



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



SUMARI

EDITORIAL, 179

MODELISME, 180

La influència dels vaixells en la filatèlica espanyola.

ETNOGRAFIA, 184

El Llagut de les Balears. Part IVa

HISTÒRIA, 187

Embarcacions tradicionals a Menorca: La pesca del marisc i les regates organitzades els anys 1928-1936 per la Liga Marítima amb els bots místics.

MARINA DE GUERRA, 192

El *Gran John* a Tarragona

Visita del vaixell escola *Grec Aris*

NOTICIARI, 195

L'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona en la Mostra de navegació tradicional de vela llatina dintre del Saló Nàutic de Barcelona.

Tot recordant Cuba en el servei de salvament de naufragats.

Una àmplia oferta d'activitats anima el Museu durant l'estiu

SUMARI

EDITORIAL, 179

Consell de Redacció

MODELISME, 180

La influència dels vaixells en la filatèlica espanyola.

Pau Ribé i Quimasó

ETNOGRAFIA, 184

El Llagut de les Balears. Part IVa

Vicente García-Delgado Sancho

Traducció: Joan Capdevila i Nogués

HISTÒRIA, 187

Embarcacions tradicionals a Menorca: La pesca del marisc i les regates organitzades els anys 1928-1936 per la Lliga Marítima amb els bots místics.

Antoni Rodríguez Fernández

MARINA DE GUERRA, 192

El *Gran John* a Tarragona

Albert Campanera i Rovira

Visita del vaixell escola *Grec Aris*

Albert Campanera i Rovira

NOTICIARI, 195

L'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona en la Mostra de Navegació Tradicional de Vela Llatina dintre del Saló Nàutic de Barcelona.

Junta Directiva

Traducció: Antoni Rodríguez Fernández

Tot recordant Cuba en el servei de salvament de naufragats.

Antoni Rodríguez Fernández

Una àmplia oferta d'activitats anima el Museu durant l'estiu
M.M.B.

Portada: Barques de pesca a la trobada de Vela Llatina de Cadaqués. Fotografia: Vicente García-Delgado Sancho.

Contraportada: Nomenclatura d'un bot de mestre, mitjana i floc. Autor: Cristobal Alles. Amics de la Mar de Menorca. Documentació que es donava durant el 36è Saló Nàutic.



Direcció:

Antoni Rodríguez Fernández

Consell de Redacció:

Junta de l'Associació Amics del Museu Marítim de Barcelona

Maquetació:

Antoni Rodríguez Fernández i Can Còpies

Producció i impressió:

Can Còpies, c/ Còrsega, 81-83 08029-Barcelona

Edita:

Associació Amics del Museu Marítim de Barcelona

ISSN 1135-4143

Administració:

AAMMB, Museu Marítim, Av. Drassanes, s/n, 08001 Barcelona

SIRGA no es responsabilitza de l'opinió que expressen els articles signats.

Prohibida la reproducció total o parcial de qualsevol mena sense l'autorització prèvia de l'Associació.

Des de SIRGA l'AAMMB continua l'objectiu d'apropar-se a la realitat del Patrimoni Marítim amb la publicació de nous articles d'actualitat. Així neix aquest número 8 amb temes que tracten del següent:

- La Mostra de Navegació Tradicional de Vela Llatina, que es realitzà al 36è Saló Nàutic Internacional de Barcelona els dies 15 al 23 de novembre de 1997.

- La Fira del segell i la moneda, sota el nom *Barnafil 98, Feria del Sello y la Moneda*, que es realitzà els dies 30 d'abril al 10 de maig d'aquest any a la sala Marquès de Comillas de les Drassanes Reials de Barcelona.

- L'oferta d'activitats dissenyades per aquest estiu pel departament de difusió del Museu Marítim de Barcelona per a tothom que ha de romandre a Barcelona, i

- L'aportació d'un breu estudi sobre el sentiment humanitari del voluntariat a Cuba dut a terme per la "Sociedad Española de Salvamento de Náufragos" com recolzament a les activitats emmarcades aquest 1998, cent anys després de la pèrdua de les colònies, que es reflecteixen en l'exposició museogràfica "*Escolta, Espanya*" Catalunya i la crisi del 98 al Museu d'Història de Catalunya; els cicles de conferències dutes a Cant Batlló (Diputació de Barcelona) i a diversos pobles de la Costa, i els documentals titulats sota el nom d'*Aquell 98 i Cuba, siempre fidelísima* (30 minuts) emesos per televisió, que tracten la pèrdua de les colònies i reflecteixen l'activitat dels catalans i espanyols en una època de projecció econòmica i social.

A més, aquest número tracta la publicació dels articles sobre investigació, marina de guerra i recuperació del nostre Patrimoni Marítim, que continuen la línia marcada per SIRGA.

SIRGA té la intenció de continuar amb la difusió i la salvaguarda del Patrimoni Marítim i recolzar les activitats plantejades pel Museu Marítim de Barcelona, en especial el projecte de recuperació del Pailebot *Sayremar I* (ex-Cala Sant Vicens) -que està en procés de restauració a l'antic accés al Museu Marítim. Esperem que aquestes activitats i d'altres futures quedin exposades en la nostra revista.



Exposició sobre la mostra de Vela llatina celebrada al Saló Nàutic l'any 1997. Plafons explicatius d'algunes de les diverses Associacions dedicades a recuperar i difondre el nostre Patrimoni Marítim amb breu ressenya a les activitats a què es dediquen. Fotografia: Vicente García-Delgado Sancho

La influència dels vaixells en la filatèlica espanyola

Pau Ribé i Quimasó

La primera nació que establí el timbre postal pel correu ordinari va ésser Anglaterra, concretament a la ciutat de Londres el dia 1r de maig de 1840. Deu anys més tard, Espanya també adoptava aquest sistema per a la correspondència escrita. Aquests timbres o segells eren impresos en fulles d'un nombre determinat d'aquests i per facilitar-ne el subministrament s'havien de tallar amb tisores. No és fins a l'inici de l'any 1865, que comencen a sortir els segells perforats lateralment per facilitar-ne el repartiment, i que els coneixem avui dia com a segell dentat.

En principi, al conjunt del món dels segells se'l coneixia amb el nom de timbrelogia i també com a "timbrepheilie", però l'any 1864 el francès M. Herpin substitueix aquests mots pel de "philatelie", des de llavors a Espanya és conegut amb la veu filatèlica, encara que no fou reconegut per l'Acadèmia de la Llengua fins l'any 1922.

Arreu del món s'editen emissions de segells com una ciència auxiliar més de la història i com a valor educatiu de la filatèlica, per recordar fets històrics duts a terme pels éssers humans a la mar, i evidentment de la imatge dels vaixells que són el mitjà utilitzat per realitzar-los. Estan reflectits en aquests segells tots els mitjans de transport marins, des del rai de troncs fins el vaixell atòmic més modern.

L'inici del timbre postal a Espanya es produí durant el regnat d'Isabel II, però això no és d'estranyar que durant el període de la seva monarquia la seva efígie i l'escut d'Espanya d'aquells temps, fossin els únics gravats dels timbres postals. No és fins l'any 1897 que a més dels gravats esmentats surten alguns segells que com a única figura impresa tenen la xifra del seu valor postal.

Aquesta tònica continua fins a l'any 1905,

que comencen a sortir uns segells per al servei urgent de correus amb la figura d'un Pegaso i una sèrie de deu timbres que commemoren el III Centenari del Quixot, però fora d'aquestes dues excepcions manté el costum d'imprimir el retrat del cap regnant, dels membres de la seva família o l'escut reial. Hi ha una excepció el 22 d'abril de 1916, que s'edita una emissió sense cap valor postal destinada als Serveis Oficials per commemorar el Centenari de la mort de Cervantes, i un altre el 15 de setembre de 1926, que surt una sèrie dedicada al correu aeri a benefici de la Creu Roja. És una emissió de 10 segells, 5 amb la figura d'un aeroplà convencional volant sobre el mapa de l'hemisferi oriental, i els altres 5 amb la imatge d'un hidroavió sobrevolant el mar. Aquesta sèrie es repeteix l'any següent.

Per fi, l'any 1929 amb motiu de l'Exposició General Espanyola Barcelona-Sevilla surt una emissió de 14 timbres, en tres dels quals hi ha impresa la figura d'un navili de tres pals sense especificar quin vaixell és i té com a rerefons la ciutat de Sevilla amb la Torre de l'Oro en primer terme. (fig. 1)

El mateix any s'emet una nova sèrie d'aviació de 6 segells que representen un avió



Figura 1.

sobrevolant la costa, aquesta emissió també és per l'esmentada exposició. Continuen sortint segells urgents amb el Pegaso i com sempre la resta d'emissions estan dedicades al monarca de torn, Alfons XIII.

L'any 1930 es trenca la norma de les figures de la reialesa i durant tot l'any surten pocs segells reials, quasi totes les emissions de l'any estan dedicades al Congrés Interna-

cional del Ferrocarril, al pintor Goya amb motiu de l'Exposició de Sevilla i al Descobriment de les Amèriques.

Aquest any i pel motiu del descobriment, el 29 de setembre surt a la venda una emissió de 12 timbres del mateix vaixell: la nau Santa Maria, 9 segells rectangulars i 3 de triangulars tots de diferents colors i valor. (fig. 2) Aquesta sèrie l'acompanya 4 segells més que reflecteixen el desembarcament de Colom al nou món.

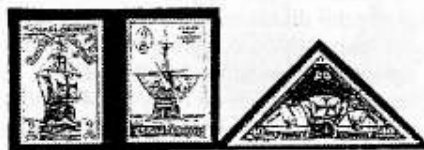


Figura 2.

L'any 1931 es proclama la República Espanyola i desapareix dels segells les figures i els escuts reials. Ocupen el seu lloc emissions de fets històrics, personatges molt coneguts, alegories de la República i tornen els timbres que com a figura principal tenen la xifra del valor postal.

Amb motiu de la Guerra Civil entre republicans i nacionalistes, cadascun dels dos bàndols emet segells pel seu compte de temes de la guerra. El bàndol republicà, a l'agost de l'any 1938 emet dues sèries amb motius navals: una de 6 segells que reflecteix un submarí amb tres vistes diferents repetides i una fulleta de tres timbres amb aquestes tres vistes. El bàndol nacionalista també al mateix any però el mes de juliol emet dues sèries de fulls iguals, un dentat i l'altra sense dentar, com a homenatge a l'exèrcit i a la marina. Cada full consta de 20 valors i en cada un hi ha 4 valors de la mateixa figura, un vaixell de guerra relativament modern sense especificar quin és.

Acabada la guerra, l'any 1939, i durant més d'una vintena d'anys surten emissions i més emissions de temes

molt diversos i amb molta abundor de la imatge del guanyador de la contesa, però cap amb figures de vaixells mariners.

En iniciar-se la dècada dels 60, entra a formar part de la Fàbrica Nacional de Moneda i Timbre el tinent coronel auditor de l'Armada, el senyor Luis M. Lorente Rodríguez, i gràcies a la seva activa tasca, el dia 16 de juliol de 1964 s'emeta una excel·lent sèrie amb relació a la història de la marina espanyola, i amb una data tan assenyalada com és la festa de Nostra Senyora del Carme patrona de tota la gent de mar.

Aquesta és la primera emissió de segells dedicada totalment als vaixells i que ens mostra el desenvolupament des del període medieval fins als nostres dies i que pren com a model els vaixells més emblemàtics de cada època. (fig. 3 i 4)



Figura 3 i 4.

La sèrie consta de 14 valors, el primer dels quals és de 15 cèntims i té com a tema una nau medieval de la lliga hanseàtica; el segueix un valor de 25 cèntims el qual té impresa la figura d'una carraca (coca); en tercer lloc i amb un valor de 40 cèntims hi ha la nau del segle XV Santa Maria, de molt renom per ser la nau capitana de les tres que descobriren el continent americà; el quart timbre amb un valor de 50 cèntims té representada la galera del segle XVI, La Real, que fou comandada per Joan d'Àustria durant la contesa de Lepant; en el cinquè, amb un valor de 70 cèntims hi ha la figura d'un galió del segle XVII. Tot seguit ve un segell de 80 cèntims amb un vaixell molt representatiu de la mediterrània, el xabec, d'origen morisc; el setè valor és d'1 pesseta i representa un dels grans vaixells del segle XVIII, el Santísima Trinidad, navili insígnia espanyol a la batalla de Trafalgar, amb un valor de 1,50 pessetes hi figura un altre vaixell del segle XVIII molt conegut, la corbeta Atrevida.

Fins aquí estan representats vaixells de vela, però el novè timbre ja té la imatge d'un dels primers vaixells mixtos (vapor i vela conjunta) del segle XIX, l'Isabel II, amb un valor de 2 pessetes; tot seguit i amb un preu de venda de 2,50 pessetes hi ha la fragata també mixta Numancia; el segell onze, hi figura un destructor de principis del segle XX amb un valor de 3 pessetes. Amb un cost de 5 pessetes el segueix un submarí molt semblant al de Narcís Monturiol. En penúltim lloc hi ha la figura d'un altre destructor ja més modern amb un preu de 6 pessetes, i com a últim segell d'aquesta sèrie, hi ha l'actual vaixell escola de la marina espanyola Juan Sebastian Elcano, que tanca la tanda de valors amb 10 pessetes, repeteixo una excel·lent emissió.

Han de passar 28 anys més per tornar a veure la imatge d'un vaixell en una sèrie de segells, és l'any 1992, l'any dels Jocs Olímpics a Barcelona, i recorda el V Centenari del descobriment de les Amèriques. És una emissió d'una fulleta amb tres segells triangulars amb un valor de 17 pessetes i un afegit de 5 pessetes més. Aquests timbres són els matei-

xos que els emesos l'any 1930 amb la figura de la nau Santa Maria, però amb un valor diferent. També en el mateix any surt al mercat un altre fulleta de dos segells, un exacte que la sèrie anterior amb un preu diferent, 250 pessetes i altre una reproducció del desembarcament de Colom com l'emissió de l'any 1930.

L'any 1994 veu la llum una sèrie nova anomenada Vaixells d'Època. Són dues balandres molt conegudes en especial el valor de 16 pessetes, que representen la *Giralda* propietat del difunt comte de Barcelona, el senyor Joan de Borbò, l'altra és l'anomenada *Saltillo* amb un valor de 29 pessetes.

Aquests dos segells de l'any 1994 sembla que són l'inici d'una sèrie que sortirà anualment amb l'esmentada llegenda, perquè l'any següent, el dia 7 d'abril, surten dues fulletes de 4 segells iguals cadascuna, una amb el gravat de la fragata construïda l'any 1776 i armada amb 74 canons el *San Juan Nepomuceno*, i l'altre podríem dir que fou la seva germana bessona construïda 22 anys més tard, el *San Telmo*, amb un valor respectivament de 19 i 30 pessetes.

El dia 19 d'abril de l'any 1996 i de la mateixa sèrie i format, surt una emissió de dos valors, un de 30 pessetes amb la figura del *Real Felipe*, considerat el primer navili de tres ponts que va tenir Espanya al segle XVIII armat amb 124 canons, l'altre valor de 60 pessetes hi ha l'efígie d'un vaixell molt conegut a Catalunya per ser el tema de l'havanera *El meu avi: El Catalán*, construït a Sant Feliu de Guíxols l'any 1719 i armat amb 62 canons. (fig. 5)

L'any passat (1997), el dia 16 d'abril tornà a sortir una nova emissió de les esmentades fulletes. L'una té com a tema la fragata *Astúries* construïda al Ferrol l'any 1857, armada amb 50 canons i que va servir durant molt de temps com escola naval. L'altre és la figura d'un bergantí espanyol, ambdues amb uns valors de 21 i 32 pessetes respectivament.

Aquest any 1998 s'ha presentat a la sala Marquès de Comillas de les Reials Drassanes de Barcelona seu del Museu Marítim

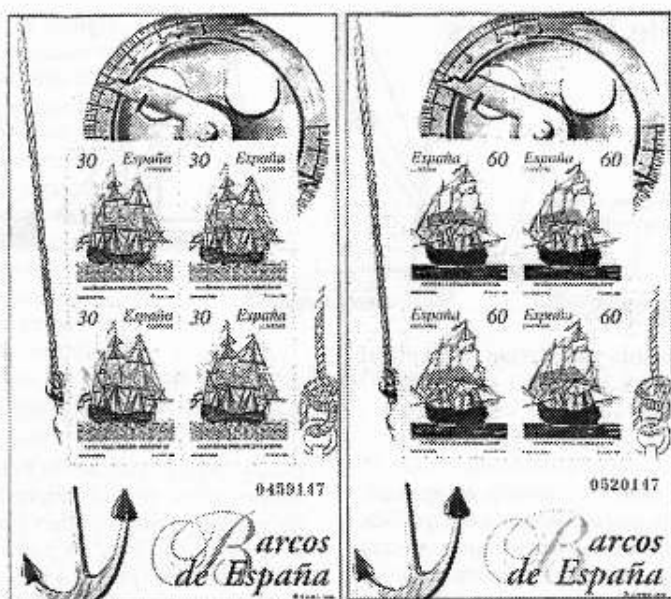


Figura 5.

d'aquesta ciutat, la XIII Fira del Segell i la Moneda (*Barnafil 98*) amb el tema: vaixells d'època, que ha tingut un gran èxit d'assistència durant els dies que ha restat oberta (30 d'abril-10 de maig).

Coincidint amb aquesta fira ha sortit una nova emissió de segells de la sèrie *Vaixells d'Època*, però que en lloc de les clàssiques fulletes editades aquests últims anys, aquesta vegada són dos segells: un d'un valor de 70 pessetes amb la figura d'un Xabec i l'altre de 35 pessetes amb la imatge d'una romànica embarcació reial (Fig. 6)

Sembla ésser que han suprimit les fulletes dels anys anteriors, per preparar un gran esdeveniment filatèlic relacionat amb el rei Joan Carles I i la marina.

Esperem que aquesta sèrie de *Vaixells d'Època* continui sortint molts anys. Espanya és un poble mariner a causa del contorn del seu litoral i té un reguitzell de vaixells que han escrit fets històrics amb abundor, dignes d'ésser perpetuats per la filatèlia.



Figura 6.

El llagut de les Balears

Part IVa

Vicente García-Delgado Sancho
Traducció: Joan Capdevila i Nogués

Tipus d'ormeig o Aparells.

Llaüt d'una sola vela llatina, amb el pal situat al centre i inclinat a proa. (fig. 1) Aquest aparell era un dels més utilitzats a Catalunya, Llevant i Balears, en llaüts amb unes eslores compreses entre els 4 i els 15 metres. Entre ells, les *barques*, *Barquerols*, *bots*, *sardinals*, *palangreres*, *bous*, *quillats*, etc... Poden utilitzar veles místiques, encara que no són massa freqüents en aquest tipus d'ormeig. També poden muntar un *floc* o no, indistintament. La maniobra de *tombar* o canviar l'*entena* de costat es realitza amb el vent per popa. Aquest tipus permet tenir unes veles molt espigades. El coeficient d'*entena* sol ésser entre 1,20 i 1,50 de l'eslora de l'embarcació i el pal entre 0,75 i 1'00.

Llaüt amb una sola vela llatina, amb el pal vertical o lleugerament inclinat, situat dintre del primer quart de l'eslora, a comptar des de la proa. (fig. 2) És un ormeig o

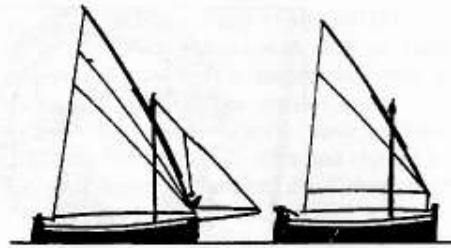


Figura 2.

aparell que s'acostuma utilitzar en els bots de Catalunya, Balears i Llevant; i també, en Bussis i petits llaüts de les Balears. Les veles llatines solen ser substituïdes per una vela de martell. També poden portar -o no- un *floc*. Les maniobres de *tombar* es realitzen amb el vent per proa. La vela no acostuma a ser massa espigada. El coeficient d'*entena* sol ésser de 1,00 a 1,40 i el del pal sobre 0,70 a 0,80 de l'eslora.

Llaüt amb dues veles llatines: Una situada a la meitat de l'eslora i amb el pal inclinat a proa o Vela Mestra i l'altra vela a popa, amb el pal lleugerament inclinat -un o dos graus vers la popa o Vela Mitjana- (fig. 3) Aquest conjunt de veles s'acostumava a utilitzar en els *falutxos* o *barques de mitjana* i en els *bous*, així com també en petits llaüts de les Balears. El pal de *mitjana* no està

Figura 1.

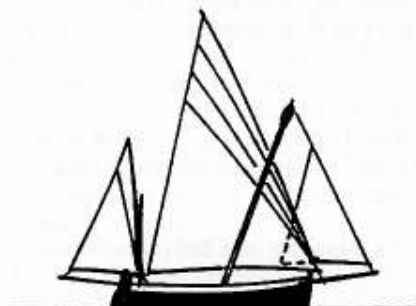
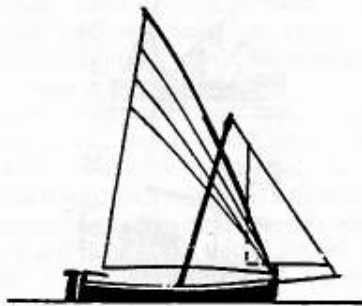


Figura 3.

dintre l'eix de crugia, i l'*entena* es porta quasi verticalment. Solen portar tots ells un *botaló* a proa per muntar un floc que compensi el centre vèlic de la *messana*, portant a popa un *çaçescota* o *botafora* per caçar l'*escota*. La maniobra de *tombar* es realitza amb vents per popa. Les veles solen ser espigades en els *bousi escampavies* per aconseguir millor rendiment.

Les embarcacions de les Balears acostumen a ser més quillades i, per això, el pal major està situat un xic més a proa que en les embarcacions de Catalunya. El coeficient de l'*entena major* sol estar entre 1,20 a 1,50, i poden arribar fins i tot a 1,70 en les *escampavies*, mentre que en les de *messana* venen a ésser de 0,60 a 0,75. El màstil de la major ve a ser de 0,75 a 0,90, i el de *messana* de 0,40 a 0,50.

Llaüt amb dues veles llatines: una amb un pal inclinat a proa, situat en el primer quart de la seva eslora, i una vela de messana amb un pal una mica inclinat a popa. (fig. 4) Aquest tipus d'aparell sol emprar-se només en els *llaüts* de les Balears i se suposa que provenen d'una variant de *llaüt* de tres pals. L'*entena* de proa es treballa amb l'*amant*, a través del *botaló*, mentre que l'*escota* de la *messana* es treballa pel *botafora*. No tenen el costum de portar *floc*, ni a realitzar la maniobra de *tombar*, per les dificultats que presenta. Les seves veles no són espigades. El coeficient d'*entena* del trinquet pot estar entre 0,95 a 1,40, i el de *messana* entre 0,50 i 0,70, mentre que el dels pals pot estar entre 0,75 a 0,80 i, el de *messana*, entre 0,40 a 0,50 de l'eslora de l'embarcació.

Llaüt amb dues veles llatines: una amb un pal vertical a proa, situat dintre el primer terç de la seva eslora, i l'altre per la vela messana, una mica inclinat a popa. (fig. 5) Aquests tipus d'aparell són una variant del cas anterior i es diferencien en què la seva vela està situada més a popa, la qual cosa li

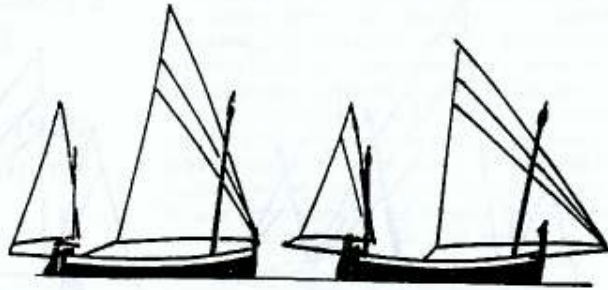
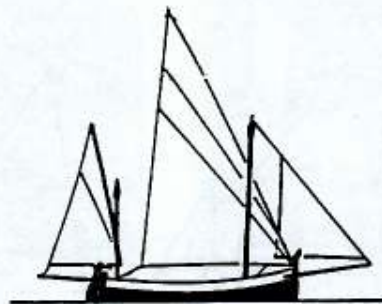


Figura 4.

permet muntar-hi el floc. És propi de les Balears i la maniobra de *tombar* s'ha de realitzar amb vents per proa. Les veles poden anar més o menys espigades. Les proporcions del velamen no varien respecte al cas anterior, excepte en el pal del trinquet, que és una mica més petit.

Llaüt amb tres veles llatines: Una situada en la zona central de l'eslora, podent anar amb el pal central inclinat a proa -menys que en els anteriors casos-, o una mica inclinat a popa -com en els *xabecs*-. El pal trinquet està situat dintre el primer quart de l'eslora i inclinat a proa, i el pal de *messana* està com en anteriors casos. (fig. 6) Aquest aparell és una reminiscència ben clara del *xabec* i era emprat només a les Balears, útil solament per a vents favorables i suaus en llargs recorreguts, ja que permetia

Figura 5.



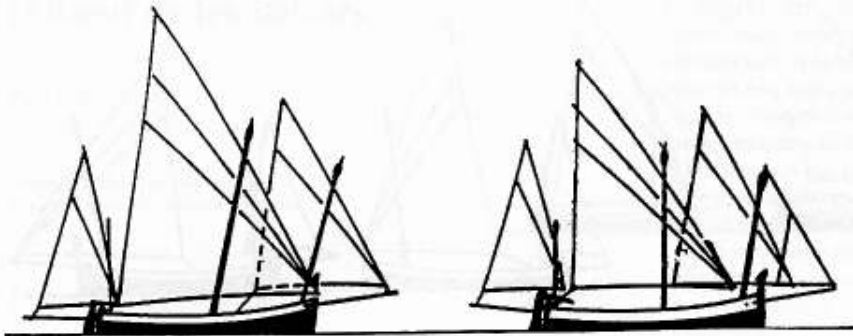


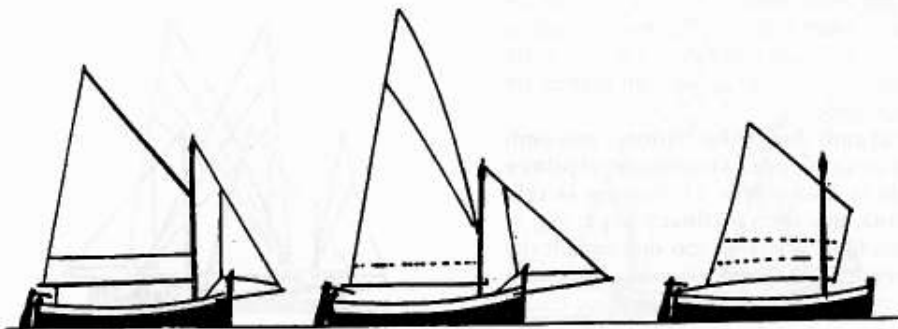
Figura 6.

tenir un centre vàlic molt baix, que li donava molt bona estabilitat i, a la vegada, un millor repartiment de la càrrega al llarg de la seva eslora. Era un aparell que, malgrat tenir-lo preparat en moltes embarcacions, s'utilitzava amb poca freqüència. La vela del *trinquet* es podia treballar a través del *botaló* o d'un *busell* situat a la meitat d'aquest, la qual cosa permetia muntar-hi un *floc*, un cas no gaire freqüent. No acostumava a tenir les veles espigades. Els coeficients més usats eren: *entena del trinquet*, entre 0,90 a 1,00. Entena de la vela major, de 1,20 a 1,50, i la de *messana*, entre 0,50 a 0,70. En els pals

varien entre 0,65 i 0,80, en el *trinquet*; de 0,75 i 0,90 en el major, i de 0,40 a 0,50 en el de *messana*.

Altres tipus d'aparell emprats en els llaüts. (fig. 7) Els *llaüts* poden estar aparellats de diverses maneres, com en aparells de *Balandra*, *Marconi*, *Cangrejas*, o *al terç*, com s'han vist alguns exemples navegant per la nostra mar. No obstant, aquest és un tema que s'allunya del nostre treball i, per tant, els mencionarem com un clar exemple de la diversitat i riquesa dels aparells de navegació a vela que han existit i dels que encara aniran apareixent.

Figura 7.



Embarcacions tradicionals a Menorca: la pesca del marisc i les regates organitzades els anys 1928-1936 per la lliga marítima amb els bots místics

Antoni Rodríguez Fernández

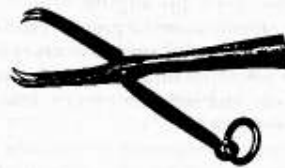
Aquest article és el resultat del treball de camp dut a terme amb Isidre Oliveras i Parera a l'última setmana d'agost de 1992. L'estudi continuà quan l'any 1994 varem realitzar un curs sobre *Interpretació i aixecament dels plànols a embarcacions tradicionals* per ensenyar als *Amics de la Mar de Menorca* (veure notícies dels diaris al final de l'article). A més, les dues raons per realitzar aquest article han estat:

- El trobar a l'obra de l'Arxiduc Lluís Salvador informació per exposar el procediment del pescador de marisc i el trobar a Menorca una de les poques barques marisqueres -la *Ketty*- i bolixeres conservades i de les quals aixecarem els plànols.
- El trobar al treball de M. Barber Barceló informació sobre les regates amb els bots místics des de 1928, dels quals s'exposen els plànols del *Bellísimo* (abans *Dos Hermanos*) i del *Dello*.

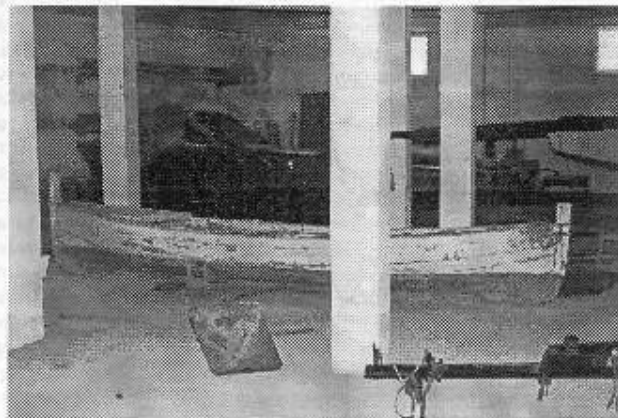
La *barca marisquera*. Aquest tipus d'embarcació fou de les més emprades per a la pesca del

marisc i ja en restaven poques a finals del s. XIX. Les formes eren molt semblants a la *barca bolixera*, però més petita i curta i, generalment mancava la politja (*corriola*). Portava coberta únicament a *proa* i a popa el *senó*, on es dipositaven els caps i les xarxes. El castell de proa guardava l'aparell *Polipasto*, que facilitava la posta en sec de la barca assegurant-la a la vegada. Normalment hi anava un sol tripulant, que era l'amo de la barca. (1) Les dimensions de les barques marisqueres eren aproximadament de 5'30 mts. d'eslora, 1'30 de màniga i 0'70 de calat i generalment portaven dos parells de rem i no anaven a vela. Entre la família de les barques marisqueres predominà el *Gussí*, emprat per a la pesca en general i en particular per a la pesca del marisc. Les dimensions, en pams anglesos, dels gussis eren de 20 pams d'eslora, 6'5 pams de màniga i 2'5 pams de calat i generalment tampoc anaven a vela portant només un parell de rem.

La pesca amb les *barques marisqueres* es realitzava per l'amura de sotavent. Algunes vegades es feia llargar les dues àncores per fixar millor la seva posició i es feia servir l'*Ostiera*, eina en forma d'estenalles, bidentada en els seus dos



Ostiera de mariscador.



Barca marisquera *Ketty*.
Foto: Isidre Oliveras i Parera.

braços, que anava a l'extrem d'una vara agafada per un dels braços, mentre que l'altre braç anava agafat per una corda. Quan el pescador de marisc volia agafar la presa només havia de tensar la corda per tancar l'*Ostiera*. En aigües poc profundes per veure amb més claredat i amb la intenció d'agafar el marisc hi havien pescadors que portaven una ampolla d'oli, que penjava de la borda de la seva barca, on mullaven una *ploma* amb la que allisaven la superfície. En aigües més profundes no restava altre solució que anar provant amb molta feina amb l'*Ostiera* fins trobar un exemplar.

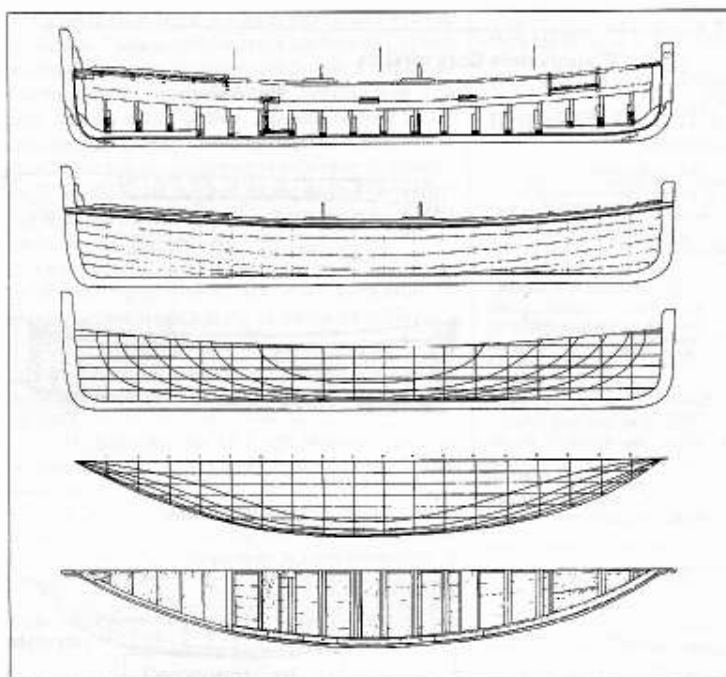
Encara que generalment no anaven a vela, sobretot a l'hivern pels forts vents, a l'estiu podien anar-hi alguna vegada per arribar com més aviat millor al seu lloc de feina i es protegien del sol amb una mena de *toldo* utilitzant els remes i el drap. A més, el pescador de marisc dedicava, generalment, un dia a la pesca de les *Escopinyes Gravades* i, un altre a una espècie ja venuda per endavant al majorista, encara que també es podien dedicar a l'obtenció de tot tipus de marisc. A més, amb la creació de viviers de marisc el pescador dipositava aquella part del marisc que no podia vendre, amb l'avantatge de tenir guanyos en qualsevol moment que li haguessin demanat marisc per a un consum immediat. En aquests viviers dipositava els individus més joves per a què augmentessin de mida al viver o per obtenir un millor preu de venda en dies posteriors. L'extensió d'aquests viviers es limitaven a uns pocs metres quadrats i restaven separats un de l'altre per una sèrie de pedres posades a la mateixa profunditat.

Quant els aparells existí a Menorca un d'ús comú, el *Bolixó de treure marisc* o *de treure ostres* construït amb malles amb la funció de xarxa d'arrossegament. Aquest tipus d'art fou emprat en el ¼ del s. XIX a Maó i havia estat suprimit el seu ús al prohibir-se des de feia alguns anys, però encara els pescadors de marisc el feien servir. Aquests tipus d'art fou molt semblant en la seva forma als que es van utilitzar per a la captura dels peixos, però més robust i provist de ploms. L'instrument emprat per hissar el Bolixó amb la seva càrrega de marisc era una politja (*corriola*), encara que generalment mancava en les barques marisqueres. El *Bolixó* el feien servir en dies de mala mar, anant a vela si el temps ho permetria, o si es quedaven a terra calaven l'art des de la barca o des de la mateixa riba.

Algunes característiques de la barca marisquera *Ketty*, foli mh-67, són les seves dimensions: 5'39 m. d'eslora, 1'41 de màniga i 0'71 de puntal. Les línies d'aigües traçades són quasi simètriques. L'empostissat del folre té un promig de 15 cms.

d'ample, folrat amb 6 traques, que en l'obra viva s'agafen a la contraroda i el contracodast. Aquest detall és identificatiu de les Illes Balears i és per donar més seguretat a la barca en cas que un cop pugui fer malmesa la roda o el codast. La roda i el codast rectes formen un angle quasi de 90 graus. El castell de proa, folrat de través, té dos forats per a imbornals. Hi ha senó a popa. En el costat d'estribord del codast hi ha la *corriola* per hissar el bolitxó. Tocant al medis de la quaderna *Tahi* hi ha una peça quasi semicircular que dona un espai aïllat amb la funció de viver pel marisc. En el banc més cap a proa i a l'alçada de l'eix de crugia hi ha un ull amb cunya, que potser recolzà un possible arbre (veure plànol).

Sobre els *bots místics*. En època de la *Liga Marítima Española* es celebrà l'any 1928 dotze regates amb la participació de la gent de mar, que els caps de setmana es dedicaven a les regates amb els bots següents: el *Detective*, el *Roig*, el *Neptuno*, el *Ernesto*, el *Delio* i el *Jover* (2). Aquest 1928 la Liga Marítima atorgà un premi extraordinari al patró del bot més petit, que era el *Jover* (4'20 m. d'eslora). L'any 1929 el mestre d'aixà Antoni Taltavull Vidal construï el nou *Jover* (de 4,60 m.) i després el *Cecilio* incorporats en les regates de 1929 amb els que persistiren el *Delio* (4,50 m.) i el *Roig* (4,00 m.), ambdues construïdes per Gori Femenías. Les dues noves embarcacions -el *Jover* i el *Cecilio*- i la decisió d'Antoni Previ Seguí, que demostrà a l'amo del *Cecilio* la capacitat vèlica del bot convenientment il·lustrat, van fer que el Sr. Jover demanés al mestre veler de la localitat la nova superfície vèlica, que fou seguida per la resta de patrons per a una major competència en les regates. La capacitat regatista en les temporades següents es desenvolupà amb la incorporació de nous bots i la desaparició d'alguns d'ells. En l'any 1935 es botà el tercer bot construït per Antoni Taltavull: els *Dos Hermanos*, que era igual als anteriors, llevat de la supressió del corredor substituït per una coberta correguda de pesca amb tranquil. L'any 1936 s'intentà reprendre l'activitat regatista, però només es pogué organitzar la primera regata el 12 de juliol amb el *Jover*, el *Dos Hermanos* i el *Delio*, ja que es vivia l'ambient d'incertesa social del moment i no s'estava per regates. En resum des de 1928 fins 1936 el *Cecilio* participà en 39 regates; el *Delio* en 88; el *Jover* en 84; el *Roig* en 56; el *Unión* en 17; el *Douglas* (abans *Margarita*) en 13; el *Ernesto* en 7 i el *Dos Hermanos*, que s'incorporà tard en 13 vegades. Acabada la guerra civil moltes d'aquestes embarcacions canviaren d'amo i nom (el *Jover* s'anomenà *Victoria*; el *Cecilio*, *Ignacia* i el *Dos Hermanos*,



Barca marisquera *Ketty*.
Autor: Antoni Rodríguez
Fernández. Supervisió
Isidre Oliveras i Parera.

Bellissimo). L'any 1944 la Liga Marítima es va dissoldre oficialment i nasqué el Club Marítim de Maó

La característica d'aquests tipus de bots és d'una eslora aproximada de 4,50 mtes., una màniga de 1,50 i un puntal de 0,75. L'arboradura es componia per un pal d'aproximadament 5 mtes i aparell místic amb tres jocs de veles amb entenes compreses aproximadament entre 10,60, 9,60 i 7,40 mtes. La *botavara* medeix 4,80 mtes. El llast màxim intern pot ser de 400 kgs. en lingots de plom, que es pot reduir a 150 kgs. quan el vent degenera en *vetolines*. El *buc*, de possible tradició anglesa, és en forma de copa de cava i acunyat, que dona unes bones condicions veleres. Poden estar construïts amb *corredor*, que forma una mena de banyera oblonga (veure el *Delio*) en tota l'extensió del buc, llevat els castells de proa i popa, o coberta correguda (veure el *Bellissimo*).

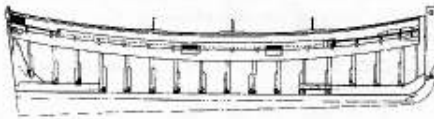
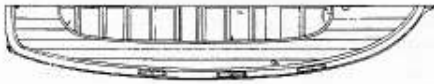
Quant a l'*aparell* porta un *pal piolo* inclinat a proa i subjectat amb una *abraçadora* de travessa fixada a la cara de popa de l'últim bao del castell de proa. Porta *obencs*, malgrat de tractar-se d'*aparell místic*, i corre pel pal una *raca* provista d'*aparell*, de la qual es penya l'*estrop* de l'*entena*.

L'*entena*, subjectada per la trossa al pal, és molt alta i al treballar quasi vertical obliga a fixar al puny d'*amura* un aparell per manipular-la. Per arriar-la s'ha de deixar anar, simultàniament, de la *drissa* del pal i de l'*amura*, ja que sinó la *raca* queda mossegada i no baixa. Sense aparell en l'*amura* un home no pot dominar la gran palanca exercida per l'*entena*. Abans d'arriar l'*entena* s'ha d'aferrar la *vela major* a mà, llançant-la sobre ella mateixa de popa a proa, per subjectar-la amb una cinta que agafa la vela i l'*entena*. Realitzar aquesta operació amb vent fresc no resulta molt fàcil com tampoc es pot realitzar per la llargada de l'*entena* la maniobra més marinera de l'*aparell místic*: *arriar de pla*. Per les mateixes dificultats les veles no porten faixes de rixos i es canvien de veles en l'embarcador i no en plena navegació. En l'*escota* de la vela major no es feu servir aparell, malgrat la mida de la mateixa i es caça amb un rónic *caçaescotes* fixat a la part exterior del mirall de popa. Un home sol per caçar-la amb vent fresc necessita de l'ajuda del timó o l'ajuda d'un altre tripulant. Quant al *botalló* es fixa amb *agullot* i *tinter* a més d'*abraçadora*

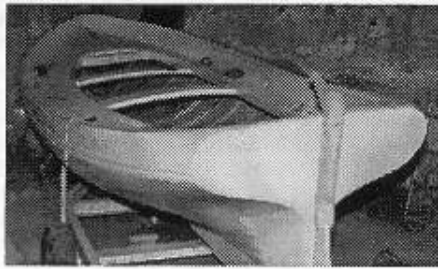
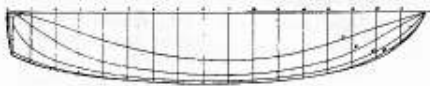
Plànols dels Bots místics

Delio

Plànol de construcció



Plànol de formes



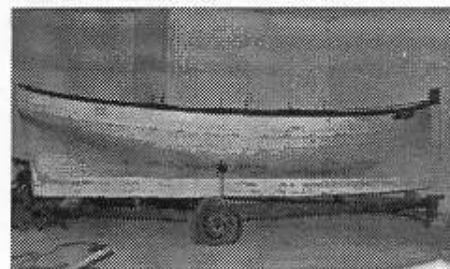
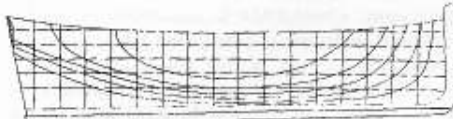
Autor plànols: Antoni Rodríguez Fernández. Col·laboració en el treball de camp: Isidre Oliveras i Parera. Foto: Isidre Oliveras i Parera.

Bellissimo

Plànol de construcció



Plànol de formes



Autor plànols: Isidre Oliveras i Parera. Col·laboració en el treball de camp: Antoni Rodríguez Fernández. Foto: Isidre Oliveras i Parera.

de travessa en la roda. A més al xunxo de l'extrem del *botaló*s'afirma els vents i el *barbiquell*-aquest molt tens- portant l'extrem del *botaló* a mollar-se contínuament, per corbat. Pel *botaló* corre una *raca* que es dona al *floc*. Aquest *aparell* és de concepció clàssica, molt simple, però difícil de maniobrar per les dimensions extremes concebudes a les veles. En regates els tripulants eren tres: *patró*, *proel* i *comodí* i si el vent refermava no hi havia temps d'avorrir-se.

En definitiva aquí s'ha exposat a forma de breu resum, dos tipus d'activitats realitzades amb les embarcacions tradicionals: la pesca i l'esbarjo.

(1) Arxiduc Luis Salvador: Les Balears descrites per paraules i imatges), obra composta per 9 volums, pàgs. 462-499.

(2) M. Barber Barceló: La Flotilla Mahonesa de Botes Místics de Regata. Separata de "Revista Balear", Año IX, núms. 36 i 37, 1974

Nota: en relació als plànols dels botes místics *Delio* i *Bellísimo* no s'exposen els plànols vèlics i el vocabulari per no repetir el que s'exposa en la contraportada de la revista.

Fons: diari Insular, dijous, 14 de juliol de 1994. Menorca.

Continuación del Curso de diseño naval y maquetismo

La asociación "Amics de la Mar de Menorca" continuará el curso, iniciado el pasado mes de junio, el próximo fin de semana en un almacén municipal cedido por el Ayuntamiento de Ciudadella. Su objetivo es trasladar a planos y maquetas todas las embarcaciones autóctonas menorquinas de cada tipo, trabajo ya empezado con la barca "bolixera", con tal de obtener un fondo museístico propio de Menorca. Impartirán el curso Isidre Oliveras, técnico de modelismo especializado en los siglos XVI al XIX, vicepresidente de los "Amics del Museu Marítim de Barcelona" i profesor de la Escola del Patrimoni Marítim de l'Associació Barcelona fes-te a la mar, i Antoni Rodríguez, licenciado en Geografía e Historia i también profesor de la citada escuela.

REDACCION

Full d'informació sobre el Kurs de disseny Naval impartit per Isidre Oliveras i Parera i Antoni Rodríguez Fernández, fons: Amics de la Mar de Menorca.

Nota: barca Bolixera autor Isidre Oliveras i Parera.

«Amics de la Mar» organitza un curs de disseny naval i maquetisme d'embarcacions

Ma/Xim FUSTER

L'agrupació «Amics de la Mar de Menorca» ha organitzat un curs de disseny naval i maquetisme d'embarcacions autòctones. L'objectiu és traslladar a un format de maquetes totes les barques recuperades per l'estat. Per tal motiu, el grup ha contactat amb dos experts en aquesta matèria: Isidre Oliveras i Antoni Rodríguez es traslladaran de Catalunya una vegada cada mes per impartir les classes als 15 integrants del curs. La demanda encara no està delimitada, però les convocatòries seran

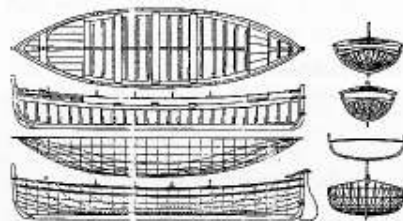
cada primer cap de setmana de mes. La primera sessió es desenvoluparà els dies 4 i 5 de juny i s'ocuparà com realitzar un croquis de cada embarcació, posant èmfasi en les característiques tècniques de cadascuna. Les barques estan dipositades en un magatzem municipal cedit per l'Ajuntament de Ciudadella. En classes posteriors s'elaboraran les maquetes de les naus a escala reduïda.

Isidre Oliveras és especialista de modelisme, especialitzat en els segles XVI al XIX. Antoni Rodríguez és llicenciat en Geografia i Història i ha col·laborat en nombroses tasques amb Olive-

Fons: Menorca Diario Insular, divendres, 27 de maig de 1994.

Curset de DISSENY NAVAL

Aixecament de plànols d'embarcacions de Menorca. Estudi constructiu



Barca Solixera Menorquina

Amics de la Mar de Menorca

Un cap de setmana cada mes.

Impartit per: Isidre Oliveras i Antoni Rodríguez
Professors del Centre d'Estudis del Mar de Barcelona. "EL MAR"

Propera convocatòria: Dies 15 i 16 d'Octubre 1994

Inscripcions: Continuada i gratuïtes

Informació: Amics de la Mar de Menorca
tel: 15 14 97 / 38 59 87 (nits)



Amics de la Mar de Menorca

Associació per la construcció del Patrimoni Marítim

MARINA DE GUERRA

El *Gran John* a Tarragona

Albert Campanera i Rovira.

Per quarta vegada en la història de la VIa Flota dels Estats Units (47 anys), un gegant portaavions d'aquesta nació amarrà directament al moll d'un port espanyol, el de Tarragona (1).

Aquests tipus de grans vaixells per les seves mesures poques vegades entren dins dels ports. Per aquesta raó la visita del USS *John F. Kennedy CV 67* despertà gran interès i curiositat a Tarragona i rodalies, estimant-se en més de 100.000 les persones que es desplaçaren a aquesta capital per veure'l, entre ells la nostra Associació enmig d'un fort dispositiu de seguretat.

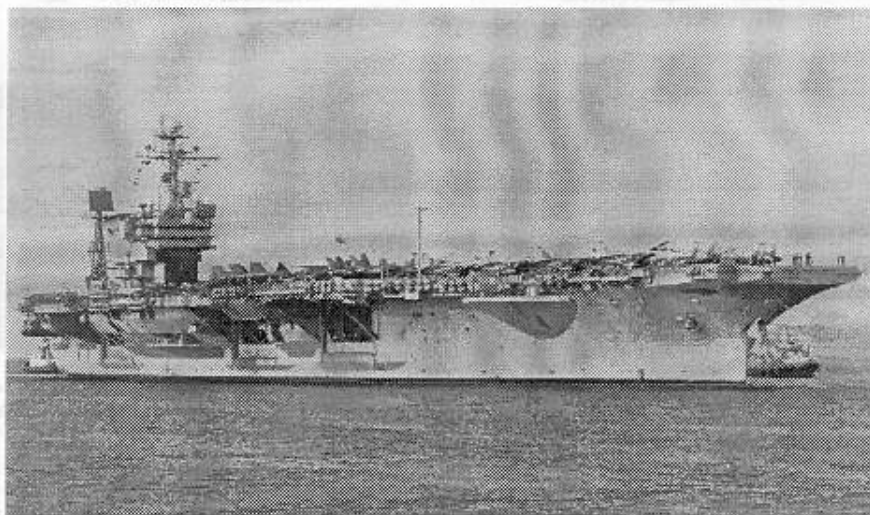
Aquest portaavions és el darrer de propulsió convencional construït per l'US Navy degut a la pressió del llavors secretari de defensa Mc Namara. Pertany a la classe *Kitty Hawk* (2) millorada, coneguda també com *la de més de mil peus* (3), és a dir que

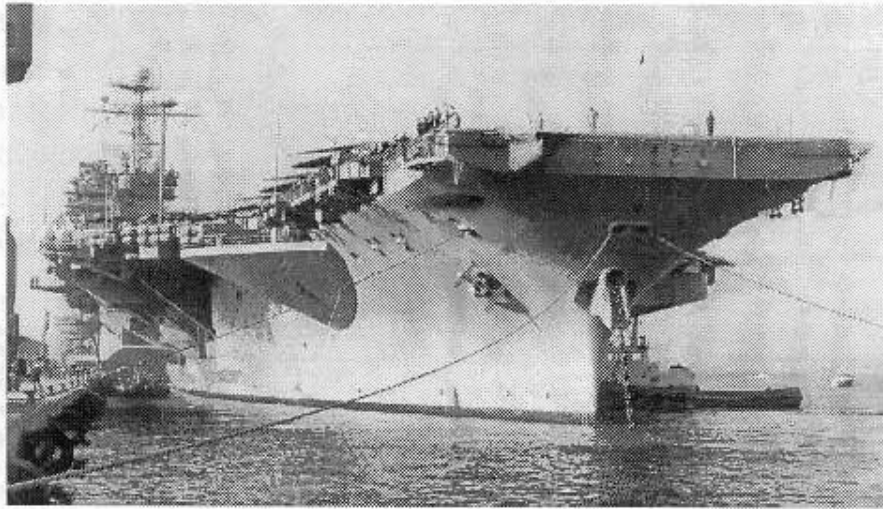
amb aquesta classe es superà la mítica barreira dels 300 metres d'eslora, només superada per la classe *Nimitz* (4) de propulsió nuclear.

Lluïnt el gallardet del contraalmirall R.C. Williamson, comandant de la IIa Flota de Portaavions i sota el comandament del capità de vaixell E.J. Fahy, aquesta nau embarcava la VIIIa Ala d'aviació, composta pels nou esquadrans del comandant C.A. Wyatt, totalitzant 74 avions dels tipus *Tomcat F-14*, *Hornet F-18*, *Hawkeye E-2*, *Viking S-3* i *Prowler EA-6*, i sis helicòpters *Seahawk SH-60*.

Per altra part és curiós ressaltar que el clàssic full informatiu *Welcome aboard*, reflecteix només generalitats, però el que sorprèn és que algunes estiguin en contradicció amb les publicacions dels millors anuaris navals. Per això, les característiques següents són el fruit de garbellar en les esmentades fons de les quals traurem les mesures acuradament: desplaçament 80.941 tones (a.p.m.), 323.6 x 76.8 x 11.4 metres d'eslora, mànega i calat; l'alçada des de la quilla és de 74 mts. (54 des de la línia de flotació). La potència de màquines arriba a 280.000 CV i obté una velocitat màxima de 32 nusos (59.31 km/h), però per la seva data de cons-

Foto: Albert Campanera i Rovira.





Històrica fotografia del portaavions USS *John F. Kennedy* CV67 en el moment de començar l'afermat d'estabxes al moll Navarra del port de Tarragona. Foto: Albert Campanera i Rovira.

trucció (1964-1968) dubto que arribi als 30. Té quatre eixos amb quatre hèlix de quatre pales i un diàmetre de 6,92 mts. amb un pes de 35 tones cadascuna. També està dotat de dos timons amb un pes de 23,6 tones cadascun. La tripulació estimada és d'unes 4.800 persones, de les quals 250 són dones.

El vaixell arribà procedent de Barehim, havent participat durant la travessia en els exercicis DINÀMIC MIX '97 a la mar Jònica, després de l'escala a Tarragona marinarà directament a la seva base de Mayport (Florida, USA), efectuant en mig de l'Atlàntic un *rendez-vous* amb el *USS George Washington CVN 73* que el substituirà els propers sis mesos a la mar mediterrània.

El *Kennedy*, entrà en servei l'octubre de 1968. És sense cap dubte un veritable veterà, que gràcies a les successives modernitzacions (l'última l'any 1996) el permeten mantenir-se en primera línia sobretot pel seu nou CIC (5) equipat amb els sistemes més sofisticats de comandament, control, comunicacions i informàtica amb uns espectaculars *displays* de mesures superiors i similars a les dels creuers AEGIS (6).

Per acabar és important recordar que el *Kennedy* és l'únic gran portaavions americà que copià la sabia disposició japonesa d'inclinar la seva gegantina xemeneia a l'estil dels *Hiyo*, *Taiho* i *Shinano* (7). Dins la flota americana és conegut amb l'apel·latiu de *Big John* amb tota propietat per ser el primer vaixell amb aquestes grans mesures.

(1) El primer va ser el *Tarawa CV 40* a Barcelona. Els següents foren el *Forrestal CV 59* i el *Saratoga CV 60* a València. S'exceptuen les escales a la base aeronaval de Rota (Cadis)

(2) Nom del camp d'aviació, en memòria dels germans Wright que l'any 1904 a bord d'un avió van volar per primera vegada.

(3) Un peu (feet), mesura anglesa equivalent a 0,3048 mts.

(4) Nom de l'almirall americà que conduí amb èxit la flota del seu país al Pacífic durant la 2a guerra mundial.

(5) Acrònim arrel anglesa que vol dir: Centre d'Informació i Combat, és a dir el cervell de tot vaixell de guerra.

(6) Acrònim anglès que vol dir: Sistema de míssils superfície-aire, d'alt rendiment, ràpida capacitat de reacció, gran potència de foc, llarg abast, millorada fiabilitat i bons resultats davant de perturbacions electròniques.

(7) Últims portaavions on els japonesos van aplicar tota la seva experiència en la construcció d'aquests tipus de vaixell.

Visita del vaixell escola grec *Aris*

Albert Campanera i Rovira

Sota el comandament del capità de vaixell G. Dounis, director de l'Acadèmia Naval del Pireo, arribà a Barcelona en visita oficial el *Hellenic Ship Aris A 74* portant a bord 270 guardiamarines, cinc d'ells de nacionalitat romanesa i un d'ells americana.

Amb aquest trenta-i-quatre creuer d'instrucció l'*Aris* ha fet escala a Portsmouth, Amsterdam, Rouen, Palma de Mallorca, Alexandria, Limasol i Sudà (Creta) i posà de manifest durant la seva estada a la ciutat comtal la gran cordialitat existent entre Espanya i Grècia.

Després de visitar aquesta nau per part de la nostra Associació podem assegurar que és una veritable raresa, ja que és un dels pocs vaixells de disseny i construcció totalment grega.

Bastit a la drassana de Salamis entre els anys 1976-1980, el seu nom recorda al déu grec de la guerra i és el tercer en dur-lo. Té un desplaçament de 3.525 tones (a.p.m.) i unes mesures de 100x14.7x4.5 mts. d'eslora, màniga i calat. Està propulsat per dos motors diesel *Krupo MAK Mk 8* de 10.000 CV de potència, que mouen dues hèlix de sis pales i pas variable a la velocitat màxima de 18 nusos (33,3 km/h). L'electrònica

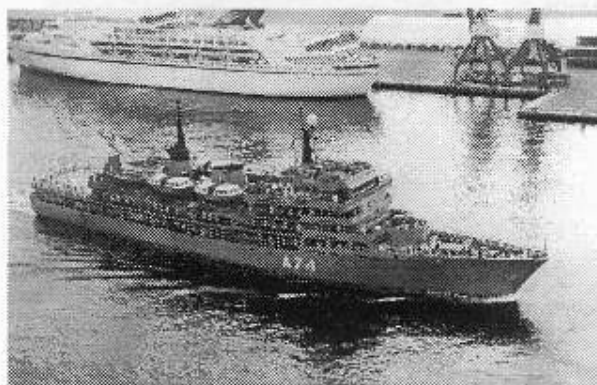


la componen tres radars DECCA. L'armament és una mostra de l'usual a la marina grega, és a dir a proa i a crugia una peça americana de 76/50 mm., dues sueques *Bofors* de 40/70 mm., més quatre de 20 mm., dues de suïsses *Oerlikon* i a més dues alemanyes *Rheinmettal* a ambdues bandes totes amb un muntatge senzill.

L'acomodació de la dotació és veritablement espartana degut a què s'hi ha d'encabir una tripulació força nombrosa per les seves mesures. Tot i així ha muntat des de 1986 una petita coberta a popa amb hangar inclòs per operar amb helicòpters del tipus *Alouette III*. Per altra banda l'encertada disposició del vaixell permet la seva utilització com a hospital o transport de tropes.

Interpel·lats respecte a la logística que representa per l'actual marina grega el mantenir en servei unitats de cinc diferents procedències contestaren que certament era complicat, trobant-se en la necessitat d'enviar els seus especialistes a dur a terme cursets de manteniment a l'estranger, per exercir-los generalment a les seves bases a Salamis o Suda.

Per últim es comentà sobre si Grècia s'agregarà a l'actual tendència occidental de professionalitzar les seves forces armades, i van fer avinent les seves reserves, ja que Grècia no té pràcticament rebuig a la prestació del servei militar obligatori.



Vaixell escola grec *Aris*. Foto: Albert Campanera i Rovira.

L'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona en la I Mostra de Navegació Tradicional de Vel Llatina, dintre del Saló Nàutic de Barcelona

Junta Directiva
Traducció: Antoni Rodríguez Fernández

En l'últim Saló Nàutic Internacional de Barcelona, que es celebrà els dies 15 al 23 de novembre de 1997, s'exposà en l'interior del recinte firal i per primera vegada una mostra de navegació tradicional amb una sèrie de barques de pesca i d'esbarjo de vela llatina procedents de diverses regions. A més es va poder veure i navegar a bord d'una sèrie d'embarcacions, que estaven en Marina Port Vell.

D'aquestes embarcacions destacaríem alguns exemplars per la seva història o antiguitat com són: el *bot culer* Menorquí *Gsnop* (1891) de 28 pams d'eslora, la *barca de foc* *Lola* (1903) de 30 pams d'eslora i construïda per Anicet Nadal de Cadaqués i el *Rafael Verdera* de més de 20 mts. d'eslora.

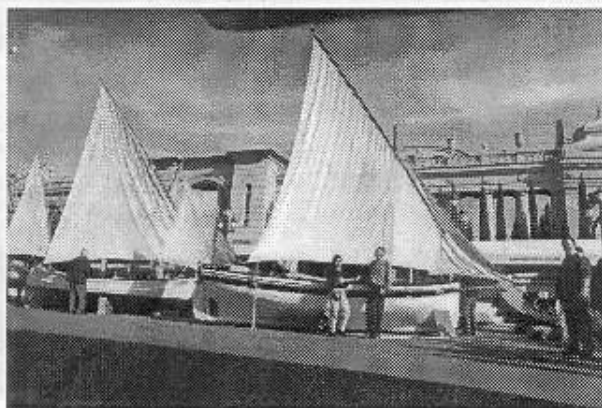
Entre les entitats culturals dedicades al patrimoni marítim destacaren la presència dels nostres Amics de Mallorca i Menorca, que contribuïren amb 4 embarcacions, i els nostres Amics de Tarragona, Girona i Barcelona, entre ells l'associació de *Barcelona Fes-te a la Mar*, que han fet una tasca important en la recuperació de les embarcacions tradicionals durant 8 anys. (Des d'aquestes línies els recolzem per continuar en la recuperació del nostre patrimoni marítim després d'haver sabut la malaurada notícia de l'enfonsament del caro *Icària*, que portà la torxa olímpica, i d'altres embarcacions)

Entre els diversos mòduls destacà la presència de l'associacionisme que treballà per protegir el Patrimoni Marítim, entre els quals estigué representada la nostra Associació, a més de l'àrea corresponent al Museu Marítim de Barcelona, que exposà el projecte de recuperació del *Sayremar*. Aquest pailebot és fora de l'aigua -a l'antiga entrada del MMB- en procés de restauració.

Aquesta mostra volgué divulgar la navegació de vela llatina amb embarcacions tradicionals i preservar la cultura i el propi vocabulari marítim.

Malgrat d'haver-se utilitzat des de fa 2.000 anys la navegació amb vela llatina avui quasi ha desaparegut en la major part de la mediterrània.

No hem d'oblidar que la vela llatina és l'origen de moltes de les velas emprades actualment, com són la vela cangrea, la Marconi, o



Bot menorquí *Gsnop* al 36è Saló Nàutic de Barcelona. Foto: Vicente García-Delgado.



Oficis tradicionals relacionats amb la pesca a la Platja de l'Escala. Foto: Vicente García-Delgado.

qualsevol vela de ganivet conegudes. Amb la vela llatina navegaren moltes civilitzacions, romanes, bizantines i àrabs, malgrat de no saber-se amb exactitud els seus orígens. Només la perfecció del seu disseny i la seva fàcil adaptació als vents de la mediterrània han permès que es mantiguessin fins els nostres dies.

Aprendre a navegar amb vela llatina té una importància sobre les veles actuals, ja que la seva manipulació pràctica és una eina bàsica per aprendre a manipular qualsevol altra tipus de vela.

Gaudir de les nostres tradicions. Amb l'aparició del motor, la vela llatina anà desapareixent a la mediterrània occidental, primer en el cabotatge i després en l'àmbit de la pesca, que la utilitzà fins a mitjans del segle XX. A l'actualitat, s'ha tornat a recuperar la navegació amb vela llatina, per plaer i s'ha augmentat la seva utilització al llarg de tota la costa de la mediterrània occidental. I, a la mediterrània oriental, es veu encara com a mitjà de propulsió, especialment al nord d'Àfrica i als Països Àrabs, com també en mars i costes de l'Índic.

A l'actualitat es celebren un seguit de *Trobades de Vela Llatina* al llarg de la nostra costa catalana i s'arribà en l'any 1997 a celebrar tretze trobades, algunes d'elles amb més èxit que d'altres degut al temps canviant propi de la nostra mar. Entre les celebrades hi ha la de Cadaqués,

que celebrà la seva desena trobada i que destacà pel nombre d'embarcacions que hi participaren, aproximadament unes cinquanta.

A més d'aquestes trobades, sense caràcter competitiu, ressalta la celebració d'un seguit d'actes paral·lels, que contribuïrien a divulgar la nostra història, els costums, els oficis i la música tradicional. Aquest és el cas de Calella i la commemoració de la batalla de les *Formigues*, de l'Escala en la que es recreà l'ambient dels vells oficis relacionats amb la pesca (mestres d'aixa, apedaçadors de xarxes, construcció de nanxes, pesca de la llum, jocs infantils en la platja, etc...), que recrearen una sortida de les barques de pesca i una tornada nocturna il·luminant les veles, a més de fer mostres de com es realitzaven les conserves de salaons i el transport de la sal i una representació de balls populars, en la qual participà tothom del poble.

Aquesta forma d'entendre les coses fa que es doni a conèixer la navegació amb vela llatina i no perdre el vocabulari marítim. Aquestes embarcacions són part del nostre patrimoni marítim viu, fora dels museus. A l'actualitat qualsevol pot adquirir una petita barca de vela llatina per una quantitat mínima de 500.000 ptes amb els aparells. Només s'ha de saber aprofitar l'oportunitat, ja que no queden moltes barques en bon estat de conservació i en alguns casos els propietaris no volen desprendre's d'elles, tot i no fer-

les navegar a vela, al ser una herència de pares a fills per la seva vessant sentimental.

Els objectius del projecte de la mostra.

Amb la col·laboració desinteressada del 36è Saló Nàutic de Barcelona i de les Institucions, Empreses, Associacions, Artesans i voluntaris de diversos àmbits s'ha donat a conèixer, mitjançant una sèrie de plafons, la riquesa i la gran diversitat d'embarcacions que han navegat a vela llatina al llarg de la nostra història. Aquesta exposició ens ha permet conèixer la evolució de la vela llatina, la seva història, la diversitat cultural, les tradicions, els oficis tradicionals, els costums, els usos actuals, les iniciatives -com per exemple la realització del projecte de recuperació del Pailebot *Sayremar* (ex-*Cala Sant Vicenç*), el món de les *Associacions*, així com el món editorial que es preocupa per aquests temes.

Amb un total de 10 àmbits s'exposà la navegació amb la vela llatina. Aquests àmbits van ser els següents: *La història i els antecedents de les embarcacions*; *L'ofici del Mestres d'Aixa*; *Els Mestres Velers*; *La Vela Llatina: un nexa cultural de la Mediterrània*; *El treball en les embar-*

cions i arts de pesca; *La Vela Llatina: una realitat*; *La Vela tradicional, embarca't en l'aventura*; *Projectes de recuperació d'embarcacions*; *La tradició, el Patrimoni Nàutic i la Cultura* i per últim *Enrola't en el món de la vela llatina*.

A més d'aquests àmbits es realitzà el bateig nàutic dintre del Port de Barcelona amb aquests tipus d'embarcacions. També es féu una mostra ubicada al Port Vell, on estigueren ancorades una sèrie d'embarcacions, amb unes eslores compreses entre els 4 al 23 metres, en les que s'hi realitzaren una sèrie d'actes festius i d'animació amb música tradicional, que promocionaren aquesta forma de passar el temps destinat a l'oci d'una manera didàctica i pedagògica.

En els propers mesos la Coordinadora de vela llatina ha de dur a terme el calendari corresponent a les regates i trobades de vela llatina d'aquest any 1998, per això demanem la col·laboració i l'interès de tothom que estimi la navegació a vela. Si podem donar a conèixer i aixecar la curiositat i inquietud per aquesta navegació ens donarem per satisfets.

Oficis tradicionals relacionats amb la pesca a la Platja de l'Escala. Foto: Vicente García-Delgado.



Tot recordant Cuba en el servei de salvament de naufragis

Antoni Rodríguez Fernández

El segle XIX Cuba esdevingué per a molts catalans i espanyols un lloc on promoure activitats econòmiques i de projecció social. En aquest ambient s'aconseguí assolir el sentiment humanitari del voluntariat. Així a començament de la dècada de 1880 es constituí a Cuba una junta local de la *Sociedad Española de Salvamento de Naufragos* segons reflecteix una acta de la Comissió Executiva de la Central de la Societat de la sessió del dia 10 de març de 1881. Aquesta tractà la tramesa dels estatuts, invitacions i caixonets d'almoines al comandant general de marina del *Apostadero de la Habana* i el president interí de la junta de Salvament de Pinar del Rio. D'aquesta junta les notícies publicades era la documentació de la Societat són minses, però suficients per conèixer l'organització social del seu servei de salvament.

L'any 1882 la Central de la Sociedad rebé d'Isidoro Palacio i Llames, secretari de la junta de Pinar del Rio, la quantitat de 893,50 ptes. producte de les subscripcions efectuades. Els membres de la **directiva** eren Antonio Blanco (president), Juan Aymar (vicepresident), Gregorio de Llano, Arcadio Sánchez, Francisco Cuervo, Benito Herrera, José Laureano Guitart, Alonso Rivera, Francisco Albear i Ricardo Covian (vocals), Domingo Mendez (tresorer) i Isidoro Palacio i Llames (secretari). La identitat dels **socis fundadors** i la seva cuota anual eren les següents: amb la quota de 30 ptes. Ramon Arnay; Francisco Albear; Francisco Cuervo; Ricardo Covian; Manuel Díaz Quivus; Gervasio Fernández; José Laureano Guitart; Benito Herrera; Domingo Mendez Plasencia; Isidoro Palacio i Llames; José Arcadio Sánchez; a més Alonso Rivero, 40 ptes.; Gregorio de Llano, 60 ptes.; Antonio Blanco i Llano, 90 ptes i Juan Aymar i Amigó, 50 ptes; Els **socis subscriptors** amb 15 ptes eren Indalecio Avendaño; Manuel del Busto; José Miró, a més d'Agustín Ramos Suarez, 20 ptes. Els **socis donadors** amb 42,50 ptes. eren Aymar i Cia.; Manuel Díaz Arrastia i Rafael Díaz Arrastia; a més de Miguel Avendaño Llanderal, 30 ptes.; Carmen i Adela Blanco i Gómez, 22,50 ptes.; José Julian González, 21,25 ptes.; Pastor Maury, 5,50 ptes i Juan Ortiz, 21,25 ptes. A partir d'aquesta data els *representants de la Societat* a Cuba que van trametre a la Societat els informes sobre els auxilis i salvaments prestats i la tramesa de les quantitats recaptades foren José M^o. Heras (1887/9), Antonio de la Rocha (1889/91), Fernando Martínez (1891/2), Enrique Albacete Díaz (1892/3), Federico Aleman (1893/4), Buenaventura Pílon (1894/6), José Gómez Ymaz (desembre 1896/

octubre 1897) i els capitans de navio Emilio Ruíz del Arbol (novembre 1897/març 1898) i Luis Pastor i Landero (abril 1898/ setembre 1898).

El 1896 el *representant de la Societat* envià a la Central un ofici datat el 8 de juny amb la quantitat de 500 ptes. producte de les subscripcions i almoines dels socis del *Manzanillo*; la *Sociedad El Socorro Marino*, 60 ptes.; El Liceo, 30; El *Casino Español*, 42,50; els Srs. Pérez i Crespo; 25; els Srs. Vázquez i Cia, 25; els Srs. Pérez i Aguirre, 25; els Srs. Muñoz i Cia, 25; el Sr. Celestino Rovira, 25; el Sr. Jaime Roca, 30; el Sr. Federico Banriedel i Cia, 25; els Srs. Carbajosa i Cia., 25; la *Sociedad de Socorros Licenciados del Ejercito*, 30; els socis de la Central amb destí a la Habana; el Sr. Pedro Sánchez Toca, 10; el Sr. Antoni Eulate, 30; Manuel Triana i Francisco Aldao, 60 i el caixonet d'almoines del canoner *Yáñez Pinzón*, 7,50 ptes. Abans, però el 23 de febrer de 1895 amb el *Grito de Baire* començà la guerra d'independència de Cuba.

El 1898 marcà un punt d'inflexió per al país. El desastre colonial constituí un fort cop per a les societats catalana i espanyola. Després d'una guerra de quasi quatre anys contra els patriotes cubans i d'unes poques setmanes d'enfrontament obert amb els Estats Units d'Amèrica es posà fi a quatre segles de vincles imperials (1). A Catalunya alguns ex-combatents que tomaren de la guerra a les seves poblacions van estar hospitalitzats. Una de les poblacions del litoral català que disposà d'un equipament de la Societat per allotjar els ex-combatents fou la vila de Roses, que un cop dissolta la junta local de salvament feu servir la caseta com a hospital. La desfeta de 1898 no suposà la ruptura dels lligams dels catalans i espanyols amb Cuba, ja que la continuació dels contactes es reflecteixen en el servei de salvament al nostre segle com també en l'arquitectura dels indians, en la música (havaneres), o en les festes i els costums populars, que ens remetien a un món colonial. Un exemple dels contactes al nostre segle és en el servei de salvament l'any 1931 quan Luis Cebreiro López, heròic salvador de naufragis, capità de la marina mercant i motor de la junta local de Viveiro, exposà a la Societat que el sr. Valeriano Fernández Viña volgué efectuar en la ciutat de la Habana actives gestions per inscriure socis subscriptors per a la Societat. El Consell Superior agraf les gestions de Fernández Viña com a representant dels espanyols que residien a Cuba i el nomenà delegat representant de la Societat per executar aquesta empresa.

En definitiva malgrat que el servei de naufragis a Cuba no es pogué consolidar la documentació exposada és suficient per donar a conèixer el sentiment humanitari que van dur a terme i els continuats contactes amb Espanya.

(1) Les dades d'aquest paràgraf han estat extretes del full d'informació "Escolta Espanya" *Catalunya i la crisi del 98*. Fons: Museu d'Història de Catalunya.

Una àmplia oferta d'activitats anima el Museu durant l'estiu

MMB

Per aquest estiu el Museu Marítim de Barcelona ha dissenyat una oferta d'activitats adreçada a tot el nostre públic. L'objectiu fonamental d'aquest programa és afegir un altre al·licient a la ja interessant visita a l'exposició permanent, que es va veure enriquida l'any passat amb la presentació de l'àmbit expositiu "De la barca a la companyia. L'esplendor de la Barcelona marítima, 1750-1850", que ja us vàrem presentar.

Enguany s'ofereixen noves possibilitats de divertiment que pensem han d'atraure tant al públic habitual com a aquell que ens visita per primera vegada. Tot seguit us les presentem:

- Els dissabtes i diumenges, una tripulació composta de pirates, mariners i marineres, gavines i cormorans arriba al Museu carregada de tresors: contes, cançons, jocs, danses i altres sorpreses per a petits i grans. Durant la vostra visita al museu podeu ser raptats en qualsevol moment per aquesta tripulació que us farà escoltar les seves històries. **"Els contes de la Mar Salada", dissabtes i diumenges, de 12,30 h. a 14 h. i de 16 h. a 18,30, amb una freqüència aproximada d'un conte cada mitja hora.**

- Cada diumenge, a les 12 h. i a les 13 h., la *Sphaera* us ofereix la possibilitat de conèixer les estrelles i els fons del mar de forma lúdica i participativa.

- Durant el mes de juliol, el nostre departament de difusió ha programat una nova activitat especialment adreçada als infants de 6 a 12 anys. Es tracta d'una visita al museu en forma de joc de pistes que inclou a més la visita a "la Gran Aventura del Mar". **"La màgica aventura de la sirena Silvana",**

tots els dijous durant el mes de juliol, a les 11 h.

- Al marge de les activitats que hem ressenyat fins ara, la gran novetat d'aquest estiu és la possibilitat de fer una visita insòlita al Museu. Sota el títol **"A l'estiu el Museu obre les nits per a tu"**, s'ofereix al nostre públic una visita nocturna al Museu, prestant especial atenció a la restauració del nostre pailebot, incloent sessions a l'Sphaera i amb la possibilitat de sopar o prendre una copa al Jardí del Rei. **"A l'estiu el Museu obre les nits per a tu", juliol, agost i setembre, dimarts i divendres, de 20:00 a 23:00 h.**

La intenció del Museu amb aquest seguit d'activitats és ampliar la nostra oferta incorporant-nos al ventall de possibilitats que brinda Barcelona i especialment, el Port Vell, de passar vora el mar els dies i les nits dels qui romanem a la ciutat durant l'estiu.

Podeu demanar més informació al propi museu. Com sempre, us hi esperem !!

.....

➤ En aquest mes de juny l'AAMMB ha finalitzat la sèrie de *Xerrades Pedagògiques* dels dijous. Al llarg d'aquest any s'han dut a terme les següents:

—Arboradura i Eixàrcia en vaixells del s. XVII, XVIII i XIX (Isidre Oliveras i Parera).

—Breu Història de les Trirremes Gregues i la seva construcció (Pau Ribé i Quimasó)

—Les embarcacions tradicionals: vehicle de cultura (Vicente García-Delgado)

—Navegant a bord del *Juan Sebastián Elcano* (Albert Campanera i Rovira)

—Visita al Wasa Museum (Isidre Oliveras i Parera)

➤SIRGA - pàgina WEB

<http://www.ambbit.es/infonaval/>

➤Des de la revista us desitgem unes bones vacances d'estiu i esperem tornar a veure'ns en les nostres reunions i xerrades gaudint amb nous socis i amics.

