Martí en què es fonen el sol i la pluja. Ho veiem en quadres de Turner, Vayreda, Martí i Alsina, Brugada, Pineda, Whitcombe, Luny, Schetky, Brett, Lorrain, Vernet, Mayer, Monet, Seurat, Bentley, Homer, Van Gogh, Dalí...**

Sembla impossible que durant molts anys el paisatge marítim no hagués estat valorat estèticament. De fet, fins a segle XVII, la pintura marítima no apareix com a gènere específic. Tal com explica Josep Maria Martínez-Hidalgo al seu llibre *La mar, los buques y el arte* (Silex, 1986), «fins aleshores, el paisatge de mar, la mateixa mar, els vaixells i les embarcacions, tot això, com a motiu artístic, era incomprès».

#### LA PINTURA MARÍTIMA COM A GÈNERE

Els pintors holandesos Pieter Bruegel, i el grup de Henry Van de Velde, amb noms com Adam Willaerts i Hendrick Avercamp, amb el francès Claude Lorrain, entre altres, són —segons apunta Martínez-Hidalgo— els primers autors de pintura marítima com a gènere. Com a marí, i durant 30 anys director del Museu Marítim de Barcelona, Martínez-Hidalgo (Sama de Langreo, 11 de desembre del 1913-Barcelona, 7 de febrer del 2005) es permet fer un repàs de la petjada artística amb motiu mariner, des de la reproducció de vaixells sobre vasos egipcis de l'any 3500 aC i murals de l'època de Tutankhamon, fins al Port Lligat de Dalí, els retrats de vaixells de l'alacantí José Pineda i els velers de Gabriel Amat, passant per nombrosos pintors de diferents països d'Europa i d'Amèrica.

#### ELS ULLS A LA MAR

És al romanticisme, segons apunta també Martínez-Hidalgo, quan la mar esdevé motiu d'especial atenció. I ja no són naviliers i marins els únics que adquireixen obres de paisatge marítim, sinó també persones alienes a la mar i a les activitats marítimes. Barques a la platja, pescadors feinejant, una sortida o una posta de sol, la mar i la natura en general, el paisatge en mans d'artistes; comencen a ser apreciats amb el romanticisme. I Joseph Mallord William Turner (1775-1851) serà un dels més destacats pintors de mar.



▲ *Posta de sol*, de Claude Monet. 1873. Oli sobre llenç. Foto: album-online.com.

▼ *Port amb l'embarcament de la reina de Saba*, de Claude Lorrain. Oli sobre llenç. 1648. Foto: National Gallery de Londres/wikimedia commons.

Barcelona té aquest estiu el privilegi de poder passejar pels paisatges marins de Turner, en l'exposició *Turner, la llum és color*, que el Museu Nacional d'Art de Catalunya dedica a aquest pintor anglès de manera exclusiva, i que es pot visitar fins a l'11 de setembre. Per exemple, hi trobem *Desembocadura del riu Humber* (cap al 1824-1825) i *Lluna nova*, o *He perdut la meva barca*,

**Fins al segle XVII, la pintura marítima no apareix com a gènere específic.**

*tu no tindràs el teu cèrcol*, les dues obres de la Tate Gallery que mostren dues cares ben diferents de la mar: amb les



▲ Marina de Ramon Martí i Alsina que podem veure a l'exposició El batec de la natura, al MNAC. Oli sobre tela. 1872-1894. Fons MMB.



▲ Desembocadura del riu Humber, de William Turner. Litografia. 1894. Foto: album-online.com.

◀ Les caixes de mariner eren utilitzades pels mariners per transportar els seus efectes personals durant els llargs viatges al mar. Moltes d'elles estan decorades a l'interior de la tapa amb pintures inspirades en escenes d'estampes, romanços o goigs de l'època. Algunes d'elles són veritables obres d'art. Fons MMB.





onades d'un univers marítim molt alterat i un cel de núvols juxtaposats, en el primer cas, i els jocs infantils en una platja en una agradable atmosfera, en l'altre.

Simultàniament, i a la sala contigua a la de la mostra de Turner, una altra exposició al MNAC, titulada *El batec de la natura* —també visitable fins a l'11 de setembre—, ens permet constatar que la mar, els vaixells i la vida marinera tenen un paper importantíssim per als pintors del segle XIX. Una vuitantena de peces de la col·lecció pròpia del MNAC, algunes de les quals es mostren públicament per primer cop, reflecteixen la sensibilitat de l'època, amb un clar predomini del moviment romàntic. És un recorregut no cronològic que convida en aquest temps nostre a la reflexió sobre el valor de la natura i el respecte que cal tenir, i a fer-se qüestions com ara «què hagués passat si, en comptes de triomfar la industrialització, hagués tingut molta més força un respecte de partida vers el medi ambient?», tal

**La mostra *El batec de la natura* constata el protagonista de la vida al mar.**

## Testimoni històric

**Espais com el Museu Marítim de Barcelona, consagrats a la vida al mar,** exposen pintures en què els vaixells de guerra són objecte artístic, com les esquadres estrangeres a Barcelona l'any 1888, en una pintura d'Emili Sivillà que mostra la gran màquina que és el vaixell i estendard de la millor tecnologia del moment. La guerra al mar i l'aspecte dels ports, com el de Barcelona, treballats amb el pinzell dels artistes són art i són crònica, testimoni històric d'una gran vàlua abans que la fotografia ho engolís tot, especialment

el retrat de vaixells, als quals el Museu Marítim de Barcelona dedicarà una exposició monogràfica a finals del 2022.

Tal com diu el marí i il·lustrador Roberto Hernández, el vaixell captiva perquè «té vida pròpia, més enllà de ser estructura d'acer, alumini, fusta i milers de metres de cables connectats a components electrònics i al motor. Els vaixells formen part de la història de la humanitat des que tenim ús de raó i vam descobrir la necessitat de moure'ns d'un costat a l'altre».

▼ Esquadres estrangeres al port de Barcelona. Any 1888. Emili Sivillà. Fons MMB.



## Emerencià Roig, la memòria del mar

### Criat arran de mar i observador apassionat,

Emerencià Roig (Sitges, 1881 - Barcelona, 1935) amb la seva pintura esdevé l'etnòleg que documenta un món que desapareix. Va dibuixar les darreres imatges fidedignes de les embarcacions de la costa catalana, en una evocació de l'imaginari marítim popular i pràctica artística. Va voler deixar testimoni d'una determinada manera de veure el paisatge, els éssers i les formes de la vida marinera. Fill del pintor paisatgista Joan Roig i Soler, els seus treballs de recerca sobre la marina catalana del segle XIX són una important font per a l'estudi del patrimoni marítim català. Realitza diverses publicacions, entre elles, *La marina del vuitcents* (1926) i el *Vocabulari de l'art de la navegació i de la pesca* (1924), aquesta última amb Joan Amades.

com suggereix que ens plantegem el comissari de l'exposició i responsable del Gabinet de Dibuixos i Gravats del MNAC, Francesc Quílez. A *El batec de la natura*, hi trobem la *Platja africana*, cap al 1867, de Marià Fortuny, o la *Marina* en oli sobre tela, de Ramon Martí i Alsina (1826-1894), en dipòsit al Museu Marítim de Barcelona, i també la *Marina* de Joaquim Vayreda, de Seta (Llenguadoc), al costat de vaixells de vela d'Eugenio Lucas Velázquez, deixeble de Goya, o el mar

«El mar esdevé per a l'artista un espai tant indefinit com infinit.»

esquitxant les roques en mans d'Antoni Fabrés, autor també del *Nocturn de mar*, on el cel i el mar es confonen.

### EL REPTE DE LA MAR

Molts d'aquests pintors —ens explica Quílez—

treballaven a l'estudi i reconvertien en pintura fotografies que feien ells mateixos. En conclusió, i tal com es deixa palès en aquesta mostra del MNAC, «el mar esdevé per a l'artista un espai tant indefinit com infinit. L'ambigua llunyania de l'horitzó i la impenitent força de les aigües poden atemorir el més expert dels navegants. Contradictòriament, el mar presenta una variabilitat constant, impossible de copsar per mitjà del llapis i el pinzell, amb els quals només es pot plasmar una aproximació atemporal. L'entorn marí és definit normalment partint del vessant més ferotge».



▲ Llaguts avarats a la platja de Blanes (Girona). E. Roig. Finals del segle XIX. Fons MMB



▲ Magnífica panoràmica, de 2,18 x 7,30 m, del port de Barcelona des de la Barceloneta, realitzada pel pintor Francesc Soler Rovirosa el 1890. Pintura al tremp. Fons MMB.

▼ Aquarel·la de A. Casals on plasma els treballs de càrrega i descàrrega al moll de Sant Bertran (Barcelona). 1912. Fons MMB.

Per altra banda, a la mostra també hi trobem l'empremta pictòrica, l'esforç de les persones per dominar aquesta força que és el mar.

En la història de la pintura marina, en definitiva, hi trobem autors que dominen més el context mariner i el coneixement dels vaixells i els oficis del mar, que tenen experiència prèvia o paral·lela a bord, i d'altres que, tot i mancats de coneixements específics, han aconseguit seduir majestuosament amb les seves escenes al mar. A tots ells els devem la inspiració sobre l'extens blau que ens comunica i ens procura aliment. ◀



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



# Roberto Hernández

## Il·lustrador i dibuixant de vaixells

«Els vaixells són tan fràgils com un ésser humà, perquè davant del mar tots som el mateix».

Nascut Las Palmas de Gran Canaria, ha viscut en diverses ciutats amb port, com Barcelona. Actualment ho fa entre València i Vigo. Marí mercant, des de ben petit va tenir una gran connexió amb els vaixells. Observant-los, guiat pel seu pare li va arribar la seva passió. Roberto Hernández és il·lustrador de vaixells, embarcacions civils, vaixells de mercaderies, pesquers i vaixells de vela, amb especial interès pels construïts entre els anys quaranta i noranta del segle passat, com ara motonaus i turbonaus. I reconeix que té un apartat al seu cor per a la propulsió a vela, els grans velers, pailebots, llaguts, etc.

**C**om és el seu procés de treball?  
Començo cercant informació del vaixell que vull pintar, la seva vida marinera i la seva història. Un cop tinc clar el context, estudio el vaixell i començo a fer esbossos. Amb la idea sobre el paper, començo el dibuix base i després el pinto. Soc molt rigorós amb les proporcions i les mides a escala.

**Ha viatjat molt per dibuixar vaixells?**  
Per la meua professió de marí mercant, he tocat molts ports, principalment europeus: al nord d'Europa, al Bàltic, al Mediterrani, al mar Negre i al golf Pèrsic.

**La gent de mar també hi és en els seus dibuixos?**  
És una peça clau en el meu treball. Totes les meves pintures amb gent de mar aporten aquest component que humanitza els vaixells. Per si sols no naveguen,

de moment. I, encara que la tecnologia arribi, els vaixells sense component humà estan incomplets.

**Què li transmet aquesta enorme màquina en la immensitat del mar?**

Els vaixells són tan fràgils com un ésser humà, perquè davant del mar tots som el mateix. Si penso de manera reflexiva i personal, des del meu interior, els vaixells tenen tantes similituds amb l'ésser humà, que a vegades no saps qui és qui. Veure'ls navegar és preciós, i veure'ls

sotsobrar, tràgic. Tota la seva bellesa radica en com els veiem i quines sensacions ens desperten.

TRAS LAS PRIMERAS LUCES, NAVIGARON A TODA VELOCIDAD TODO LO QUE PUEDIERON PARA LLEGAR A TIEMPO ANTES DE QUE COLAPSARE EL CANAL DE SUEZ. LAS NOTICIAS QUE LLEGABAN DESDE EGIPTO NO ERAN BUENAS Y HABIA QUE INTENTAR LLEGAR AL GOLFO PERSICO POR LA RUTA MAS CORTA.



CAPTAN, TENEMOS COMPARA POR LA ALISTA DE SABORLY  
NO ME EXTRAÑA NAH. LAS NOTICIAS VIENEN MAS RAPIDO QUE NOSOTROS. SOBRE TODO SI SON MALAS.



AS DE GUIA

# *El mar, IMMENSA INSPIRACIÓ*

*Mostra particular d'un imaginari comú*

Per Laura Calçada Barres

*«Estimar un mar solitari quan ens sentim abandonats de tot equival a compensar una absència dolorosa.»  
L'altre dia m'apareixien aquestes paraules, convertides en tuit, al compte Mercè Rodoreda que Mariàngela Vilallonga va obrir per regalar-nos fragments de l'autora diàriament. No feia gaire que n'havia compartit un altre amb la mateixa temàtica i vaig desplaçar-me cap avall per trobar-lo. Diu així:  
«M'agrada seure de cara al mar i quedar-me buit.»*

▲ La mar ha estat i és font d'inspiració per a artistes i creadors de tota mena.  
Foto: Lety Lorenzo/Getty.



**El mar ens interpel·la perquè la seva força és indefugible. Des de la simbologia que creaven amb petxines a la prehistòria fins a algunes de les lletres de l'últim àlbum de Bad Bunny, *Un verano sin ti*, el mar és i continuarà sent musa.**

### PINTANT PARAULES

Si l'objectiu d'aquest article és recordar referències artístiques que es nodreixen del mar, començar per Rodoreda i el Mediterrani és una opció. Agafo *Jardí vora el mar*, publicat l'any 1967, perquè el jardiner de la família m'expliqui els drames dels senyorets que estiuegen a la casa on treballa. A més de les flors, la fidel presència marina ens acompanya tota la lectura. Els personatges van al mar a banyar-se, a estimar-se o a morir. «N'hi havia un que pintava el mar. [...] L'havia pintat de totes les maneres: tranquil, boig, amb les onades altes, amb les onades baixes. Verd, de color de por. I gris, de color de núvol. Marines. Deia que feia marines i els seus amics li deien que havia de fer taques que és el que agrada als americans. [...] I em deia: és més difícil de pintar aquesta bèstia blava que cuidar-se de les flors.»

**“És més difícil de pintar aquesta bèstia blava que cuidar-se de les flors.”**

A la novel·la de Rodoreda coneixem dos convidats pintors, els personatges Feliu i Eulàlia, i segurament el fotògraf Joaquim Pla Janini també hi hauria estat benvingut. Me l'imagino situat en alguna roca (uns quants anys abans, perquè quan es va publicar l'obra el fotògraf en tenia 88) fotografiant els banyistes, els arbres i les barquetes que envoltaven la torre on aquesta família rica passava els estius. Perfectament podríem trobar penjades en una estança de la casa les oníriques fotografies que semblen pintures que l'artista aconseguia amb la tècnica del bromoli.

Avui teniu la possibilitat de veure 34 d'aquests bromolis mariners de Joaquim Pla Janini (fins a principis d'octubre i gratuïtament al Museu Marítim) perquè recordeu com eren alguns paisatges i la gent de la nostra costa fa un segle.



▲ Mostra de la col·lecció de bromolis pictoralistes de Joaquim Pla Janini, exposats a l'MMB fins a principis d'octubre. Fons MMB.

## El mar, el mar

**Novel·la d'Iris Murdoch publicada l'any 1978,** explica la història de l'egocèntric Charles Arrowby, que deixa la direcció teatral i abandona el sarau de Londres per instal·lar-se en una allunyada casa al costat de la costa anglesa amb la intenció d'escriure unes memòries. «El mar. Podria omplir un volum simplement amb

les meves imatges verbals d'ell», diu d'un mar que serà igual de protagonista que ell. «Des de la meua arribada m'he entregat al plaer de nedar despullat.» «És notable la ferma i tranquil·la potència que pot tenir el meu esportiu mar!» Murdoch, amant de nedar i que menciona l'aigua o l'utilitza com a símbol en quasi totes les seves

novel·les, es va inspirar en el poema *Cementiri marí* de Paul Valéry. El llarg poema de Valéry diu en un moment: «La mer, la mer, toujours recommencée». A la vegada, «El mar, el mar!» és el crit atribuït per Xenofont a l'expedició dels 10.000 mercenaris grecs (400 aC) quan van veure el mar Negre i es van adonar que estaven salvats.



### ESCUPTURA CLÀSSICA

En algun racó d'aquest jardí rodoredià també hi quedaria la mar de bé l'escultura *Mediterrània*, obra mestra d'Aristides Maillol. La figura d'una dona nua asseguda en posició reflexiva que l'artista de la Catalunya del Nord va exposar a París el 1905 amb molta fortuna. És una peça sense estridències, senzilla, solemne i tan real com les veïnes de Maillol a Banyuls de la Marenda. El primer nom que li va posar l'escultor va ser *El pensament* (evidents ecos de Rodin), però quan la va exposar a París la figura es deia *Dona* i finalment va quedar-se amb el nom de *Mediterrània*. La referència era la Grècia antiga, bressol de la nostra civilització i el lloc on Maillol va acabar de reblar el seu ideal estètic de formes llises i sense detalls anatòmics. L'estàtua va ser un encàrrec del comte Harry Kessler, mecenes de l'artista, i l'original es troba en una col·lecció privada a Suïssa, tot i que Maillol en va fer algunes versions, com la de marbre que es pot apreciar al Musée d'Orsay. «Soc un escultor que fa nus davant del Mediterrani.» Aquesta frase que va deixar dita exemplifica de quina manera Aristides Maillol s'inspirava en aquest mar i aquesta cultura.



i Anna Jadogzińska (versió del 2010) units a l'elevat contingut eròtic elegantment presentat de la peça, el fotògraf Mario Testino i el seu equip van aconseguir de ple l'objectiu: fer-nos desitjar, i aspirar a un estiu de passió i banys a les cristal·lines aigües de la nostra mar. La colònia era el pretext. Igual que ho era el vermut als famosos anuncis de Martini, amb el seu icònic noi amb ulleres de sol que es fregava els llavis amb el polze. Recordeu aquella versió en la qual el seductor solcava el mar amb una barca Riva? En aquest cas som a principis dels noranta a Portofino. Era també per anunciar un altre tipus de beguda alcohòlica que es va rodar un anunci en una guingueta de platja, i la van encertar tant amb la música que ja s'ha convertit en un himne: «Tinto de verano hay que beber, tinto de verano *pal* calor...». Fa anys i panys que, quan arriba l'estiu, aquesta lletra sona als nostres menjadors amb finestres obertes i gelats de tall sobre la taula. A diferència de l'esperat anunci d'Estrella Damm, que any rere any es vertebrava amb una cançó diferent, els de Don Simón han estat fidels al que els funciona. Al cap i a la fi, no es fan tornades tan enganxoses cada dia.

### ESQUITXOS PUBLICITARIS

Fem un avançament ràpid amb llanxa motora (elèctrica, sisplau) i canviem d'època i suport, tot i que sense abandonar la Mediterrània. Ampliem a la zona de la mar Tirrena. Som a les aigües que envolten l'illa de Capri, davant les roques Faraglioni, i sona *Parlami d'amore, Mariù*, cançó que ha quedat lligada per sempre més a l'anunci de la colònia Light Blue de Dolce & Gabbana. Amb els cossos de David Gandy i Bianca Balti (en la versió del 2006)



## The Affair

És una longeva sèrie de televisió americana (cinc temporades, 2014-2019) que comença amb la relació extramatrimonial entre l'Alison i en Noah. Un escriptor frustrat arriba a Montauk, un poblet costaner de Nova York, i s'instal·la amb la família a casa els sogres. Allà coneix una cambrera local afligida per la mort per ofegament del seu fill.

A la careta d'inici, sona la cançó *The Container*, de Fiona Apple, i lletra i imatges ens remeten a una dona que mor enfonsant-se a l'oceà. En aquest drama rodat als Hamptons el mar hi tindrà un paper important, vestint el profund dolor dels protagonistes i exemplificant el mateix declivi de la civilització causat pels desastres mediambientals.



### PEL·LÍCULES DE MAR I PLATJA

Una vegada capbussats al món visual, seguim amb pel·lícules que s'aventuren al mar per explicar-se. *Retorn al llac blau*, *La tempesta perfecta*, *La platja*, *Titanic*, *Buscant en Nemo*, *El piano*, *La vida de Pi*, *Vaiana*, *Nàufrag*, *Allibereu Willy...* Podríem seguir amb aquesta onada que tot just comença i que també ens dona inoblidables moments d'inspiració quan mor i reneix amb cadència a la vora del mar. La llibretera Isabel Sucunza s'hi ha fixat força, en el seguit d'escenes desllorigadores que s'han succeït aquí, a la platja. Tot comença amb *El Quixot*. Ell i Sancho Panza descobreixen bocabadats el mar a Barcelona i és a la platja d'aquesta ciutat on el cavaller mor i recupera el seny. També podem recordar l'Antoine Doinel d'*Els 400 cops* de Truffaut. El nen es planta davant el mar i es pregunta: «Ara tot és possible o no puc seguir?». A l'*Estiu de Kikujiro*, film de Takeshi Kitano, les platges també són importants. Un senyor, i una altra vegada, un nen, caminen i «sempre que arriben a una platja és que alguna cosa passarà», recorda Sucunza, que considera aquest espai un terreny de joc natural.

**“El simple fet és que l'oceà és tan gran, com és petit.”**

Urbina, premi Pulitzer, és l'autor del llibre *The Outlaw Ocean*, on exposa el crim i l'activitat extralegal en aigües internacionals. Per tal que el seu reporterisme arribi a una audiència més àmplia i més diversa demogràficament, el periodista convida artistes a conèixer la seva feina i fer-la cançó. D'aquesta manera, a la gent, «el contingut no els entra pels ulls i el cap, com ho faria una història escrita, sinó per les orelles i el cor», assegura Urbina.

La peça de música electrònica *Messengers of the Sea*, del compositor Mangal Suvarnan, comença amb la frase en anglès: «El simple fet és que l'oceà és tan gran, com

### EL MAR FET MÚSICA

Arribats fins aquí, toca recollir la xarxa coneixent música inspirada en els patiments dels nostres oceans. El periodista Ian



▲ Gravats que rememora el moment en que el Quixot i Sancho Panza arriben a la costa de Barcelona, on el mar els deixa bocabadats. Album/Gustave Dore.

és petit», i continua amb els hipnòtics i marcial cants de mariners cambodjans per assegurar-se que recullen la xarxa amb sincronia. Sons reals que Urbina va enregistrar en un lloc salvatge l'hivern del 2014. De moment, més de 400 músics i bandes han aportat les seves creacions, que podeu descobrir a la pàgina [theoutlawoceanmusic.com](http://theoutlawoceanmusic.com).

### TV MARINA

Potser recordar *Thalassa*, un dels programes més mítics de la televisió catalana, amb aquella careta d'entrada de motius marins que anaven mutant, ens pot ajudar a fer veure que tanquem aquest article sobre el mar com a font d'inspiració. Tema sense fi. ◀

**Text** ★ Laura Calçada Barres és periodista especialitzada en art i cultura. És llicenciada en Ciències Polítiques i de l'Administració per la UAB, i màster en Periodisme Social per la Craig Newmark School of Journalism de Nova York.

# La guerra secreta del Mediterrani

## RECUPERACIÓ DE SUBMARINS I VAIXELLS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL A LA COSTA DE TARRAGONA

L'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona centra la seva activitat a preservar i difondre la cultura del mar en tots els seus vessants. La seva tasca també està enfocada a contribuir a la recerca d'objectes o documents que ajudin a augmentar la riquesa patrimonial dels fons del Museu. Un bon exemple d'aquesta tasca és el projecte que ha permès fer emergir els fets que es van esdevenir a la costa de Tarragona i del delta de l'Ebre durant la Primera Guerra Mundial, una guerra secreta i desconeguda que, gràcies a la tasca de les persones que treballen de forma voluntària a l'Associació, avui és una mica més coneguda.

Per **Associació d'Amics del Museu Marítim**



És amb aquests objectius que l'Associació d'Amics del Museu Marítim ha col·laborat molt estretament amb l'Ametlla de Mar per crear un petit museu que recupera la memòria dels vaixells aliats de transport enfonsats durant la Primera Guerra Mundial al golf de Sant Jordi. El projecte ha estat possible també gràcies a la informació aportada per l'historiador Josep M. Castellví.

Castellví ha intervingut en nombroses campanyes d'excavació arqueològica submarina i és també especialista en busseig tècnic, com bé es retrata en l'entrevista central d'aquest número de *l'Argo*.

Amb tota la documentació aportada, s'han pogut fer quatre maquetes a escala de sengles vaixells enfonsats. A partir d'aquí, amb un grup de persones de l'Associació, hem aixecat plànols i hem manipulat les peces necessàries per poder arribar a la màxima precisió dels models fets per a aquest petit museu de l'Ametlla de Mar. Es tracta de quatre peces que il·lustren el que va ser una guerra secreta en ple Mediterrani.

### SUBMARINS ALEMANYS I VAIXELLS ALIATS A LA COSTA DE TARRAGONA (1914-1918)

La Primera Guerra Mundial va ser fonamentalment una guerra terrestre. Però el mar també hi va tenir protagonisme. Els submarins alemanys, coneixedors dels fluxos de trànsit marítim al Mediterrani, esperaven els vaixells aliats davant del cap de Tortosa, l'Ametlla de Mar i la ciutat de Tarragona.

Entre els esdeveniments menys coneguts de la història del nostre país cal destacar les accions bèl·liques que van portar a terme els submarins alemanys contra la navegació aliada, amb els catalans de soferts testimonis, en el decurs de la Primera Guerra Mundial. Aquella cruenta contesa va passar, en aparença, de manera tangencial pel litoral català, mentre el Regne d'Espanya mantenia un fràgil equilibri de neutralitat respecte al conflicte, sense intervenció militar.

Només tres milles nàutiques separaven la neutralitat espanyola del camp de batalla marí. Era la distància que abastaven les aigües territorials, les úniques a la Mediterrània occidental on, en teoria, es podien refugiar i circular els vaixells aliats sense ser atacats pels submarins



## S'han pogut fer quatre maquetes a escala de diversos vaixells enfonsats a les costes de Tarragona.

pont de subministrament per als aliats des de l'Atlàntic i al Nord d'Àfrica o en direcció contrària, cap al Regne Unit, provenint de França, Grècia i Itàlia. Així,

alemanys. Per aquella ruta que resseguia fregant la costa, hi van navegar tota mena de vaixells mercants carregats de productes i tropes cap a Europa, destinats a ser el

l'objectiu general d'aquest projecte ha estat recuperar la història, tant desconeguda com intensa, que envoltà les accions de la guerra submarina al litoral de Tarragona dins del període històric de la Primera Guerra Mundial, també coneguda aquí com la Gran Guerra.

Una bona part de l'estudi s'ha centrat en la identificació i localització dels 13 vaixells enfonsats a la costa de Tarragona d'aquell període, que és el que ho fa extraordinari, tant si el sinistre va produir-se per atac de submarins com si va ser degut a un accident fortuït.

A les pàgines següents us presentem quatre exemples pràctics d'aquesta recerca.



Membres de l'Associació d'Amics del Museu Marítim en diferents moments de la seva col·laboració amb el Museu de l'Ametlla de Mar, on s'exposa el treball de recerca i recuperació dels vaixells enfonsats durant la Primera Guerra Mundial al golf de Sant Jordi.

A la dreta (foto vertical), hi veiem Josep Maria Castellví, l'artífex de les diferents exploracions submarines dels esmentats vaixells.

A la dreta (foto inferior), plànol amb la situació dels naufragis.



# 1

## L'U-34: guerra submarina sense límits

El 9 gener del 1917 els alemanys van restablir la guerra submarina indiscriminada arreu dels diferents fronts navals. Diverses iniciatives de pau amb els anglesos havien fracassat i es va considerar que l'arma submarina era la millor eina per forçar la situació. Malgrat l'oposició inicial dels austríacs, van acabar accedint sense gaires alternatives més a

la decisió alemanya i van acabar disposant que els seus petits submarins sortissin de l'Adriàtic per efectuar missions ofensives al Mediterrani. Només la costa espanyola i un corredor de 20 milles que seguia la costa del nord d'Àfrica fins al cap Matapan, en aigües gregues, van ser considerats «santuaris» neutrals.



### Fitxa tècnica de l'U-34 (tipus U-31)

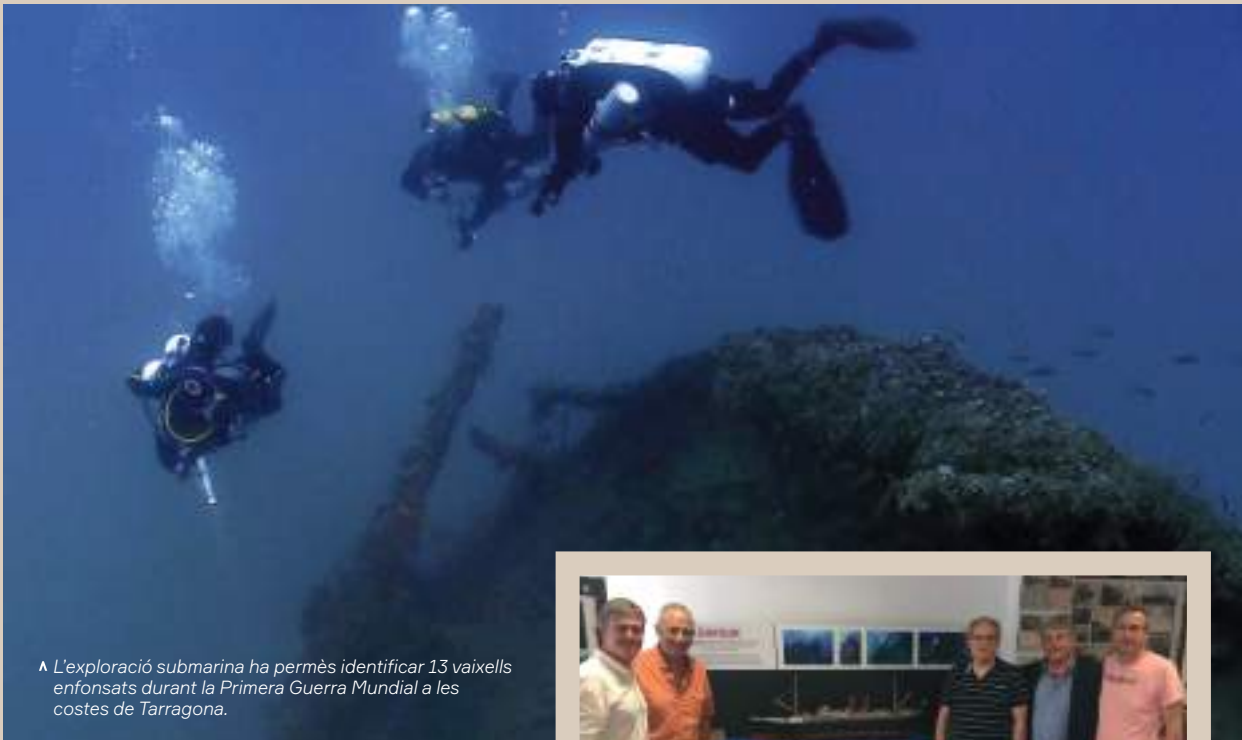
- ▶ **Drassanes:** Germaniawerft (Kiel)
- ▶ **Avarada:** 09.05.1914
- ▶ **Comissionat:** 05.10.1914
- ▶ **Comandants que va tenir:**
  - 05.10.1914-11.12.1916 Claus Rucker
  - 12.12.1916-17.01.1918 Johannes Klasing
  - 18.01.1918-13.03.1918 Wilhelm Canaris
  - 14.03.1918-09.11.1918 Johannes Klasing
- ▶ **Accions:** 17 patrulles
- ▶ **Destinació:** fins al 23.08.1915 **Segona flotilla**  
23.08.1915-21.10.1918 **Primera flotilla** al Mediterrani.
- ▶ **Fets:** 121 vaixells enfonsats. 262.886 tones resultants.
- ▶ **Situació al final de la guerra:** enfonsat el 9 de novembre del 1918 a prop de la punta de Tarifa, a l'estret de Gibraltar, amb 38 morts.

## ***El Cavour (antic Florida)***

La nit que el *Cavour* viatjava acompanyat del *Caprera* i del *Deepwater* hi havia una mar molt encrespada. Les dades meteorològiques d'aquell dia parlen de forts vents que giraven en direcció nord-oest. Tal vegada així es podria explicar l'inesperat succés que va ocórrer i que va segellar l'atzarosa vida marinera del *Cavour*.

En general, els escortes dels combois feien una tasca de vigilància entorn del grup que els obligava a evolucionar al voltant d'aquest.

Fou en una d'aquestes maniobres de vigilància a les fosques, i potser de resultes del fort vent, que el *Caprera* va fer un gir cap a la proa respecte al comboi quan aquest era molt a prop, tan a prop, que va esquivar la proa del *Cavour*, però no va poder evitar envestir-lo. El xoc va ser molt violent i, malgrat que no hi hagué víctimes personals, aviat va quedar molt clar que el *Cavour* s'enfonsaria en el caos de la foscor.



▲ L'exploració submarina ha permès identificar 13 vaixells enfonsats durant la Primera Guerra Mundial a les costes de Tarragona.

### ***Fitxa tècnica del Cavour***

▶ <b>Nom inicial:</b>	Florida, 1905
▶ <b>Construït per:</b>	Società Eserzio Bacini, Riva Trigoso de Gènova
▶ <b>Propietat de:</b>	Lloyd Italiano Societa di Navigazione, 1905. 1911. Venut a la Ligure Brasiliana Societa di Navigazione i rebatejat com a <i>Cavour</i> 1914. Absorció i canvi de nom de la naviliera per Trasatlantica Italiana, SA, di Navigazione
▶ <b>Registre brut:</b>	5.156 t
▶ <b>Registre net:</b>	3.200 t
▶ <b>Esllora:</b>	115,95 m
▶ <b>Mànega:</b>	14,62 m
▶ <b>Motor:</b>	dos motors de triple expansió
▶ <b>Hèlix:</b>	2
▶ <b>Xemeneies:</b>	2
▶ <b>Velocitat:</b>	14 nusos
▶ <b>Algunes referències de localització:</b>	posició real al fons a 54 metres 40° 54.941 N-0° 53.695 E
▶ <b>Conegut pels pescadors com a:</b>	<i>El Correu</i>



# 3

## **El combat naval de l'Amiral de Kersaint i l'U-64**

El 14 de setembre del 1917, a les sis del matí, un cop descoberta l'arribada d'un nou vaixell a l'escenari, l'U-64, partint del punt de l'enfonsament de l'*Ausonia*, va agafar rumb 345 ° en direcció a la costa per situar-se entre aquesta i el vaixell que s'acostava. Es va situar en posició d'atac. Per la seva banda, el vapor francès *Amiral de Kersaint* era un buc mixt de càrrega i passatgers de grans proporcions. Una granada va explotar al costat de la peça d'artilleria, i tres artillers van morir al peu del canó, mentre un altre projectil destrossava el pont de comandament i la roda de timó. Una tercera granada va explotar també a la zona de calderes, des d'on va sorgir una gran flamarada, fins a convertir-lo en una ruïna naval.

### **Fitxa tècnica de l'Amiral de Kersaint, 1903**

- ▶ **Construït per:** Ateliers & Chantiers du Loire.
- ▶ **Propietat de:** Chargeurs Réunis
- ▶ **Registre brut:** 5,570 t
- ▶ **Eslora:** 124,10 m
- ▶ **Mànega:** 15,20 m
- ▶ **Calderes:** 3
- ▶ **Pals:** 2
- ▶ **Motor:** de triple expansió
- ▶ **Velocitat:** 14 nusos
- ▶ **Hèlix:** 1
- ▶ **Algunes referències de localització:**  
Posició real al fons a 62 metres, 40° 45' 0 N – 01° 12' 0 E
- ▶ **Conegut pels pescadors com a:**  
*Lo Vinater*



## La fi del *Medjerda* i l'U-64

A quarts de set de la tarda del dia 11 de maig del 1917 el *Medjerda* ja era a l'altura de Tortosa, a unes 12 milles de la costa. Molts dels militars que viatjaven a bord seien ociosos fumant una cigarreta al pont i la coberta, on s'entretenien mirant l'horitzó del litoral, que deixava intuir la desembocadura de l'Ebre. El capità, Joseph Got, havia baixat del pont a les 18.00 hores per anar a sopar i l'oficial Jean Batiste Morganti l'havia substituït.

De sobte, el caporal artiller Étienne Negre va descobrir una estela a la superfície de l'aigua a una distància de 800 m. Va confondre el rastre d'un torpede amb un peix gros nedant arran d'aigua i va emparar-se en un bot salvavides per veure'l millor mentre comunicava la informació als companys del pont. Va trigar poc a adonar-se del que era realment i, malgrat els seus crits desesperats i un darrer intent del timoner de virar la nau a estribord per evitar l'impacte, ja no hi hagué temps de res més. El torpede esclatà en tres quartes parts de l'eslora del vaixell cap a popa i sota el pal. L'explosió va ser molt forta i va aixecar una gran columna d'aigua, que superà l'alçada de la xemeneia. En poc temps el vaixell es va escorar 10° per popa. Ben aviat només restes disperses, bombolles i unes grans turbulències assenyalaven per on havien desaparegut els dos trossos del vaixell de camí al llit marí. Tot plegat havien passat uns minuts des de l'explosió del torpede.



### Fitxa tècnica del *Medjerda*, 1899

► <b>Construït per:</b>	Wigham Richardson a Newcastle-on-Tyne
► <b>Propietat de:</b>	Compagnie de Navigation Mixte
► <b>Registre brut:</b>	1.862 t
► <b>Eslora:</b>	90,90 m
► <b>Mànega:</b>	10,91 m
► <b>Motor:</b>	de triple expansió amb dues calderes cilíndriques
► <b>Hèlix:</b>	1
► <b>Xemeneies:</b>	1
► <b>Pals:</b>	2
► <b>Velocitat:</b>	15 nusos
► <b>Algunes referències de localització:</b>	posició real al fons a 105 m, 40° 44.118 N-1° 11.019 E
► <b>Conegut pels pescadors com a:</b>	<i>El Correu Francès</i>



# *L'enigmàtic* **CAP DE LLEÓ**

*IDENTIFIQUEM UN  
MASCARÓ DE LES  
COL·LECCIONS DEL  
MUSEU MARÍTIM  
DE BARCELONA*

La recerca té moltes cares i molts colors. Sovint se'ns apareix com una activitat purament detectivesca, en què només cal trobar una relació invisible entre objectes i persones, i tota una història lògica i coherent queda a la vista. Les claus les tenim al davant durant anys i només cal un moment d'inspiració per unir els punts amb una línia invisible que configura un perfil delimitat.

Per **Enric Garcia**

> Vista frontal del cap de lleó. El seu estudi ha permès constatar que es tracta de la part superior d'un mascaró més gran.





▲ Les pintures de Josep Pineda i Rafael Monjo, sobretot observant el detall del mascaró, han permès identificar el misteriós cap de lleó de la col·lecció del Museu Marítim.



**A** cabem de tancar un cas que vincula un home mort fa anys i una escultura sense nom ni passat. L'home és José María Martínez-Hidalgo y Terán, director del Museu Marítim de Barcelona entre el 1958 i el 1984, i l'escultura és un mascaró de proa en forma de cap de lleó del qual ell mateix parlava en un dels seus escrits: l'any 1933 es va embarcar en el motovelero *Cala Morlanda* (abans *Clotilde*), «un buque del que más tarde salvaría, como recuerdo, su mascarón en forma de cabeza de león».

Malgrat haver publicat un article biogràfic sobre Martínez-Hidalgo a la revista *Drassana* corresponent a l'any 2018 (núm. 26), aquesta afirmació m'havia passat totalment per alt, més enllà del que representava en la vida professional de l'antic director. Recentment, la primavera del 2020, en una de les primeres nits de confinament, donant voltes al llit, em va venir aquesta frase al cap i en despertar-me em vaig preguntar: «Quin mascaró?». L'endemà ho vaig consultar a Dolors Jurado, conservadora de col·leccions, i em va assegurar que desconeixia aquesta història i que només teníem un mascaró en forma de lleó, de procedència desconeguda, i sense dades associades.

## DE QUIN MASCARÓ

ens parlava Martínez-Hidalgo en un dels seus escrits del 1933?

Lavors va començar un procés de recerca consistent a mirar amb lupa les dades que teníem a les nostres mans. Una primera pregunta era: quins mascarons van entrar al Museu mentre Martínez-Hidalgo va ser director, entre els anys 1958 i 1984? En van ser un parell, entre ells un cap de lleó del qual no es dona cap referència a la documentació conservada al Museu. Comencem a entreveure una pista. La segona pregunta era què en sabíem, del *Cala Morlanda* abans *Clotilde*.

La corbeta *Clotilde* va ser construïda a Blanes pel mestre Ramon Vieta i Passet l'any 1869, i es va matricular a Barcelona. Feia 120 peus d'eslora i 332 tones. L'any 1916, com a bergantí goleta, va ser rebatejat com a *Joaquín* i el 1921 va passar a dir-se *Monte Carmelo*. L'any 1931 va integrar-se com a pailebot de tres pals i motor auxiliar a la famosa Naviera Mallorquina i va adoptar nom de cala, com era tradició a l'empresa: *Cala Morlanda*. Resulta molt interessant conèixer el final que va tenir: el 13 de maig del 1950 va embarrancar a la costa d'Almeria durant un viatge de Barcelona a Màlaga amb carregament de potassa. Sabem que es van recuperar algunes restes com ara el motor i altres parts. Potser també el mascaró?

Però no només coneixem la història d'aquesta embarcació, sinó que també tenim dues representacions, dues pintures



## EL CAP DE LLEÓ

ha estat un misteri que s'ha pogut desentrellar gràcies a la tasca investigadora del Museu.



▲ Muntatge del cap de lleó, on es pot comprovar com devia ser el mascaró en la seva totalitat.

del *Clotilde* com a bergantí goleta. Una és obra de José Pineda Guerra i porta la data 1889 (núm. inv. 2944). L'altra és obra de R. Monjo (Rafael Monjo, fill de Joan Monjo i Pons) i porta la data 1894. Mirant amb detall les imatges, crida l'atenció un mascaró molt ben dibuixat i, per tant, identificable: un lleó. Podria ser el lleó que portava el *Clotilde* el mateix que tenim avui dia al Museu? La resposta és sí, amb un però. A la pintura es veu clarament un lleó sencer, mentre que nosaltres tenim una peça que representa el cap. El però queda explicat quan preguntem a les restauradores del Museu què opinen de la peça i ens asseguren que el mascaró que tenim és una part d'una peça més gran i clarament va ser tallada per conservar-ne només el cap, per raons desconegudes.

Rarament trobem, en documentar una peça de les nostres col·leccions, indicis tan clars. Les probabilitats que el mascaró sense nom sigui el mascaró recuperat del *Cala Morlanda* i, per tant, el mascaró del *Clotilde*, són enormes.

Només queda una pregunta sense resposta: per què no es va anotar aquesta informació a la fitxa de la peça? Quan es va fer el catàleg del Museu i el primer gran esforç per documentar les col·leccions, el 1965, el mascaró encara no hi era. Més tard, només calia anotar les dades en una fitxa de cartró que encara es conserva. Error o desídia? Tractant-se d'un objecte vinculat sentimentalment al director, costa encara més de creure que no es relacionés la peça amb un nom i un vaixell. Potser no sabrem mai quina n'és la raó. En tot cas, nosaltres estem segurs que, finalment, aquesta talla de fusta ha trobat el seu vaixell i la seva història, ara per sempre més.

Amb tot, no voldria acabar aquest escrit sense esmentar Dolores Jurado Jiménez, sense la qual aquesta investigació hauria estat impossible. ◀

## José María Martínez-Hidalgo

Marí de professió, Martínez-Hidalgo va estudiar a l'Escola Oficial de Nàutica de Barcelona entre els anys 1930 i 1934. La vida i la guerra el van portar a ser oficial de la reserva naval a partir del 1936, però els fets que ens interessen tenen una data concreta: 1933. Com a estudiant de nàutica, Martínez-Hidalgo va fer les pràctiques com a agregat als vapors *Cabo Espartel* i SAC-6, i a la motonau *Cabo Quilates*, fins a obtenir el títol de pilot l'any 1934. Més tard, va obtenir el títol de «capità de vela y vapor» ja que havia fet també els corresponents dies de navegació en un veler.



Per saber més de la figura de José María Martínez-Hidalgo, podeu repassar l'Argo número 8, en què li dedicàvem la peça del Llops de Mar.



## Pintors de la mar

### JOSEP PINEDA

Va néixer a Alacant l'any 1837 i és considerat un dels pintors de vaixells més important del segle XIX.

Paral·lelament a la seva activitat com a pintor, Pineda va navegar molt i va esdevenir un mariner experimentat, que coneixia a fons la complexitat tècnica i l'aplicació dels aparells nàutics dels grans velers. Fins a l'any 1874, Pineda va pintar a Alacant. A partir d'aquesta data es va traslladar a Barcelona, on va fer retrats dels velers més importants de la flota catalana per encàrrec, principalment, dels armadors i capitans. Pineda pintava gairebé sempre a l'aquarel·la i les seves marines es distingeixen per la precisió del dibuix, la qualitat cromàtica i la meticulositat amb la qual reproduïa les ones i els blaus marins. Un tret característic de les seves pintures era el dibuix de tres gavines volant arran d'aigua. L'any 1877 Pineda va presentar diverses obres a l'exposició artística que va tenir lloc a l'edifici de Sant Sebastià de Barcelona. L'artista va arribar a tenir un renom nacional i també internacional.



### RAFAEL MONJO

Pintor a cavall entre els segles XIX i XX. Fill de Joan Monjo i Pons, i successor seu en la direcció de l'Escola Nàutica fundada per aquest a Vilassar de Mar, càrrec que va exercir fins a la clausura de l'Escola. Rafael Monjo va compaginar aquesta activitat amb la de pintor, fent pintures de temàtica marinera, sobretot retratant vaixells.

**Text** ★ Enric Garcia Domingo és director general del Museu Marítim de Barcelona. Dolors Jurado Jiménez és conservadora de les col·leccions del Museu Marítim de Barcelona. **Fotografies** ★ MMB.



ENTREVISTA

# Josep Maria Castellví

ULLS I MEMÒRIA  
SOTA LA MAR

Per Jordi Garriga

> Josep Maria Castellví explica que tot i que la profunditat és com un imant que t'atrapa, a ell el que realment li fa pujar l'adrenalina són els vaixells enfonsats i les vides i històries que s'hi amaguen. Foto: Quim Roser.



▲ Al seu despatx de Lleida, Josep Maria Castellví guarda i estudia la molta documentació que utilitza per preparar les immersions i documentals. Foto: Quim Roser.

## “Sempre cal tenir present que sota l'aigua el temps se t'acaba, i molt de pressa.”

**L**a primera pregunta que em ve al cap quan em poso en contacte amb Josep Maria Castellví, és com és que un home de secà, fill de Lleida, la ciutat on viu, hagi dedicat la seva vida a explorar la història del nostre fons marí. I la resposta és ben senzilla: «Home, la gent de Barcelona tampoc no va a esquiar al Tibidabo, oi? Aquí ho tinc tot i tambéestic a una hora de tot... ». Ràpidament, m'adono que la pregunta és massa banal, tot i que ell mateix em reconeix que no és pas la primera vegada que li fan.

Però és així: Josep Maria Castellví, lleidatà de soca-rel, és un submarinista especialitzat en els rodatges a gran profunditat i, amb impressionants experiències a les espatlles, gaudeix d'un reconegut i merescut prestigi. Gràcies a les seves habilitats tant com a submarinista com a càmera, investigador i relator d'històries, Castellví va ser col·laborador habitual del ja mític programa de Televisió Espanyola *Al filo de lo imposible*, a través del qual ens va apropar les profunditats de la mar i de molts avencs pirinencs, en un programa en què, precisament, el que podria semblar impossible, ens arribava a l'abast de la mà.

Però no només ha fet de càmera per a produccions d'altri, sinó que també és autor i coautor de fantàstics documentals d'investigació en què història i submarinisme es fusionen per fer-nos descobrir realitats que, tot i ser molt properes,

han restat silenciades pel temps i la profunditat del nostre Mediterrani. Aquest és el cas de *Lo Vinater*, documental emès al «Sense ficció» de TV3 i en què el nostre protagonista relatava la història dels vaixells enfonsats a les costes del delta de l'Ebre i la costa de Tarragona durant la Primera Guerra Mundial. Història, aquesta, de la qual també ens fem ressò en aquest número de *Argo*.

Home de mirada blava i profunda, de paraula fàcil i de tracte proper i encisador, Josep Maria Castellví és historiador de formació i submarinista de vocació, i va treballar sempre al sector de la banca on, explica, «sempre em van posar les coses fàcils a l'hora d'organitzar les meves aventures i expedicions».

Sigui com sigui, gràcies a la passió pel submarinisme i la història, així com a una visió de l'entorn cinematogràfica i narrativa, aquest home de mar i de secà ha consolidat una impressionant trajectòria, plena d'històries i descobertes, que val la pena repassar.

### Com li va venir l'amor per la mar i el submarinisme?

Jo soc fill de l'era Cousteau. Quan era petit, els diumenges a la tarda me'ls passava enganxat a la televisió veient les seves aventures. A partir d'aquí, quan vaig anar a fer el servei militar, amb 18 o 19 anys, vaig entrar als grups d'operacions especials, al País Basc. Allà vaig tenir l'oportunitat d'aprendre a bussejar. Des d'aleshores, no he parat de fer submarinisme. Són ja més de 40 anys!



▲ Diferents instantànies, que mostren una vida dedicada al submarinisme. Dreta sup.: amb Eduard Admetlla. Dreta inf.: explorant l'Amiral de Kersaint, per al documental *Lo Vinater*. Esquerra: sortint, càmera en mà, de la Fuentona de Muriel. Fotos. Col·lecció Josep Maria Castellví.

**Què té per a vostè el fons marí que l'hagi atrapat d'aquesta manera?**

Per a mi, explorar i descobrir noves coses és una passió. A més, el fons del mar és un dels pocs espais verges que pots explorar a la manera clàssica de fer recerca.

**“El fons del mar és un dels pocs espais verges que pots explorar a la manera clàssica.”**

També hi ha una certa dosi d'aventura, tot i que jo m'ho preparo tot molt. No em cabusso pensant «a veure què trobarem...». No. Per a mi, la preparació forma part de qualsevol procés. És la part prèvia i també és molt important. Però, realment, el que m'atrapa del mar és que

és un escenari on encara pots descobrir coses. I no parlo de tresors, sinó d'història, de geologia i de biologia. I, en segons quins indrets d'aigua dolça, això també passa.

**Vostè és historiador, ha treballat al sector bancari i és especialista en imatge subaquàtica. Es veu com un home polifacètic?**

Sí, polifacètic, però centrat en l'aigua. En tot cas tot el que he fet ho he fet amb uns objectius concrets. Vull dir que si baixo a 100 metres de profunditat és perquè hi ha alguna cosa. Jo, ni he fet ni he buscat rècords. El meu objectiu concret sempre ha estat documentar alguna cosa.

**Com l'hauria de definir, doncs: càmera i arqueòleg subaquàtic, seria prou precís?**

No ben bé. Jo no soc arqueòleg. Jo he fet història contemporània. Podria dir que soc historiador

i documentalista submarí. Jo faig projectes de recerca. Bàsicament, de vaixells que estan a punt de desaparèixer.

**Parlem de submarinisme. Vostè no és només submarinista, sinó que ha fet immersions de gran profunditat, la qual cosa implica certs riscos, molta precisió en la combinació de gasos diferents a les ampolles. Què té d'especial la profunditat que fa assumir aquests riscos?**

Jo soc un bussejador tècnic. És necessari si es volen enregistrar vaixells naufragats o coves i avencs. Si no fos per a aquests objectius, no ho hauria fet. Però sí que és veritat que la gran profunditat t'atrau. És com una droga. El blau de la profunditat és com un imant que t'atrapa. Però insisteixo que a mi el que realment em fa pujar l'adrenalina són els vaixells enfonsats i totes les vides i històries que s'hi amaguen.

**Entre altres coses, vostè va ser càmera del mític programa *Al filo de lo imposible*. Imagino que deu ser un luxe poder formar part de l'equip d'un programa així.**

Jo ho trobava normal, la veritat. El que era un luxe era treballar amb l'equip que teníem. És una gran sort poder treballar amb gent tan preparada. El concepte d'exploració a *Al filo* era molt potent. Buscàvem sempre el component èpic dels projectes que la gent ens presentava. Però, més enllà de l'experiència a *Al filo de lo imposible*, on ja dic que l'equip de persones era el més important, he de dir que tots els projectes i descobertes que he tirat endavant no haurien estat possibles sense un grupat de gent incondicional que m'ha acompanyat sempre, en diferents etapes i escenaris: pescadors, mariners,

## El decàleg

### 1. Un mar?

L'Antàrtida i tot el que l'envolta.

### 2. Una platja?

Jo no soc de platja. No suporto la platja com a espai de lleure...

### 3. Un animal marí?

La foca lleopard. Em té captivat.

### 4. Un esport marítim?

El submarinisme, és clar.

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

Algun sobre l'*Endurance* i Shackleton.

### 6. I un disc?

Algun d'arrel mediterrània de la Maria del Mar Bonet.

### 7. El seu primer record del mar?

La platja Llarga de Tarragona amb els pares. Hi recordo les barques de pesca. Hi anàvem amb autocar des de Lleida.

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

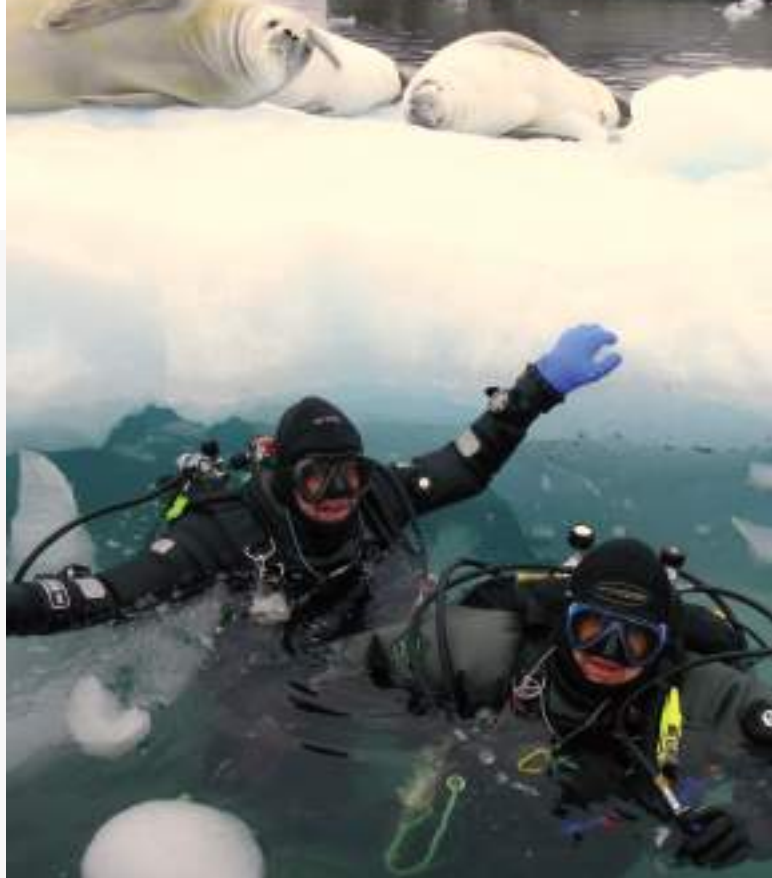
Depèn de quina cota. A baix es torna gris i desperta una gran atracció.

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

Austràlia o Nova Zelanda.

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

...no existiríem nosaltres.



▲ Josep Maria Castellví amb Carmen Portilla, en aigües de l'Antàrtida, amb un grup de foques comunes, durant un rodatge d'*Al filo de lo imposible*. Foto: Sebastián Álbaro.

capbussadors, polítics i responsables d'arxius. Sense aquesta xarxa de col·laboradors i participants, poca cosa hauria pogut fer jo tot sol.

**Deixi'm encara parlar d'*Al filo de lo imposible*. Suposo que aquest programa el devia dur a les profunditats de molts mars del món. En conserva cap record especial?**

Molts, però si n'he de pensar un de molt potent et diria que l'Antàrtida. L'expedició a l'Antàrtida va ser un somni fet realitat. Travessar el pas de Drake a vela, filmar els icebergs per sota, que són com grans laberints de gel, i bussejar al costat de les foques lleopard, que són carnívores... Va ser màgic.

Un altre moment que recordo de manera molt emotiva va ser bussejar pel creuer de guerra *HMS Hampshire*, enfonsat a 70 metres de profunditat a l'arxipèlag escocès de les Òrcades i on va morir Lord Kitchener. A la superfície el temps era infernal: boira, vent, onades. A sota, el mar era tranquil i hi

havia una visibilitat extraordinària.

Aquestes immersions on hi ha hagut tants morts, em resulten impressionants. Jo soc sensible. És molt emocionant. Una de les

**“L'expedició a l'Antàrtida va ser un somni fet realitat. Va ser màgic.”**

coses que més em va impressionar del *Hampshire* van ser unes ulleres que vaig trobar. Pensar que les havia portat un mariner, una persona de qui ja no es va saber res més... he de dir que no les vaig tocar del lloc on

eren. No ho he fet mai, per respecte a la història i per no saltar-me la llei.

I no tot han estat els mars. També les persones. Recordo de manera molt entranyable el programa que vam dedicar a Eduard Admetlla, el gran pioner del submarinisme a casa nostra. Un home extraordinari i un gran amic. Ara ja no és entre nosaltres i recordo el reportatge que li vam fer quan ja tenia 87 anys i vam submergir-nos plegats per fer les coves de Mallorca.

**Li he sentit explicar que un dels rodatges més destacats per a aquest programa va ser el de la Fuentona, a Sòria. Diria que en aquella ocasió va fer de càmera subaquàtic, d'espeleòleg, gairebé d'alpinista... Com va anar tot plegat?**

Sí, l'espeleologia subaquàtica té això, que fas de tot. I val a dir que a l'espeleologia subaquàtica també vaig arribar-hi per objectius i em vaig haver d'entrenar fort. *Al filo* era necessari fer coves. Són exigències del guió. En aquestes ocasions, tens un sostre virtual, com quan vas per sota del gel a gran profunditat. I té una particularitat important, i és que no pots dir: «Ara marxo». Exigeix molta disciplina. A més, les coves tenen un punt d'atracció de continuar avançant. Són arriscades.

**Al llarg de la seva trajectòria com a càmera subaquàtic, s'ha trobat en alguna situació excepcional pel risc que ha comportat?**

Doncs sí, és clar, i va ser precisament a la Fuentona, on baixes a un gran pou inicial a 54 metres de profunditat. Després recorres un pas de sostre pla, de poca alçada, fins a

## De la *Santa Maria* a la draga del Port de Barcelona



Josep Maria Castellví explica que bona part de la seva tasca consisteix a documentar vaixells enfonsats abans que desapareguin per sempre. Entre les moltes peces rescabades per a la memòria col·lectiva n'hi ha dues de ben curioses. Una va ser la rèplica de la nau *Santa Maria*, que es va exhibir al Port de Barcelona i de la qual es va perdre el rastre un cop va ser enfonsada, després d'haver estat cremada un parell de cops en sengles atemptats de Terra Lliure.

«La van traslladar amb molta discreció fins a la costa del Maresme i allà va ser enfonsada. Les restes van quedar a la deriva i van anar a parar a 57 metres de profunditat davant la costa del Maresme. L'any 95 em van trucar de TV3 perquè havien trobat una nau. Vaig anar-hi i, efectivament, era la *Santa Maria*. La vaig gravar en Hi-8 i possiblement són les últimes imatges documentades. Al cap de pocs anys, ja només en quedaven petits trossos de fusta.»

Una altra troballa interessant va ser una draga del Port de Barcelona, desapareguda i enfonsada a 72 metres de profunditat. «La vam poder trobar, enregistrar i documentar gràcies a una feina en equip on van intervenir diverses persones, entre elles Enric Garcia, avui director del Museu Marítim de Barcelona, i l'historiador Javier Aznar. Vam poder documentar una peça d'arqueologia industrial de més de 100 anys d'antiguitat que forma part de la història de la Barcelona industrial de finals del segle XIX i principis del XX.»

### “Vaig descobrir la gran concentració de vaixells de la Primera Guerra Mundial.”

una zona més gran. El cas és que jo era l'últim i em va venir el pensament que què passaria si em fallés el regulador, d'on respirem. Ningú no se n'adonaria, no els podria avisar i no hi hauria forma de tirar

enrere. I va passar. El regulador va començar a fallar, tot expulsant l'aire en flux constant a alta pressió! Aleshores vaig procurar mantenir la calma, administrant el poc gas que podia desviar cap a la boca amb la punta de la llengua, fins a arribar a la zona més ampla per avisar els companys i poder remuntar, a poc a poc, per una altra galeria ascendent que duia a la sortida, compartint els seus reguladors i, sobretot, procurant no aixecar fang ni res per no tenir més problemes dels que ja teníem.

### Això requereix molta sang freda...

Doncs sí, així és. Jo això ho he après. És una cosa que també aprens amb l'experiència. Fa molts anys, quan en tenia 20, en una cova a l'Esplugu de Francolí amb un company de sobte vam començar a aixecar molt fang i vam perdre el fil guia. Hauria pogut ser una situació de pànic. Em vaig haver de concentrar molt per no perdre la calma. Sempre cal tenir present que sota l'aigua el temps se t'acaba, i molt de pressa.

**Rodar un documental a peu pla ja és complex en si mateix: operadors de càmera, il·luminadors, realitzador, pensar un guió... Al fons del mar, a més, s'hi sumen les particularitats i els riscos del submarinisme. Com es fa?**

Doncs s'han de combinar les dues coses. Tot depèn de si tens molta planificació o no. Pots arribar a muntar

▲ Totes les immersions són preparades a consciència. Abans de baixar al fons del mar, Josep Maria Castellví parteix d'una exhaustiva documentació. Foto: Quim Roser.

un mini set-estudi al fons del mar, amb il·luminació i storyboard inclosos. Altres vegades, és exploració pura i dura. A 80 metres de profunditat no pots tenir les càmeres preparades. Aleshores baixes tu amb tota la il·luminació i vas fent segons el que vas trobant. De totes maneres, tot ha canviat molt. Ara és més fàcil. Jo encara vaig tocar el cinema, amb bobines de dos o tres minuts. A poc a poc, el vídeo va anar-lo substituint, però es va perdre qualitat. Ara, amb l'alta definició digital i la postproducció s'està tornant a recuperar qualitat.

**Un dels seus projectes personals més importants, i del qual parlem en aquesta *Argo*, és la recerca al voltant dels vaixells enfonsats a la costa tarragonina durant les dues guerres mundials i la Guerra Civil espanyola. Com va començar aquesta aventura?**

Tot va començar per curiositat. Hi havia rumors i llegendes, i ho vaig començar a investigar com a historiador. Em vaig anar engrescant i cap a l'any 2001 o 2002 vaig començar a fer les primeres exploracions profundes i vaig descobrir la gran concentració de vaixells de la Primera Guerra Mundial que hi ha entre el cap de Tortosa i el cap de Salou. També vaig trobar documentació alemanya. El fet que les aigües espanyoles fossin neutrals, feia que hi hagués força trànsit marítim a prop de la costa, però de vegades alguns capitans feien la diagonal per aigües internacionals a la zona del golf de Sant Jordi per fer via, i aquí és on els submarins alemanys els torpedinaven.

**El documental emès al programa de TV3 «Sense Ficcio» *Lo Vinater* ha estat la culminació del projecte?**

No, la culminació no. Va ser la conversió televisiva d'una investigació profunda. Però encara no ha culminat. Encara em falten un parell de vaixells per explorar.

## Històries personals que emergeixen del fons del mar

Per a Josep Maria Castellví, si una cosa fa especial la recerca i la documentació de naufragis oblidats és la possibilitat de fer reviure una part de la història que havia quedat emmudida sota el mar. «Quan un vaixell s'enfonsa és com una caixa del temps tancada. I resta, allà, tal com tot va quedar.» I obrir aquestes caixes del temps i lligar-les amb les persones d'avui, és una de les coses que més li agrada.

«Investigar i descobrir les històries dels protagonistes i contactar amb les famílies, així com relacionar-me amb els descendents dels pescadors que van ajudar els naufragis, és apassionant. Per a mi, com a historiador i com a persona, contactar amb la gent que d'una manera o una altra està relacionada amb els esdeveniments és una de les coses que més m'atreu. És molt especial. És molt emotiu i et permet establir relacions molt humanes, que, a més, et poden dur des de França fins a Anglaterra o, fins i tot, a Austràlia o Nova Zelanda.»



▲ Josep Maria Castellví a Le Havre, durant el rodatge de Lo Vinater, en el veler del net d'un dels oficials que va morir a Sant Carles de la Ràpita. Foto: Col·lecció Josep Maria Castellví.

### Com pot ser que una història tan impactant com aquesta sigui tan desconeguda a casa nostra?

Té una explicació. En primer lloc, Espanya era un país neutral, relativament aïllat, de manera que en el seu moment no va tenir cap impacte més enllà de les poblacions costaneres on de tant en tant arribaven naufragis dels vaixells enfonsats. Tot plegat es va anar convertint en llegendes. Era una cosa gairebé irreal. Al cap de poc, a Espanya esclata la Guerra Civil, i la memòria mor. Després, amb la postguerra, era millor no parlar de res. I encara un tercer factor, i és l'hermetisme propi del règim, encara més fort quan esclata la Segona Guerra Mundial. Així, tot i que molts d'aquests vaixells van ser enfonsats ben a prop d'aigües espanyoles, la memòria d'aquests fets es va anar perdent.

### Ara mateix, quins projectes té entre mans?

Ara estic treballant en un documental que és la història creuada d'un parell d'avions. Un va caure al mar, l'altre a terra. Un és de la Guerra Civil

**“Encara em falten un parell de vaixells per explorar al golf de Sant Jordi.”**

espanyola; l'altre de la Segona Guerra Mundial. Però es tracta de dues històries que es van confondre i barrejar, i jo, ara, ho estic desentrellaçant.

És una història molt curiosa i interessant en la qual fins i tot apareix el fotògraf Robert Capa.

### Així, passa del mar a la terra o l'aire?

Bé, en certa manera. La investigació històrica així ho demana. Però és que a la Segona Guerra Mundial també va haver-hi naufragis a la costa catalana, però aquesta vegada propiciats, sobretot, per l'aviació aliada, bàsicament anglesa. Tant hi ha avions que cauen, com avions que enfonsen vaixells. Cap al final de la Guerra, l'aviació anglesa va bombardejar molt el Mediterrani amb l'objectiu de tallar subministraments a Alemanya i Itàlia. L'aviació anglesa tenia molts pilots australians i neozelandesos, i vaig tenir l'oportunitat de contactar amb les famílies.

### Per acabar, si no ho tinc mal entès, vostè ja s'està preparant el relleu, oi?

No [riu], jo no m'estic preparant el relleu. Els meus fills faran el que voldran. Però sí que és veritat que els agrada molt el busseig i que bussegem junts. Està molt bé!

**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)



MAR ENLLÀ

*UNA ILLA DE RECERCA SOBRE LA HISTÒRIA  
MARÍTIMA DINS D'UNA ILLA MÍTICA*

# L'INSTITUTE FOR MEDITERRANEAN STUDIES, *i el projecte* **SeaLiT**





◀ Seu de l'Institute for Mediterranean Studies, a Réthimno, a l'illa de Creta, Grècia.  
Foto: Enric Garcia.

A més dels museus i centres dedicats a la preservació del patrimoni marítim, material o immaterial, les institucions dedicades a la recerca i a la creació de coneixement en el nostre àmbit han de ser conegudes. A l'altra banda de la Mediterrània, molt a prop i alhora molt lluny, hi ha una institució que s'ha fet un nom en el camp de la cultura marítima, una institució en què Catalunya té un espai reservat en qualitat d'amics i socis. Es tracta de l'Institute for Mediterranean Studies, a l'illa grega de Creta.

Per **Redacció Argo**



L'Institute for Mediterranean Studies (IMS) té la seu a Réthimno, un antic port venecià al nord de l'illa de Creta, i va ser fundat el 1985. És un dels vuit instituts de la Foundation for Research and Technology-Hellas (FORTH), un equivalent al CSIC espanyol. El seu objectiu és promoure la recerca en el camp de les humanitats i les ciències socials preferentment, però també té línies de treball en altres camps. És l'única institució a Grècia que ha rebut quatre ERC Grants (2016, 2017, 2018, 2019), fet que li ha permès desenvolupar importants projectes de recerca en l'àmbit internacional, i li ha conferit prestigi i reconeixement. La directora de l'IMS és la doctora Gelina Harlaftis, i podeu trobar més informació de l'Institut a la seva pàgina web (<https://www.ims.forth.gr/en/index>).

#### **DE LA MEDITERRÀNIA AL MAR NEGRE**

L'IMS posa el focus en la història i la cultura de Grècia i altres països de la Mediterrània i del mar Negre en diferents períodes, des de la prehistòria fins al present. També treballa en el desenvolupament de tecnologies geoinformàtiques. La història marítima hi té un paper molt destacat, i, entre altres coses, també hi ha un departament dedicat als estudis otomans, que pot resultar de molt d'interès per a futures col·laboracions.

Un dels projectes més destacats és SeaLiT: Seafaring Lives in Transition. Mediterranean Maritime Labour and Shipping during Globalization, 1850s-1920s (2017-2021) (Vides marineres en transició. Treball marítim i pesca al Mediterrani durant la globalització), un projecte de recerca internacional finançat per l'ERC Starting Grant 2016. Ha estat dirigit pel doctor Apostolos Delis, investigador principal i coordinador del projecte.

El SeaLiT explora la transició de la navegació de la vela a la de vapor i els efectes que va tenir sobre les



▲ Programa Ship Voyages, que reproduïx els trajectes dels vaixells a partir dels diaris de navegació.

poblacions marineres al Mediterrani i al mar Negre entre els anys 1850 i els anys vint del segle passat. En el nucli del projecte hi ha els efectes de la innovació tecnològica sobre la gent del mar i les comunitats marítimes, les vides de les quals es van veure alterades dràsticament per l'arribada del vapor. El projecte aborda els canvis a través dels actors, la gent de mar, els armadors i les famílies, i se centra en l'ajust de la vida marinera a una realitat socioeconòmica nova. Investiga el mercat laboral marítim; l'evolució de les relacions entre armadors, capità, tripulants, i les seves societats locals; la vida a bord i a terra, així com el desenvolupament de noves estratègies comercials, rutes comercials i patrons de navegació.

### PARTICIPACIÓ CATALANA

El SeaLiT ofereix una perspectiva comparada en diversos ports grans i petits de set regions marítimes:

**EL SeaLiT**  
ofereix una perspectiva comparada en diversos ports de set regions marítimes, entre elles Barcelona i les costes espanyoles.

abasta des de Barcelona i les costes espanyoles del llevant fins a Marsella i els ports provençals, Gènova i les comunitats litorals de la Ligúria. A continuació, es dirigeix cap a l'est fins a Trieste i les costes de Dalmàcia i més al sud les illes Jòniques i de l'Egeu i la costa continental fins a Odessa, el port marítim informal de la capital del mar Negre. En el projecte, juntament amb l'IMS/FORTH, hi participen com a socis la Universitat de Barcelona, la Universitat de Gènova, la Universitat d'Aix-Marsella, la Universitat de Zadar i el Centre d'Informàtica Cultural/ICS/FORTH, a Iràklio, Creta.

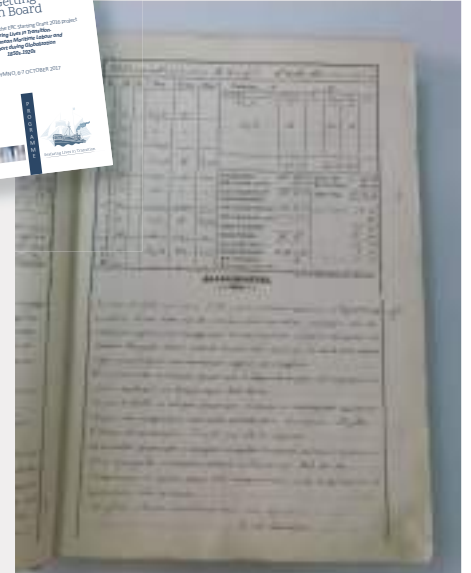
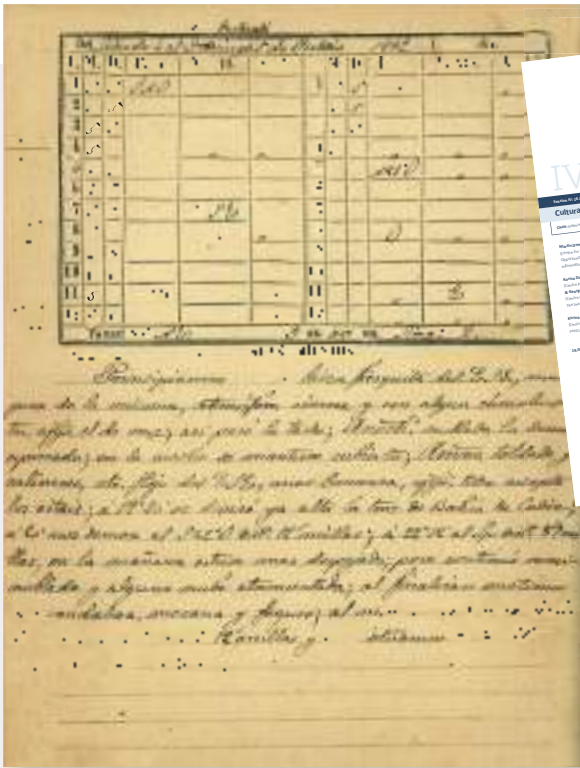
La participació catalana ha estat responsabilitat de l'equip SeaLiT-Barcelona, format per l'ara doctor Eduard Page, el doctor Enric García Domingo, el doctor Brendan von Briesen i el doctor Jordi Ibarz com a investigador principal. També hi han participat Daniel Muntané i Claudia Mateo. Tots ells són membres del Grup de Recerca Treball, Institucions i Gènere, de la Universitat de Barcelona. El projecte ha permès que un equip

## HISTÒRIA MARÍTIMA CATALANA

Per a molta gent, la història marítima catalana és un passat de comerç colonial i de vaixells de vela, d'havaneres i de petits pobles de la costa farcits d'indians. Però el nostre passat marítim va més enllà, i la relació amb la mar ha tingut diferents moments i actituds fins a arribar al present. La incorporació de la màquina de vapor a la marina va tenir a Catalunya el seu primer episodi important quan el 1834 *El Balear* va obrir una línia regular Barcelona-Mallorca. A partir d'aquell moment la Barcelona industrial va entrar en joc i va fer una transició

cap a la nova marina mecanitzada. Per contra, a molts pobles de la costa on la marina velera havia estat la principal indústria (Arenys, el Masnou, Vilassar, Lloret i molts més) no es va produir aquesta transició i van abandonar la mar com a principal activitat. Això és sabut, però no en coneixem tots els detalls. Tenim molt camp per recórrer i plantejar-nos les preguntes correctes i avançar en la recerca. El projecte SeaLiT és un primer pas per proposar una mirada nova i renovada sobre la nostra vida marítima.





▲ Barcelona-port ha tingut un rol fonamental en el projecte.  
Fotos: Fons MMB i IMS.

d'historiadors catalans consolidin un grup de recerca sobre la nostra història marítima en època contemporània.

L'objectiu principal del SeaLiT-Barcelona ha estat estudiar la comunitat marítima de Barcelona en la transició de la vela al vapor. La mecanització va tenir un fort efecte al litoral català, amb concentració d'activitats al port de Barcelona i la seva comunitat marítima, i la desaparició de la resta de petites societats marítimes. El sector marítim és un dels camps on la industrialització va tenir un impacte més fort en l'economia, les comunicacions i també les identitats i cultures socials i laborals. Els seus efectes a la comunitat marítima barcelonina (concentrada bàsicament al barri de la Barceloneta) van ser enormes, a tots els àmbits.

Del projecte han nascut tres tesis doctorals, una de les quals, la d'Eduard Page Campos, s'acaba de defensar, amb un resultat d'excel·lent. La tesi és una mirada diferent sobre la Barcelona marítima a partir de l'estudi de la Barceloneta, en un text que porta per títol *La Barceloneta en transició. Una comunitat marítima urbana en el pas de la vela al vapor (1840-1900)*. Uns altres resultats han estat la preparació de diferents tallers: a Barcelona (2018), Gènova (2019) i Réthimno (2017 i 2022), així com articles, un llibre col·lectiu en preparació, aplicacions informàtiques i fins i tot un joc de taula sobre el negoci marítim, on Barcelona i la costa catalana tenen també un rol important. Una de les aplicacions més interessants és Ship Voyages, fruit del buidatge d'una mostra de diaris de navegació, entre ells cinc de conservats al

Museu Marítim de Barcelona i corresponents a vaixells vinculats a la marina catalana (corbeta *Camila Primera de Tossa*, corbeta *Habana*, vapor *Tordera*, vapor *León XIII* i vapor *Infanta Isabel*) o l'aplicació Ship Operation Services, que comença a recollir dades sobre consignataris i serveis a la marina mercant en diferents ports arreu del món. El conjunt dels resultats del projecte poden ser consultats a la pàgina web <http://www.sealitproject.eu/>. ◀

## UN FUTUR DE COL·LABORACIÓ

L'Institut for Maritime Studies està preparant la VI Mediterranean Maritime History Network Conference, prevista per al 2024, un cop superats els entrebancs de la pandèmia. Aquesta associació és coordinada de manera

conjunta pel Museu Marítim de Barcelona i per la Universitat de Barcelona. En aquest congrés els actuals coordinadors passaran el testimoni a l'IMS, que li donarà estabilitat i continuïtat, per la qual cosa està preparant una pàgina web renovada.

Text ★ Redacció Argo.

1928-2020

# Maria Teresa Pellicer

## CONSERVAR I REMEMORAR

Dotada d'una memòria excepcional, Maria Teresa Pellicer es va convertir en tota una cronista de la història de l'Escala sense voler-ho. De família pescadora, l'olor de mar sempre la va acompanyar, des de la platja on veia avarar les barques fins a la fàbrica on feia conserves de peix.

Per **Víctor Farradellas**

**H**avent dinat i amb el mocador ben lligat al cap, l'àvia Maria s'asseia a la vora del foc a descansar una estona. Aviat, un estol de menuts s'arraulia al seu voltant, expectants, mentre l'anciana feia memòria. Poc després, començava la màgia: entre el crepitat de les flames, escoltaven embadalits les tonades que l'àvia els cantava. La lletra parlava de temes universals: l'amor, els costums i les tradicions i la vida quotidiana. Som a l'Escala, a l'inici dels anys trenta del segle passat. L'àvia Maria era coneguda com *la Gallinaire*, perquè venia aviram a la plaça del poble, i sabem quines cançons cantava perquè la mestra i folklorista Palmira Jaquetti la va entrevistar l'any 1929, en una de les missions de recerca per a l'*Obra del Cançoner Popular de Catalunya*.

Un dels menuts que escoltava aquelles cançons era la seva neta, Maria Teresa Pellicer, que ha mantingut ben viu el record d'aquelles melodies gairebé un segle més tard.

El testimoni de Maria Teresa Pellicer és la memòria d'un temps que en només tres generacions ha protagonitzat canvis radicals. Encara no havia fet els 10 anys quan va patir la Guerra Civil, un conflicte que va ser especialment cruel amb la seva família, d'arrel republicana. Els seus germans es van exiliar i un d'ells va morir en un tren que transportava presos al camp de concentració nazi de Dachau. Els que es van quedar a la vila recordarien per sempre el bombardeig que l'aviació feixista va perpetrar el gener del 1939 i que va deixar una vintena de víctimes mortals. La repressió de la postguerra també va ser crua: els pares van haver de fer treballs forçats per reconstruir l'església, cremada al principi del

conflicte. Per portar menjar a casa, la mare cosia xarxes i el pare sortia a pescar cada nit. A casa feien conserves amb el peix, i quan podien les intercanviaven per sabó, sucre, cafè o tabac.

De jove, Maria Teresa Pellicer havia observat infinitat de vegades, com si fos un ritual, l'escena de les barques sortint i arribant a la platja. Com que el primer port de l'Escala no es va construir fins al 1958, els pescadors havien d'avarar i treure les embarcacions manualment, ja fos emprant la força dels seus músculs o la d'animals de tir. Hi havia una cinquantena d'embarcacions (o teranyines, per l'art amb què pescaven) amb els corresponents bots de llum, que servien per atraure els bancs de peix blau. Entre tots aquells pescadors va conèixer el que seria el seu home, Paulí Sagrera, amb qui

tindria un fill, en Jaume.

Tant el seu pare com el seu home sortien cada nit a cercar sardines, anxoves o verat. Sense la tecnologia de rastreig que tenim avui,

**Com que la pesca era un món reservat als homes, va provar sort en un altre gran motor econòmic de l'Escala: les fàbriques de conserves.**

la intuïció era un element clau per saber si la xarxa s'ompliria. Amb tot, era una feina dura, sotmesa als avatars de la climatologia o dels corrents submarins, que podien provocar èpoques de més o menys abundància. I tornar amb les xarxes buides podia significar, en molts casos, la ruïna.





< A la fàbrica, la Maria Teresa (la segona per l'esquerra) i les seves companyes passaven moltes hores assegudes al voltant de la pastera. Foto: Museu de l'Anxova de l'Escala.

> La Maria Teresa interpretant, l'any 2007, tonades populars. Fotos: Ferran Magret.

**La plataforma Càntut recull les 26 tonades, amb música i lletra, que Pellicer va recordar de la seva infància.**

Pellicer, que va anar a l'escola fins als 14 anys, va començar a treballar ben aviat per aportar recursos a casa. Com que la pesca era un món reservat als homes, va provar sort en un altre gran motor econòmic de l'Escala: les fàbriques de conserves. Amb una tradició que es remunta segles enrere, la indústria de la salaó va florir amb intensitat a redós de la vila, fruit del gran volum de peix blau que s'hi pescava i del comerç de la sal, que històricament havia arribat per mar en grans vaixells de cabotatge.

A mitjan segle xx hi havia una desena de fàbriques de salaó a l'Escala, que estaven operades majoritàriament per dones de la vila i rodalia. La Teresa va aprendre la tècnica dels diferents tipus de conserves segons el peix. La sardina, per exemple, es posava sencera dins d'una tina plena de sal tan bon punt es treia de la barca, ja que s'aprofitava tota. A la fàbrica les separaven en dos grups: les que es passarien per brou o aquelles amb què es farien arengades. Per preparar les primeres, es rentaven en un brou dins d'una tina, se'n salaven els caps i s'empaquetaven dins d'una caixeta de fusta amb paper d'estrassa que també estava xop de brou. Per fer les arengades, les sardines se salaven i es premsaven de tal manera que n'extreien tot el greix. Com que de la sardina tot s'aprofita, aquest greix l'empraven per fer un oli que servia per impermeabilitzar la roba.

A la fàbrica, la Maria Teresa i les seves companyes passaven moltes hores assegudes al voltant de la pastera. Aquesta gran taula de fusta amb vores tenia un angle amb pendent, a sota del qual es col·locava una tina que recollia el suc del peix i el brou. Quan acabava la jornada, la pastera es netejava amb sosa per retirar-ne les restes. Amb el pas del temps, la taula es va anar modernitzant amb l'afegit de folres de plàstic, fins avui, que són d'acer inoxidable.

Amb tot, el producte estrella que passava per les mans de les treballadores de la fàbrica era l'anxova. A diferència de la sardina, en aquest cas sí que en retiraven les tripes. Per *esganyar* aixecaven les ganyes o brànquies del peixet, en premien el ventre i n'estiraven el cap. Deixaven madurar els filets durant mig any en barrils de fusta de castanyer plens de sal i després les posaven en pots de vidre, on afegien brou.

Maria Teresa Pellicer explicava a Lurdes Boix, escriptora i directora del Museu de l'Anxova i de la Sal, en una entrevista, que totes les fàbriques llençaven les deixes de les anxoves al mar, a un espai que anomenaven la Timba. Aquell racó de la costa sempre era ple de peixos, que se n'alimentaven.

## La pesca a l'Escala

**La història del municipi de l'Escala** és indestruïble de l'activitat pesquera que sempre s'hi ha dut a terme. Al llarg de la primera meitat del segle xx es va intensificar fins al punt que la Confraria de Pescadors arribaria a tenir més de 400 afiliats. La cinquantena d'embarcacions que

sortia cada nit a buscar bancs de peix blau, amb els corresponents botes de llum per atraure'ls, emprava arts d'encerclament, sobretot la teranyina, però també el tresmall. Avui tot aquest llegat el rememoren diferents equipaments de la vila, com el Centre d'Interpretació del Peix (MARAM).





## La salaó d'anxova i sardina

**Juntament amb la pesca i el cultiu de la vinya,** la indústria de les conserves ha estat el principal motor econòmic de l'Escala. Documentada de fa segles, aquesta pràctica es va establir a prop de la platja, ja que tan bon punt tocaven terra els pescadors, els saladors compraven tota la sardina i l'anxova que podien. El procés de

conservació es feia amb el peix ben fresc, per sortir cap a l'estació de tren l'endemà mateix. A mitjan segle XIX hi havia 10 indústries dedicades a aquesta activitat al municipi, que actualment continua en marxa i dona feina a unes 200 persones. En podeu resseguir la història al Museu de l'Anxova i la Sal (MASLE) o a l'Alfolí de la Sal.



Amb el pas del temps i l'evolució de la legislació quant al tractament de residus (i l'arribada de turistes, a qui no agradava l'olor que desprenia la Timba), els budells d'anxova acabarien a les escombraries.

La construcció del port de l'Escala i l'explosió del turisme de masses van canviar el model econòmic que havia regit la vila fins aleshores. Al llarg de la segona meitat del segle XX el municipi va veure com creixia la població i com la pesca perdia pes enfront de la construcció o del comerç. La indústria de les conserves, però, es va mantenir en plena forma gràcies al segell de qualitat de l'anxova de l'Escala. A la Maria Teresa no li va faltar la feina a la indústria de la salaó. Les seves mans van seguir esganyant amb perícia fins a la jubilació.

Durant la vellesa, Maria Teresa Pellicer va mantenir la bona memòria que havia tingut al llarg de la vida. A Ràdio l'Escala la van convidar en més d'una ocasió per parlar de la història de la vila. De fet, la podem escoltar per internet, al web de l'emissora, en una conversa amb Jordi Piqué en què rememora les processons i tradicions de Setmana Santa al municipi.

Un altre exemple de la memòria excepcional de la Maria Teresa són les 26 tonades que, ja als 90 anys, va recordar del temps en què la seva àvia, Maria Artigas, *la Gallinaire*, cantava als nets a la vora del foc. Cent anys després que ho fes Palmira Jaquetti, Ramon Manent i Lurdes Boix en van fer l'enregistrament, que avui podem consultar a la plataforma *Càntut* ([www.cantut.cat](http://www.cantut.cat)) o a YouTube.

Maria Teresa Pellicer va morir l'octubre del 2020, però d'ella ens queda un bocí de la tradició oral de les comarques gironines, preservat al llarg del temps, i que ens ha llegat en forma de tresor de valor incalculable. ◀

**Text** ★ Víctor Farradellas és periodista i llicenciat en Humanitats, i autor de *50 batalles de la història de Catalunya*. Si voleu compartir alguna història marinera, li podeu escriure al Twitter: @victorfaho.

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



EL PANYOL

*Si conservem un Seat 600, per  
què no conservem un quadrat?*

## *Els* **ARTS DE PESCA** *als* **MUSEUS** **CATALANS**

Igual que amb els cotxes, dins dels arts de pesca, especialment dels d'arrossegament, hi existeix tota una varietat ben diversa. Distints models que han estat adaptats per a la pesca d'espècies concretes de peixos, als diversos tipus de fons i profunditats o a les dimensions de les tripulacions, per posar-ne alguns exemples.

Per Toni Cartes Reverté





Pescador cosint una xarxa, al Moll de Pescadors del Port de Barcelona. Vicenç Forner. MMB.



Aquesta diversitat de models existents de vehicles és reconeguda i conservada com a tal en museus, especialment els de ciència i tècnica, a més de les col·leccions especialitzades o en els museus d'algunes empreses fabricants, on es poden trobar els diferents models d'un mateix objecte fabricats per una mateixa empresa al llarg dels anys. Per tant, d'una marca automobilística es poden trobar models de diferents èpoques que il·lustren l'evolució de la fabricació d'automòbils, els canvis tècnics i de seguretat, els usos, l'evolució de les famílies, de l'economia, etc.

#### **SENSE REFERENTS MUSEÍSTICS**

Així, tal com passa amb els vehicles, que s'adapten a les necessitats del mercat de cada moment, el mateix passa amb els arts de pesca d'arrossegament. Davant d'això, en aquest article centrarem l'atenció en els d'arrossegament, per ser els únics la confecció dels quals s'ha externalitzat a tallers especialitzats, a diferència del que passa amb els palangres o amb els tresmalls, per posar-ne dos exemples, que són confeccionats pels mateixos propietaris de les embarcacions, normalment per patrons i armadors, que els confegeixen al seu gust. Per tant, en aquests arts de pesca artesanals, es podria dir que hi ha tants autors com pescadors hi ha hagut.

Si fem una cerca al portal de *Museus en línia*, eina que és una mostra representativa de les col·leccions dels museus registrats de Catalunya, el resultat que ofereix per a la cerca amb la paraula clau «automòbil» és de 21 exemplars conservats, tots ells al Museu de la Ciència i la Tècnica de Catalunya. Són de 15 fabricants diferents i trobem 21 models diferents. Si al mateix cercador fem una cerca per la paraula clau «art de pesca», el resultat que mostra és que se'n conserven 10 unitats, repartides en dos museus i que corresponen a modalitats diferents de pesca.

Aquests museus conserven arts de pesca de platja, de deriva i d'encerclament, però cap d'arrossegament. Continuant amb el símil amb els automòbils, seria com si es conservés una motocicleta, una bicicleta i un automòbil. A més, en el cas dels arts de pesca, de tan sols un d'ells se'n coneix l'autoria de l'armador, l'equivalent a la marca de l'automòbil.

Aquest resultat posa de manifest, per una banda, els pocs arts de pesca que es conserven als museus catalans, cosa que posa en relleu un altre cop la manca de sensibilitat envers un patrimoni marítim que desapareix ràpidament per diversos factors, però sobretot pel fet de ser eines de treball que tenen avaries importants mentre s'usen i fa que s'hagin de llençar a la brossa, o bé que queden obsoletes i es reutilitzen per a la confecció d'altres arts de pesca més moderns tot aprofitant-ne el que es pot i llençant a la brossa les parts sobrants.

#### **EINES DE TREBALL**

D'aquesta escassa conservació d'arts de pesca, se'n deriva una segona conseqüència: la manca de coneixement sobre la diversificació i adaptació dels arts de pesca que comentàvem en iniciar el text. Així, podem dir que tenim coneixements sobre els arts de pesca en general, però en desconeixem els tallers, els armadors, els tipus de fons per als quals van ser adaptats o la potència i característiques de les embarcacions que els han emprat, entre altres coses.

També el fet que els mateixos professionals de la pesca vegin els arts de pesca només com el que són, eines de treball, sense donar-hi cap més valor, ha contribuït a aquest desconeixement, i poca conservació.

Tot i aquesta realitat, encara hi ha temps de revertir la situació i crear una col·lecció d'arts de pesca d'arrossegament, ja sigui en un únic museu o entre tots els museus de la costa catalana —ja que tampoc tots els models d'arts de pesca s'han emprat en tots els punts del litoral—, que permetin preservar per al futur aquestes arts.

**Encara som a temps de salvaguardar la història més recent d'aquest sector econòmic, puntal de l'economia local de diversos municipis del litoral.**

*Les arts de pesca constitueixen un patrimoni que cal conservar.  
Foto: MMB.*

## TALLERS AMB MARCA D'IDENTITAT

Com a mínim des de la darrereria del segle XIX han existit, en diversos ports de la costa catalana, tallers especialitzats en la confecció i reparació d'arts de pesca d'arrossegament. Aquests tallers, en els quals hi ha les remallaires (normalment dites remendadores) acompanyades dels armadors, confeccionen i reparen els arts de pesca fets amb les mides que necessita cada embarcació a la qual es dona servei. En aquest cas, la feina s'assembla més a la d'un taller de confecció que a la d'una fàbrica de producció seriada. Aquesta peculiaritat i el valor d'aquesta feina es van tenir en compte en la inclusió d'aquests oficis en el Repertori de famílies d'oficis artesans de Catalunya des del desembre del 2020.

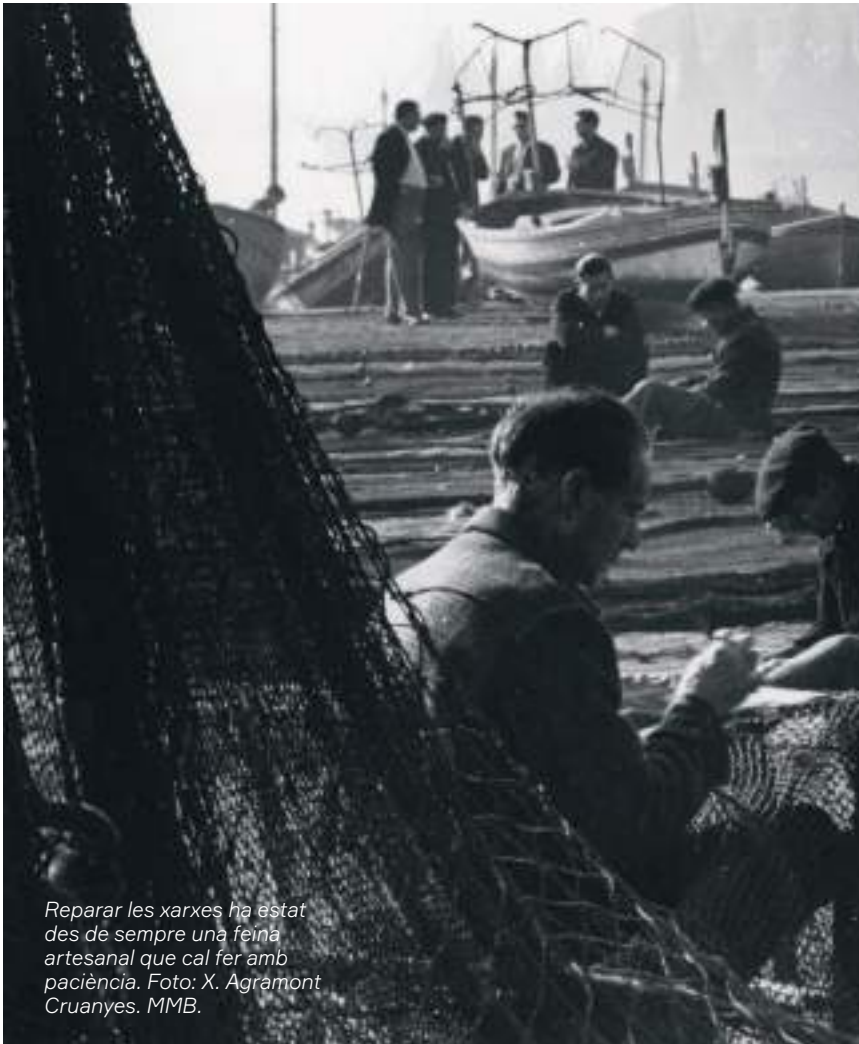
Aquests tallers donen servei, normalment, tant a les flotes pesqueres dels ports on es troben ubicats, com a embarcacions d'altres ports que els han contractat. Per tant, hi ha una competència i una lluita constant per la innovació, el millor servei i la qualitat.

Al costat d'aquests tallers integrats per diverses persones, també hi ha pescadors que es confeccionen els seus propis arts de pesca, i aquells pescadors ja jubilats de la mar que completen ingressos fent reparacions i confeccionant arts de pesca als diferents ports del litoral.

Igual que amb els sastres, aquests arts de pesca fets a mida i confeccionats gairebé totalment a mà presenten característiques

diferents depenent de quin taller els ha confeccionat. Partint de peces de xarxa ja elaborades, cada taller talla les diverses peces que conformaran l'art de pesca d'una determinada manera, utilitza diferents tipus de cosits per unir-les pels costats llargs o pels extrems distals, fa els acabaments de manera particular, etc. Aquestes diferències permeten identificar els tallers, encara que no es pot individualitzar quin membre del taller ho ha fet, ja que són treballs col·lectius en què tots intervenen en un o més moments del procés de confecció.

Així, podem concloure que sí que hi ha diferents tallers i que són identificables i individualitzables atenent a les característiques del treball en diferents punts de l'art de pesca.



*Reparar les xarxes ha estat des de sempre una feina artesanal que cal fer amb paciència. Foto: X. Agramont Cruanyes. MMB.*

D'aquesta manera, quan els diferents tallers hagin tancat, els clients hagin mort i el temps hagi esborrat la memòria, no es podrà fer com s'ha fet en el món de l'art. És a dir, de la mateixa manera que un retaule o una talla medieval no estan signades generalment, en el cas dels arts de pesca passa el mateix. Tot i així, l'estudi de les pinzellades, de com es representen els rostres o les mans, la temàtica, etc., han permès individualitzar tallers d'artistes de diferents èpoques. Aplicant tècniques paregudes, es podrien individualitzar tallers de confecció d'arts de pesca d'arrossegament.

La manca de costum dels pescadors de subscriure contractes escrits no permetrà recuperar, a través d'aquest registre, la memòria i el treball d'aquests tallers. És més, actualment ja no podem recuperar la memòria dels autors, fabricants o confeccionadors dels arts de pesca des de principis fins a mitjans del segle XX que es conserven en diversos museus.

Tan sols en aquells tallers que hagin tingut una continuïtat fins a l'actualitat es pot encara rastrejar tècnicament la pervivència d'alguns aspectes en la manera de confeccionar. Això ens pot permetre adscriure, tot i que amb reserves, un art de pesca a un taller.



Recull d'estris de pesca conservats al Museu de la Pesca, on veiem algunes de les xarxes exposades i agulles per adobar-les. Fotos: Jordi Geli, Museu de la Pesca, Palamós.

**A més de tallers especialitzats, també hi ha pescadors que es confeccionen els seus propis arts de pesca.**

## EXISTEIXEN ELS TOLEDO, IBIZA O 600 DELS ARTS DE PESCA?

Quan parlem amb pescadors de diferents generacions dedicades a la pesca d'arrossegament, hem vist que esmenten els noms d'arts que, sota el genèric de «bou», n'amaguen molts de diferents: catalans, xarlestons, *tangoneros*, rateres, quadrats, *cadeneros*, cames llargues, bous de tisora, bous de calons, espases, etc.

Les diferències entre uns i altres poden ser subtils, normalment basades en com estan tallades les diferents peces que integren l'art, o en la presència o absència d'algunes peces en la seua confecció. Tot i aquestes modificacions, que en principi semblen lleus, el canvi en les prestacions de l'art al moment de pescar són notòries, i tangibles en aspectes com la velocitat

a la qual es pot arrossegar l'art, el consum de petroli, el nombre de tripulants amb els quals resulta fàcil moure'ls, les profunditats i fons on es poden calar, etc.

Per tant, com passa amb la indústria automobilística, cada art de pesca presenta una adaptació a les necessitats d'un client, de la mateixa manera que els diferents models de cotxe estan pensats per a públics amb necessitats diferents.

Aquests models d'art de pesca, tal com passa amb els automòbils, a més dels canvis evidents en els materials amb els quals es confeccionen, han evolucionat amb el temps morfològicament. Així, a més de la identificació dels tallers, també es podria arribar a definir l'evolució de cada tipus d'art de pesca d'arrossegament i quin és el seu precedent.



Foto: J. Montoro Fort. MMB

## QUÈ FEM AMB LES RESTES SUBAQUÀTIQUES?

Es poden considerar els arts de pesca que es troben sota el mar, enganxats en roques o en restes de naufragis, com a béns arqueològics subaquàtics?

L'arqueologia es defineix com la ciència que estudia la història de la humanitat a partir de les restes materials que ens ha deixat; per tant, aquestes restes d'arts de pesca s'ajusten a la definició.

A més, com hem comentat més amunt, els arts de pesca són eines de treball que en part són reciclades per a la construcció de nous models, o bé llançades a la brossa en el moment que deixen de ser útils, cosa que confereix un cert valor als arts de pesca que han quedat enganxats al fons del mar i que no s'han pogut recuperar.

El fet d'haver quedat enganxats fa que l'estat de conservació en

què es troben no sigui òptim, però tampoc ho és el de molts altres objectes que es recuperen del fons del mar, com ara les àmfores, per posar un exemple, i que són guardades per milers.

Així, els arts de pesca que un dia es van enganxar i que ara romanen al fons del mar poden ser, en alguns casos, alguns dels pocs exemplars que es conserven d'un determinat model d'art de pesca. Fins i tot podria ser l'únic tipus d'art de pesca conservat d'un taller concret.

Amb aquesta reflexió no estic proposant que no es recuperin o es conservin als museus més àmfores, ni tampoc que hàgim de conservar i exposar-hi tots els bocins de xarxa que hi ha al fons del mar. Proposo que aquelles arts de pesca de les quals es conservi un percentatge considerable, s'avalui si són

susceptibles de ser conservades per al futur, amb la intenció de poder tenir a l'abast elements per valorar l'evolució de la pesca més enllà dels canvis tècnics dels vaixells i els elements que s'hi han anat instal·lant al llarg del temps.

A més, les xarxes conservades al fons del mar, com a mínim en aquells casos en què no hagin quedat cobertes per sediments o es trobin en aigües amb unes determinades condicions fisiològiques, correspondran a restes d'arts d'arrossegament posteriors a la dècada del 1960, moment en què es generalitza l'ús dels materials sintètics. Fins a aquest moment, l'ús de fibres vegetals com ara cotó, pita, espart i cànem, dificulta enormement que s'hagi conservat cap resta anterior al 1960.



*El patrimoni marítim en general i el pescador en particular ha estat tradicionalment poc valorat. Foto: MMB.*

## CONCLUSIÓ

El patrimoni marítim, en general, ha estat tradicionalment poc valorat. Aquesta manca de cura s'atribueix tant als teòrics de la matèria fins ben entrat el segle xx com als professionals que viuen de la mar. Aquesta situació ha portat el patrimoni marítim a ser un dels grans desconeguts per al gran públic, tot i la importància que han tingut la navegació i la pesca per a un territori com Catalunya, geogràficament abocat al mar. Cal no oblidar el patrimoni vinculat a la pesca i la navegació fluvials, que més recentment ha començat a ser tingut en compte i a ser valorat.

Fruit d'aquesta realitat es produeixen situacions com la que aquí es planteja. Tot i així, cal ser positius i pensar que, si es posa fil a l'agulla, encara som a temps de revertir parcialment la situació. Per una banda, hi ha més investigadors que mai fent recerca sobre temes marítims a diferents punts del territori i sobre temàtiques diferents, i, de l'altra, és un àmbit en el qual encara queden molts de camins per recórrer.

Més enllà del fet que els professionals de la pesca puguin pensar que tot això són mitges malles, encara som a temps de salvaguardar la història més recent d'aquest sector econòmic, puntal de l'economia local de diversos municipis del litoral, i que cada cop es veu més reduït. ◀

**Text** ★ Toni Cartes Reverté és investigador independent i museòleg.

**Fotografies** ★ Museu de la Pesca de Palamós. MMB.



LA XARXA

# LES FESTES MARÍTIMES, *patrimoni en evolució*

## DE REFERENTS DE RELIGIOSITAT POPULAR A OBJECTE DE PROMOCIÓ TURÍSTICA

Les tradicions festives formen part del patrimoni immaterial de totes les comunitats humanes. En les festes, els membres que conformen aquestes comunitats s'hi identifiquen, reconeixen i retroben després de períodes habitualment anuals i lligats als canvis d'estacions. A tot el món, aquestes dinàmiques festives es van trencar amb l'arribada de la COVID-19 i just ara es comencen a reprendre amb una força impressionant que evidencia la importància d'aquest patrimoni fràgil per aconseguir més que mai el que busca qualsevol festa: l'alienació de la realitat. Les festes marítimes no en són una excepció.

Per Xarxa de Museus Marítics de la Costa Catalana



**D**arrerament el mar i les costes es relacionen massa sovint amb aspectes negatius, com ara la massificació, la contaminació, el canvi climàtic, el turisme *low cost*, etc. Fins i tot la guerra o la immigració, que tenen la mar com a escenari, ocupen el seu espai als mitjans de comunicació.

Us volem proposar una mirada diferent a partir d'una reflexió sobre un fenomen que creix cada dia a casa nostra i que ens permet mirar la mar com un espai de gaudi i socialització. Ens referim a les festes o festivals marítics, que moltes poblacions organitzen buscant objectius diferents. Des de les pàgines de la Xarxa de Museus de la Costa Catalana volem convidar-vos a fer una mirada crítica a una activitat que pot ser una gran oportunitat, però també un parany.

La celebració de la mar com a escenari, com a argument o com a excusa, és sens dubte una oportunitat per portar el nostre missatge a la comunitat. Hi ha diferents models de referència (bàsicament a partir de l'experiència francesa o nord-europea), que van de la petita festa local a les trobades de centenars d'embarcacions tradicionals. També hi ha propostes molt diferents a casa nostra, des dels festivals més turístics i comercials fins a petites propostes més vinculades a la recuperació de la memòria històrica. El cert és que, sigui quin sigui el model, sobre totes elles plana una amenaça, que no és altra que la de traspasar la dèbil frontera entre la dignificació del patrimoni i la vulgarització, per no utilitzar un terme més negatiu. La festa que reivindica la cultura marítima des de l'alegria i la celebració de la mar conviu massa sovint

**Us convidem a gaudir de les festes que teniu al vostre abast amb sentit crític.**

amb manifestacions de baixa intensitat que poden pervertir el fet marítim i convertir-lo en un espectacle per al turisme més barroer.

El que han aconseguit en altres indrets amb anys de treball i esforç no ho podem fer a casa nostra en quatre dies, però en canvi tenim l'avantatge de poder triar correctament el model que volem seguir. El camí correcte portarà a difondre la cultura marítima amb elegància i rigor, perfectament compatible amb la joia de viure la mar. El camí incorrecte portarà a la creació d'una imatge falsa i enverinada, a un decorat de cartró pedra que no es guanyarà el respecte de ningú.

Us convidem a gaudir de les festes que teniu al vostre abast amb sentit crític, i a contribuir-ne a la promoció, millora i posada en valor.

◀ *Durant la Festa de la Sal de l'Escala, la població sembla retrocedir en el temps mentre es recorden les antigues feines relacionades amb la pesca i la salaó.  
Foto: Robert Carmona.*

## LES FESTES MARÍTIMES

Tradicionalment al nostre país les festivitats relacionades amb la mar esdevenien manifestacions lligades a la devoció a la Mare de Déu vinculada a indrets geogràfics, com ara a sant Pere, a la Mare de Déu del Carme i a sant Elm.

La pèrdua ràpida i contundent del pes del sector primari com a font de subsistència de les comunitats litorals i la democratització del concepte de vacances provoquen un canvi físic dels espais vora mar, però també una implosió dels calendaris tradicionals pels quals es regien. Entitats, confraries de pescadors i associacions de veïns, entre d'altres, van ser inicialment els protagonistes de la revaloració d'aquest patrimoni festiu, algun d'ell amb arrels ancestrals, com la processó de Lloret de Mar cada 24 de juliol i amb constància des de l'any 1607, on el poble surt en una processó marítima

**Tradicionalment les festivitats relacionades amb la mar estaven lligades a la devoció religiosa.**

portant la imatge i una relíquia de la santa fins a la platja de Santa Cristina, on s'arriba amb la regata de llaguts S'Amorra, Amorra, i on participen nou clubs que representen els antics gremis.

Després de la regata, es puja fins a l'ermita de la Mare de Déu de Gràcia en processó. Ja arribats se celebra una missa en honor de santa Cristina i es canten els goigs, i a la sortida es fa un estofat (plat d'origen mariner) que se serveix a més de 1.000 persones abans de tornar a Lloret.

A poc a poc, els ajuntaments i els museus es van incorporar a la tendència de col·laborar amb aquestes festes tradicionals, com ho fan encara ara el Museu del Port de Tarragona, el Museu de la Mediterrània de Torroella de Montgrí o el Museu del Mar de Vilanova i la Geltrú, amb la Festa del Carme i/o de Sant Pere.

Un pas més, però, va ser encapçalar la valoració d'aquest patrimoni immaterial des d'un vessant professional amb l'objectiu d'actuar proactivament en la dinamització de les societats, no tan sols pels fets i els coneixements que es recuperen, sinó perquè el patrimoni etnològic genera identitat entre els que comparteixen i reconeixen els mateixos espais de què disposaven els seus avantpassats. El sol fet d'explicar activitats seculares estroncades sobretot per la irrupció del turisme de masses, ja dona valor i crea coneixement i interès per aquest passat no tan llunyà, per permetre la salvaguarda del patrimoni immaterial d'una comunitat. ◀

## Festa de la Sal de l'Escala

L'Escala va iniciar la Festa de la Sal a partir de l'any 1997, per commemorar el III Centenari de l'Alfolí de la Sal, l'antic dipòsit de sal que arribava per mar i era descarregada a la platja pels pescadors. La sal va propiciar la salaó d'anxova i sardina que perdura a l'Escala. La festa, deslligada de qualsevol festivitat religiosa, té lloc cada any

el tercer dissabte de setembre, i és organitzada pel Museu de l'Anxova i de la Sal de l'Escala. A la platja de les Barques, s'hi mostren fins a 25 oficis relacionats amb la pesca i la salaó, amb la col·laboració del pailebot *Santa Eulàlia* del Museu Marítim de Barcelona i el *Rafael* com a vaixells de la sal, a més de nombroses barques de vela llatina.

També hi són presents les danses ancestrals escalenques: el ball de Nyacres, la Farandola i el ball del Drac. Durant tot el decurs de la festa es canten cançons tradicionals recuperades de la memòria oral. La cuina marinera també té un paper destacat a la festa, amb els plats que preparen els mateixos pescadors de la Confraria de l'Escala.

La Festa de la Sal és fruit de la voluntat i esforç de vora 300 voluntaris i una trentena d'entitats del teixit associatiu de l'Escala, fet que impulsa el municipi a treballar per aconseguir que la festa obtingui la distinció de Bona Pràctica de Salvaguarda del Patrimoni Immateral de la Unesco. Aquest any se celebrarà el dissabte 17 de setembre.



◀ La nit s'il·lumina a l'Escala durant la Festa de la Sal on, entre altres coses, es pot gaudir de la reunió d'embarcacions de vela llatina. Foto: Ferran Magret.



## Fira del Mar de Calafell

**La pèrdua de la identitat marinera dels municipis de la costa** i la transformació del litoral empeny els municipis a principis del segle XXI a fer també noves propostes en què s'hibrida la promoció de la ciutat amb el patrimoni. Un d'ells fou Calafell quan a l'any 2001 crea la Fira del Mar, recuperada enguany els dies 11 i 12 de juny. És clarament un esdeveniment per celebrar la cultura de mar i on les entitats marineres tenen un destacat protagonisme per donar-la a conèixer a tots els públics. Entre aquestes entitats, hi trobem les de caire més cultural, com l'Associació del Bot Salvavides o l'Associació Patí Català Calafell-Vela Llatina Carlos Barral, i les de caire més esportiu, com ara Llaguts de Calafell, Vogadors de Calafell i l'Escola de Vela. Totes ofereixen una munió d'activitats coordinades per la Regidoria de Turisme de l'Ajuntament de Calafell. La gran majoria tenen lloc als entorns de l'edifici històric de la Confraria de Pescadors, que actualment fa funcions de centre d'interpretació del Calafell Pescador. Conté un giny mecànic emprat per varar les barques, conegut popularment com *La Maquinilla*, una de les últimes operatives al litoral català

► La subhasta del peix i la navegació tradicional són dos motius per venir a la festa.  
Fotos: Centre d'Interpretació del Calafell Pescador.



## Palamós, Terra de Mar. Festival Mariner de la Costa Brava

**El Museu de la Pesca de Palamós va impulsar el 2004** un nou model més ambiciós i amb referents als festivals marítims europeus, l'anomenat Palamós Terra de Mar. Festival Mariner de la Costa Brava. Té la missió de difondre el patrimoni marítim a través d'un programa d'activitats durant tot un cap de setmana al mes de maig. Ha anat creixent fins a convertir-se en un dels festivals més emblemàtics del litoral català, amb més 15.000 visitants i 7.000 participants en cada edició d'un esdeveniment que té en els vaixells, la navegació i la cultura de la mar els principals atractius.

L'oferta d'activitats és molt extensa, però sempre amb un leitmotiv d'inspiració marinera que es connecta amb el territori, al voltant del qual giren les propostes. Una de les més seductores és descobrir el litoral navegant a bord de vaixells clàssics i moderns. El programa permet a totes les edats iniciar-se en activitats nàutiques, pujar a

bord de vaixells centenaris i conèixer el funcionament de les embarcacions de treball, recórrer un mercat artesà, participar en tota mena de visites guiades o degustar la cuina del peix que elaboren els membres de la Confraria de Pescadors de Palamós.

En aquest sentit, el Palamós Terra de Mar sorgeix d'un territori que, de manera natural, viu el port, el mar i les activitats marineres com un generador d'esperit comunitari, un atractiu amb l'ambició de satisfer públics diversos. La iniciativa vol posar en relleu el potencial dels actors i agents que tenen el port com l'espai natural i que conformen la potent economia blava regional i, alhora, posa l'accent en la necessitat de fer-ho amb responsabilitat i apostant per la sostenibilitat d'aquesta indústria. Enguany es va celebrar els dies 14 i 15 de maig.



► A Palamós, els visitants tenen l'oportunitat de pujar a bord de vaixells centenaris. Foto: Museu de la Pesca de Palamós.

## **Festa de l'Ormeig. Pesca Tradicional de Cambrils**

### **Una altra de les experiències**

**festives amb recorregut** és la Festa de l'Ormeig. Pesca Tradicional de Cambrils. A diferència dels altres casos, però, qui l'impulsa és una entitat, Arjau. Vela llatina de Cambrils. L'experiència en trobades de vela llatina i la recuperació de les curses de bots per Sant Pere van esperonar l'Arjau a plantejar al 2006 una proposta que ajudés a valorar i difondre el patrimoni marítim i contribuís al reconeixement de la memòria dels homes i dones de la mar que han viscut i continuen treballant de la pesca a Cambrils.

La pèrdua de pes de la festa major de Sant Pere va fer plantejar una festa de recreació que girés entorn de la pesca tradicional com a element d'identitat. El Museu d'Història de Cambrils hi col·labora des de la primera edició. L'eix és recuperar la mar i la platja pesqueres antigues, vestuari, jocs tradicionals i navegació, sempre el cap de setmana previ a l'armada, el dia que finalitza la veda de les barques d'arrossegament. El programa busca dignificar l'ofici de les famílies pescadores, les seves tècniques i els treballs a terra que s'hi relacionen directament.



Per tirar endavant la festa hi col·laboren directament diverses institucions, entitats, empreses i persones lligades a la mar, sobretot la Confraria de Pescadors de Cambrils, el Grup de Teatre La Teca, el Club Vent d'Estrop. Vogadors de Cambrils, Rem Cambrils, el Club Nàutic Cambrils o les puntaires locals.

S'han recuperat pesqueres tradicionals fent aparèixer ormeigs que reviu per un dia en demostracions com el bol a batre, la calada de l'artet, la pesca del rall, de l'arrossegall o del sardinal, entre d'altres. Es fa subhasta cantada del peix i en dues edicions

▲ Subhasta a l'antiga a la platja del Regueral. Foto: Arjau.

també es va recrear com s'embarcaven les botes de vi des de la platja fins als vaixells de cabotatge. Sempre tot amb pescadors professionals de Cambrils al capdavant de les maniobres a bord de bastiments tradicionals, expertesa que amb 16 edicions ha estat clau per evitar ensurts en un medi marí canviant. Des de l'any 2021, la festa està coorganitzada amb l'Ajuntament de Cambrils i enguany s'ha celebrat el 16 de juliol.

## **Vire vire de caràcter.**

## **Biennal d'embarcacions tradicionals a la Catalunya Nord**

**De manera biennal i des del 2014, el primer cap de setmana de setembre**, el Taller de Barques de Polilles organitza el *Vire vire de caràcter, biennale des voiles latines, des rames traditionnelles et des arts marins*. És una festa especialitzada a descobrir les embarcacions tradicionals de la Mediterrània, aparellades amb vela llatina i provinents de la costa catalana, del Llenguadoc i provençal. Les barques naveguen dins l'ansa de Polilles per oferir un veritable ballet nàutic als espectadors. La geografia de la badia la converteix en amfiteatre natural que permet admirar les embarcacions des de tots els costats i les tipologies tradicionals presents als ports de la costa Vermella.

El públic més jove pot iniciar-se en la pràctica de la vela llatina a bord d'un optimist o participar en accions de sensibilització de la preservació del medi marí organitzades pel Parc Natural del Golf de Lleó. El públic a terra pot gaudir de la presència d'artistes, que exposen les seves creacions lligades a la mar i el patrimoni. La gastronomia també hi és present amb un mercat de productors locals on es poden tastar els productes frescos. Aquesta manifestació popular, doncs, de patrimoni viu, reuneix apassionats de la mar i públic divers que té interès per la cultura marítima. La propera edició serà el 3 i 4 de setembre d'aquest any.



▲ Durant uns dies, la badia de Polilles s'omple de colors. Foto: Taller de Barques de Polilles.

## Orígens a la Ràpita

**Finalment, la més recent de totes és Orígens**, creada per l'Ajuntament de la Ràpita l'octubre del 2017 amb la idea de ser un punt de (re)descoberta de la identitat local. Per això es basa en els dos grups econòmics principals històricament del municipi: pagesos i mariners.

Amb només cinc edicions, Orígens ja ha estat responsable de l'entrada a les escoles del joc tradicional, del ball tradicional, de fer una petita recerca cada alumne sobre la seua família, perquè coneguin què són aquells «trastos vells» que guarden els iaïos en un racó de casa i que potser també són presents al rapitenc Museu de la Mar de l'Ebre.

En definitiva, és obrir una petita esclatxa a conèixer les formes de vida tradicionals del poble, i també a petits espais de relacions intergeneracionals.

Ha estat clau l'espai físic que ocupa la festa, el barri mariner del Xicago. L'èxit de les convocatòries de la festa, sense voler, ha engegat un procés de gentrificació del barri on es desenvolupa Orígens. L'entorn urbà del Xicago es va convertir en zona de vianants fa anys i no es donava cap ús a aquest canvi d'un barri a un barri autòcton de carrers estrets i que conserva part de l'essència d'un barri mariner. És un barri envellit que havia

perdut població i hi havia moltes cases i pisos en venda que ara ja han estat adquirits o reconvertits en pisos turístics. L'essència del barri, però no s'ha perdut i any rere any, a principis de tardor, la Ràpita torna als seus orígens gràcies a la implicació dels seus habitants. Orígens té una forta base en les associacions culturals, esportives i comercials locals, que ho tornaran a fer els propers 7 al 9 d'octubre. En certa manera, és una mostra que quan el poble treballa junt per un objectiu, les coses poden sortir bé. En un primer món cada cop més global i homogeni, cal recordar qui som i d'on venim com a comunitat.



▲ Calada del rosegall a la platja de Garbí del port de la Ràpita. Foto: MMB.

# LA PEÇA DEL MUSEU

## El *Royal Edward*

El 13 d'agost del 1915 el transatlàntic *Royal Edward*, de la Canadian Northern Steamship, va ser torpedinat mortalment per un submarí alemany al mar Egeu. Eren temps de guerra i la navegació tenia grans riscos. Durant el conflicte bèl·lic es van immobilitzar vaixells de transport de passatgers, com aquest transatlàntic que transportava tropes quan va ser interceptat per l'enemic. Va desaparèixer sota les aigües i es van perdre més de 1.000 persones en aquest naufragi.

Del vaixell n'han quedat diversos testimonis documentals i gràfics. I també models com el d'aquest vaixell, construït pel modelista Luís Jacoby Gómez. El *Royal Edward* és la primera

peça, amb el número 1 d'inventari, que ingressa la institució del Museu Marítim de Barcelona abans de la seva creació com a tal. Va ser adquirit per l'Institut Nàutic de la Mediterrània l'any 1931 i quan va desaparèixer, l'any 1936, tots els objectes van passar al Museu Marítim de Barcelona. Per les característiques de construcció i unes destacades dimensions, 128 x 344,5 x 38 cm (amb peus i base), és un objecte singular a la col·lecció.



## el LLI- BRE



### EL MAPA DE LAS ISLAS

**Alastair Bonnett.**  
**Blackie Books, 2022**

Les illes tenen un atractiu especial. Són base de pirates, paradís d'estiuejants, refugi de naufragats, amagatall de tresors... Actualment n'hi ha que estan desapareixent per efecte de la pujada del nivell del mar, mentre se'n construeixen d'altres d'artificials.


Aquest llibre és, podríem dir, un recull d'il·les peculiars: Runit, als Estats Units, on s'emmagatzemen tones de residus radioactius;

Fantasy Island, a prop de Singapur, convertida en un complex hotelier; Seasteading, un projecte d'illa artificial no adscrita a cap estat i finançada pel propietari de PayPal; les presons i manicomis a prop de Venècia... També s'hi relaten històries com la de la despoblada illa escocesa de Gruinard, on l'any 1942 el Govern britànic va dur a terme un terrible experiment: portar 80 ovelles i a continuació bombardejar-les amb àntrax. L'objectiu era estudiar la possibilitat de fer el mateix a Alemanya, a gran escala, per tal d'eliminar gran part dels seus ramats i provocar així una epidèmia de fam.

# AVISOS PER A NAVEGANTS

## LA PALMA I LA PALMA ZOOM 2.1

Després de l'erupció del volcà de Cumbre Vieja, la bonica illa de La Palma intenta, a poc a poc, tornar a la normalitat. El llibre de gran format *La Palma Zoom 2.1*, del reconegut fotògraf Carlos Virgili, mostra una fascinant col·lecció de 400 fotografies de l'illa des de tots els punts de vista possibles, ja sigui des de terra, des de l'aire o sota l'aigua, i on destaquen les del volcà en plena activitat.

La guia de viatge *La Palma 2022*, de l'editorial Calipso L&Z i escrita per Marc Ripol i May Borraz, és la primera publicada després de l'erupció del volcà. Ofereix tota la informació necessària per gaudir al màxim de l'illa: espais naturals, excursions amb vaixell, museus, senderisme, platges, submarinisme, gastronomia, història, volcans, astronomia o allotjament. 




## GREAT TUNA RACE

Aquesta competició és més un esdeveniment científic que un campionat de pesca, ja que es tracta de capturar tonyines gegants, marcar-les electrònicament i tornar-les al mar. Aquest any consta de sis trobades. Ja s'han fet les de Pollença, Santa Pola i Huelva, mentre que queden pendents la de Benalmádena (del 19 al 21 d'agost), Portocolom (del 2 al 4 de setembre) i San Pedro del Pinatar (dates per confirmar). Paral·lelament,



es desenvolupen les jornades de Plastic Fishing i xerrades sobre pesca responsable, per conscienciar sobre la importància del respecte pel medi ambient.

L'esdeveniment està organitzat per l'APERS (Alianza de Pesca Española Recreativa Sostenible) i patrocinat per la marca Simrad. 


## VALENCIA BOAT SHOW 2022

La pròxima edició del Valencia Boat Show se celebrarà del 28 d'octubre a l'1 de novembre i tindrà una important novetat en l'organització: la participació de Feria Valencia, que se sumarà així a la Unión de Empresas Náuticas (UEN) i a La Marina de València, que és on se celebra l'esdeveniment. La fira combina l'exposició d'embarcacions, accessoris i serveis nàutics amb la divulgació orientada a apropar el mar a tothom, a través d'activitats, xerrades i demostracions. 



## VAIXELLS ECOLÒGICS A LA FIRA DE PALMA

A la darrera edició del Palma International Boat Show, l'empresa Medvolt Marine va presentar l'M7, un llaüt mallorquí amb motor 100 % elèctric de 10 kW que li permet agafar una velocitat màxima de 6,5 nusos amb una autonomia de fins a 13 hores. Té una eslora de 7,30 metres i també disposa d'una vela llatina tradicional.

També es van poder veure els *ecoboats* de Nauta Morgau, que són elèctrics i a més estan construïts amb materials ecològics com ara fusta i fibres naturals, de manera que es poden reciclar al final de la seva vida útil. Actualment, disposen de cinc models amb eslores entre 5 i 8 metres. 



# SOTA L'AIGUA



## BIOMARATÓ CATALUNYA

La BioMARATÓ és una competició amistosa entre ciutats i regions d'arreu de la costa catalana la finalitat de la qual és fotografiar un gran nombre d'espècies diferents per contribuir a descobrir la biodiversitat marina de Catalunya.

Hi pot participar tothom i, amb les imatges submarines recollides, els científics podran fer seguiments de l'evolució de les espècies marines, de l'estat de salut dels nostres fons i recomanar a les administracions línies d'actuació per a una gestió sostenible dels espais naturals marins i submarins.

És una iniciativa de l'Institut de Ciències del Mar (ICM-CSIC) on col·laboren la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques - FECDAS, Anèl·lides Serveis Ambientals Marins, Cos4Cloud, MINKE, Plàncton Diving i Xatrac. S'estén des del 29 d'abril fins al 30 de setembre (competició internacional) i des de l'1 de juny fins al 30 de setembre (competició catalana).

Més informació a <https://biomarato.com>.



## CAMPIONAT DE CATALUNYA D'IMATGE SUBMARINA 2022

El mes de maig passat es va celebrar la 25a Final del Campionat de Catalunya d'Imatge Submarina a les aigües de Platja d'Aro, on van participar un total de 26 competidors amb l'objectiu de fotografiar o enregistrar espècies d'animals marins vius en funció de les modalitats que es demanen.

Els guanyadors de la categoria de fotografia van ser Joan Barcia (fotògraf) i Eva Cruz (model), i per a la categoria de vídeo Víctor Sánchez (videògraf) i Xavier Salvador (model). Per ampliar la informació consulteu la web [www.fecdas.cat](http://www.fecdas.cat).

## EN EL FONS TOTS SOM IGUALS

Durant l'any 2021 la Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques - FECDAS va portar a terme diverses activitats de busseig inclusiu per afavorir que les activitats subaquàtiques siguin accessibles per a tothom.

S'ha treballat a través de dues accions principals: la promoció de les activitats d'iniciació al busseig inclusiu, amb 11 jornades d'iniciació i la participació de 42 persones, i la formació d'instructors en l'especialitat de busseig inclusiu, en què s'han organitzat dos cursos en els quals s'han format vuit persones. En les jornades d'iniciació s'ha atès persones amb un gran ventall de diversitats funcionals, tant físiques, sensorials i intel·lectuals, com amb trastorns del desenvolupament (com ara TEA).

Més informació a la web [www.fecdas.cat](http://www.fecdas.cat).



## SEGON CURS DE BUSSEIG CIENTÍFIC PER A VOLUNTARIS

La Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques - FECDAS ha organitzat el segon curs de Busseig Científic per a Voluntaris amb la participació de 18 alumnes. S'han fet 10 classes de teoria amb explicacions de biodiversitat marina, així com tres immersions per practicar tècniques de mostreig científic sota l'aigua. ☺



## LOCALITZATS L'ENDURANCE I L'ENDEAVOUR

A qualsevol llista de vaixells famosos de la història apareixen l'*Endeavour*, capitanejat per l'explorador britànic James Cook en el seu primer viatge als mars del sud, i l'*Endurance*, amb el qual l'irlandès Ernest Shackleton va intentar travessar l'Antàrtida. Les restes d'ambdós vaixells han estat localitzades recentment, el primer a Rhode Island (els Estats Units), tot i que encara hi ha dubtes que realment sigui el famós veler, i el segon allà on es va enfonsar l'any 1915, al mar de Weddell. Es tracta de dos fets de gran rellevància per a l'arqueologia submarina. ☺



## La xifra

# 181

**Aquests són els fars que hi ha a la península Ibèrica.** Val a dir que en temps de GPS i radiofars han perdut una mica la utilitat, però continuen sent útils als navegants, a més de, en la majoria dels casos, embellir punts del litoral.

El primer far del qual es té constància és el d'Alexandria, ja desaparegut, i formava part de les set meravelles del món antic. La torre d'Hèrcules, a la Corunya, és del segle II i és el far més antic del món encara en funcionament. En els 580 quilòmetres de costa de Catalunya hi trobem 20 fars.

A la pàgina web [www.ruta181.es](http://www.ruta181.es) es detallen les rutes per recórrer els 181 fars de la Península.





## CURIOSITATS SALADES

### SEARAY, L'ENERGIA DE LES ONADES

Cada vegada són més habituals les embarcacions elèctriques i sens dubte el nombre seguirà pujant, de manera que serà important disposar de punts de càrrega. El projecte SeaRAY n'és un de ben curiós: es tracta d'una mena de boia que aprofita l'energia cinètica de les onades per acumular energia i que, a la vegada, és una estació de càrrega per a vaixells elèctrics. També recull dades sobre l'entorn (onades, corrents, vents, etc.) per avaluar l'eficiència del projecte. Més informació a <https://cpower.co/searay>. ↴



### SALT DE BALENA A BARCELONA

El mes de maig passat la fotògrafa Julia Gostischa, membre del projecte Mar a la Vista, va aconseguir aquesta espectacular instantània d'una balena a unes 10 milles de la costa de Barcelona. El rorqual comú, que pot arribar als 27 metres de longitud i a més de 40 tones de pes, és l'animal més gran del planeta després de la



balena blava. Als mesos de primavera i estiu és possible trobar-los a la costa catalana, però el que és molt poc habitual és veure'ls saltar.

El projecte Mar a la Vista (<https://maralavista.com>) organitza sortides per la costa catalana amb l'objectiu de divisar cetacis, com el dofí molar o el llistat, tot i que de vegades es troben amb sorpreses com aquest rorqual saltador. Les sortides es fan amb el *Ria de Ferrol*, un bonic vaixell de fusta de l'any 1949. ↴

### ESPECTACULARS FOTOGRAFIES AL MEDFOTO

El MedFoto, organitzat per la Fundació Alive i el Club Nàutic l'Escala, és un concurs de fotografia que tracta exclusivament sobre el mar Mediterrani i la relació que hi tenen les persones. Després de l'èxit de la primera edició, aquest any s'han presentat més de 1.000 fotografies. El guanyador de l'edició d'enguany encara no se sabia a l'hora de tancar aquest número d'*Argo*. La foto, de Francisco Javier Garcia i amb el títol *El rugido del mar*, és de l'edició del 2021. ↴



### LA COPA AMÈRICA DEL 2024, A BARCELONA

La ciutat acollirà la regata més antiga, prestigiosa i mediàtica: la Copa Amèrica. El guanyador de l'anterior edició, l'Emirates Team New Zealand, dirigit per Grant Dalton, ha escollit Barcelona per a la celebració de la 37a edició d'aquesta regata enfront d'altres opcions com ara Màlaga, Cork (Irlanda) i Yedda (l'Aràbia Saudita). Les dates provisionals de l'esdeveniment són de maig a octubre del 2024.



Segons les darreres informacions, es crearan cinc bases al port utilitzant infraestructures ja existents: l'Imax, els cines Cinesa, Marina Barcelona'92, Barcelona Nautic Center i la terminal de creuers Grimaldi. També es preveu que es faci servir el port de Mataró per als entrenaments

Les competicions són del tipus *match race* (vaixell contra vaixell en un recorregut barlovent-sotavent) i tindran lloc entre l'Hotel Vela i el Port Olímpic. En aquesta edició hi haurà importants novetats, com la Copa Amèrica Femenina o el projecte Hidrogen, per desenvolupar motors d'energia sostenible per a les embarcacions auxiliars. ↴

### SURF DE REM I CAIAC GRATIS I SOSTENIBLE

L'empresa Foot District, juntament amb Ocean 52 i a través de la iniciativa Terra Project, ofereix la possibilitat de practicar surf de rem i caiac a la Barceloneta de manera gratuïta mentre es neteja el mar. Les sessions es fan amb guia i els participants han d'anar recollint plàstics i altres residus que hi trobin. Més informació a [www.terra-project.footdistrict.com](http://www.terra-project.footdistrict.com). ↴





# VELA OCEÀNICA


## REGATA SOLO MED 2022

La Base Mini Barcelona-FNOB s'ha consolidat el 2022 com a organitzador de regates de classe Mini 6,50 amb la SOLOMED 2022, una de les regates més importants de la classe. Una alta participació i un recorregut molt tècnic de més de 800 milles en solitari eren els ingredients per garantir un esdeveniment ambiciós que té la voluntat de créixer encara més el 2023.

La SOLOMED 2022 serà recordada sobretot per una climatologia canviant i sovint dura. La Direcció de Regata ha hagut de fer moltes modificacions de recorregut per evitar que els participants s'enfrontessin a unes condicions de mar i vent que feien perillosa la navegació. En alguns moments la previsió apuntava a cenyides de força 7, condicions complicades per gestionar amb un Mini 6,50. Els Serveis de Salvament Marítim i les emissores costaneres, així com tot l'equip del CN Sa Ràpita, coorganitzador de la regata i amfitrió de la flota a Mallorca, s'han bolcat a garantir la seguretat de la flota. No obstant això, tant el recorregut com l'organització i l'acollida dels organitzadors a Barcelona i a Mallorca, ha seduït tota la flota. Vora 40 patrons s'hi varen inscriure inicialment tot i que finalment han pogut prendre la sortida 34 entre Proto i Serie. Les 810 milles inicials han quedat en unes més que

meritòries 560 milles nàutiques, amb un recorregut molt tècnic que ha satisfet els participants, especialment els estrangers, que no acostumen a navegar en aigües de Catalunya i Balears. En total hi ha hagut 9 nacionalitats representades.

En la categoria Proto, el vencedor, que també ha estat el més veloç en la suma de temps de les dues regates, i

que s'emporta el Trofeu Saló Nàutic Proto, ha estat Genís Hontoria de Base Mini Barcelona, amb *La Nona* (1027), molt satisfet amb la seva primera experiència en la categoria. El francès Yaël Poupon (*1051 Wallabys*), ha estat el guanyador de la categoria Serie, que ha aconseguit, a més, el Trofeu Saló Nàutic categoria Serie al millor temps en la suma de les dues regates. 



## PREMI AEPN 2021 PER A DÍDAC COSTA

El regatista transoceànic Dídac Costa va rebre el premi que anualment atorga l'Asociación Española de Periodistas Náuticos (AEPN). Costa és l'únic regatista espanyol que ha participat i finalitzat dues edicions de la Vendée Globe, regata de volta al món en solitari. 

## LA RECEPTA DEL NORAI

# Un mar i muntanya diferent



Quan entrem a la cuina i pensem en un mar i muntanya és fàcil que de seguida ens vinguin al cap algunes de les receptes més tradicionals d'aquesta mena: pollastre amb llagosta, sípia amb mandonguilles... Efectivament, la combinació de carn i peix o marisc és una especialitat típica de la cuina catalana que procura combinar el millor de cadascun d'aquests dos mons.

És potser el fet de ser un país petit, on tant abunda la costa com la muntanya, i on ambdós àmbits mai no són prou lluny l'un de l'altre, que fins i tot els veiem unir-se salvatgement al cap de Creus, en un dels paratges més singulars de casa nostra, el que ha facilitat aquest tipus de plats, protagonistes de moltes taules de grans xefs i cuiners d'arreu de casa nostra.

En aquesta pàgina, però, us proposem un mar i muntanya ben original. Perquè

si bé de la mar ens proposa un mosaic amb una gran varietat de gustos i colors, quan va fins a la muntanya es fixa en un sol producte derivat: el formatge. Però no es tracta d'un formatge qualsevol, no. Es tracta del Tou dels Til·lers, un formatge de pasta tendra, amb una curació mínima de 60 dies, en forma de disc i amb una capa de floridura blanca fàcilment identificable. És un formatge que ens arriba del Pallars Sobirà, el Pirineu més profund i allunyat de la mar, i que destaca pel gust suau i cremós, que es fon a la boca mentre ens deixa uns certs tons làctics i, potser el més curiós, una bona aroma de bolets.

Amb això, doncs, us proposem un plat que combina el més profund de la mar amb el més profund de la terra. Un plat que va de la costa al cor dels Pirineus i que, sens dubte, delectarà els paladars més fins.

## Canelons de peix amb Tou dels Til·lers

### INGREDIENTS PER A 4 PERSONES

- 200 g de lluç
- 200 g de rap
- 200 g de llagostins
- 200 g de musclos
- 1 escalunya
- 150 g de formatge Tou dels Til·lers
- 100 g de formatge ratllat
- sal
- oli d'oliva verge extra
- plaques de canelons

### Per a la beixamel

- 1 l de llet
- pebre blanc
- nou moscada
- 40 g de farina
- 40 g de mantega

### PREPARACIÓ

- 1 Per a la beixamel: foneu la mantega en una paella i afegiu-hi la farina. Remeneu-ho fins que es cogui una mica i poseu-hi la llet, sense deixar de remenar-ho. Quan tingueu una pasta homogènia, afegiu-hi el Tou dels Til·lers, salpebreu-ho i poseu-hi la nou moscada.
- 2 Bulliu les plaques de canelons i reserveu-les.
- 3 Piqueu l'escalunya i daureu-la. Talleu el peix a daus i afegiu-l'hi. Feu el mateix amb els musclos i els llagostins, bullits.
- 4 Afegiu-hi unes cullerades de beixamel i deixeu-ho 2 min més.
- 5 Poseu la beixamel al fons d'una safata, situeu-hi els canelons, cobriu-los amb beixamel i formatge ratllat, i gratineu-los al forn 5 min.



El restaurant Norai és un projecte del Museu Marítim de Barcelona en l'àmbit del que ara s'anomena responsabilitat social corporativa. A més d'oferir un bon menú als seus clients, el Norai porta a terme un programa formatiu a través de dues entitats socials: Impulsem i Surt.

NORAI RAVAL: av. de les Drassanes, 1.  
Barcelona. Tel. 666 919 998. bcnnorai@gmail.com.

# Castellano

## **Argos**

*Sergio Velásquez*

*Págs. 6-7*



### **Una barca para Azizakpe**

El profesor de la Facultad de Náutica de Barcelona, Sergio Velásquez, nos presenta un proyecto de cooperación internacional entre su facultad y Ghana que ha permitido dotar a una comunidad isleña del país africano de un medio de transporte propio para mejorar su comunicación con el continente.

## **Ojo de buey**

*Laura Manzanera*

*Págs. 8-15*

### **Veinte años del Prestige. Crónica de un desastre**

Hace veinte años, el Atlántico, el mar de las Tinieblas, volvió a tragarse un barco, pero no uno cualquiera: uno que llevaba a bordo 77.000 toneladas de fuel. Hoy, la memoria del *Prestige* ofrece testimonio de la peor tragedia medioambiental de la historia de España. ¿Qué ocurrió exactamente? ¿Se podría haber evitado? ¿Quiénes son los responsables? La periodista Laura Manzanera nos ofrece la crónica de los hechos para intentar responder a estas y otras preguntas. ↗



## **Garbí**

*Federación Catalana de Vela*

*Págs. 16-19*

### **Vela de crucero. El placer de navegar, la emoción de competir**

Cuando a la pasión por el mar y la vela le añadimos todo lo inherente a la competición, el resultado es un deporte completo en el que las emociones están a flor de piel. Las sensaciones que despierta la vela de crucero se multiplican cuando se convierte en un deporte de equipo en el que cada pieza es importante. ↑



## **As de guía**

### **Dossier: «El mar, fuente de inspiración»**

*Págs. 20-31*

### **Cuando el mar se convierte en arte. Los pintores cronistas de la vida en el mar** *Carme Escales*

Periodista El mar es vida, viaje, vínculo entre pueblos y escenario histórico de batallas y hermandad. En la paleta de los pintores, verdes, azules y blancos nos llevan a navegar hacia la mayor lejanía. ¿O existe otro horizonte más completo que la unión de mar y cielo? La periodista Carme Escales hace un repaso de la tradición pictórica en torno al mar a la vez que nos acerca a algunas colecciones e interesantes muestras del Museo Nacional de Arte de Cataluña y del Museo Marítimo de Barcelona. ↑

## Entrevista a Roberto Hernández, ilustrador y dibujante de barcos

*Carme Escales*

### El mar, inmensa inspiración. Muestra particular de un imaginario común

*Laura Calçada Barres*

Desde la literatura hasta la música, pasando por la publicidad, la escultura o el cine, la huella del mar se pone de manifiesto con infinitud de formas y colores. En este reportaje, Laura Calçada nos ofrece una aproximación a esta infinita presencia del mar. Y, aunque sea imposible abarcar todo lo que ha sido el mar en el mundo del arte y la creación, sí que podemos hacernos una idea de su magnificencia como elemento central del imaginario de tantos y tantos creadores.



## Los tesoros del Museo

*Enric Garcia*  
Págs. 38-41

### La enigmática cabeza de león. Identificamos un mascarón de las colecciones del Museo Marítimo de Barcelona

La investigación tiene muchas caras y colores. A menudo se nos aparece como una actividad puramente detectivesca, en la que solo hace falta encontrar una relación invisible entre objetos y personas para que toda una historia lógica y coherente quede a la vista. Es el caso del mascarón con cabeza de león, cuya historia, como nos explica el director del Museo, recientemente se ha podido cerrar. ↑



## Entrevista

*Jordi Garriga*  
Págs. 42-47



### Josep Maria Castellví, ojos y memoria bajo el mar

Josep Maria Castellví, historiador, es un submarinista especializado en los rodajes a gran profundidad que, gracias a sus habilidades como submarinista, cámara, investigador y relator de historias, fue colaborador habitual del ya mítico programa de Televisión Española *Al filo de lo imposible*. También es autor y coautor de documentales

## Rumbo al pasado

*Asociación de Amigos del Museo*  
Págs. 32-37

### La guerra secreta del Mediterráneo. Recuperación de submarinos y barcos de la Primera Guerra Mundial en la costa de Tarragona

La Asociación de Amigos del Museo Marítimo de Barcelona centra su actividad en preservar y difundir la cultura del mar en todas sus vertientes. Un buen ejemplo de esta tarea es el proyecto que ha permitido hacer emerger los hechos que ocurrieron en la costa de Tarragona y del delta del Ebro durante la Primera Guerra Mundial. ↗

de investigación en los que historia y submarinismo se fusionan para hacernos descubrir realidades que habían permanecido silenciadas por el tiempo y por la profundidad de nuestro Mediterráneo.

## **Mares lejanos**

*Redacción Argo*  
Págs. 48-51

### **El Institute for Mediterranean Studies y el proyecto SeaLiT**

Además de los museos y centros dedicados a la preservación del patrimonio marítimo, las instituciones



entregadas a la investigación y la creación de conocimiento en este ámbito también deben ser conocidas. Al otro lado del Mediterráneo, muy cerca y muy lejos, hay una institución que ha logrado hacerse un nombre en el campo de la cultura marítima, una institución en la que Cataluña tiene un espacio reservado en calidad de amigos y socios. Se trata del Institute for Mediterranean Studies, en la isla griega de Creta.

## **Lobos de mar**

*Víctor Farradellas*  
Págs. 56-61

### **María Teresa Pellicer, conservar y recordar**

Dotada de una memoria excepcional, María Teresa Pellicer se convirtió, sin quererlo, en toda una cronista de la historia de l'Escala. De familia pescadora, el olor a mar siempre la acompañó



desde la playa, donde veía varar las barcas, hasta la fábrica, donde hacía conservas de pescado. Víctor Farradellas nos escribe el retrato de una mujer que fue historia y memoria de la tradición pesquera y musical de esta pequeña población costera del Empordà.

## **El pañol**

*Toni Cartes Reverté*  
Págs. 56-61

### **Si conservamos un Seat 600, ¿por qué no conservamos un cuadrado? Las artes de pesca en los museos catalanes**

Al igual que ocurre con los coches, dentro de las artes de pesca, especialmente de las de arrastre, existe toda una variedad muy diversa: distintos modelos que han sido adaptados para la pesca de especies concretas de peces, a los diferentes tipos de fondo y profundidades o en función de las dimensiones ↓





de las tripulaciones, por poner algunos ejemplos. ¿Por qué no conservarlas? Esto es lo que nos plantea el investigador y museógrafo Toni Cartes.

## **La red de museos**

*Red de Museos Marítimos de la Costa Catalana*  
Págs. 62-67

**Las fiestas marítimas, patrimonio en evolución. De referentes de religiosidad popular a objeto de promoción turística**

Las tradiciones festivas forman parte del patrimonio inmaterial de todas las comunidades humanas. En las fiestas, los miembros que conforman estas comunidades se identifican, reconocen y reencuentran después de períodos habitualmente anuales y ligados a los cambios de estaciones. En todo el mundo, estas dinámicas festivas se interrumpieron con la llegada de la covid-19, pero ahora se empiezan a reanudar, con una fuerza impresionante que evidencia la importancia

de este patrimonio frágil, para conseguir, más que nunca, lo que busca cualquier fiesta: la alienación de la realidad. Y las fiestas marítimas no son una excepción. ↑

## **Rosa de los vientos**

*Redacción Argo*  
Págs. 68-73

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

## **Del mar a la mesa**

*Redacción Argo*  
Pág. 74

**Un mar y montaña diferente. Canelones de pescado con queso Tou dels Tilers**

El restaurante del Museo Marítimo de Barcelona, el Norai Raval, nos propone una receta que revisita los clásicos «mar y montaña» mezclando sabores que van de lo más profundo del mar hasta el corazón del Pirineo catalán.



# English

## Argos

Sergio Velásquez  
Pages. 6-7



### A boat for Azizakpe

Sergio Velásquez, professor of the Nautical Faculty in Barcelona, tells us about an international cooperation project that the faculty is working on in Ghana and which has provided an island community in this African country with its own means of transport to improve communications with the continent.

## Porthole

Laura Manzanera  
Pages. 8-15

### 20 years since the *Prestige*. Chronicle of a disaster

20 years ago, the stormy Atlantic swallowed yet another vessel, but this was not an ordinary ship. It was carrying 77,000 tons of fuel on board. Today, the memory of the *Prestige* is a record of the worst environmental disaster in the history of Spain. What actually happened? Could it have been avoided? Who was to blame? Journalist Laura Manzanera explains what happened in an attempt to answer these questions, and others. ↘



## Garbí

*The Catalan Sailing Federation*  
Pages. 16-19

### Yacht racing. The joy of sailing, the thrill of competing

When we combine a love of the sea and sailing with the essence of competition, the result is an all-round sport that is packed with excitement. The feelings aroused by yacht racing are multiplied when it becomes a team sport in which every person has a vital role. ↑



## Bowline

**Dossier: «The sea, source  
of inspiration»**  
Pages. 20-31

### When the sea becomes art. Life on the sea in painting

*Carme Escales*

The sea is a way of life, a journey, a bridge between peoples and the scenery of historic battles and acts of humanity. The greens, blues and whites on a painter's palette transport us to the farthest reaches. Is there any



other horizon more satisfying than when sea and sky meet? Journalist Carme Escales looks at the tradition of painting the sea while taking us through some collections and interesting examples from the Museu Nacional d'Art de Catalunya (Catalan National Museum of Art) and the Maritime Museum of Barcelona.

**Interview with Roberto Hernández, illustrator and sketcher of ships**

*Carme Escales.*

**The sea, boundless inspiration A personal guide to a shared imaginative world**  
*Laura Calçada Barres*

In literature and music, in advertising, sculpture and cinema, the presence of the sea is expressed in an infinite range of forms and colours. In this report, Laura Calçada offers us a perspective on the infinite presence of the sea. Although it is impossible to include everything that the sea represents in art and creativity, we can give an idea of its magnificence as a central element in the imagination of so many creators. ↑

**A voyage to the past**

*Association of friends of the Museum*

*Pages. 32-37*

**The secret war in the Mediterranean. Recovery of submarines and boats from the First World War off the coast of Tarragona**

The activities of the Association of Friends of the Maritime Museum of Barcelona focuses on preserving and



popularizing all aspects of maritime culture. Once good example of this is the project that has revealed the events that took place off the coast of Tarragona and the Ebro Delta during the First World War.

**The Treasures of the Museum**

*Enric Garcia*

*Pages. 42-47*

**The restoration of the model of the enigmatic lion's head. We identify a figurehead in the collection of the Maritime Museum of Barcelona**



Research has many different faces and aspects. Sometimes we think of it as detective work, where we only have to find an invisible link between objects and people to bring a logical and coherent aspect of history to life. This is the case of the lion's head figure that, as the Museum director explains, could recently be concluded.





## **Interview**

*Jordi Garriga*  
*Pages. 42-47*

### **Josep Maria Castellví, eyes and memory under the sea**

Josep Maria Castellví, a historian, is a diver who specializes in filming at great depth, whose skills both as a diver and camera operator, researcher and storyteller made him a regular contributor to the legendary Spanish TV programme *Al filo de lo imposible* (On the brink of the impossible). He is also the author and co-author of research documentaries that blend history and diving to discover histories that had been silenced by time and the depths of our Mediterranean waters.

---

## **Distant seas**

*Argo Staff*  
*Pages. 48-51*

### **The Institute for Mediterranean Studies and the SeaLiT project**

Besides the museums and centres devoted to preserving our maritime heritage, there are institutions for research and knowledge creation in our sphere that should be better



known. On the other shore of the Mediterranean, so near and so far, there is an institution that has earned a reputation in the field of maritime culture, an institution that has a space in Catalonia as a friend and as a partner. It is the Institute for Mediterranean Studies, on the Greek island of Crete. ↑

---

## **Sea dogs**

*Víctor Farradellas*  
*Pages. 52-55*

### **Maria Teresa Pellicer, conserve and remember**

Gifted with an exceptional memory, Maria Teresa Pellicer has become a chronicler of the history of L'Escala without meaning to. Born into a fishing family, the aroma of the sea has been part of her life, from the beach where she watched the boats pull up, to the preserves factory where she worked. Víctor Farradellas writes the portrait of a woman who was part of the historical fishing and musical traditions of this seafaring village on the coast of Emporda.



## **The locker**

*Toni Cartes Reverté*  
*Pages. 56-61*

### **If we can keep a Seat 600, why not keep a picture? The art of fishing in Catalan museums**

Just like cars, there is a wide variety of different fishing techniques, especially in long line fishing. There are models adapted to catching specific species of fish, to different seabed conditions and depths, or the size of the crews, to give

just a few examples. Why not conserve them? This is the question asked by researcher and museologist Toni Cartes.

---

## **The Museum network**

*Network of Maritime Museums of the Coast of Catalonia*  
Pages. 62-67

**Maritime festivals, an evolving heritage. From expressions of popular religious belief to tourist attractions**

Traditional festivals form part of the intangible heritage of all human societies. Festivals are occasions when the members of a community come together in mutual celebrations which are



usually annual and connected to the changes of the seasons. All over the world, these living festivities were interrupted by Covid-19, and it is only now that they are reasserting themselves with an impressive force that reveals how important this fragile legacy is for achieving what all celebrations seek: a release from normality, and maritime festivals are no exception.



## **Wind rose**

*Argo Staff*  
Pages. 68-73

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

## **From the sea to table**

*Argo Staff*  
Pages. 74

**A different land and sea dish. Fish cannelloni with Tou dels Til·lers soft cheese**

Norai Raval, the restaurant of the Maritime Museum of Barcelona, proposes a recipe that harks back to classic "surf and turf" dishes, blending flavours that come from the depths of the sea and the heart of the Catalan Pyrenees. ↓



# 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 Municipal de Nàutica del Masnou  
Museu Marítim de Barcelona  
Museus de Sitges  
Espai Far, Vilanova i la Geltrú  
Centre d'Interpretació del Calafell Pescador-  
"La Confraria"  
Museu del Port de Tarragona  
Museu d'Història de Cambrils  
Museu de les Terres de l'Ebre  
Museu Marítim de Mallorca