

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Sirga

II Etapa núm 21 Abril 2004



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Resumen

- 3 Editorial
- 4 La voz del museo
- 5 Monedas votivas al pie de palo de los navíos romanos (i)
(Joaquim Blay i Detrell)
La costumbre de poner monedas al pie de palo de los barcos ha servido para establecer la época de los pecios recuperados, entre otras cosas.
- 8 Crónicas
Exposición del exilio de los niños.
La marcofilia naval.
(Albert Campanera i Rovira)
Dos crónicas muy interesantes: la primera es la recuperación de los recuerdos de los niños exiliados durante la Guerra Civil Española, en cuando a la segunda es una esmerada exposición de una de las ramas de la filatelia marinera.
- 10 Ermitas e iglesias marineras
Leyenda de la ermita de la Virgen del Vinyet de Sitges.
- 11 Caminos de mar.
(Artur Maria i Garriga)
Para probar una vela
- 14 IV Encuentro de la Exposición Concurso de Modelismo Naval en Polop de la Marina Baja (Alicante)
(Isidre Oliveras i Parera)
- 16 Noticario
- 18 El submarino de Monturiol
(Joan Amades)
- 19 Meteorología
Archivo de la redacción de la revista Sirga.

Resum

- 3 Editorial
- 4 La veu del museu
- 5 Monedes votives al peu de pal dels navilis romans (i)
(Joaquim Blay i Detrell)
La costum de posar monedes al peu de pal dels vaixells ha servit per establir la època dels derelictes recuperats, entre altres coses.
- 8 Cròniques
Exposició de l'exili dels nens.
La marcofilia naval.
(Albert Campanera i Rovira)
Dues cròniques molt interessants: la primera es la recuperació dels records del nens exiliats durant la Guerra Civil Espanyola, en quan a la segona es una acurada exposició de una de les branques de la filatèlia marinera.
- 10 Ermites i esglésies marineres
Llegenda de l'ermita de la Mare de Deu del Vinyet de Sitges.
- 11 Camins de mar.
(Artur Maria i Garriga)
Per provar una vela
- 14 IV Trobada de l'Exposició Concurs de Modelisme Naval a Polop de la Marina Baixa (Alacant)
(Isidre Oliveras i Parera)
- 16 Noticiari
- 18 El submarí d'en Monturiol
(Joan Amades)
- 19 Meteorologia
Arxiu de la redacció de la revista Sirga

Las entidades o interesados en cualquier artículo de esta publicación en lengua castellana, pueden solicitarlo a nuestra Asociación con sede en el Museu Marítim de Barcelona, Avda. de les Drassanes, s/n 08001 de Barcelona, ver correo electrónico..

* * * * *

Foto portada. Espill de popa de la maqueta del vaixell suec *Vasa* realitzada per senyor Amadeu Bosch i Nogueras.

EDITORIAL

Consell de redacció:
Pau Ribé i Quimasó
Washington Garcia

Disseny i maquetisme:
Equip revista SIRGA

Edita:
AAMMB, Museu Marítim de
Barcelona
Av. de les Drassanes, s/n
08001 Barcelona
e.mail: aammb@ozu.es
www.aammb.es.mn

Impressió: Mabel Copy
c/ Parlament, 51

Depòsit legal: B 43.531-04

La revista SIRGA no es fa
responsable de las opinions i
articles signats a les seves
pagines.

Cada dia està més a prop el gran esdeveniment del Fòrum Universal de les Cultures. Aquest fòrum té com a objectiu, el desenvolupament sostenible, la diversitat cultural de tots els pobles i el més important, la pau entre tots ells, que no ha d'ésser la fi solament dels conflictes armats, que són la xacra dels nostres dies, sinó el compliment rigorós dels drets humans, el respecte a les creences de cada poble, i un repartiment de les riqueses que treguin del pou de la misèria en el qual es troben immersos els pobles de l'anomenat tercer món.

A part de les moltes conferències, actes lúdics de tota mena i exposicions que tindran lloc, dintre d'aquest nou espai, també n'hi haurà fora, pels llocs més emblemàtics de la ciutat de Barcelona, entre aquests últims hi haurà en primera línia, el Museu Marítim de Barcelona, que col·laborarà amb l'IEMED (Institut Europeu del Mediterrani), cedint-li part de les seves instal·lacions per dur-hi a terme una gran mostra temporal (el de la durada del Fòrum, del 9 de maig al 26 de setembre de l'any 2004) amb el tema de "L'esplendor de la mediterrània medieval". Per aquesta mostra, el museu ha gestionat l'exposició de les peces més importants dels diferents museus europeus aportant-hi els seus coneixements vers aquest tema marítim.

També l'Associació Amics del Museu Marítim de Barcelona, aporta el seu gra de sorra a aquesta mostra i per tant al Fòrum de Barcelona 2004, amb peces construïdes per alguns del seus associats.

Esperem que aquesta mostra tindrà l'èxit, que es mereix per la qualitat de les peces exposades i el lloc que les acull.

Pau Ribé i Quimasó

UN MUSEU QUE MIRA ENDINS I ENFORA

El Museu Marítim de Barcelona està treballant durant els darrers anys en una doble direcció: els treballs destinats a la conservació, coneixement i posada en valor de la pròpia institució i la projecció del Museu cap enfora per donar-lo a conèixer a la gent i al món que ens envolta.

En el primer apartat, estem treballant en una de les peces més importants del museu: l'edifici. Això s'està abordant des d'una perspectiva multidisciplinària. Després de la primera i segona fase de restauració arquitectònica, ara el nostre objectiu és conèixer i donar a conèixer el valor i la importància de les Drassanes Reials de Barcelona i de l'època medieval que és quan s'inicià la seva construcció. Per això, el 2n Congrés d'Història Marítima versarà sobre drassanes i marina medieval. També estem iniciant l'estudi arquitectònic i arqueològic de l'edifici i s'ha iniciat un estudi sobre l'època medieval de les drassanes per a la seva futura publicació. Finalment, aquest 2004 també produïrem una exposició temporal: *Mediterraneum. L'esplendor de la marina medieval*, on hi col·labora de manera destacada la nostra Associació amb l'elaboració de dues maquetes volumètriques d'uns vaixells medievals, acompanyades de les respectives reproduccions arqueològiques de les seves restes.

Pel que fa a la projecció del Museu cap enfora, el Museu Marítim participa en diferents àmbits que donen a conèixer el Museu, però que també creen xarxes i estructures de cooperació perquè el patrimoni marítim sigui valorat i conegut per la nostra gent, des de l'àmbit català fins a l'àmbit mediterrani.

Un dels treballs més importants que desenvolupem en aquest moment, és el programa europeu *Navsav* (La navegació del saber). Aquest programa té com a objectiu la creació d'una xarxa d'arsenals i drassanes de la Mediterrània que es converteixin en potents focus culturals i que elaborin polítiques comunes en el patrimoni marítim.

En aquesta línia, durant aquest mes de març, s'ha iniciat un curs sobre mestres d'aixa on hi participen gent de diversos llocs de l'arc occidental de la Mediterrània: França, Itàlia, Malta i Tunísia, a més de nosaltres. Aquests cursos s'aniran desenvolupant a altres països de la riba sud de la Mediterrània (Tunísia i Argèlia).

El pailebot també formarà part del programa *Navsav* i acudirà a diferents cites en aquests llocs. La restauració del *Santa Eulàlia* i el seu pla d'usos és un exemple pioner al nostre Estat i dels més emblemàtics de la Mediterrània.

Així, la gent d'altres indrets podrà conèixer el nostre vaixell, les tasques de restauració que s'hi han fet, les tècniques de recuperació que s'hi han utilitzat, les característiques de la seva navegació i un llarg etcètera de coneixements que ens aporta el nostre vaixell sobre èpoques pretèrites.

Seguint amb aquesta línia de difusió, el pailebot també atracarà en diversos ports de la costa catalana perquè els nostres conciutadans el puguin conèixer i perquè segueixi complint amb la seva tasca de difusió del Museu Marítim i d'estendard de la nostra casa i de la ciutat.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

MONEDES VOTIVES AL PEU DE PAL DE NAVILIS ROMANS (I)

Joaquim Blay i Detrell

Introducció

Un vaixell enfonsat és un tipus de jaciment singular. És una fotografia d'un instant concret, en el que va ocórrer un succés, la pèrdua de l'embarcació i quant contenia. Això li dóna un caràcter molt distint del d'altres jaciments (poblats, coves, etc.) amb llargues ocupacions on trobem objectes de molt variada cronologia.

Un derelicte és el que anomenem un jaciment tancat. Amb aquest terme emfasitzem el caràcter sincrònic de tot el conjunt de materials que trobem en ell. Excepte alteració posterior, el que allí es troba coexistia en el moment del naufragi i ens pot donar una preciosa informació sobre les característiques de la nau, el seu trajecte previ i el seu propòsit.

Un vaixell, en tota època, per les seves reduïdes dimensions condiona tot allò que conté. D'aquí aquesta coneguda frase "a bord el que no és útil fa nosa". Com totes les manifestacions tan taxatives mereixen alguna matisació. Amb tota seguretat trobem embarcat allò que és útil en un sentit funcional però també el que és útil en un sentit simbòlic o estètic, allò que està destinat a satisfer unes necessitats materials o espirituals.

Entre els nombrosos artefactes que ens aporta l'excavació d'un derelicte, podem diferenciar dos tipus substancialment diferents d'artefactes que conviuen a l'embarcació: els elements de caràcter tècnic o econòmic (com la càrrega o els elements constructius del navili) i altres de caràcter simbòlic amb una funció menys prosaica que sovint se'ns escapa en el seu significat. Explicar el sentit d'un carregament d'àmfores o de qualsevol element funcional de la nau és sovint bastant més senzill de comprendre que el significat d'uns elements rituals com els que comentarem.

Tots els elements simbòlics que podem trobar en una nau formen part d'un ritual que ens és molts cops desconegut, però del qual ens queden alguns indicis. A manera d'exemple podem preguntar-nos en observar les restes d'un vaixell modern què ens queda

de tot el cerimonial de la seva avarada. Res.

D'altra banda la pèrdua de la major part de l'obra morta d'aquestes antigues naus ha dificultat de forma gairebé irreversible el conèixer els ornaments que existien en ella. A canvi la iconografia i els textos ens permeten assegurar que hi eren i posseïen un significat.

Em referiré específicament a restes d'època romana per ser aquests els primers vaixells en què fins avui es coneixen aquest tipus de monedes votives. Es pot posar en dubte el fet de que sigui una innovació romana, donada la desproporció de jaciments d'aquesta època que coneixem enfront d'altres com a grecs o púnics on també teòricament es pot esperar trobar-les.

A partir de l'Edat Mitjana, potser per l'escassetat de restes registrades o pel menor caràcter simbòlic de la moneda enfront d'altres elements propis del moment, ens veiem davant un panorama absolutament diferent gairebé privats de la presència de monedes votives, sent comptats els casos semblants en època postclàssica, com el Jonc de Quanzhou (s. XIII) o els aïllats casos del segle XIX en el món anglosaxó.

En estudiar les monedes trobades en unes restes, hem de diferenciar clarament aquelles que formen part del fet econòmic relacionat amb el transport de mercaderies, aquelles que algú transportava com a element d'intercanvi, d'altres amb una funció molt diferent. En aquest segon grup tenim les monedes votives que amb un caràcter simbòlic es dipositaven en el buit de la carlinga on s'insereix la metxa del peu de pal.

La constant presència d'aigua a la sentina sol implicar el característic mal estat de conservació en què es troben, i que en un bon nombre de casos impedeix la seva correcta identificació.

La ubicació d'aquesta moneda o monedes s'atribueix, per analogia amb casos més recents, al moment de construcció del vaixell. En casos d'embarcacions amb una prolongada vida, aquestes ofrenes monetàries solen aparèixer com a anacròniques respec

te a les que es destinen a transaccions econòmiques en cada moment i que són de major mobilitat.

Vista la càrrega d'elements d'identitat regional o missatge polític de què van proveïdes les monedes romanes de per sí, seria difícilment comprensible obviar el missatge que el propi símbol pretén donar.

Podria doncs relacionar-se aquesta ofrena monetària i el seu corresponent àmbit de circulació amb l'acte i lloc de construcció de la nau.

Aquesta identificació amb els símbols és més notable amb la diversitat de seques anteriors a l'època Julio-Claudia, posteriorment les encunyacions s'uniformitzen i la identificació de la seca sembla cedir valor davant simbolismes polítics de més abast.

De restes clàssiques se'n coneixen en nombre important, encara que els que posseïnt un estat de conservació acceptable han estat objecte d'un estudi rigorós i exhaustiu no són tants. Dins aquest limitat grup, aquesta moneda votiva s'ha localitzat en una proporció baixa de casos. Despertant en general, com a dada no estrictament econòmic o tècnica, un interès desigual en les distintes escoles arqueològiques.

El fet d'haver trobat algun cas de derelictes amb el peu de pal *in situ*¹ demostra que en no tots els casos es trobava aquesta moneda en el moment del naufragi. Una absència en origen explicaria aquesta falta al no ser una pràctica generalitzada. En altres ocasions cabria esperar la seva pèrdua o furt durant la vida útil del vaixell, en una de les operacions d'alçament del pal, que tenim ben documentada gràficament en els mosaics de Sousse² (Tunissia). També és factible la seva pèrdua a causa del mateix naufragi, en aquest moment concret la resistència de l'aparell a l'enfonsament respecte al casc amb tot el seu carregament implica fortes tensions entre ambdós, fet pel qual si de profunditat n'hi ha prou el pal és arrencat de la carlinga amb el que pot perdre's la moneda. També i per la degradació que pateixen aquestes monedes a causa de la corrosió és possible la seva

pèrdua en el mateix jaciment fent-la imperceptible en el moment de l'excavació.

La tipologia d'aquestes monedes pot ser molt variada però sempre tenen en comú ser peces de bronze, de limitat valor alliberador, no se'n ha documentat cap d'argent ni d'or, que si han aparegut formant part de la càrrega en el seu sentit ampli.

Panorama

Efectuarem un repàs cronològic dels casos que tenim documentats fins avui.

Amb una cronologia cap a la segona meitat del segle II aC la nau de **la Chretienne A³** descoberta en la dècada de 1940, en els inicis de les exploracions amb escafandre autònom, presentava al seu peu de pal una moneda púnica de Cosura. El carregament de la nau era d'origen itàlic, unes 2000 àmfors vinàries.

Cap als anys 120-100 aC tenim un cas a **Spargi⁴** una nau amb carregament d'àmfors enfonsada en el seu pas per les Boques de Bonifaci. La moneda, en molt mal estat, pendent de restauració i estudi no va ser publicada.

A **la baie de Cavaliere⁵** i datat entorn a l'any 100 aC ens va aportar al seu peu de pal un conjunt de tres monedes votives que per trobar-se totalment convertides en òxid de coure no van poder ser identificades i aportar-nos aquesta preciosa informació. El seu mòdul era de 16mm per a dos d'elles i 19/20 m/m. per a la tercera. Afortunadament formant part de la càrrega i ja amb un contingut econòmic, aquesta embarcació de 13 metres, ens va aportar un altre conjunt de monedes que ens permeten conèixer que l'entorn geogràfic que visitava en la seva activitat comercial era la Mediterrània occidental. La moneda votiva que ens aporta el jaciment de mitjan del segle I aC en **la Madrague de Giens¹** es troba en un estat de corrosió elevat malgrat això el seu mòdul d'uns 32 m/m i el seu pes entorn als 42/45 gr. sembla indicar un as sextantal (Anvers Cap de Janus bifront i revers proa de nau) o un *sextans* de la sèrie libral (Anvers cap de Mercuri i revers proa de nau).



Model de tema de revers de la moneda de la Madrague de Giens

Ja en les nostres costes, i amb major fortuna, tenim les restes del **cap de Vol'** datat pel seu carregament cap a finals del segle I aC o inicis del I dC, que ens va portar al seu peu de pal una moneda que després d'un complex procés de restauració hem pogut veure exposada¹, ens trobem davant una moneda ibèrica, un as de Bolskan, peça d'àmplia difusió per tot l'àmbit del Nord-est peninsular a partir de la segona meitat del segle II aC i durant el segle I aC



Moneda model derelicta Cap de Vol

¹ Santamaria C., 1995, L'épave Dramont E a Saint Raphael. *Archeonautica* 13 pg.164.

Santamaria C., 1984, Le pied de mât de l'épave Dramont E. *Archeonautica* 4 pg. 107 – 114

² L. FOUCHER, *Inventaire des mosaïques de Sousse*, Túnez, 1960; lám. XLI.

³ F. DUMAS *Épaves antiques*, París 1964 pg. 124 fig. 14./ pg. 121 fig. 52

⁴ F. PALLARÉS, *Il relitto della nave romana di Spargi. Campagne di scavo 1958-1980*. *Archeologia Subacquea* 3 (Bolletino d'Arte 38-39, Sup.)

⁵ G. CHARLIN, J. M. GASSEND y R. LEQUÉMENT, L'épave antique de la baie de Cavalière, en *Archeonautica*, 2, 1978, pág. 45

⁶ A. TCHERNIA, P. POMEY y A. HESNARD, L'épave romaine de la Madrague de Giens, XXXIV suplemento a *Gallia*, París, 1978, pág.16 y nota 17.

⁷ F. J. NIETO PRIETO, El pecio del Cap del Vol. Nuevas aportaciones en *Cypsela*, IV, 1981, pgs. 165-168.

⁸ Exposició *El tresor ets tu* producció conjunta de l'Aquarium de Barcelona i del Museu d'Arqueologia de Catalunya-Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya

⁹ L. VILLARONGA, 1994, *Corpus Nummum Hispaniae ante Augusti Aetatem*, pgs. 210-211.

Per raons d'espai continuarem aquest article al proper número de Sirga

EXPOSICIÓ *L'EXILI DELS NENS*

El dia 10 de febrer d'enguany, a les 19 h s'inaugurà a la sala d'exposicions itinerants del Museu Marítim de Barcelona, l'exposició *L'exili dels nens*, que tindrà una durada de sis setmanes. L'acte comptà amb l'assistència del Molt Honorable President de la Generalitat de Catalunya, i altres personalitats del món polític i cultural.

L'esdeveniment va tenir un fort impacte emotiu, principalment per l'assistència d'alguns d'aquells nens, avui persones ja grans, que protagonitzaren la història d'aquest fet, que malgrat els pas del anys, hi ha ferides que no es tancaran mai, ja que els infants sempre són els més afectats per aquests tràngols que comporten les disbauxes del món, perquè no entenen el que passa al seu voltant.

L'exposició molt sòbria, envers un tema que avui sembla tan llunyà com és la Guerra Civil Espanyola, disposa d'un audiovisual que permet apreciar amb imatges en blanc i negre

els successos d'un temps luctuós. La mostra, es nodreix d'unes importants col·leccions, que van dels objectes personals com cartes i vestits fins a estris i fotografies. Pel que fa a les fotografies, és una llàstima que tenint tan a mà els experts del Museu Marítim per corregir-ho, es detectin alguns comentaris de fotos, referent als vaixells que d'una manera o altra van intervenir en els fets, que no són del tot exactes.

Per últim crec que és molt oportú tenint en compte els temps que corren, conèixer encara que sigui per damunt, les desventures d'aquest nens i nenes, que pel fet de trobar-se en una de les dues Espanyes, patiren el drama de l'expatriació forçosa tot i no tenir-hi cap culpa; perquè sens dubte aquesta trista vivència, com molt bé reflecteix l'exposició, constitueix un toc d'atenció i un motiu de reflexió per les generacions actuals, ja que qualsevol exili és bastant més que una pàgina corrent de la història.



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

LA MARCOFILIA NAVAL

El passat dia 12 de febrer va tenir lloc a la sala d'actes del Museu Marítim de Barcelona, una conferència sobre la Marcofilia Naval, a càrrec del prestigiós col·leccionista senyor Manuel García García, que amb el seus coneixements sobre aquesta especialitat, va ésser del grat de tots els assistents.

Per la raresa de la temàtica filatèlica adreçada totalment cap al món marítim, crec que val la pena explicar que el seu origen, comença amb l'aparició del primer segell, com a mitjà de franqueig postal l'any 1850. Això comportà la necessitat d'encunyar-los perquè només fossin usats una sola vegada. Aquest fet representa l'origen de la Marcofilia Naval. L'esmentat mata-segells era i és, un timbre rodó o de forma diversa, i en el cas que ens ocupa amb el nom del vaixell que transportava l'efecte postal. Aquest encuny també era utilitzat en certes ocasions com a adreça del remitent.

Com és natural, al llarg del temps, molts navilis arriben a tenir la seva pròpia marca, on el nom del vaixell és el motiu principal per

col·leccionar-los. Aquestes marques, on figuren els noms dels vaixells en els sobres, en alguns casos, de vaixells tan mítics com pot ser per exemple el *Baleares* i d'altres, és una especialitat que requereix temps i paciència, perquè no sempre es una cosa senzilla, com poden pensar moltes persones, ja que les guerres i altres esdeveniments compliquen molt la tasca, com l'aparició de la censura per exemple que esguerra las marques, perquè segons la procedència es podria deduir fàcilment la situació del vaixell.

La conferència del senyor Garcia, que també és l'autor de la coneguda imatge filatèlica del remolcador *Las Palmas* en la seva tasca Antàrtica, acompanyà la seva dissertació amb la projecció d'una magnífica selecció de diapositives, entre les quals val la pena assenyalar, per la seva vistositat cromàtica, les de vaixells italians i expedicions al pol Sud entre d'altres, i també alguns sobres il·lustrats, que reflecteixen la història o tasca d'un determinat navili, amb motiu d'un fet commemoratiu.



Sobre enviat des de la Base Naval del Ferrol, al Centre Filatèlic i Numismàtic de Ripoll (Girona), amb data del primer dia de circulació de la marca de la fragata *Cataluña*. Al sobre també porta la marca de l'administració oficial de la seva carteria.

Aquest centre filatèlic de Ripoll, va ésser el que obsequià amb marca *Cataluña*, a l'esmentada fragata.

ERMITES I ESGLÉSIES MARINERES

Ermita de Nostra Senyora del Vinyet de Sitges

Diuen que en un antic castell de l'entorn del que avui és el terme de Sitges, hi havia un esclau moro que treballava la terra del senyor de l'esmentat castell. Un dia mentre cavava una vinya d'aquest senyor, trobà una imatge de la Mare de Déu. La va posar al cistell i, tot satisfet, la portà al castell. Però, quan va voler-la ensenyar als amos, no la va trobar. En tornar a la vinya, va veure-hi novament la imatge sota dels ceps, tornà a agafar-la però, la imatge tornà a fugir, com la vegada anterior en anar-la a ensenyar; i així diverses vegades; fins que compregueren que no es volia moure d'aquell lloc, i per això allà mateix hi van edificar una capella.

L'esclau moro es va convertir al cristianisme, i fou un zelós ermità durant la resta de la seva vida, fidel servent de la imatge de la Mare de Déu.

Els raïms de la vinya on fou trobada la imatge van agafar una dolçor molt superior a la de tota altra mena de raïm, i un gust com cap altre. Amb aquells raïms, els sitgetans van fer-ne un vi propi i especial, que el van batejar amb el nom de: *malvasia*.

Per tal de poder fer aquest vi de gran fama,

van procurar que no es perdés la mena de ceps de la vinya de la Mare de Déu; i encara avui n'hi ha amb gran abundor per tot el terme de Sitges. Però no pas fora, puix que només pot conrear-se dins el terme d'aquesta població. per efecte d'un prodigi especial de la Mare de Déu del Vinyet, que vol protegir la gent de Sitges.

Aquesta imatge sempre acut en ajuda de la gent de mar quan es troben en tràngols perillosos. i, més d'una vegada, la imatge ha aparegut amb el mantell que l'embolcalla mullat d'aigua de mar per haver acudit a auxiliar alguna barca en perill.

La gent de mar, agraïda del seu ajut, li feia presentalles de vaixells en miniatura, dels quals se'n veien diversos penjats a la volta del temple.

Té la festa el dia 5 d'agost, i antigament els sitgetans celebraven com un gran esdeveniment, el dia de la Mare de Déu del Vinyet.

Aquesta història és extreta del llibre de llegendes de Joan Amades i el dibuix és d'Enric C. Ricart.



Per provar una vela

El dia s'ha llevat rúfol i desagradós. Tot i així, sortim cap a Sitges, per trobar-nos amb el vaixell que ens espera amarrat al port d'Aiguadolç.

El temps lleganyós d'ahir, era una premonició de la maltempsada d'aquest matí. Ben cert que si no escampa una mica, poc que navegarem avui. Si més no, com gairebé sempre hi serem tots i si no ens fem a la mar, almenys esmorzarem i farem una mica de xerinola dons segur que també ens trobarem amb els amics i companys que formen les tripulacions d'altres vaixells coneguts.

Efectivament, hi és gairebé tothom. El primer que segurament han fet just quant han arribat és anar a veure el vaixell i endreçar les quatre coses que el vent havia tret de lloc. Nosaltres hem fet el mateix i en acabar fem camí vers la taverna del port, per tal de fer un mos, beure una cervesa i fer-la petar una mica per tal de matar les hores d'aquest matí fred, gris i ventós.

Com si fos una obligació tots parlem del mateix, del mal temps, del mal estat de la mar, de la impossibilitat de sortir a navegar i d'un grapat de coses que de tant evidents que son no caldria pas parlar-ne.

Avui, únicament sortiran aquells que en tinguin l'obligació. La marina d'esbarjo, restarà a port i bé amarrada.

Tot enraonant, algú recorda que des de fa molt de temps tenim a bord i per estrenar, una vela major de capa, que ni tan sols sabem com aguanta el vent. Si ens engresquem i som capaços de treure'ns la mandra del damunt, fa un dia que ni fet a mida per a provar-la. Ens costa molt poc posar-nos d'acord, sortirem a provar la vela.

Aparellem el vaixell per a un dia de tempesta, instal·lem les línies de vida per a ambdues bandes i encara que el vent no arribi ni de bon tros als 30 nusos, prenem dos rissos, hissem el gènove més petit i deixem preparada la vela de capa per a hissar-la en el moment més adient.

Estem a punt de salpar, ja duem col·locades les armilles i arnesos quan una parella de companys de la tripulació d'un altre vaixell, que té el punt d'amarratge quasi al costat del nostre, ens demanen si poden sortir amb nosaltres a fer la singladura que ens hem proposat.

Són d'aquelles persones que ens veiem cada setmana, que ens saludem quan ens trobem de cara i només de tant en tant, ens creuem quatre paraules sense importància.

Els hi diem que sí, que poden venir amb nosaltres, doncs àdhuc que el coneixement que tenim d'ells es molt superficial, pels comentaris que n'hem sentit, tenim la impressió que son bastant experimentats. Ja tots a bord hem soltat amarres i ens dirigim cap a la bocana del port. En el moment de perdre la protecció que ens dóna l'espigó de llevant, les investides de la mar comencen a ésser rabioses i els cops de vent, quan carrega la ratxa, pot ser que assoleixin estadis de força 6 ó 7.

Anem navegant, atents a la maniobra, gaudint, per dir-ho d'alguna manera de la força dels elements, i aguantant una escora més que considerable, quan un dels nouvinguts fa un comentari referent al seu estat, tot dient: *no sé que em passa, però em sembla que m'estic tornat groc.*

Un altre dels companys mirant-lo a cua d'ull li contesta: *Això no és cert, no és que*

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

t'estiguis posant groc, és que ja tens la cara de color verd, i ens diu dirigint-se a tots: ¡ ! Apa nois ! Ens cal tornar a terra que el company no es troba bé.

Tot fent broma recomanem al marejat, que es col·loqui a la banda de sotavent i canviem el rumb més o menys 130° per tal de poder rebre el vent per l'aleta, restablir el rumb i posar proa a port.

Navegant així s'ha reduït l'escora, els cops de vent no es reben amb tanta intensitat i les maniobres es poden fer més fàcilment, ja que ara l'aparell no hi pateix gaire.

Tant es així que el company que no es trobava bé, diu que s'ha eixorivit i que per ell podríem continuar.

Ens el creiem i tornem a canviar el rumb. A la primera envestida del mar, la creueta quasi ens toca a l'aigua i el company toma a canviar de color.

Ara però, ja hi estem posats i seguim cap endavant, puntegem al màxim amb la finalitat de apropar la proa al vent, arriem tot el drap i hissem la vela nova.

En aquest moment les ratxes de vent arriben a una intensitat de 35 ó 40 nusos. Tenim la tempesta quasi a fil de roda. L'embarcació aguanta bé, això no és cap sorpresa, dons tots sabem que el vaixell és molt mariner. La prova la fem única i exclusivament per la vela i ara també sabem que es comporta tal com cal.

Certament que el més probable és que aquesta vela no la tornarem utilitzar, doncs a la Mediterrània i amb les singladures que acostumem a fer, és d'esperar que, llevat la possibilitat d'una emergència inesperada (¿), mai més no es faci falta. Hissem un floc i fem unes quantes milles navegant de volta a volta. Amb el temps d'avui això resulta molt dur i comencem a tenir-ne prou. Fem una darrera bordada per a enfilem la bocana del port.

Hem aconseguit el que volíem. Hem navegat unes cinc hores i tant el vaixell com nosaltres hem aguantat el mal temps. La vela motiu de la sortida ha demostrat haver estat ben tallada i ben cosida. El company que estava pioc ja es troba molt millor. El temporal que hem anat a buscar, mai ha superat la intensitat ni la potencia prevista. Hem tomat a port satisfets de tot. El temps àdhuc sembla que empitjora. La intensitat del vent ha caigut a l'entorn dels 26-27 nusos, però ara comença a ploure. De veres, de veres, que avui no és un bon dia per a navegar.

Fem les maniobres d'atrancament sota la pluja, recollim tot el que hi ha a sobre la coberta, pleguem les veles mullades, arreglem tots els caps i ens disposem a buscar les provisions que duem a bord, per preparar-nos el dinar, o qualsevol cosa que se li assembli, ja que és molt tard per anar a cap restaurant. Tenim més del que ens pensàvem, llaunes de carn, sardines, olives, pots de mongetes i lleties, segur que matarem la gana. Si files molt prim pots trobar alguna mancança, però hi ha gana i ja ho diuen «*més val una bona gana que un bon menjar*». Escalfem el que cal, repartim i endrapem les menjets. Hem quedat com uns reis. Després de rentar plats i cassoles, ens acomiadem del vaixell fins a la propera setmana.

Anem a la taverna per tal de fer-hi un bon cafè, que a la nostra manera creiem que ens el mereixem més que de sobres. Retornant a Barcelona per les Costes, a la llunyania, gairebé a l'horitzó, al besllum del capvespre que no ens permet veure massa bé, podem distingir un veler que navega amb evidents signes de dificultats. A la taverna on hem pres el cafè, ens han dit que després de que haguéssim salpat, havia sortit un altre vaixell i que quant algú que els coneixia els ha advertit que potser el temps no era massa favorable, han donat per resposta, que si altres ho havien fet ells també podien fer-ho.

Al veure aquell veler pensem que tal volta són els que ens havien comentat i malgrat que

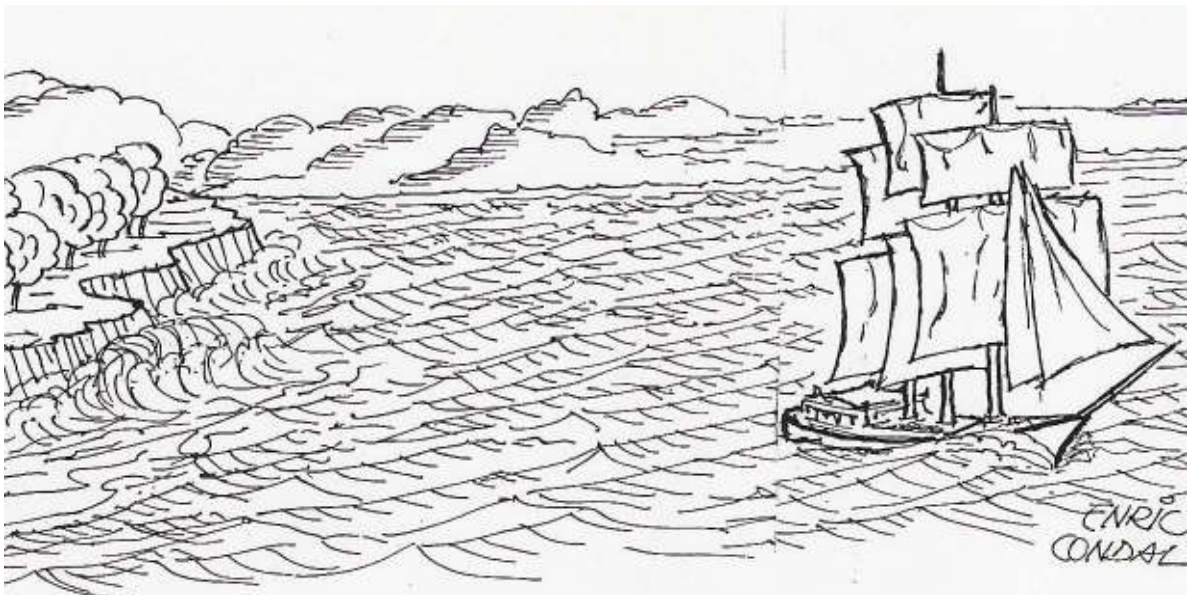
ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

no els coneixem ni podem fer res per a ajudar-los, ens dol el fet que algunes persones sense la deguda preparació, o potser per no saber valorar la seva pròpia capacitat o la del vaixell que tripulen, es poden trobar en una situació com aquesta que tot i vista des de lluny, sembla força precària.

Dos dies més tard hem pogut llegir en els diaris que la patrulla marítima de la Guardia

Civil havia localitzat per aquells indrets i a la deriva un veler amb dos tripulants a bord, vius però en un deplorable estat físic, com a conseqüència de la hipotèrmia i la deshidratació soferta. El diari també diu que si no es presenten complicacions, la seva vida no corre cap perill, ja que es troben en procés de franca recuperació

Encara sort, doncs podia haver estat pitjor.



Amor

La buidor de l'estiu
Ens aclapara a tots dos
Seu aprop la font,
Amiga meva
Ens ferem corones
Amb fulles d'heures
I dels teus llavis prendre
Sucoses cireres

Faré guarnir la meva barca
Amb veles vermelles
I al caure la tarda
Horitzó enllà
Collirem estrelles.
Per camins de lluna
Ens perdérem per sempre

Rosa Illa- *El Masnou/Premia*

IV Trobada de l'Exposició Concurs de Modelisme Naval a Polop de la Marina Baixa (Alacant)

RESUM HISTÒRIC DE POBLE

Polop de la Marina està situat al nord-est de la província d'Alacant i al centre de la Marina Baixa, limitant al nord amb Callosa d'en Sarrià, al sud amb la Núncia i Benidorm i a l'est amb Altea.

Les arrels de Polop de la Marina són molt remotes. D'aquestes arrels, en són testimoni les restes de la cultura ibèrica trobades al seu territori. En èpoques més properes, és coneguda per la seva situació estratègica com enclavament militar de la Marina Baixa gràcies al seu castell, que coronava el turó sobre el qual s'estén la població, amagada de les mirades dels pirates d'aquell temps. En el lloc del castell actualment hi ha el cementiri que Gabriel Miró va anomenar *Huerto de las Cruces*.

El castell, fou el lloc on el cabdill musulmà Al-Azrag, es va fer fort contra el atac del rei Jaume I (El Conqueridor), que el va guanyar després d'aferissades batalles.

Polop de la Marina és un poble paradisiac. La part més antiga està situada a dalt del turó mentre que al pla, hi ha la més moderna. És una població amb uns 3,000 habitants i arrambada a una muntanya rocallosa anomenada *Penoig*. També té una frondosa vall amb molt regadiu, on hi ha veritables boscos de nespres, llimoners i tarongers, on pots recrear la vista i gaudir de la sensació d'estar al paradís, per la pau i el ben estar que si respira.

La plaça principal del poble és molt gran i molt bonica, tota envoltada de fonts amb més de cent brolladors d'una aigua clara i bona, abundant que, si més no, acaba per fer-te sentir feliç.

LA EXPOSICIÓ CONCURS.

Dintre d'una carpa, muntada sols per aquesta ocasió, en una gran explanada al centre del poble de Polop de la Marina, es celebrà la IV Trobada de Modelisme Naval. En aquest gran recinte, s'instal·là una piscina, de grans dimensions, propietat d'Antoni Alcaraz, per tots els vaixells navegables d'aquesta categoria que hi havia exposats. També la quitxalla podia gaudir de la navegació, gràcies als vaixells propietat de l'esmentat senyor, posats a la seva disposició.

Els vaixells estaven exposats per categories, i tota la població de Polop va poder gaudir dels 11 models que hi havia exposats, i com sempre s'hi va poder veure de tot, bo i no tan bo.

El jurat va tenir feina per determinar quin serien els premiats (medalles d'or, argent i coure), i com sempre sol passar es va fer bé i en altres no tan bé. i ho dic així, perquè en el apartat de una xalupa del segle XVIII, amb un premi de mil dos-cents euros, el jurat no va estar a l'altura de les circumstàncies. Prou que, l'organitzador, el doctor Vladimir Herrero, va fer a mans de cada un dels membres del jurat, el plànol de la esmentada xalupa, a fi que filessin prim, però alguns que sembla que ja van néixer savis, ni se'l van mirar, i el resultat va ser que premiaren el que més errades tenia amb relació al plànol,

PREMIATS.

Els guanyadors residents a Barcelona i la seva província van ser:

Categoria C1A.

Medalla d'or: Antoni Grau i Parientes, amb el vaixell *San Felipe*.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Medalla d'argent: Ricard Llorens Sala, amb el vaixell *San Juan Nepomuceno*.

Medalla de coure: Antoni Grau i Parientes, amb el vaixell *Neptuno*.

Categoria C1B.

Medalla d'or: Antoni Grau i Parientes, amb el vaixell *La Galera Reial de Llephant*.

Medalla d'argent: Josep Vilar Salamero, amb el vaixell *La Reial de França*.

Medalla de coure: Xavier Macià i Andreu, amb el vaixell *El cisne*

Categoria C1C.

Medalles d'or, argent i coure: Ricard Llorens i Sala, per les barques *Llaüt de foc*, *Bussi de Cadaqués* i *Barca de popa Rodona*.

No està malament per Catalunya, si considerem que el concurs es feia fora d'aquesta autonomia, a la província d'Alacant i prop de la ciutat de Torrevella. El poble de Polop i la ciutat de Torrevella, l'any que ve, faran noves trobades amb concursos premiats amb 1,800 i 1,500 euros respectivament.

Per mitjà d'aquest article, faig una crida a qui correspongui de Barcelona, per ressaltar l'esforç econòmic del poble de Polop de la Marina que destina 1.800 euros per a aquest concurs, i que Torrevella ofereix un premi encara més important, el qual va a càrrec del bonic museu de temes mariners d'aquesta important ciutat.

Barcelona, estimats amics, s'està quedant enrera.

Isidre Oliveras i Parera



Repartiment de premis del la IV Trobada de la Exposició Concurs Palop de la Marina

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Atesa la sol·licitud d'alguns clubs nàutics per fer-se socis de l'Associació dels Amics del Museu Marítim de Barcelona, s'estudiarà la manera d'admetre'ls, sense que en surti perjudicada l'associació.

Amb una assistència de 34 socis, es donà per acabada la reunió general a les 19h.

<<<<<<<<<<<<O>>>>>>>>>>>>

La nostre Associació ha fet donació al fons del Museu Marítim de Barcelona de les fotocopies dels llibres següents: *Construcció, cost*

i inventari del viatges fets Amèrica, per la fragata *Antonieta* construïda a las drassanes d'Arenys de Mar, l'any 1874.

Quadern d'apunts de las peces que han de tenir els navilis amb la seva arboradura.

Apunts duts a terme pel senyor Juan Puig Caritat, mestre d'aixà nascut a Sant Feliu de Guíxols l'any 1783.

Llibre original ARGONAUTAS de l'any 1935.

De tots aquests llibres, al Museu Marítim de Barcelona ha fet arribar una nota agraint la nostra donació

SOPA DE LLETRES

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | B | F | S | U | B | M | A | R | I | G | T | E | R | A | A |
| C | P | A | T | I | L | A | R | E | L | A | G | J | E | F | V |
| S | U | F | C | Q | A | B | A | R | A | C | X | Z | U | B | D |
| L | O | A | I | A | N | A | X | A | B | E | C | O | Q | C | Q |
| L | A | S | N | H | L | D | A | R | E | O | U | I | S | O | E |
| A | C | A | G | G | A | L | I | A | S | S | A | L | E | R | U |
| N | R | E | M | O | L | C | A | D | O | R | I | A | P | B | T |
| X | U | A | E | M | B | O | U | N | O | U | A | G | B | E | X |
| A | T | U | G | A | L | L | R | B | E | R | G | A | N | T | I |
| F | A | F | R | A | G | A | T | A | A | R | R | L | E | A | I |
| A | R | C | A | L | L | O | P | E | A | A | M | I | A | L | T |
| P | A | Q | U | E | B | O | T | U | M | I | S | O | R | T | I |
| B | X | A | L | U | P | A | B | I | O | L | A | T | A | E | T |
| A | E | U | D | T | R | I | R | R | E | M | D | A | U | T | O |
| N | A | V | I | L | I | T | G | A | N | G | I | L | A | O | N |

Descobreix el nombre de trenta tipus de vaixells

Bacallaner - Remolcador - Berganti - Bricharca - Gallassa - Paquebot - Pollacra - Corbeta - Fragata - Gallota - Trimarà - Trirrem - Llagut - Urca - Xalupa - Xabec - Navili - Galló - Iola - Quets - Llantxa - Gangil - Bou - Bot - Pesquer - Pati - Submarí - Càraba - Galera - Nau

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

EL SUBMARÍ D'EN MONTURIOL

Ací mateix també va navegar el primer submarí inventat per en Narcís Monturiol, qualificat eruditament d'*Ictíneo* i popularment de *barco peix*, perquè tenia la forma i la constitució orgànica i mecànica pròpia dels peixos. Aquest vaixell navegava per sota l'aigua, avançava, surava i se submergia amb tota perfecció; l'única dificultat consistia en l'acumulament d'aire per facilitar la respiració dels tripulants, la qual s'obtenia per una mena de canonada de goma que anava des del vaixell a la superfície de l'aigua, on prenia aire pur i expulsava el respirat. L'invent resolïa perfectament el problema tècnic de la navegació submarina tan somniat per la ciència de l'antigor. Solament presentava el petit inconvenient indicat, que no era de navegació.

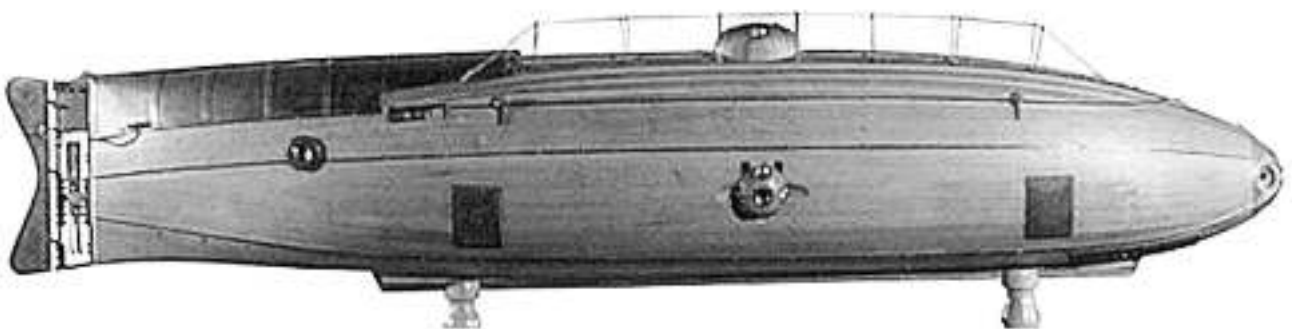
El savi Monturiol va construir el vaixell pel seu compte i amb pecuni propi, i un cop vist el gran resultat obtingut, va tractar de construir-ne un altre de més gros i més perfecte. Van obrir-se subscripcions i van celebrar-se festivals públics en profit de l'obra i tot el poble de Barcelona hi va contribuir amb el seu esforç. Van aplegar-se seixanta mil duros, amb els quals va construir-se un altre vaixell millor que el primer. La dificultat indicada no permetia a la nau navegar a tot drap i per intent de l'inventor en idear-lo es destinava a la pesca submarina del corall. La tripulació de la nau constava de

vint homes i el producte de la pesca no donava prou per a sostenir la tripulació. L'Estat, en lloc d'afavorir l'invent, va considerar-ho com una empresa comercial i va aplicar-li una tributació, impost que, va arribar un moment, no fou possible de satisfer. El fisc va embargar l'aparell i fou venut en pública subhasta per ferro vell.

El savi Monturiol tenia establert el seu despatx a la casa d'en Gil Grau, o sigui, la casa coneguda com d'en Cervantes. Es va veure obligat a cercar feina i altres mitjans de vida i va inventar una màquina per fer cigarretes. Les produïa a milers per hora i amb una perfecció admirable. L'Estat tractà d'adoptar la millora, però en intentar d'implantar-la les cigarrereres es van revoltar i temerós d'un gros conflicte va abandonar el projecte. Els invents d'en Monturiol no li donaven por viure i va haver de cercar feina d'escrivent en l'administració d'un diari.

Nota: (Pel febrer de 1868 l'*Ictíneo* fou embargat i poc després convertit en desferra Monturiol visqué un temps a la Barceloneta, però no consta que visqués a la casa de Cervantes, al passeig de Colom).

Històries i Llegendes de Barcelona, escrit per Joan Amades



Núvols alts

Cirrus

Núvol blanc i lleuger, d'aspecte fibrós o filamentos, que es troba a altituds compreses entre els 6.000 i els 10.000 m, i està format per petits cristalls de glaç, molt dispersos, que permeten el pas de la llum solar.

Cirrocúmulus

Núvol blanc i alt, sense ombra pròpia, constituïda per cristalls de glaç, que es troba entre els 6.000 i 10.000 m d'altitud i forma conjunts regulars i de contorns precisos. En general, precedeix a un front càlid.

Cirrostratus

Núvol alt, de color blanc, constituït per cristalls de glaç i situat entre els 6.000 i els 10.000 m, que forma un vel tènue, blanquinós, d'aspecte llis i de gran extensió.

Núvols mitjans

Altocúmulus

Formació nuvolosa blanca o grisenca, d'aspecte arrodonit i de grandària variable. Es troba a altures compreses entre els 3.000 i 4.000 m i procedeix de la descomposició dels altostratus.

Altostratus

Formació nuvolosa de color plomis fosc, d'aspecte estriat o fibrós, espessor considerable i gran extensió horitzontal. Es troba entre els 2.500 i 6.000 m d'altitud.

Nimbostratus

Capa densa de núvols baixos, de color gris fosc, que es forma a altures inferiors als 2.000 m i provoca amb freqüència precipitacions copioses i continuades de pluja o calamarsa.

Núvols baixos

Estratocúmulus

Cúmul estratificat que dóna lloc a formacions de núvols baixos de forma de lloses o corrns, de color gris fosc i que normalment no generen pluja.

Estratus

Núvols, situats sempre per sota dels 2.000 m, estan formats per gotetes d'aigua de molt petita grandària. En ocasions tenen el seu origen en boires denses que apareixen al matí i que, al lliscar sobre terrenys més càlids, van elevant-se i fraccionant-se fins desaparèixer.

Cúmul

Núvols convectius que s'originen per l'aire ascendent de forma localitzada a causa del escalfament de la superfície terrestre per la radiació solar. Desenvolupen moviments turbulents de gran intensitat que provoquen vistoses volutes.

Cumulonimbus

Núvol dens que presenta gran desenvolupament vertical i aspecte muntanyós en forma d'enclusa en la seva part superior.



Cirrus



Cirro-cumulus



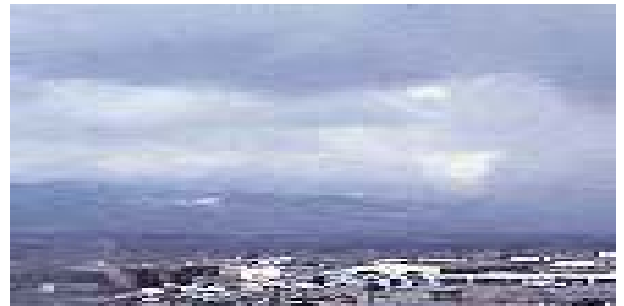
Cirro-stratus



Alto-cumulus



Alto-stratus



Nimbo-stratus



Estrato-cumulus



Estratus



Cumulus



Cumulo-nimbus