

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

núm. 14

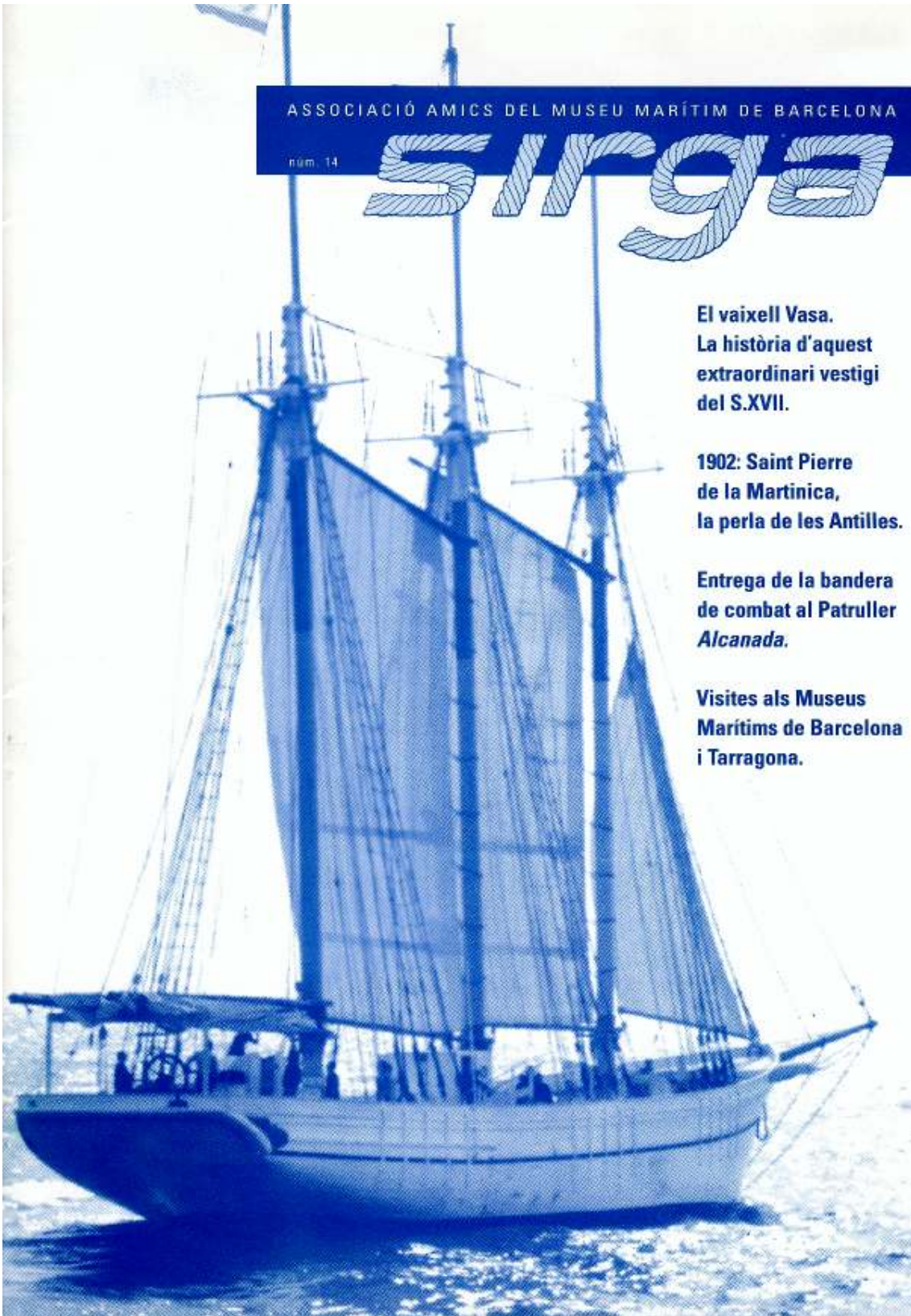
Sirga

**El vaixell Vasa.
La història d'aquest
extraordinari vestigi
del S.XVII.**

**1902: Saint Pierre
de la Martinica,
la perla de les Antilles.**

**Entrega de la bandera
de combat al Patruller
Alcanada.**

**Visites als Museus
Marítims de Barcelona
i Tarragona.**



Direcció:
Albert Campanera i Rovira

Consell de Redacció:
Eduard Casas i Viure,
Manuel Jabal i Fernández,
Carles Viladevall i Puntí

Disseny Gràfic:
Triangle, Cia. Gral. de Seny i Disseny

Producció:
AAMMB

Impressió:
Gràfiques Sant Pol

Edita:
AAMMB

Dipòsit legal:
B-43.531-01

Administració:
AAMMB, Museu Marítim, Avgda. 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.

Sumari

- Visita al Museu Marítim de Barcelona**
 Les dotacions dels patrullers *Espalmador* i *Alcanada* ens visiten
 ALBERT CAMPANERA I ROVIRA  325
- Entrega de la bandera de combat al Patruller *Alcanada***
 ALBERT CAMPANERA I ROVIRA  326
- El *Vasa*, història, construcció, enfonsament i recuperació(I)**
 ISIDRE OLIVERAS I PARERA  327
- 1902: Saint Pierre de la Martinica, la perla de les Antilles**
 ANTONI RODRÍGUEZ I FERNÁNDEZ  330
- L'aprenent de mariner, anomenat grumet**
 PAU RIBÉ I QUIMASÓ  334
- Consideracions entre el reblonat i la soldadura en els vaixells**
 CARLES VILADEVALL I PUNTÍ  337
- Pintures, dibuixos i maquetes de vaixells a Lloret de Mar**
 AGUSTÍ M^a. VILÀ I GALÍ  338
- Visita al Museu Marítim de Tarragona**
 ALBERT CAMPANERA I ROVIRA  341
- Entrega de distincions en l'AAMMB**
 ALBERT CAMPANERA I ROVIRA  341
- Les novetats de la biblioteca del MMB**
 CARLES VILADEVALL I PUNTÍ  342

Editorial

Benvolguts/es socis/es i amics/gues:

Com podeu apreciar, la revista *Sirga* enceta una nova singladura que esperem que tingui una bona acollida per part dels socis i simpatitzants de l'Associació, ja que la qualitat gràfica i del material ha suposat un gran esforç de l'equip que en porta a terme l'edició.

És el nostre anhel que amb el nou aire, *Sirga* es transformi en l'eina on els membres de l'Associació i els altres lectors puguin emmirallar les seves opinions sobre els afers marítics.

A mesura que aneu llegint-ne les pàgines, veureu que gran part dels articles són fruit de la col·laboració dels mateixos socis, que donen a conèixer experiències, coneixements, vivències, històries, etc.

Desitgem que *Sirga* sigui la font on tothom pugui informar i informar-se de totes les branques de la nàutica, com poden ser: arqueologia, fotografia, xerrades sobre les mil i una històries marítimes,... en fi, tot allò que pugui despertar l'interès o curiositat dels lectors. En són un exemple les últimes conferències desenvolupades a la sala d'actes del Museu Marítim de Barcelona o al mateix local social: "El segrest del transatlàntic *Manuel Arnus*", i les dues sobre "El tràfic d'esclaus per via marítima".

Valdriem ser mirats com una societat oberta i ben viva. Tenim com a mostra de les activitats fetes durant els últims temps: el disseny i la realització de la mètopa representativa de l'Associació, tot un seguit de conferències amb projecció de diapositives, cursos d'interpretació de plànols i talla, i l'última novetat, la propera inauguració d'un taller per ensenyar i orientar en la construcció de maquetes navals i solucionar problemes de construcció de kits.

Esperem que amb la imatge d'una nau amb tot el velam hissat i amb el vent per l'aleta d'estribor, poguem iniciar una nova singladura, que, dintre de les estructures del Museu Marítim de Barcelona i amb l'aportació i participació de tots arribi a bon port (on l'Associació d'Amics del Museu llueixi entre les millors).



Visita al Museu Marítim de Barcelona

ALBERT
CAMPANERA
I ROVIRA

de les dotacions dels patrullers *Espalmador* i *Alcanada*

Recentment, van fer una visita oficial a aquest prestigiós museu, les dotacions dels patrullers de l'Armada Espanyola *Espalmador P33* i *Alcanada P34*, ambdós amb base a Barcelona, amb els respectius comandants, els tinents de navili Jose M^e Martín Dapena i Alfonso Valles Sales.

A l'arribada, van ser rebuts pel gerent de l'entitat, el senyor Roger Marcet i la directora, la senyora Elvira Mata. Seguidament van iniciar la visita, després d'una petita explicació sobre què van ser i són les Reials Drassanes, i sobre els orígens del museu, a càrrec de l'Associació d'Amics.

Al llarg del recorregut es va poder apreciar la singular arquitectura gòtica de l'edifici, la construcció de la qual s'inicià, segons consta documentalment, l'any 1243, arribant pràcticament a la seva configuració actual durant el regnat de Pere IV (1319-1387). Dins del monumental conjunt de base quadrangular, compost per 10 grades delimitades per pilars i amb un gran pati central destinat a l'hivernada de les galeres, avui en dia cobert, s'exposen les diverses col·leccions que donen al museu una peculiar visió de la nàutica i el seu entorn. Destaca l'anomenada *La Gran Aventura del Mar*, que comprèn tres de les peces més importants del seu patrimoni: *La Coca de Mataró*, *El portulano de Gabriel de Valseca* (1439), i també la rèplica de la galera *La Real*, construïda entre 1967 i 1971 en la mateixa grada on

es va realitzar l'original, de 60 metres de longitud (1), amb la intenció de commemorar el IV centenari de la *Batalla de Lepanto*.

Aquesta aventura prossegueix amb una elegia dels grans velers que a finals del S. XVIII i al llarg del XIX, feren possible l'expansió econòmica del comerç i la indústria peninsular, la navegació a vapor i la seva transcendental contribució al transport d'emigrants a través de l'Atlàntic. Per últim, el món submarí, amb la rèplica del submergible *Íctineu I* (1859) del figuerenc Narcís Monturiol, qui, amb el cartegenc Isaac Peral (1888), tant van contribuir a la navegació en aquest medi hostil, peculiar frontera magníficament escenificada. La visita, ampliament

comentada, va finalitzar amb un altre dels grans eixos que vertebraven actualment els fons museístics, donada la tendència actual d'emprèmer caràcter temporal a determinades col·leccions, amb una gira per l'anomenat *De la barca a la Companyia*, on es narra el comerç entre Catalunya i els territoris d'ultramar, basat en la importació de productes colonials i la exportació de productes agraris i manufacturats, motor que va impulsar el desenvolupament de les drassanes en general, definint-se les tipologies dels velers i les fórmules amb els seus instruments de negoci, adaptant-les a les noves necessitats mercantils i financeres, establint les bases de la Catalunya moderna.

(1) Les dimensions y característiques de una galera no se expresan igual que las de un navío.



Entrega de la bandera de combat al Patruller *Alcanada P34*

ALBERT
CAMPANERA
I ROVIRA

El passat més de gener, la Confraria de Pescadors de Roses, en el litoral gironí, formulà la petició d'oferiment de la bandera de combat al patruller de l'armada espanyola *Alcanada P34*, la qual cosa va ser acceptada per l'almirall cap de l'Estat Major de l'Armada.

La cerimònia, molt lluïda i concorreguda, va estar presidida pel contraalmirall cap de l'Estat Major de la Zona Marítima del Mediterrani, el senyor Enrique Valdés Santana i el cap del Sector Naval de Catalunya, capità de navil·li, el senyor Manuel Ramírez Núñez, va actuar de Padrina la senyora Concepción Crespo Julia, muller del subdelegat de govern.

L'acte d'entrega, que va coincidir amb la solemnitat de la festa de Sant Pere Pescador, es va celebrar al moll de pescadors. Hi van assistir, a més del patruller *Deva P29*, ben conegut en aquestes aigües, unitats dels tres exèrcits encapçalades per les seccions d'honors del Terç de Llevant i de la Regió militar pirinenca, amb la banda de música, més una representació de l'Exèrcit de l'Aire i del grup de treball Marina de guerra, de l'Associació Amics del Museu Marítim de Barcelona.

La celebració es va iniciar amb algunes paraules d'oferiment a càrrec del

president de la Confraria de Pescadors, el senyor Joaquim Fontdecaba i Vidal i tot seguit va beneir la bandera el tinent vicari de la zona.

A continuació, la Padrina va entregar la bandera en una safata de plata al comandant de l'*Alcanada*, tinent de navil·li, el senyor Alfonso Vallés Sales. Tots dos van pronunciar llargues locucions, en què van destacar la importància històrica de Roses i la seva forta vinculació amb l'armada des dels temps llunyans de Pere IV d'Aragó i III de Catalunya.

Després de les reglamentàries salves d'ordenança, la bandera va ser hissada fins dalt de tot de l'*Alcanada*, mentre sonava l'himne espanyol. L'acte es va tancar amb una desfilada de totes les forces participants.



El Vasa (I)

ISIDRE
OLIVERAS
I PARERA

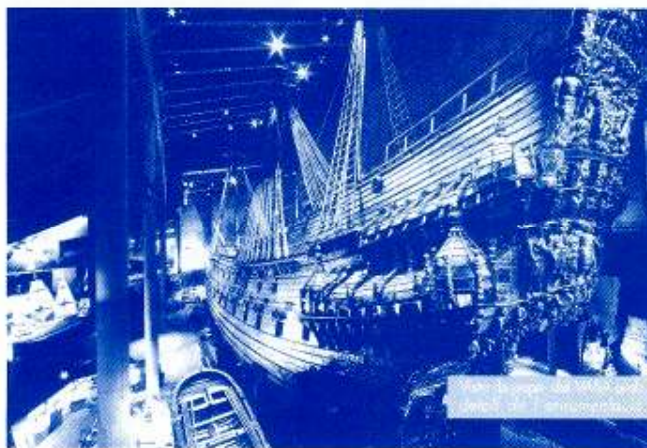
Història, construcció, enfonsament i recuperació

El Vasa fou el vaixell de guerra més costós i més adornat que Suècia va construir en aquella època. En salpar el Vasa en el seu primer viatge, la gent d'Estocolm s'apinyava a les ribes del port per desitjar-li bona sort.

Així, tots ells van ser testimonis oculars de la catàstrofe.

Estocolm, estiu del 1.628. Durant tres anys havien treballat mestres d'aixa, serradors, ferrers, cordaires, cristallers, velers, pintors, calafats, escultors, tallistes i altres especialitats, 400 homes en la construcció del nou buc de guerra de l'Armada: el Vasa. "Vaixell reial" fou el nom que es donava en el segle XVII a les més grans naus de guerra. El Vasa havia de ser el principal de tots ells. Per fer el seu buc, es tallaren mil roures centenaris, amb 64 canons, pals de cinquanta metres d'altura i centenars d'escultures d'or amb vuit capes de fulles d'or policromades. La drassana on es va construir el Vasa, era en el centre d'Estocolm. Després de construir el buc, el vaixell era amarrat just al costat del Palau Reial i allí, se l'hi va col·locar el llast, queviures i els canons i projectils necessaris per el primer viatge.

El nou vaixell despertava l'admiració i l'orgull de tots els suecs, i basarda i esglaïament a tots els enemics del país. La construcció era seguida amb interès en el estranger. Una bona font, sobre els canons del Vasa la tenim amb una carta escrita de l'embaixador espanyol a Dinamarca.



En ella informava, impressionat de la gran potència de l'armament del nou vaixell.

El diumenge 10 d'agost, tot estava llest per emprendre el primer viatge. El temps era bo i el vent feble. A bord hi havia un centenar de tripulants, però també dones i nens.

Molts curiosos s'apinyaven en el port. Tenien temps de sobres per a seguir la sortida del vaixell. El vent bufava del sud-oest i en els primers cent metres, el Vasa va ser arrossegat mitjançant les àncores. Quan el vaixell estava prou separat del port, el capità Söfring Hansson, pogué donar la ordres següents: amolleu el trinquet, velatxo, gàbia i cangrea. La marineria s'enfilà pels obencs i fletxats i amollà quatre de les deu velas de que disposava. Els canons tiraren una salva de salutació i molt tranquil·lament el Vasa començà el seu primer viatge. Permeteu-me que després de fer aquesta petita

introducció, expliquem com i per què es va construir el Vasa.

Els èxits de les armes sueques en la primera dècada de la Guerra dels Trenta Anys, consolidaren el poder del rei Gustau Adolf II, i permeteren endevinar un paper destacat de Suècia en la futura història d'Europa. Per fer tot això, no obstant, s'havia de comptar amb un exèrcit poderós i amb una flota constituïda majoritàriament per vaixells grans, moderns i ben armats, tan aptes per a la defensa dels ports bàltics com per al transport de tropes, així com per a operacions de bloqueig de bases enemigues. Gustau Adolf disposava de l'armada heretada del seu pare, Carles IX, molt nombrosa, però formada sobretot per navilis petits i dotats d'armament més aviat lleuger, molts d'ells en unes condicions que no passaven de mediocres. Alguns dels més antics fins i tot havien format part de l'armada construïda en temps de Gustav Vasa, avi del rei.

Fusta tallada fora de motlles. En la dècada de 1.620, els artillers suecs visqueren una activitat febril, sobretot després de reunir-se en 1.624, els almiralls Carl Carlsson Gillenhielm i Klas Fleming amb els germans Hendrik i Arendt Hybertszoon de Groot, dos constructors navals d'origen holandès contractats perquè s'ocupessin del programa de treball a les drassanes de Estocolm. El gener del 1.625, firmaren un contracte per la construcció de dos bucs grans i dos de més petits en un termini de quatre anys, però el rei no tardà en canviar aquest pla, en vista que una violenta galerna havia destruït una dotzena de vaixells de guerra suecs en el golf de Riga. Aquestes ordres foren bastant confuses i també contradictòries, ja que al principi, el monarca volgué accelerar la construcció del dos navilis més petits, però abans de finalitzar el mateix any, optà per posar la quilla dels dos més grans.

El fet que en el 1626, Hendrik Hybertszoon, manifestés que la fusta que tenia tallada no presentava les mides adequades per fer un vaixell de les característiques que exigia el rei, senyalà el primer problema en la construcció del *Vasa*. Sembla ser que l'holandès havia iniciat ja la construcció d'un dels vaixells de menor eslora, però obligat a engegar la del *Vasa*, no li quedà més remei que allargar considerablement una quilla, que en aquest cas no podia fer menys de 38 metres, potinaria que afectaria negativament les qualitats marineres del buc. Un altre inconvenient greu, va venir per uns canvis estructurals imposats en l'últim moment i, que resultaren desastrosos per un buc de dues cobertes, amb una eslora total de quasi setanta metres i una altura de 20 metres en el seu

L'orgull d'una flota. Botat el *Vasa* a mitjans de l'any 1.626, es va procedir a completar el seu aparell i decorar el buc, segons el costum de l'època, amb multituds d'escultures de fusta esculpides en la mateixa drassana. El febrer de 1.628 es donà per finalitzat i en el mes d'abril es carregà els lladres i l'artilleria, a més de les provisions i diversos materials. Era de veritat un navili esplèndid orgull de qualsevol armada, amb una longitud total de 69 metres des del castell de popa fins a la punta del bauprés, 11'70 metres de màniga i un calat de 4'80 metres. El seu desplaçament era de 1.210 tones i la superfície del seu vellament 1.275 metres quadrats, armat amb 64, canons, entre ells, 48 de 24 lliures, 8 de tres lliures, 2 de una lliure, i 6 bombardes o morters. El tripulaven 145 mariners i en una illa propera a Estocolm que era el seu primer destí, havia de embarcar a bord 300, soldats.

Sotmès a proves de bandades, presentà indicis d'instabilitat, no obstant, el 10 d'agost, segons consta amb tot detall en la carta que dos dies després dirigí el consell del regnat al monarca, que es trobava llavors a Alemanya, el *Vasa*, emprengué el que seria el seu primer i únic viatge. A les tres de la tarda, salpà des dels molls d'Estocolm, direcció al que havia de ser el seu primer punt de destí, una illa d'un arxipèlag molt proper a la capital. Posà el rumb a l'Est, hissà quatre veles i disparà dos dels seus canons, en la anomenada salva a la sueca.

Fou llavors quan el poderós navili, tremolà en rebre una discreta bufada de vent del sud. Poc després ja en aigües més obertes, un nou cop de vent feu que el vaixell escorés a babord de manera ja alarmant. La tripulació aconseguí dominar-lo, però una nova ràfega el



tornà a inclinar a babord. Aquesta vegada fou tan forta que l'aigua començà a entrar per les troneres inferiors. En aquesta ocasió, totes les maniobres van resultar inútils i, l'imponent vaixell de guerra se'n va anar al fons del port amb gran part de les veles aparellades i les banderes onejant al vent. No havia recorregut amb les 4 veles que va desplegar quasi ni 300 metres. D'aquells horribles segons a bord, quan l'aigua entrava allau per les troneres del vaixell i començà a esfronsar-se, de tot això, en donà testimoniatge l'almirall, Erik Jönsson, que era en el pont principal inferior per controlar els canons, Explicà: "abans de pujar jo a la coberta superior, l'aigua havia arribat a tanta altura, que l'escala surava i havia sortit del seu lloc i vaig passar tantes tribulacions per sortir-ne, copejat per les escotilles i mig ofegat, que durant molts dies vaig estar moribund malalt al meu llit". Es calcula que unes cinquanta persones anaren al fons amb el vaixell.

La notícia del naufragi, va arribar al monarca suec, que es trobava a Prússia dues setmanes després. La catàstrofe, va escriure el Govern d'Estocolm; es justificà per falta de "seny i la imprudència" i els culpables haurien de ser castigats. Es començà un gran procés. ▶

Estàveu borratxos?, no estaven ben trincats els canons? Greus acusacions ressonaven en una sala del Palau Reial. Havia passat mig dia des del naufragi del *Vasa*. Davant del govern s'estava interrogant el capità del vaixell un danès de naixement. Havia estat empresonat immediatament després de l'accident, conservant-se les actes dels interrogatoris. Contestà el capità: "que em parteixin amb mil trossos si no estaven ben trincats tots els canons va respondre. I va jurar per Déu tot poderós, que ningú a bord estava borratxo". Així doncs, Söfring Hansson sortí lliberat, sota jurament de culpabilitat. Fou una petita bufada de vent la que va escorar el vaixell, va continuar explicant el capità, la nau era massa inestable, tenint en compte que estava ben llastrat. El capità va atribuir el problema a la construcció del casc, i amb això, al mestre de construcció naval. En ser interrogada després la tripulació, varen dir el mateix: a bord no es va cometre cap imprudència: era diumenge i quasi tots havíem anat a combregar, i per tant ningú podia estar borratxo. La fallada al contrari, fou que el buc era massa inestable; la obra viva era massa petita en relació amb l'obra morta i tots els aparells i l'artilleria. El vaixell pesa més sobre el nivell d'aigua amb pals, vergues, veles i canons que sota l'aigua, explicaven els mariners.

A més, el patró Cöran Matsson revelà que l'estabilitat del *Vasa* havia estat provada abans de la partida. Trenta homes havien corregut d'un costat a l'altre o sia de babord a estribord, dalt de la coberta, estant el buc amarrat al moll. A les tres voltes van haver de deixar-ho, ja que del contrari, el *Vasa* hauria escorat. Present en aquestes proves, hi era l'Almirall Klas Fleming, un dels homes més influents de l'Armada. L'únic comentari de l'almirall, segons

el patró Matsson, fou: "Si estigués aquí sa Majestat". Llavors interrogaren els mestres constructors, però també es lliuraren sota jurament ja que declararen que: "El *Vasa* estava construït conforme les mides que el mateix rei havia aprovat, i que a bord s'havien col·locat els canons que el rei havia dir". "De qui és la culpa llavors?", va preguntar l'interrogador. Només Déu ho sap, va contestar el constructor. Déu i el rei, ambdós igual d'infal·libles...

333 Anys sota l'aigua. Tots els intents destinats a recuperar el *Vasa* esfronsat a una profunditat de 32 metres, foren vans. L'únic que es va aconseguir fou col·locar-lo en posició vertical sobre la seva quilla, que no va ser poc. Després al llarg de uns cinquanta anys, treballaran afanyosament bussos i aventurers, obstinats a recobrar objectes valuosos, com les àncores, canons i escultures desenganxades del buc. Emproven una gran campana que portava un pes fort de planxa de plom fermada amb cadenes a setanta centímetres sota la campana, es col·locava un home amb vestit de cuir dintre la mateixa i seguidament el baixaven a trenta metres fins arribar al costat del *Vasa*. L'home respirava de la reserva de la bombolla d'aire que tenia la campana, quan estava situat davant una tronera, sortia i a les palpentes procurava desenganxar un canó, tornava dintre de la campana per respirar, tornava a sortir per treballar una mica més, només cal pensar que per treure un canó estaven tot el dia. La permanència sota l'aigua per la capacitat de l'aire era de mitja hora, però, l'home no la podia aguantar pel fred, cada quart d'hora havien de sortir. D'aquesta forma, recuperaren una

cinquantena de canons, no tots, ja que alguns estaven travats. Gràcies a això, avui, podem tocar amb les nostres mans els canons que es van trobar dintre del vaixell, ja que resten exposats dins el museu.

Havien transcorregut ja tres segles quan el 29 d'agost de 1920, aparegué en un diari del país, un article d'un historiador, que havia determinat teòricament el lloc on s'havia esfronsat el *Vasa*. Precisament aquest treball decidí el 1956 al arqueòleg Anders Frazen a emprendre un nou intent per treure del fons el vaixell, cosa que s'aconseguí l'estiu del 1961, en un esforç conjunt de la Armada i de la companyia privada Neptuno-Bolaget.

Anders Fränzen, el descobridor del *Vasa*, fou un devot aficionat de l'arqueologia marina que es va especialitzar en la recerca de restes de naufragis ocorreguts en el mar Bàltic, especialment els del segle XVII. El sabia que el teredo naval, mol·lusc que devora la fusta dels vaixells, no existeix en aquest mar interior, la qual cosa el converteix en una veritable mina de restes de naufragis dels temps en que existien vaixells de fusta.

continuarà ...



1902: Saint Pierre de la Martinica, la perla de les Antilles.

ANTONI
RODRÍGUEZ
I FERNÁNDEZ

L'empremta del passat d'una ciutat marítimocomercial

El 1493 la Martinica fou descoberta per Cristòfor Colom a la tornada del seu primer viatge al nou món. Colom només anotà la posició de l'illa al seu diari, nou anys després, el 15 de juny de 1502, desembarcà a *Madinina*, com l'anomenà segons la pronunciació que va estendre a un grup de dones carib. A *Madinina* passà tres dies. Aquest nom s'alterà en els planisferis espanyols en *Martinino*, després en *Martinini*, i finalment per esdevenir el nom francès *Martinique*.

El 15 setembre de 1635 Pierre Belain d'Esnameuc amb un centenar de francesos instal·là una colònia a la Martinica. On havia de ser Saint Pierre, es construí un fort a la plaça d'Esnameuc per protegir la població que s'establí. La ciutat s'erigí i desenvolupà de cara al mar al costat del volcà Montagne Pelée. Fou la més antiga i florent vila de l'illa i rebé els qualificatius de la Perla de les Antilles, el París de les petites Antilles, i la Venècia Tropical. Compta entre altres edificacions amb la Catedral Notre Dame du Bon-Port, amb un primer edifici datat el 1654; i el teatre - la primera construcció data de 1786 - decorat per l'artista Chapuis, precedent decorador de la Gran Opera de París.

Saint Pierre gaudi d'una situació privilegiada amb la seva rada d'una bellesa incomparable, i les dues riberes: la ribera des Pères, i la Roxelane, que l'aprovisionaven d'aigua dolça, els



turons majestuosos desplomant-se a la vall, que asseguraven la defensa contra tota presència hostil provinent de la mar.

Entre 1625 i 1660 la Martinica, que produïa indigo i tabac, s'orientà a la manera de producció dels holandesos: la canya de sucre. Aquesta producció demanà una mà d'obra negra i els francesos - amb el tràfic de negres - portaren a les illes els negres vinguts d'Àfrica i els mantingueren en

esclavatge. Els segles XVIII i XIX s'anunciaren canvis polítics i socials. Amb la Revolució Francesa (1789) s'esperà l'abolició de l'esclavatge, però aquest fou un període de problemes a la Martinica. Els esclaus acceptaren la seva condició, encara que l'abolició de l'esclavatge es proclamà a les illes angleses el 1834. El 1848 sota la pressió d'un estat d'insurreccions permanent, després de 50 anys, se signà



Tipsos de dones de la Martinica



Vue du port devant la Place Bertin

La place Bertin avant l'éruption.
A la fois embarcadere, entrepôt, bourse en plein air.



un decret a París a favor de l'abolició. Abans, però, de l'arribada del decret, els esclaus s'exaltaren i foren declarats lliures el 22 de maig de 1848.

Des del 1700 Saint Pierre era la ciutat més dinàmica i important de la Martinica. La més gran riquesa provenia del seu comerç marítim. La seva rada era un dels ancoratges més freqüentats a les Antilles per l'activitat comercial, cultural i política. La qualitat dels seus fons va permetre a un gran nombre de vaixells llançar l'àncora al més a prop de la costa. L'ancoratge als molls acaparava tot, fins i tot duplicava el moviment de la

navegació de la Martinica. El comerç es practicava amb la resta de les Antilles, França, diversos països d'Europa, i l'Amèrica sencera. Del gran nombre de places públiques sobresortia una amb reputació a tot al món pels armadors, marins i comerciants: la plaça Bertin, envoltada d'alts arbres tamarinde i castanyers, que hi donaven ombra, era a la vegada embarcador, magatzem, dipòsit, port franc, factoria, i borsa a l'aire lliure. Un far s'hi elevava. El desenvolupament de Saint Pierre fou continu fins a la catàstrofe de 1902. Lavors Fort-de-France esdevingué la primera vila de la Martinica.

Saint Pierre constituí un veritable centre de fabricació de rom a la Martinica. Comptà fins a 16 destil·leries. A mesura que es desenvolupà nasqué una categoria de comerciants que s'enriquiren ràpidament: els negociants. Controlaven l'exportació i importació de les mercaderies. Fortunes colossals es crearen amb l'especulació i la fluctuació dels preus, s'acumularen fortunes a Saint Pierre. L'esplendor de la ciutat fou considerable i es donà l'encreuament de la primera forma de civilització colonial amb una originalitat específica.

A l'inici del segle XIX fruit del creixement es creà a Saint Pierre un jardí botànic únic al Carib. Era d'una riquesa excepcional, i subministrava plantes rares a nombrosos jardins d'Europa. El jardí abrigava a la vegada un parc de passeig, un jardí climatitzat, i una escola d'agricultura. Una mena de petit paradís concebut per l'home.

Les restes de Saint Pierre recorden una ciutat privilegiada a les Antilles. La ciutat criolla comptava amb 103 carrers i carrerons.





Al segle XIX totes les cases estaven construïdes de maçoneria, que reemplaçaren les cases de fusta que existiren els S. XVII i XVIII pels diversos incendis. Un text del 1766 prohibia la construcció en fusta. Un gran nombre de les cases de dos pisos, generalment pintades de groc, oferien façanes amb pedres tallades amb balconades amb ferro forjat. D'un aspecte exterior generalment

simple la majoria de les habitacions eren confortables i d'un gran luxe. El 1895 Saint Pierre comptava amb 2985 cases repartides en 75 hectàrees, i amb un gran nombre de fonts públiques i particulars. Era la vila més afavorida del món en matèria de distribució d'aigua. En aquesta època París rebia 20 litres d'aigua per persona per dia; Lyon 100 litres; New York 200 litres; Roma 1.100 litres i

Saint Pierre entre 1.600 i 2.300 litres d'aigua per dia per habitant, un rècord mundial. La població de l'època era una de les més belles del Carib, de color diversos. Un poble de sang mesclada. La més bella raça mesclada de les Antilles, i amb unes vestimentes coloristes. (1)

LA CATÀSTROFE

L'illa de la Martinica, de constitució volcànica, està creuada en tota la seva longitud per una cresta muntanyosa. El cim principal és el mont Pelée, que té una altura de 1.350 m. L'origen volcànic de l'illa fa que estigui exposada a terratrèmols. El més desastrós fou el de l'11 de gener de 1839, que destruí quasi completament la ciutat de Fort-de-France.

El 1851 la pertorbació sísmica es manifestà amb la producció al Mont Pelé de dos cràters pels quals s'escapà gran quantitat de fang i de cendra.

El sòl de la Martinica és en unes zones argilós, en altres alluvial, de tosca, de pedra pomes o de roca. L'estació càlida i seca comença a l'abril i acaba el juliol; l'estació càlida i plujosa comença el juliol i acaba a novembre on generalment es donen les grans pertorbacions atmosfèriques.

A l'abril de 1902 s'observaren signes precursors de la catàstrofe. La nit del 4 de maig el volcà del Mont Pelée, que no havia donat cap senyal d'activitat des de l'any 1851, erupcionà projectant una quantitat enorme de lava i cendra en els camps dels voltants de la ciutat.

El 5 a les 13 hores continuà

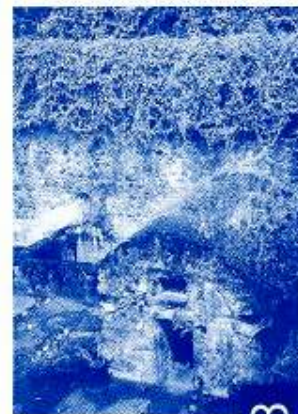




l'erupció i un torrent de foc va descendir per la vall del *riu Blanc* destruint les fàbriques, causant víctimes i fent grans destrosses. El 8 de maig de 1902 la ciutat marítimo-comercial de Saint Pierre fou destruïda pel volcà. La catàstrofe fou d'aquelles que mai hauria pogut presumir la imaginació més exaltada. Una ciutat que a les 8h 02 minuts del 8 de maig desaparegué en tres minuts, sepultant entre ones de foc i sota pedres ardents unes 28.000 persones carbonitzades. Aquest sinistre fa retrocedir el pensament fins l'època antiga als horrors dels esdeveniments d'Herculà i de Pompeia, però l'any 79 la catàstrofe no fou tant sobtada com la de Saint Pierre. Se salvaren gran part dels seus habitants. (2)

Aquell 8 de maig 40 grans velers estaven ancorats. Només escapà de la catàstrofe, el *Roddam*, doncs el seu capità pressentí el drama imminent i llevà àncores a temps malgrat la prohibició de les autoritats portuàries. Miquel Météry, investigador marí, ha descobert 14 d'aquests velers enfonsats; 12 d'aquests vaixells enfonsats són un iot italià (a 40 metres de fondària); veler sense identificar (50 m.), el *Gabrielle* (30 m.), el *Dahlia* (30 m.), el *Diamant* (30 m.), el *Barge* (30 m.), el *Roraima* (50 m.), un veler (35 m.), un gran veler (30 m.), el *Teresa De Lo Vigo* (35/40 m.), el *Raisinier* (15 m.) i el *Tamaya* (85 m.). (3)

L'empremta del passat gloriós de *Saint Pierre* queda testimoniada en les restes conservades de l'antiga església del Fort construïda el 1640; del teatre inaugurat el 1786, que donava cabuda a uns 500 espectadors i era l'orgull dels habitants de Saint Pierre per l'esplendor cultural de la ciutat, que traspassava les fronteres de la Martinica; de la capella de l'Évêché; de les cases de Figuiet, del parc botànic de la Vallée des Papillons, etc... A més, el pont sobre la *Roxelane* datat de 1766, que va resistir la catàstrofe; el *cachot de Cypris* on sobrevisqué aquest únic supervivent; la Catedral *Nostre Dame du Bon-Port* construïda el 1654 i que passà per diverses fases constructives fou destruïda el 1902 per l'erupció del volcà, i reconstruïda entre el 1923-1924 per Víctor Depaz; i la reconstrucció de la *Casa de la Borsa* construïda en fusta com a excepció del tipus de construcció en maçoneria que regnà a Saint Pierre. ▶



Bibliografia

(1) Tourist Martinique. Oficina Departamental de Tourisme de Martinica. Les fotografies 3 a 9 de l'article i el text han estat extrets d'aquesta guia on està publicada la descripció dia a dia de la catàstrofe, que el 1904 publicà el professor *Loiroix* enviat en missió d'estudi a la Martinica el 1902 per l'Acadèmia de Ciències de París.

(2) La Catàstrofe de la Martinica. La Il·lustración Artística. Año 1902. Núm. 1.066, pàgs. 364 i ss. En aquest article es situa la catàstrofe el dia 7 de maig segons la descripció de l'oficial del *Roraima*, que comentà l'ancoratge de 18 velers a la rada de Saint Pierre. La transcripció és la següent:

"El dijous 7 de maig a les 6:30 hores, segons testimoni d'un oficial del buc *Roraima*, el volcà llançà de sobte flames: una

mena de huracà de foc, de fang i d'aigua bullint va caure sobre la ciutat i sobre la rada on estaven ancorats divuit bucs, i tots llevat el Roraima es van encendre. Un oficial d'aquest buc anà a terra: la ciutat no existia; tot havia desaparegut en menys d'1 minut. Les cendres arribaren projectades fins a Fort-de-France, distant uns 20 km de Saint Pierre. Les detonacions del volcà se sentiren a Barbados. Les cendres cubrien una part de l'illa, formant una capa d'alguns

centímetres d'espessor".
(3) Saint-Pierre. Martinique. Edicions Exbrayat. Martinique. Lotissement de l'Eventée n° 5. Route de Balata. 97200 Fort-de-France. En aquesta publicació s'exposa la situació exacta de 12 derelictes localitzats pel Michel Metery dels 40 que exposa la publicació que hagueren ancorats el 8 de maig de 1902.

Catastrophe à la Martinique. Edition- Duquesnois



L'aprenent de mariner, anomenat grumet

PAU
RIBÉ
I QUIMASÓ

Grumet, segons el diccionari Pompeu Fabra: *Mosso jove de la marineria. En l'actualitat, aquest mot ha deixat d'utilitzar-se.*
Grumet, segons el diccionari espanyol: *Nom de la classe inferior de marineria en els vaixells de guerra, en els mercants s'anomena "mosso". Alguns diuen i escriuen "grumete".*

Grumet, segons l'enciclopèdia Sopena

de la llengua castellana: *Noi que aprèn de mariner, ajudant la tripulació en les seves feines.*

Resumint les tres definicions d'aquests diccionaris consultats, es coneixia com a "grumet" el noi que a una edat d'entre el dotze i catorze anys, s'enrolava a la tripulació d'un vaixell fos de guerra o mercant per aprendre l'ofici de mariner. Aquest personatge era necessari per estalviar certes feines que de fer-les un mariner d'ofici, haurien encarit les despeses dels nòlits a la Marina

mercant i el preu de les dotacions de guerra. Al mateix temps era l'escola pràctica que nodria ambdues marineries afuturs mariners, ja que la necessitat de gent d'aquest ofici en aquell temps, era molt quantiosa. Prova d'això són les lletes forçades que duïen cap a les marines de guerra de molts països, enrolats a la força, tota mena d'adults que completaven la tripulació. És clar que aquesta mena de mariners mai assolien la professionalitat que tenien els que havien començat de petits com a aprenents i vocacionalment. ▶

Com diu el diccionari nàutic de la marina espanyola, aquesta classe inferior de la marineria, va ser útil mentre els vaixells no utilitzaren la força a vapor, que va eliminar de mica en mica a la de vent, i durant aquesta transició també va anar desapareixent gradualment la figura d'aquest simpàtic personatge.

Ja més endavant i fins ara, també podem veure noiets que no arriben als setze anys en els grans transatlàntics dedicats a feines domèstiques, que no tenen res a veure amb aquells aprenents d'abans que havien d'afrontar una navegació força manual, i considerablement molt dura i que, en transcórrer els anys, adquirien una maduresa professional molt important. Es pot dir que els primers aprenents de tot ofici que ha arribat a desaparèixer, ha estat el de grumet. Avui, com en totes les feines, per aprendre un ofici, s'ha d'anar a les diferents escoles professionals o de nàutica, però els alumnes d'aquests centres d'ensenyament, crec que mai tindran aquell sisè sentit que aconseguiren tenir aquells mariners d'abans, formats a la mar des de molt joves. Tal vegada pot ésser que tampoc ho necessitin, ja que la tecnologia mecànica i electrònica d'avui en dia s'encarrega de tot el que pot representar aquest sisè sentit amb escreix.

El començament de la fi d'aquesta escala, la més baixa de la marineria, queda emmirallada molt encertadament en el llibre, l'autor del qual és el secretari acadèmic de la Facultat de Nàutica de Barcelona, el senyor Francesc Lleal i Galceran, en el qual conta la vida d'un vailet nat al nostre litoral que vol ser mariner i que aconseguix prendre part de la tripulació d'un nou bastiment com a grumet i que amb el pas del temps esdevé pilot d'aquest vaixell pels anys d'ofici que l'han dotat de gran experiència.

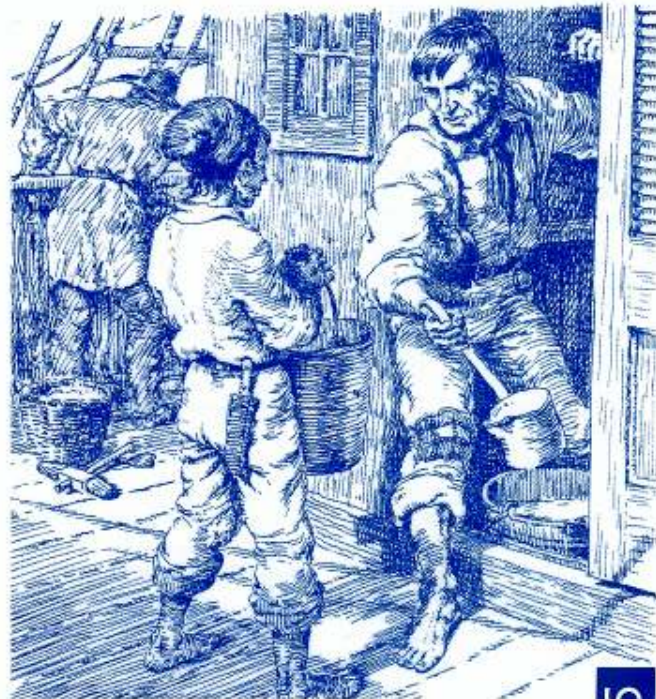
És una narració molt engrescadora, però amb un final molt colpidor pel seu verisme: la mort d'aquest mariner una nit fosca i boirosa mentre dorm, en topar el veler amb un altre vaixell a vapor que produeix l'enfonsament d'aquest primer. Això és com un averany del que succeiria amb el pas del temps que s'apropaven: la fi de la marina de vela com a eina de treball i amb ella la figura de l'aprenent de mariner, el grumet.

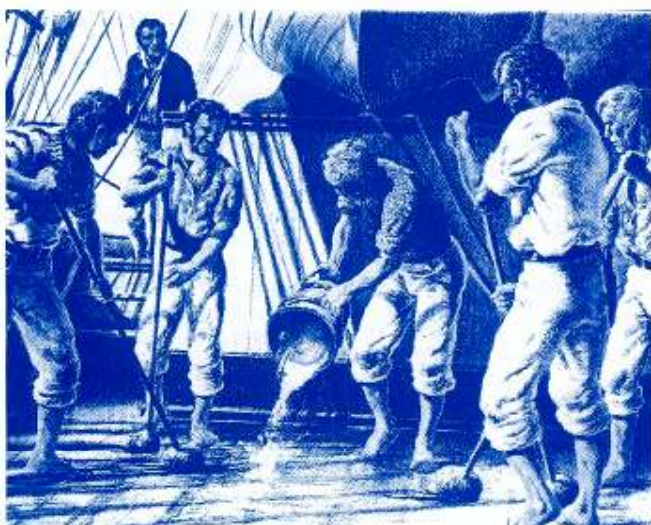
És una llàstima que molts dels vaixells que avui en dia es conserven, uns com a escola i altres com a record històric, romanticisme o senzillament pel gust i satisfacció de navegar amb la força del vent com a mitjà de tracció, no portin dins la seva tripulació algun d'aquets minyons, si més no, per mantenir les essències marineres de la "Marina de vuit cents" com l'anomenà Emerènci Roig en els seus llibres.

Sí que és veritat que més d'un bastiment dedicat a la pesca al litoral encara porta algun noi jove, però, les seves tasques tenen més a veure amb tasques de peó o bracer, que cap altra cosa.

Què empenyia a un noi, quasi sempre de pocs anys i menys formació escolar, a entrar a formar part de la tripulació d'un vaixell? La raó és que gairebé sempre tenien familiars o avantpassats d'aquest ofici i generalment nadius del litoral, nois que portaven la mar dintre i sentien per ella una fervorosa devoció.

He parlat de forma genèrica de la necessitat d'aquesta persona dins de la dotació d'un vaixell, però, no de quina manera passava a formar part d'aquesta, quins eren els seus drets i quines les seves obligacions o tasques dins el vaixell. Això, tot seguit mirarem d'esbrinar-ho. ▶





Drets, d'entrada no gaires, però, n'hi havia un de fonamental: el capità de l'embarcació prenia el noi amb l'obligació de fer-li, fins a un punt, de tutor, encarregant-se dels seus estudis, dedicant-li diàriament un cert temps per ensenyar-li a llegir, escriure i matemàtiques, aquesta última assignatura d'una manera molt acurada, ja que era bàsica per adquirir els coneixements necessaris a fi de poder fer un bon ús dels instruments d'abord, eines imprescindibles per poder establir una bona singladura durant les 24 hores del dia. Sense aquests coneixements mai seria possible arribar a ser un bon mariner. També corria a càrrec del capità l'alimentació i assignar-li un sou, que solia ser, a meitat del segle passat, a l'entorn de 20 pessetes al mes.

Parlem d'obligacions. El grumet o noi de cambra tenia l'obligació, com qualsevol altre tripulant, de portar-se tota la roba personal que consistia en: calçotets, samarretes, camises, mitjons, pantalons, calçat i abrigalls pel fred, així com el parament per dormir a la llitera fixa del vaixell: llençols, coixinera i flassada.

El conjunt del seu equip acostumaven a tenir-lo guardat dins una caixa anomenada de mariner, caixa o bagul que també anava a càrrec del mariner i encara que no era obligatòria era molt necessària perquè feia les funcions de calaixera, taula i seient a la vegada. N'hi havia de molt ben fetes, unes més senzilles que altres, més o menys decorades i algunes pintades amb motius al·lusius al mar i quasi totes amb el nom del propietari. En el seu interior hi havia uns calaixets per guardar petites coses personals com podien ser: mocadors, rellotge, anells, cadenes, monedes, estris per escriure i d'altres menuderies. No tots els mariners disposaven d'aquest tipus de bagul per qüestions econòmiques i portaven el conjunt de la roba dins unes bosses de lona.

Respecte al treball a bord del vaixell, era molt variat, encara que el més important consistia a tenir ben netes i arranjades les cambres de la gent més important del vaixell que dormia a popa, rentava els plats, polia els llautons de bord que eren molts i una vegada llest tot això havia de pelar les patates necessàries per a àpats del dia.

A part de les lliçons de formació escolar que rebia del capità, havia de fer acte de presència a coberta quan era necessari per ajudar a la marineria amb les seves tasques; en fi, que aquest noi era l'autèntic comodi de la baralla que formava el conjunt de la tripulació, però, el que més agradava a aquests vailets era ajudar a coberta que era la feina dels mariners i que ells n'eren els aspirants. Quant a la manera d'accedir a aquest quefer, eren els pares o bé els tutors que per mitjà d'alguna amistat o conegut que anava embarcat, aconseguien embarcar el noi entre la tripulació d'algun bastiment. Bastants dels grans mariners varen començar el seu ofici des d'aquesta humil condició.

M'agradaria per acabar i des d'aquesta finestra que espera ser la dels que estimem el mar i les seves arrels que és la revista SIRGA, fer un prec aprofitant que som els seus amics, al Museu Marítim de Barcelona, ja que aquest és el propietari del restaurat pailebot *Santa Eulàlia*, de ser possible integri a la tripulació de l'esmentat vaixell la figura d'aquest aspirant a mariner, amb la seguretat que de candidats per ocupar el lloc no en faltaran.

Vull exterioritzar el plaer que he gaudit llegint el llibre *L'amic del vent* com he dit abans, escrit per Francesc Lleal i Galceran membre de l'associació Amics del Museu Marítim, i que per mitjà d'aquesta obra he après moltes coses que desconeixia de l'ofici de mariner i d'una manera singular la del Grumet.

Sigui doncs, aquesta crònica un petit homenatge a aquell estol de minyons que eren els pretendents a mariners d'un temps que ja no tornarà.

Consideracions sobre reblonat i soldadura als vaixells

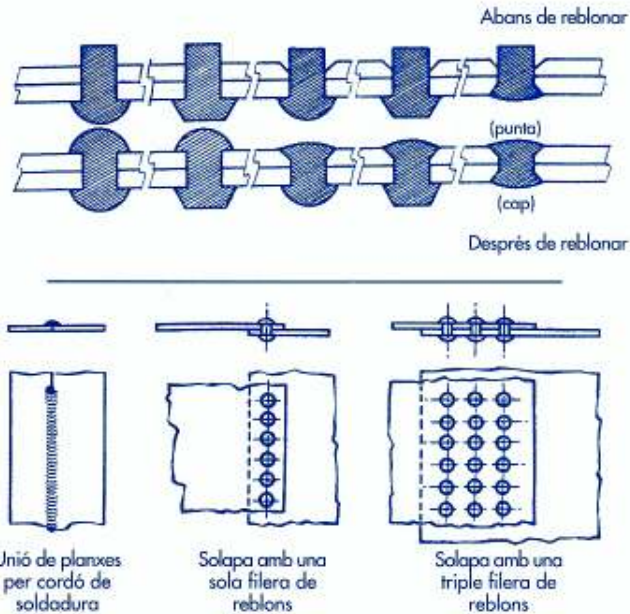
CARLES VILADEVALL I PUNTI

Arran del lamentable naufragi del petrolier *Elissa* en aigües de la Mànega, que va contaminar les platges de la Bretanya francesa, es va crear una forta polèmica respecte a la seguretat dels vaixells en general, la qual fins i tot poguérem seguir per televisió en diferents documentals i informatius. En un, un inspector del Lloyd's de Londres, exposava un seguit de deficiències de seguretat i de manteniment en molts dels vaixells de bandera de conveniència i en l'entremat de contractacions, subcontractacions i filials d'empreses en els afers; aquestes deficiències a vagades, feien quasi impossible determinar els veritables responsables dels accidents.

Em va cridar l'atenció un comentari que va fer aquest mateix inspector en relació amb les virtuts del reblonat en els vaixells antics per comparació amb el soldatge en els bucs moderns. Això em porta a recordar els comentaris que em feren alguns marins que havien tingut experiències en ambdós sistemes de buc. Coincidien en el fet que se sentien més segurs en vaixells reblonats més que no pas en els soldats. A causa, segurament, de la major flexió que aquests últims presenten si es comparen amb els reblonats.

Quan es construïen bucs de fusta, se'ls dotava d'unes traques en tota l'eslora molt més gruixudes que les normals de folla, denominades "cintes" o bé de traques solapades anomenades "Tingladillo", particularment als països

Diferents tipus de reblonats



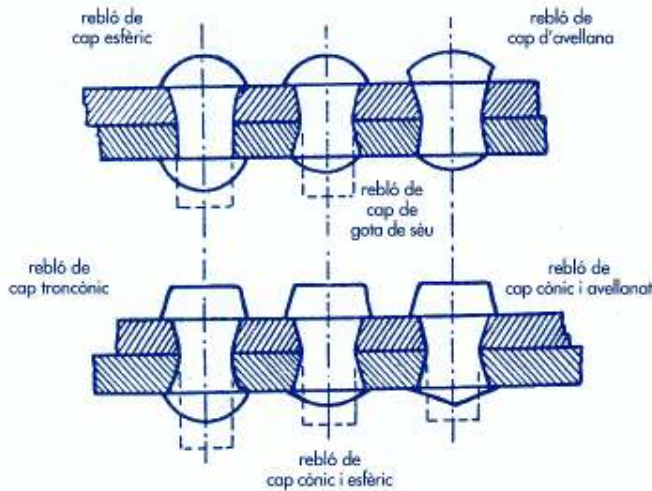
nòrdics, a fi de reforçar el buc i donar-li rigidesa estructural. Considero que aquest mateix principi afecta els bucs de planxes reblades, on hi ha tantes "cintes" com plaques porta el buc en la seva verticalitat, originades com és lògic, pel necessari solapament d'aquestes plaques, que van íntimament unides mitjançant els rablons.

D'aquests nervis o "cintes" no n'hi ha en els bucs soldats, perquè tenen les plaques soldades a la testa. D'aquí les diferències de comportament d'ambdós sistemes davant l'acció de la mar. Com sol passar, tant un sistema com l'altre tenen avantatges i inconvenients.

A part de la robustesa estructural del sistema de reblonat, noteu que sempre ens referim a estructures, i no pas a les bondats de la soldadura per comparació al reblonat. El reblonat presenta els inconvenients de ser una operació lenta, delicada i que necessita molta mà d'obra, ja que cada rebló, si és mal col·locat, representa un punt feble de l'estructura. Un mal reblonat significa un perill per a la navegació, amb casos catastròfics, com per exemple el del cuirassat *Szven Istvan*, de la classe *Tegetthot* de l'armada austroungaresa.

També bucs més pesants, a causa de l'afegit de les esmentades cintes, ►

Diferents tipus de reblons



més els reblons, resten tonatge de càrrega i comporten filtracions d'aigua a través de les solapes de les plaques. Despeses de manteniment més elevades degudes a les constants revisions dels reblons, gastats o afluiats, impliquen que aquesta pràctica tradicional caigui en l'oblit, en una societat on l'imperi del diner i l'obtenció de beneficis s'imposa de forma aclaparadora. Per contra, el vaixell soldat, presenta un sistema de construcció extremadament més ràpid i amb menys mà d'obra, i assegura

una impermeabilitat superior, hi ha però, un perill més gran d'esquerdes en l'estructura del buc, que poden arribar a produir el partiment de l'embarcació, tal com va passar amb el malaurat *Elissa*. El problema és que la fissura pot créixer entre les quadernes, passant per la placa de folre i travessant la soldadura. Aquest perill en els bucs reblonats és més petit, en no estar, d'una banda subjectes a tanta pressió de flexió, i per una altra banda perquè l'esquerda només pot afectar la placa implicada en ser totalment independents entre si.

He deixat per al final el tema de la flexió dels vaixells soldats, perquè en aquesta qüestió especulo més que no pas dedueixo. Crec que, amb el pas del temps, les consideracions en l'estudi de les estructures han variat radicalment, sobretot a partir dels anys cinquanta, a conseqüència de l'increment de tonatge dels vaixells i de les seves mides. S'ha arribat a concloure que és preferible una flexió que doni un relatiu amollament del vaixell al perfil de les onades, amb la finalitat d'evitar un excés de fatiga de la proa i la popa del buc, que queden en l'aire en sortir de les ones.

Reconec que els meus coneixements sobre arquitectura naval són molt minsos, per no dir inexistent. Totes les conclusions que exposo, les he deduït buscant en la lògica. Però, com que a vegades la lògica falla, estic segur que algunes de les deduccions a què he arribat són equivocades o incompletes. És per això que animo les persones més instruïdes en estructures navals que jo, perquè corregeixin les qüestions on hi hagi alguna discrepància, aprofitant aquest mitjà de comunicació i creant, així, un fòrum de debat que dota de més vida la revista. ■

Pintures, dibuixos i maquetes de vaixells a Lloret de Mar

AGUSTÍ Ma,
VILA
I GALÍ

Lloret de Mar, com sabem, va ser una de les poblacions de la costa catalana que va sobresortir durant els segles XVIII i XIX en la construcció de vaixells d'altura que feren la ruta d'Amèrica. De la seva platja, ocupada

per diversos escars, en sortiren 137 vaixells que es van dedicar al comerç amb els ports de l'altra riba de l'Atlàntic, als quals cal afegir uns 150 bastiments, entre petits i mitjans, dedicats exclusivament al comerç de cabotatge, entre els ports costaners de la

Mediterrània peninsular així com també amb ports d'altres països: Marsella, Seta, Civitachia, Nàpols, Tunis, Gibraltar, Lisboa, etc .

Els vaixells construïts a Lloret que van fer la ruta d'Amèrica eren vaixells no pas massa grans. ▶

Hem trobat embarcacions d'arqueig comprès entre els 45 i les 250 tones, corresponents a eslores màximes - eslores enteses exclusivament del buc - d'entre 14 i 33'5 metres, tot i que també es té constància de llaguts d'unes 35 tones que navegaren a alguns ports del Carib.

Pel que fa a la topologia de les embarcacions d'altura, els nostres pilots van mostrar preferència per les pollancre i bergantins, seguits a distància considerable per les corbetes, els bergantins-goleta, les goletes i altres en menor importància. Només els pollancre i els bergantins representaven en tot, més dels dos terços de la producció lloretenca, essent la producció de pollancre de 57 i la de bergantins de 36, el 41,60% i el 26,3% respectivament del total. La flota de cabotatge la formaven des d'embarcacions ben petites com els llaüts fins a bergantins, pollancre i llondros voltant les cinquanta tones, amb la participació també de xabecs, místics, canaris, tartanes, quetxs, bombardes, pins, sageties, aquestes tres últimes més comunes de les darreries dels segles XVIII i els primers anys del XIX. Això no vol dir que algunes d'aquestes naus no haguessin fet també algun viatge a Amèrica. Un grup d'artistes lloretencs, que em permeto considerar com els mestres d'aixa del segle XXI, experts en l'art del modelisme naval, aporten part de la seva producció a una mostra que té lloc l'any 1994 en el museu-exposició conegut per can Garriga, amb la finalitat d'engrescar tots els afeccionats de Lloret i rodalies.

L'èxit és tan gran que acorden una secció de l'especialitat dins del Club Nàutic Lloret de Mar, entitat que donarà tot el suport perquè la secció de modelisme naval prengui volada tant en quantitat de membres com en

qualitat de les obres executades, segons que es defineix dintre dels objectius que es proposen: conservació de les diferents tècniques de construcció, salvaguarda d'aquest art i transmissió als joves nous mestres d'aixa dels coneixements dels que tenen experiència d'anys.

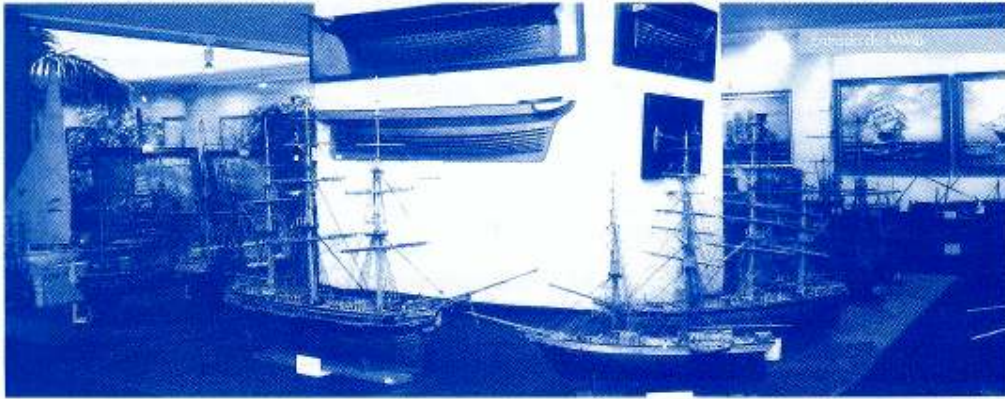
L'activitat ha anat incrementant-se any rere any amb trobades en diversos llocs de Catalunya i altres indrets: Port d'Aro, Pedret, Barcelona, Sabadell, St Esteve Rosselló, el Vendrell, Torredembarra, Castelló de la Plana i amb exposicions a "Mar Carme", Museu Marítim de Barcelona, Fira de Riuderenes, Saló Nàutic de Barcelona, l'Escala, Vilassar de Dalt, Vidreres i Port Bou.

Tot aquest treball ben fet ha culminat amb unes Jornades Nàutiques a Lloret de Mar promogudes pel Club Nàutic de Lloret amb la col·laboració entusiasta de la secció de rem. Es van celebrar entre els dies 15 de desembre del 2000 i el 7 de gener d'enguany. La iniciativa ha estat d'Agustí Blanch Masferrer, president del

Club Nàutic Lloret i dels president i secretari de la secció de maquetisme naval del mateix club, Xavier Macià Andreu i Antoni Fàbregas Fradera respectivament, amb la col·laboració entusiasta de tots els membres de l'esmentada secció de modelisme naval de Lloret i d'altres poblacions com Blanes, Sils, St Coloma de Farners, Caldes de Malavella, Portbou i Sabadell.

La mostra va comptar amb dues parts ben diferenciades: una, l'exposició de 77 pintures de vaixells de diversos autors d'entre els quals destaquem els 46 olis de vaixells lloretencs del pintor de Lloret Romá Maura i Arbó, recentment desaparegut, i l'exhibició de 143 maquetes de naus de tipologia diversa, que incloïa una emotiva representació de sis maquetistes lloretencs que també ens han deixat. A més els quadres de Maura sobre vaixells construïts a Lloret, una part de les maquetes eren reproduccions de les naus que sortiren dels escars de les nostres platges comandats per pilots lloretencs,





que complementaven els que s'exhibien en l'exposició permanent de maquetes de velers de la casa-museu Garriga d'entre els quals recordem les pollanques: *Bella Dolores, Joven Maria, Deseada, Sofia, Dulcinea, Cenobita*, els bergantins: *Galileo, Santa Eulalia, Segundo Romano*, les corbetes: *Blanca Aurora, Nueva Casimira, Nueva Lidia, Osvaldo*, el berganti-goleta *Celestina*...

Quasi tots porten implícit fets reals i anècdotes: uns per les circumstàncies generalment difícils en què es trobaven durant les seves singladures, temporals, atacs de corsaris, naufragis; altres que en els seus noms ens recorden les filles o les dones dels armadors, alguns dels quals, com és el cas de la *Bella Aurora*, hom diu que portà per mascaró de proa una talla que recordava la filla del seu capità, escultura que es conserva en aqueix Museu Marítim; altres ens evocuen la seva desaparició durant els seus viatges de tornada d'Amèrica; altres que han estat tema de teatre com la *Bella Dolores*.

El fet de la construcció naval a Lloret i de la navegació d'ultramar com la de cabotatge fan que una gran part de la població visqui de cara al mar. Els lloretencs que no eren pas pocs, que tenien la pesca de l'art uns com

a únic mitjà d'anar fent la viu-viu, i d'altres com a complement del que podien extreure del treball de la terra, es converteixen en mariners, mossos i nois de bord; els patrons de cabotatge en nostramos, els fills d'aquets seran els pilots d'altura i a terra hi trobaran un nou manà tot una pléiade de gent d'ofici, des dels trajiners i bastaixos, fins als clavataires i fusters de blanc, entre altres que, al costat dels mestres d'aixa, aportaran el seu esforç i coneixements en la construcció de les embarcacions. Aquesta participació de la gent de Lloret, uns embarcats i altres en terra ferma, fan que es pugui dir amb tot fonament que pràcticament tot el poble va participar en la que s'ha anomenat la gran Aventura d'Amèrica. Uns després de moltes singladures, per arribar a les costes de Veracruz, Cuba, Puerto Rico, els ports de la Bahía de los Patos a Rio Grande do Sul al Brasil o el Rio de la Plata, des d'on remontaven el riu Uruguai fins a Concòrdia en busca del Tasajo. Altres maldaven per vèncer el cap d'Horn en demanda de Valparaiso o per arribar-se dins el Perú, d'on hom diu que vaixells de Lloret portaven a casa nostra els finíssims fesols de Lima, altres des de terra, sobretot tot les dones, les filles, les promeses sospiraven pels

seus éssers estimats, qui sap si oferint un ciri a Santa Cristina o la Mare de Déu del Bon Viatge perquè res dolent no els passés.

Els nostres primers homes de mar a més de les mercaderies pròpies per a ser comercialitzades, foren el vehicle per portar a l'altre costat del oceà altra gent de Lloret i d'altres pobles, per establir-s'hi i per regentar aquelles bodegues on "peso" rere "peso" intentaven construir un petit capital. Altres amb més possibilitats fundaren empreses amb major o menor importància, o adquirint els famosos "ingmios", tot i que en aquest cas amb l'esforç encara dels esclaus, una situació que ben bé fins al final del segle no va ser, per fi, abolida per l'estat espanyol. La major part dels emigrants amb el pensament posat en poder tornar a casa i gaudir la seva vellesa amb un grapat de "pesos" per poder viure sense estretors.

Amb aquesta exposició els lloretencs hem gaudit per la feina ben feta dels nostres artistes i dels que d'altres poblacions han participat, ensems que ha estat un motiu per recordar un període important de la història recent del nostre poble cal mantenir, fins i tot amb nostàlgia, no per viure del seu record, sinó perquè aquest ens serveixi de referència per el nostre saber fe.

Visita al Museu Marítim de Tarragona

ALBERT
CAMPANERA
I ROVIRA



Dins el programa d'actes produïts en el decurs del propassat trimestre, hi ha la visita feta per un nombrós grup d'associats a les instal·lacions del Museu Marítim de Tarragona. Aquest nou museu, que s'incorpora amb veritable pes, dins la xarxa de Museus Marítims de Catalunya, es troba sota la direcció de Mercè Toldrà, instal·lat en l'antic *tinglat* de Tarragona, completament restaurat amb un gust exquisit, al costat mateix del bar i anomenat del Serrallo, que li dona un encís especial.

Consta de tres grans sales, la primera referida a l'antic port romà, amb uns magnífics murals

on s'observa l'evolució de la ciutat d'aleshores fins als nostres dies, amb les clàssiques col·leccions d'àmfores i àncores. Seguint per l'indret dedicat a la pesca, hi trobem representades totes aquestes arts, tanmateix com a estris específics de diferents especialitats. L'últim espai està dedicat a la marina moderna, on s'hi exposa un motor diesel marí de grans dimensions, seccionat per poder-hi apreciar el seu funcionament, l'equip complet per la pràctica de l'escafandrisme clàssic i les

maquetes de vaixells de tota mena, algunes d'una gran qualitat de representació. Tot això és el que vam poder apreciar en aquesta visita, que no va acabar aquí, ja que la jornada es va completar amb un passeig en llanxa per les instal·lacions portuàries que ens van conduir a fer un dinar típic de pescadors. Ja amb les forces recuperades vam aprofitar per visitar les mítiques muralles romanes i l'estàtua d'Octavi August, emperador romà, obsequiada a la municipalitat, l'any 1934, per Benito Mussolini. ■



Entrega de distincions en l'AAMMB

ALBERT
CAMPANERA
I ROVIRA

El propassat mes de desembre va tenir lloc, en el decurs d'un acte públic, dins la seu social de l'associació, l'acte d'obsequiar amb una placa d'agraïment, al nostre antic President, el senyor Isidre Oliveres i Pradera en reconeixement per les tasques fetes en pro de l'associació i el temps dedicat a ella. L'acte, molt concorregut, va ser presenciat per un nombrós nombre de socis i simpatitzants, servint-se un refrigeri a la cloenda del mateix. ■



Les novetats de la biblioteca del MMB

CARLES
VILADEVALL
I PUNTI

Tercera edició de *The international register of Historic ships*, de Norman J. Brouwer.

Exhaustiva ressenya dels vaixells antics que han fet història: uns 3.000 vaixells de tot el món. Espanya hi és representada amb nou vaixells:

- Altair* (iot pailebot),
- Isla Ebuítana* (pailebot),
- Jaizkibel* (draga),
- J. Sebastián de Elcano* (bergantí goleta),
- Lagun Artean* (pesquer),
- I. Peral* (submarí),
- Rafael Verdera* (místic),
- SA-42* (submarí d'assalt),
- Santa Eulàlia* (pailebot)

Curiositats del port de Mallorca

Com indica el seu nom, conté qüestions interessants d'aquest port, les quals exposa en els capítols següents:

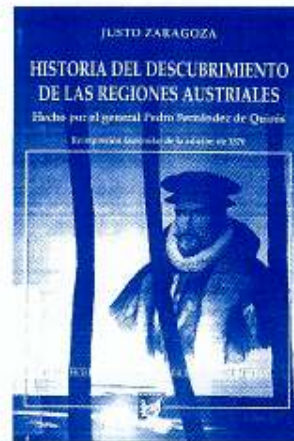
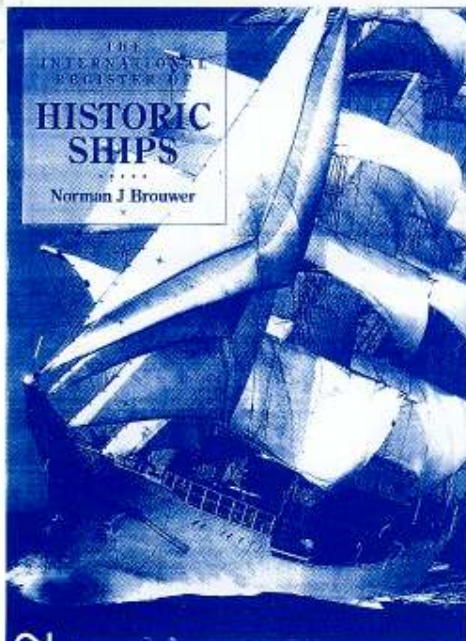
1. Evolució del port, representada amb plànols.
2. Peces històriques (les Torres de Porto Pi, la Capella de Sant Elm i l'arc al moràvit de la Llotja, etc.).
3. Motius lúdics i artístics, com els monuments que hi ha dins el port (el del marí general Barceló o la font de l'Amor...) composició d'ancores, etc.
4. Fars, bessaments i antigues instal·lacions de fars.
5. Fauna i flora marina. Bàsicament es compon d'una col·lecció de rajoles vidriades de temàtica local relacionada amb la flora i fauna.
6. Relotges de sol decoratius, obsequi de l'autoritat portuària.

També n'hi ha de fixos i portàtils, amb les seves peculiaritats.

7. Topònims. Ressenya del nom de les instal·lacions portuàries amb al·lusió a la seva gènesi.

Història del descubrimiento de las Regiones Australes, escrit pel general Pedro Fernandez de Quiros.

Reimpresió facsimil de l'edició del 1876 per Justo Zaragoza. Pedro Fernandez de Quiros (1478 - 1535), navegant al servei de l'Imperi espanyol, va ser un dels primers a intuir una Terra Australis Incognita i descobridor de l'Australia del Espiritu Santo, fins fa poc arxipèleg de les noves Hebrides i avui Vanatu, a la mar del Corall.



342

"II MOSTRA DE MODELISME NAVAL I MAQUETISME"

Al Casal de Cultura de Sant Cugat del Vallès

29 i 30 de setembre, de 9 a 21 hores

www.modelismonaval.net/MMNM

naval@modelismonaval.net - Tel. 34 93 675 93 36



EMBARCA'T A L'ASSOCIACIÓ DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Qui som ?

- . Amants del món de la mar, la seva cultura i el seu patrimoni.
- . Gent que estimem el Museu Marítim de Barcelona.
- . Persones que volem participar de les activitats del Museu.
- . Amics que organitzem les nostres pròpies activitats al Museu.

De quins avantatges gaudim ?

- . Entrada gratuïta al Museu Marítim de Barcelona, exposicions i extensions.
- . Local propi a les instal·lacions del Museu.
- . Participar en les excursions i visites organitzades per l'Associació.
- . Descomptes del 10% als articles de la botiga-libreria.
- . Descomptes especials en les activitats del Museu Marítim de Barcelona.
- . Recepció puntual de la informació de les activitats del Museu Marítim de Barcelona.

Si vols rebre informació, posa't en contacte amb el Museu Marítim de Barcelona:

Avda. de les Drassanes s/n , 08001 BCN. Tel. (93) 342.99.20 Fax. (93) 318.78.76 e-mail : savall@diba.es

No es perdi aquesta oportunitat única!
Aconsegueixi la METOPA de l'Associació d'Amics del Museu Marítim.



cost : 4.995 ptas/unitat
tamany : 16 cm/diàmetre

BUTLLETA D'INSCRIPCIÓ

Nom: _____ Cognoms: _____
Adreça: _____ Codi Postal: _____ Ciutat: _____
Telèfon: _____ Fax: _____ e-mail: _____

QUOTA D'INSCRIPCIÓ

4.500 ptes. anuals

El/La senyor/ra: _____ autoritza que carreguin al
seu compte n^o : (20 dígits) _____ el rebut anual
de subscripció a l'Associació del Museu Marítim de Barcelona.

Atentament

(nom, cognoms i signatura)

