

ASSOCIACIO AMICS DEL MUSEU MARITIM DE BARCELONA

Sirgaa

Etapa II núm 32 desembre 2007



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## RESUMEN

- 3 Editorial
- 4 La voz del Museo
- 5 El faro de Vilanova y la Geltrú  
História del faro
- 7 La Tall Ships Races, Mediterranea 2007  
Parada de naves tradicionales
- 9 Incendio del Cutty Sark  
Relato del incendio
- 10 Felicitación navideña
- 11 Navegantes del siglo XXI  
Navegación espacial europea
- 12 Cooperación con el Museo  
Restauración de la maqueta San  
Silvestre
- 13 Barcelona World Race  
Regata vuelta al mundo a dos  
tripulantes
- 15 Salón Náutico en miniatura  
Exposición de modelismo
- 17 Atrapados en el hielo  
Expedición a la Antártida
- 18 Noticiero y Obito
- 19 Biografía Amerigo Vespucci

## RESUM

- 3 Editorial
- 4 La veu del Museo
- 5 El far de Vilanova y la Geltrú  
História del far
- 7 La Tall Ships Races, Mediterranea 2007  
Parada de vaixells tradicionals
- 9 Incendi del Cutty Sark  
Relat del incendi
- 10 Felicitació nadalenca
- 11 Navegants del siglo XXI  
Navegació espacial europea
- 12 Cooperació amb el Museu  
Restauració de la maqueta sant  
Silvestre
- 13 Barcelona World Race  
Regata volta al mon a dos  
tripulants
- 15 Saló Nàutic en miniatura  
Exposició de modelisme
- 17 Atrapats al gel  
Expedició a l'Antàrtida
- 18 Noticiari i Obit
- 19 Biografia Amerigo Vespucci

Todas las personas o entidades interesadas en la obtención de un artículo en castellano, de los publicados en esta revista en catalán, pueden dirigirse a la Secretaria de l'Associación que seran atendidos.

FOTO PORTADA: *Jonc Xinès* dedicat al tràfic de mercaderies pel litoral asiàtic.  
Maqueta construïda per el modelista Pau Ribé.

## EDITORIAL

Comencem aquest editorial amb el desig que tothom tingui una bona tardor després de les vacances estiuenques, per resistir amb forta empenta l'arribada del fred i els ullals esmolats per als propers àpats de les festes nadalenques.

Quins fets importants ens portarà l'any 2008 ?. Segons es comenta a la nostra Associació , per a aquest any nou es prepara (si és possible), un esdeveniment per al món modelista que vol ésser l'admiració de tothom, propis i estranys. És una gran exposició, que volen que estigui al nivell de la de Saint Maló, com la que organitzen els nostres amics del museu de la Marina de París. Si s'aconsegueix portar-la a terme amb èxit, com diuen els francesos i traduït al català, **Capell!**

Però compte, aquest projecte és molt important perquè ha d'anar acompanyat d'un èxit, que no té res a veure amb l'acte que es va fer al centre comercial de *L'illa*. En aquest cas es va comptar amb el suport de l'esmentat centre, la participació de tots els socis i amb una bona organització, tot això va fer que es portés a terme una magnífica i reeixida exposició del modelisme naval a la nostra ciutat, que va admirar a tothom. Però una exposició internacional, a la que sembla, que s'hi té assegurada la participació de grans models de drassanes, i la tria de les millors peces de l'Estat espanyol, que haurà d'ésser molt selecte, portarà molts desenganys per no dir altres qualificatius als modelistes nadius. Una cosa és celebrar-la a França i una altra molt diferent és fer-ho a casa

És d'esperar la cooperació del Museu Marítim en aquesta gran mostra, amb la cessió d'un espai on pugui lluir la grandiositat, l'antigor i la història de l'edifici. De l'organització, no hem tenim cap dubte de la qualitat, de l'ajut si és necessari dels socis, tampoc. El que pot fer trontollar l'èxit de l'esdeveniment són les ajudes econòmiques que són necessàries per dur a bon port un acte com aquest.

Des d'aquesta revista, amb la seva feina divulgadora i els seu desig que tot sigui un èxit hi poden contar.

Consell de redacció:  
Pau Ribé i Quimasò  
Washington García

Disseny i maquetisme:  
Equip revista SIRGA

Edita: Associació d'Amics  
Museu Marítim de Barcelona  
Av. de les Drassanes, s/n  
08001 Barcelona  
www.aammb.cat  
amics.mmaritim@diba.cat

Impressió: Mabel Copy  
c/ Parlament, 51

Depòsit legal: B 43.531-07

**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

### LES DRASSANES REIALS, UN MONUMENT SALVAT DE PERILL

Avui dia qualsevol proposta d'enderrocament de les Drassanes Reials seria rebuda amb gran escàndol i protestes generalitzades, però aquest conjunt arquitectònic va estar a punt de ser eliminat, a finals dels anys vint del segle XX. Quan Barcelona va «permutar» algunes antigues casernes per tal de recuperar espais ocupats fins aquell moment pels militars, el municipi es va trobar amb una tresor a les mans: edificis d'un gran valor arquitectònic ubicats en solars d'un gran valor econòmic. Hi havia idees més o menys clares sobre el que s'havia de fer amb aquells espais, però en un cas concret la qüestió va ser força complicada: les antigues Drassanes, ocupades per l'exèrcit des del segle XVIII.

Es tractava de recuperar per a la ciutat aquells espais, traslladant les instal·lacions militars a edificis nous als afores de la vila o en espais menys centrals. Per supervisar aquesta operació es va crear l'any 1927 la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento. En el cas del Parc d'Artilleria, el conjunt de les Drassanes (la caserna i les naus antigues) es canviava per uns nous equipaments a Sant Andreu, a l'actual passeig de Torras i Bages, que van ser enderrocades no fa gaire.

En una Barcelona en la qual constantment es perdia part del patrimoni artístic i arquitectònic, el toc d'atenció del militar Joaquin Gay l'any 1926 i després la campanya endegada pel llibre de Carreras Candi *Les Draçanes barcelonines, sos inventari i restauració* (1928) i per una exposició feta pel Centre Excursionista de Barcelona van posar a una banda de la trinxera als partidaris de la preservació de les Drassanes Reials, i hi ho va fer en el moment precís. Recordem que l'any 1927 s'havia constituït la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento.

A l'altra banda de la trinxera hi havia gent que tenia altres plans. Per un costat hi havia els qui optaven per la destrucció absoluta del monument per tal de permetre esponjar el barri i possibilitar la realització d'antics plans urbanístics. En aquest sentit, quedava encara pendent l'aplicació del Pla Baixeres, una reforma urbanística aplaçada que projectava obrir un carrer que pel cor del Raval entre la Universitat y el Moll de Barcelona. Més directament relacionat amb les Drassanes, la Comandància d'Enginyers de l'Exèrcit va presentar el 1926 un projecte d'urbanització de l'espai ocupat per les antigues naus, que de fet contemplava la seva substitució per un conjunt de gratacels. Els solars que deixaria la caserna enderrocada va despertar l'interès dels constructors, ja que resultava ser un territori molt atractiu per a l'especulació. Es parlava, per exemple, de fer-hi un conjunt modern d'habitatges i un Grup Escolar per sis-cents nens.

Entre els partidaris de la preservació hi havia també discrepàncies. Les propostes anaven des de la creació d'un museu, fins a la reconversió d'una part del conjunt en piscina municipal, aprofitant l'estructura de pilars i arcades; el resultat s'hauria semblat molt a una casa de banys turca, quelcom realment espectacular.

Va guanyar la preservació, tot i que de forma parcial. El 9 de febrer de 1935 la Junta Mixta es va fer càrrec de les antigues instal·lacions, encara no buides del tot. Una part, un conjunt de planta poligonal adossat des del segle XVIII a les Drassanes medievals, a la part que tocava a les Rambles, va ser enderrocada sense pietat. Les obres d'enderroc van començar definitivament el maig del 1935 y en pocs mesos no hi va quedar pràcticament res. En aquell espai hi ha ara la Delegació de Defensa i el Sector Naval. La resta, la part fonamental que encara conservem, va salvar-se de la piqueta i va ser destinat a albergar un museu marítim. Els nostres antecessors van prendre possessió oficialment el 27 d'octubre 1936. Gairebé al dia següent van començar les obres de restauració, que com sabem estem intentant acabar un dia d'aquests.

Tot això és un recordatori ràpid de com el conjunt que ara volem conèixer a fons es va salvar pels pèls, i també un recordatori del desencontre entre les Drassanes i la ciutat en els darrers dos segles, almenys, que explica el perquè sabem tan poc de la seva història i per què és tan necessari impulsar projectes de recerca al voltant del conjunt, projectes que comentarem en un proper número de Sirga.

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## Far Vilanova

Després del lapse de la revista *Sirga* número 31, tornem a iniciar novament la sèrie d'articles referents als fars més importants que hi ha al llarg del litoral català. Avui procurarem ocupar-nos del far de Vilanova (Vilanova i la Geltrú), també conegut com *El far dels tres llampecs*.

Aquest mot, li ve donat perquè el seu faral emet tres llampecs cada vuit segons,

les dues Guerres Mundials i la Gerra Civil Espanyola.

Al mateix lloc on hi ha l'actual far, l'any 1866 s'hi va construir l'anomenada *Farola de Vilanova*, de molt menys alçada i naturalment en ser més baixa tenia un abast lumínic més reduït, unes quinze milles. Les embarcacions, principalment les dedicades al tràfic de carbó, que sortien del moll de



cas únic en tot l'Estat espanyol, ja que a la nostra costa oscil·len entre una llampada cada sis segons i dues cada quinze. El motiu d'aquest interval es deu a la carta marina de Vilanova, que l'any 1890 uns tècnics anglesos van confeccionar, més tard la Direcció General de Marina, a partir dels resultats de l'esmentada carta va decidir que el far de Vilanova adoptés aquesta especial intensitat, que, al llarg de més de cent anys ho ha deixat mai d'emetre els seus llampecs, excepte durant el dos períodes de

sant Antoni del port de Barcelona (més conegut com *el del carbó*), i que navegaven per l'imaginari canal que formen la part central del litoral català i les illes Balears, a més de quinze milles de la costa, el tenien fora de la seva visibilitat.

A final del segle XIX, a causa de l'augment de l'ús del transport marítim, que era fonamental per a l'expansió comercial de Catalunya a la resta d'Espanya i del món,

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

es va decidir construir-ne un de nou situat al centre de la distància costanera entre Barcelona i Tarragona, situat com l'antic a 41 graus, 12 minuts, 58 segons latitud nord i a 1 grau, 44 minuts i 9 segons de longitud del meridià de Greenwich. Aquest nou far, es projectà perquè el seu fanal estigués situat a una altura de 27 metres amb unes llampades de llum blanca que assolien les 31 milles i mitja, o sigui que des de quasi 53 quilometres de la costa ja es veuen les llampegades del fanal. La seva construcció s'inicià l'any 1903 i es va inaugurar, el dia 1 de maig de l'any 1905

Aquest nou far està situat entre el passeig de sant Cristòfor al nord i el camí del Molí de Mar, antic camí de Sirga al sud a Vilanova i la Geltrú, enmig d'una superfície de més de 4000 metres quadrats. El far és una construcció troncocònica de planta circular i 21 metres d'alçada, construït tot amb carreus de pedra de Mata. Corona aquest edifici una balconada també circular amb un diàmetre lleugerament més gran que la base del bastiment. En aquest coronament s'assenta una torreta cilíndrica amb una cúpula semiesfèrica on s'ubiquen el focus reflector i els aparells mecànics de l'òptica. S'accedeix a aquest habitatge per una escala de cargol de pedra que està il·luminada per unes petites finestres. L'habitatge del faroner està construït mitjançant un cos d'unió que comunica amb l'edifici del far, la base del qual ocupa prop de 20 metres quadrats que juntament amb les altres edificacions auxiliars, sumen un total de 400 metres quadrats d'edificació construïda.

Conten els antics pescadors vilanovins,

que aquest far ha estat el punt de referència que ha servit per salvar moltes vides, durant els anys de la seva existència, als pescadors que treballaven per aquest indret. Tots els vilatans el coneixen amb l'antic nom de: *La Farola de Vilanova*. Tot i ser un símbol per a la població, aquestes instal·lacions i els seus jardins, sempre havien estat tancats a la població.

Una vegada introduïdes les noves tecnologies electròniques i la informàtica al servei dels fars, ja no es va necessitar el personal humà, ja que els fars estan

tots centralitzats a diferents centres de comandament, això, i el fet que quasi totes les embarcacions estan dotades de radar que els indiquen en tot moment la distància a què es troben situades amb referència a la costa, ha fet que molts d'aquests fars al llarg del nostre litoral i, evidentment, a l'espanyol, restin en desús, clausurats i en perill d'extinció, acabant pràcticament amb el sacrificat ofici de faroner.

Gràcies, a les gestions i a les converses que en el seu moment varen tenir els representants de l'Ajuntament de Vilanova amb els de l'Autoritat Portuària de la província, al final s'aconseguí recobrar el far i els seus terrenys per a l'ús públic, i es va transformar la planta baixa del far amb el Museu de la Marina de Vilanova. L'espai és ideal, encara que una mica minso per al fons museístic que conté. Una ampliació d'aquesta instal·lació permetria la presentació d'aquest fons al públic i estimularia futurs dipòsits i donacions. De terreny ni hi ha.

Caracola de Mar  
(*Charonia lampas*)



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## La Tall Ships Races, Mediterranea 2007

Del dia 12 al 15 de juliol, se celebrà a Barcelona aquesta regata de grans velers, organitzada per la *Sail Training*. Per primera vegada l'esmentada regata s'ha traslladat al sud d'Europa, ja que sempre s'havia dut a terme al nord d'aquest continent i amb grans velers de la

Va ésser molt gratificant i nostàlgic poder contemplar a tot el llarg dels molls de: Barcelona, Drassanes, Bosch i Alsina (conegut com el Moll de la Fusta) i el molls d'Espanya 15 A i 15 B, totalment ocupats per una munió de vaixells, que anaven del més gran, la fragata escola italiana *Amerigo*



Vaixells de la Tall Ship's Race inicien la sortida de la regata  
Foto: Felix Alabart

categoria A. Aquesta vegada, però, també hi han participat les categories B i C, fet que ha permès al públic assistent (prop de 500.000 persones) durant els dies 13 i 14 gaudir de la visió d'aquesta esplèndida parada naval i la lliure visita a les 31 embarcacions assistents, de les de les 36 esperades.

*Vespucci* amb quasi 87 m d'eslora, al més petit el Sloop *Sarie Marais of Plymouth* de la Marina Reial Anglesa amb a prop de 12 m. d' eslora que, als que ja som una mica grans per no dir molt, ens retornava a la nostra infantesa quan aquests molls eren un eixam d'aquest tipus d'embarcacions, va ser com un miratge.

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Tots els vaixells es van poder visitar, sense cap trava per part de les dotacions icomandaments de cadascun dels vaixells. Els visitants quedaven admirats de la pulcritud, i del ben conservats que les seves tripulacions mantenen aquestes antigues embarcacions. S'ha d'esmentar que el pailebot *Santa Eulàlia* que feia d'amfitrió representant la ciutat de Barcelona, no desmereixia gens ni gota al costat dels vaixells assistents a l'esdeveniment. La nostra ciutat tenia un altre representat molt antic en aquesta cursa, la goleta de velatxo de dos pals construïda l'any 1874 adquirida pel Consorci *El Far*, que també és promotor del pas d'aquesta regata per Barcelona, restaurada per aquesta entitat, que amb els seus 23 m d'eslora feia molta patxoca dintre dels de la categoria B. Un gran treball de restauració el que s'ha fet amb aquesta embarcació atès l'estat en què va arribar a Barcelona.

Si Barcelona es va obrir al mar gràcies al Jocs Olímpics de l'any 1992, aquest any com diu el senyor Andor Serra, director general consorci *El Far*: *..serà definitiu per a la bona salut de la ciutat, el nostre port i el mar, ja que tindran lloc dos esdeveniments nàutics importants: aquest mes de juliol la Regata de Grans Velers, i el mes de novembre d'enguany: La Barcelona World Race, una nova modalitat de regata que farà la volta al món amb dos tripulants per embarcació i sense escales, amb*



*sortida i arribada a Barcelona. Novament tornem a ésser una ciutat marinera.*

Durant l'estada del vaixells participants a la *Tall Ships Mediterranea 2007* al port de Barcelona, es van celebrar diversos actes festius culturals i de protocol, tots dintre de l'àmbit portuari i en els quals no va faltar la traca final, però, no de foc sinó d'un estol blanc, amb la parada de veles duta a terme pel conjunt d'embarcacions fora ja de les aigües del nostre port, era com si s'acomiadessin de la ciutat a la vegada que feien rumb cap a la seva nova etapa, Toulon, per recalcar finalment a Gènova, era com un eixam de coloms blancs portadors de la Pau. El vaixell *Santa Eulàlia*, també amb tot el seu drap desplegat escoltà aquesta munió de veles fins a aigües lliures.

Les persones que ho van desitjar varen poder veure, sense cap cost, aquests vaixells des d'una òptica nova, veure les naus des de l'aigua endins, ho sigui per la part contrària de com es veuen sempre, arran de moll i, aprofitant l'ocasió, rebien el bateig de navegació amb vela llatina, a bord de les quatre embarcacions que van dur a terme aquest espectacle: el *Far de Cabrera*, el *Far de Formentera*, en sant *Isidre* i el *San Rafael*. Per acabar, van ser quatre jornades que a tots ens van deixar el tast salabrós de l'aigua de mar als llavis i la flaire de la brea ens embolcallà meravellosament.



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## L'INCENDI DEL *CUTTY SARK*

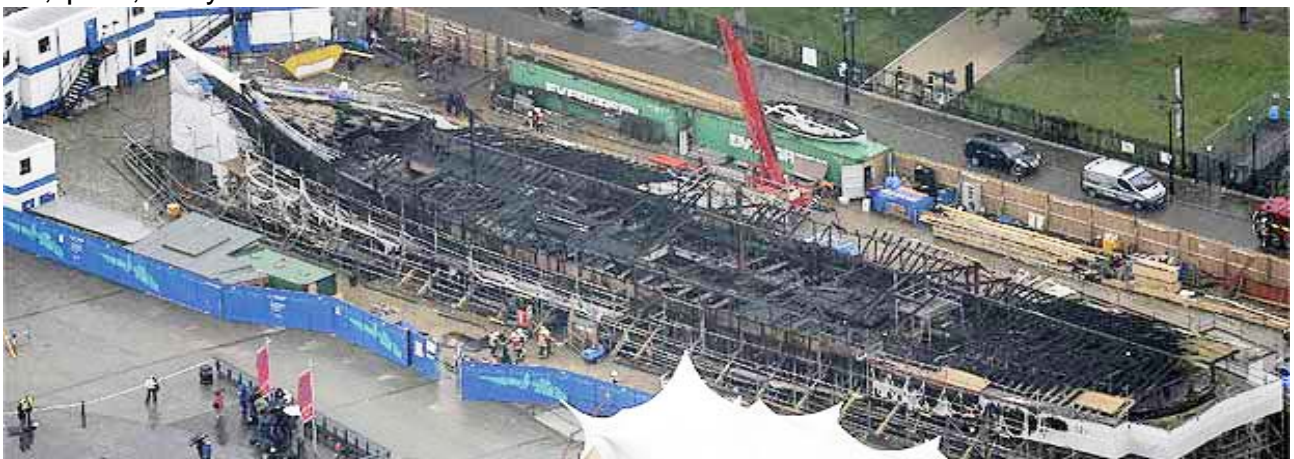
El dia 2 de maig, el veler símbol de la navegació de la marina mercant anglesa i considerat, en el seu temps, el més veloç, el *CUTTY SARK*, a primera hora del matí de l'esmentat dia es veié envoltat de flames que li causaren greus danys sense que de moment es coneguïn les causes del sinistre. Aquest vaixell, que era una de les principals atraccions turístiques de la ciutat anglesa de Londres, com el navili de l'almirall Nelson el *H.M.S VICTORY* a la de Portsmouth, ha quedat molt malmès a causa d'aquest incendi, Es pensa que l'incendi podria haver estat intencionat, almenys és la hipòtesi en què es basa la policia, la qual, per mitjà de les cameres de seguretat està examinant les imatges gravades per poder esbrinar entre totes les persones que s'hi veuen, si hi ha algun sospitós.

Fins després de diverses hores de feina els bombers no aconseguiren extingir el foc. Sortosament no hi va haver cap ferit ni accidentat, i es van salvar un 50% del fustam del vaixell, ja que l'havien retirat per restaurar-lo. Però sí que l'estructura de ferro del vaixell, quilla, roda, codast, quadernes i baús, sembla que està d'alguna manera afectada. Els tècnics estan valorant poder recuperar-la. Per als no introduïts en la coneixença d'aquest vaixell, els podrà estranyar que un vaixell de fusta tingui l'estructura de ferro, però, l'any de la seva construcció

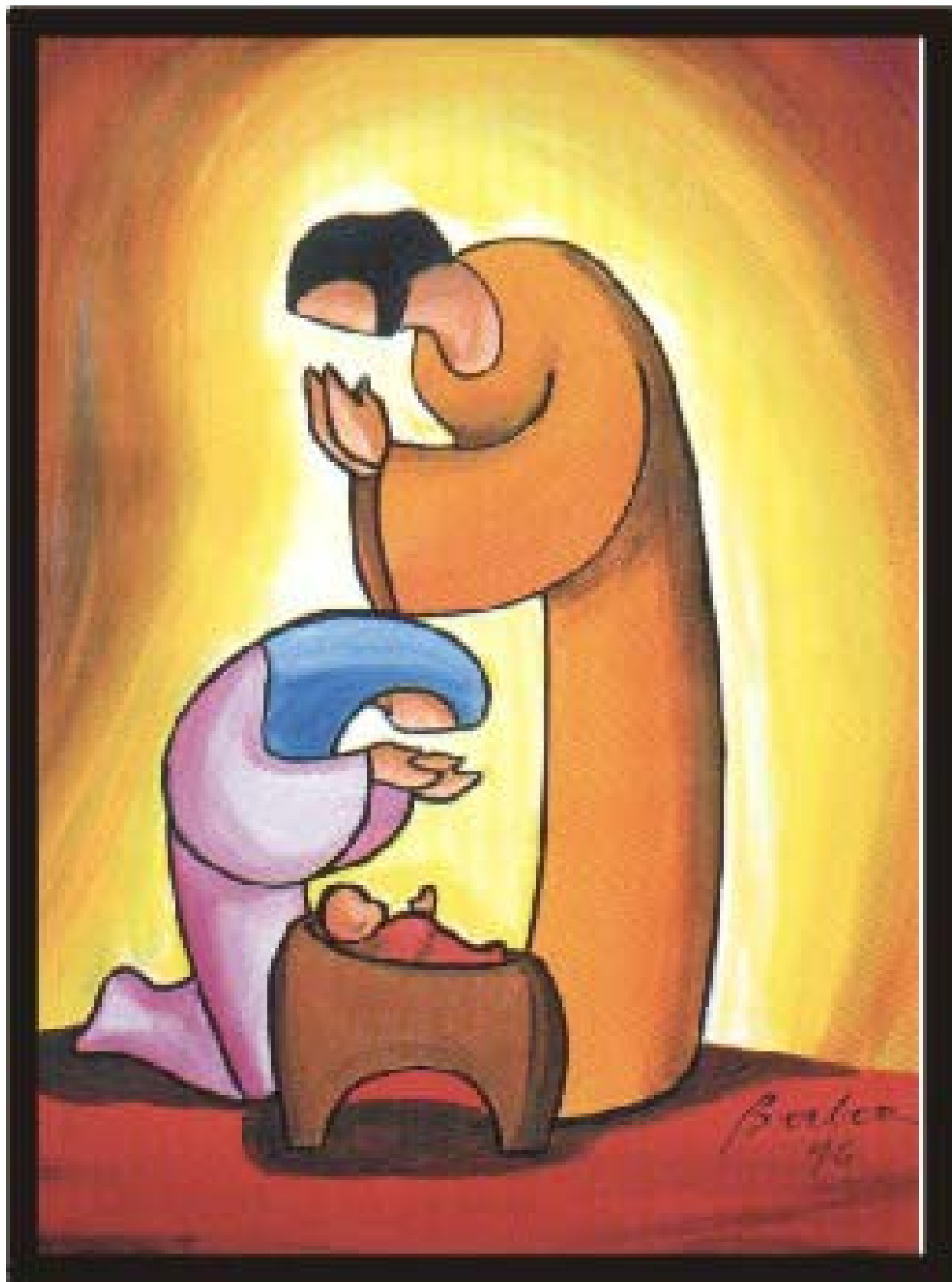
1869, ja començava el temps dels vaixells de vapor i la introducció de l'acer a les embarcacions.

Hem de recordar que aquest vaixell va ser construït, amb l'aposta per fer la ruta del te amb el mínim de temps possible, ja que importava molt que les primeres fulles d'aquesta planta arribessin ben prompte del sud de la Xina a Anglaterra, ja que per als anglesos prendre aquesta infusió més que un costum, és un ritual.

Aquest vaixell, va batre diversos records de velocitat i se'l considerà el més ràpid del món de la seva classe, en aconseguir fer 360 milles nàutiques en 24 hores, sempre a vela, encara que no va durar gaire el seu ús per al transport del te. Com s'esmenta abans, el nou invent de la navegació de vapor i l'escurçament de la ruta del te en obrir en aquell període el canal de Suez, els vaixells de vela van quedar poc a poc en un ordre inferior i van desaparèixer la majoria. tot i que en van quedar molt pocs com a record històric, uns transformats en vaixells escola i d'altres com a atracció turística com és el cas del *Cutty Sark*, el qual amb l'atracció del seu nom i fama ha servit per donar nom a una coneguda beguda alcohòlica amb molt d'èxit. El fabricant de l'esmentat licor patrocina una de les més famoses curses de velers la *Cutty Sark Tall Ships' Race*.



Estat actual del Cutty Sark després de l'incendi



*L'EQVIP DE REDACCIÓ DE LA REVISTA **SIRGA** DESITJA ALS SEUS LECTORS UN VENTURÓS 2008;*

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Del dia 14 de setembre fins el 7 d'octubre, es celebrà a la Sala del marquès de Comillas del Museu Marítim de Barcelona i emmarcat dintre de *La Setmana Aeronàutica i de l'Espai Barcelona Sabadell*, per iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona una mostra amb el títol que encapçala aquesta crònica i que fa un recorregut evolutiu des del començament fins a l'actualitat de la navegació pel més proper de l'espai del nostre sistema solar.

L'exposició girava a l'entorn dels coets europeus *Ariane*, l'inici d'aquest programa espacial té els seus principis l'any 1972, aquest programa l'inicià França, més tard passa a liderar-lo l'Agència Espacial Europea incorporant-s'hi després Espanya. Actualment aquesta agència és líder al món en el llançament de coets portadors de satèl·lits, des de la seva base de Kurú (Guaiana Francesa). Entre els seus llançaments, hi ha satèl·lits amb diferents missions dintre dels programes: *Mars express* amb la missió d'analitzar la superfície, l'atmosfera i els subsòl del planeta Mart, un altre programa el *NANOSAT 1 i 2* que desenvolupen un sistema que permetrà establir comunicacions amb estacions científiques remotes, com la base Antàrtida Espanyola i controlar els instruments a distància. I molts altres satèl·lits entre ells els que ens afecten directament als ciutadans del nostre planeta, com els de predicció meteorològica, observació mediambiental, navegació o telecomunicacions.

Amb aquest breu resum, del que és la

Agència Espacial Europea tothom podrà imaginar-se de que anava l'exposició. Per els que no hi assistiren, que per cert, es van perdre un espectacle magnífic, imagineu-vos dintre de la grandiositat de l'esmentada sala i al llarg d'una paret lateral, un fons del nostre sistema planetari, i suspesos a l'aire els satèl·lits reproduïts a

escala: *Mars express*, *SMOS* i *NANOSAT 2* i a terra una altre reproducció a una escala bastant gran del coet *Ariane*, així com la *còfia* o punta d'aquest, al mateix volum que l'autèntic, on si allotjant els satèl·lits que arribat el moment són col·locats a la seva òrbita al desprendre's la esmentada *còfia*, que cau a l'Oceà.

Un capítol a part es mereix la reproducció de la Sala Júpiter on es

troba el centre de control de la base espacial de Kurú. En aquest espai els visitant de l'exposició i davant del seu seient hi tenia un ordinador que reflectia el vídeo que passaven en una gran pantalla, amb tots el detalls del llançament de un coet, donava la impressió que el visitant és un dels protagonistes.

A la part exterior de reproducció de l'esmentada sala, hi havia una sèrie de auriculars que explicaven com succeïa el llançament, reflectit en una petita pantalla que el visitant tenia a davant. Va ésser una exposició molt instructiva amb un muntatge molt entenedor.



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## COOPERACIÓ AMB EL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Pau Ribé i Quimasó

Conforme diuen els estatuts de la nostra Associació, un dels objectius d'aquesta entitat és estar sempre disposats a ajudar al museu. Aquesta vegada s'ha portat a terme aquest ideari amb la restauració de la maqueta de un ex vot, el bergantí goleta sant Silvestre, propietat del museu Maricel de la població costanera de Sitges.

Aquest museu encarregà al seu homòleg, el Marítim de Barcelona la seva restauració, però degut a que el departament encarregat d'aquesta tasca està molt atapeït de feina, demanà si podien dur a cap aquesta restauració els modelistes dels Amics del Museu, cosa que aquests acceptaren tractant-se de cooperar amb l'entitat que ens dona acollida.

L'esmentat bergantí goleta arribà molt



El sant Silvestre restaurat



Estat del bauprés i els flocs abans de la restauració

malmès a les mans del Sr. Raül, que va ésser el modelista que s'havia ofert per dur a terme la restauració, amb algun que altre voluntari per ajudar-lo, però, la paciència i el bon fer del compromesos en aquest treball aconseguiren dur-lo a bon fi. Primer

es va tenir de desmuntar-lo tot peça per peça per netejar-lo a fons i tot seguit iniciar una bona desinfecció, ja que estava bastant banyarriquerat, procedint a continuació a pintar-lo tapant primer els defectes i cops que tenia. Arribat aquest punt començà la restauració en si, reconstruint les peces de la coberta trencades o fent-les noves quant no hi havia altre remei, especialment les bigotes dels obencs, i es canvià tota l'eixàrcia tant la fixa con la de maniobra, construint de nou els bossells i quadernals iguals com els que no es podien aprofitar.

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

maniobra, construïnt de nou els bossells i quadernals iguals com els que no es podien aprofitar.

Per fi arribà l'etapa final de la restauració, vestir-lo de veles noves, ja que les restes de les que portava en el seu origen estaven completament menjades per les arnes. Aquest va ésser un veritable treball de paciència, es va tenir que muntar damunt de paper un a un tots els petits fragments que quedaven de les antigues veles i dibuixar-les, per obtenir d'aquesta manera la forma i mesura aproximada de les velles, després d'aparellades i lligades

les maniobres d'aquestes, quedà l'ex vot com el primer dia que el seu autor acabà l'ofertament.

En aquesta restauració si esmerçaren 300 hores de treball de l'esmentat Raül, a part les dels voluntaris del seu equip i es una prova de que els nostres modelistes estan capacitats per dur a bona fi, feines tan feixugues i compromeses com és la restauració de models, construïts en altres èpoques, per altres artesans i molt malmeses per el temps. Felicitats per en Raül i el seu equip.

## BARCELONA WORLD RACE

Pau Ribé i Quimasó

Com molt be diu el programa oficial de la regata: *Una nova aventura comença a Barcelona*, i no ni ha per menys, 25,000 milles nàutiques solcant mars i oceans del nostre planeta d'una sola tirada, sense avituallar-se ni rebre assistència tret d'un cas de màxima necessitat, penso que no és una aventura, si no una proesa sols a l'abast de molt poques persones. Aquest, és un nou tipus de regata molt competitiva amb equips de dues persones, les reaccions humanes dels quals seran diferents de quant es fa en solitari, el fet de tenir una altre persona al teu costat donarà a l'hora de pendre decisions, un respir sobre la tensió de trobar-te sol, també al portar a terme una tasca compartida, permetrà una navegació més tècnica i això servirà per poder treure el màxim de profit d'aquests magnífics vaixells, com són el Open 60 i aconseguir tal vegada records de velocitat.

La regata consta de 8 metes volants amb una arribada final a Barcelona, cada meta volant te premis que no influiran en el resultat per guanyar la cursa. Els vaixell participants són el *DELTA DORE* amb tripulació francesa, el *EDUCACION SIN*

*FRONTERAS* amb tripulació mixta hispana / francesa, el *ESTRELLA DAMM* amb tripulació mixta hispana / USA, el *BOSS* amb tripulants anglesos i australians, el *MUTUA MADRILEÑA* amb tripulació espanyola, el *PAPREC / VIRBAC* amb tripulació mixta francesa / irlandesa, el *PRB* amb tripulació francesa, el *TEMENOS II* tripulada per una parella franca / suïssa i el *VEOLIA* amb tripulació francesa, total 9 vaixells i 18 tripulants, com es pot veure predominen els tripulants de nacionalitat francesa, però totes les dotacions comparteixen un sentiment comú, l'ànim per al menys acabar la regata, que tal con hem dit ja és una proesa.

Els dies precedents a l'inici de la regata, l'espai portuari de Barcelona va ser un garbuix de festes públiques i socials, al llarg i ample del port de Barcelona, molt interessant la gran carpa muntada enfront de l'estació de les *Golondrines*, on es pot veure tot l'avituallament que és necessari per els membres de la tripulació, durant els mesos que dura la que més que una regata, és una cursa farcida de dificultats de tota mena, i que la seva superació només està

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

a l'abast de navegants molt experimentats. Les esmentades dificultats, queden reflectides en el reportatge gràfic i explicatiu que hi ha exposat en tot el perímetre interior de la carpa, extret del diari de bord d'un navegant que va portat a terme aquests gesta.

La perfecte organització de l'esdeveniment i la importància nàutica de la capital del principat de Catalunya, el dia 8 d'octubre es va confirmar des de Paris, que la segona edició de la WORLD RACE tindrà lloc de nou a Barcelona el 31 de desembre de l'any 2010, esperem i desitgem que sigui un altre èxit per aquesta ciutat.

Per acabar, dos vaixells molt coneguts per els barcelonins per ésser assidus visitants, del nostre port feien companyia a la flota regatista, la goleta TOPAGA i el bergantí CALA MILLOR, l'emblema mariner de Barcelona el SANTA EULÀLIA restava com una gavina solitària, enmig del estol de vaixells, barques i barquetes que acompanyaven als valents navegants, uns, fins a la línia de sortida i d'altres, fins que quasi es perdia de vista les viles i ciutats costaneres del litoral barceloní.

Estranyarà el paràgraf:  
el SANTA EULÀLIA

*restava com una gavina solitària...* i no ni ha per menys, perquè l'autor d'aquest article era l'únic visitant del vaixell, que recolzat a la tapa de regala de la banda d'estribord d'aquest, com en una llotja del teatre Liceu va saludar i desitjar molta sort als tripulants dels vaixells de la BARCELONA WORLD RACE.



L'Open 60 "Estrella Damm" rumb a l'Estret de Gibraltar

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## EL SALÓ NÀUTIC EN MINIATURA

**AL CAP DE VUIT ANYS D'ABSÈNCIA, EL MODELISME NAVAL TORNA A ESTAR PRESENT AL SALÓ NÀUTIC INTERNACIONAL DE BARCELONA 2007.**



Taller de modelisma "en viu"

Degut al mal somni, que va ser la celebració l'any 1.999 del campionat de Europa de Modelisme Naval, organitzat per persones completament alienes a la nostra Associació i al Museu Marítim, la direcció de la Fira va decidir, a conseqüència dels dissortats fets que es produïren durant aquells dies, el rebuig a la presència d'aquest tipus de modelisme, que havia estat present des de la dècada dels anys 70 en nombroses ocasions i amb força èxit de públic.

La temptativa de recuperar aquest espai privilegiat, per la difusió d'aquesta especialitat naval, que la nostra Associació va realitzar l'any 2.000 va ésser totalment infructuosa.

L'any passat, vàrem iniciar uns primers contactes amb la Direcció del Saló, que, finalment i amb el suport del Museu Marítim, es va traduir amb el retorn del modelisme a aquest Saló, no tant sols dels models estàtics sinó també dels navegables; cal dir

que la presència de alguns dels nostres modelistes dins del estand de la Generalitat de Catalunya en aquell any, de la mà de la Fundació del Museu, així com la credibilitat i seriositat de la nostra Associació han estat, segurament, els factors determinants per la recuperació de la confiança que ens ha dispensat la Fira.

El mes de setembre i com a cloenda de les converses mantingudes des de la primavera, el nostre president signava amb el director del Saló Nàutic un acord, mitjançant el qual es pactaven les aportacions i compromisos de cada part, per tal de portar a bon termini la presència del modelisme dins del Saló.

S'organitzà aquesta exposició, aportant tots els models necessaris per a les vitrines disponibles, així com els models navegables de RC, ja que també es tenia a l'abast un plànol d'aigua de 10 x 15 metres, per a fer exhibicions amb aquest tipus de vaixells.

El transport, recepció, custòdia, col·locació i recollida dels models, així com



Model de barca "palangrera"

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

presència personal d'atenció al públic i demostracions en el plànol d'aigua de navegables va estar atesa per nombrosos socis amb un grau de dedicació extraordinari.

L'exposició de models estàtics estava situada en la passarel·la que comunica els pavellons de Fira 1 i 2, a l'àrea nº6, exhibint 46 rèpliques d'embarcacions de diferents èpoques mostrant l'evolució de la navegació. Hi participaren models realitzats per alguns del nostres *Mestres de Modelisme Naval*, així com maquetes construïdes per modelistes novells.

Cal destacar la molt bona acollida, per part de les associacions amigues: *Associació de Modelistes de Sant Andreu* i *Club Nàutic de Lloret de Mar*, que hi participaren amb models estàtics excel·lents, també respecte als vaixells d'exhibició navegables per ràdio - control, ens han acompanyat la *Agrupació Artística Modelistes Aeronavals de Sabadell* i l'*Associació de Modelistes de sant Andreu*, els primers amb una exhibició de submergibles sensacional i els segons amb models propulsats a vela i motor no menys

interessants.

També, la nostra Associació va estar present dins de l'estand de la Generalitat de Catalunya situat al entrar al pavelló nº1, amb una mostra de modelisme *en viu*, a càrrec d'un entusiasta equip de socis, i vam estar representats amb un bon nivell per altres voluntaris de l'Associació, al estand que com a representació institucional tenia el Museu Marítim de Barcelona dins del pavelló 2.

Finalment dir-vos que aquesta exposició va estar ben difosa per el gabinet de premsa de la Fira i recollida en tots el diaris com una de las novetats d'aquesta edició del Saló Nàutic, fen menció que l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona era l'organitzadora de la mostra de modelisme.

Com de costum, això no hagués estat possible sense el interès dels nostres modelistes i de l'ajut d'una vintena de socis voluntaris, que han fet possible l'organització.

Moltes gràcies a tots!



LANGARA, vaixell de l'Armada espanyola



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## Atrapats al gel

Josep Puig i Esteban

Duran els dies compresos, entre el 26 de novembre i el 24 de febrer de l'any vinent, es pot visitar a la Sala Capmany del Museu Marítim de Barcelona, i organitzada per la Fundació Caixa de Catalunya, una magnífica exposició dedicada a la llegendària expedició a l'Antàrtida de Ernest Shackleton, que va començar a l'agost de l'any 1914 i acabà al setembre de l'any 1916.

Aquesta expedició polar, considerada una de les més apassionants encara que no va poder assolir l'objectiu que pretenia, que era no gensmenys que la travessa a peu del continent Antàrtic. I que per tant encara que es podria dir que va fracassar, se la pot considerar un exemple per a la posteritat, una mostra de fins on, l'esperit humà pot arribar en la lluita contra els elements i adversitats de la natura, i amb el valor afegit, que en acabar aquest viatge ple de penúries tots els 27 homes que la començaren, tornaren a casa sans i estalvis.

Vagi doncs per endavant, la meua humil recomanació de portar a cap aquesta visita, de la qual en voldria remarcar quatre de les seves principals virtuts:



L'equip expedicionari

En primer lloc, el seu valor humà= Des d'aquesta perspectiva, cal senyalar-la com



L'ENDURANCE, atrapat al gels

una proesa de la història humana, en l'assoliment de la coneixença i exploració del planeta que ens toca viure, i que tots els homes que la formaven van fer bo amb el seus esforços, el nom del vaixell que els va portar fins al límit de acabar esclafat en mig del gel: *Endurance* (fermesa).

Segon, valor documental= A l'època de aquesta travessa, l'any 1914, no hi havia naturalment, el mitjans tècnics amb fotografia d'avui dia, per perpetuar les imatges dels fets de l'expedició i del seu equip humà.

Per això, s'ha de reconèixer que les fotografies obtingudes pel fotògraf de la expedició Frank Hurley, sobrepassen, tan tècnica com artísticament a les que es podien fer en aquell temps, tinguen en compte les circumstàncies.

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

publicat en la premsa britànica per Shackleton, per reclutar la tripulació:

*Es busquen homes per un viatge perillós. Sou baix. Fred extrem.*

*Largs mesos de completa foscor. Perill constant. No s'assegura el retorn amb vida. Honor i reconeixement en cas d'èxit.*

Actualment, quant ens queixem que les generacions actuals, valoren sobretot la paga màxima, amb el mínim d'esforç i el menysteniment de la glòria que no sigui esportiva o televisiva, aquest anunci dona que pensar.

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

## NOTICIARI

Com cada any, al acostar-se les festes nadalenques es convoca el concurs de dibuixos per noies i nois d'entre 4 i 12 anys, el dibuix guanyador és l'escollit per elaborar la felicitació de Nadal que reben els nostres socis i simpatitzants, la d'aquest any ja és la tercera edició i cada vegada amb més èxit de participants. Aprofitant la festa de Nadal que organitza l'Associació Amics del Museu Marítim de Barcelona, es porta a cap com inici de l'acte el repartiment de premis, a tot aquest estol de nenes i nens que hi participen.

La festa té lloc dintre de les instal·lacions del Museu, el dia 18 de desembre a les 19'30 h, al acabar el repartiment de premis, tots el assistents a l'acte petits i grans, estan convidats a un aperitiu per desitjar-nos mútuament unes bones festes nadalenques i una entrada a l'any que s'apropa amb força marxa.

Esperem ser-hi tots, amb l'alegria de retrobar-nos una vegada més.

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

## OBIT

El dia 19 d'octubre, va expirar a la seva llar de Mallorca en Xavier Pastor Quijada, un gran entès i iniciador en el modelisme naval de molts de nosaltres.

Rebin la seva família i amics, el més sentit condol de tots els membres i directius de

l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, així com el del equip de redacció de la revista *SIRGA*.

Descansi en pau l'amic Xavier, sempre l'acompanyarà la nostra enyorança.

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## Amerigo Vespucci

Albert Campanera i Rovira

El nombre de vaixells escola a vela de grans dimensions, és cada vegada més reduït al nostre món, per això, el velers dedicats a aquesta tasca podem estimar-los com una relíquia i no una veritable escola de marins. El fet de que les marines dels Estat Units i la Gran Bretanya, no en tenen cap d'aquesta mena, demostra que no els fa cap falta, donat que avui dia ser marí es una professió molt diferent de la d'abans. Aquest tipus de navegació ja no és més que una cosa de romàntics, que en la vela esportiva satisfan plenament aquesta il·lusió.

Tot i així, la marina militar italiana manté en servei aquest curiós vaixell, més per tradició que per convenciment. El seu nom, recorda a un geògraf florentí protegit per Llorens de Medici, que gràcies a les seves habilitats manuals transformà el nom del que s'havia de conèixer amb tota propietat com Colòmbia amb Amèrica, donat que els seus preuats mapes del Nou Món eren més coneguts com de Amerigo i aquí va néixer l'error, entrellat al que hi contribuiria l'alemany Martín Waldseemüller al imprimir-los amb aquest nom.

Els italians per la seva part, que feia poc més de mig segle que existien com a nació i necessitaven amb urgència herois, honoraren el personatge posant-li el seu nom a un dels vaixells bessons encarregats per l'Itàlia feixista i destinat com a vaixell escola entre 1929 i 1931. L'altre bessó, com era lògic, rebé el nom de *Cristoforo Colombo*, però aquesta és una altre historia.

En quan a l'arquitectura, el seu disseny recorda a un navili de línia del segle XIX, però com que el temps passa inexorablement va ésser necessari una dràstica posada al dia, amb tot el que concerneix a l'aparell de fragata, amb la doble gàbia que el distingeix. Pden desmuntar-se les vergues de goneta i fixar-les afegides a les eixàrcies. Recollint els punys de les veles cap el centre d'aquestes, fet que l'hi dona un aspecte característic quan es troba a port, igual que als mitjans de salvament que hi ha sobre la coberta, però mantenint una insòlita mànega perquè el dissenyador l'enginyer naval coronel Francesco N. Rotundi, tenia l'encàrrec de procurar un raonable estatge per una dotació propera a les 500 persones, sense que el vaixell tingués unes proporcions massa exagerades.

Sota coberta en canvi predominen estris i mobiliari propis del segle XX, contant amb dos motors dièsel-elèctrics per a la propulsió, i lògicament equipat amb l'electrònica adient. Durant els 56 anys que ha navegat a sofert quatre grans modernitzacions, miraculosament tan ell con el seu germà sortiren indemnes de la Segona Guerra Mundial, però mentre l'*Amerigo Vespucci* segueix lluint el pavelló tricolor de la Itàlia democràtica, l'altre per el Tractat de Pau signat a Paris, les potencies aliades vencedores de la Segona Guerra Mundial, lliuraren aquest a la marina soviètica l'any 1949 com compensació de guerra per les destrosses que va causar a Rússia l'exercit expedicionari italià.

Al llarg de tots aquest anys, l'*Amerigo Vespucci* ha visitat Barcelona una munió de vegades, cridant sempre l'atenció per el seu impressionant aspecte, però no deixa de ser curiós que la seva classificació oficial dins la marina militar italiana sigui la de: *nave a vela con motor*.

Amb total arbora 23 veles, que sumen una superfície vèlica propera a els 2.800 metres quadrats i l'altura màxima del pal major es de 51 metres per damunt la línia de flotació.

### CARACTERÍSTIQUES.

Drassana: Regio Cantiere di Castellammare di Stabia. Buc i pals d'acer. Desplaçament: 4.146 tones a.p.c. Dimensions: 82,4 (amb bauprès 100) x15.5x7 metres. Propulsió dos grups dièsel dinamo Fiat B308 ESS/Marelli, potència 2.000 cv. 1 hèlix. Velocitat màxima: prop de 10 nusos. Autonomia 5.500 milles a 6.5 nusos a motor. Electrònica dos radars de navegació: tipus MM/SPN748. Dotació aproximada: 250 persones, d'elles 14 oficials, i uns 150 alumnes.

