

ASSOCIACIO AMICS DEL MUSEU MARITIM DE BARCELONA

51792a

Etapa II núm 29 desembre 2006



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## Sumario

- 3 Editorial.
- 4 La voz del Museo.
- 5 La misión de los prácticos del puerto.
- 7 El faro de Salou.
- 9 La señal de la cruz.
- 10 Felicitación navideña.
- 11 Pep Savall i Rom. Un gran amigo.
- 12 Fuego de San Telmo. Donaciones. Obitos
- 13 Donde se encuentra el buque.
- 14 Jornadas: Los museos marítimos a debate.
- 15 Participación de los Amigos del Museo Marítimo de Barcelona en el Salón Náutico.
- 16 Noticiero.
- 17 Página de humor.
- 18 Encuentro de IAAMM de París con nuestra asociación.
- 19 Història de la goleta *Gloria*

## Sumari

- 3 Editorial.
- 4 La Veu del Museu.
- 5 La tasca dels pràctics de port.
- 7 El far de Salou.
- 9 La senyal de la creu.
- 10 Felicitació nadalenca.
- 11 Pep Savall i Rom. Un gran amic.
- 12 El foc de sant Elm. Donacions. Obits.
- 13 On es el vaixell.
- 14 Jornades: Els museus marítims a debat.
- 15 Participació dels Amics del Museu Marítim de Barcelona al Saló Nàutic.
- 16 Noticiari
- 17 Pàgina d'humor.
- 18 Trobada de l'AAMM de París amb la nostra associació
- 19 Història de la goleta *Glòria*.

**Foto portada:** Maqueta a escala 1:16 del vaixell de regates escocès *Solway Med*. Construïda per el nostre associat Antoni Barata i Vendrell.

Al número anterior de la revista es comentava que l'equip de redacció, que sempre ha estat format per *aficionats al periodisme* i amb la bona voluntat de fer aquest treball de la millor manera possible, d'acord amb el seu saber i possibilitats, sempre acompanyats de la inestimable ajuda del Centre de Normalització Lingüística de Barcelona, i amb el nostre reconegut agraïment vers les persones que ens aporten els seus articles, perquè sense aquestes col·laboracions la revista *SIRGA* no es podria publicar.

També, es llegeix a la pàgina on es publica l'editorial d'aquesta revista, un apartat on hi diu el següent: *La revista SIRGA no es fa responsable de les opinions i articles signats a les seves pàgines*. Per això, és llastimós, sentir en un acte públic culpar repetidament la revista, que de fet qui la posa a disposició dels socis és el seu equip de redacció, per tant, també es culpa aquest equip, dels sens dubte involuntaris errors dels senyors que amb tota la bona voluntat del món hi ajuden, aportant els seus escrits i opinions, encara que alguna que altra vegada les fonts els arribin deformades, a fer possible la publicació de la revista *SIRGA*.

L'article en qüestió feia referència a la participació i a la visita de l'AAMMB a l'exposició de vaixells de la localitat francesa de Saint Malo. Per la tranquil·litat de les persones que s'han sentit afectades per la deformació de l'esmentat article, l'equip de redacció amb l'afany de no ferir els sentiments de cap dels seus socis i entitats col·laboradores, ha editat novament, un nombre de revistes per enviar-les al país veí, amb el paràgraf que ha causat l'enrenou, suprimit.

Ja sabem que, hi ha a l'Associació persones més sàvies que aquests humils servidors de la revista, per això, els agrairíem sempre que es trobin amb algun escrit que creguin que no és escaient, ho comuniquin a aquesta redacció per poder fer la necessària correcció a la propera revista.

Pau Ribé i Quimasó

Consell de redacció:  
Pau Ribé i Quimasó  
Washington García

Disseny i maquetisme:  
Equip revista SIRGA

Edita: AAMMB, Museu Marítim de Barcelona  
Av. de les Drassanes, s/n  
08001 Barcelona  
[www.museumaritimbarcelona.org](http://www.museumaritimbarcelona.org)  
[amics.mmaritim@diba.es](mailto:amics.mmaritim@diba.es)

Impressió: Mabel Copy  
c/Parlament, 51

Depòsit legal: B 43.531-06

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

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## La veu del museu

### Un nou àmbit a l'exposició permanent del museu: construcció naval tradicional

En aquests moments el Museu Marítim de Barcelona està treballant en la posta en marxa d'una nova sala, a l'exposició permanent del museu, dedicada a la construcció naval. L'anterior espai ha estat desmuntat (i substituït per un nou espai dedicat a exposicions temporals de petit format), de tal forma que el nou àmbit ocuparà l'àrea dedicada actualment a la pesca, àmbit que per la seva banda serà també traslladat.

Aquesta operació va més enllà d'una reforma o reorganització dels espais. Es tracta de presentar al visitant al gran protagonista de la història marítima: el vaixell. El vaixell és present en cada racó del museu, però fins ara no se li havia donat un paper protagonista. A més a més, l'embarcació és l'argument que permet, al llarg de la visita, navegar per la Història i sentir històries petites que parlen de gent, d'oficis, de fets, de llocs i de tradicions. És per això que creiem que el visitant ha de conèixer el

vaixell a fons abans d'endinsar-se en el seu viatge a través del temps.

D'aquesta manera el primer àmbit de l'exposició permanent que el visitant veurà (llevat d'un vestíbul - introducció sobre l'edifici de les Drassanes Reials) estarà dedicat al vaixell. Amb aquesta filosofia el coneixement del que denominem "anatomia del vaixell" ens portarà a conèixer generalitats sobre els vaixells (què són i com es fan) i les diferents tècniques històriques de construcció naval segons les cultures (buc primer, estructura primer, etc.), els materials, etc. També ens conduirà a través del que ha estat la indústria de la construcció naval tradicional amb tot el que comporta (espais, oficis, eines, tècniques, etc.) especialment des del punt de vista del nostre país. I no menys important, es presenta el vaixell com allò que en definitiva és, una màquina complexa que ens permet fer la radiografia d'una època i d'una societat.



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## LA TASCA DELS PRÀCTICS DE PORT

Antoni Barata i Vendrell

Res millor per conèixer de primera mà la feina dels pràctics de Port, que establir contacte amb el mateix professional, perquè ens ho expliqui. Amb aquest propòsit contactem amb el senyor Joan Roig, pràctic del port de Barcelona que ens va atendre molt amablement i a qui agraïm el temps que ens va dedicar. El Sr. Joan Roig és capità de la Marina Mercant, s'inicià dintre el servei d'aquesta pràctica l'any 1986 i com a pràctic al Port de Barcelona des de l'any 1995.

Com és una jornada d'un pràctic a Barcelona. La seva plantilla està composta de 16 titulars, que cobreixen aquest servei en torns de 24 hores atesos per quatre pràctics. La jornada comença a les 10 hores, i acaba a la mateixa hora de l'endemà.

Atenen les maniobres d'entrada i de sortida dels vaixells rotativament, les quals solen durar entre 1 hora i 1.45h. Això depèn de les característiques del vaixell, del lloc d'atansament i de l'estat del temps.

Quines són les dificultats a les quals s'enfronten? Els pràctics utilitzen les llanxes que reben el nom dels seus usuaris, per traslladar-se als vaixells que entren i en surten del port i els dirigeixen, fins a unes 2 milles de l'entrada del port on hi ha la boia de recalada. Una de les dificultats que se'ls presenten són, l'embarcament i el desembarcament, que segons les característiques del vaixell o l'estat de la mar agreuja aquesta operació. El vent, el tipus de vaixell que pot ésser de molt calat, que disposi de poques ajudes per dur a terme la maniobra, si s'utilitzen remolcadors o no, són factors determinants.

Comenta el capità Sr. Roig, que s'està notant un increment de la capacitat i del tonatge en les embarcacions d'última generació i això suposa un problema afegit. Si és cert, que tant en els vaixells

*contenidors* com en els de passatgers, aquest clar augment de tonatge, queda en part compensat pel fet de ser naus amb aparells d'última tecnologia i disposen d'equipaments extraordinaris, hèlixs laterals a proa i a popa i potents motors principals. Aquests elements atorguen als vaixells una gran facilitat de maniobra, que d'alguna manera alleuja la major dificultat que suposa la grandària de l'embarcació.

El vaixell de major eslora que ha maniobrat l'esmentat capità, va ser un *contenedor* de 345 metres d'eslora, això són més de tres illes de cases; Aquesta mida continua augmentant, actualment ja n'hi ha de 375 metres. No és aquesta la mateixa tendència en vaixells de passatgers, sembla que ja s'ha arribat a les cotes límit de 3.000 passatgers i és per la dificultat que suposa poder atendre la funcionalitat de l'embarcació, restaurants servei d'hotel, activitats d'oci, etc., encara que no existeix cap problema tècnic per augmentar la grandària del buc.

En preguntar-li per la maniobra que més li ha costat fer o aquella que recordi d'una manera especial, contesta amb cara seriosa: esglais, sobresalts amb llevantades i haver de fer marxa enrere en un vaixell amb tota emergència perquè estava a punt d'abordar-ne un altre, i el perill en els embarcaments i viceversa. Recordo que en una ocasió un pràctic d'aquí, no va poder desembarcar d'un vaixell que sortia i sols disposava d'escala de pràctics per un costat i el llevat que rebufava pel mateix lloc va impedir que pogués fer-ho, motiu pel qual el meu col·lega va haver d'anar fins a Eivissa.

En preguntar-li si s'ha trobat alguna vegada que el capità de la nau visitada, hagi estat poc inclinat a acatar les ordres del pràctic, respon: Nosaltres actuem en qualitat d'assessors del capità, però, aquest

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

sempre és el responsable del seu vaixell. Només, en situacions extremes que s'intueixi una conducta estranya o d'un risc imminent per a les instal·lacions portuàries i s'hi ha una situació de restricció de trànsit a causa del mal temps, podem intervenir-hi per mitjà de Capitània del Port i no autoritzar la maniobra d'entrada o de sortida del vaixell.

Com es pot accedir a aquesta professió? Mitjançant oposicions, ser capità de la Marina Mercant i tenir un mínim de dos anys de comandament.

Finalment, ens interessem pel el suport tècnic i humà que tenen. Diu: la Corporació de Pràctics de Barcelona està al mateix nivell que el dels principals ports europeus, tenim una torre de control amb tots els equips d'última generació, i pròximament s'inaugurarà una nova estació, També disposem d'un veterà equip de vigies que atenen tots els moviments del port i un conjunt de patrons que coneixen molt bé el port i les llanxes. Aquestes llanxes, són de petites dimensions però molt maniobrables, es coneixen fàcilment pels seus colors i

sobretot, per la lletra *P* pintada en les seves amures que les identifica.

### LES LLANXES DELS PRÀCTICS

Un interessant i nou model d'aquest tipus de llanxes és la *NUNKI*, construïda l'any 2002 per l'empresa *NAVALTÈCNIC*, que actualment està de servei al port de Barcelona.

Les seves característica són; eslora total: 12.20 m, mànega: 3.94 m, puntal: 1.82 m. Aquesta llanxa està dotada de dos motors que li proporcionen una gran maniobrabilitat i velocitat, les formes dinàmiques del casc li donen una gran estabilitat. Tots aquests factors són imprescindibles per afrontar amb seguretat les situacions diàries de navegació i treball. Cal destacar que l'àmbit de navegació d'aquestes embarcacions no és únicament l'interior dels ports, sinó, que han de sortir a mar obert dos o tres milles nàutiques allunyades de la costa, per efectuar l'embarcament del pràctic al vaixell que arriba a port o en surt i el seu desembarcament.

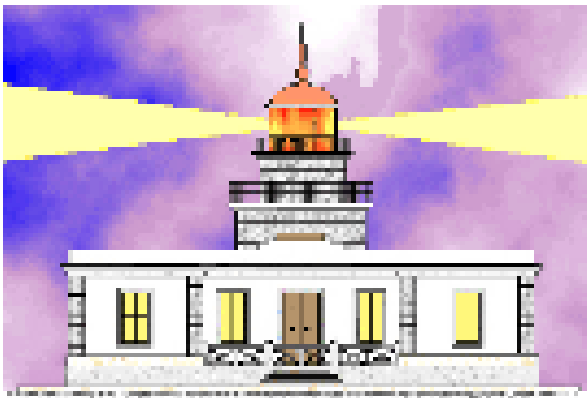


Bot de pràctics *NUNKI*

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## El far de Salou

El golf de Sant Jordi és una badia que s'obre entre els caps de Tortosa i Salou. Aquest últim és un promontori penyalós i escarpat situat al sud del port de Tarragona, que servia de referència en els temps que no estava senyalitzat. En un principi no es tenia previst construir cap far en aquell lloc, però, en efectuar els estudis preliminars per aixecar una llum de referència al dic del port de Tarragona, el cap del districte d'aquesta demarcació, proposa com a alternativa construir-lo a l'extremitat del cap de Salou, perquè a més de servir per a la recalada de l'esmentat port, aquest cap tindria un abast i un horitzó superiors al que es preveia a causa de



Faro de Salou

l'alçada d'aquest penya-segat i que unit amb els que hi havia al delta del riu Ebre, cobrien tot el litoral sud de Catalunya, servien al mateix temps com a llum de costa.

Una vegada degudament corregit el projecte, començaren els treballs de construcció i va quedar definitivament situat sobre una petita planícia, arran de l'escarpat i a 36,656 metres sobre el nivell mitjà de les aigües. La torre del far està instal·lada a 20 metres de la vora del mar, sobre un massís de roca tallada verticalment fins al mateix mar, sobre un basament o cos d'habitatges rectangulars revocats exteriorment d'un color groguenc

desmaiat de 18,6 per 17,8 metres i una alçada de 5 metres, s'eleva una torre cilíndrica de 5 metres de diàmetre i 2,5 d'alçada, sobre el qual descansa un altre cilindre de 3,4 metres de diàmetre i 2,3 d'alçada. Els cilindres esmentats són de pedra tallada d'un gris blavós i la cúpula està pintada de color blanc. Aquest edifici al llarg del temps ha sofert poques alteracions arquitectòniques.

Amb un pla focal sobre el mar de 42,55 metres i una alçada sobre el terreny de 9,73 metres, la seva llum tenia un abast de 15 milles. El far es troba situat a 5 quilòmetres de Salou i a 9 de la capital de la província, Tarragona, i pertany al terme jurisdiccional de Vila-seca. El far es va il·luminar per primer cop l'1 d'abril de l'any 1858. En aquell temps estava servit per dos faroners que cobraven 0,75 pessetes d'indemnització per la duresa de la seva tasca.

Es servien per beure de dues grans cisternes que recollien l'aigua de la pluja dels terrats del conjunt de l'edificació i el servei de proveïment s'havia de dur a terme per mitjà de mules, a causa de la naturalesa del terreny que el circumda, que és variable i penós per el trànsit, ja que està compost en general de roques estratificades calcàries de diverses classes, grans i bellugadissos sorrals, que bona part de l'any feien impossible l'accés de carruatges. Està cobert en part de pins silvestres que dona a aquell indret uns aires molt sans.

En un principi, el far estava equipat amb un aparell de la casa francesa Henry Lepaute, compost de tres zones de les quals la superior i la inferior eren fixes i la central girava sobre un carro circular de metall accionat per una màquina de rellotgeria per gravetat, amb pes i corda de cànem. Donava la característica de llum fixa variada per centelleig de tres en tres minuts i com s'ha dit abans es captava a 15 milles.

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

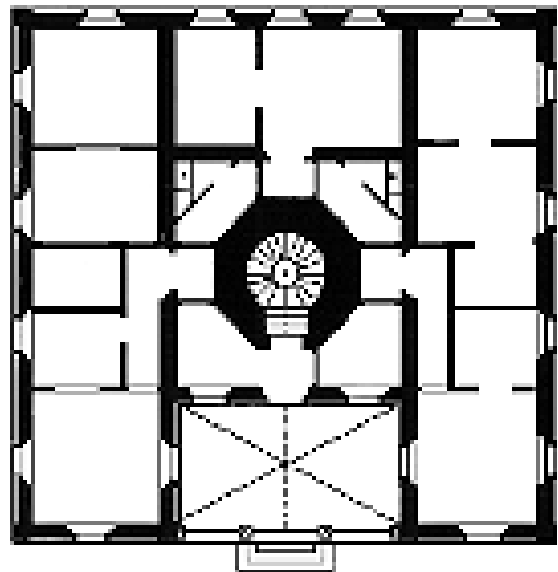
Per il·luminar-se, tenia un llum d'oli d'oliva, que, el mes de gener de l'any 1881 es va canviar per un altre de parafina i el mes de maig de l'any 1902 per un altre d'èmbol i pes preparat per cremar-hi petroli. El cost de la llanterna i de l'aparell fou de 28,499 pessetes.

Per donar-li més gran abast, es va substituir la instal·lació lluminosa per una altra d'incandescent de vapor de petroli a pressió per a cobertors de bitàcola de 35 mm, de l'afamat fabricant anglès Chance Brothers, que va entrar en servei el dia 16 de desembre de l'any 1920. Com a reserva en cas d'avaría hi havia dos llums de benzina. Només quatre anys més tard, el dia 24 de maig de l'any 1924, estrenava l'aparència de gir ràpid, amb llum fixa blanca variada per espurneigs del mateix color repetit cada 30 segons, per la qual cosa es va substituir l'òptica per l'antic aparell reformat procedent del far d'Oropesa (Castelló).

Els treballs d'adaptació els va dur a terme la casa espanyola *La Maquinista Valenciana*, consistiren en disposar un basament proveït d'una bóta amb 60 quilos de mercuri sobre el qual girava un flotador que suportava un joc de quatre lents verticals accionades per una màquina de rellotgeria de moviment persistent i pes mort. La modificació suposà, a més, afegir-hi una lent vertical més a las tres que ja tenia. S'aprofitaren també les reformes per reemplaçar el llum per un altre del mateix fabricant que l'anterior, però de més potència, capaç de proporcionar un abast teòric de 31 milles pels espurneigs i 22 per la llum fixa.

A partir de l'any 1951, es començà a electrificar-lo i a modernitzar-lo, es substituï la llanterna existent per una altra aeromarítima de 2,25 metres de diàmetre de la casa *Racional*, amb nou basament, flotador de mercuri i màquina de rotació del mateix fabricant, òptica composta de quatre panells

i un sector de fosc de la casa francesa *Barbier Bernard i Turenne*, amb un canviador del mateix fabricant amb dos llums elèctrics de 1,000 W de potència. Finalitzats els treballs, el dia 8 de novembre de l'any 1954, comença el funcionament del nou equip, que té la característica de grup de quatre espurneigs blancs cada 20 segons. S'alimentava mitjançant una línia elèctrica procedent del poble de Salou.



**Planol del far vist per planta**

Entre els anys 1969 i 1984, s'hi incorporen algunes novetats com: la instal·lació d'un radiofar, la substitució dels grups electrògens, la modernització dels quadres de distribució i el control i la col·locació d'una balisa d'emergència. Des de l'any 1988 el far pràcticament funciona automàticament. El mes de setembre de l'any 1988, començà a funcionar amb el sistema de televigilància que per mitjà d'un ordinador transmet per ràdio l'estat de les instal·lacions del far a un centre de control situat al far de Sant Carles de la Ràpita, on queden enregistrades totes les incidències. Actualment, està subjecte al sistema de supervisió remota pels senyals marítics de depenen de l'Autoritat Portuària de Tarragona, que serveix per vigilar el

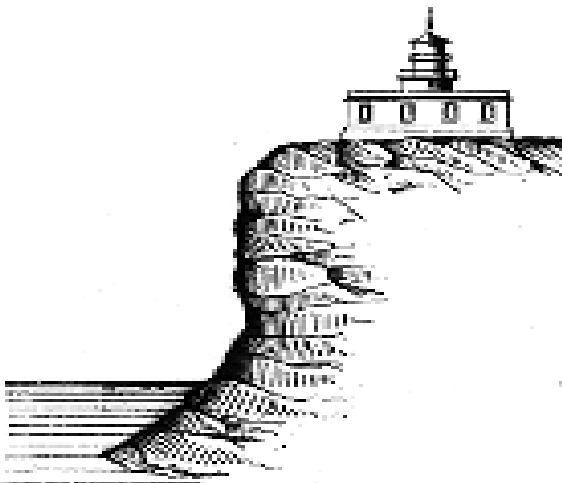


## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

funcionament, el control i el comandament de tots els fars de la província des d'un centre de control instal·lat a la 4a planta de l'edifici de Port Control situat al moll de Catalunya del port de Tarragona.

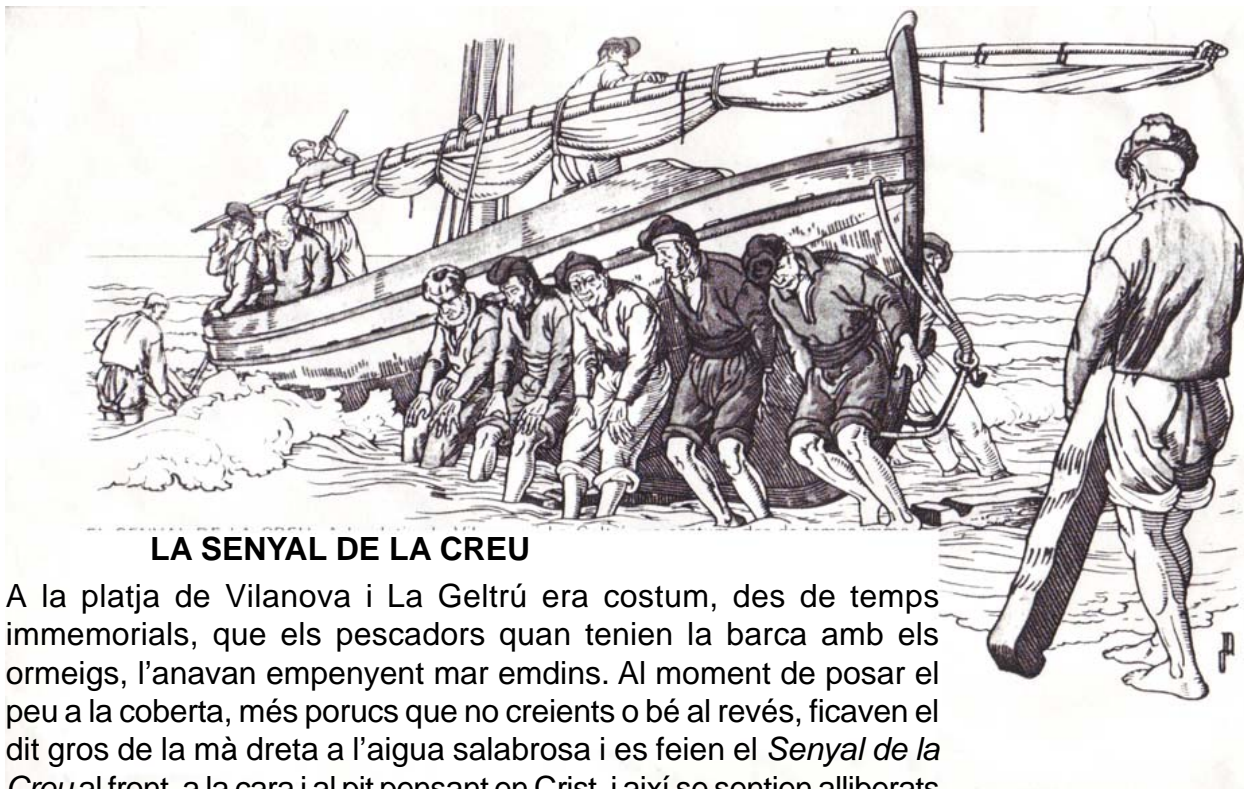
Paral·lelament, la Societat Estatal de Salvament Marítim també ha col·locat dins

els terrenys del far, una antena de radar, que està situada damunt d'una torre de 27 metres d'alçada que també serveix de suport a una antena goniomètrica, dues antenes de VHF i una estació meteorològica. Totes les dades que es reben a través d'aquests aparells es transmeten telefònicament a l'edifici de Port Control.



Quan veus la zona avui dia sembla mentida imaginar que fins l'any 1934 no tingués un camí de servei. Fins l'any 1956 estava classificat com a far aïllat. Avui dia, aquesta zona està perfectament comunicada per una carretera de 900 metres que enllaça amb la general de Pineda a Salou per la costa, a una distància respectivament de 2,5 i 4 quilòmetres.

D'acord amb la línia de la revista SIRGA anterior, amb aquests articles, la redacció d'aquesta revista pretén donar a conèixer als nostres associats, els fars més importants del nostre litoral.



### LA SENYAL DE LA CREU

A la platja de Vilanova i La Geltrú era costum, des de temps immemorials, que els pescadors quan tenien la barca amb els ormeigs, l'anaven empenyent mar emdins. Al moment de posar el peu a la coberta, més porucs que no creients o bé al revés, ficaven el dit gros de la mà dreta a l'aigua salabrosa i es feien el *Senyal de la Creu* al front, a la cara i al pit pensant en Crist, i així se sentien alliberats del mal presagis.



*L'equip de redacció de la revista SIRGA  
desitja als seus lectors FELIÇ ANY 2007*

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Redacció de SIRGA

## PEP SAVALL I ROM, UN GRAN AMIC



En Pep va ser un personatge clau en la nova etapa de col·laboració entre el museu i l'AAMMB, i ho va ser per què era la persona adient per ser-ho, per la seva forma de ser. Deixant enrera temps de malentesos i de manca de comunicació, en Pep va saber trobar el to i el llenguatge per aconseguir que els Amics sentissin que de veritat el museu s'interessava per ells i per les seves activitats, no només pel que fa a les grans decisions sinó en el dia a dia, en el tu a tu. Pep Savall era membre de l'Associació i no ho era per raons formals, sinó que actuava com a tal, amb dues de les característiques que li eren pròpies i que són imprescindibles per treballar en un grup de voluntaris: entusiasme i alegria.

Des de les conferències a les festes, passant per les mostres de modelisme i per altres accions concretes en les que l'AAMMB dona el seu suport al museu, en totes elles en Pep feia la funció de l'oli que gairebé no es veu, es quasi transparent, però sense el qual la

màquina trontolla, s'avia i finalment deixa de funcionar.

Quan parlaves amb en Pep dels membres de l'Associació no utilitzaven mai l'expressió "els amics del museu", sinó "els amics", i us puc assegurar que no es tractava d'estalviar paraules, era quelcom més inconscient i més senzill: els amics eren amics, sens dubte del museu però sobre tot nostres, ja que ens unia quelcom molt fort, no un lligam institucional o un carnet, sinó un veritable amor per les coses de la mar.

La relació existent entre els socis de l'AAMMB i el personal del Museu ha estat sempre correcta i de mútua col·laboració, si en algun moment es presentava amb caràcter espontani un petit problema, allà estava l'amic «*Pep*» per a buscar solució i que el suposant malantés si existia resoltdrel.

Aquesta forma d'actuar va fer que tots els *amics* al dveiéssim, no com un empleat del Museu sinó com un membre més de l'Associació.

Amb aquest saber fer assoliment posar els fonaments perquè el Museu i l'Associació formin un tot i que les activitats que desenvolupem estiguin realitzades sempre de mutu acord.

Res no consola de la mort, però podem creure que allà on en Pep sigui ara navegant, sens dubte a la canya d'un llagut, tindrà la satisfacció de la feina ben feta, d'haver fet el que calia fer, i de la millor manera. Descansa en pau Pep.

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## EL FOC DE SANT ELM

Aquest curiós fenomen meteorològic de caràcter elèctric, té el seu origen en la gran diferència de potència entre la capa estàtica acumulada per l'embarcació i l'atmosfera. Aquesta acumulació estàtica tendeix a descarregar-se pels elements punxeguts del vaixell, com són les puntes dels pals o els penols de les vergues.

Es manifesta en forma d'un resplendor que embolica els extrems d'aquests elements i que causa l'efecte d'una flama de tonalitats entre blavoses i verdoses. Aquest fet, el produeixen les anomenades descàrregues tranquil·les, produïdes per inducció elèctrica d'un núvol sobre els objectes acabats en punta, i que s'observen sobretot quan les tempestes han passat fregant la superfície. La seva descàrrega és completament inofensiva, però, crea distorsions electromagnètiques que es produeixen en sorolls a la ràdio i en el desviament dels

compassos magnètics, que poden ser molt importants, encara que desapareixen quan el fenomen deixa de manifestar-se.

El fenomen del paper és més habitual a les latituds fredes que a les temperades o més càlides. L'explicació pot ésser el gel, que és un agent que es carrega estàticament amb facilitat quant ve el vent udolant i passa pel mig de l'aparell de l'eixàrcia gelada, i carrega elèctricament el vaixell. Aquesta càrrega flueix cap amunt i es neutralitza amb la ionització atmosfèrica, de la mateixa manera que l'aigua degota per les estalactites, la càrrega s'eleva cap a l'atmosfera.

Un altre fet és: quan l'aire està molt carregat per la formació de núvols tempestuosos llavors, puja la diferència de potencial que hi ha entre el vaixell i l'aire, i en aquest cas, és l'atmosfera la que pren la càrrega del vaixell i origina el fenomen

## DONACIÓ AL MUSEU

El 12 de setembre passat, i en nom de la A.A.M.M.B., el nostre President senyor Manel Isnard, va fer lliurament a la Sra. Mireia Mayolas responsable del C.R.I.M. (Centre de recursos educatius del mar), del Departament d'Educació del Museu Marítim de Barcelona, de cinc mitjos cascos en quadernes del *Meteor IV*, pel seu costat



de babord, realitzades pel membre de la nostra associació Sr. Carles Pagador i destinades a formar part de la *Caixa didàctica dels vaixells, per a educació infantil*, adaptada per a nens amb discapacitats visual.

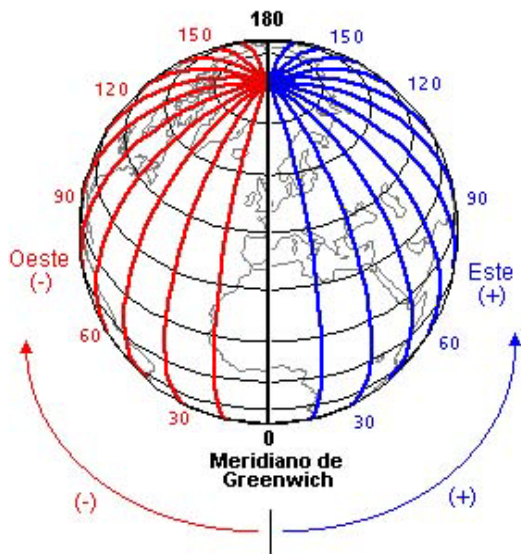
## ÒBITS

El passat dia 25 d'agost ens va deixar per passar a millor vida el soci Enric Ortiz Ramirez. Rebin la més sentida condolença per la seva pèrdua, tots els seus familiars de part de la nostra AAMMB. Que en pau descansi

Em de lamentar la mort del nostre soci, Jaume Sanahuja i Godes, que va tenir lloc a la vila del Masnou el passat dia 24 d'octubre. El més sentit condol de tots els membres de l'AAMMB, als seus familiars i demés parents. Que en pau descansi.

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## On és el vaixell?



No us penseu que això de navegar ha estat sempre fàcil! Van passar molts anys fins que els geògrafs no van idear un sistema que servís per determinar la posició d'un punt qualsevol sobre la terra.

Fa més de 200, anys els científics van crear un sistema de coordenades per facilitar la creació de mapes i l'orientació dels viatgers per mar i terra. Aquest sistema es basa, en unes línies imaginàries anomenades *MERIDIANS* i *PARAL·LELS*.

Un meridià és una circumferència que envolta la terra i passa pels dos pols. El de referència és el meridià zero o de *Greenwich*, d'aquest cap a l'oest, es numeren en graus fins a 180, que torna a ser el mateix meridià, però, cap a l'est per la cara oposada de la terra. Cada meridià es divideix en 60 minuts.

## Com s'ho fan els tripulants d'un vaixell per saber les seves coordenades?

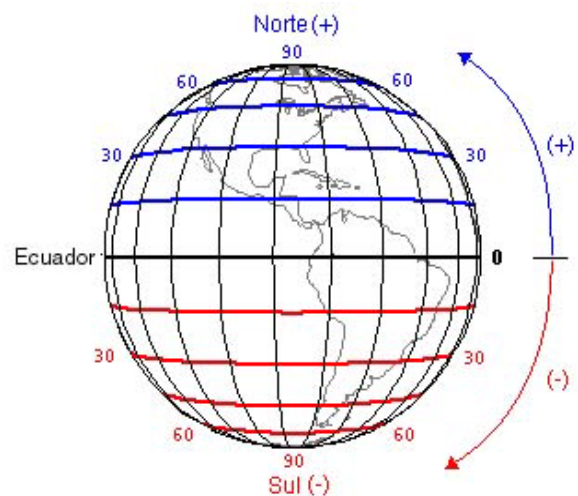
Actualment, la majoria de navegants fan servir el sistema *GPS*, que està format per 24 satèl·lits que orbiten a l'entorn de la Terra, i que emeten uns senyals que ens donen unes coordenades amb poquíssim marge d'error, gràcies als ordinadors de bord. Però, aquí estem intentant trobar la posició del vaixell pel sistema tradicional com fa algunes dècades es feia, cosa que no és gens fàcil.

S'havia de saber molta *TRIGONOMETRIA* i

Del meridià que passa per un punt se'n diu la *LONGITUD* d'aquell punt. La longitud d'un lloc, és una quantitat numèrica seguida de la paraula *EST* o *OEST*, per exemple, la longitud de Barcelona és:  $2^{\circ} 10' E$  i es llegeix 2 graus i 10 minuts est.

Els paral·lels, en canvi, són també circulars a l'entorn de la terra, però, perpendiculars als meridians i la seva numeració comença a l'*EQUADOR* o paral·lel zero, i arriba fins als 90 graus nord o sud, que són els dos pols. Del paral·lel que passa per un punt determinat se'n diu la *LATITUD*. Per exemple, la latitud de Barcelona és:

De la latitud i la longitud d'un punt se'n diuen *COORDENADES GEOGRÀFIQUES*. Si saps les coordenades d'un punt, de seguida el pots situar sobre un mapa que tingui dibuixades les línies dels paral·lels i dels meridians. Imagineu-vos si és important per a la navegació a alta mar on no veus res més que l'aigua!



moltes *MATEMÀTIQUES*! Sort de l'aparell que tenien al seu abast, el *SEXTANT*, perquè abans la navegació lluny de la costa era una aventura que no sempre acabava bé. Aquest aparell té un arc dividit en graus i un joc de miralls i filtres que permeten trobar l'alçada d'un astre qualsevol amb referència a l'horitzó. Aquest resultat combinat amb l'hora i amb unes taules ja calculades, els permetia saber on eren. Perquè ja és conegut que al mateix moment a dos punts

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

diferents de la Terra no es veu el Sol amb la mateixa inclinació i direcció. Per això, quan nosaltres ens llevem, a Amèrica estan dormint profundament i al Japó ja fa estona que estan circulant. El sextant va ésser un gran invent.

Molts anys més tard van sortir els *RADIOFARS*, que són unes emissores que emeten un senyal especial en direccions concretes i d'aquesta manera, amb l'ajut de la ràdio, del compàs i d'un mapa podem saber on som.

## Jornades: Els Museus Marítims a debat

**Albert Campanera i Rovira**

En el marc de la campanya per potenciar i desenvolupar una política comuna en defensa del patrimoni Marítim i a la vegada donar-lo a conèixer i conservar-lo, es van celebrar al Museu Marítim de Barcelona Durant els dies 18 i 19 d'octubre, les Jornades Internacionals esmentades, promogudes pel Consorci del Museu Marítim i patrocinades per la Fundació Museu Marítim de les Reials Drassanes de Barcelona.

Aquestes jornades comprenen diverses conferències. En la primera sessió es va parlar del què són els museus marítims, el seu patrimoni, i la seva cultura, i es va continuar amb la gestió d'aquest patrimoni i la seva implicació en l'àmbit del litoral. També s'hi exposà com es porta a terme aquesta tasca i la seva projecció per defensar el paisatge del litoral, amb una cura especial sobre el significat de la museuografia dins el patrimoni marítim per a la salvaguarda costanera.

Durant la segona sessió, es parlà dels museus marítims europeus més propers i el seu patrimoni, com són el de Madrid (Espanya), Gènova (Itàlia), París (França),

Seixal (Portugal) i Rovinj (Croàcia i Eslovènia). Pot ésser aquest tema un dels aspectes més interessants de les jornades, perquè va permetre'n un millor coneixement.

La tercera sessió va ésser una continuació de l'anterior. S'hi van esmentar un altre grup de museus com els d'Hamburg (Alemanya), Scheepvaartmuseum (Països Baixos), Greenwich (Gran Bretanya) i També va parlar-ne la representant de l'ICMM (International Congress of Maritime Museums).

La quarta i última sessió tractà exclusivament dels museus marítims a Catalunya i sobre quin pot ser el model ideal de museu marítim per aquest país. Després d'uns interessants debats i una taula rodona com a cloenda, posaren de manifest que si encara a Catalunya no estem tan bé com ens agradaria, i es just admetre-ho, també podem sentir-nos orgullosos de la feina feta, no solament localment sinó també dins un marc més ambiciós com és l'internacional, ja que fa menys d'un quart de segle quasi no existia res de tot això. Hem començat una tasca que amb esforç i la il·lusió de tots ens farà aconseguir el miratge desitjat.



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## LA PARTICIPACIÓ DE L'AAMMB AL SALÓ NÀUTIC DE BARCELONA

**Antoni Barata i Vendrell**

Des del dia 11 i fins al dia 19 de novembre, se celebrà la 54a edició del *Saló Nàutic Internacional de Barcelona*, i per primera vegada hi ha participat la nostra Associació convidats per la Direcció general de Ports i Transports, a l'estand de la Generalitat de Catalunya, per fer difusió dels objectius de l'AAMMB que són: vetllar en la mesura de les seves possibilitats, per el patrimoni marítim i difondre la cultura del mar en totes les seves vessants, portant a terme diferents activitats: conferències, cursos varis sobre temes relacionats amb la construcció de models de vaixells a escala reduïda i l'estudi i investigació de les embarcacions mediterrànies

d'Amics del Museu, hem col·laborat amb la Direcció general de Ports i Transports, dins d'aquest marc meravellós que és el Saló Nàutic, organitzant en uns improvisats tallers on es demostraven diferents estadis en la construcció del modelisme naval. La tasca d'ensenyar i respondre a les preguntes del nombrós públic que visità tots aquests dies aquest espai, va anar a càrrec de membres de l'A.A.M.M.B. qualificats i experimentats modelistes navals, que sempre buscant la complicitat del públic responien a les seves inquietuds. Una de les imatges, entre altres, que captivà a autoritats i visitants fou el model a escala reduïda de la nau sueca *Wasa*, que mirant



Amb l'afany de compartir amb les persones que estimen el mar, les seves activitats i publicacions tant del Museu Marítim de Barcelona, com la mateixa Associació

amb una lupa es podia apreciar perfectament la petitesa i gran qualitat de prop de set-centes escultures i ornaments que decoren. aquest petit model de l'esmentada nau que és obra de l'orfebre,

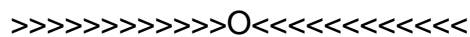
# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

el Sr. Antoni Grau membre de la nostra Associació.

Cal destacar, els il·lustres visitants que han mostrat un gran interès per l'improvisat taller i petit mostrari que foren: el ministre d'Indústria Sr. Joan Clos i Matheu, l'alcalde de Barcelona Sr. Jordi Hereu i Boher, el director general de Ports i Transports Sr. Esteve Tomàs i Torrents, secretari per la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques Sr. Manel Nadal i Farreras i el director general del Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona Sr. Roger Marcet i Barbé

També la participació a l'esmentat, i

repetim, magnífic Saló, ens ha permès conèixer de prop una meravella viva del nostre passat: la *Illa Busitania*, és una goleta o pailebot de dos pals, construïda l'any 1856 i en un excel·lent estat de conservació. És just aplaudir les iniciatives i esforços d'aquestes persones que aposten per la recuperació d'embarcacions històriques, accions que contribueixen al manteniment del nostre patrimoni naval, Per aquest fet, l'AAMMB a volgut manifestar l'admiració per a aquests valuosos custodis, fent lliurament de la metopa de l'Associació per mitjà del nostre Vice-president el Sr. Lluís Rovira, a l'armador d'aquest vaixell el Sr. Antonio Lorente.

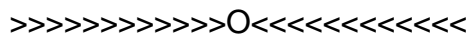


## NOTICIARI

El mes de juny passat, el Museu Marítim de Barcelona va arribar a ésser finalista del **Premi Museu Europeu de l'any 2006 (EMYA 2006)**, aquest guardó li ha estat concedit com a reconeixement públic en l'àmbit del nostre continent, pel seu excel·lent treball en la difusió d'activitats, la gran sensibilitat vers les necessitats del

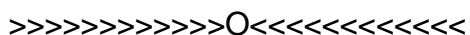
públic i per la col·laboració exemplar amb altres museus i institucions.

La nostra més sincera felicitació per l'assoliment d'aquest premi tan important internacionalment, a totes les persones que formen la plantilla del nostre amic, el Museu Marítim de Barcelona.



El dia 24 de setembre passat, dia de la Mercè patrona de Barcelona, el MMB. va celebrar amb motiu d'aquesta efemèride una Jornada de Portes Obertes, tant al Museu com al vaixell *Santa Eulàlia*. En

aquesta jornada hi participà l'AAMMB dintre de l'àmbit dels tallers, que van ésser una de les atraccions que va atreure l'atenció dels molts visitants que van visitar les instal·lacions d'aquest venerable edifici



El dia 9 de novembre passat, a les 19 h, se celebrà a la sala d'actes del Museu Marítim de Barcelona una conferència, interessant com poques, per la seva punyent realitat, vers els costos, els esforços i la destrucció que comporta la falta de civisme i imprevisió per part de tothom. El seu

anunciat ja ens donà una idea de què va el tema: *El sanejament dels rius i la seva incidència en la mar*.

La dissertació, va anar a càrrec del biòleg Sr. Manel Isnard i Blanchar i la seva presentació la va fer el periodista expert en afers de la marina. el Sr. Albert Campanera,



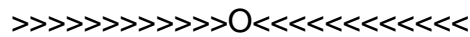
## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

persona molt coneguda dintre del cercle de l'AAMMB.

La conferència va estar il·lustrada amb una sèrie de diapositives que feien molt entenedores les explicacions de l'esmentat biòleg. Presentà com era la conca del riu Besòs fa unes dècades i com és actualment, l'estrenyiment de la seva llera, la destrucció de la flora i fauna que això comporta i el naixement d'una de forana que no l'afavoreix. Posà com exemple el riu Besòs, però és la situació mica més mica menys, de tots els rius del litoral català.

També fou molt entenedor, les conseqüències que té per a la mar en desguassar aquests rius a la marina, sobretot esmentà els grans costos econòmics que li comporta al ciutadà la construcció i el manteniment de les 318 depuradores que hi ha a Catalunya atès el difícil reciclatge d'aquestes instal·lacions.

Una conferència molt enriquidora, llàstima de la poca assistència, unes 20 persones. La conferència i el col·loqui s'acaba a les 20.30 h.



## NOVA TROBADA DE L'AAMM DE PARÍS AMB LA NOSTRA ASSOCIACIÓ

**Pau Ribé Quimasó**

EL dia 28 de novembre, vàrem tenir el goig de gaudir de la companyia dels senyors Michel Mautin i Daniel-Henry Vincent, ambdós representants de la Junta de l'AAMMP (Associació Amics del Museu Marítim de París), entitat amb la qual tenim unes bones relacions des de fa un cert temps.

Els Srs. Michel Mautin i Daniel-Henry Vincent acompanyats pel president i per altres membres de la Junta de la nostra Associació, dedicaren bona part del matí a visitar les nombroses instal·lacions del Museu Marítim de Barcelona i els tallers que l'AAMMB té en un dels espais d'aquest. Quedaren admirats de l'edifici que és la seu del Museu per la seva amplitud, història i antiguitat, també els va agradar molt la modernitat de les diverses mostres que s'hi exposen, i van quedar molt sorpresos dels tallers i de l'activitat que hi ha, ja que ells, al seu Museu, tot i la fama que té no disposen d'un espai com aquest.

Finalitzada la visita a les instal·lacions del Museu, es traslladaren al moll de Bosch i Alsina del port de Barcelona per conèixer de prop el pailebot Santa Eulàlia, propietat del Museu Marítim de Barcelona. Quedaren molt admirats per la recerca i la recuperació de tan magnífica embarcació i per l'esforç que representa mantenir-la i conservar-la.

Després d'aquesta visita a bord de l'esmentat vaixell, novament es desplaçaren al Museu, on es reuniren per tractar d'uns possibles acords entre les AAMMP i AAMMB. A una hora apropiada, varen fer un àpat de treball acompanyats pel director general del Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona, senyor Roger Marcet, i de la directora tècnica del Museu senyora Elvira Mata. Tot seguit, continuaren la reunió fins ben entrada la tarda. Els acords obtinguts i confirmats d'aquesta reunió seran explicats als socis durant la propera Reunió General de l'AAMMB.

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Circula per Internet, aquest diàleg gravat de la freqüència d'emergència marítima canal 106, a la costa de Finisterre, entre gallecs i la flota americana, el 16 d'octubre de 1997

**Gallecs:** *Els parla l'A-853, per favor, desviïn el seu rumb 15º sud per evitar una col·lisió. S'aproximen directes cap a nosaltres a una distància de 25 milles nàutiques.*

**Flota americana:** *Els recomanem que desviïn el seu rumb 15º nord per evitar la col·lisió.*

**Gallecs.** *Negatiu. Repetim, desviïn el seu rumb 15º sud per evitar la col·lisió.*

**Flota americana:**(canvi de veu) *Els parla el capità d'un navili dels Estats Units d'Amèrica. Hi insistim, desviïn vostès el rumb 15º nord per evitar col·lisió.*

**Gallecs:** *No ho considerem factible ni convenient, li suggerim que desviïn el seu rumb 15º sud per evitar aquesta col·lisió.*

**Americans:**(molt enfadats) *Els parla el capità Richard James Howard, al comandament del portaavions Lincoln de la marina dels EUA, el segon navili més gran de la flota nord-americana, ens escorten dos cuirassats, sis destructors,*

*cinc creuers, quatre submarins i nombroses embarcacions de suport, ens dirigim cap a les aigües del golf Pèrsic per preparar les maniobres militars davant l'eventual ofensiva de l'Iraq. No els ho suggereixo... els ordeno que desviïn el seu rumb 15º nord!, en cas contrari ens veurem obligats a prendre les mesures necessàries per garantir la seguretat d'aquest vaixell. Per favor obeeixin immediatament i allunyïn-se del nostre camí.*

**Gallecs:** *Els parla Juan Manuel Sales Alcántara. M'escorten el meu gos, el nostre menjar, dues llaunes cervesa i un canari que amb aquests moment està dormint. Tenim el suport de Cadena Dial de La Corunya i el Canal 106 d'emergència marítima. No ens dirigim a cap lloc ja que parlem des de terra ferma, estem al far A-853 Finisterre, de la costa de Galícia. No tenim la més punyetera idea del lloc que ocupem en el rànquing dels fars espanyols. Poden prendre les mesures que considerin oportunes i les que els doni la reial gana per garantir la seguretat de la seva porqueria de vaixell, que es farà hòsties contra les roques, no tornem a insistir-hi i li suggerim que el millor, més sa i recomanable és que desviïn el seu rumb 15º sud per evitar la col·lisió!*



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## LA GLÒRIA

**Albert Campanera i Rovira**

No és freqüent la visita per aquestes latituds, d'una embarcació de l'Armada de la República de Colòmbia (ARC). La *Glòria* atesa la seva categoria d'escola, escapa fins a cert punt del que generalment es conceptua com a vaixell de guerra. Per això, l'estada a Barcelona d'aquest preciós navili aparellat de corbeta va despertar un gran interès entre el públic, accentuat pel privilegiat lloc d'ancorament en una de les millors zones portuàries de la ciutat comtal, el *Maremàgnum*.

Cronològicament, la *Glòria* és la tercera vegada que visita Barcelona: la primera va tenir lloc l'any 1969 poc després del seu lliurament a l'ARC per les Drassanes i Tallers Celaya de Bilbao, una filial de la Societat Espanyola de Construcció Naval, que inicià amb aquest vaixell la construcció d'una sèrie de bessons, destinats a les marines de l'Equador, Veneçuela i Mèxic. La segona visita va tenir lloc l'any 1977 i, la tercera, al setembre d'aquest any.

Aquest últim creuer és d'instrucció, sota el comandament del CN Hernán Mauricio Ospina Herrera, que, a més de la finalitat principal de formar els futurs quadres de l'ARC, té la de donar a conèixer una nova imatge de Colòmbia, país lamentablement sotmès a una gran inestabilitat. Per aquesta raó, les 13 escales del vaixell, estant dividides en dues fases, les aigües americanes i Europa, fins l'antic Pireu (Grècia).

El periple iniciat el dia 13 d'abril passat, conclourà el 17 de novembre, després d'haver navegat 23.384 milles, amb 171 dies a la mar i 38 a port. El vaixell duu a bord una dotació de 71 persones entre el cap, els oficials, els cadets i els mariners, de les especialitats següents: oceanografia, administració, enginyeria, logística, electrònica, maniobra i infanteria de marina i com a convidats especials: oficials de l'Equador, Panamà i de la República Dominicana.

El nom de *Glòria*, el vaixell més representatiu de l'ARC, sembla que té un doble origen: el primer evoca un bergantí destacat en el combat naval del llac Maracaibo, disputat l'any 1823 entre realistes i independentistes. El segon va ser batejat així, en honor de l'esposa del llavors ministre de Defensa, general Gabriel Rebéiz Pizarro, autèntic valedor del projecte d'un vaixell escola de vela.

D'aquest vaixell, cal assenyalar-ne l'altura del pont situat entre els pals major i messana, flanquejat per sengles tubs d'escapament del motor col·locat a la crugia de la bodega. Un altre element que crida l'atenció, com en altres navilis de vela de cert prestigi, és el mascaró de proa, ja que constitueix un símbol personal que l'identifica. En el cas de la *Glòria*, es va voler fer un homenatge a la dona, i va posar s'hi com a model una espanyola de nom Maria Salut, obra de l'escultor Juan de Avalos, artífex de les figures del Valle de los Caidos.

Des de la seva construcció fins als nostres dies, aquesta embarcació ha estat modernitzada àmpliament en quatre ocasions. La primera va tenir lloc a Cadis a càrrec de les Drassanes Espanyoles, però, a partir de la segona els treballs s'han fet a Colòmbia, primer a la drassana Conastil l'any 1991 i els anys 1997 i 2002 a Cotecmar. Quantitativament, en finalitzar l'actual creuer, la *Glòria* haurà navegat un total de 639.999 milles, haurà estat 6.027 dies a la mar, visitat 142 ports de 55 països diferents i a fet dues voltes al món entre els anys 1970 i 1997. En aquests periples va fer la singladura més llarga: 52 dies seguits a la mar, palmarès que pot exhibir amb orgull al llarg dels seus gairebé 40 anys de navegació.



GLÒRIA