

ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

MAR ENLLÀ
LA TARONJA.
ENTRE
MALLORCA I EL
CONTINENT

ULL DE BOU

Les rutes de
l'esclavatge

ENTREVISTA

Panxo
Pi-Sunyer.
El gran
catalitzador

**ELS TRESORS
DEL MUSEU**

Teatrins
i diorames

8 €

AS DE GUIA

El **SURF**
de **VELA**



**NOVA
EXPOSICIÓ**
A PARTIR DE L'11/11/22
ACCÉS GRATUÏT

PRESTIGE
CRÒNICA D'UNA CATÀSTROFE

EDITORIAL

El patrimoni marítim, propietat dels ciutadans

El patrimoni marítim és propietat dels ciutadans. Tenen dret a gaudir-ne i a rebre'l en un retorn social, en forma de lleure, coneixement, informació, educació, o en qualsevol altra forma. D'altra banda, els ciutadans tenen també obligacions vers el patrimoni, ja que l'han de valorar, preservar i respectar.

Els museus i els professionals dels museus som els principals responsables de la cura del patrimoni, però no ho podem fer sols. Calen diners, cal temps, i calen també sovint coneixements i habilitats molt específiques que no estan al nostre abast. Afortunadament, no estem sols. Tenim a prop una gent dedicada i discreta, que dona més del que rep, i que mereix un reconeixement diari: els voluntaris i les voluntàries.

Sota diferents formes i noms, els museus marítims arreu del món, i també a Catalunya, tenim al nostre voltant moltes persones que ens ajuden aportant temps, coneixement, habilitats i experiència. Començant per l'Associació d'Amics del Museu Marítim i acabant amb totes les persones que col·laboren amb nosaltres per identificar fotos, mantenir vives les embarcacions o recuperar la memòria del passat, els voluntaris hi són sempre i tenen una funció social molt important. En un país com el nostre, on el voluntariat no sempre ha estat ben considerat i on desconfiem d'entrada de la generositat dels altres, el paper dels voluntaris reclama una reflexió i un

reconeixement. Hi trobareu algunes idees en un article en aquest número de *L'Argo*.

El món dels voluntaris ens resulta molt familiar en tasques de caire assistencial, en el tercer sector o vinculat a causes de defensa del medi ambient, entre moltes d'altres. També en el món associatiu vinculat a l'esport o a la cultura popular. Tot és important i rellevant, i també en

La unió de professionals i voluntaris no suma, multiplica.

el camp dels museus i la protecció del patrimoni marítim hi ha un espai per a les voluntàries i els voluntaris. La unió de professionals i voluntaris no és una suma, és una multiplicació. Per tant, el nostre futur passa per construir una

bona relació entre les institucions culturals i les persones que volen regalar a la societat el seu temps lliure i la seva saviesa.



Enric Garcia Domingo
Director general del Museu Marítim de Barcelona



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

Edició i realització:

Abacus ●●●

Cooperativa
cooperativa.abacus.coop/ca/

Editora: Gemma Figueras

Coordinador: Jordi Garriga

Disseny editorial: Sofia Alonso

Col·laboren en aquest número:

Beppo Arancia, Sebastià Bennasar, Lurdes Boix Llonch, Carmen Cascajosa, Silvia Dahl, Víctor Farradellas, Enric Garcia, Vicente Garcia-Delgado, Gemma M. Garcia, Jordi Garriga, Gemma Garrigosa, Martina Gatnau, Montserrat Granollers, Martin Greedy, Jordi Ibáñez, Carles Javierre, M. Dolores Jurado, Laura Llahí, Manel Pedreira, Roger Pibernat, Panxo Pi-Sunyer, Marc Ripol, Jordi Rocas, Ignasi Rojas, Quim Roser, Oscar Viñas, Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, Fundació Barcelona Capital Nàutica (FBCN), Xarxa de Museus Marítics de la Costa Catalana.

Impressió: Gramagraf

Dipòsit legal: 32515-2008

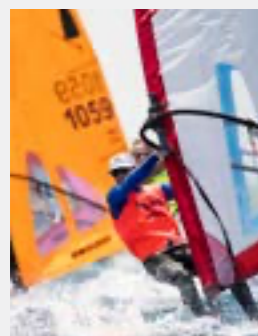
ISSN: 2013-0961

Amb la col·laboració de:

 Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura

Foto de l'editorial: © Diego Yriarte.

Foto de la portada: Campionat Europeu Windsurfer, Badia de Roses, 2022.



Imatge: Marc Gonzalez / Club Vela Ballena Alegre.

3 EDITORIAL

6 ARGOS

El Far de Formentera. Un llagut de pesca centenari, 1922-2022

8 ULL DE BOU

Les rutes de l'esclavatge. Itinerari per espais de memòria a l'Àfrica occidental

Entrevista a M. Eloi Cody, conservador en cap de la Maison des Esclaves a l'Illa de Gorée (Senegal)

16 GARBÍ

La vela catalana puja a bord de la igualtat

20 AS DE GUIA



20 *El surf de vela*

22 *Els inicis del surf de vela a Catalunya. De Califòrnia a casa nostra, els primers anys*

28 *La singladura del surf de vela a Catalunya*

33 *Entrevista a Alexander Morales, regatista*

34 RUMB AL PASSAT

Midway, batalla al paradís del Pacífic. Els americans aconseguixen refer-se de Pearl Harbor

40 ELS TRESORS DEL MUSEU

Teatrins i diorames

44 ENTREVISTA

Panxo Pi-Sunyer. El gran catalitzador

50 MAR ENLLÀ

La taronja. Entre Mallorca i el continent

54 LLOPS DE MAR

Joaquín María Tintoré Blanc. La memòria d'una nissaga de naviliers

58 EL PANYOL

Els grafitis navals i d'embarcacions a Catalunya

64 LA XARXA

Voluntariat i museus

68 ROSA DELS VENTS

Informacions, notícies i curiositats

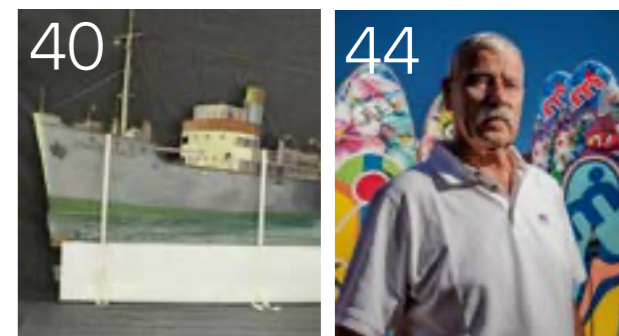
74 DEL MAR A LA TAULA

L'escabetx. Un clàssic revisitat Bacallà en escabetx

ABSTRACTS

75 *Castellano*

79 *English*



El Far de Formentera

UN LLAGUT DE PESCA CENTENARI, 1922-2022

El llagut *Far de Formentera* es va dedicar inicialment a la pesca artesanal i més tard al servei d'abastir els fars balears. Des del 1991 és a Barcelona, destinat a programes formatius de recuperació del patrimoni marítim i la navegació tradicional.

Per **Montserrat Granollers Sardà**

ELS LLAGUTS

Els llaguts són una gran família d'embarcacions tradicionals aparellades amb vela llatina, típiques de les costes de la Mediterrània occidental. Les seves formes i mides s'anaren adaptant als diversos usos –arts de pesca, cabotatge– i a les característiques orogràfiques i climatològiques de cada lloc.

A les Illes Balears, tot i mantenir els trets comuns de la nissaga, els llaguts presenten característiques pròpies, com ara ser més quillats que els llaguts catalans i normalment sense escues, ja que l'existència de bons ports naturals fa innecessari varar-los a la platja. *El Far de Formentera* és un magnífic exemplar de llagut mallorquí.

EL 1958 LI VAN POSAR

Faro de Formentera pel servei que feia d'abastir els fars d'Eivissa i Formentera.

ELS PRIMERS 60 ANYS

El Far de Formentera fou construït a Ciutat de Palma l'any 1922 com a llagut de pesca, aparellat amb vela llatina i batejat amb el nom de *La Puebla* (Sa Pobla), en honor al poble d'on eren els armadors, els germans Joan i Ignasi Planes Serra. Va costar 5.200 pessetes.

L'any 1937 la família Vera Ródenas d'Andratx el comprà per dedicar-lo també a la pesca i el rebatejà com a *Vera Hermanos*.

L'any 1941 passà a ser propietat de la Jefatura de Obras Públicas de Balears, que l'utilitzà per als Servicios de Señales Marítimas en l'abastiment dels fars de Mallorca i Cabrera, i més tard d'Eivissa i Formentera. Aquell mateix any el batejaren *Tago Mago* i dos mesos després *Virgen María Auxiliadora*.

L'any 1958, sense canviar d'activitat, va ser traspassat a la Jefatura de Puertos de Balears, que li posà el nom que ha arribat fins als nostres dies: *Faro de Formentera*.

El llagut va fer el servei d'abastiment dels fars fins a mitjan anys vuitanta, quan va ser retirat i varat al port de Palma.

En aquest període de servei als fars va patir una important modificació: la retirada de l'arboradura i

la construcció d'una gran cabina sobre coberta amb cambra i pont.

DE BARCA DE TREBALL A BÉ PATRIMONIAL

L'any 1991 l'associació Barcelona, Fes-te a la Mar, entitat mare del Consorci El Far, amb l'impuls del seu president, Jordi Sales, cercava embarcacions tradicionals per als programes de recuperació del patrimoni marítim i de la navegació tradicional, i varen localitzar el llagut al port de Palma.

Després de les gestions pertinents, la Direcció General de Puertos y Costas va cedir l'embarcació a l'entitat barcelonina, amb la condició que es restaurés retornant-li la configuració i aparell original i que se'n conservés el nom.

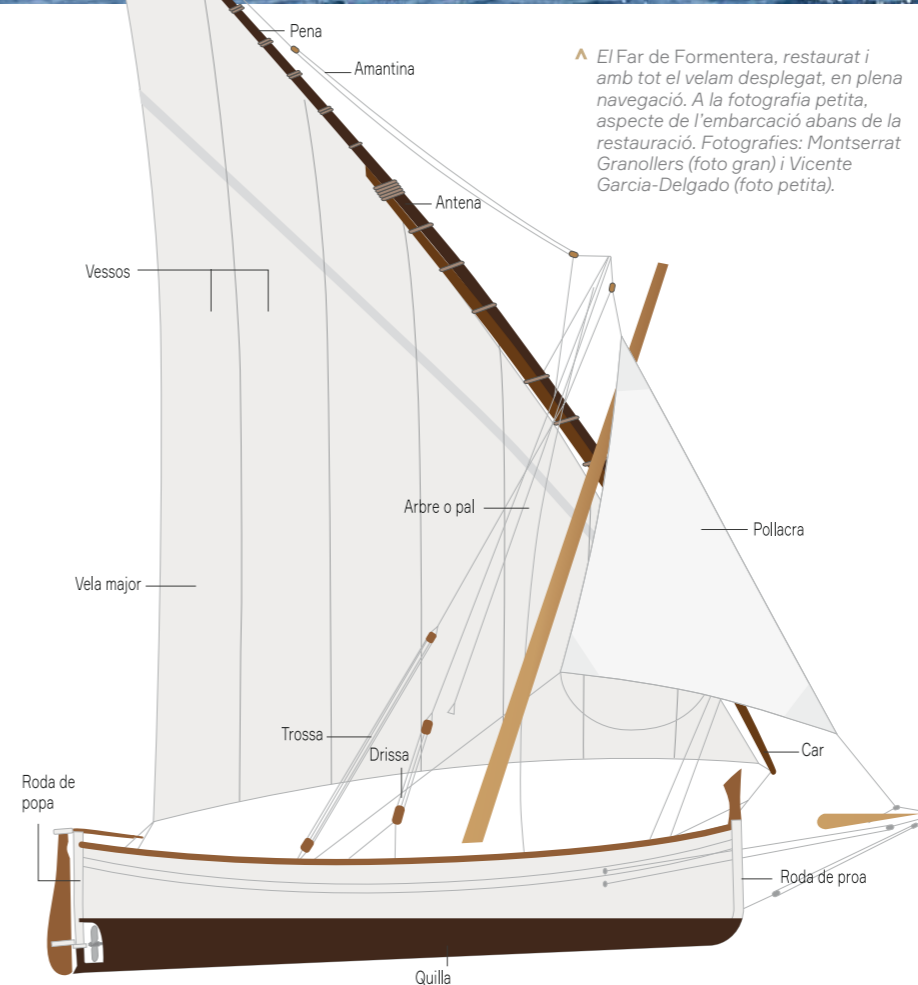
La restauració fou duta a terme per l'Escola Taller del Consorci El Far, sota la direcció tècnica de Miquel Borillo, plànols del buc d'Isidre Oliveres i disseny de l'arboradura i velam de Vicente Garcia-Delgado, i l'any 1993 va tornar a navegar a vela.

Es va dedicar als programes educatius de l'Escola de Navegació Tradicional del Consorci, on va tenir, any rere any, activitat tant amb públic escolar com amb adult en formació de vela llatina.

L'any 2016 va ingressar a les col·leccions del Museu Marítim de Barcelona, on ha continuat la tasca de difusió de la història i el patrimoni marítim dins els programes educatius i culturals del Museu. Fa sortides amb escolars els dies feiners i els caps de setmana és obert a tothom fent itineraris pel port de Barcelona.

L'any 2022 el *Far de Formentera* ha fet 100 anys.

Text ★ Montserrat Granollers Sardà és responsable de la Gestió d'Embarcacions de l'Àrea de Gestió de les Col·leccions i del Coneixement.



▲ *El Far de Formentera, restaurat i amb tot el velam desplegat, en plena navegació. A la fotografia petita, aspecte de l'embarcació abans de la restauració. Fotografies: Montserrat Granollers (foto gran) i Vicente Garcia-Delgado (foto petita).*

Característiques

| | |
|------------------------------|-------------------------------------|
| ► Nom: | Far de Formentera |
| ► Tipus: | Llagut arborat amb major i pollacra |
| ► Origen: | Astillers de Palma, Mallorca |
| ► Any de construcció: | 1922 |
| ► Eslora Pp: | 11,10 m |
| ► Eslora total: | 14,00 m |
| ► Mànega: | 3,40 m |
| ► Puntal: | 1,27 m |
| ► Llargària antena: | 16,50 m |
| ► Llargària botaló: | 5,5 m |
| ► Sup. vela major: | 84 m ² |
| ► Sup. pollacra: | 8 m ² |
| ► Desplaçament: | 9,84 TRB |

Motors

| | |
|--------------|-------------------------------|
| 1940: | Escandia de 15 CV |
| 1950: | Dumenjó de 30-35 CV |
| 1955: | Bukh de 30-35 CV |
| 1972: | 2 motors Barreiros de 40 CV/u |
| 1992: | 1 Barreiros de 40 CV |
| 2003: | Vetus de 65 CV |
| 2016: | Solé Diesel de 65 CV |



ULL DE BOU

Les RUTES *de* L'ESCLAVATGE

*ITINERARI PER ESPAIS DE MEMÒRIA
A L'ÀFRICA OCCIDENTAL*

El 1994 la Unesco va crear el projecte «La Ruta de l'Esclau: resistència, llibertat, patrimoni», per promoure la recuperació dels béns tangibles i intangibles vinculats als espais de memòria de l'esclavatge des de la perspectiva del diàleg intercultural i la cultura de la pau. Aquest article descriu alguns d'aquests espais a l'Àfrica occidental.

Per **Lurdes Boix Llonch**

▲ A punt d'amarrar la piragua a l'embarcador de l'illa de Kunta Kinteh (Gàmbia), voltada de baobabs. 2019.



▲ La Maison des Esclaves a l'illa de Gorée, al Senegal. Al fons la porta del no retorn, des d'on embarcaven els esclaus. 2021.



UNA MEMÒRIA SILENCIADA

Entre els segles xv i xix, l'Àfrica occidental va ser el punt de partida i de trànsit per al comerç transatlàntic de persones esclavitzades, en el que va ser la més gran deportació humana de la història de la humanitat perpetrada per les potències europees. Uns 20 milions d'esclaus varen ser arrabassats de la seva terra i transportats a Amèrica en condicions infrahumanes. La xifra és més gran si es calcula que, per cada persona que arribava viva, més de cinc morien pel camí. La recuperació i la salvaguarda del patrimoni vinculat a aquests espais són necessàries per combatre l'omissió, la negació i la distorsió dels fets. La reflexió sobre el dret a recordar subratlla els valors catàrtics i alliberadors d'enfrontar el passat, per més dolorós que sigui. És hora que Catalunya també s'hi sumi!

ILLA DE GORÉE - SENEGAL

L'illa de Gorée té una superfície de 28 hectàrees i es troba a uns 3 quilòmetres de Dakar, a la punta més occidental d'Àfrica. Els primers navegants d'arribar-hi foren els portuguesos, el 1444. El 1588 els holandesos la batejaren amb el nom de Goede Reede ('bon cel'). El 1677 fou el torn de França, el 1804 la Gran Bretanya i el 1817 de nou França. Fins a l'abolició de l'esclavatge a les colònies franceses, el 1848, l'illa va servir d'enclavament negrer amb desenes de cases senyorials on, en foscos i humits magatzems, els deportats esperaven el viatge del no retorn lligats amb cadenes.

L'illa de Gorée, símbol universal de la memòria de l'esclavatge.



▲ El fort de Cacheu a Guinea Bissau, construït pels portuguesos davant la factoria d'esclaus. 2018.

L'illa de Gorée gaudeix de protecció des del 1944. El 1978 fou inscrita a la llista del Patrimoni Mundial de la Unesco. La Maison des Esclaves, un dels primers memorials que es varen inaugurar al món el 1960, rep milers de visitants i és visita obligada per a les escoles del Senegal. Nombroses personalitats com Nelson Mandela l'han visitat. El monument a l'abolició de l'esclavatge és una escultura d'un home i una dona esclaus, abraçats, trencant una cadena. A l'entrada de la Maison des Esclaves hi ha un petit museu que introdueix al tema. El pati té una doble escala que porta a les habitacions del propietari traficant. A baix hi ha petites cel·les on eren separats per sexe els infants dels seus pares i encadenats. Al fons, l'anomenada porta del no retorn, que dona a l'embarcador, s'ha convertit en un espai on es fan pregàries i ofrenes, especialment

per part de la diàspora africana a la recerca d'una identitat perduda. L'illa de Gorée ha esdevingut un símbol universal de la recuperació de la memòria de l'esclavatge. Tal com diu la placa abans d'entrar: «Qui us ha dit que Gorée és una illa, ha mentit. Aquesta illa no és pas una illa, és un continent de l'esperit» (Jean-Louis Roy, 1999).

FORT DE CACHEU - GUINEA BISSAU

Portugal va ser dels primers països a participar en el comerç transatlàntic d'esclaus des de mitjan segle xv. La colònia portuguesa d'Angola subministrà el nombre més gran de captius. Al Brasil hi varen arribar uns 5,5 milions d'esclaus i és on es va abolir més tard l'esclavitud del continent americà: el 1888. Portugal va catalogar els espais d'esclavatge a les antigues colònies

Abolició de l'esclavatge i el tràfic d'esclaus

1778

Primeres lleis d'abolició gradual de l'esclavatge als Estats Units.

1793

Abolició de l'esclavatge a la colònia francesa de Saint-Domingue (Haití).

1794

La Convenció Nacional Francesa aboleix l'esclavatge a les colònies. Fou restablert el 1802.

1803

Dinamarca prohibeix el tràfic negrer.

1807

Gran Bretanya prohibeix el tràfic negrer.

1808

Prohibició del tràfic negrer als Estats Units.

1814

Prohibició del tràfic negrer als Països Baixos.

1815

Les potències europees reunides al Congrés de Viena prohibeixen el tràfic negrer.

1818

França prohibeix el tràfic negrer.

1822

Fundació de l'estat de Libèria, format per esclaus alliberats, per una societat abolicionista americana.

1823-29

Abolició de l'esclavatge a Xile, Costa Rica, Hondures, Panamà, El Salvador, Guatemala, Bolívia i Mèxic.



▲ Piragües al port de Boffa (Guinea Conakry), 2017.

d'Angola, Cap Verd, Guinea Bissau, Moçambic i Sao Tomé i Príncipe. L'illa de Santiago, a l'arxipèlag de Cap Verd, era on concentraven els esclaus per transportar-los. El 1588 la corona portuguesa va construir una factoria fortificada al port de Cacheu que li va agafar el relleu en importància. El 1675 es va crear la Companyia de Cacheu, que tenia el monopoli del comerç d'esclaus a la costa de Guinea.

La ciutat de Cacheu es troba al nord de Guinea Bissau, a la riba esquerra del riu del mateix nom, i fou la capital de l'antiga colònia. El fort de Cacheu es troba a uns 70 quilòmetres al nord de Bissau, l'actual capital. Té quatre bastions i conserva restes de canons. A davant hi ha el museu Memorial da Escravatura e do Tráfico Negreiro, inaugurat el 2016, en un edifici que era precisament on els tancaven abans d'embarcar-los. Una vintena de panells

▼ Piragües al riu Cacheu (Guinea Bissau), 2018.



expliquen la història de l'esclavitud portuguesa i el paper de Cacheu. Al mig, vitrines amb rèpliques de fuets i grillons per torturar els presoners. La sala de dalt explica les altres menes d'esclavatge actuals: el treball infantil, l'explotació de la dona, la precarietat laboral... Es tracta d'un museu amb una visió contemporània i no només el record del que va ser.

PORT DE BOFFA - GUINEA CONAKRY

Boffa és una ciutat amb port de pescadors a l'estuari del riu Pongo, a 132 quilòmetres al nord de la capital, Conakry. El 1866 els francesos hi van establir un enclavament militar per controlar el riu. Fou un gran centre exportador de cautxú silvestre entre el 1870 i el 1914. Hi hagué també comerç d'esclaus, ja que l'estuari era la part final de les rutes comercials que tenien l'origen riu amunt a la regió de Fouta Djallon i el Níger.

El tram que va de la regió de Timbo al riu Pongo forma part de la Ruta de l'Esclau, ja

Per cada esclau que arribava viu, es calcula que en morien 5 a la travessia.

que l'entrada a l'estuari de petits vaixells, quan pujava la marea, permetia embarcar els presoners a les factories de l'interior. Des de Boffa es pot arribar en barca fins al poble de Farinhya. Conserva vestigis d'edificis comercials, embarcadors, tombes d'esclaus, canons i la primera església de missioners anglicans de Guinea. Altres pobles de la ruta són Dominya,

La memòria de Kunta Kinteh i la recerca dels orígens

L'escriptor afroamericà Alex Haley, motivat pels records d'infantesa amb l'àvia materna, va investigar l'origen del seu avantpassat esclau. Només sabia que el nom de família era Kin-Tay, que li havien canviat per Toby, que el propietari el va marcar amb un ferro roent i li va tallar un peu per haver intentat escapar. L'àvia només recordava tres paraules en la llengua originària: Ko i Kambi Bolongo. Haley va descobrir que eren de l'ètnia mandinga: Ko era la kora, l'instrument propi dels griots, els vells historiadors orals que memoritzaven i cantaven la genealogia de les famílies, i Kambi Bolongo era el riu Gàmbia. Haley va viatjar a Gàmbia

i va escoltar un vell griot del poble de Juffureh. Al cap de dues hores de recitar, va sentir el nom de Kunta Kinteh, el primogènit d'una família de quatre fills, que un dia va anar al bosc a buscar fusta per fer un tambor i mai més no va tornar perquè el varen agafar «els soldats del rei». Haley descriu aquest moment com el més intens i revelador de la seva vida.

Deduint que el griot es referia als soldats britànics, va viatjar a Londres a investigar els vaixells negrers des del 1760. Al cap de sis setmanes va trobar-ne un que havia fet aquesta ruta i havia salpat vers Annapolis (Maryland) el 5 de juliol del 1767: el *Lord Ligonier*.

Haley tornà als Estats Units a consultar els microfilms del diari de Maryland. A l'edició de l'1 d'octubre s'anunciava la venda d'esclaus del *Ligonier*. A Spotsylvania on l'àvia li havia dit que fou venut, trobà una venda de propietats a William Waller, feta el 5 de setembre del 1768, en què constava un esclau negre de nom Toby. Haley en va seguir el rastre i va trobar que va morir a Virgínia en una plantació de canya de sucre el 1822. Finalment, va tornar a Gàmbia a visitar la matriarca del clan Kinteh i li va oferir nous de cola en senyal de respecte, com és costum en l'ètnia mandinga. Haley s'havia retrobat amb els orígens.

Bakya i Kossissing. Farinhya és tristament coneguda per la història de Nyara Belly, filla d'una poderosa família local que feia capturar persones dels pobles veïns per enviar-los com a esclaus a la plantació d'arròs que tenia el seu marit, Louis Lightburn, a Carolina del Sud.

ILLA DE KUNTA KINTEH - GÀMBIA

El nom originari de la petita illa, abans de l'arribada dels europeus, era Junfureh Joyo 'illa de Juffureh'. La seva situació estratègica, a uns 30 quilòmetres de la desembocadura del riu Gàmbia, la convertia en la via de penetració més fàcil cap a l'interior. L'illa va esdevenir el principal enclavament de comerç d'esclaus a la zona. Cobejada per portuguesos, espanyols, francesos i anglesos, va passar per diferents dominis. El 1807 l'Imperi Britànic prohibí el comerç d'esclaus. Per impedir que vaixells negrers penetressin al riu Gàmbia, el 1816 va construir una bateria de sis canons a la banda sud de la desembocadura, a Banjul, la capital de Gàmbia. El 1826, es construï el Fort Bullen a la banda nord, al poble de Barra, per poder fer un foc creuat. L'illa va ser abandonada definitivament el 1829. És un trist record de la política europea del segle xv al xix i un reflex de la seva actitud envers el continent africà. Centenars de milers de persones lliures varen haver de deixar la seva terra cap a la foscor de les seves masmorres. Es calcula que varen ser embarcats 455.000 esclaus, dels quals 150.000 eren gambians i la resta d'altres països.



▲ Entrada al Museu de l'Esclavatge i Tràfic Negrer a Albrede (Gàmbia), 2019.

La memòria de l'esclau gambià Kunta Kinteh va ser rescatada de l'oblit pel seu descendent afroamericà Alex Haley (New York, 1921 - Washington, 1992) i immortalitzada a la novel·la *Roots: the Saga of an American Family*, el 1976. L'escriptor va iniciar una recerca pionera en la recuperació dels orígens de la diàspora africana que va durar 12 anys. Set generacions els separaven. El llibre va ser un best-seller i va guanyar el premi Pulitzer el 1977. A partir de la novel·la i la posterior sèrie documental es va desencadenar un autèntic pelegrinatge i recerca dels orígens per part de la població afroamericana.

1833-38

Abolició de l'esclavatge al Canadà i a les colònies britàniques del Carib, la Guaiana Britànica i l'illa Maurici.

1838-44

Abolició de l'esclavatge als territoris sota control britànic a l'Índia. Abolició de l'esclavatge a Nicaragua, Uruguai i República Dominicana.

1848

Decret d'abolició de l'esclavatge a les colònies franceses i a les Illes Verges daneses.

1851-55

Abolició de l'esclavatge a Colòmbia, Argentina, Veneçuela i Perú.

1863

Abolició de l'esclavatge a les colònies neerlandeses del Carib, Surinam i illes del sud-est asiàtic.

1863-65

Abolició de l'esclavatge als Estats Units.

1866

Decret espanyol que prohibeix el tràfic negrer.

1869

Abolició de l'esclavatge a les colònies portugueses.

1870

Adopció de la Llei Moret, que preveu l'abolició de l'esclavatge a les colònies espanyoles.

1873

Abolició de l'esclavatge a Puerto Rico.



▲ Descarregant mercaderies al port de Boffa (Guinea Conakry), via de penetració a l'interior a través del riu Pongo, 2017.

Un comerç triangular molt lucratiu

Els vaixells negrers partien dels ports europeus carregats amb manufactures (coure, teixits, quincalla, joies, armes i munició) per intercanviar a l'Àfrica a canvi d'esclaus. Amb el temps es crearen factories on eren empronats i així facilitar la càrrega més ràpida. Després de mesos de navegació en condicions infrahumanes, vers les colònies americanes per l'anomenat passatge del

mig, els que arribaven vius eren venuts al port de destí per treballar a les plantacions de sucre, cafè, tabac o cacau. Un cop buidats els vaixells es carregaven de nou amb aquests productes per vendre'ls a Europa i així començar de nou. Un comerç molt lucratiu a costa de vides humanes on el que comptava era que el vaixell no anés mai buit i aprofitar la càrrega al màxim.

El 1995 el govern de Gàmbia va declarar Monument Nacional l'illa i els espais que s'hi relacionen: Fort Bullen i els edificis històrics dels pobles d'Albreda i Juffureh, situats davant de l'illa. Des del 1996 el Govern gambià organitza l'International Roots Homecoming Festival amb l'objectiu d'atraure sobretot africans de la diàspora. El Festival inclou un pelegrinatge a l'illa de Kunta Kinteh i a l'àrea d'Albreda-Juffureh, d'especial significat simbòlic i emotiu. És visita obligada també en el programa d'estudis de les escoles gambianes. A poca distància

d'Albreda hi ha el poble de Juffureh i la casa de Kunta Kinteh. El 2003 l'illa va ser inscrita a la llista del Patrimoni de la Humanitat per la Unesco. A partir del 2011 es reanomenà com a illa de Kunta Kinteh.

La visita a l'illa de Kunta Kinteh és una experiència emocional.

Per arribar-hi des de Banjul, s'ha de travessar amb ferri la desembocadura del Gàmbia fins a Barra. Després es fan 253 quilòmetres en cotxe fins a Albreda, on es pot visitar el museu, inaugurat el 1996 amb l'exposició *Voyage of No Return-The Atlantic Slave Trade and the Senegambia*. Un monument davant del riu representa una figura humana de més de dos metres trencant unes cadenes i la inscripció «Never again». En un petit embarcador es pren la piragua amb la companyia d'un guia per visitar l'illa, que ja es divisa com un petit punt en la llunyania. A mesura que la barca s'hi va acostant es veuen els grans baobabs que l'envolten i li donen un aspecte

fantasmagòric. La visita a les presons de l'antiga fortificació, el silenci que es respira, només trencat pels crits d'alguns ocells, afegeix a la visita una emoció especial, que no es troba en altres memorials que tenen més visitants. La història de Kunta Kinteh i el silenci de l'illa converteixen el memorial de Gàmbia en una autèntica experiència emocional. ❏

Bibliografia

- AD. *Héritages de l'esclavage. Un guide pour les gestionnaires de sites et itinéraires de mémoire*. UNESCO, Paris, 2018.
- AD. *Les routes de l'esclavage, 1444-1888*, dirigit per Jordi Savall, Alia Vox, 2016.
- BOCOUM, Hamady i TOULIER, Bernard. *La fabrication du Patrimoine: l'exemple de Gorée (Sénégal)*, Open Edition Journals, 2013.
- CALDEIRA, Arlindo Manuel. *Escravos e traficantes no imperio português. O comercio negreiro português no Atlântico durante os séculos xv a xix*. A esfera dos livros, Lisboa, 2013.
- CEESAY, Hassoum. *Kunta Kinteh, the slave trade and european presence in the Gambia, 1456-1816*, The Gambia National Museum, Banjul, 2019.
- NERÍN, Gustau. *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols d'Àfrica*. Pòrtic, Barcelona, 2015.

Text i fotografies ★ Lurdes Boix Llonch és historiadora i directora de l'Arxiu Històric i del Museu de l'Escala.

M. Eloi Coly, conservador en cap de la Maison des Esclaves a l'illa de Gorée (Senegal)

Eloi Coly va néixer el 1951 a Bignona (Casamance, Senegal). Arriba a Gorée el 1985 com a adjunt del director i impulsor del memorial Maison des Esclaves, Joseph N'Diaye. A la seva mort, el 2009, Coly en passà a ser conservador en cap. Conscient que gestiona un referent mundial, treballa per enllestir el projecte del Centre Internacional d'Interpretació i Documentació de l'Esclavatge i el Tràfic Negrer que s'ha d'inaugurar el 2023, amb la col·laboració de la Fundació Ford i el Govern del Senegal, en una antiga casa colonial, on em rep al seu despatx.

Què ha significat l'esclavatge per a la història de la humanitat?

S'ha de diferenciar entre esclavatge i tràfic negrer. L'esclavatge és molt antic: Mesopotàmia, Grècia i Roma eren societats esclavistes. La primera gran revolta d'esclaus va ser la d'Espàrtac, el 73 aC. A l'Àfrica hi havia una esclavitud domèstica, on l'esclau tenia certs drets: podia fundar una família i el propietari estava obligat a donar-li terra.

Com s'inicia el tràfic negrer?

Els àrabs començaren el tràfic negrer el 652 quan l'emir Abdallah ben Said signà amb el Sudan un tractat pel qual els havien d'enviar cada any un centenar d'esclaus de Darfur. Aquest va ser l'inici de la ruta transsahariana vers l'Àfrica oriental, amb factories comercials fins al sud i Zanzibar com a gran port d'esclaus. El tràfic negrer vers Àsia s'alià amb el tràfic negrer atlàntic al segle XVI. Com que tenien interessos convergents, àrabs i europeus no van tenir cap escrúpol a fer negocis. A partir d'aquest moment hi ha una generalització de la pràctica de l'esclavatge i un buidatge de població de l'interior, a través dels *homeoducs*, que facilitaven l'aprovisionament d'esclaus vers la costa est o oest de l'Àfrica.



“Despertar consciències a través de l'educació”

Parlem de xifres. Com es pot calcular el nombre de víctimes?

Es calcula amb dades científiques que el tràfic negrer entre els segles XVI i XIX va concernir entre 100 i 150 milions de persones. Per cada esclau que arribava viu, en morien sis o set pel camí: a les guerres de captura on els que tenien armes atacaven els pobles de l'interior que només es podien defensar amb arcs i fletxes, a les presons on esperaven els vaixells que els transportaven en condicions infrahumanes a les colònies americanes en l'anomenat passatge de l'infern.

Tot plegat és esgarrifós...

La humanitat no ha viscut cap atrocitat pitjor. Al segle XVI la població de la Xina i l'Àfrica era la mateixa. Només s'ha de comparar a l'actualitat. L'Àfrica va ser buidada de la millor gent en edat de treballar durant més de tres segles, a més de l'espoli dels recursos naturals. L'abolició de l'esclavatge no va posar fi al comerç d'esclaus. Per esquivar els preceptes morals cristians van conceptualitzar l'esclavatge partint de la premissa que l'africà negre no era persona, era una cosa, un bé moble, una mercaderia que es podia intercanviar per una altra. És la cosificació.

Com es pot recuperar l'Àfrica d'aquesta atrocitat?

Amb educació! L'educació és fonamental per reconstruir l'ésser humà que ha estat desconstruït per segles i segles d'humiliació, on ens varen repetir que el negre no era res. Totes les violacions de drets humans venen de la manca d'educació en valors de respecte. La desconstrucció porta les persones a la pèrdua d'estima d'elles mateixes. Vet aquí per què tants joves africans agafen una pastera i arrisquen la seva vida per anar a Europa. Aquest viatge els costa molts diners. Si s'ajuntessin tots els que han pagat aquests diners podrien crear un negoci a l'Àfrica per sortir de la misèria. Moltes dones africanes avui tenen vergonya de ser negres i es posen productes químics per aclarir el color de la pell. Tothom sap que a Àfrica el 60% de la població és analfabeta. Per guanyar en autoestima s'ha d'invertir en educació. L'Àfrica és l'origen de la humanitat. L'*Homo sapiens sapiens* era negre. Amb les migracions vers països més freds del nord es va anar aclarint el color de la pell en el procés d'adaptació, però tots som negres en origen! L'educació ens permetrà d'ensenyar que no hem d'envejar els altres. El futur és aquí a casa nostra!

1880-86

Abolició progressiva de l'esclavatge a Cuba.

1888

Abolició de l'esclavatge al Brasil.

1889-90

Acord definitiu de prohibició de l'esclavatge a la conferència de Brussel·les.

1956

Les Nacions Unides aproven un conveni internacional de prohibició de tràfic d'éssers humans.

2001

Reconeixement del tràfic d'esclaus i de l'esclavatge com a crim contra la humanitat a la Conferència Mundial de les Nacions Unides contra el Racisme, la Discriminació Racial, la Xenofòbia i la Intolerància Associada (Durban, Sud-àfrica).

GARBÍ

VELA

La vela catalana puja a bord de la igualtat

La Federació Catalana de Vela posa en marxa la campanya «Puja a bord de la igualtat» amb l'objectiu de garantir la igualtat d'oportunitats de les dones que formen part de la vela catalana vers els homes, potenciar-ne les capacitats i vetllar pel seu benestar.

Per Jordi Ibàñez (Federació Catalana de Vela)



ESTUDI DONES A L'ESPORT DE LA VELA

L'estudi «Dones a l'esport de la vela», fet entre els mesos de març i juny de l'any 2022 mitjançant enquestes i entrevistes a federats i federades, neix de la percepció que a la vela, malgrat que és un esport que disposa de totes les condicions per ser igualitari i paritari, continuen existint barreres que dificulten l'accés de les dones a les oportunitats en la mateixa mesura que els homes.

Les conclusions d'aquest estudi indiquen que hi ha una clara desproporció entre homes i dones a la pràctica esportiva; que com més es professionalitza la pràctica de l'esport, més s'evidencien les desigualtats; que les assumpcions i els estereotips de gènere dificulten la igualtat d'oportunitats, i que les dones navegants se senten infravalorades.

L'estudi també conclou que cada cop hi ha més consciència i capacitat de detectar i posar nom i límits a situacions discriminatòries i que si a això hi sumem les eines, les estructures i les persones indicades per liderar una transformació, el canvi cap a la igualtat real és imparabile.

Unes altres conclusions que ens aporta l'estudi són la necessitat entre qui navega de sentir el suport de companys i companyes, clubs, administracions i entitats. Són especialment les dones les que se senten soles en la pràctica esportiva de la vela i que expressen la necessitat de fer comunitat entre elles.

En definitiva, l'estudi diu que la vela a Catalunya no és un esport on les desigualtats i les conductes discriminatòries i sexistes siguin evidents, però hi són i tenen un impacte directe en el desenvolupament professional de les dones.

CAMPANYA «PUJA A BORD DE LA IGUALTAT»

«Puja a bord de la igualtat» té per objectiu articular totes les accions que es deriven d'aquest estudi per garantir la igualtat d'oportunitats de les dones que formen part de la vela catalana vers els homes, potenciar-ne les capacitats i vetllar pel seu benestar.

En la primera fase de la campanya, la Federació Catalana de Vela farà una crida als clubs perquè s'hi sumin. Posteriorment, els clubs afiliats a «Puja a bord de la igualtat» crearan un grup de treball intern que analitzarà en quin estat es troba el club; tindrà cura que les comunicacions no siguin sexistes; es donarà veu a les persones navegants perquè participin en el procés, i es crearan i implementaran protocols en matèria d'igualtat. A l'última fase de la campanya, cadascun d'ells crearan un pla d'igualtat per establir unes polítiques d'igualtat.

PRESENTACIÓ DE LA CAMPANYA

El 13 d'octubre passat la campanya va presentar-se al Saló Nàutic de Barcelona. L'acte va estar encapçalat per la secretària general de l'Esport i l'Activitat Física, Anna

Caula; el president de la Federació, Xavier Torres, i la membre de la junta directiva i de la Comissió d'Igualtat de la Federació, i comodora del Club Nàutic Sitges, Elisenda Vives.

En el seu parlament Caula va destacar que «estem en un moment de revolució. Hem deixat de demanar permís i ara toca exigir. No som víctimes de res. Estem davant d'una palanca del canvi. Som la legislatura

de l'esport femení i construirem i sumarem amb una mirada àmplia. I ens visualitzem en comú, ja que som moltes. Tenim una família molt gran i en el futur encara n'hi haurà més. Entre totes, i tots, seguim endavant».

Per la seva banda, el president Torres va declarar que «l'estudi és un manifest del fet que no estem tan bé com ens pensàvem. Tenim una situació inicial i estem treballant per revertir-la.

En aquest moment estem posant totes les eines necessàries per donar visibilitat a l'esport femení i posar en valor la figura de la dona».



A la vela, malgrat que és un esport que disposa de totes les condicions per ser igualitari i paritari, continuen existint barreres que dificulten l'accés de les dones a les oportunitats en la mateixa mesura que els homes.

LA IGUALTAT DE GÈNERE, UN DELS PILARS DE L'ESPORT BLAU ESCOLAR

El programa Esport Blau Escolar combina educació i esport, i proposa una activitat de formació poliesportiva en l'esport de la vela integrada dintre de l'assignatura d'Educació Física dels alumnes de cinquè de primària dels centres educatius del litoral català.

En l'àmbit de la igualtat de gènere, Esport Blau Escolar estableix que els i les escolars, quan naveguen en embarcacions col·lectives, sempre que sigui possible, ho facin amb tripulacions mixtes 50% nens i 50% nenes. D'aquesta manera, ja des de ben petits, els futurs navegants prenen consciència que al mar no hi ha rols estipulats per gènere.

▲ La vela femenina ha estat sempre present a Catalunya. Foto: Martina Gatnau.

◀ Tripulació mixta en el Campionat Nacra 15, amb els germans Nora i Daniel Garcia de la Casa. Foto: Ignasi Rojas.



▲ Presentació de la campanya Esport Blau Escolar, amb el logotip i gràfic a càrrec d'Ignasi Rojas.

REPRESENTATIVITAT FEMENINA A LA VELA CATALANA

El 2021 hi havia un total de 7.138 persones federades, un 69,15 % de les quals homes. I, segons dades elaborades per l'Observatori Català de l'Esport, entre aquestes persones hi havia un total de 16 esportistes d'alt nivell federades en la categoria vela, 11 homes i 5 dones.

Segons el tipus d'esportistes i edats, l'any 2021, de les persones navegants que competeixen federades a la Federació Catalana de Vela, a la franja d'edat de fins a 11 anys les dones representen un 35 % del total, percentatge que va baixant a mesura que avança l'edat: un 34 % a la franja d'entre 12 i 20 anys, un 23 % a la franja dels 21 als 40, un 18 % a la franja dels 41 als 60 i només un 7 % a la franja de més grans de 61 anys. Entre les persones navegants de lleure federades, tampoc no hi ha paritat i la franja d'edat més poblada per part de les dones és la d'entre 12 i 20 anys, amb un 31 % de dones, seguida de la dels 21 als 40, amb un 25 %. Les dones de fins a 11 anys representen un 18 % del total de persones

navegants de lleure; les dones d'entre 41 i 60 anys, un 14 %, i les de més de 61, només un 7 %.

Així doncs, en l'àmbit de la competició, la majoria de les dones i homes es troba a la franja d'entre els 41 i els 60 anys. El que crida l'atenció és que, en el cas de les dones, hi ha una baixada dràstica de presència en la franja d'entre els 20 i els 40 anys. En el cas de les persones navegants de lleure, no s'observen diferències tan significatives entre els dos sexes.

LA VELA, UN REFERENT OLÍMPIC EN MATÈRIA D'IGUALTAT

Una de les notícies més encoratjadores per augmentar la presència de dones és que a l'esdeveniment esportiu més gran del món, els Jocs Olímpics, el Comitè Olímpic Internacional ha vist el potencial de l'esport de la vela en matèria d'igualtat i ha apostat per la inclusió de classes mixtes en detriment de les classes pures d'homes i dones. A la classe mixta Nacra 17, que va debutar als Jocs Olímpics de Rio l'any 2016 i va seguir a Tòquio 2020, s'hi sumaran dues classes mixtes més a París 2024: 470 i kite.

Es tracta d'una transició que en molts altres esports hauria estat impossible d'imaginar, però que en aquest s'està desenvolupant amb molta naturalitat gràcies al fet que des de ben petits els i les navegants conviuen i naveguen junts. Aquesta naturalitat és la clau que ens fa ser optimistes per al futur més immediat d'aquest esport en matèria d'igualtat.

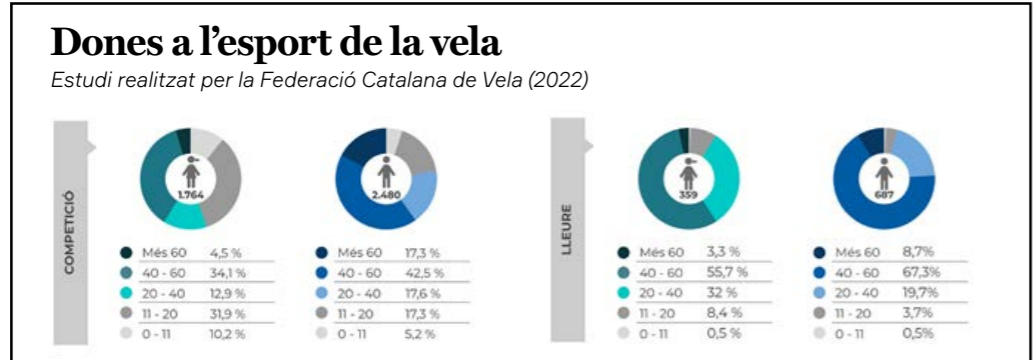
EL PROGRAMA VELA D'IGUALTAT DE LA FEDERACIÓ

La Vela d'Igualtat és un dels sis programes socials (Sostenible, Igualtat, Inclusiu, Escolar, Inserció i Voluntariat) que desenvolupa la Federació Catalana de Vela per construir un món més confortable, accessible, igualitari i equilibrat en l'àmbit econòmic, ambiental i dels drets humans a través de programes i estratègies. Està dirigit a tots els clubs i escoles de vela afiliats a la Federació i a entitats públiques o privades predisposades a col·laborar amb algun dels programes que duem a terme.

Aquest programa té la finalitat de lluitar contra la desigualtat de gènere, arribar a una situació d'igualtat real i demostrar que l'esport de la vela està a l'abast de tots dos gèneres. Els objectius són: potenciar la imatge de la vela d'igualtat als mitjans de comunicació, igualar les condicions entre dones i homes a les competicions esportives i posar en valor les capacitats de la dona. ■

LA VELA NAVEGA AMB BON RUMB

L'esport de la vela es troba en una posició privilegiada perquè, des de ja fa molts anys, i a diferència d'altres disciplines on homes i dones no coincideixen ni en els entrenaments ni en les competicions, nenes i nens naveguen, competeixen i conviuen plegats amb total normalitat.



Text ★ Jordi Ibàñez (Federació Catalana de Vela).

SUBSCRIU-T'HI!

Embarca't amb nosaltres a Argo i descobreix la cultura i el patrimoni marítims del nostre país.

Subscriu-t'hi ara i rep la revista a casa.

Informa-te'n:
www.mmb.cat
 Tel. 902 090 869
subscripcions@ad-lante.com
<http://mmb.cat/explorar/publicacions/revista-argo-nova-etapa/>

12€
SUBSCRIPCIÓ ANUAL
 (dos números)



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

- www.facebook.com/MuseuMaritimdeBarcelona
- www.twitter.com/museumaritim
- www.instagram.com/museumaritim
- www.youtube.com/user/MuseuMaritim

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

ARGO



AS DE GUIA

El SURF de VELA

Avui, en moltes platges de casa nostra és freqüent veure l'horitzó trencat pels colors llampans de les veles dels surfs que solquen les onades. El surf de vela, *windusurf* per a molts, és un esport de mar immensament popular, tant a casa nostra com arreu del món, tot i que és un esport relativament modern. Nascut a Califòrnia als anys 60 gràcies a la imaginació d'un parell de surfistes cansats de remuntar les onades amb la força de mans i braços, va arribar a Catalunya una dècada després. En aquest As de Guia parlem de com va ser aquesta arribada i la seva evolució a partir de la veu i l'experiència d'alguns dels seus pioners.

El surf de vela és un esport de mar que proporciona freqüentment imatges espectaculars. Foto: MMB/Fons Surf a Vela. Panxo Pi-Sunyer.

AS DE GUIA

Els inicis del **SURF DE VELA** a **CATALUNYA**

De Califòrnia a casa nostra, els primers anys

El windsurf o surf de vela és una modalitat d'esport nàutic que va néixer a Califòrnia a mitjan dels anys seixanta, però per a nosaltres no va ser conegut fins que va arribar a Europa uns quants anys més tard.

Per Manel Pedreira

El windsurf arriba a les nostres platges en la dècada de 1970.
Foto: Col·lecció Manel Pedreira.

El windsurf arriba a les nostres platges en la dècada de 1970.
Foto: Col·lecció Manel Pedreira.



Els responsables de l'invent van ser dos enginyers de la NASA, Hoyle Swchweitzer i Jim Drake, que eren surfistes (possiblement no gaire atlètics), quan van decidir que remar contra les ones amb les mans per després baixar-les surfejant era molt cansat i que posant una vela per remuntar-les i després deixar-se portar pel vent, per baixar-les, seria igual de divertit però molt més descansat.

I així és com va néixer aquest nou esport, anomenat windsurf allà i rebatejat, com a surf de vela, aquí. Una planxa de surf amb una vela per desplaçar-se.

Ja sabem com i on va néixer, i sabem que va arribar i ecllosionar després a Europa com a esport popular uns anys després. Però, com va aparèixer per aquí? N'hem parlat amb Manel Pedreira, un dels pioners d'aquest esport a casa nostra i que n'ha viscut tota l'evolució, tant com a practicant com com a professional de la vela.

L'EXPERIÈNCIA DE MANEL PEDREIRA

«Vaig descobrir el windsurf a principi dels anys setanta. Jo estava fent d'entrenador dels equips olímpics espanyols la setmana preolímpica de Kiel, a Alemanya, quan, un dia de calma, va aparèixer un artefacte flotant amb una vela lliure aguantada per un navegant que la patronejava dret. Tots els presents, entrenadors i regatistes, vam quedar sorpresos i vam cosir a preguntes aquell navegant fantasma que havia aparegut enmig de la competició.

»Ell, satisfet del seu protagonisme, ens va explicar amb pèls i senyals com funcionava i ens va convidar a provar-ho. Després de mil caigudes i molts més riures, vam decidir que aquella joguina era divertidíssima i molt interessant.



▲ Manel Pedreira estrenant el recentment adquirit primer windsurf (una Fibrester), el 1973 a Palamós.
Foto: col·lecció Manel Pedreira.

»Li vam demanar on es podia comprar i va dir-nos que allò era un windsurf i que ell l'havia aconseguit a Holanda, a la fàbrica TenCate. Era un windsurfer. A mi va dir-me que creia que a Barcelona també hi

havia una empresa que fabricava planxes de windsurf.

»Tot just arribar vaig comentar al president de la Federació de Vela que havia vist un giny, una planxa de surf moguda per una vela, que podia ser una modalitat d'èxit per al futur del nostre esport. Sobretot aquí, amb el clima i les platges que teníem, però la seva resposta

“Després de mil caigudes, vam decidir que aquella joguina era divertidíssima.”

va ser cruel: “Manel no perdís el temps amb això, que no té cap futur”. Però jo seguia boig amb la descoberta i, tot



▲ Regata de la Festa Major de Roses, 1979.
Foto: col·lecció Manel Pedreira.

buscant, al cap d'un temps vaig descobrir que la marca que el fabricava a Barcelona era Fibrester, una empresa que feia petits vaixells al Penedès, que treballava molt bé la fibra de vidre i que feia planxes de windsurf. Jo ja hi havia col·laborat esporàdicament, amb aquesta empresa, tot fent transports d'embarcacions en el meu temps lliure.

»Vaig posar-me en contacte amb ells i efectivament em van confirmar que feien planxes de surf de vela, de manera que la següent feina que els vaig fer me la vaig cobrar amb dues planxes. Ja tenia dos windsurfs!

»Entusiasmada com mai, vaig anar a buscar les planxes, les vaig carregar al sostre del cotxe i me'n vaig anar a passejar-les, primer al meu club, el Natació de Barcelona, i després a l'Escola de Vela de Palamós, on teníem la base olímpica. No cal dir que van causar sensació arreu.

»Com a navegant expert i entrenador olímpic creia que ja ho sabia tot, però les innumerables tornades a la base de Palamós, gairebé de nit, remant amb les mans, estirat sobre la planxa amb la vela enrotllada sota la panxa, van fer-me plantejar un repte: havia d'aprendre a fer funcionar aquell giny.

»La meua passió per aquesta modalitat tot just començava».

NO TAN DESCONEGUT...

Les investigacions que va dur a terme en Manel per localitzar la fàbrica Fibrester li van permetre veure que el windsurf ja s'estava practicant a les costes espanyoles, essencialment per estrangers (alemanys i sobretot holandesos), que per vacances havien portat les planxes i havien descobert llocs ideals per practicar-lo, llocs amb vent i mar plana i platges accessibles.

És així com va saber que el windsurf es coneixia a llocs com Pollença, el mar Menor o Roses.

En Manel ha anat sempre per feina, i com que volia progressar ràpid no li va costar gaire acostar-se a Roses, un dia de vent, per veure on hi havia la comunitat windsurfera que li havien comentat.

Va trobar-los aviat, navegant a la cala Canyelles Petites. Es tractava d'una colònia d'holandesos encapçalada pels germans Ijsselstein. Els germans ja tenien una escola i, amb el roscenc Santi Deulofeu, van crear el Club Windsurf Roses.

TORNEM A LA MAR AMB PEDREIRA

«Coincidint amb el tancament del centre d'alt rendiment de Palamós de la Federació, vaig aprofitar per continuar descobrint la meua nova juguina a Roses. Amb el grup vam sintonitzar força bé, i vaig aportar tot el coneixement tècnic que tenia de la meua trajectòria federativa.

»Amb el temps es va organitzar una regata per Setmana Santa a la qual venien força holandesos, aprofitant que al seu país feia molt fred. També vingueren competidors alemanys i alguns catalans que ja començaven a dominar aquest esport. Després es va fer la travessa de Cadaqués a Roses, que va celebrar-se durant molts anys, fins que va créixer tant el nombre de participants que vam haver d'aturar-la per seguretat.

»L'interès per aprendre va ser increïble, i al mateix centre de Roses, a la platja de pescadors de la Perola, l'Ajuntament va deixar-nos un espai per fer una escola i desar-hi el material.

»Amb Lay Gainza, un jove càntabre que durant l'hivern es dedicava a fer de monitor d'esquí, no ens va costar gaire aplicar les tècniques d'ensenyament de l'esquí al windsurf, i el seu exemple de cobrir la doble temporada laboral neu/

El secret del windsurf

El peu de pal, o el que és la unió de la planxa amb l'aparell (pal/vela), és el secret perquè funcioni el windsurf. El navegant aguanta l'aparell, però la força que envia a la planxa es transmet amb el peu de pal, que si bé a totes les embarcacions és fix, aquí és un Cardan rotatori en tots els sentits.

Aquest invent, que en Hoyle i en Jim van decidir patentar, va fer-los milionaris.

El més d'un milió de planxes que les diferents marques han fabricat per tot el món, totes, han hagut de passar per caixa.

platja va aportar un bon nombre de professionals per ensenyar aquell esport.»

Temps més tard, en Lay va instal·lar-se al Càmping La Ballena Alegre de Sant Pere Pescador, i va convertir la zona en una referència mundial per organitzar la concentració Surf Alegre i els campionats del món de windsurf professional.

Mentrestant, a Palamós, o més ben dit a Sant Antoni de Calonge, al Club de la Riera Aubi, un altre grup de practicants s'havia posat en marxa, igual que va passar al Club Natació de Barcelona, a Sitges o a Castelldefels.

L'interès per aquest esport anava creixent, i la fàbrica holandesa TenCate, la que fabricava la winsurfer a Holanda, tenia tal demanda a escala europea, que va instal·lar un centre de producció a Viladecans.

L'ARRIBADA DEL MÀRQUETING

A Barcelona van començar a obrir-se botigues especialitzades a la zona alta, i no només de material per navegar, sinó també de roba surfera, que també s'estava posant de moda.

La primera va ser El Vent, després la Surf Wave, i un parell d'anys després la macrobotiga Free Sports, on comercialitzaven directament les planxes TenCate, fabricades a Barcelona, amb altres esports de lliscament, com eren l'snowboard i l'skate.

Amb dues fàbriques al territori, botigues a la ciutat i un moment social en què la nàutica començava a consolidar-



▲ Fotograma de l'anunci de Bitter Kas que va contribuir a l'esclat del surf de vela a casa nostra.

se, les planxes llargues de passeig van envair el litoral, i amb elles les marques comercials van veure l'oportunitat de publicitar-se a les veles que es passaven el dia pujant i caient davant dels banyistes de les platges del nostre litoral. El màrqueting va identificar-nos com a imatge d'un *target* consumidor i aspiracional; de fet, les nostres veles eren més efectives i econòmiques que la típica avioneta que llavors sobrevolava les platges amb un cartell publicitari.

Va ser la tempesta perfecta per a la popularització de l'esport.

DEL WINDSURF AL FUNBOARD

Mentre la navegació tranquil·la animava les platges, arribaven les imatges dels windsurfistes hawaïans fent salts i surfessant grans onades amb planxes més petites. Això va coincidir amb l'entrada d'esports més agressius que van enganxar els més joves, com eren l'snowboard a l'entorn de l'esquí o el mountain bike en el mercat de les bicicletes.

Amb el windsurf va passar el mateix, de manera que els navegants de lleure que navegaven per tota la costa amb planxes llargues, van donar pas a uns windsurfistes més radicals que només buscaven vent i maniobres extremes amb planxes curtes. Naixia la nova modalitat de windsurf extrem: el funboard.

L'aposta de les marques comercials per aquest esport va ser exponencial, i de la publicitat a les veles es va passar a l'organització de campionats amb marques com Ballantine's, Fortuna, Coca-Cola, etc. Tot eren productes que volien associar-se a la nova imatge de modernitat del noi windsurfista, jove, atlètic i ros..., el vigilant de la platja californiana.

Un vídeo fent publicitat del Bitter Kas, amb moltes aparicions a la televisió, va ser el que va fer créixer fins a esclatar el boom de l'esport. Aquest vídeo extrem va captar el públic més jove, atlètic i radical, però menys massificat, mentre que el windsurfista més tranquil va quedar estancat.

▲ Primer taller professional de construcció de planxes curtes. A l'esquerra, Jo François (Joseph François), amb el pintor professional Antonio Sanchez Santiago. Roses, 1978. Foto: col·lecció Manel Pedreira.

◀ Regata Copa de Pasqua a les Canyelles Petites (Roses), 1977. Foto: col·lecció Manel Pedreira.

La popularitat de l'esport a casa nostra va fer que als pubs es passessin vídeos amb caigudes i es publicessin revistes (*Windsurfing 80*, *Vela Libre*, *Tablas* o *El surf a vela*, que encara és al mercat). La indústria també va créixer i, a més de Fibrester i TenCate, Roga, a Premià, també va començar a fabricar planxes de competició, així com dos tallers de planxes curtes i artesanals (anomenades custom boards) que es feien a mà i personalitzades una a una, van aparèixer a Roses (la marca Old Jo's, de Josh Françoise) i a Cadaqués (les Tramontana de Josep M. Zendera), que van adquirir fama mundial.

Igualment a Palamós el germans Depoorter van començar a fer veles, i el grup de navegants de Calonge, la majoria joves empresaris, en lloc de fabricar planxes, van aportar el seu seny i van lluitar per organitzar la pràctica de l'esport, i, capitanejats per l'advocat Roman Tressens, van aconseguir introduir aquesta nova modalitat, oficialment, a la Real Federación Española de Vela, amb el nom d'Asociación Espanyola de Tablas Deslizadoras a Vela.

Amb la classe dins de la Federació, Manel Pedreira, bon coneixedor dels temes oficials, va ser un membre molt actiu en l'elaboració de programes d'ensenyament, reglamentació, autoritzacions i legalitzacions de les escoles, feina que ja havia fet amb l'Administració i ha continuat fent, fins a l'actualitat, legalitzant la nova classe Windsurfer LT.

MENTRESTANT, PER ALTRES MARS...

Si bé a Europa el windsurf era un esport quasi massiu, ja consolidat, sobretot a Holanda, Alemanya i França, quant a passeig i lleure, a Hawaii només existia el funboard. Els salts i les surfejades de grans onades estaven a l'ordre del dia, amb

un nom propi: Robby Naish, l'ídol, primer local, i després mundial. Amb ell, l'esport entrava en una nova dimensió d'espectacularitat.

Si bé això era bo per a la imatge i l'accessibilitat a llocs amb condicions de vent fort i onades, l'augment de la tècnica i els riscos també l'anaven fent més selectiu.

Fos com fos, gràcies al seu gran creixement i popularitat per tots els mars, la Federació Internacional de Vela va veure en el windsurf clàssic la possibilitat de popularitzar més el món de la vela, de manera que va aconseguir fer-lo olímpic.

És així com el winsurf va prendre part en els jocs de Los Angeles 84, amb categories masculina i femenina, i aconseguí ser la disciplina de vela amb més participants. Posteriorment, als Jocs Olímpics de Londres l'espanyola Marina Alabau va aconseguir la medalla d'or.

Si això era a escala mundial, a Espanya els estrangers dominaven l'esport. A Mallorca, concretament a Pollença, era un anglès, Ted Willes, qui també va intentar sense èxit fer una planxa; al mar Menor l'holandès Peter van Driel, que va portar aquí els tècnics d'ensenyament de la federació alemanya, la WDWS, per ajudar a formar monitors, o inclús a Madrid (als pantans el windsurf va tenir molt bona acollida) l'alemany, Enrique Vernli va dedicar-se, amb gran èxit, a importar marques i productes de windsurf del seu país.

LES ILLES CANÀRIES I TARIFA, UN CAS A PART

Tarifa, que era un racó del món on ni la Federació ni el turisme no hi tenien cap presència, va esclatar directament amb el funboard. Un territori odiat pel vent va posicionar-se com la meca del windsurf a Europa. Amb cinc anys van



▲ Björn Dunkerbeck, de mare danesa i pare holandès, s'instal·la al sud de Gran Canària a finals dels setanta, on muntà una escola de windsurf. Björn, amb 8 anys, ja navegava i el 1988 va guanyar el primer dels seus 42 títols mundials. Ara els seus fills segueixen els seus passos. Foto: Bic Sport/Bernard Biancotto/Arxiu Surf a Vela.

créixer com bolets escoles, botigues i fabricants artesanals de planxes i veles, per convertir-se en una referència mundial que va portar milers de visitants.

Les Canàries, amb 365 dies de vent i sol, van convertir-se en el Hawaii europeu. Allà, els estrangers també van ocupar les millors platges per muntar escoles i lloguers.

Cal destacar el centre del suís René Egli, a Fuerteventura, possiblement el millor centre de windsurf del món. O el de la família Dunkerbeck, al sud de Gran Canària, des d'on en Björn, el fill dels fundadors, va desbancar com a ídol el mític Robby Naish, en guanyar 42 títols mundials i convertir-se en el màxim exponent d'aquest esport.

▼ Malgrat que hi ha poques noies que el practiquin, és un esport totalment accessible, ja que és més tècnic que físic. Foto: Bic Sport/Bernard Biancotto/Arxiu Surf a Vela.

El nom, quin embolic!

És clar que el giny o embarcació en qüestió és una planxa de surf que porta una vela perquè l'empenyi el vent. Si a escala mundial rep noms tan diversos com *windsurf*, *sailboard*, *boardsailing*, *planche a voile* o *tavola a vela*, és clar que la decisió de com traduir-la no seria difícil.

Per a molts va quedar com a Windsurf. Per a d'altres, va ser un més lògic surf a vela, però per a les institucions la nostra joguina es va batejar amb un nom tan poc modern i poc comercial com *tabla deslizadora* a vela, abreujat TDV.

A Catalunya, el sempre enyorat Martí Cornudella va lluitar per catalanitzar-lo com a *post/tauló lliscador amb vela*.

En aquest escrit, ens hem permès no utilitzar aquests noms...

CONCLOU PEDREIRA

«Com es pot endevinar després d'aquesta lectura, que repassa com va començar tot, queda molt clar que el meu president, que va ser un molt bon gestor, que sabia moltes coses i va fer créixer molt la vela al país, el dia que va donar-me aquell consell, "Manel, no perdis el temps amb això del windsurf que no té cap futur", no la va encertar.»

Avui, el windsurf és la disciplina de vela més popular i practicada al món. ◀

Text ★ Manel Pedreira és navegant. Va ser un dels introductors del surf de vela a Catalunya, entrenador olímpic espanyol i tècnic de navegació de la Federació Catalana de Vela.

Col·laboració ★ Panxo Pi-Sunyer.

▼ Robby Naish, autèntica llegenda del surf de vela, a la regata de la PBA (Professional Board Sailors Association), 1995. Foto: John Carter. MMB/Arxiu Surf a Vela.



AS DE GUIA

La singladura del SURF DE VELA a Catalunya

Per Óscar Viñas Cabrera

Bressol de futurs navegants, el surf de vela és un dels esports nàutics més populars. Consisteix a subjectar una vela directament amb les mans a través de la botavara i lliscar sobre una planxa. És una via d'accés a la navegació en vela i, per a la majoria dels practicants, un estil de vida.

▲ La pràctica del surf de vela va arribar a les nostres costes a través de les platges de Sant Pere Pescador, gràcies a l'atractiu dels vents del golf de Roses. Foto: Kodak i SSM/Arxiu Surf a Vela.



Catalunya té més de 800 quilòmetres de costa i més de 100 instal·lacions nàutiques on practicar surf de vela.

Any rere any creixen les xifres d'aficionats, cursetistes, federats i, finalment, practicants d'esports de mar.

SANT PERE PESCADOR, EL CATALITZADOR

Per entendre la raó de l'èxit del surf de vela a Sant Pere Pescador, només cal passejar per les pinedes de Sant Martí d'Empúries i observar les branques d'aquells pins que semblen escultures, pentinades de nord a sud. La tramuntana és un dels segells d'identitat de la zona. La tramuntana va originar que fa més de 2.000 anys unes embarcacions que venien de Grècia, superat el temible cap de Creus amb vents del nord, trobessin refugi en aquestes terres, on es van establir i portar la civilització a la península Ibèrica.

A mitjan anys setanta, atrets pels vents predominants, apareixen les primeres planxes de surf de vela.

Aquests vents atreuen ara els amants dels esports de mar en la societat del lleure i les emocions.

La força de la tramuntana jo la vaig descobrir a inicis dels anys vuitanta, quan era un nen sense prou força per aixecar una vela. Un familiar francès em va oferir pujar a la popa de la seva planxa i, entre les platges que envolten les ruïnes d'Empúries, em va transportar a una velocitat que l'escuma que aixecava em feia tancar el ulls. Les sensacions que em va provocar aquell descobriment, passats els anys, es mantenen intactes. Des d'aquell dia, el surf de vela i aquell indret m'han acompanyat sempre.

Mirem a grans trets com s'ha generat un canvi que impacta en el territori i ha convertit el golf de Roses en un dels enclavaments predilectes per practicar esports de vent a tot Europa i que és, sens dubte, la via d'entrada del surf de vela a la Península.

A mitjan anys setanta, atrets pels vents predominants, la tramuntana i el gregal, però també el xaloc i el garbí, apareixen les primeres planxes de surf de vela. Inicialment els practicants venen dels països del nord, bàsicament francesos i holandesos, i es comencen a organitzar els primers cursets a Roses. No triga a estendre's a la resta del territori.



Revista Surf a Vela

L'any 1984 es comença a editar la revista *Surf a Vela*, que es distribueix a escala nacional. Es publicava un número mensual que permetia conèixer els fets més destacats al voltant d'aquest esport, lliçons i consells per a l'aprenentatge, llocs per practicar, novetats de material, regates i competicions, compravenda de material nou i de segona mà, etc.

La revista *Surf a Vela*, en col·laboració amb el càmping La Ballena Alegre, ubicat a Sant Pere Pescador, va organitzar un esdeveniment

que reunia els practicants de tota la Península, i neix així la primera Surf Alegre. Inicialment amb un poder de convocatòria discret, es continua fent cada inici de temporada d'estiu, incrementant el nombre de participants, patrocinadors, empreses i entitats i millorant les activitats que tenen lloc, les regates, la fira de material i la qualitat de l'esdeveniment.

Surf a Vela porta editats 334 números entre revistes i anuals. Són 36 anys de dedicació inicialment al

windsurf, però també a les modalitats d'esports de vent que anaven consolidant-se a les nostres platges: el kite surf, el SUP (stand up paddle), la incorporació de la tecnologia foil a les planxes de windsurf i kite surf, i recentment el wing foil. Panxo Pi Sunyer, al capdavant de la revista, és, a més de l'ideòleg i precursor, el referent nacional en el món del surf de vela. A la seva pàgina web es pot estar al dia de notícies, novetats i els fets més destacats del món dels vents i les onades.



CAMPIONAT DEL MÓN DE WINDSURF, GRAN PREMI CATALUNYA-COSTA BRAVA

L'èxit de convocatòria de la Surf Alegre, la tenacitat dels organitzadors i les bones condicions de vent de la zona van fer que, l'any 1999, la platja de la Devesa de Sant Pere Pescador fos escollida per la PWA (Professional Windsurf Association) com a seu d'una de les proves del circuit mundial. Així neix el Campionat del Món de Windsurf Gran Premi Catalunya-Costa Brava. Fins a aquell moment aquest campionat només es desenvolupava als indrets amb les millors condicions de vent del «planeta mar», com ara Hawaii, Maui, el Japó, les Canàries, Tarifa...

La realització del Campionat del Món de Windsurf Gran Premi Catalunya-Costa Brava a les instal·lacions del càmping La Ballena Alegre permetia que el públic accedís a veure amb els seus ulls els millors

professionals del windsurf a escala mundial. Es podia contemplar des de la platja, i va ser clau per a la consolidació d'aquest esport al territori.

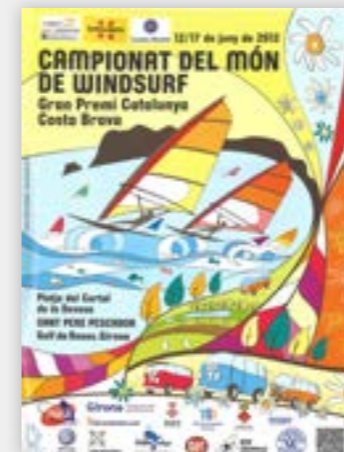
La presència dels mitjans de comunicació internacionals, juntament amb els aficionats vinguts de tot el món, va donar ressò a tota la zona del golf de Roses, i cada edició feia augmentar l'interès dels participants i seguidors no només pels vents de la zona, sino també per la bellesa natural i patrimonial que té. Els mateixos regatistes venien acompanyats de les seves famílies al Gran Premi Catalunya-Costa Brava per gaudir de les platges, el seu entorn i unes excel·lents infraestructures turístiques.

Aquest esdeveniment es presentava a les fires de turisme i salons nàutics més importants. El que va néixer com una reunió d'amics, la Surf Alegre, va esdevenir un esdeveniment internacional que aglutinava seguidors d'arreu.

▼ Campionat del Món de Windsurf Gran Premi Catalunya-Costa Brava. Rere les veles multicolor s'endevina Roses al fons. Foto: John Carter/PWA/Arxiu Surf a Vela.



▲ L'espectacle dels surfistes de vela solcant la mar del golf de Roses és fàcilment contemplable des de les platges de Sant Pere Pescador. Foto: John Carter/PWA/Arxiu Surf a Vela.



A la trobada de la Surf Alegre-Campionat del Món de Windsurf s'hi va afegir l'any 2003 la concentració de furgonetes. Després de la primera edició, Volkswagen va apostar fort per l'esdeveniment i va donar nom a la trobada, que en les darreres edicions superaven el miler de furgonetes.

REGATA VINTAGE

En record dels pioners del surf de vela, el Grup Esports Nàutics GEN Roses organitza des de l'any 2011 la Regata Vintage, que consisteix a creuar la badia de Roses en direcció a l'Escaló. Amb un gran nombre de participants, aquesta regata popular s'ha obert en les darreres edicions a altres modalitats: wind foil, kite surf, vela lleugera, etc., i s'ha convertit en una gran festa per als amants dels esports relacionats amb el vent.

LE DEFI

Voldria destacar que uns quilòmetres més amunt, al sud de França, concretament a Grussan, es du a terme el que ells anomenen el Woodstock du Windsurf, la més gran concentració de windsurfistes del món, un festival entorn del surf de vela que, en la seva darrera edició, va superar la xifra dels 1.200 participants. Es tracta de Le Defi. La tramuntana, que bufa amb força en aquesta localitat, fa les delícies dels regatistes, que durant uns dies es congreguen, naveguen i festegen. Tothom hi és benvingut, hi ha multitud de premis, com ara al participant més jove, al més gran i al participant

amb material més antic, i tota mena d'activitats entorn de la seva passió. La imatge de les 1.200 veles al llarg del recorregut és molt impactant. Philippe Bru, l'ideòleg, ja ha aconseguit organitzar altres Defiwind al Japó i al Carib.



▲ A Grussan, a la Catalunya Nord, França, es du a terme un festival de surf de vela que s'ha convertit en la concentració més gran de windsurfistes del món. Foto: B. Biancotto/Defi-Wind/Arxiu Surf a Vela.

L'Ion Club

Consolidat l'esport, Club Mistral, anomenat actualment Ion Club, present als indrets amb més bones condicions de vent del planeta, amb 18 centres que han anat creant des de fa 35 anys, va decidir ubicar l'any 2004 un dels seus centres a les instal·lacions del càmping. Funciona d'abril a octubre, i ofereix curssets d'iniciació i perfeccionament, i lloguer

i venda de material. És molt reconegut pels aficionats al surf de vela i altres esports de vent. Atreu públic esportista i familiar d'àmbit internacional. En temporada alta, l'Ion Club pot rebre una mitjana de 200 persones diàries entre curssets i lloguers. En pocs anys s'ha convertit en el centre de més afluència dels 18 que funcionen actualment a tot el món.



CAMPIONAT EUROPEU WINDSURFER

Hi ha tot un moviment entorn de la que va ser la planxa de surf de vela més popular al llarg dels anys, la Windsurfer, recuperada amb motiu del seu 50è aniversari, ara més lleugera i redissenyada. S'organitzen diferents esdeveniments que fan que



▲ Campionat Europeu Windsurfer. Badia de Roses, 2022. Foto: Marc Gonzalez/Club Vela Ballena Alegre.

molts dels pioners del surf de vela tornin a aquesta modalitat, per la seva versatilitat i facilitat. Aquest any, per primer cop, s'ha fet al càmping La Ballena Alegre amb gran èxit de participació.

Els directius dels càmpings, Toni Castellà i Lay Gainza, confirmen que el 70% dels usuaris practiquen esports aquàtics. Tot va començar amb el surf de vela, però, amb els anys, s'hi han afegit modalitats noves, com el kite surf, el SUP (stand up paddle) i ara amb la tecnologia foil el wind foil, el kite foil i el wing foil.

Amb els anys, el que es va iniciar al golf de Roses s'ha estès amb força a la resta del Mediterrani. A Catalunya destaca també la Costa Central, especialment les platges de Badalona, Barcelona, el Prat i Castelldefels. La zona del delta de l'Ebre també ofereix bones condicions de vent.

A escala nacional, la Manga del mar Menor i Almeria són espais reconeguts. Finalment, hem de destacar Tarifa i les Illes Canàries, dos dels indrets més privilegiats del planeta per la força dels vents, la bellesa de les platges i l'entorn natural.

A Gran Canària hi resideix Bjorn Dunkerbeck, 42 vegades campió del món en diferents modalitats, un dels referents internacionals del surf de vela. ■

Per ampliar la informació, les adreces web més destacables són les següents:

Surfavela.es | Vela.cat | Ballena Alegre.com/eventos | Ion-club.net/es/golf-de-roses | Genroses.cat | Windmag.com/defi-wind | Windsurferclass.com | Pwaworldtour.com | Iqfoilclassoficial.org | Techno293.org | Naish.com | Dunkerbeck.com

Text i entrevista (pàg. següent) ★ Óscar Viñas Cabrera és professional del Turisme Blau, tècnic en Turisme Cultural Marítim i navegant de surf de vela i vela lleugera. oscarvcabrera@gmail.com.

Trencant tòpics del surf de vela:

1

No és difícil

No cal tenir una gran forma física per aconseguir fer surf de vela.

2

No és car

Es pot llogar o aconseguir material de segona mà a bons preus.

3

Es pot practicar a qualsevol edat

Només cal pesar més de 35 kg i no hi ha límit d'edat.

4

Es pot practicar tot l'any

Les nostres aigües i temperatura ambient ho permeten.

5

Aporta grans beneficis a la salut

Es practica a l'aire lliure, s'aprofita la força del vent per desplaçar-se i permet viure sensacions úniques.



▲ Campionat de classe Techno de windsurf, equiparable a l'Optimist en la vela lleugera, per als nois i noies que vulguin competir entre els 8 i 18 anys. Hi ha milers de planxes repartides per tot el món. Foto: Bic Sport/Techno Class/Arxiu Surf a Vela.

A quina edat vas començar a navegar i on vas iniciar-te?

Als set anys, a Sant Feliu de Guíxols, en un centre que es diu Força 3.

Què significa per a tu navegar? Quines sensacions et genera?

Per a mi ha estat una forma de treure'm la negativitat de sobre, especialment els anys més complicats de l'adolescència. Navegar em relaxa i em permet aconseguir més benestar.

A quina edat vas començar a competir i en quines categories?

Vaig començar amb 16 anys i he competit amb Techno Plus, que és una planxa de 2,93 m d'eslora, aparellada amb una vela de 8,5 m.

Amb l'aparició del foil quina creus que serà la modalitat que tindrà més èxit en el futur?

Sense dubte, la classe que s'està imposant és la IQFoil, és la més prestigiosa i amb la qual es competirà en la pròxima Olimpíada de París. El foil s'estén cada vegada més entre els practicants, ja que permet sortir a mar amb menys vent. L'eslora és de 2,20 metres i la vela de 9 m, i això permet la navegació a partir de sis nusos de vent.

Què li diries a algú que es vulgui iniciar en la competició?

Li recomano moltíssim fer-ho, perquè el mar et permet desconnectar dels petits problemes, i la competició t'enseny a guanyar i a perdre; és una lliçó de vida, però el més important és que millores en molts aspectes, sobretot la confiança en tu mateix.

Com a monitor de vela, què significa per a tu ensenyar a navegar?

Ensenyar per a mi és transmetre els conceptes que em van donar quan era petit. Ensenyar a navegar m'agrada

Alexander Morales

Regatista de la classe Techno Plus i monitor del Centre Municipal de Vela de Barcelona

“A cada sessió aprens alguna cosa, no saps mai què pot passar, però el més important és que surts relaxat i renovat.”

perquè és important que nens i joves aprenguin a treballar en equip o, si surts en una embarcació en solitari, millorar en molts aspectes a escala individual.

Per acabar, què és per a tu fer surf de vela?

Fer un esport molt complet i autèntic que es practica al mar, on estàs sol i depens dels elements. És un gran esport per millorar la condició física, ja que notes com a mesura que agafes experiència tens més confiança. A cada sessió aprens alguna cosa; no saps mai què pot passar, però el més important és que surts relaxat i renovat.

“El mar et permet desconnectar dels petits problemes.”

Des d'aquestes pàgines animem a tothom a iniciar-se. Les primeres sortides és aconsellable anar a una escola de vela i seguir les recomanacions dels instructors. Descobriràs un món de sensacions, colors, emoció i velocitat, i gaudiràs en cada sortida, ja que és una petita gran aventura.

Midway, batalla al paradís del Pacífic

ELS AMERICANS ACONSEGUEIXEN REFER-SE DE PEARL HARBOR

Entre els dies 4 i 7 de juny del 1942 les forces armades japoneses i nord-americanes es varen enfrontar a la batalla de Midway. La victòria dels almiralls dels Estats Units va ser un punt d'inflexió en la guerra a l'oceà Pacífic i va significar un fort cop per al Japó, que fins llavors havia portat la iniciativa en aquell front de guerra i tenia una important superioritat, especialment després de l'atac a Pearl Harbor del desembre del 1941. Però aquell enfrontament posterior va demostrar que els japonesos eren vulnerables, va permetre als americans refer-se moralment de l'atac devastador a la seva principal base avançada i va destarotar definitivament els plans d'expansió del Japó. En només tres dies es va canviar el curs de la guerra.

Per **Sebastià Bennasar**

ELS PRECEDENTS

Sense cap mena de dubte la batalla de Midway no es pot entendre sense dos precedents, un d'importància transcendental com és el bombardeig de Pearl Harbor i l'altre de valor tàctic: la batalla del mar del Corall. El 7 de desembre del 1941, un diumenge, un raid de caces japonesos —els potents i rapidíssims Zero— i de bombarders van arribar a la principal base americana al Pacífic. Primer varen atacar els avions que hi havia a la pista dels aeròdroms i després els torpediners i els bombarders varen escometre en picat contra els vaixells. En acabar la ràtzia, cinc cuirassats estaven enfonsats o amb grans destrosses i tres més estaven greument avariats, com també altres vaixells més petits de l'esquadra. Els Estats Units havien perdut en l'atac sorpresa 188 avions, bona part de les instal·lacions militars i havien mort o desaparegut més de 3.400 persones.

El bombardeig sobre Pearl Harbor havia estat realment una sorpresa? Totes les fonts historiogràfiques actuals apunten que hi va haver tot un seguit d'errades humanes que varen afavorir l'èxit japonès: a Washington alguns missatges de radiotelegrafia es varen interceptar però no varen arribar mai als comandaments, mentre que des de Pearl Harbor no es va donar importància al radar que mostrava que hi havia una quantitat important d'avions a 170 milles de distància que es dirigien a la base. Quan es va voler reaccionar, ja era massa tard.

L'atac a la principal base nord-americana al Pacífic obeïa a un motiu: l'almirall Yamamoto, que havia estat agregat naval a l'ambaixada del Japó a Washington s'havia proposat com a objectiu principal destruir l'esquadra americana perquè no donés en cap cas suport als aliats i no pogués frenar l'expansió japonesa, que fins llavors era imparabile. També era fonamental que l'expansió

japonesa pogués garantir l'accés a les fonts de petroli i subministraments sense que els americans hi tinguessin res a dir. Tot i això, en saber que els portaavions no eren a Pearl Harbor i que els americans encara conservaven els vaixells i les dotacions d'avions i pilots, va assegurar que «s'havia despertat un gegant adormit». Per tal de poder combatre'l de la millor manera possible i evitar que es pogués refer del cop, proposava l'eliminació de la flota enemiga com més aviat millor i aquí es on es va forjar la idea de la invasió de Midway, un pla que Yamamoto havia estat treballant durant molt de temps amb els homes de la seva màxima confiança i en absolut secret.

MIDWAY, PEÇA CLAU

Però, per què era tan important l'atol de Midway per als interessos estratègics japonesos? Doncs per la seva

situació a 3.200 quilòmetres de distància de San Francisco i 4.100 de Tòquio, i aproximadament uns 1.500 de Hawaii. Midway era una base avançada dels Estats Units i si els japonesos la conquerien des d'allà podrien tenir a l'abast de la mà Hawaii i les principals bases al Pacífic. Per

L'almirall Yamamoto s'havia proposat com a objectiu principal destruir l'esquadra americana.

tant, si s'organitzava una invasió de l'atol, s'obligaria els portaavions dels Estats Units a reaccionar i la superioritat naval japonesa s'encarregaria de decantar la batalla a favor seu i aconseguir eliminar el principal enemic al Pacífic. Per aconseguir això, Yamamoto tenia un gran escull, el temps: com més trigués a fer un gran atac contra els americans, més es podrien refer.



▲ Bombarbers Douglas SBD-3 Dauntless de la Marina dels Estats Units pertanyents a l'esquadró d'exploració VS-8, del portaavions USS Hornet (CV-8). A la imatge, apropant-se al creuer pesat japonès Mikuma, ja en flames, per fer el tercer atac conjunt, durant la batalla de Midway. Foto: Official U.S. Navy photo 80-G-17054/Wikimedia Commons.

La incursió Doolittle

Després de l'atac a Pearl Harbor els americans havien de pujar com fos la moral de les tropes i de la població i colpejar tan durament com fos possible el Japó. Per això el 18 d'abril del 1942 es va produir el primer bombardeig sobre territori japonès, el que es coneix com a incursió Doolittle. Un total de 80 homes i 16 avions liderats pel tinent coronel James H. Doolittle es varen enlairar des del portaavions *Hornet* i a 1.100 quilòmetres de distància de Tòquio. El combustible era massa escàs per garantir la tornada a lloc segur. Tot i així, 64 homes varen rebre empara de la guerrilla xinesa. Els japonesos van matar fins a 250.000 persones per haver donat aquesta ajuda als pilots, que varen aconseguir el seu principal objectiu: sembrar el caos

a la capital japonesa i fer tremolar la seva confiança. Per aconseguir-ho es varen haver de modificar els avions per poder enlairar-los des de la coberta d'un vaixell i es va considerar la missió molt perillosa, amb un índex màxim de supervivència

per als participants del 50 %. Els resultats directes del bombardeig varen ser 50 morts, 250 ferits i 90 edificis destruïts, a més de cellers, fàbriques i tancs de gas, però moralment va ser una gran gesta americana que atemorí els japonesos

i que motivà que s'accelerés el pla d'invasió de Midway i es convencés els escèptics que hi oposaven reticències. Tècnicament, a més, va ser una proesa aconseguir enlairar els bombarders des dels portaavions.



▼ Pilots nord-americans de l'USS Enterprise es preparen per enlairar-se en els seus bombarders en picat Douglas SBD Dauntless. Foto: U.S. Navy photo 80-G-41686/Wikimedia Commons.

▲ Un bombarder B-25B Mitchell de les forces aèries nord-americanes s'enlaira del portaavions USS Hornet (CV-8) durant el "Raid Doolittle", l'abril del 1942. Foto: U.S. Navy (photo 80-G-41196)/Wikimedia Commons.



▲ L'USS Yorktown (CV-5) és colpejat a babord per un torpede aeri japonès tipus 91 durant l'atac dels avions del portaavions Hiryu, a la batalla de Midway, el 4 de juny del 1942. Destaca l'intens foc antiaeri molt intens. Foto: Official U.S. Navy Photograph 80-G-414423, U.S. National Archives/Wikimedia Commons.

La desfeta de Pearl Harbor va implicar importants canvis en els comandaments americans a la zona, el més important dels quals va ser l'arribada de l'almirall Chester Nimitz, que va ocupar el comandament fins al final de la guerra i que va tenir dues missions immediates: recuperar com més aviat millor la flota amb reparacions a tota màquina, i augmentar la moral de les tropes i del poble nord-americà. Per fer això va comptar amb tots els homes que havien sobreviscut a Pearl Harbor i les ganes de revenja que tenien, i amb el reforç al màxim dels serveis d'intel·ligència, i especialment dels criptògrafs, als

L'arribada de l'almirall Chester Nimitz va fer recuperar la moral americana.

quals va donar tota la importància possible i els recursos que els calien. Nimitz disposava de quatre portaavions al Pacífic del total de set de l'armada. Per sort cap d'ells no era a Pearl Harbor durant els bombardeigs i la primera oportunitat que varen tenir d'entrar en combat va ser durant la batalla del mar de Corall dels dies 7 i 8 de maig del 1942, la primera en la qual es varen enfrontar els portaavions de les dues armades. La batalla es va produir al Pacífic sud, quan els americans varen aconseguir evitar que els japonesos poguessin desembarcar a Port

Una victòria de la intel·ligència



El comandant Chester W. Nimitz (a l'esquerra) i el general Douglas MacArthur, durant la Segona Guerra Mundial. Foto: www.ibiblio.org/hyperwar/USA/USA-P-Strategy/img/USA-P-Strategy-37.jpg/Wikimedia Commons.

La batalla de Midway va ser una batalla aeronaval de primer ordre, però el servei d'intel·ligència va ser cabdal per a la victòria americana. Després de l'atac a Pearl Harbor, Nimitz va donar poder màxim i recursos als criptògrafs i varen ser ells els qui varen descobrir que l'objectiu japonès era l'atol. Durant la batalla els radars

i les comunicacions entre la flota americana varen ser molt més eficaços que no pas els japonesos. Per tant, la tecnologia va anar a favor de Nimitz i els seus homes, però el factor humà del servei d'intel·ligència va ser decisiu.

Moresby. En aquest enfrontament cada una de les dues armades perd un portaavions i diverses unitats menors, però tàcticament la victòria és del bàndol aliat, perquè aconseguiren, amb una força més petita, evitar l'objectiu japonès i provocar nombroses baixes. Aquesta derrota i la incursió Doolittle del mes d'abril, que va aconseguir bombardejar Tòquio, fan que caiguin les darreres reticències al pla de Yamamoto: es decideix l'operació d'invasió de Midway.

L'EFECTE SORPRESA CANVIA DE BÀNDOL

Els japonesos confiaven a sorprendre els americans amb un nou atac sorpresa, en aquest cas sobre la base avançada, però en aquesta ocasió varen ser ells els sorpresos. Els criptògrafs i els serveis d'intel·ligència feia dies que captaven nombrosos missatges que feien preveure una operació japonesa en algun lloc anomenat AF. Era vital poder saber a quin lloc es referien i confirmar les sospites que l'atac seria a Midway. Així va ser.

Una reparació rècord

Després de la trobada entre flotes al mar de Corall, els japonesos estaven convençuts que el portaavions Yorktown hauria quedat inservible. Però l'almirall Nimitz va imposar jornades draconianes de reparació a Pearl Harbor i en només tres dies el vaixell tornava a estar prou operatiu per navegar quasi a tota màquina i sobretot per fer enlairar la dotació d'avions, els primers a aconseguir trobar i bombardejar efectivament els portaavions japonesos a Midway. Sumar aquest vaixell va servir per equilibrar una mica les forces en combat.



El portaavions Yorktown a la drassana de Pearl Harbor, dies abans de la batalla de Midway. Foto: U.S. Navy photo 80-G-13065/Wikimedia Commons.



▲ Panoràmica de Pearl Harbor durant l'atac del 7 de desembre del 1941. Foto: U.S. Navy - photo No. 1996.488.029.034/Wikimedia Commons.

▲ Tanques de benzina cremant després de l'atac japonès a l'atol de Midway. Foto: USN - Official U.S. Navy photograph 80-G-17056/Wikimedia Commons.

Yamamoto pensava que havia de fer un doble cop, i aquest va ser el seu error principal: dividir les seves forces. I és que una part de l'esquadra es va dirigir cap a les illes Aleutianes, des d'on es pensava que havien sortit els avions que havien bombardejat Tòquio, per envair-les. La resta de l'esquadra també es va dividir. L'almirall Nagumo dirigiria la força d'invasió i Yamamoto es va quedar amb part de la flota a més de 300 milles de distància de la força d'invasió de Midway, massa lluny de l'acció.

El Japó va perdre quatre portaavions, un destructor i més de 3.500 homes.

Va confiar cegament en els seus oficials d'intel·ligència, i la juguesca li va sortir bé, així com en els seus almiralls sobre el terreny: Fletcher i Spruance. Quan els atacs sobre Midway varen començar a primera hora del matí del dia 4 de juny, els avions americans ja s'havien enlairat, i tot i que no aconseguiren impactar en els atacants japonesos compliquen l'operació i l'estat major de Nagumo demana un segon atac sobre Midway per acabar de destruir les posicions. L'almirall hi accedeix i canvia l'armament dels seus avions (torpedes per si venien vaixells enemics per

Nimitz va moure bé les seves peces i va enviar a la batalla els tres portaavions que tenia, conscient que era tot el que s'interposava entre els japonesos i la costa oest dels Estats Units.



▲ El portaavions Akagi l'abril del 1942. Va ser el vaixell insígnia de la Força d'Atac a les incursions japoneses sobre Pearl Harbor, Darwin, Rabaul i Colombo. Foto: photo Album: Aircraft carrier and Seaplane carrier, p. 24/Wikimedia Commons.

▲ Un pilot japonès és rescatat a Midway. Foto: Fotograma del film Battle of Midway, de John Ford, USNR./Wikimedia Commons.

bombes per destruir les pistes) i en aquest temps fatal comencen els atacs americans, que són constants fins que a les 10.24 hores del matí els bombarders en picat americans en només cinc minuts aconseguen destrossar l'*Akagi*, el *Kaga* i el *Soryu*. Tres portaavions japonesos queden inutilitzats en cinc minuts i la victòria es decanta del costat americà. Tot i així, l'enfrontament durarà encara dos dies més, tot i que abans del final del primer matí els japonesos també perden el seu quart portaavions, l'*Hiryu*. Els americans només n'han perdut un, el *Yorktown*.

CANVI DE RUMB AL PACÍFIC

La victòria americana va ser totalment decisiva. El Japó va perdre quatre portaavions d'atac, un creuer pesat i 3.500 homes per no aconseguir cap dels objectius estratègics que s'havien proposat. Els americans varen perdre un portaavions, 150 avions i 307 homes. A partir d'aquí les forces entre les dues armades varen estar equilibrades, però l'enorme potència industrial americana va poder abastir de més recursos i de manera més ràpida els seus almiralls. Això va significar poder disposar de més naus, més protecció i millors transports per a les tropes transportades d'illa en illa en el procés de reconquesta del Pacífic, que va ser lent, complicat i molt costós en vides humanes, però que es va anar



▲ L'atol de Midway el 24 de novembre de 1941, alguns mesos abans de la batalla. Foto: U.S. Navy photo 80-G-451086/Wikimedia Commons.

decantant del costat americà una vegada i una altra fins a arribar finalment al llançament de les bombes atòmiques d'Hiroshima i Nagasaki, que feren capitular el Japó el setembre del 1945.

Pel que fa als aspectes purament tàctics de la batalla naval, s'ha de destacar que la prudència de l'almirall Spruance i els seus dots de planificador li feren prendre decisions molt encertades contra un enemic superior. A més, no es va llençar

La prudència de l'almirall Spruance va garantir l'èxit dels americans.

aquesta decisió va evitar qualsevol contraatac nocturn de Yamamoto, que es va resignar a haver de tornar a les bases del Japó i assumir el seu fracàs: ni havia envaït Midway, ni havia aconseguit destruir la flota americana, ans al contrari: ell havia estat el sorprès i qui havia perdut quatre portaavions i tot l'avantatge del cop a Pearl Harbor. ◀

a la persecució cega dels vaixells japonesos en retirada, sinó que va mantenir les posicions prop de Midway i va conservar el seu objectiu primigeni: evitar l'ocupació japonesa. Amb

Text ★ Sebastià Bennasar (Palma, 1976) és periodista, escriptor, traductor i editor. Llicenciat en Humanitats per la UPF, també és professor a la Universitat de Vic.

Teatrins i DIORAMES

Una obra per encàrrec

LA JUNTA DE COMERÇ I NAVEGACIÓ, A TRAVÉS DEL COMITÈ DE LES INDÚSTRIES DEL MAR, ENCARREGA OBRES EFÍMERES A MESTRES CABANES PER EXPOSAR A LA FIRA DE MOSTRES DE BARCELONA ELS ANYS 1944 I 1946.

El Museu Marítim conserva una col·lecció de teatrins i diorames de caire marítim dotats de grans detalls de l'escena, realisme i un gran domini de la perspectiva. Els diorames ingressen al Museu els anys 1944 i 1946, a través d'una donació del Comitè del Pavelló del Mar de la XII i XIV Fira Oficial i Internacional de Mostres de Barcelona.

Per M. Dolors Jurado

Detall d'una embarcació que forma part de l'escenografia de l'Armada espanyola del diorama (NI 5485). Es tracta del destructor de la classe Churruca Gravina (GA). Foto: MMB.

No hi ha un expedient administratiu relacionat amb l'ingrés d'aquestes obres, de manera que l'apunt d'entrada es recull només al llibre de registre. Segons els llibres es fan dues donacions coincidint amb les dates de celebració de les fires, la primera l'any 1944 i una segona el 1946.

Molt probablement l'entrada d'aquests objectes a les col·leccions es degué a Francesc Condeminas, que fou director del Museu Marítim de Barcelona i també conseller de la Fira de Mostres i vicepresident del Comitè de les Indústries del Mar, que estava present a la Fira de Mostres. Aquesta fira era un gran esdeveniment a la ciutat de Barcelona, el lloc idoni per mostrar els nous productes, les noves tecnologies, i també temes més especialitzats, com el Pavelló del Mar que organitzava aquest comitè.

És molt probable que fos el comitè el que encarregués, a través de la Cambra de Comerç, els diorames a un dels escenògrafs realistes del moment, Josep Mestres Cabanes. Un total de quatre teatrins i dos diorames es conserven als fons patrimonials del Museu. Tenim, doncs, la proposta que

Mestres Cabanes els entrega «als seus clients», els teatrins, i l'obra materialitzada que s'exhibeix a la Fira de Mostres de Barcelona.

Les obres són:

- *Port de Barcelona* (1944)
- *Marina de guerra. L'esquadra navegant davant de Cartagena* (1946)
- *Marina mercant. Port de Cadis* (1946)
- *Marina de pesca. Port de Vigo* (1946).

JOSEP MESTRES CABANES

Josep Mestres Cabanes (Manresa, 1898 - Barcelona, 1990) estudià a l'Escola d'Arts i Oficis de Manresa. Del 1911 al 1918 va cursar els estudis de dibuix sota la direcció de Francesc Cuixart i Ignasi Orns. Ja l'any 1918 es trasllada a Barcelona i comença a treballar als tallers Escenogràfics Alarma, propietat de Salvador Alarma, feina que li permet entrar en contacte amb el món de l'escenografia. El 1939 els Tallers Escenogràfics Alarma canvien de nom per convertir-se en la societat Alarma i Mestres, on desenvoluparà les seves tasques com a escenògraf fins a la mort de seu soci, Salvador Alarma.

Mestres Cabanes fou un dels representants de l'escola catalana d'escenografia realista que es va crear durant la segona meitat del segle XIX. Les seves obres es fonamenten en l'ús de la perspectiva, els detalls i la cerca de dades històriques per tal d'apropar-se a la realitat, al lloc i al moment que vol representar. És a través de la degradació dels colors i el contrast de llums i les ombres que aconsegueix donar a les obres una representació real, de manera que el paisatge, els edificis i els vaixells es converteixen en objectes reals.

TREBALLS PER ENCÀRREC

En rebre un encàrrec, l'artista es convertia en documentalista, ja que havia d'estudiar els textos, els llocs i l'època que s'havien de representar. El procés de creació d'una escenografia comportava diverses fases. Una primera de documentació que li permetria fer uns primers esbossos sense gaire detall i que després traslladava a un de definitiu colorit en tres dimensions, el teatrí, per presentar a l'autor de l'encàrrec perquè fos aprovat. Una vegada aprovat l'esbós, es feia el diorama que el materialitzava a grans dimensions, i tres dimensions. El teatrí es convertia en una representació real, a petita escala, de l'escenografia final.

Els teatrins són sovint els únics elements que es conserven de l'escenografia de les obres encarregades als pintors. Però en ells apareixen totes les parts dels decorats, o dels diorames. A través seu podem comprovar les mides, les formes i les distàncies entre el muntatge, o la posició que havia de donar-se a cada una de les estructures.

Són teatrins que ara es conserven al Museu, però que en origen eren les eines de feina del pintor, i que ens permeten conèixer com treballava. Per tant, són objectes que sovint no apareixen signats, datats o titulats. Molts no s'han conservat per haver estat considerats eines de treball prèvies a la materialització de l'escenografia, i que ara prenen la consideració d'obra.



Detall amb la signatura de Mestres Cabanes, inusual en els teatrins. Foto: MMB.



Port de Barcelona. Teatrí (NI 5484)

Mostra el port contemplat per algunes persones, a qui disposa en primer terme. Es veu l'evolució del port gràcies a les activitats mercants, militars i industrials, i com està conformat per dàrsenes, molls i grues. En definitiva, mostra una ciutat on gran part de l'activitat econòmica es desenvolupa a través de l'activitat portuària. Per això, inclou les banderes de les diferents navilieres establertes a la ciutat. També inclou un frontispici amb l'escut de la ciutat de Barcelona amb la frase «Terra dabit merceres, undaque divitias» (La terra dona fruits, la mar riquesa). L'escut de la ciutat de Barcelona, engalanat, emmarca l'escena des de la part superior del davant. A sota, veiem el port amb el moll i la imponent proa del vapor *Mar Negro* en primer pla. Al fons, la dàrsena nacional, bulliciosa d'activitat.

Enguany el Museu ha col·laborat amb el projecte «Museus i Liceu: una història compartida», que commemora el 175è aniversari del Gran Teatre del Liceu. Per aquest motiu ha exposat dos dels teatrins fets per Josep Mestres. L'exhibició a sales ha comportat tasques de neteja i consolidació.

Teatrins monogràfics sobre les activitats mercantils, pesqueres i militars (1946)

Els tres teatrins restants conformen les activitats marítimes relacionades amb el món industrial, pesquer i militar de la Península.

L'escenografia del port de Cadis mostra l'activitat mercantil amb els bucs de les companyies navilieres que exerceixen l'activitat al port sobre el fons del front marítim de la ciutat. A primer terme apareixen els vaixells mercants *Argentona* (José Navas), *Condestable* (Condeminas), *Darro* (Naviera Pinillos), *Escorial* (Empresa Nacional Elcano), *Mar Cantábrico* (Compañía Marítima del Nervión), *Monte Ayala* (Naviera Aznar), *Ricardo R* (Ricardo Ramos) i *Villa de Madrid* (Compañía Trasmediterránea), i al centre els remolcadors *Auxiliar VI* i *Formentera*.

A través del Port de Vigo se'ns mostra l'activitat pesquera des de la Ribera del Berbés i, per tal que no hi hagi cap mena de dubte, inclou a la proa d'un buc el número de foli d'inscripció marítima, la ciutat VIGO i la llista d'inscripció L3a.

L'activitat militar la situa davant el port de Cartagena i dibuixa una divisió de l'Armada espanyola amb la representació de 13 embarcacions navegant integrada per minadors, destructors, creuers i un detall de la proa d'un creuer de la classe Canarias.



Marina de guerra. L'esquadra navegant davant Cartagena. Teatrí (NI 5486)

Detall d'una embarcació que forma part de l'escenografia de l'Armada espanyola, on veiem el destructor *Ulloa* (UA) construït a S.E.C.N a Cartagena. La classe *Churruca* fou la sèrie més nombrosa de l'Armada. Foto: MMB.



Marina de pesca. Port de Vigo. Teatrí (NI 5490)

Port de Vigo. Vaixells de pesca atracats i estris de pesca en primer pla. La perspectiva es resol amb la col·locació dels vaixells en fileres, als extrems. A mesura que la vista s'allunya al fons de l'escenari, la mida dels vaixells disminueix. Foto: MMB.



Marina Mercant. Port de Cadis. Teatrí (NI 5488)

Port de Cadis i els vaixells *Argentona*, *Darro*, *Escorial*, *Mar Cantábrico*, *Monte Ayala*, *Ricardo R*, *Villa de Madrid* i els remolcadors *Auxiliar VI* i *Formentera*. Els vaixells, atracats als molls, són els elements que indiquen el punt de fuga dirigit als edificis de la ciutat. Foto: MMB.

UN ESTUDI PREVI AL PROJECTE DE RESTAURACIÓ

El Museu ha posat en marxa un projecte de documentació i de recuperació dels dos diorames escenogràfics de dimensions reals que conserva al fons patrimonial. Es tracta de *Marina de pesca*, *port de Vigo* i *Marina de guerra*, *l'esquadra navegant davant de Cartagena*. És un projecte a llarg termini ateses les dimensions i les condicions de conservació que han sofert des que varen ser retirades de l'exposició permanent als anys noranta.

Ja s'han iniciat dues campanyes anuals per millorar les condicions d'emmagatzematge. L'obertura de les caixes d'embalatge és una tasca complexa i metòdica basada en el condicionament de l'embalatge, la neteja de les peces, la presa de mesures, la revisió de conservació, la protecció de les peces amb material de conservació i la documentació fotogràfica del procés. Aquesta primera fase ens permetrà definir i programar el projecte de restauració dels diorames.

En una fase següent caldrà fer un estudi exhaustiu dels materials i de la tècnica, que ens aportarà més informació i complementarà la



Diorama del port de Cadis exposat a la Sala Marqués de Comillas de l'MMB. El desmuntatge del diorama es va fer als anys noranta amb motiu de la renovació de la sala. Actualment s'estan fent els treballs de condicionament de l'embalatge. Foto: MMB.

documentació. També serà necessari investigar la disposició de cada un dels plafons de fusta. No hi ha dubte que els teatrins seran una font d'informació primordial per estudiar i conèixer la disposició de cada estructura fins a conformar els diorames. El projecte permetrà conèixer en quin estat es troben i quines seran les tasques que hi caldrà fer. El desenvolupament d'aquest projecte enriquirà la documentació del fons de col·leccions del Museu. ◀



Treballs de conservació dels diorames consistents en obertura de caixes, documentació, neteja, consolidació i tancament de caixa. Foto: MMB.

Text ★ M. Dolores Jurado és conservadora de les col·leccions del Museu Marítim de Barcelona.

▼ El nostre protagonista és un home de mar i de vela que, després de dècades difonent els esports nàutics, recentment ha cedit bona part del seu fons fotogràfic i periodístic al Museu Marítim de Barcelona.

ENTREVISTA

Panxo Pi-Sunyer

EL GRAN CATALITZADOR

Per Jordi Garriga



▲ Entrevistar Panxo Pi-Sunyer és descobrir la passió per la mar, pel surf de vela i, sobretot, per les ganes de veure com més gent millor gaudint dels esports nàutics.

“Els avenços han permès que el windsurf sigui cada vegada més extrem i això fa que molta gent ja no el practiqui”

Potser no seria gaire arriscat afirmar que, si hi ha algú conegut per tothom en el món de la vela a casa nostra, aquest és Panxo Pi-Sunyer. I, qui no el coneix, de seguida que s'hi apropa i hi intercanvia alguna paraula s'adona de la seva simpatia i del seu capteniment afable.

A més, és un home a qui li brollen les idees, les ganes de fer coses, de viure experiències i de conèixer gent. Ara ja té una edat per mirar-se les coses amb una certa perspectiva, de començar a descansar i posar el fre de mà, però com ell mateix ens diu: «Jo no em sé jubilar». Perquè en Panxo, així l'anomena tothom, és un home d'acció.

És aquesta manera de fer, aquesta bonhomia i alhora perseverança el que fa que tothom estigui d'acord a considerar-lo el gran catalitzador del surf de vela a casa nostra. Periodista, editor i comunicador, Panxo Pi-Sunyer és un home de mar que de seguida va endevinar el gran potencial del surf de vela. Ell va ser de la segona fornada dels catalans que es van fer a la mar amb aquesta joguina que havia arribat de Califòrnia cap als anys setanta, i per això ell no es considera realment un dels pioners. Però sí que va ser en bona part gràcies a la seva empenta que Sant Pere Pescador començà a acollir una prova de la Copa del

Món, prova que encara perdura, gràcies també a la visió i l'esforç que aleshores van tenir els responsables del càmping empordanès La Ballena Alegre, responsables, amics i col·legues d'en Panxo. Avui, aquest càmping és una de les meques del surf a escala mundial, com ho són, de fet, Sant Pere Pescador i bona part de les platges del golf de Roses.

Però és que Panxo Pi-Sunyer també ha estat un dels grans divulgadors d'aquest esport nàutic, ja que ell va ser el fundador i director de la revista *Surfa Vela*, una de les primeres a l'Estat espanyol dedicada íntegrament a aquest esport i que ha estat i és la revista de capçalera de qualsevol practicant.

A més de ser el fundador de *Surfa Vela*, Panxo Pi-Sunyer també va ser el fundador i director de l'Editorial Noray, és membre del Comitè organitzador del Saló Nàutic de Barcelona i CEO de Media Pro Dynamic, una empresa que va des de l'edició de revistes com *Nautica* y *Yates*, fins a l'organització del Campionat del Món de Windsurf de Sant Pere Pescador, la trobada de furgonetes i càmpers associada al mateix Campionat, o la trobada de dones surfistes, entre altres coses.

Recentment Panxo Pi-Sunyer ha cedit el seu fons de revistes, publicacions i fotografies al Museu Marítim de Barcelona, i ens ha deixat així bona part del llegat dels



▲ Bona part de la trajectòria de Panxo Pi-Sunyer està íntimament lligada a una vela i una planxa de surf. A la imatge el veiem a la platja de Barcelona, on resideix habitualment. L'Empordà, el golf de Roses, és la seva segona llar.

inici d'aquest esport, en una mostra més de la generositat que ha marcat tota la seva trajectòria.

moltes coses, doncs, podríem dir del nostre protagonista i una d'elles és que, segurament, sense Panxo Pi-Sunyer el surf de vela no seria el mateix a casa nostra, com tampoc no ho serien les platges de Sant Pere Pescador.

Comencem pels inicis. A vostè d'on li ve l'afició pel mar?

Jo sempre he estiujeat a la Costa Brava i m'agrada molt el mar. El pare em va apuntar al Marítim de Barcelona i, des d'aleshores, la meua vida sempre ha girat entorn de la vela. La vela és afició, passió, ofici... És una gran sort! Jo, de vegades, no sé si estic treballant o gaudint. Això

és fantàstic, tot i que de vegades la família grinyola. Però estic molt content de tot el que he fet. I quan el meu fill em va dir que volia estudiar per continuar l'ofici, doncs també em vaig sentir molt satisfet.

Vostè va ser un dels pioners del surf de vela a casa nostra. Què recorda d'aquella època?

En realitat jo no vaig ser dels pioners. La meua relació professional amb el windsurf o surf de vela ve del fet que ja teníem una editorial amb Pablo Zendrera, el meu company de regates, especialitzada en nàutica,

“La vela és afició, passió, ofici... De vegades no sé si estic treballant o gaudint.”

l'Editorial Noray, i es va donar el cas que en un dels nostres viatges de feina vam conèixer un editor alemany que ens va engrescar a fer una revista de windsurf. Nosaltres aleshores no sabíem fer revistes, no n'havíem fet mai, però ens hi vam posar

i vam fer la revista *Surfa Vela*, que al principi era com un subproducte del surf alemany. Això va ser l'any 1984. Ja ha plogut molt... El cas és que tot i que jo no em veig com un dels pioners, sí que és veritat que nosaltres vam viure l'arribada d'aquest esport a Catalunya i a Espanya en general. També vam viure de primera mà el boom de les fàbriques, cap a finals dels anys vuitanta. Recordo com la marca de tabac Fortuna va fer servir la imatge dels windsurfistes. Era allò de «jove, ros, fort i californià».

Recorda el primer cop que va veure un surf de vela?

Sí, i tant. Va ser a Dinamarca, en unes regates de snipe. Ens va sorprendre molt! Després, quan uns turistes, també danesos, van venir a Blanes amb els seus surfs i les veles. Va ser aleshores quan ho vam provar per primera vegada. La sensació és una mica com l'esquí. Llises, no navegues, és diferent. Controles la força del vent amb les mans, i la direcció amb els peus. De fet, són els mateixos principis de navegació que amb el patí català.

Vostè ha viscut de primera mà els grans canvis tècnics i tecnològics del windsurf. Si li preguntés quin canvi creu que ha estat cabdal, quin em diria?

Jo diria que les innovacions més importants han estat en l'assemblatge de la vela amb la planxa, que va ser patentat per enginyers de la NASA. Després, cal dir que el windsurf ha fet evolucionar molt el món de la nàutica i de la vela en general. Molts avenços han sorgit del surf de vela: les veles radials, els materials de construcció més innovadors, com la fibra de carbó... El windsurf sempre ha anat per davant. I encara hi ha una altra cosa important i és com, a partir del windsurf, han sorgit

nous esports i enginys, com el kytesurf o el paddlesurf. Fins i tot l'snowboard. Tots aquests esports tan populars no existirien sense el surf de vela.

Amb tot, si als anys vuitanta i noranta tothom qui gaudia dels esports nàutics tenia un windsurf, els últims temps estem veient com la tecnologia ha anat eliminant usuaris.

Per què? Això sembla contradictori...

Els avenços han permès que el windsurf sigui cada vegada més extrem. S'ha passat de navegar per plaer a intentar sempre la cabriola més increïble i buscar els vents més extrems. Ara és gairebé un esport de risc, i això fa que molta gent ja no el practiqui. Però, en canvi, ara veiem el gran boom del paddlesurf, que en el fons ve del windsurf. És un gran fenomen que està fent que molta gent s'introdueixi en l'esport nàutic. I també veiem com moltes dones s'hi posen, i això és molt bo. Al windsurf, les dones representen només un 10 % dels practicants.

El golf de Roses i més concretament les platges de Sant Pere Pescador són avui un indret de referència mundial, però no ho eren pas aquells primers temps. Què tenen d'especial aquestes platges?

La cosa és que el windsurf es pot practicar en qualsevol lloc, però tant el golf de Roses com el delta de l'Ebre tenen dues coses que els fan molt especials. Per un costat, tens unes platges verges amb poca gent i d'accés fàcil que, a més, tenen un vent tèrmic excel·lent, gràcies a les marinades. Al migdia el vent és molt fort i això és excel·lent per a la pràctica del windsurf. Però és que a això, que és essencial, s'hi suma un altre factor que no trobes enlloc més i és que, a tocar d'aquestes platges

▼ Panxo Pi-Sunyer ja és en edat de jubilació, però ell no para mai. A l'horitzó, sempre hi ha nous projectes per continuar.



El decàleg

- 1. Un mar?**
El Mediterrani.
- 2. Una platja?**
Una que m'impresiona és la platja Gran de Tossa els dies de temporal.
- 3. Un animal marí?**
El dofí. És la màxima expressió de llibertat i felicitat.
- 4. Un esport marítim?**
La vela.
- 5. Un llibre per endur-se a una cala solitària?**
Cap llibre. Gaudir del paisatge.
- 6. I un disc?**
Quan estic a mar, m'agraden les havaneres, com *El llop de mar*. Aquest
- 7. El seu primer record del mar?**
A l'estiu, de vacances a Tossa, quan encara hi havia els sardinals.
- 8. Pensi en el mar i digui'm algun matis per descriure'n el blau.**
És com una llar de foc. Sempre en moviment, sempre canviant. No té un sol color i és hipnòtic.
- 9. Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...**
La Costa Brava.
- 10. Acabi la frase: Si no existís el mar...**
...no estariem aquí ni tu ni jo.

verges i amb bons vents, hi tens instal·lacions excel·lents per gaudir d'unes bones vacances en família: càmpings, hotels, restaurants, fins i tot una bona oferta cultural. El que tenim aquí no existeix pràcticament enlloc més.

El surf de vela va tenir una expansió ràpida i espectacular, i de fet ha estat un dels esports que des que va néixer s'ha fet olímpic més ràpidament. Què té d'especial el surf de vela?

És que va ser imparable. En pocs anys el veies a tot arreu. Al Carib, en illes remotes, aquí a les nostres platges... A tot arreu. Per això, tot i que

Veles... i furgonetes vintage!



▲ El camping La Ballena Alegre acull cada estiu la trobada de furgonetes. Fruit de la iniciativa d'en Panxo, ja s'ha convertit en tot un clàssic. Foto: MMB / Fons Surf a Vela.

Ahora que el Campionat Mundial de Surf de Vela de Sant Pere Pescador agafava més i més volada, un altre esdeveniment paral·lel

creixia com un bolet, fins a convertir-se en un altre gran clàssic associat al windsurf a casa nostra: la trobada de càmpers del

càmping La Ballena Alegre, que se celebra els mateixos dies del Campionat. Perquè les *furgos* i el seu estil de vida està també íntimament lligat amb l'estil de vida dels windsurfistes, i això en Panxo també ho va saber veure i canalitzar.

«Jo soc un inquiet. No m'agrada caure en la monotonia. Això de la trobada de furgonetes va ser una casualitat. Amb la revista tothom em venia a consultar o donar idees, de manera que quan es van autoritzar les importacions de cotxes estrangers em va venir un noi que importava furgonetes Volkswagen preparades com a càmpers i em va demanar què podíem fer per apropar-les al món del windsurf. "Un anunci". "Sí, un anunci, però què més?". "Primer, jo en vull provar una". I així

vaig començar, em vaig convertir en un fan de les càmpers i ho vam anunciar a la revista. Aleshores va passar que l'any següent, al Campionat del Món, uns quants, 8 o 10, van venir amb la *furgo*. L'any següent ja van ser 60 o 70 i aleshores ja vaig veure que calia institucionalitzar la trobada i buscar un patrocinador. La Volkswagen ho va veure com una bona oportunitat i així la cosa va anar creixent. Amb el patrocini ja vam arribar a 150, i avui ja és una trobada que cada any reuneix centenars de windsurfistes o amants de la mar o senzillament de la vida a la natura que venen amb les seves *furgos*. És espectacular i s'ha convertit en una trobada de referència en aquest món.»

les federacions eren força arcaiques i al principi es resistien a veure el windsurf com un esport nàutic en tota regla, finalment es van haver de rendir a l'evidència. Això es va veure ben clar a les Olimpíades de Los Angeles, on el windsurf hi va ser per primera vegada i ja va ser la disciplina que va reunir més esportistes i amb més països representats. La llàstima, com explicava, és que els mateixos practicants i la indústria l'han fet créixer i desenvolupar tant que l'han cremat. I també les revistes hi vam tenir un paper important, en aquest desenvolupament. Jo sempre he intentat frenar aquesta obsessió per la velocitat i els salts, però no me n'he sortit.

Vostè ha estat un dels principals impulsors i organitzadors del Campionat Mundial que se celebra aquí. Com va anar tot plegat? Quin és el camí que va d'una trobada de surfistes a un campionat mundial que aplega les principals estrelles d'aquest esport?

És una història curiosa que m'ha marcat la vida. Jo tenia la revista i em va venir a veure Manel Arraut, que aleshores estava muntant el càmping La Ballena Alegre, a la platja de Sant Pere Pescador. Em va comentar que allà hi havia molts alemanys fent windsurf i que volia posar un anunci a la revista, però que també volia fer alguna cosa

més. Vam començar fent una trobada, l'any 1985, i hi vam convidar Björn Dunkerbeck, la gran estrella resident a les Canàries. La trobada va ser un èxit rotund i a Dunkenberg li va agradar molt. Vam començar amb unes 300 persones. A la següent ja vam arribar a les 700 o 1.000.

Ja s'havia convertit en una gran festa del windsurf i van començar a venir marques a oferir producte. Al 10è aniversari de la trobada Dunkerbeck va tornar a venir i va ser ell qui ens va proposar

“El Campionat Mundial de Sant Pere Pescador és una història que m'ha marcat la vida.”

d'organitzar la Copa del Món. Jo en principi hi era reticent, però Arraut ho volia tirar endavant, de manera que ens hi vam posar. El càmping va apostar fort i l'èxit va ser brutal. La combinació de vent i infraestructura va agradar tothom, perquè aquí els windsurfistes podien venir a competir acompanyats de la família. A partir d'aquí s'ha viscut una història d'èxit en paral·lel per part del càmping, el Campionat i l'escola Mistral, que és en els millors indrets del món per practicar el windsurf i que també va venir aquí quan va constatar el gran potencial que hi havia.

Què ha significat per a Sant Pere Pescador la celebració de la Copa Mundial de Windsurf?
Ha posat Sant Pere Pescador i el golf de Roses en el mapa del windsurf mundial. No és poca cosa!

I en som prou conscients d'això que tenim?
No, no en som. És fàcil caure en la mistificació de llocs com Hawaii, però enlloc del món trobes el que aquí tenim. A part d'això, jo també veig que aquí ens falta cultura de mar. Per exemple, si en lloc de saló nàutic diguéssim saló marítim o alguna cosa més popular, segur que tindriem més visitants. La gent associa el mar amb una cosa elitista i no és així.

Planxes de surf, veles, furgonetes, cabells llargs... Quan parla de tot plegat, vostè esmenta molt la paraula llibertat. Tot plegat, és una festa de la llibertat?

Sí, és així, però també he de dir que dins del món del surf de vela a casa nostra jo soc dels que ha aguantat més perquè m'he sabut adaptar. Jo he sigut un *beach boy*, però quan ha fet falta m'he posat la corbata. La llibertat no és només estar sempre a la natura, en aquest cas el mar. També és anar a la Fira del Llibre de Frankfurt. O anar a Londres a aprendre anglès i que no t'enredin quan negocies qualsevol cosa.

Una ànima inquieta com vostè, com va viure la pandèmia i la suspensió del Campionat?

Mira, els anys et fan veure les coses amb calma. Jo era molt exaltat, però ara m'ho prenc amb calma. Com amb el Saló Nàutic, on jo era una mena de boig, era «el rojo», però la veritat és que vaig aprendre'n molt de la gent gran. Cal escoltar molt. És aquesta experiència el que em va permetre viure el tancament de la covid amb una certa tranquil·litat. Em sabia greu estar sol al despatx, com molt penjat, però no em va ser traumàtic. M'afectava, és clar, però vaig aprofitar per posar ordre a tot. Potser va accelerar una mica més la meua jubilació, tot i que no acabo de trobar el moment. Soc un jubilat actiu. Encara estic col·laborant amb el càmping en activitats nàutiques i estem treballant en nous projectes.

Durant molts anys, les veles de surf dominaven el paisatge marítim de Sant Pere Pescador. Avui, sembla que el kitesurf s'està imposant de forma vertiginosa i és habitual veure un gran estol d'estels quan fa prou vent. Li preocupa que aquest esport es mengi el surf de vela?

Jo diria que és comparable al boom de les bicicletes o patinets elèctrics. Hi ha tribus, com amb l'esquí o l'snowboard. Però a mi no em preocupa, tot el contrari. Tot el que sigui enriquir aquest segment d'esports em sembla fantàstic. Cada nou invent diversifica i és

L'Editorial Noray

Els projectes i iniciatives que han passat per les mans de Panxo Pi-Sunyer són in comptables, però n'hi ha que marquen l'inici de coses que han deixat una gran empremta.

Entre aquests, destaquen la revista *Surf a Vela* o el Mundial de Windsurf, però tot això no hauria estat possible sense el primer pas: la creació de l'Editorial Noray, especialitzada en temes nàutics i marítims. «Vaig començar a treballar amb el meu pare a l'empresa familiar, però amb un any ja en vaig tenir prou per veure que allò no m'agradava. I és així com vaig decidir muntar l'editorial.»

Durant molts anys Noray ha estat una de les editorials més importants del país en el seu àmbit i, tot i que l'any 2016 va cessar l'activitat, molts dels seus títols continuen editats per altres editorials.



una nova oportunitat, com estem veient també amb el paddlesurf, que està introduint als esports de mar moltíssima gent. Per a mi, tot el que sigui portar gent a la mar és positiu.

A més de tot el que em comentat vostè també forma part del comitè organitzador del Saló Nàutic de Barcelona. Com pot afectar el sector tot el que estem veient quant a emergència climàtica i crisi dels carburants?

Doncs afectarà, i tant que sí, i per això jo els dic que cal una conversió important. El Saló, com els esports nàutics en general, han d'assumir una conversió molt forta, tal com està passant amb el sector de l'automòbil. Però la utopia dels motors elèctrics al mar és molt complicada de dur a terme, ja que el mar és molt corrosiu. També cal apostar fort per la recuperació dels plàstics i les fibres dels vaixells que surten de circulació.

També crec que el Saló ha d'apostar pels productes que es consumeixen aquí. Per veure megaiots, ja hi ha altres salons, com el de Düsseldorf. Si ens centrem en el que aquí interessa, també serà més fàcil que la gent s'adoni que el mar és més assequible del que es pensen. ■

Text ★ Jordi Garriga és periodista, escriptor i coordinador editorial. Ha publicat diversos llibres, entre ells *Cendres de glaç* (Ed. Proa) o *Libros prohibidos* (Ed. Viena).
Fotos ★ Quim Roser. www.quimroser.com



MAR ENLLÀ

LA TARONJA

entre Mallorca i el continent

LA MEDITERRÀNIA OCCIDENTAL VA SER DURANT SEGLES UN MAR PETIT COMPARTIT

Durant els anys de postguerra, vells pailebots freqüentaven els molls. Barcelona, ca 1950.
Foto: J. Tusquets de Cabirol, MMB / Arxiu família Tusquets Gra.

Sóller o Palma, Barcelona o Portvendres, València o Almeria, tots han estat ports on les petites embarcacions de cabotatge connectaven discretament productors i consumidors. Molts van ser els productes que viatjaven a les bodegues de llaguts o pailebots, i entre tots ells les taronges de Mallorca van escriure la seva pròpia història, un temps oblidada i ara recordada en una festa marítima de gran èxit. Aquesta festa que convida a recordar aquella marina que no era tan espectacular i glamurosa com la flota transatlàntica, però sense la qual les nostres comunitats no serien iguals.

Per **Beppo Arancia**



La Mallorca turística, colonitzada per estrangers i amb ports i platges plenes de barques de plàstic amb motor, amaga un passat marítim i agrícola que cal recuperar i reivindicar un passat on es barregen probablement totes les possibilitats conegudes en una cultura marítima: construcció naval, pirateria i corsarisme, pesca, galeres, guerra naval, tràfic negrer, exploració, comerç transatlàntic, etc.

Com és natural, les relacions marítimes entre la Balear Gran i altres costes és tan antiga com es pugui imaginar, però hi ha uns territoris que han estat més propers. Un d'ells és la costa del golf de Lleó, on fenicis, grecs i romans ja havien convertit aquest racó de la Mediterrània occidental en el pati de les ciutats i emporis colonitzadors. En època medieval, amb el Regne de Mallorca vinculat estretament a Perpinyà i Montpeller, la relació marítima va esdevenir molt estreta.

SÓLLER I LA COSTA FRANCESA

En aquest article us volem recordar uns fets més propers en el temps, unes relacions especials que Mallorca, i en especial Sóller, van mantenir amb la costa francesa. Es tracta d'una història petita, senzilla, vinculada a l'exportació de cítrics i altres productes. Durant unes intenses dècades mallorquines i franceses es van relacionar a

través del mar i es van visitar per comerciar. I, entre totes les coses que s'intercanviaven, en destaca la taronja. Ambdues ribes van establir una relació estable i cordial, fàcil quan el temps ho permetia; recordem que un viatge entre la costa francesa i Sóller podia fer-se en poc més de 24 hores. No només parlem de barques i mercaderies, sinó de persones que arrelaven a banda i banda de la mar, de famílies que creaven lligams personals i, al final, d'uns mercats rics i dinàmics que ara costa d'imaginar.

Probablement els àrabs van introduir la taronja a Medina Mayurca cap al segle x, i la fruita va fer fortuna a Sóller, llavors Sùlyâr. Durant segles va ser un producte de gran èxit local, però també d'exportació. El microclima de Sóller converteix aquella vall en un espai de gran riquesa agrícola.

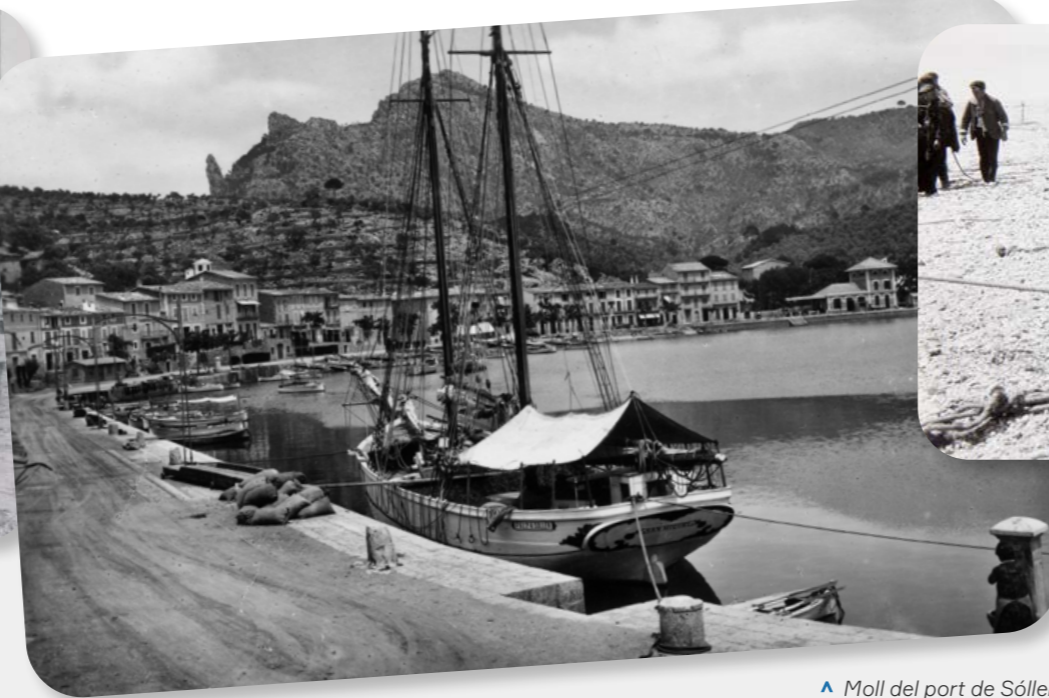
Així, en gran part a la taronja es deu la construcció del port a finals del segle xviii i del creixement del port i la vila en les primeres dècades del segle xix. Fou llavors quan les pomes daurades van conquerir França. La taronja generava activitat en molts sectors, des de la fabricació de caixes de fusta fins als consignataris, passant per tot tipus de funcionaris al servei del port i del trànsit marítim.

Cap al 1865 una plaga va castigar els conreus i va provocar una forta emigració de persones i també de cítrics, però el conreu no va desaparèixer del tot ni tampoc la ruta comercial.

LA MALLORCA TURÍSTICA
colonitzada per estrangers, amaga un passat marítim i agrícola que cal recuperar i reivindicar.



▲ Cistells farcits de taronges sobre el moll d'Espanya. Barcelona ca 1910. Foto: MMB.



▲ Moll del port de Sóller a inicis del segle xx. Foto: MMB.



▲ Dos bous treballant a les operacions de càrrega de caixes de taronges a la platja de Burriana. 1926. Foto: MMB



▲ Els pailebots anaven carregats fins a límits insospitats. Palma de Mallorca, primera meitat del segle xx. Foto: MMB.

La vila va recuperar l'alegria a principis del segle xx, amb la construcció del tren Palma-Sóller, que va donar un nou dinamisme al port. Malauradament la producció de cítrics no va recuperar la força del passat, tot i que la qualitat ha estat sempre valorada. Les taronges i les llimones de Sóller no són història; en podeu menjar si teniu sort de trobar-ne fora de l'illa.

UNA FLOTA DE LLAGUTS

En definitiva, Sóller va esdevenir un port molt actiu. Nicolau Bauza, en un deliciós llibre titulat *El laud Unión* (*Pequeña historia de un velero*), publicat a Palma de Mallorca l'any 1974, ens dona moltes dades. Per començar, que cap al 1874 a Sóller hi havia matriculades 41 embarcacions de més de 20 tones: 7 falutxos, 9 xabecs, 22 llaguts, 2 pailebots i 1 polacra-goleta. Aquesta flota tenia al darrere patrons,

A MÉS DE

la gent de mar, hi havia centenars, milers, de persones que vivien de la relació amb la mar.

mariners, mestres d'aixa i fusters, velers, consignataris i tot un seguit de gent que mantenia viu el port.

Com és evident, l'embarcació majoritària en el cabotatge mediterrani fins ben entrat el segle xx era el llagut, una embarcació tradicional gran, d'unes 50 tones, amb vela llatina i sovint amb polacra i vela de mitjana. Els llaguts eren embarcacions polivalents, que podien portar càrregues diverses i passatgers, i en certes èpoques dedicar-se també a la pesca del bou, per exemple. Amb un patró, dos o tres mariners i un noi de barca, feien una feina semblant a la que fan avui dia els camions. De fet, la seva vida activa de segles es va acabar amb el desenvolupament del ferrocarril, primer, i del transport per carretera finalment. Al costat dels llaguts, en el cabotatge també hi trobem pailebots, polacres i bergantins, xabecs mallorquins i en general petits velers, alguns de retirats del comerç transatlàntic i que gaudien ara d'una segona vida. En aquests casos generalment portaven un patró i entre 7 i 14 homes. En la segona

dècada del segle xx es van començar a instal·lar motors a llaguts i pailebots; aquests darrers van esdevenir motovelers.

La tripulació manipulava l'embarcació i, arribats a port, tots feien la càrrega i la descàrrega. Es cobrava a la part, repartint-se proporcionalment els beneficis. Hi havia moltes modalitats, però en general, un cop descomptades les despeses d'explotació, els beneficis es repartien així: la meitat per al vaixell, per al patró part i mitja, per a cada mariner una part; la remuneració del noi anava a discreció del patró. Aquesta proposta era per a llaguts, però en altres velers no era gaire diferent.

UNA GRAN PETITA HISTÒRIA

Imaginem barques solitàries que anaven aquí i allà amb el patró a la canya, però la cosa podia ser més complexa i rica. Per exemple, segons Bauza en el llibre citat abans, el 29 d'octubre del 1869, el patró de Sóller Antoni Vicens va signar un contracte per fer el transport de la taronja mallorquina fins a França. No hi treballaria sol, sinó que feia companyia amb 14 patrons associats més i les seves barques. Aquesta companyia (*joint venture*, diríem ara) navegarien entre l'1 de novembre del 1869 i el 31 de juliol del 1870. En aquesta data tothom havia d'anar al port de Sóller i fer la liquidació. El document que regulava la relació parlava de com es repartirien els guanys, què passava en cas de naufragi (els tripulants supervivents serien repartits entre la «flota») i s'avisava que no es podien embarcar «coses del il·lícit comerç» i que si passava, els patrons serien responsables dels



perjudicis que pogués comportar aquest contraban. I no menys important: en cas de malaltia les despeses eren assumides per «l'empresa».

perjudicis que pogués comportar aquest contraban. I no menys important: en cas de malaltia les despeses eren assumides per «l'empresa».

Parlem de ports, de llaguts i de taronges, i també dels professionals de la mar (patrons i mariners) o dels inversors, però hem de tenir una mirada més àmplia que abasti molta més gent, el que denominem una comunitat marítima. La idea de comunitat marítima ens ajuda a definir totes aquelles comunitats la vida de les quals depèn de la seva relació amb el mar, una relació especial que configura uns trets particulars que diferencien aquestes comunitats d'altres grups socials. Quan pensem en els nostres ports i viles marítimes, hem de recordar que, a més de la gent de mar, hi havia centenars, milers, de persones que vivien de la relació amb la mar. També hem de recordar les famílies com a unitats econòmiques i socials, que s'interrelacionen entre elles, convenen matrimonis, emigren i comparteixen una cultura que va més enllà dels idiomes.

Recordar la petita història de Sóller i les seves taronges és recordar un món ja desaparegut però que amb documents, fotografies i també amb embarcacions tradicionals vives podem recrear i estudiar. ◀

LA RECUPERACIÓ

L'agost del 2022 unes 10 embarcacions tradicionals van navegar des de Portvendres fins al port de Sóller. Entre elles destacava el pailebot *Miquel Candetey*, construït el 1913 a les drassanes Llopart de Palma, ara restaurat i un altre cop en actiu. Aquesta regata volia recordar, entre altres coses, els lligams invisibles que, a través de la mar, han unit aquestes costes.

Les regates i també els festivals marítics, com ara Escala a Seta, Palamós Terra de Mar, la Festa dels Orígens a la Ràpita, o fins i tot trobades més vinculades a la pesca, com són la Festa de la Sal a l'Escala o la Festa de l'Arjau a Cambrils, són oportunitats per recuperar la memòria del cabotatge, de les rutes que movien la sal, les garrofes, l'oli, el vi o

qualsevol altra mercaderia entre un port i un altre, sovint directament a la sorra d'una platja com ara la de Blanes o Sitges.

La major part de la flota tradicional preservada a casa nostra representa el món de la pesca. Aquest fet té com a conseqüència que una activitat de segles, fonamental per a les nostres economies i la nostra cultura, com ara el comerç

de cabotatge, no tingui una representació digna. I no només de les embarcacions, sinó que també cal recuperar oficis, vocabulari, maniobres de càrrega i descàrrega, notícies de la vida a bord, etc. Sens dubte en el futur les festes i els festivals marítics hauran de treballar en aquesta línia com una oportunitat per reviuir parts de la nostra història marítima oblidada.

Text ★ Beppo Arancia. Fotos ★ Museu Marítim de Barcelona.

1932

Joaquín María Tintoré Blanc

LA MEMÒRIA D'UNA NISSAGA DE NAVILIERS

Fa gairebé dos segles que la família Tintoré està vinculada al comerç marítim. Gràcies a l'arxiu que ha conservat i divulgat Joaquín María Tintoré Blanc podem repassar la història d'aquest sector, des dels moderns vapors que unien Barcelona i Liverpool fins a l'actualitat, passant pel moment clau de la fundació de la companyia Trasmediterránea.

Per **Víctor Farradellas**

Amb 23 anys acabats de fer, el títol de llicenciat sota el braç i tota una carrera per davant, Joaquín María Tintoré va assistir al Congrés Internacional de Dret Marítim que se celebrava a Madrid. Era l'any 1955, temps d'obertura i de petits èxits internacionals per a l'Espanya franquista (el pacte de Madrid amb els Estats Units dos anys abans i l'ingrés a l'ONU aquell mateix any així ho demostren). Per a la vida marítima també bufaven vents propicis per a les relacions internacionals, impulsades per la creació de l'Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM) el 1949, branca del Comitè Marítim Internacional (CMI). Per als naviliers que gestionaven vaixells que operaven en diferents països, disposar d'un règim jurídic unificat els estalviaria molts maldecaps. La celebració del congrés a Madrid reforçava la posició del país i confirmava la voluntat d'arribar a acords per poder comerciar amb les màximes garanties amb ports d'altres països.

EL LLEGAT FAMILIAR

Tintoré es va moure com un peix a l'aigua pel congrés, no només pels coneixements que havia adquirit a la Facultat de Dret, sinó també per tot el llegat familiar que el precedia. El seu avi havia estat un dels fundadors de la companyia Trasmediterránea, naviliera de la qual el seu pare també seria conseller. I justament el president d'aquesta empresa, el capità Ernesto Anastasio Pascual, era també el màxim responsable de l'AEDM. La flor i nata del comerç marítim es reunia per decidir el futur de la

professió i la nissaga dels Tintoré, pionera de la marina de vapor, no hi podia faltar.

La seva història es remunta al novembre del 1852. Aquell any es va constituir a Barcelona la «Línea Hispano Inglesa de grandes vapores de hierro y hélice, sociedad en comandita bajo la razón de Pablo María Tintoré y compañía». El capital inicial era de 700.000 pessetes (o 140.000 duros, tal com queda reflectit en el primer capítol de l'escriptura), que aportaven diversos socis, no necessàriament vinculats al món marítim. Entre els inversors que assumien més risc hi havia el mateix Pablo María Tintoré Pastor, que seria l'administrador de la nova

Els vapors Tintoré mostraven la tecnologia més moderna de l'època i connectaven Barcelona amb Anglaterra, bressol de la industrialització.

naviliera. La societat començaria l'activitat amb l'explotació de dos vapors de ferro (*Ebro* i *Miño*) que farien la ruta entre Barcelona i Liverpool. Es tractava d'una empresa capdavantera en molts sentits que situava Barcelona a l'avantguarda de la Revolució Industrial a Espanya. Havien passat només quatre anys des de la construcció de la primera línia ferroviària de la Península, que unia la capital catalana amb Mataró, i ara el vapor també començava a obrir-se pas a través del mar. Tintoré Pastor i la trentena d'accionistes que van



L'arxiu Tintoré a l'MMB

El desembre del 2017

Joaquín Maria Tintoré va donar l'extens arxiu familiar al Museu Marítim de Barcelona per garantir-ne la conservació. Comprèn el període entre 1852 i 1916, des de la fundació de la Línea de Vapores Tintoré fins a la fusió amb altres navilieres que donà lloc a la companyia Trasmediterrànea. Inclou documents, escriptures, correspondència, llibres, imatges... Es tracta d'un arxiu

a través del qual es pot observar com es gestionaven i s'administraven la flota, l'empresa i el personal; consultar les actes de la junta, o llegir els documents constitutius. Es tracta d'un patrimoni de valor incalculable que és testimoni de l'evolució del trànsit marítim al nostre país i que, juntament amb la resta d'arxius del fons històric que custodia el Museu, conformen una finestra oberta al passat.



Línea de vapores TINTORÉ Servicio entre Liverpool y Barcelona: Salidas regulares de Barcelona para Farragosa, Valencia y Liverpool. — Servicio Barcelona y Castellón: Salidas de Barcelona, todos los domingos, mediodía, directo a Castellón. Salidas de Castellón, todos los miércoles tarde, directo a Barcelona. — Servicio Barcelona y Alicante: Salidas de Barcelona, todos los sábados noche, directo a Alicante. Salidas de Alicante, todos los miércoles tarde, para Barcelona. — Servicio Barcelona, Almería y Melilla: Salidas de Barcelona, miércoles; Almería, sábados; Melilla, martes; Almería, miércoles. Llegadas a Almería, viernes; Melilla, domingos; Almería, miércoles; Barcelona, viernes. — Servicio Almería, Orán y Alicante: Salidas de Almería, 2, 11 y 21 de cada mes. Salidas de Aguilas, 2, 12 y 22 de idem. Orán para Alicante, 4, 14 y 24 de idem. Alicante para Orán, 6, 16 y 26 de idem. Orán para Almería, 7, 17 y 27 de idem. — OFICINAS: Paseo del Comercio, 1 y 3 principal. — BARCELONA

fundar la naviliera invertien en la tecnologia més avançada de l'època i ho feien per connectar-se amb Anglaterra, bressol i referent de la industrialització europea.

CONNEXIÓ ANGLESA

En un temps en què la majoria de vaixells que entraven i sortien del port de Barcelona encara eren de fusta, els flamants vapors Tintoré, construïts en drassanes escoceses, cridaven l'atenció. Però la modernitat no només es portava per fora, amb el buc de ferro i les xemeneies fumejant, sinó també per dins. Aquells vapors importaven maquinària industrial anglesa (fins i tot locomotores) i carbó, el recurs més demanat per les noves fàbriques catalanes.

El negoci anava vent en popa i ben aviat la naviliera va ampliar capital per incorporar dos nous vaixells, que van anomenar *Duero* i *Tajo* seguint la tradició de batejar-los amb el nom de rius ibèrics. Els vapors de la família Tintoré van continuar transportant càrrega i passatges entre Barcelona i Liverpool, però també a nous ports. Es

va sumar, per exemple, una ruta amb el nord d'Àfrica que feia escala a la ciutat algeriana d'Orà, com també diversos ports del litoral espanyol.

Al llarg de la segona meitat del segle XIX el transport per carretera a la Península era rudimentari: tot i que a poc a poc es van anar construint línies ferroviàries i adaptant carreteres, la ruta marítima i la navegació per cabotatge eren molt més eficients, motiu pel qual bona part de les mercaderies es transportaven per mar. A navilieres i armadors no els faltava feina, però si a més disposaven d'una flota moderna, el negoci era rodó. Va ser el cas de la Línea de Vapores Tintoré, que durant dècades va liderar el transport marítim des de Barcelona.

La fundació de la companyia Trasmediterrànea establia un monopoli en el comerç marítim espanyol.

Al fundador, Pablo María Tintoré Pastor, el va succeir al capdavant de la gestió del negoci el seu germà, Joaquín María. A continuació l'empresa va passar a mans del

seu fill, Joaquín María Tintoré Mercader, que l'acabaria llegant al seu fill, Joaquín María Tintoré Punyed.

Va ser sota l'administració de Tintoré Punyed que la naviliera va viure un dels moments més culminants de la seva trajectòria i també de la història marítima espanyola contemporània. A finals del 1916, quan Europa estava immersa en plena Primera Guerra Mundial, la Línea de Vapores Tintoré es va fusionar amb tres empreses més per constituir la companyia Trasmediterrànea. La nova naviliera sumava una flota de 44 vaixells dedicats a la marina mercant, que pocs anys després encara s'ampliaria. Vapores Tintoré hi va aportar set vaixells, un capital de sis milions de pessetes i la seu social, amb despatx i oficines.

LÍNEA DE VAPORES TINTORÉ

Joaquín Maria Tintoré Punyed va ser nomenat conseller director de la companyia i ben aviat va saber com aprofitar el context històric que vivia Europa en aquells moments. En el marc de la Primera Guerra Mundial, conflicte en el qual Espanya es va declarar neutral, la flota de la Trasmediterrànea va suplir la gran demanda de comerç i transport marítim que hi havia al continent. Un cop acabada la Guerra, la nova naviliera va saber mantenir l'embranchida de l'impuls inicial amb èxit, cobrint les línies de sobirania nacional. Tintoré Punyed va mantenir el càrrec durant anys, durant els quals va viure la dictadura de Primo de Rivera, la Segona República i la Guerra Civil. Després del fracàs del cop d'estat a Barcelona, Tintoré Punyed va fugir a Itàlia i més tard va tornar a Cadis, sota domini dels nacionals, on va reorganitzar l'empresa i hi seguiria vinculat fins ben entrada la dictadura.

La família Tintoré va seguir lligada a la companyia Trasmediterrànea una generació més. Joaquín María



▲ Joaquín Maria Tintoré, l'home que manté la memòria de la nissaga, al seu despatx. Foto: MMB.

Tintoré Piñeyro va ser conseller de la naviliera fins al 1978, quan la naviliera va passar a ser empresa pública. El seu fill, Joaquín Maria Tintoré Blanc, ja no va desenvolupar la carrera a la companyia, però va estar estretament vinculat al comerç marítim al llarg de la seva vida.

Nascut l'agost del 1932, va estudiar Dret a la Universitat de Barcelona i va obtenir la llicenciatura el 1954. Un

El primer creuer

Segons l'investigador Gaetano Cerchiello, autor d'una tesi doctoral sobre el creuerisme a Espanya, la Línia de Vapores Tintoré també va ser pionera a oferir viatges per plaer. El juny del 1854, en una acció de màrqueting avançada al seu temps que tenia per objectiu donar a conèixer la nova naviliera i la modernitat dels seus vaixells, es va anunciar un viatge entre Barcelona, Menorca i Mallorca a bord del flamant vapor *Ebro*. En diversos anuncis, publicats a la premsa de l'època, s'especificava que la travessa era

exclusivament per a passatgers i que duraria sis dies. Acomodar-se en les cambres de popa i proa costava 25 pessetes, però també hi havia l'opció més econòmica de viatjar a coberta per 15. Un total de 75 passatgers van gaudir del creuer, que va fer parada als ports de Maó i de Palma abans de tornar a Barcelona. En un país on el turisme era excepcional i habitualment només es viatjava per fer negocis o per visitar la família, aquella experiència va marcar tant els turistes com els illencs.

any després va assistir al Congrés Internacional de Dret Marítim, anècdota amb què començava l'article, i que demostra com de ben jove ja estava en contacte amb les persones més influents del sector. Tintoré Blanc va exercir com a advocat durant un temps, però finalment va reorientar la seva carrera i es va dedicar a negocis relacionats amb el comerç marítim. El 1972 va fundar Metropolitana de Aduanas y Transportes, SA (MAITSA). Va presidir el Col·legi Oficial d'Agents de Duanes de Barcelona entre els anys 1998 i 2010, i també va ser conseller del Port de Barcelona. El seu fill Ivan, fidel a la tradició familiar, continua, avui, treballant en la logística marítima però adaptada al segle XXI: el 2007 va fundar iContainers, una empresa transitària 100% digital.

Si bé la nissaga dels Tintoré porta la sal a les venes des de fa pràcticament dos segles, a Joaquín Maria Tintoré Blanc li devem haver-ne ordenat la història. Des del 2012 gestiona el blog *Línea de Vapores Tintoré* (<https://jtintore.wordpress.com>) en què a poc a poc ha anat compartint amb el món informació, imatges i documentació del seu arxiu personal. Després d'una dècada en actiu, el blog és tota una enciclopèdia divulgativa d'aquesta nissaga de naviliers, que a la vegada és una finestra oberta a la història naval contemporània d'aquest país. Amb la donació del seu arxiu al Museu Marítim (vegeu el desglossat de la pàgina anterior), Tintoré Blanc va garantir la conservació d'aquest patrimoni familiar 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

Els **GRAFITS NAVALS** *i d'embarcacions* **a CATALUNYA**

*La recuperació d'una font historiogràfica
primordial*

És extraordinària la riquesa de fonts històriques que els historiadors, erudits o investigadors poden utilitzar al llarg dels seus estudis: fonts materials o arqueològiques, artístiques, epigràfiques, numismàtiques, etnogràfiques, etc. Tot i així, en aquest article vull deixar palesa la importància del «grafit» com a font historiogràfica i reivindicar-ne la importància com a bé patrimonial.

Per Gemma M. García Hernando

▲ Torre de guaita de Can Franquesa a Premià de Dalt. Grafit policrom amb la representació, probablement, d'una galera amb el castell de popa molt pronunciat i al seu costat un navili i galió també amb un castell de popa molt pronunciat. Els dos vaixells tenen dues embarcacions menors associades. Foto: Gemma García.



El «grafit històric» de temàtica naval, nàutica o de vaixells, que és l'objecte d'aquest estudi, permet aproximacions des de camps d'estudi molt diversos, per exemple, des de l'òptica del patrimoni, de la història o història de l'art, de la creació artística i, fins i tot, des de la perspectiva sociològica o psicològica.

UN PROJECTE INÈDIT I SINGULAR

Aquest projecte va néixer l'any 2016 com a línia de recerca de l'Àrea de Gestió de Col·leccions i Coneixement del Museu Marítim de Barcelona, amb el títol de *Corpus de grafitos parietals d'embarcacions a la Catalunya continental*, des de l'època antiga fins al món contemporani, amb un objectiu molt clar: donar a conèixer i apropar la cultura i la història marítimes a la ciutadania, dotant i aglutinant elements tan interessants com són la cultura, la història, el pensament i la vida del món de les embarcacions al llarg dels segles.

Aquest corpus està adquirint unes dimensions i proporcions molt importants. S'han catalogat un nombre molt rellevant d'exemples que ens faciliten el coneixement de les tipologies d'embarcacions i de llocs on es representen al llarg de la història, cosa que ens ajuda a entendre i ampliar, a través de la seva interpretació, el coneixement de la vida marítima i de molts fets històrics que han marcat la nostra història.

S'han catalogat un nombre molt rellevant d'exemples que ens faciliten el coneixement de les tipologies d'embarcacions.

El projecte és, doncs, un treball inèdit i singular. Se sap d'estudis generalitzats sobre grafitos, de diferents tipologies, en altres llocs, com les Illes Balears, València, Alacant, Aragó, França, Itàlia i també aquí a Catalunya, però mai no s'havia desenvolupat un corpus focalitzat en els grafitos de vaixells i la seva anàlisi posterior.

A causa de les seves característiques, estem davant d'un estudi obert i viu, però el valor afegit d'aquest projecte rau en el fet que ja té una potent base de recopilació i estudi d'aquestes manifestacions gràfiques, les que ja havien estat estudiades i les que han sorgit de manera inèdita en el decurs de la investigació feta.

L'estratègia de recerca s'ha dividit en tres parts: la documentació, la recopilació i la catalogació, amb l'objectiu de confeccionar un corpus, inventari o repositori d'embarcacions grafitades. S'ha posat un interès especial, alguns cops amb un veritable esforç d'interpretació, a intentar identificar el tipus de vaixell que hi estava representat, les seves parts i si hi havia algun tipus de fet històric que el basava.



▲ Figura 1. Navili en línia de principis del segle XIX amb detall de la tripulació desenvolupant les seves ocupacions a coberta. Grafit fet a carbonet. Catedral de Tarragona. És un grafit excepcional pel gran luxe de detalls que conté i per la seva excel·lent execució. Porta la data de 1800 i el nom del possible autor al costat. Foto: Gemma Garcia.

EL GRAFIT HISTÒRIC

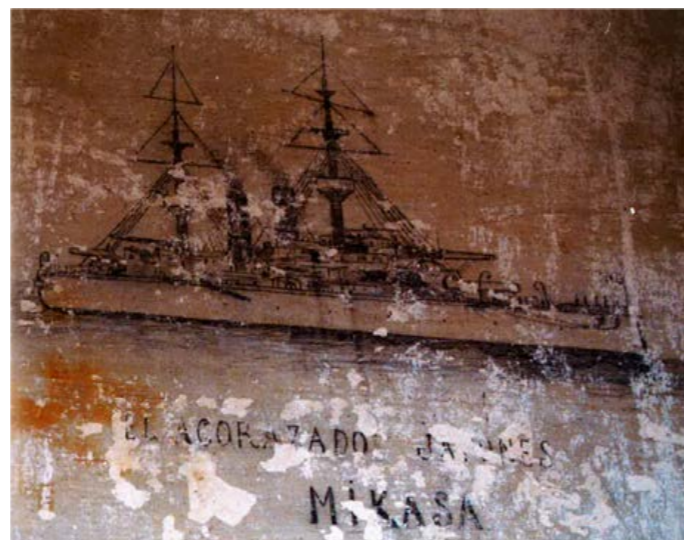
Per tal d'intentar entendre una mica el concepte de grafit històric, intentarem aproximar-nos a una definició de l'objecte d'estudi que ens ocupa.

La definició de grafit ha anat evolucionant i adaptant-se al llarg del temps, gairebé sempre en funció del seu interès, de la investigació en si i de la seva interpretació; per això hi ha diferents definicions del que és un grafit. Si bé totes elles ens ajuden a entendre'n millor la definició, partirem de la que aporta la RAE: «Rètol o dibuix gravat a punxó o dibuixat a mà pels antics en parets o altres superfícies resistents, de caràcter popular i ocasional, sense transcendència».

A primera vista, els grafits sembla que són simples missatges visuals, generalment anònims i d'escàs contingut, els motius dels quals es fan gairebé sempre en suports aliens als convencionalismes. Però hem de tenir en compte que aquestes afirmacions no deixen de ser una primera impressió superficial, ja que l'estudi que estem desenvolupant ha demostrat que alguns estan firmats pels autors, i fins i tot datats (figura 1), o que d'altres tenen els detalls i la precisió equiparables a la qualitat fotogràfica (figura 2).

L'estudi ha demostrat que alguns grafits estan firmats pels autors i fins i tot datats.

En definitiva, podem afirmar que el grafit és aquella manifestació de caràcter individual i espontània que es fa en un suport que no és el previst o adequat formalment, que defuig de la norma o dels convencionalismes, així com dels estereotips de l'època, que per tant no és oficial, i que ens mostra bé un sentiment, un anhel, o bé una descripció del moment.ⁱ⁻ⁱⁱ



▲ Figura 2. Grafit a carbó sobre arrebossat. Antiga fàbrica Rosselló (després lleco). Sant Feliu de Guíxols (Girona). Cuirassat japonès a vapor Mikasa de la Guerra Russojaponesa de principis del segle XX. Grafit extraordinari amb detalls excepcionals de qualitat fotogràfica. Amb messana i pal major, tots dos amb cofa. Té una gran torre artillada a proa i un desplegament d'armament de gran tonatge per tota l'embarcació. Foto: Albó, Joan Alfons; Alemany, Sílvia; Cano, Genís; Casanovas, Àngels; Martinell, Jordi; Rovira, Jordi; Sanchiz, Néstor. Murs de Guíxols, catàleg de l'exposició. Universitat de Barcelona, Barcelona, 2003.

Segons la doctora Elvira González Gozalo, i en referència a la creació d'aquestes representacions gràfiques: «Su autor no busca la perfección estética, aun cuando a menudo obtenga la excelencia, sino plasmar una necesidad de diálogo que tendrá como finalidad un mensaje escrito o en mayor abundancia un dibujo, salidos de la introspección y sin el tamiz de ningún prejuicio o compromiso».ⁱⁱⁱ

Com a dades d'interès podem dir que tenim ja més de 80 localitzacions registrades i uns 250 grafits catalogats. Geogràficament es concentren principalment al litoral i prelitoral de Catalunya, però també en tenim a l'interior. La seva execució està feta tant amb llapis o carbonet com amb incisió o gravació. Molts pocs exemples tenim amb policromia.

ELS GRAFITS NAVALS

Observem una alta concentració de grafits navals, nàutics o de vaixells sobretot durant els segles XVII i XVIII, en plena època moderna, un període que es va destacar pels descobriments, els grans viatges d'expansió comercial de les nacions, on els vaixells representaven els grans ginyes del moment.

El suport per excel·lència és la paret amb arrebossat d'estuc o calç, encara que també els tenim fets directament sobre la pedra i en carreu o sostre. La representació «estrella» és la galera, però, tot i així, també hi ha un nombre molt representatiu de naus i navilis en línia.

És molt interessant descobrir que moltes d'aquestes representacions es poden relacionar amb fets i moments històrics que van succeir i van tenir una gran influència

a Catalunya i a l'Estat espanyol, com, per exemple, la Guerra Civil espanyola, la Guerra de Cuba, el conflicte russojaponès, la Guerra de la Independència o l'ocupació francesa i l'Exposició Internacional de Barcelona del 1929, per posar alguns exemples.

La localització dels grafits és molt variada i prolifera i els podem trobar a: castells, fàbriques de suro i masies del Camp de Tarragona, ermites, balmes, drassanes, capelles, catedrals, coves, presons o edificis utilitzats com a presons, esglésies, monestirs, la pia almoïna, etc.

EL GRAFIT, DOCUMENT HISTÒRIC

Però, tornant als primers paràgrafs d'aquest article, vull detenir-me en un seguit d'exemples que demostrin la importància del grafit com a element de documentació historiogràfica i de font primària del passat.

En aquest primer exemple (figura 3) podem observar un grafit amb una factura excel·lent i molts detalls excepcionals. Estem davant d'un creuer cuirassat de l'armada russa, el denominat *Bogatyr*, un vaixell de vapor amb tres xemeneies a ple rendiment, amb messana i pal major, tots dos amb cofa. Té una gran torre artillada

▼ Detall dels grafits de la torre de guaita de Can Franquesa a Premià de Dalt. Foto: Gemma Garcia.

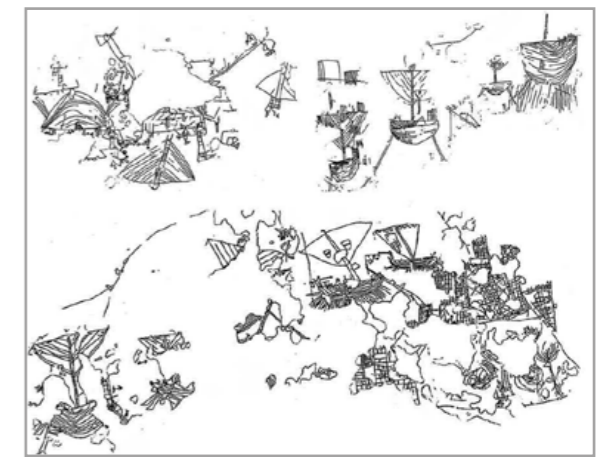




▲ Fotografia del creuer imperial rus Bogatyr, que veiem reproduït en el grafit de la figura 3 (pàgina dreta). Foto: MMB.



▲ Figura 3. Grafit a carbó sobre arrebossat. Antiga fàbrica Rosselló (després lleco). Sant Feliu de Guíxols (Girona). Cuirassat rus a vapor Bogatyr de la Guerra Russojaponesa de principis del segle xx. Foto: Font: Albó, Joan Alfons; Alemany, Sílvia; Cano, Genís; Casanovas, Àngels; Martinell, Jordi; Rovira, Jordi; Sanchiz, Néstor. Murs de Guíxols, Catàleg de l'exposició. Universitat de Barcelona, Barcelona, 2003.



▲ Figura 4. Torre del castell de Coaner (Sant Mateu de Bages). Dibuix d'un grafit que representa una batalla naval, amb una armada de galeres en ordre de navegació, defensant un lloc fortificat, i altres vaixells de tipus rodó alguns d'ells amb tripulació. Font: González Moreno-Navarro, Antoni. «Conservació preventiva: última etapa», Memòria SPAL 1999-2001, Barcelona, 2006.



▲ Grafit incís o gravat sobre arrebossat. Antiga fàbrica Bender (actual Serra). Sant Feliu de Guíxols (Girona). Balandre de regates segle XIX. Foto: Albó, Joan Alfons; Alemany, Sílvia; Cano, Genís; Casanovas, Àngels; Martinell, Jordi; Rovira, Jordi; Sanchiz, Néstor. Murs de Guíxols. Catàleg de l'exposició. Universitat de Barcelona. Barcelona 2003.

Uns altres exemples ens mostren i narren autèntiques batalles navals, com la que trobem a la torre del castell de Coaner a Sant Mateu del Bages (figura 4). Segons els estudis,^{iv} aquest grafit estaria datat entre els segles XIII i XIV. Ens trobem davant d'una armada de galeres en ordre de navegació que estan defensant un lloc fortificat. Es diferencien dues tipologies de vaixell: per una banda, la galera i, per l'altra, un tipus de vaixell rodó, amb el casc més arrodonit, que es pot observar a la zona superior de la representació, porta el timó de baiona que va entrar en desús a mitjan segle XIV, la qual cosa ens referencia cronològicament l'escena.

Per acabar, voldria aturar-me en una singularitat trobada en el decurs de la meua investigació (figura 5). Aquí ens trobem dos grafits a llapis o carbonet de dos autors diferents, en diferents èpoques històriques, que representen el mateix vaixell, un vapor amb tres

Alguns exemples de grafits ens mostren i narren autèntiques batalles navals.

xemeneies amb la mateixa perspectiva d'enfocament i detalls similars. Un d'ells va ser fet pels presoners de les Brigades Internacionals, durant la primera meitat del segle XX i l'altre per treballadors de la fàbrica de suro Calvet Serra, a finals del segle XIX i principis del segle XX. Els trets distintius de les embarcacions són pràcticament

els mateixos: un vapor amb tres xemeneies, la mateixa perspectiva d'enfocament i els mateixos detalls. Realment sorprèn moltíssim aquesta similitud d'execució.

L'anàlisi d'aquest tipus de manifestacions gràfiques humanes en reivindica el valor patrimonial i ens fa plantejar quina n'ha de ser la conservació i museïtzació, i com han de ser reconeguts i valorats com a fonts historiogràfiques de primera mà més enllà del valor iconogràfic que tenen.

Cal no oblidar que aquestes representacions poden esdevenir un complement a altres fonts històriques que ens ajuden a entendre una mica més el passat o, fins i tot, el nostre present, o, senzillament, a ampliar l'horitzó del nostre coneixement. És fonamental assegurar-ne la conservació i preservar la informació que ens donen perquè aquests «traços de la història» perdurin en el temps.

El repositori o catàleg de grafits de temàtica naval o de vaixells i embarcacions serà inclòs al web del Museu Marítim de Barcelona pràcticament (www.mmb.cat). ■

Bibliografia

- ⁱ García Hernando, G. M. (2022). «Estudio e interpretación de los grafitis murales de embarcaciones en Cataluña desde la antigüedad hasta el presente: un proyecto novedoso», *Salduie*, 21: 99-105.
- ⁱⁱ García Hernando, G. M. (2020 e.p.). «Grafitis parietales d'embarcacions i vaixells a Catalunya des de l'antiguitat fins a època contemporània», *Revista de la Tribuna d'Arqueologia*, 2018-2019.
- ⁱⁱⁱ González Gozalo, E. (2013). «Los trazos murales espontáneos, testimonios arqueológicos de nuestra cultura. El caso de Mallorca», *Memòries de la Reial Acadèmia Mallorquina d'Estudis Genealògics, Heràldics i Històrics*, 5(23), 7-21.
- ^{iv} González Moreno-Navarro, Antoni. «Conservació preventiva: última etapa», *Memòria SPAL 1999-2001*, Barcelona, 2006.

Text ★ Gemma M. García Hernando és investigadora externa del Museu Marítim i Reial Drassanes de Barcelona. Doctoranda de la Universitat de Saragossa en el Programa de Doctorat en Patrimoni, Societats i Espais de Frontera. Campus internacional d'excel·lència IBERUS.

a proa i un desplegament d'armament de gran tonatge per tota l'embarcació. Com és possible trobar un grafit d'aquesta tipologia amb una execució tan acurada i amb un gran nombre de detalls en una fàbrica de suro de la Costa Brava? La resposta la trobarem en el fet que els mariners de la zona, quan no estaven enrolats als vaixells, treballaven en aquestes fàbriques i, conjecturant una mica, pot ser en les seves hores mortes deixessin la seva empremta i llegat.

Voluntariat i MUSEUS

ELS VOLUNTARIS I VOLUNTÀRIES
ALS MUSEUS MARÍTIMS CATALANS:
EMBARCATS EN EL MATEIX VAIXELL

El voluntariat representa una oportunitat per als museus, ja que combina dues necessitats: la de les institucions museístiques i la de les persones que volen aportar quelcom a la societat. El resultat no pot ser sinó la generació de riquesa. Les persones voluntàries acaben esdevenint un important capital també per a la nostra cultura. En el cas dels museus marítics, s'obren, a més, interessants possibilitats amb les embarcacions històriques.

Per redacció Argo

Jornada de navegació
tradicional. Dia Marítim
Mundial 2019. Foto: Museu
Marítim de Mallorca.

El 27 d'octubre del 2022 la Xarxa de Museus de la Costa Catalana va organitzar al Museu del Port de Tarragona la seva darrera jornada d'estudi, la XII. En aquesta ocasió el tema era «El voluntariat i el patrimoni: reptes i límits». Tot i que al cap dels participants hi havia, sobretot, la problemàtica concreta dels museus marítics, el tema és prou ampli per donar-li un focus més gran.

La Jornada es va plantejar com una reflexió en veu alta sobre els problemes i les oportunitats que presenta la participació de voluntaris i voluntàries en la vida diària i les activitats dels museus catalans. Ells i elles són, alhora, una oportunitat, una necessitat i un territori relliscós en certs moments.

UNA SUMA DE VOLUNTATS

El voluntariat no té una llarga tradició a casa nostra, si ho comparem amb altres països de l'àmbit anglosaxó. Entre nosaltres, la idea de treballar sense cobrar resultava refractària per a una gran part de la població fins fa uns anys. Afortunadament, en les darreres dècades la situació ha canviat, no només en àmbits com l'assistencial, sinó també en el món de la cultura.

Museus per una banda, i voluntaris i voluntàries per una altra, permeten la suma de funcions complementàries, i per tant no han de competir ni obstaculitzar-se mútuament. En realitat, la suma del servei públic que fan els museus amb el suport de voluntaris i voluntàries i associacions

El voluntariat no té una llarga tradició a casa nostra, si ho comparem amb altres països anglosaxons.

representa sempre un gran retorn social del patrimoni cultural. Un exemple és el paper dels voluntaris i voluntàries en el manteniment d'una flota d'embarcacions històriques i tradicionals que han de tenir vida i ser útils, o esdevenir mers objectes inanimats.

La Jornada es va obrir amb la presentació del marc legal, a càrrec de Josep M. Amorós Bosch, jurista amb una àmplia experiència, que va fer un retrat clar i concís de la definició del voluntariat, límits, drets i obligacions, etc. El marc que ens correspon és la Llei 25/2015, de 30 de juliol, del voluntariat i de foment de l'associacionisme. Aquesta norma clarament exclou les administracions públiques i deixa com a via possible les associacions i les fundacions. Aquest és un dels punts crítics, ja que obliga els museus públics a canalitzar aquesta col·laboració a través d'associacions. La Llei del voluntariat parla de la fórmula associacions més voluntaris i voluntàries més l'usuari o receptor final, però no parla del quart agent necessari, que és el museu, que acull l'acció del voluntariat i sovint posa al seu abast un patrimoni de titularitat pública.

VAIXELLS I FESTES POPULARS

La segona presentació va venir a càrrec de Jon Ispízia San Nicolás, que va presentar el projecte Erain, de l'Itsasmuseum de Bilbao, que podeu conèixer millor a través de la pàgina web del museu biscaí. A més de presentar un projecte molt interessant de col·laboració entre museu i voluntaris i voluntàries en el camp de la fusteria de ribera, i també del modelisme, va posar sobre la taula algunes idees d'importància. Per exemple, que les associacions i els museus han de treballar alineats en objectius compartits i objectius comuns. Les necessitats del museu (restaurar i conservar el patrimoni marítim, d'ampliar les col·leccions

El voluntariat planteja limitacions de caire legal i també de caire ètic.

amb models que cobreixen mancances en el discurs del museu, generar coneixement, etc.) han de guiar sempre els treballs, i no es pot permetre cap desviació. Cal, doncs, treballar per combinar les expectatives dels

voluntaris i voluntàries amb les expectatives del museu.

La tercera aportació la va fer Maël Terry, coordinador de l'associació Temps Fête, organitzador de les festes marítimes de Douarnenez. Aquest esdeveniment va començar el 1986 i ha estat el model per a molts altres festivals marítics.

El rol dels voluntaris i de les voluntàries en festes de caire marítim és un tema que resulta molt interessant per a

Els problemes legals

El voluntariat planteja limitacions de caire legal (definides per la Llei del 2015) i també de caire ètic, ja que els museus cedeixen temporalment la responsabilitat sobre el patrimoni a uns particulars, i fins i tot aquest patrimoni es posa en risc. És el cas dels vehicles en general, i de les embarcacions patrimonials en concret. Els casos del *Maria Asumpta* (perdut el 1995) o del *Thôpaga* (enfonsat el 2008) ens recorden que amb la pèrdua total del vaixell una part de la

nostra història marítima es perd per sempre.

Altres vehicles també es posen en risc amb el seu ús. El 4 d'agost del 2018, un avió alemany Junkers Ju-52, que operava per a la companyia Ju-Air, es va estavellar prop de Piz Segnas, a Suïssa. Hi van morir 20 persones i es va perdre un dels darrers exemplars d'un avió mític a la història de l'aviació, civil i militar. Amb altres vehicles, com ara cotxes, motos, ferrocarrils, tancs, etc., el perill és menor, tot i que els mals venen de les avaries o el desgast dels materials.

▼ Voluntaris de les embarcacions del Museu Marítim de Barcelona a bord del pailebot Santa Eulàlia. Foto: MMB.



▲ Museu de Lloret de Mar, amb un voluntari fent tasques de reparació d'un model de vaixell. Foto: Jordi Rocas.

▲ Jornada de portes obertes a la Caseta de Salvament de Naufragats de Sant Feliu de Guíxols. Foto: Centre de Formació d'Adults de SFG.

una activitat que a Catalunya ha agafat molta volada, com explicàvem en l'anterior número d'*Argo*. En el cas francès el paper del món associatiu és molt important, ja que és precisament una associació la que coordina la festa marítima de Douarnenez, igual que en el cas del festival marítim de Seta. L'èxit d'un esdeveniment com aquest es deu a la participació de professionals voluntaris de diferents sectors: des de gent especialitzada en el món marítim fins a gent amb experiència professional molt diversa, com ara els voluntaris d'un club de rugbi que vetllen per la seguretat durant l'esdeveniment. Una altra idea molt important que va compartir va ser la necessitat de valorar les persones voluntàries a través d'accions específiques: un antic edifici de mariners utilitzat com a punt de trobada del voluntariat, organitzacions de vetllades especials integradores, navegacions, etc.

DIFERENTS FIGURES LEGALS I ORGANIZATIVES

La quarta presentació va anar a càrrec de Jordi Sasplugas Déu, president de la Fundació per a la Preservació del Patrimoni Ferroviari i Industrial. Va obrir la porta a diferents temes controvertits, sobretot en el plantejament que es fa des de la banda de les associacions davant de la visió de l'Administració pública, que al final és la responsable del patrimoni. El cas de Móra la Nova,

on es barreja una associació amb altres fórmules com ara una fundació o una societat limitada, va propiciar moltes preguntes i debats. Entre d'altres, fins a quin punt una associació pot suplir les mancances de l'Estat en la protecció del patrimoni, en aquest cas el ferroviari.

La jornada va acabar amb la presentació d'unes conclusions a càrrec d'Enric Garcia, director del Museu Marítim de Barcelona, en forma de decàleg. Com a conclusió més òbvia, cal desenvolupar les idees presentades en la Jornada i redactar una guia o manifest que ajudi els museus catalans a avançar en aquesta col·laboració, que cada cop serà més freqüent, intensa i important. Una societat amb més expectativa de vida, més formació i amb gent inquieta i amb grans expectatives representa una gran oportunitat. I no oblidem que, al final, els voluntaris i voluntàries acaben sent els millors defensors i propagandistes dels nostres museus.

Aquesta és una aportació que la Xarxa de Museus Marítics de la Costa Catalana ha volgut fer a la comunitat de treballadors i treballadores de museus, i també a les associacions de voluntaris, que tan importants són per a la nostra societat. ◀

Relació de respecte

La clau en la relació entre voluntaris i museus és el respecte mutu entre els professionals i no professionals, amb una valoració amable i conscient de les experteses, limitacions i valors de cada una de les parts. Cal tenir sempre present que la gran diferència entre els professionals i les persones

que ofereixen el seu temps i els seus coneixements no rau en la percepció d'una remuneració o en més o menys formació, sinó en la responsabilitat final vers el patrimoni. Els museus marítics són un bon exemple de com les habilitats i els coneixements de les persones voluntàries representen un valor afegit de gran nivell.



Festa de l'ormeig. Foto: Museu de la Mediterrània de Cambrils.

LA PEÇA DEL MUSEU

Escultura d'un frare pregant

Aquesta escultura, amb el número de registre 9394, és un element tant misteriós com cridaner.

Representa una barca damunt la qual hi ha un home amb hàbit religiós en actitud d'oració. Va ser una donació al Museu Marítim de Barcelona el 1958 i a la carta d'agraïment, signada per Enric Cubas, director en funcions en aquell temps, es descriu l'objecte com una «talla remate de un palo de barca representando un religioso en actitud orante». No hi cap dada més sobre la seva procedència, o l'autor.

Com es pot veure a la foto, es tracta d'una escultura de fusta policromada que representa un home vestit de frare, en actitud de pregar, en una embarcació de formes bàsiques, gairebé simbòlica. Com passa en molts altres objectes de les col·leccions dels museus, no tenim una evidència clara de la funció final que devia tenir, però tot fa pensar en un caràcter votiu o religiós. Davant del perill a la mar, era i és freqüent encara que els protagonistes dels fets fessin una promesa negociant la salvació a canvi de la realització d'un acte de reconeixement. Bàsicament, si

l'home supera el perill, portarà un objecte a una església i el deixarà a la vista de tothom com un exvot.

Aquesta peça suggereix aquesta funció votiva, amb un home que prega en una barca per la seva salvació. No sembla un objecte decoratiu corrent, ni una obra artística equiparable a d'altres de més comunes. Per tant, pensem que es tracta d'un objecte vinculat amb l'acte de fe de l'ofrena votiva, i el seu caràcter marítim és evident.

L'escultura va ser una donació de Joan Antoni Samaranch Torelló, que va ser president de la Diputació de Barcelona i va tenir una relació estreta amb el Museu, especialment en el projecte de construcció de la Galera Reial i de l'exposició *Lepanto* a final de la dècada del 1960.



el LLIBRE

EL MONJE DEL TURBANTE BLANCO

Christian Fernández.
Editorial Jovenut

El mes de novembre passat el Museu Marítim de Barcelona va acollir el lliurament del 26è Premi Literari Nostromo L'Aventura Marítima, que des del 1997 s'atorga a les millors narracions relacionades amb el mar i la cultura marítima en general, i que aquest any estava dedicat a l'escriptor Herman Melville. El jurat, format per 10 personalitats d'organitzacions rellevants en l'àmbit de la cultura i

el patrimoni marítims, va decidir que el guanyador d'aquesta edició era Christian Fernández García amb *El monje del turbante blanco*. El premi és una dotació econòmica de 6.000 € i la publicació de l'obra a l'Editorial Jovenut.

L'autor és navegant esportiu i és la seva primera novel·la, que està ambientada el segle XVI i narra les aventures pel Mediterrani d'un jove monjo del Monestir de Sant Pere de Rodas.



AVISOS PER A NAVEGANTS

VAIXELL DE SERVEI PORTUARI ELÈCTRIC

La companyia Sym Naval va presentar al port de Vilanova i la Geltrú el primer vaixell destinat als serveis portuaris propulsat per energia elèctrica i que, a més, és reciclable. Aquesta primera unitat anirà destinada al port de Castelló. El vaixell, construït en acer, té una propulsió 100 % elèctrica, zero emissions, pot transportar un màxim de 12 persones, té capacitat per recollir 30 m³ de residus líquids i ofereix serveis d'amarratge i remolc de vaixells. Té una eslora de 12 metres i una mànega de 5, amb una potència de dos motors de 240 kW, uns 350 cavalls.

L'empresa d'enginyeria naval Sym Naval està especialitzada en la construcció de vaixells per a ús portuari, serveis de suport i transport. Més informació a www.sym-naval.com.



60 EDICIÓ DEL SALÓ NÀUTIC

La gran quantitat de públic que va assistir a la darrera edició del Saló Nàutic Internacional de Barcelona, celebrat del 12 al 16 d'octubre, va fer que fos una de les millors convocatòries dels darrers anys. Van ser cinc jornades de gran activitat als molls de la Fusta,



BARCELONA TEAM RACING D'OPTIMIST

Barcelona organitzarà, del 21 al 24 de setembre del 2023, la primera edició de la regata internacional Barcelona Team Racing d'Optimist. Es tracta d'una regata entre equips de clubs, en un format de competició de regates curtes entre dos equips. La seu de la regata serà el BISC, a la Marina Port Fòrum, un centre construït per a regatistes que disposa d'unes instal·lacions especialitzades a l'esport de la vela i que, a més, és l'únic centre oficial d'entrenament (categoria A) de la World Sailing a Europa que dona acollida a totes les classes olímpiques i on s'han celebrat destacats esdeveniments esportius. L'Optimist, amb una eslora de 2,36 metres, és l'embarcació d'iniciació a la vela per excel·lència i està enfocada a nens de 6 a 15 anys. Més informació a www.barcelonateamracing.com.



Espanya i Marina Port Vell amb la participació de 279 expositors, més de 700 embarcacions i més de 50.000 visitants. Organitzat per Fira de Barcelona amb la col·laboració de l'Associació Nacional d'Empreses Nàutiques (ANEN), és l'esdeveniment líder de la nàutica d'esbarjo i esportiva d'Espanya.

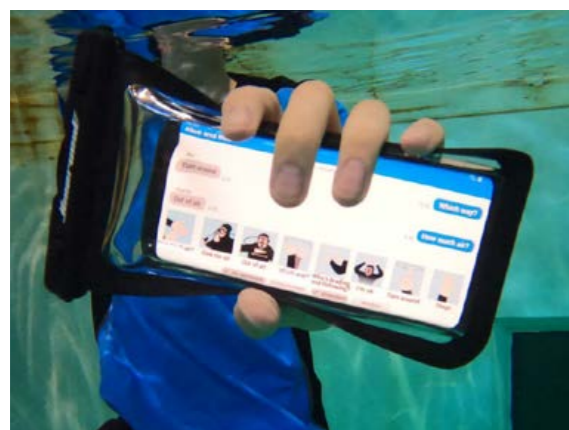
Entre les novetats van destacar els diversos tipus d'embarcacions elèctriques o híbrides per contribuir a l'increment de l'electrificació de les motoritzacions. En l'aspecte esportiu cal mencionar la presentació als visitants de la Copa Amèrica, amb la presència de l'equip organitzador neozelandès. El certamen ha inclòs per primera vegada l'espai Innovation Dock, on 15 start-ups de set països han presentat els seus projectes i iniciatives per a una nàutica més digitalitzada i menys agressiva amb l'entorn marí.

SOTA L'AIGUA

MEDITERRANEAN DIVING SHOW

Del 24 al 26 de març se celebrarà a Cornellà aquesta veterana fira dedicada al món del submarinisme que ja té 22 anys d'història. Fabricants de material, distribuïdors, centres i escoles d'immersió, agències de viatge especialitzades, destinacions turístiques i organismes oficials tindran els seus estands en una superfície de 8.000 m². Com a activitats paral·leles es fan jornades tècniques, batejos d'immersió, xerrades, presentacions i exposicions.

Més informació a www.mddivingshow.com.



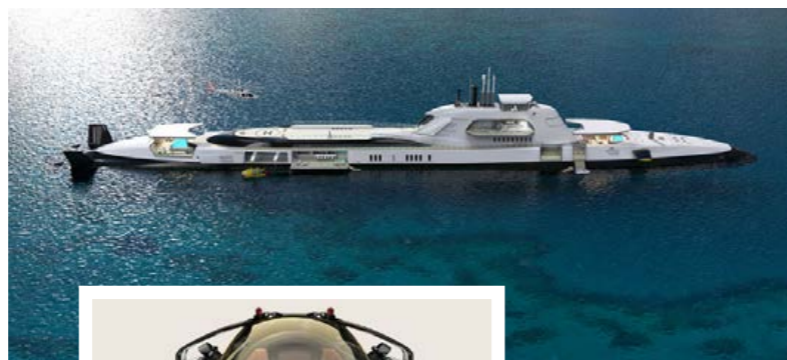
ENVIAR MISSATGES SOTA L'AIGUA

Trobeu a faltar el mòbil quan feu immersió? És probable que no sigui així, però si aquest fos el cas resulta que un equip d'investigadors de la Universitat de Washington ha desenvolupat AquaApp, una aplicació que permet enviar missatges sota l'aigua. La manera com ho fa no és amb ones de ràdio, com són el Wifi o el Bluetooth, sinó mitjançant ones acústiques a través de l'altaveu i el micròfon de qualsevol mòbil. Permet comunicar-se amb aparells a una distància màxima de 100 metres i a una profunditat de 30. Això sí: evidentment, el mòbil haurà d'estar protegit amb una funda estanca. Més informació a <https://underwatermessaging.cs.washington.edu>.

SUBMARINS DE LUXE

A l'exclusiu club dels bilionaris tenir un super iot ja no és suficient; ara per destacar cal ser el propietari d'un submarí. Triton Submarines ofereix diversos models d'entre dues i 10 places i, per a aquells que volen baixar a les profunditats però amb glamur, tenen el model Project Neptune, dissenyat conjuntament amb la firma Aston Martin i a un preu d'uns 3,5 milions d'euros.

Si es vol anar encara més lluny queda l'opció del projecte M7, de la firma Migaloo. Es tracta d'un iot submergible de 283 metres d'eslora amb sala de cinema, piscina, gimnàs, biblioteca..., tot i que de moment ningú no ha pagat els aproximadament 750 milions d'euros que costa. Si ara mateix no disposeu d'aquesta quantitat no us preocupeu: el Nemo 2, fabricat per la companyia neerlandesa U-Boat Worx, és un dels més econòmics que hi ha al mercat. Ni tan sols arriba als... 2 milions d'euros!

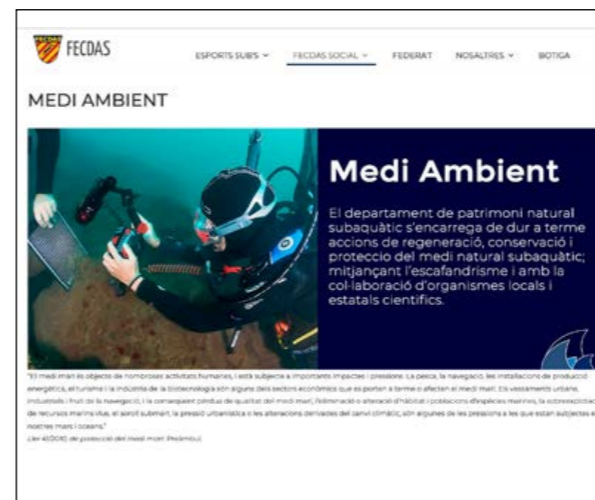


CUIDAR EL MEDI MARI

El medi marí és objecte de nombroses activitats humanes i està subjecte a importants impactes i pressions. La pesca, la navegació, les instal·lacions de producció energètica, el turisme i la indústria de la biotecnologia són alguns dels sectors econòmics que afecten el medi marí. La Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques (FECDas) disposa d'un departament de Medi Ambient que té com a objectius:

- 1 Estar al corrent i informar de les darreres tendències sobre gestió i manteniment dels ecosistemes subaquàtics.
- 2 Treballar amb la resta de departaments i amb organismes científics per tal que les activitats subaquàtiques de lleure es portin a terme d'acord amb una visió ecosistèmica del medi subaquàtic.
- 3 Pressionar les administracions per tal que facin complir la normativa vigent que afecti la qualitat dels ecosistemes marins.
- 4 Transmetre el coneixement i el respecte pels ecosistemes subaquàtics entre la societat.
- 5 Fomentar entre els clubs la realització i la participació en activitats dedicades a millorar la qualitat del medi marí català.

Si vols ser informat periòdicament de l'actualitat d'aquest departament et pots posar en contacte amb la FECDas a través del correu: mediambient@fecdas.cat



La xifra

48

ports a Catalunya

Entre els ports pesquers, comercials i esportius, a més de les dàrsenes i les marines, des de Portbou fins a les Cases d'Alcanar, són 48 les instal·lacions portuàries que hi ha a Catalunya. Totes elles són gestionades, directament o indirectament, per Ports de la Generalitat, una empresa pública nascuda l'any 1998 adscrita al Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya. Més informació a <https://ports.gencat.cat>.



CURIOSITATS SALADES

CREUAR L'ATLÀNTIC A REM

Quan aquest número de la revista *Argo* surti d'impremta l'equip Ocean Cats, format per Martí Ramírez, Sergi Franch, Joaquim Planells i Juan Bautista Romero, es trobarà remant al mig de l'Atlàntic. El 12 de desembre participaran en la Talisker Whisky Atlantic Challenge, una regata a rem que surt de l'illa canària de la Gomera fins a l'illa caribenyca d'Antigua, a gairebé 5.000 quilòmetres. Si tot va com està previst arribaran a la meta a finals de gener, ja que calculen una durada d'uns 40 dies, tot i que el rècord de la travessa és de 29 dies. L'embarcació fa 8,5 metres d'eslora, pesa aproximadament 1 tona i disposa de plaques solars i d'una dessalinitzadora, així com de dos compartiments estancs. El pla és fer torns de dues persones cada dues hores.



El projecte esportiu té un valor afegit: denunciar la presència de microplàstics als oceans, per la qual cosa han col·laborat amb la Universitat de Barcelona i amb l'ONG Surfrider. També han fet xerrades en centres per a persones amb diversitat funcional, explicant la importància de la protecció dels mars. Teniu més informació a <https://oceancats.org>.

UNA TORTUGA MARINA GEGANT AL PEU DELS PIRINEUS

Uns investigadors de l'Institut Català de Paleontologia i del Museu de la Conca Dellà van trobar les restes de la tortuga marina més gran d'Europa. L'exemplar, que mesurava 3,7 metres de llarg, va

ser localitzat al municipi de Coll de Nargó i es calcula que les restes tenen una antiguitat d'uns 83 milions d'anys. La nova espècie ha estat denominada *Leviathanochelys aneigmatica*, que significa 'tortuga leviatan enigmàtica', en referència a Leviatan, una bèstia bíblica marina de grans dimensions. Les restes fòssils s'exposaran a l'Espai Dinosfera de Coll de Nargó.

NICO MARTÍNEZ GUANYA EL PREMI MIRABAUD YACHT RACING IMAGE

El mallorquí Nico Martínez porta des de principis dels anys noranta fent fotos de regates. Ha treballat per diverses revistes nàutiques i ha estat fotògraf oficial de la Copa del Rei, dels challengers espanyols a la Copa Amèrica del 1995, 2000 i 2007, i dels circuits TP52 i RC44. Es tracta d'una persona molt apreciada en el món de la vela, tant per la qualitat de la seva feina com pel seu caràcter. Una foto seva del Campionat del Món de TP52 a Cascais, Portugal, va ser guanyadora del prestigiós premi Mirabaud Yacht Racing Image 2022, on participaven 150 fotògrafs d'una trentena de nacionalitats. Podeu veure més imatges seves a www.martinezstudio.es.



LA COPA AMÈRICA, EN MARXA



L'edició 37 de la Copa Amèrica, que tindrà lloc a Barcelona a partir del 22 d'agost del 2024, va ser presentada al Museu Marítim de Barcelona, on es van explicar alguns detalls d'aquesta competició, la més important del món de la nàutica. També es va mostrar

el logotip, fet per l'estudi barceloní Practica Design i que combina la silueta de la copa amb una B que representa la ciutat amfitriona.

El litoral de la ciutat viurà importants canvis en els propers mesos per preparar l'esdeveniment. El Moll de la Fusta serà el *village* públic, on hi haurà pantalles gegants on veure la competició; l'Imax tornarà a obrir les portes per oferir una experiència visual sobre la història de la Copa Amèrica; el Port Olímpic acollirà les competicions de joves i dones, i el Museu Marítim farà les funcions de centre neuràlgic.

Abans de l'estiu ja estaran instal·lats els cinc equips que han confirmat la seva participació: el Team New Zealand, defensor de la Copa; l'Inneos Britannia (Gran Bretanya), l'Alinghi Red Bull Racing (Suïssa), el Luna Rossa Prada Pirelli Team (Itàlia) i l'NYC American Magic (Estats Units), tot i que hi ha temps fins al mes de maig del 2023 per inscriure's.

Després de la cerimònia inaugural, el 22 d'agost, i d'una prova preliminar, les regates entre els aspirants tindran lloc entre el 31 d'agost i el 6 d'octubre. Del 12 al 27 d'octubre el guanyador d'aquestes sèries, que rebrà la Copa Prada, serà qui s'enfrontarà al Team New Zealand, guanyador de la darrera edició.

SAILTEAM BCN PER A LA COPA AMÈRICA

Una de les novetats d'aquesta edició de la Copa Amèrica és la introducció de les categories juvenil i femenina. És per aquest motiu que al Reial Club Nàutic de Barcelona s'ha creat un equip, el SailTeam BCN, dirigit pel regatista Guillermo Altadill i el director d'equips internacionals Stewart Hosford. Està previst comprar dos vaixells del nou monotip classe AC40, especialment dissenyat per disputar les Copa Amèrica Juvenil i Femenina, i també com a plataforma d'entrenament dels equips.



Ja s'ha obert un procés de selecció per designar ambdues tripulacions.

VELA OCEÀNICA

UN NOU HORIZZÓ PER A LA FNOB

La FNOB canvia de nom per Fundació Barcelona Capital Nàutica (FBCN) i amplia el seu focus d'acció per consolidar Barcelona internacionalment com a referent en el món de la nàutica coincidint amb la celebració de la 37a Copa Amèrica.

Barcelona ha estat seleccionada com la seu de la 37a edició de la Copa Amèrica l'any 2024. Perquè l'esdeveniment se celebri amb totes les garanties, tant per a la regata i els seus participants com per a la resta de la ciutadania de Barcelona i de



la resta de poblacions implicades, la FNOB es transforma en la Fundació Barcelona Capital Nàutica. La FBCN —constituïda pel Ministeri de Cultura i Esport, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, el Port de Barcelona, el Consorci de Turisme de Barcelona, la Diputació de Barcelona, la Cambra de Comerç de Barcelona i l'Associació Barcelona Global— és un exemple més de l'èxit de la col·laboració publicoprivada en la gestió de grans projectes de país i està encarregada de coordinar totes les administracions implicades en la celebració de la 37a Copa Amèrica, promocionar internacionalment la ciutat de Barcelona, Catalunya i Espanya, i alhora ampliar el seu radi d'actuació per fer realitat les accions de llegat. Això es farà donant suport als organitzadors, l'America's Cup Event Barcelona, l'empresa creada per Emirates Team New Zealand



per planificar, organitzar, gestionar i dur a terme la 37a America's Cup, i assegurant que ells i els equips que competeixen durant els mesos d'agost, setembre i octubre del 2024 davant de les platges de Barcelona se senten com a casa. Perquè és un esdeveniment per a tothom, per als que hi competeixen, per als que visiten Barcelona i per als qui s'ho mirin des de casa, perquè la sostenibilitat dels mars és cosa de tots.

AMICS DEL MUSEU

QUÈ VOL DIR SER AMIC DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA?

Com tota evolució en el temps, a l'AAMMB ens toca fer alguns canvis, tant d'imatge del nostre logotip com a l'hora d'adaptar-nos a les noves tecnologies tot modificant la nostra web actual per una de més interactiva i professional.

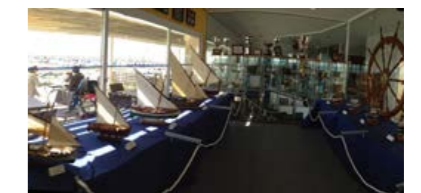


I això sense perdre l'essència de la nostra associació, que continua essent difondre la cultura marítima en tots

els seus àmbits i seguir creant tot tipus d'activitats per als socis, com ara:

- Un taller per a la creació i maquetació de vaixells, amb maquinària semiprofessional. Cursos diversos com ara soldadura en plata i estany, motlles en silicona, torn, pintura, interpretació de plànols, exposicions amb les maquetes fetes pels socis, conferències, sortides culturals i trobades de vaixells navegables amb diverses associacions de la resta de Catalunya.

- Continuar col·laborant amb l'MMB, amb totes les nostres il·lusions i ampliant segons les nostres possibilitats el ric fons patrimonial del Museu.



AAMMB – Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona
Tel.: 933 429 920
Fax: 933 187 876
Correu electrònic: amics@mmb.cat
Web: www.aammb.cat

L'ESCABETX

Un clàssic revisitat

La tècnica culinària de l'escabetx és pràcticament ancestral, una d'aquelles tradicions gastronòmiques que ha passat de generacions en generacions de manera oral, molt sovint en l'àmbit dels pescadors. I no és gens estrany, ja que és una tècnica de cuina i, alhora, de conservació.

Se sap que ja era present a la cuina romana i àrab i va ser especialment present als focs de l'època medieval. La llarga tradició de la tècnica de l'escabetx ha continuat fins als nostres dies, sobretot aplicada al peix blau, tal com ho explica Francesc del Santíssim Sagriment al llibre *Instrucció breu i útil per los cuiners principiants* (segle XVIII): lluç, pagell, reig, nero, corball, dot, castanyola, congre...

Antigament, era comú de conservar el peix en escabetx en gerres o barrils, per tal de guardar-lo com a provisió per a tot l'any.

Com explica el crític gastronòmic Jaume Fàbrega, guanyador en diverses ocasions del Gourmand World Cookbook Awards, «l'esmentat frare carmelità no el fregia —com alguns pescadors de la Costa Brava—, i hi afegeix pebre, llorer, orenga, sajolida, farigola... així com vi blanc o garnatxa. Si el fa amb vinagre, hi inclou taronja. El franciscà Josep Orri, en una altra recepta, hi afegeix llorer, alls aixafats, pebre, nou moscada i celiandre (*Avisos y instrucciones per lo principiant cuiner, segle XVIII*)».

Hi ha diverses maneres de fer els escabetxos ja que també en poden variar alguns dels ingredients, però, d'una manera o altra, apareixen en tots els llibres de cuina dels països catalans.

En aquesta ocasió, en el *Del mar a taula* us apropem un escabetx fet amb bacallà. Es tracta d'una recepta senzilla, però amb un toc de distinció, que ens apropa a una llarga tradició.



Bacallà en escabetx

INGREDIENTS PER A 4 PERSONES

- 150 g de bacallà
- 100 g de patates
- 1 ou dur
- farina per fregir
- oli d'oliva verge extra
- vinagre blanc
- 1 gra d'all
- ou pasteuritzat
- 1 fulla de llorer
- pebre vermell
- ½ ceba tendra
- pebre negre
- sal



PREPARACIÓ

- 1 Bulliu les patates i l'ou. Eixugueu el bacallà, passeu-lo per farina i ou i fregiu-lo. Reserveu-lo.
- 2 Talleu la patata a rodelles, passeu-les per farina i ou i fregiu-les. Feu el mateix amb les dues meitats de l'ou. Reserveu-ho.
- 3 Talleu la ceba tendra i el gra d'all i poseu-los en una cassola amb el pebre vermell, la fulla de llorer i una part d'oli per mitja d'aigua i un quart de vinagre blanc, per fer l'escabetx.
- 4 Poseu el bacallà dins l'escabetx i coeu-ho a foc molt baix, 15 minuts.
- 5 Retireu-ho del foc i reserveu-ho, sense treure el bacallà de l'escabetx, 1 hora a la nevera.
- 6 Torneu a escalfar el bacallà i munteu el plat, fent capes amb les patates i l'ou.

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, 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

Montserrat Granollers Sardà
Págs. 6-7



El Far de Formentera

El laúd *Far de Formentera* se dedicó, inicialmente, a la pesca artesanal y, más tarde, al servicio de abastecer a los faros baleares. Desde 1991 se halla en Barcelona, dedicado a programas formativos de recuperación del patrimonio marítimo y la navegación tradicional. En estas páginas os explicamos su historia y su proceso de recuperación. ↑

Ojo de buey

Lurdes Boix Llonch
Págs. 8-15

Las rutas de la esclavitud

En 1994 la Unesco creó el proyecto «Las rutas de las personas esclavizadas: resistencia, libertad, patrimonio», con el objetivo de promover la recuperación del patrimonio tangible e intangible vinculado a los espacios de memoria de la esclavitud desde la perspectiva del diálogo intercultural y la cultura de la paz. En este artículo, la especialista Lurdes Boix describe algunos de estos espacios en África Occidental. →



Garbí

Jordi Ibàñez / Federación Catalana de Vela
Págs. 16-19

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

Jordi Ibàñez nos explica la campaña de la Federación Catalana de Vela «Sube a bordo de la igualdad», la cual tiene el objetivo de garantizar la igualdad de oportunidades de las mujeres que forman parte de la vela catalana en relación con los hombres, así como potenciar sus capacidades y velar por su bienestar. ↑



As de guía

Dossier: «El surf de vela»
Págs. 20-33

De California a nuestra casa: los primeros años

Manel Pedreira - Redacción Argo

El windsurf o surf de vela es una modalidad de deporte náutico que nació en California a mediados de los años sesenta, si bien no llegó a Europa hasta varios años más tarde. Manel Pedreira, auténtico pionero de este deporte en Cataluña, nos relata su experiencia cuando lo descubrió. ↓



La singladura del surf de vela en Cataluña

Óscar Viñas Cabrera

Cuna de futuros navegantes, el surf de vela es uno de los deportes náuticos más populares. Para ayudarnos a entender la razón del éxito del surf de vela en Sant Pere Pescador y en Cataluña en general, Óscar Viñas, navegante, practicante de surf de vela y gestor de instalaciones deportivas marítimas, nos cuenta su historia y los eventos más importantes en torno a una práctica náutica que rompió todos los esquemas.



Entrevista a Alexander Morales, regatista de la categoría Techno Plus y monitor del Centro Municipal de Vela de Barcelona

Óscar Viñas Cabrera

y organizar la defensa tanto del atolón de Midway como de sus portaaviones, lograron revertir la situación de Pearl Harbor. El historiador Sebastià Benassar nos ilustra los entresijos de una de las batallas navales más importantes de la contienda. ←

Marítimo, caracterizados por la cantidad de detalles escénicos, por su realismo y por su gran dominio de la perspectiva. Los dioramas llegaron al museo a través de una donación del Comité del Pabellón del Mar de la XII y la XIV edición de la Feria Oficial e Internacional de Muestras de Barcelona. ↑↓

Rumbo al pasado

Sebastià Benassar
Págs. 34-39

La guerra secreta del Midway, batalla en el paraíso del Pacífico



La batalla de Midway, librada del 4 al 7 de junio de 1942, marcó un punto de inflexión en la Segunda Guerra Mundial. Los americanos, que consiguieron descifrar los planes japoneses

Los tesoros del Museo

M. Dolors Jurado
Págs. 40-43

Teatines y dioramas, una obra por encargo

En estas páginas os presentamos y explicamos la colección de teatines y dioramas de carácter marítimo conservados en el Museo



Entrevista

Jordi Garriga
Págs. 44-49

Panxo Pi-Sunyer, el gran catalizador

Hablamos con Panxo Pi-Sunyer, el gran catalizador del surf de vela en nuestro país. Periodista, editor y divulgador de los deportes náuticos en general



y del surf de vela en particular, nuestro protagonista se halla detrás de muchos de los grandes logros de este deporte en nuestras playas. Desde la organización del campeonato del mundo de Sant Pere Pescador, en el golfo de Roses, hasta la edición de la revista de cabecera para los amantes de este deporte, *Surf a Vela*, muchas iniciativas se han hecho realidad gracias a su impulso y a sus ganas de afrontar nuevos retos cada día. ↑

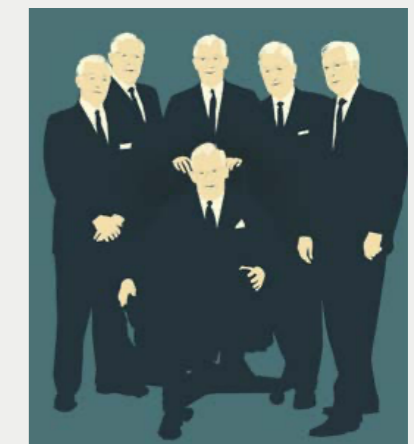
Mares lejanos

Beppo Arancia
Págs. 50-53

El tráfico de la naranja entre Mallorca y el continente

Sóller, Palma, Barcelona, Port-Vendres, Valencia, Almería..., todos han sido puertos en los que las pequeñas embarcaciones de cabotaje conectaban discretamente a productores y consumidores. Muchos fueron los productos que viajaron en las bodegas de laúdes o pailebotes y, entre todos ellos, las naranjas de Mallorca escribieron su propia historia, una historia que durante un tiempo estuvo olvidada pero que ahora es recordada en una fiesta marítima de gran éxito. ↑

podemos repasar la historia de este sector, desde la época de los modernos vapores que unían Barcelona y Liverpool hasta la actualidad, pasando por el momento clave de la fundación de la Compañía Trasmediterránea. ↓



Lobos de mar

Víctor Farradellas
Págs. 54-57

Joaquín María Tintoré Blanc, la memoria de una estirpe de navieros

La familia Tintoré lleva casi dos siglos vinculada al comercio marítimo. Gracias al archivo que ha conservado y divulgado Joaquín María Tintoré Blanc,

El pañol

Gemma M. García
Hernando
Págs. 58-63

Los grafitos navales y de embarcaciones en Cataluña: una fuente historiográfica primaria de estudio

El «grafito histórico» de temática naval, náutica o de barcos, que es el objeto

ABSTRACTS

English

Argos

Montserrat Granollers Sardà
Pages. 6-7



The Far de Formentera

Originally, the *lout* named *Far de Formentera* was a traditional fishing boat, before being used to supply the Balearic lighthouses. Since 1991 it has been used in Barcelona for educational courses in recovering our maritime heritage and traditional sailing skills. We tell its story and the restoration process in these pages. ↑

Porthole

Lurdes Boix Llonch
Pages. 8-15

The slave routes

In 1994, UNESCO set up the project: The Route of Enslaved Peoples: resistance, liberty and heritage, to encourage the recovery of the tangible and intangible legacy linked to the memorials of slavery from a perspective of intercultural dialogue and the culture of peace. In this article, the specialist Lurdes Boix describes some of these memorials in West Africa. →



Garbí

Jordi Ibàñez /The Catalan Sailing Federation
Pages. 16-19

Yachting: The joy of sailing, the excitement of competition

Jordi Ibàñez explains the reasons behind the Catalan Sailing Federation's campaign *Sube a bordo de la igualdad [Come aboard for equality]*, which aims to ensure that women have the same opportunities as men for

yachting in Catalonia, to boost their capacity and ensure their wellbeing. ↑

Bowline

Dossier: «Surfing with a sail»
Pages. 20-33

From California to Catalonia, the early years
Manel Pedreira - Argo Staff

Windsurfing is a type of water sport that was first practiced



oportunidad que combina sus necesidades como instituciones museísticas con las de las personas que altruistamente quieren aportar algo a la sociedad. El resultado no puede ser más que la generación de riqueza. Las personas voluntarias acaban constituyendo un importante capital también para nuestra cultura. En el caso de los museos marítimos, se abren, además, interesantes posibilidades con las embarcaciones históricas. ↑

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 clásico revisitado: bacalao en escabeche

El restaurante del Museo Marítimo de Barcelona, el Norai Raval, nos propone una receta basada en un clásico presente en cualquier libro de cocina catalana: el escabeche. ↑

de este estudio que la especialista Gemma M. García nos acerca, permite aproximaciones desde muy diversos ámbitos: por ejemplo, desde la óptica del patrimonio, desde la historia o la historia del arte, desde la creación artística e incluso desde la perspectiva de la sociología o la psicológica. ↑

La red de museos

Redacción Argo
Págs. 64-69

Los voluntarios y voluntarias en los museos marítimos catalanes: embarcados en el mismo barco

El voluntariado representa, para los museos, una



in California in the mid-1970s but was unknown here until it reached Europe several years later. Manel Pedreira, a genuine pioneer of this sport in Catalonia tells us about his experiences when he first discovered it. ↑

Interview with Alexander Morales, competitor in the Techno Plus Class and monitor of the Municipal Sailing Centre of Barcelona
Óscar Viñas Cabrera

A voyage to the past

Sebastià Bennasar
Pages. 34-39

Midway, a battle in paradise
The battle of Midway, from 4 to 7 June 1942, was a turning point in the Second World War. The American forces anticipated the plans of the



The evolution of windsurfing in Catalonia

Óscar Viñas Cabrera
The cradle of future sailors, windsurfing is one of the most popular water sports. To understand the popularity of windsurfing in Sant Pere Pescador and in Catalonia in general, Óscar Viñas, a sailor, windsurfer and manager of maritime sport facilities, tells us his story and the most important events related with this water sport that broke all the moulds. ↑



Japanese and were able to organize the defence of the atoll and aircraft carriers, giving them the chance to revert the situation of Pearl Harbour. The historian Sebastià Bennasar explains the details of one of the most important naval battles in the war. ↓

The Treasures of the Museum

M. Dolors Jurado
Pages. 40-43

Theatres and dioramas, a work in commission

In these pages we show and explain the collection of marine mini-theatres and dioramas kept by the Maritime Museum and which tend to display a knowledge of scenery, realism and control of perspective. ↓



The dioramas came to the museum in a donation from the Committee of the Maritime Pavilion in the XII and XIV Official Fair and International Fair of Barcelona.



Interview

Jordi Garriga
Pages. 44-49

Panxo Pi-Sunyer, the great catalyst

We talk to Panxo Pi-Sunyer, the leading figure in surfing in our country. Journalist, publisher and all-round promoter of water sports, and windsurfing in particular, our guest is the man behind a lot of this sport's great success on our beaches. From organizing the world championship at Sant Pere Pescador, in the Bay of Roses, to publishing *Surf a Vela*, the leading magazine for lovers of this sport, there are many initiatives that owe their existence to his drive and willingness to tackle new challenges every day. ↑



Distant seas

Beppo Arancia
Pages. 50-53

The orange trade between Mallorca and the continent

The ports of Sóller and Palma, Barcelona and Portvendres, Valencia and Almería, have all seen small merchant ships discretely serving producers and consumers. The cargo bays of *lauts* and *pailebots* have carried many different goods, including the oranges of Mallorca, which have a story of their own to tell. Long forgotten, it is now being revived in a very successful maritime festival. ↑

sector, from the steamers that linked Barcelona and Liverpool to the present day, including the key moment in the foundation of the company Transmediterránea. ↓



Sea dogs

Victor Farradellas
Pages. 54-57

Joaquín María Tintoré Blanc, the memory of a seagoing dynasty

The Tintoré family has been linked to overseas trade for generations. The extensive files preserved and made public by Joaquín María Tintoré Blanc allow us to look back at the history of this

The locker

Gemma M. García Hernando
Pages. 58-63

Naval graffiti and images of boats in Catalonia: a primary source for historiographic study

"Historical graffiti" featuring ships or nautical topics are the subject studied by the expert Gemma M. García. They can

connect with us and open doors to other areas of study, such as heritage, history or the history of art, creativity and even sociology and psychology.

The Museum network

Argo Staff
Pages. 64-69

Volunteers in the maritime museums of Catalonia: everyone in the same boat

Volunteers represent an opportunity for museums, as they satisfy two demands: those of the museums as institutions and those of the people who want to make a contribution to society. The outcome could not be anything other than enriching. Volunteers have become a vital resource for our cultural life. In the case of maritime museums, they also offer interesting options for our historical vessels. ↗



Wind rose

Argo Staff
Pages. 68-73

This section has curiosities, news items, gadgets and resources of interest, as well as recommendations for books, films, places and attractive activities for those who love sailing and the sea, among other content. ←

From the sea to table

Argo Staff
Pages. 74

The return of a classic Cod in pickle sauce

The restaurant of the Maritime Museum of Barcelona, Norai Raval, suggests a recipe based on a classic preparation found in any book of Catalan cuisine: *escabeche* or pickle sauce. ↓



VINE A VISITAR EL PAILEBOT SANTA EULALIA

EMBARCA'T EN NOVES EMOCIONS!



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

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



#PailebotSantaEulalia

LA MAR DE MUSEUS

Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana:

Taller de Barques, Polilles - Rosselló
Museu de l'Anxova i de la Sal, L'Escala
Museu de la Mediterrània, Torroella de Montgrí
Museu de la Pesca, Palamós
Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols
Museu 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