

ASSOCIACIO AMICS DEL MUSEU MARITIM DE BARCELONA

Sirga



II Etapa núm 26 Desembre 2005

**Detall del costat de la popa per l'aleta d'estribord del vaixell Wasa.
Obra realitzada per el modelista Antoni Grau i Parientes**

EDITORIAL

L'exposició *Un dia a Pompeia*, que a organitzat el Museu Marítim de Barcelona a tingut un gran èxit, amb raó, perquè de Pompeia (Itàlia), els llibres n'han escrit molt però exposicions sobre aquest tema, no hem tingut el plaer de veuran gaires al nostre país.

Per la seva quantitat, varietat i el realisme, aquesta exposició, sense lloc a dubte va ésser excepcional, els vídeos que il·lustraren el seu recorregut reflectien amb molta veracitat els tràgics moments d'aquell trist episodi, fins a tal punt, que algunes de les seves escenes són d'un realisme, que arriben a colpir.

Els membres de l'associació Amics del Museu varen ésser invitats per aquest, a una visita a l'esmentada exposició el dia 18 d'octubre d'enguany, conduïda per la seva directora, la senyora Elvira Mata i Enrich, va ésser tot un èxit, perquè els coneixements de l'esmentada directora vers al tema que explicava, demostrava que el coneixia molt a fons, comentant-lo de una manera molt eloqüent.

Felicitats al Museu, per el bon treball dut a terme en el muntatge d'aquesta exposició i a la seva directora per la seva gentilesa.

Pau Ribé

Consell de redacció:
Pau Ribé i Quimasò
Washington Garcia

Disseny i maquetisme:
Equip revista SIRGA

Edita:
Associació Amics Museu Marítim
de Barcelona
Av. de les Drassanes, s/n
08001 Barcelona
e.mail: aammb@ozu.es
www.museumaritimbarcelona..com

Impressió: Mabel Copy
c/ Parlament, 51

Depòsit legal: B 43.531-05

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



La veu del Museu

EI MMB i l'Inventari del Patrimoni Etnològic

El 28 de juny de 2005 el Consorci de les Drassanes de Barcelona va acordar que el Museu Marítim de Barcelona s'integrava oficialment a la xarxa de col·laboradors del Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional de Catalunya (CCPTC), concretament esdevenint una antena de l'Observatori per a la Recerca del Patrimoni Etnològic de Catalunya. Aquesta integració comporta un compromís, per part del Museu Marítim de Barcelona, d'obrir una nova línia d'investigació per tal de desenvolupar programes en el camp de la recerca etnològica i de forma paral·lela iniciava els treballs necessaris per a construir una unitat de treball que pogués desenvolupar els treballs requerits.

Entre altres coses, ser Antena implicarà les següents actuacions:

- 1- Funcions de representació territorial en un àmbit que cobreix la costa central catalana, es a dir, el tram de costa comprès entre els rius Gaià i Tordera.
- 2- Definició de projectes de recerca a llarg termini, com ara un dedicat a l'estudi de la construcció naval tradicional, o un altre que té per objecte el món de les representacions ideològiques de la gent de mar.
- 3- Establiment de l'Antena com a punt de referència territorial i com a motor i estímul per a la recerca en el camp de la història i la cultura marítimes a nivell local.
- 4- Manteniment del Ridec, un butlletí electrònic d'informació sobre etnologia per a tota Catalunya.
- 5- Accions de difusió, com ara instal·lació d'una placa identificadora i utilització del segell representatiu de l'IPC a tots els programes de difusió i promoció de les activitats pertinents. També es disposarà en lloc visible d'un espai reservat a donar publicitat a les activitats i materials editats per l'Observatori de la Recerca Etnològica.
- 6- Els mitjans propis del MMB es posen a disposició de l'Observatori, fonamentalment el Centre de Documentació Marítima.
- 7- Actuacions concretes ja en marxa en el camp de la recerca etnològica: integració del cens de Patrimoni Marítim de la Costa Catalana, campanya de recerca en el marc del programa d'història oral "Veus de la Mar", programa Musica de Mar Catalana, Exposicions itinerant, publicacions, etc.

En definitiva, al llarg dels propers anys el MMB obrirà nous camins en el camp de l'estudi i la difusió de la nostra cultura marítima.



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

VIATGE A L' ILLA DE MALTA *The Malta Experience*

Albert Campanera i Rovira

Continuant amb el desenvolupament del nostre programa d'activitats culturals previst per a l'any 2005, una desena del nostres associats van viatjar fins a aquest indret de la Mediterrània la primera setmana del mes de novembre passat.

El viatge llargament preparat, presentava tot un ventall de possibilitats que complagueren les il·lusions que s'hi havien posat perquè independentment del seu encant geogràfic just al mig del canal de la Sicília, el llegat històric que envolta l'arxipèlag és molt encisador.

És un mica feixuc sintetitzar amb una petita narració, totes las vivències d'uns dies veritablement joiosos, perquè Malta ofereix pràcticament de tot i ateses les seves reduïdes dimensions, afegides a una extensa xarxa de carreteres i transports públics, tots els llocs es troben pràcticament a l'abast.

El programa del viatge es pot afirmar que es va complir escrupolosament, tal com en el seu moment es va publicar, per aquesta raó amb limitaré a ressaltar especialment alguns dels aspectes més interessants. Començaré per l'acurada visita a la Cova Blava situada al sud de l'illa i enmig d'uns espectaculars penya-segats, a bord de una petita embarcació que atès l'estat de la mar oferia una certa emoció la navegació, que des d'aquest punt de vista es podia apreciar la riquesa coral·lina de l'entorn gràcies a la transparència de les aigües.



Els antiquíssims temples de Tarxien ens van oferir la possibilita d'apreciar tal com vivien i pregaven les persones que habitaren aquest indret des de la nit dels temps, malauradament, la feblesa de la pedra atacada per elements naturals com són la pluja i el vent, li donen un aspecte esponjós que crida força l'atenció.

L'excursió a l'illa de Gozzo, segona en importància de l'arxipèlag format per tres illes: Malta, Gozzo i Comino, amb una història similar a l'anterior, ens va oferir un altra visió i un nou tipus de navegació a bord d'un modern ferry. Gozzo és molt més muntanyosa i verda que Malta, on les mostres de la cultura megalítica a Ggantija es podem apreciar força bé, i també un especial licor de cactus d'elaboració única. La ciutadella, emplaçada al cor de l'illa, és una de les obres més importants de l'enginyeria militar que es recorda, amb muralles que en alguns punts tenen més de 40 metres d'alçada.

La Valetta, capital de la república d'aquest arxipèlag ens condueix forçosament a la història dels cavallers de l'orde de Malta els antics membres de l'orde de l'Hospital de sant Joan de Jerusalem, que després d'una sèrie de vicissituds que aquí no descriurem, Malta va anar a parar per obra i gràcia del rei d'Espanya Carles I a mans de l'orde esmentada, a canvi del

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

tribut d'un falcó, que s'havia d'oferir cada any a la corona, per la festivitat de Tots Sants.

Història que el novel·lista americà Dashiell Hammet aprofita per escriure la seva famosa obra *El falcó maltès*.

Durant més tres segles, els cavallers de l'orde de Malta, assolaren la mediterrània central i oriental, sota l'ombra de la creu de vuit puntes, van constituir una mena de flagell tan angoixós per als pobles de religió islàmica, com aquests últims ho eren per als cristians de la part occidental

Situada en una península que es troba flanquejada per dues grans badies naturals, el seu urbanisme és de disseny cartesià, amb una quadrícula quasi perfecta, seu d'importants esglésies i palaus, anomenats antigament albergues un per a cada una de les vuit nacionalitats que conformaven l'orde. Especial atenció mereix l'anomenada catedral de sant Joan, d'una riquesa colpidora on varem admirar la degollació de sant Joan, obra mestra de Caravaggio, la pintura més gran de tota la seva obra. Dins del Palau dels Grans Mestres cal assenyalar l'armeria, amb una magnífica col·lecció d'armes blanques i de foc de l'època dels cavallers, més una bona mostra d'altres aconseguïdes dels seus enemics.

El Museu de la Guerra emplaçat dins de la fortalesa de sant Telm, mostra la resistència i l'heroisme de la població de Malta durant la Segona Guerra Mundial, per la qual foren distingits amb la creu de sant Jordi per el rei d'Anglaterra. Emblema que figura a la part superior esquerra de la seva enseña. Enmig de les peces



exposades figura un dels Barchino italians capturats en el decurs de l'operació Malta Due, un fallit atac naval desenvolupat per la Marina Reial durant la Segona Guerra Mundial.

El recorregut per la part central de l'illa ens va portar cap a l'antiga capital Medina, encerclada igualment per una interessant muralla, amb unes vistes magnífiques, però, com els cavallers van rebutjar-la perquè no tenia port, es transformà en una gran vila i avui dia constitueix una de les ciutats més agradables i boniques que hi han, i com les altres poblacions d'aquest arxipèlag igualment plena d'esglésies bastant ben conservades on destaquen unes petites catacumbes i els penya-segats de Dingli, els més alts de tota l'illa, coronats per una estació de radar.

Però sens dubte, és l'església de Mosta, catòlica com la majoria que puntegen les illes, és la més important d'aquesta petita població, on resulta totalment desproporcionada i no solament per la seva espectacular cúpula, la quarta més important d'Europa, finançada amb almoines i el treball desinteressat dels camperols, sinó perquè amb aquesta construcció feien front a la irrupció dels clergues anglicans, contraris al papa de Roma.

Aquesta excursió també ens va permetre visitar el Museu de l'Aviació a Ta Qali, de fet l'últim museu que s'ha inaugurat a Malta, i on es poden veure alguns avions moderns, conjuntament

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

amb els mítics Hurricane i Spifire, avions de caça, que lluitaren sobre el cel de l'illa, enlairant-se des d'aquest mateix espai, antic camp d'aviació.

La visita al Museu Naval de Malta, situat al moll de la ciutat de Victòria, enfront mateix de la Valetta, era sens dubte un dels plats forts d'aquest viatge, i de veritat que ens va agradar força per la seva modèstia. Emplaçat dins una antiga fleca de pa per a la marina, aixecada a principis del segle XIX, té una façana senyorial de tres plantes d'alçada i golfes. Inclou en síntesis, la història marinera d'una illa on moltes civilitzacions han deixat el seu rastre, però dedica un especial relleu als anys en què les dotacions de la Royal Navy es passejaven per aquests indrets. Hi ha tota classe de objectes, uniformes i fotografies. També cal assenyalar el magnífic mascaró de proa del vaixell Hibernia, notable per les seves dimensions, també hi ha una rèplica a escala natural de la bateria d'un navili de 74 canons, amb una peça de 24 lliures fixada dins la seva tronera i els estris adients.

A la planta baixa i a l'espai dedicat a Nelson, hi ha una preciosa maqueta del navili de 74 canons: Le Redoubtable, des de la cofa del qual, es disparà el tret que va abatre l'esmentat almirall durant la contesa de Trafalgar, i també una ample vitrina amb tot els estris necessaris per al cabussament clàssic, amb tres maniquins per més realisme. El Museu té també una sala dedicada exclusivament a la propulsió naval, un dels elements claus de la navegació de tots els temps. És una sala molt interessant. Crida molt l'atenció una preciosa màquina alternativa dotada de moviment, apartat que trobem a faltar al Museu Marítim de Barcelona per arribar a consolidar la fama de ser un dels millors museus del món.

Per acabar d'arrodonir aquell matí, ens vam desplaçar fins a Fort Ricasoli, una vella bateria de costa fortificada i aixecada en barbeta l'any 1880, per fer front al naixent imperialisme italià. Al seu moment va ser la més gran del món, pels seus 450 mil·límetres de calibre i 100 tones de pes. Avui dia, constitueix una de les atraccions turístiques que ofereix l'illa.

Del circuit de les tres ciutats (Victòria, Cospicua i Senglea), és interessant recordar que s'assenten damunt d'una línia anomenada Cotoner, en memòria del gran mestre d'origen català, que va regir el destí de l'orde maltès des de l'any 1660 fins al 1663. L'excursió acabà amb una passejada a bord d'una fregatina, típica embarcació de propulsió mixta pel Gran Harbour.

L'últim dia i aprofitant les darreres hores a Malta, vàrem tenir l'oportunitat de fer un interessant i relaxant creuer costejant les dues badies que envolten la Valetta conegudes amb els noms de Gran Harbour i Marsamxett Harbour. Embarcant i desembarcant a Sliema la ciutat hi havia l'hotel. Navegarem per les 10 anses a bord de la Sansone, amb una típica llanxa de borda alta i força mànega. Vam poder apreciar molt bé l'ingent treball de fortificació que l'orde maltès va desenvolupar per bona part del litoral, però, el que queda de les seves importants drassanes, actualment estan dedicades a la reparació naval a l'engròs, amb el suport de quatre dics secs i dos de flotants. Però quan vàrem travessar les restes del pont que unia la Valetta que havia tancat l'accés a Gran Harbour conjuntament amb l'escullera, no vaig poder menys que recordar la gesta dels italians que van morir allà mateix, la nit del 26 juliol de 1941.

I res millor per tancar aquest petit reportatge, que remetre'm al subtítol d'enunciat, perquè sintetitza molt bé l'oportunitat que vam tenir de conèixer al llarg de vuit dies, que no va ésser una altra cosa que l'aplicació pràctica del seu lema de promoció internacional conegut com: THE MALTA EXPERIENCE.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

EL MISTERI DEL *MARY CELESTE* - 1872

Aquesta és l'estranya història d'un bergantí goleta que va ser descobert, navegant a la deriva i sense tripulació a bord, el 5 de desembre de 1872 a l'alçada de la illa de Madeira. El *Mary Celeste*, que havia salpat el dia 7 de novembre de 1872 del port de Nova York rumb a Gènova, el comandava el capità Benjamin S. Briggs amb una tripulació composta per set homes, també anaven a bord l'esposa de Briggs i la seva filla de dos anys. El buc transportava 1.700 barrils d'alcohol comercial per augmentar la graduació alcohòlica del vi.

A l'última anotació del diari de bord, escrita el 24 de novembre, es registra que la goleta està immersa en una forta borrasca, però el que va ocórrer després és tot un misteri.

El vaixell va ésser trobat a la deriva i sense ningú a bord el 5 de desembre de 1872, al cap de 10 dies de l'última anotació del capità. En el moment de trobar-lo, el vaixell era impulsat per una suau brisa, sense ningú a bord i l'únic bot salvavides havia desaparegut.

A l'interior tot es trobava en perfecte ordre, hi havia restes de menjar col·locats amb ordre damunt de la taula, els petits objectes estaven ordenats als vetlladors i prestatges, que en cas de tempesta o col·lisió haguessin caigut.

No es van trobar a faltar els diners ni els equipatges i la càrrega estava intacta dintre del vaixell. Tot estava en perfecte ordre. Quan el vaixell arribà a port, l'almirallat inicià una investigació i va inspeccionar el vaixell al detall, però no s'hi va trobar res que pogués aclarir la desaparició de totes les persones que hi havia a bord.

L'informe oficial no aconseguí aclarir el misteri del *Mary Celeste*. Es van elaborar multitud de teories però totes van ser rebutjades. No existien proves de violència que expliquessin un motí a bord, no hi faltaven objectes personals, diners o part de la càrrega, només hi havia alguns barrils trencats. D'altra banda, l'ordre i l'estat del bergantí anul·laven la possibilitat d'un fort temporal que fes fugir la tripulació i el seu capità.

Quan l'almirallat va elaborar l'informe, va presentar com a teoria més creïble, l'execució d'un crim o crims a bord. Després d'aquest informe es va crear un teixit de macabres hipòtesis, algunes de les quals ratllaven el fantàstic.

Molts escriptors han elaborat relats o articles que expliquen el misteriós succés, entre els quals hi ha Sir Arthur Conan Doyle que va aconseguir captivar l'interès del públic d'una manera bastant morbosa i va inspirar una sèrie d'explicacions extravagants sobre la sort del *Mary Celeste*, crims, ritus satànics, pops gegants i moltes altres, la majoria de les quals eren increïbles. Totes aquestes històries no deixen de ser teories, algunes més creïbles que d'altres, però la realitat és que mai no se sabrà què hi va ocórrer realment.

Només el mar coneix aquest misteri, com el de molts altres vaixells que han desaparegut misteriosament amb les seves tripulacions. El *Mary Celeste* va acabar els seus dies el 3 de gener de 1885, encallant a les aigües d'Haití i confirmant amb aquest succés la seva reconeguda fama de vaixell embruixat.



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

EL VAPOR VILLA DE SÓLLER

De la naviliera Sollerense a la naviliera Fills de Josep Tayà

Francesc Asensi i Jou

L'any 1903, la marítima Sollerense, dirigida pel senyor Pedro Mayol, va contractar els serveis de l'enginyer naval senyor Carles Cardona representant de la Casa Howaldeswe, de Kief. Un port alemany, situat al mar Bàltic, i famós per l'alta qualitat en la construcció naval. Aquell mateix any, el mes de juny, es decidí posar la quilla i la construcció de la Villa de Soller, tindria que finalitzar en un terme de quatre mesos, per merèixer la qualificació de la *Llei Anglesa*. El setembre del mateix any, fou avarat, i se'n completà la seva construcció, el desembre del mateix any.

El Villa de Sóller, un esplèndid vaixell, de buc de ferro pintat de blanc, tenia una eslora de 49,72 metres, una mànega de 7,13 metres i un puntal 4,13 metres. El seu desplaçament era de 450 tones, amb una potència de 450 HP, que li proporcionaven una navegació de 12 nusos. També, els seus arbres, portaven dues veles del tipus Guairo.

El Villa de Sóller des de que fou avarat any 1903, fins 1918, va dur una gran activitat, cobrint, principalment, la línia Sóller - Barcelona, y gran nombre de ports del sud de França, principalment el de Cette.

Referent a la seva tripulació, aquesta estava composta, entre el anys 1907-1908, per 17 persones, que ocupaven els següents càrrecs.

Capità: Domingo Picornell. **Pilot:** Raimundo Pons.

1er i 2on Maquinistes: J. Camacho i J. Alemany.

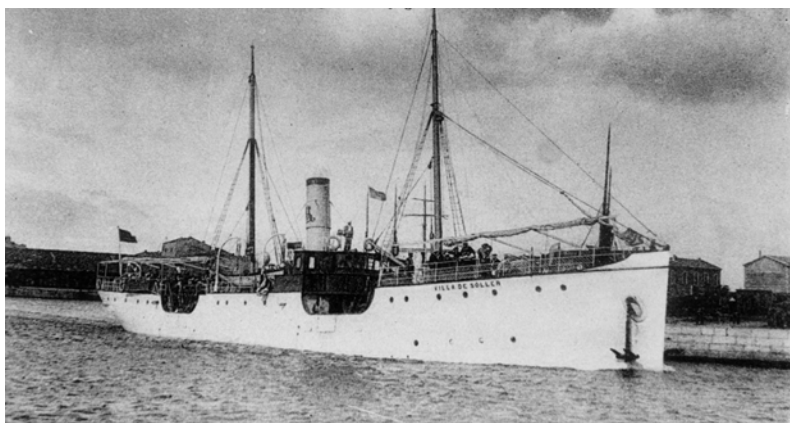
Mariners: Antoni Vic, Bartomeu Frontera. Damià Oliver, Francesc Jofre, Jaume Llull, Joan Virgili.

Fogoners: Biel Pujol, Vicente Giner i Francesc Jaume.

Cambres: Francesc i Jeroni Roca. **Cuiner:** Sebastià Roca.

El 1915, fou adquirit per la naviliera Fills de Josep Tayà, que el destinà a la ruta comercial entre Liverpool, Marsella, Gènova i Barcelona. Durant la primera Guerra Mundial, quan el Mediterrani era controlat pels submarins alemanys, la naviliera Tayà, va perdre 5 unitats de la seva flota. El Villa de Sóller, sota el comandament del capità Pedro Revuelta, va ser un d'ells, al ser interceptat per el mític submarí alemany U-35, que comandava Lothar Von Arnault de la Perriere, tot i trobar-se en aquella ocasió, comandat per un altre oficial. L'enfonsament es produí a l'alçada de les illes Hyeres, entre Toulon i Lavandou. Sembla ser que la companyia Tayà era en el punt de mira des de feia molt de temps, dels submarins alemanys. Curiosament, però, l'U-35, va córrer el dia següent del enfonsament del Villa de Sóller, la mateixa sort, quan un bou francès armat, proveït de canons l'enfonsà.

Aquesta, es una manera de com les aigües del Mediterrani, donen pas a la història de la naviliera Fills de Josep Tayà, i a la seva flota, no exempta de fets legals.



EVOLUCIÓ DE LA VELA QUADRA

Pau Ribé i Quimasó

La vela quadra, també anomenada rodona per la seva curvatura en inflar-se amb l'impuls del vent, i que avui sols l'usen alguns vaixells – escola, ja que fa uns anys que ha desaparegut pràcticament de la mar en ser canviada la seva propulsió amb el vent, primer pels carburants fòssils i més tard per la energia tèrmica, té una història quasi tan llarga com la de la navegació.

De l'inici d'aquest tipus de vela, entenem com a tal, la que té una certa maniobrabilitat per poder-la governar i dur a bon port la nau, se'n comencen a tenir dades durant el període predinàstic d'Egipte pels volts de l'any 3500 aC, encara que els erudits en aquests temes, asseguruen que té una antiguitat de 6000 anys aC o més. Però durant aquest antic període, més aviat aquesta mena de vela es reduïa a una peça de pell més o menys gran, feta ferma a dos pals verticals col·locats un a babord i l'altre a estribord. Com es pot comprendre aquest artefacte sols funcionava amb vent de popa.

Per tant, tornant a l'any 3500, es pot apreciar clarament, que les veles egípcies ja tenien una certa maniobra, braces i escotes, però estaven mancades d'un sistema que els permetés arriar-les o hissar-les sense baixar la verga, per tant aquesta funció s'havia de fer actuant sobre la mateixa verga.

Ja a l'any 3500 aC en una sèrie de baixos relleus en un temple d'Egipte s'hi representa uns vaixells navegant, provistos de dues verges de creu afermades, una a la part alta de la vela i l'altra a la part baixa, i per mitjà de dos taulons, un a cada costat de la part alta del pal que tenien una fila de forats a manera d'escobencs, per on passaven uns caps que naixien a les verges passaven pels esmentats escobencs i finalitzaven a peu de pal. Aquest era un mitjà molt rudimentari per donar més o menys drap al vent.

A l'últim quart de la dominació fenícia, i en el batibull del període assiri, persa, grec, etrusc, romà i cartaginès, neix una nova i més efectiva maniobra per a les veles més o menys quadrades. Consistia en el ja conegut sistema de briols. Aquesta maniobra permetia donar més o menys drap al vent segons les condicions meteorològiques, i al mateix temps es podia transformar en un símil de la vela llatina, es reduïa, en deixar tot el velamen en un caient d'aquesta i per l'altre, tot recollit. Aquesta operació transformava la vela quadrada en un triangle, que inclinant la verga per mitjà de l'amantina, es transformava en una espècie de vela llatina que els permetia una major mobilitat de maniobra.

No obstant això, aquestes naus continuaven tenint una sola vela, excepte les més llargues com les *trirrems* també conegudes com *trieres*, que tenien una segona vela quadra de mides més reduïdes, carregada en creu al pal de trinquet molt abatut sobre l'*akrostolió* o tallamar.

A les naus de guerra aquestes veles sols era una ajuda per als remers, i res més, ja que la maniobrabilitat de la nau els era més ràpida i fàcil fer-la amb els remes, cosa que no succeïa amb les naus mercants, que en navegar amb la força del vent reduïa el nombre de braços als remes, cosa que abaratia el preu dels nolits. Aquest fet no succeïa en els vaixell de guerra perquè les despeses dels remers era nul, excepte en les naus gregues, ja que els remers eren contractats amb una quantitat per un temps determinat .

Durant els segles IX i X, als països escandinaus, durant el regnat del rei Harald de Noruega,

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

s'hi construeixen unes naus anomenades *Holkers*, també amb una sola vela quadra, però, al segle XI el rei Olaf també noruec perfecciona aquestes naus i les transforma en els coneguts *Drakars*. També durant aquest temps apareix a aquests mateixos països una nau molt útil per a aigües de poca fondària, la *Urca*, amb molt de pantoc, que la feien ideal per al transport de mercaderies. Aquesta nau tenia dues orses, una a cada costat que la feien molt estable i una novetat, vestia una sola vela, la de cangrea.

Per fi, a final del segle XII i començament del XIII, diversos assentaments mercantils de la zona germànica s'associen per formar la Lliga Anseàtica, i creen unes noves naus dedicades al transport, les famoses *Carraques i les Coques Anseàtiques*. Amb aquestes naus també es té notícia del timó de codast, per cert, que un exvot d'aquestes *Coques*, va donar a conèixer el nom de la ciutat de Mataró arreu del món.

Aquestes naus, continuaven tenint una sola vela quadra, però, amb uns aparells molt diferent de les anteriors. Ja feia servir palanquins, briols i apagapenols a part de les braces i les escotes, també usaven un rudimentari bauprès que sols servia per afermar-hi algun que altre cap. Més tard aquests vaixells coneguts com a naus incorporen un segon pal, el mitjana que carrega una vela llatina.

A meitat del segle XV, es té notícia de la caravel·la, vaixell ja més sofisticat que incorpora tres pals, el trinquet inclinat a proa amb una vela quadra, el major, i aquí la novetat, per primera vegada es veu un pal compost de dues parts: mascle i masteler, aparellat amb dues veles quadres, la major, i per damunt una altra vela quadre més petita: el velatxo. Amb aquest tipus d'embarcació, el dia 12 d'octubre de 1492, Cristòfol Colom, descobreix el nou món que ell anomena *les Índies*. Uns anys més tard, el navegant italià Americo Vesputi s'adona que aquelles terres eren un nou continent i les batejà amb el femení del seu nom *Amèrica*.

Per les necessitats d'uns vaixells de més port, per transportar els productes i riqueses del nou món, i ven armats per protegir-los del gran nombre de filibusters que es començava a formar al mar del Carib, atrets per les riqueses que aquests duïen, Espanya es veu obligada a contractar els nous vaixells construïts a Holanda, els galions, encara que alguns escriptors atribueixen la seva invenció a don Alvaro de Bazán, *el Vell*, si és cert, que el seu fill el marques de Santa Cruz, va ésser qui els perfeccionà i donà un gran impuls a la seva construcció.

Com eren aquestes naus, la tenim amb un exvot que hi havia al santuari de la Consolació de Utrera. Els primers galions que són coneguts a la meitat del segle XVI, eren vaixells que arboraven fins a quatre pals, el trinquet i major estaven formats per tres peces: mascle, masteler i masteleret ambdós amb cofes, mentres que els dos restants eren mitjanes de dues peces amb creueres.

El trinquet i el major, carregaven les verges amb veles majors i velatxos, mentre que els dos restants portaven antenes amb veles llatines. També portaven un bauprès amb una petita vela quadra coneguda com: civadera. Aquest vaixells, feien funcionar tot el velam per mitja d'un conjunt de bossells que els permetia maniobrar-les amb una certa soltesa.

A finals del segle XVI hi ha inicis del XVII, aquestes naus van perfeccionant-se especialment a Anglaterra i França, interessats en combatre els vaixells espanyols, s'observa que als pals

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

que porten veles de creu i afegeixen una tercera vela que canvia la nomenclatura dels seus noms, passant a dir-se per ordre de baix a dalt; major, gàbia i goneta, també es pot observar una curiositat amb els dibuixos de l'època, el que representa al galió francès *Henry Grâce a Dieu*, el mitjana i contra mitjana portant unes petites veles llatines amb funcions de goneta, que subjecten els punys d'escota a uns tangons que sobresurten de les creueres. El bauprès també acusa uns canvis remarcables, apart de la civadera, a la punta d'aquest s'hi instal·la un petit pal vestit amb una vela quadre una més petita que la civadera. Això dona peu a creure, que ja disposaven d'un tipus de maniobra bastant sofisticada.

Durant els segles XVII i XVIII l'evolució de aquests vaixell es constant, transformant-se amb els famosos navilis presents a les batalles de Trafalgar i altres tant conegudes, que han arribat omplir llibres i més llibres amb les seves gestes.

La vela quadra té en aquest període un gran esplendor, cosa que requereix un gran tecnicisme i uns coneixements mariners que precisen de l'ajuda de nous instruments de navegació, que van sortint amb l'enginy dels capitans, pilots i gent lligada a la mar. Els navilis porten ja moltes veles, els pals estan vestits amb les veles major, gàbia, goneta alta i goneta baixa, també desapareix el contramitjana i el de mitjana es transforma amb el pal de messana que per la cara de proa carrega veles quadres i per la de popa una cangrea, també hi ha una novetat a proa, desapareix la civadera, s'allarga el bauprès afegint-hi un botaló que serveix per manio-brar-hi tres veles de tall: el pitifloc, el floc i el contrafloc.

Però la grandesa de la vela quadra té el seu màxim esplendor en el segle XIX, quant la vela de gàbia és divideix en dues: gàbia alta i gàbia baixa. Un dels capitans (de cognom Huertas) que va comandar la goleta-pollacra *Maria Assumpta*, més tard convertida en bergantí, diu així textualment en una carta dirigida a Mark Litchfield últim propietari de l'esmentat bergantí: *El Maria Assumpta, desde su principio fué aparejado con dobles velachos, aunque en los años que se construyó, acostumbraban a usar gavias enterizas con tres fajas de rizados, pero eso era un "mata hombres", y fue un gran adelanto el poder dividir la vela en dos piezas,....* aquest vaixell es va construir l'any 1858 El Masnou, i és una prova, de l'avançada que estava la marina de vela catalana, també l'escriptor Emerencià Roig escriu les seves excel·lències al llibre *La marina catalana del vuit cents*.

Durant aquest segle, degut al gran tràfec de vaixells que hi havia a l'Oceà Atlàntic, es creà el tema de la velocitat, i s'arriba a vestir els arbres principals de les grans fragates, fins amb sis veles quadres, la major, gàbia baixa i alta, goneta, sobregoneta i gratanúvols, encara que aquesta última vela no es va fer servir molts anys, degut a que no compensava l'esforç de la maniobra, comparat amb el profit que se'n treia del seu impuls per la velocitat.

Que per cert, als primers vaixells que van eliminar la vela gratanúvols, els que estaven a favor d'ella els anomenaven vaixells calbs, però a la fi tots van ésser calbs, degut al poc profit que se'n treia d'ella.

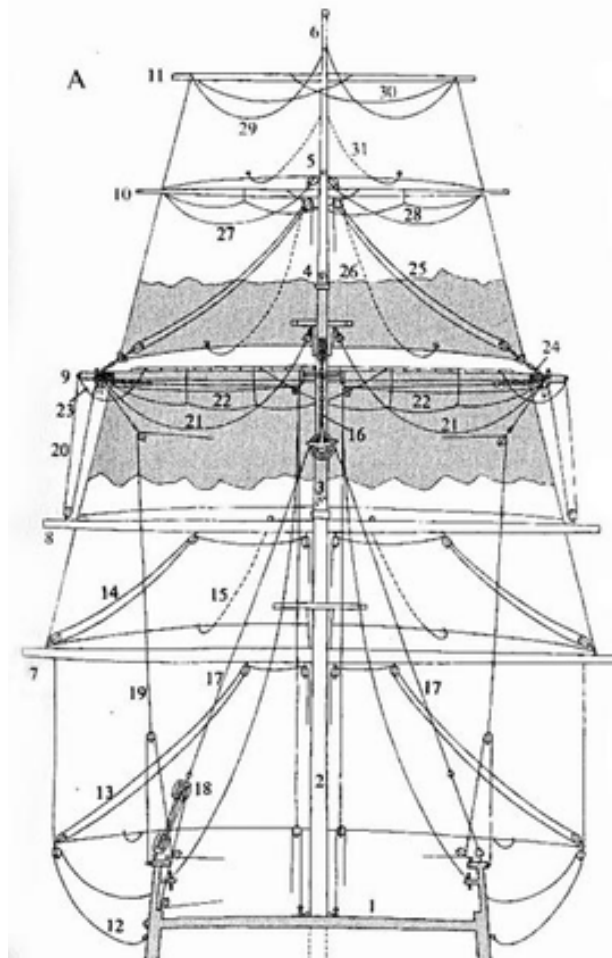
Durant aquest segle, l'Oceà Atlàntic es transformà en un anar i venir de naus de tota mena, sempre emprant les veles quadres, n'hi havia de tots tipus: fragates, corbetes, bricarques, clipers, bergantins, bergantins goleta, goletes pallanques, pailebots, en fi un estol tan gran que era una cosa corrent, les salutacions entre ells quant es creuaven.

Però, aquesta abundor s'acabà en pocs anys al entrar al segle XX, l'invent de la màquina

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

de vapor arruïnà amb poques dècades, tot aquest esplendor que quedà limitat a petites embarcacions amb altres tipus de veles, dedicades a la pesca i cabotatge del litoral, que també, a la llarga optaren per acceptar els motors de impulsíó mecànica.

Avui dia, per sort, els romàntics de la vela han donat un gran impuls a la recuperació de la vela llatina, i certes entitats, entre elles el Museu Marítim de Barcelona, també estan recuperant antigues embarcacions de vela per la seva memòria històrica, en l'actualitat on més s'usa es en la vela esportiva i que ha donat lloc a un nou tipus de vela, coneguda com espinaker o vela baló.



Pal aparellat amb veles quadres vist des de popa.

1 Coberta - 2 Pal mascle amb cofa - 3 Masteler amb la creueta - 4 Masteleret - 5 Sobremasteleret - 6 Galop - 7 Verga major - 8 Verga de la gàbia baixa - 9 Verga de la gàbia alta - 10 Verga de goneta - 11 Verga de sobregoneta - 12 Escota de la major - 13 Palanqui - 14 Xafaldet de la gàbia baixa - 15 Briol de la gàbia baia, de punts per estar a proa de la vela - 16 Drissa de la gàbia alta, ostaga - 17 Drissa de la gàbia alta - 18 Drissa de la gàbia alta - 19 Braça de la gàbia alta - 20 Carregadora de la gàbia alta - 21 Amantina de la gàbia alta - 22 Marxapeu de la verga de gàbia alta - 23 Guardamà de penol - 24 Escotin de goneta - 25 Xafaldet de goneta - 26 Briol de goneta - 27 Amantina de goneta - 28 Marxapeu de la verga de goneta - 29 Amantina del sobregoneta - 30 Marxapeu de la verga de sobregoneta - 31 Briolí del sobregoneta



*L'equip de redacció de la revista SIRGA,
desitgen als seus lectors*

BONES FESTES

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

L'EXPOSICIÓ FERDINAND DE LESSEPS

Entre terra i mar

Albert Campanera i Rovira

Amb el suport del Museu Marítim de Barcelona i del Consolat General de França a Barcelona i organitzat per l'Association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps, més el mecenatge de les companyies: Atlantis d'Assegurances, Suez i Elyo Suez, es va inaugurar el dia 22 del mes de novembre passat, a les 19 h, aquesta exposició, en una de les sales del Museu.

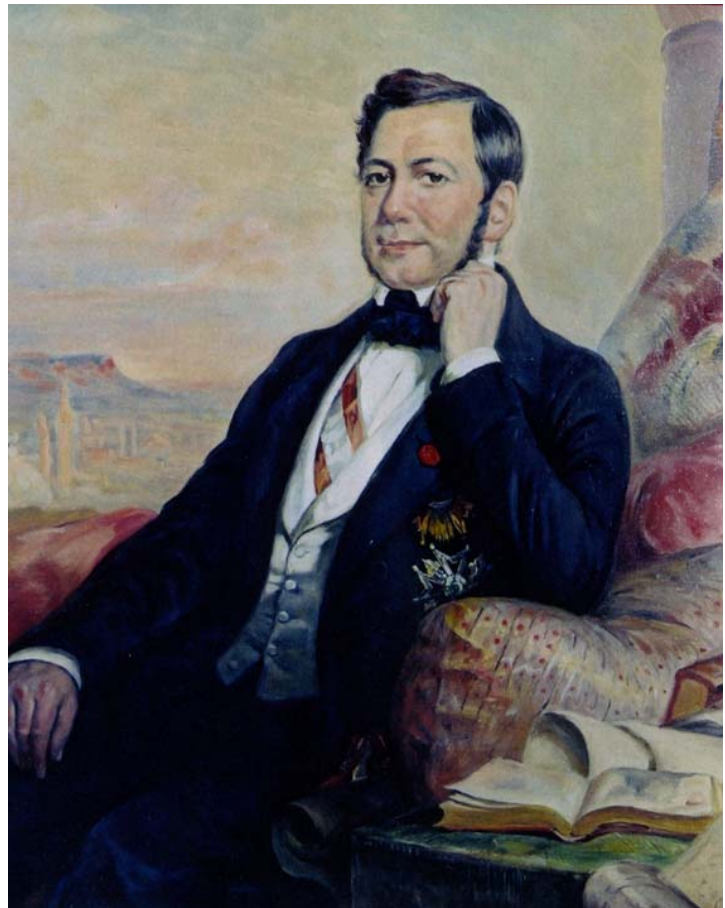
Per donar lluentor a l'esdeveniment d'aquesta exposició, el Govern de la nació veïna envià al port de la nostra ciutat, una de les seves unitats més interessants, la fragata DUQUESNE caracteritzada pel seu espectacular radom, és a dir la gran esfera que envolta el seu radar d'exploració aèria.

L'exposició vol representar un viatge al llarg del temps, durant la vida d'aquest mundialment famós enginyer i diplomàtic, amb extractes de premsa, articles, caricatures, gravats, escultures, maquetes i pintures.

Aquesta exposició romandrà oberta fins a mitjans de gener de l'any vinent, el 2006. L'objectiu de l'exposició és celebrar el II Centenari del naixement de Ferdinand Mari vescomte de Lesseps, més conegut per la construcció del canal de Suez, que per la seva tasca de cònsol de França a la Ciutat Comtal, on exercí el càrrec des del 1842 fins al 1848 en un moment clau de la història per a la capital catalana.

Lesseps, a més de tenir un paper molt important com a mediador dels conflictes que van tenir lloc als anys 1842 i 1843, va participar en el naixement de la revolució industrial catalana i en l'auge que va viure el comerç marítim i el cotó, i també com en el naixement del ferrocarril.

I com és evident, l'exposició ens mostra també l'extraordinària epopeia que va suposar construir el canal de Suez a Egipte, i, a la vegada, permet veure l'estreta relació d'aquell gran francès amb la ciutat de Barcelona, que li va oferir un últim homenatge dedicant-li una de les seves places més importants, la de Lesseps.



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

VIDA I MORT DE L'ALMIRALL HORACIO NELSON

Isidre Oliveras i Parera

Quan la claror de la matinada del 21 d'octubre de 1805 permeté reconèixer-se mútuament les dues armades, la francesa-espanyola d'una banda, i la britànica d'una altra, els quedaven unes 4 hores per preparar-se per al ferotge combat, 5.000 canons entraven en joc.

Mentre el vaixell anglès *Belleisle*, situat en segon lloc de la fila d'estribord i darrera del vaixell *Royal Sovereign*, comandat per el vice-almirall Collingwood, avançava junt amb els 27 navilis formats en dues files, amb desesperant lentitud en direcció a l'enemic, es podia veure en l'horitzó una línia de 33 navilis entre francesos i espanyols, col·locats amb forma de mitja lluna, que s'estenien al llarg de la costa espanyola des de el cap de Roche al nord, fins al cap de Trafalgar al sud.

La tripulació del *Belleisle* estava eufòrica. Durant uns dos mesos havien estat esperant l'enfrontament amb la flota combinada entre francesos i espanyols. Els artillers havien escrit sobre els canons amb guix *Victoria o Mort* i sobre coberta una banda interpretava himnes patriòtics.

Estaven a menys de 800 metres de l'enemic i de sobte sentiren xiular una descàrrega ordenada per l'almirall Villanueva. William Hargood capità del *Belleisle*, ordenà a la tripulació estirar-se sobre coberta en el mateix instant que un projectil arrancà la testa d'un jove que estava al costat de Nicolau. Sang i trossos del cos del jove esquitxaren la coberta, Nicolau hauria donat qualsevol cosa per estirar-se però ell era el segon al front d'un destacament de mariners i com a oficial tenia el deure de mantenir-se dempeus.

La sola presència del vaixell *Victory*, situat a babord del *Belleisle* i en primer lloc de la segona fila com a buc insígnia de la flota britànica amb els seus 100 canons comandat per Horacio Nelson, insublabava valor als marins. Nicolau mai havia saludat un comandant de tanta fama, però, com tothom d'Anglaterra sabien i coneixien de les seves gestes: com havia capturat un vaixell espanyol i l'havia utilitzat per abatre un altre de la mateixa nacionalitat, també havia perdut un braç durant una excursió nocturna en Tenerife, i havia aniquilat a la flota francesa en la badia de Aburkir set anys avanç. Amb Nelson al comandament el resultat de la batalla era segura. A la matinada, l'almirall havia hissat la senyera a pal major del *Victory* amb la consigna *Anglaterra espera que tothom compleixi amb el seu deure*. Tota la flota l'aclamà.

Aquella lluita tenia el caire de ser una de les més sagnants. Nelson volia que fos fulminant, havia dividit els 27 navilis de la flota britànica amb dues columnes i ordenà que navegessin directament sobre la formació enemiga per tallar-la i dividir-la per dos llocs, i atacar-la com una gossada de llops llançant-se sobre un ramat de cérvols.

El pla de Nelson podia ser mortal, navegar en direcció a la flota enemiga i creuar-la, era una tàctica que tots els manuals navals desaconsellaven. Durant els últims 20 minuts d'aproximació, els seus vaixells estarien a l'abast de les andanades enemigues. Varis navilis enemics dispararen a la vegada contra els anglesos. Els canons enemics vomitaven una gran fumera, seguida d'un soroll semblant a una gran tronada. Les vergues s'estellaven contra la coberta. Els homes cridaven, en veure la carnisseria, un tinent suggerí al capità Hargood girar en rodó i disparar una andanada, al menys per crear una cortina de fum. La resposta de Hargood se sentí en tota la coberta, *tenim ordres de travessar la línia i per Déu que la travessarem*. Llavors tot quedà

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

en silenci, sols se sentia el soroll de l'aigua sota la quilla i la veu del oficial major que repetia les ordres del capità *manteniu el rumb... una mica a estribord... manteniu el rumb.*

Als 47 anys, Nelson era el comandant de la marina anglesa més famós després de sir Francis Drake. Havia guanyat tres batalles cruentes lluitat en més de 50 combats, més que qualsevol altre almirall de la armada britànica. La seva divulgada fama i aventura amorosa amb Emma Hamilton, esposa d'un diplomàtic anglès que Nelson conegué en Nàpols, l'hi afegia més fama, més que els quatre títols de Cavaller i les dues medalles d'or que adornaven el seu uniforme de gala, però, les vertaderes, condecoracions al coratge de Nelson, eren les seves ferides. En 1794, durant el setge de l'illa corsa de Calvi, una bala de mosquetó s'estellà a la paret al costat de la cara i li mutilà l'ull dret per l'impacte de la sorra i la grava; contràriament a com apareix en moltes fotografies, mai portà un pegat tapant-li l'ull. Per protegir-se l'altre ull bo de l'enlluernadora llum de l'oceà, portava, en forma de visera, una lent de color verd que sobresortia de sota el tricorni. Mentre dirigia una acció militar a Tenerife l'hi amputaren un braç 15 centímetres per sobre del colze. Entre altres xacres Nelson patí commoció cerebral, febres reumàtiques, escorbut, malària, una hèrnia i tuberculosi, les seves ferides eren per a ell com un certificat de garantia, segons paraules de Colin White, historiador naval del Museu Marítim Nacional de Greenwich de Londres.

La tripulació del *Victory* era de 820 homes, distribuïts amb aquest ordre: 14 oficials majors, 70 oficials menors i 665 mariners i infants de marina, 31 dels quals eren grumets. Un dels primers trets de canó que rebé el *Victory* a Trafalgar estellà i estripà en mil trossos al cos del doctor John Scott, secretari personal de Nelson. No hi havia temps per fer l'enterrament adient a la seva personalitat i el seu cos fou tirat per la borda al mar. Al cap d'un moment una palanqueta doble (dues bales unides per un barra de ferro de 30 centímetres de llargada) matà a 8 mariners i va mal ferir a 12 més. Un altre tret passà entre Nelson i el capità Hardy i va estellar-se a la tapa de regala de la amura, una estella de fusta d'aquesta arrancà la sivella de una sabata de Hardy i l'hi va masegar el peu. Els dos homes es miraren l'un a l'altre. Llavors Nelson tot rient digué: *Això està que crema, estem al bell mig de la batalla, jo pensava que els francesos es batrien en retirada.* De moment sols podien disparar amb els canons de proa mentre que l'enemic els esperava amb tots els canons de babord. Si els artillers de la flota combinada haguessin estat ben entrenats haurien destrossat el *Victory* i el *Royal Sovereign* ja que presidien les dues files atacants dels anglesos.

Nelson dirigí el *Victory* a una bretxa oberta darrera del *Santíssima Trinitat*, pensava que per aquells indrets hi hauria l'almirall francès Pierre Charles Villanueve, comandant de la flota combinada. Nelson estava segur de trobar-lo, ja que Villanueve no portava la insígnia de rigor, llavors aparegué la bandera tricolor (insígnia francesa) en el navili *Bucentaure* de 84 canons. Nelson havia perseguit a Villanueve per mig món. Ara per fi el tenia a la vista, canvià de rumb per allunyar-se del *Santíssima Trinitat* i el *Victory* navegà de dret a un espai que hi havia en la popa del *Bucentaure*. Un navili com el *Victory* tenia més potencia de foc que un exèrcit de terra sencer. Al passar per la popa del *Bucentaure* disparà l'arma més poderosa del moment, un canó curt, de boca ampla, conegut de nom *Carronada* fabricat a Escòcia per la Carron Company de Glasgow. El *Victory* tenia dues d'aquestes carronades de 30 quilos en el castell de proa,

A les 12'25 del mig dia la carronada de babord carregada amb una bala rodona i un cilindre amb 500 bales de mosquetó, disparà contra les finestres de la cambra del Villanueve que féu explotar la popa del *Buceontaur*, seguidament el *Victory* escombrà amb una andanada el forat obert en el casc: 50 canons carregats amb dues bales cada un, dispararen un darrera l'altre amb afecte dòmino. El navili anglès es movia amb lentitud i el artillers britànics eren tan ràpids

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

que s'estima, que de cada tret de canó de la flota combinada, els britànics en disparaven entre dos o tres.

Quan el *Victory* acabà de creuar-se amb el *Bucentaure*, cada canó anglès havia disparat dues vegades. Al final d'aquesta primera ofensiva de deu minuts de duració, prop de 200 homes del *Bucentaure*, havien mor o estaven ferits i el navili havia quedat reduït a un pesi flotant.

Però el victorejar de la tripulació del *Victory* aviat fou ofegat per un estrèpit de quadernes trencades al ser envestit per un vaixell francès de dos ponts i 74 canons, el *Redoutable*. El seu capità Jean-Jacques-Etienne Lucas, era més baix que Nelson, amidava 1'42 metres d'alçada, però astut com ell mateix era un dels pocs capitans de la flota combinada que tenia pensat com l'havia de combatre. Sabia que no podia guanyar un dol a canonades contra els artillers britànics, millors entrenats i equipats, però si aconseguia liquidar a tots els homes de la coberta, especialment els oficials, podia abordar el buc i rendir-lo. Lucas havia instruït els seus homes per l'abordatge, la manera disparar del mosquetó i llançament de granades., la seva arma més mortal era un equip de tiradors de primera especialment entrenats, i mentre els ruixons del *Redoutable* immobilitzaven el *Victory* al seu costat, els tiradors de Lucas, enfilats com ocells a les cofes dels tres pals de la arboradura del francès, arrasaven a trets l'alcàsser del navili britànic.

A les 13'15 de la tarda, després de poc més d'un hora de combat, un dels tiradors de Lucas disparà el que l'historiador Tim Clayton denominà: *la bala de mosquetó més infame de la història britànica*. El projectil travessà l'espatlla esquerra de Nelson i, desplaçant-se avall, l'hi trencà costelles, foradà el pulmó esquerre i la columna vertebral, Nelson caigué en el mateix lloc on havia mor el seu secretari, John Escott. La sang tenyí la coberta i ràpidament fou portat a baix al sollat on el despullaren i el taparen amb una manta. Per alleugerir el patiment insuportable el col·locaren mig assentat i mig tombat contra una bulàrcama del *Victory*, en cada batec, la sang inundava els seus pulmons. No sentia la part inferior del seu cos. Demanà un ventall. Demana una llimonada. Preguntà com es desenvolupava la batalla. Li comunicaren que l'havien guanyat, i a les poques hores morí.



Durant la primera quinzena del mes de novembre passat i dintre el cicle d'instrucció, arribà al port de Barcelona la bonica bricbarca de tres pals BELEM, i que possiblement sigui el vaixell escola de vela més antic del món que avui dia encara navega.

Amb tota aquesta història tan enriquidora, no es gens estrany que l'AAMMB manifestessin un fort interès per visitar-lo, encara que fos un matí plujós. La nostra curiositat va quedar plenament satisfeta atesa l'excel·lent pulcritud que mostrava. Acabada la visita obsequiarem el comandant amb una metopa, perquè la pugui lluir amb goig, el que li resta de vida. Des de aquestes pàgines, desitgem al vaixell BELEM i també a la seva tripulació llargues i bones singladures.



Biografia del Belem.

Noms previs: Fantôme II, Giorgio Cini.

Pavelló: França.

Mesures: Eslora: 58 m. Màniga: 8,80 m. Nombre de pals: 3 . Superfície vèlica: 1.200 m .
2 Motor de propulsió auxiliar: 2 x 300 HP.

Drassana i any: Dubigeon (Nantes), 1896.

Aquesta centenària barca va estar destinada al transport, especialment de cacau, entre Brasil i França (572 tones) per compte de l'armador Denis Crovan.

En 1914 va ser adquirida pel duc de Westminster i convertida en iot de creuer amb acomodació per a 40 passatgers, dotant-la de motor auxiliar i generador d'electricitat.

En 1921 va passar a propietat del milionari irlandès A.I. Guinness que la va rebatejar com Fantôme II, efectuant un viatge de circunnavegació de 18 mesos.

En 1951 va ser comprada pel conde Vittorio Cini, de Venècia, que li va donar el nom de Giorgio Cini en record d'un fill mort en un accident.

Més tard (1952-1970) va servir com veler d'entrenament en el mar Adriàtic. En 1979 aquest veler va ser re adquirit per França, recuperant el seu nom original.

És explotat actualment amb fins educatives i esportius per la Fundació Belem. El seu casc negre duu la faixa blanca que va caracteritzar a les fragates i corbetes del segle passat



BELEM vaixell escola de la marina mercant francesa