

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

*Sirga*

II Etapa núm 17 Setembre 2002



# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## RESUMEN

- 3 Editorial
- 4 La voz del Museo
- 5 El navío Vasa (i III)  
(Isidre Oliveras)  
Historia de este extraordinario vestigio del s.XVII
- 8 Navegando por alta mar, a bordo del laúd Santa Espina  
(Antoni Clapés)  
Travesía étnico-cultural desde Calella de Palafrugell a Mahón
- 10 Camins de mar  
(Artur María)  
Escuchando el viento
- 11 Una visita al portaaviones Charles de Gaulle  
(Albert Campanera)  
Relato de esta interesante visita
- 14 Navés púnicas  
(Antoni Rodríguez)  
Relato de las naves antiguas hundidas en el delta del río Ebro
- 16 Los Ebro en la mar  
(Ricardo Bartlett)  
Historia de todos los buques que han navegado con el nombre de Ebro
- 19 Fondos documentales menores sobre el puerto de Tarragona  
(Josep M.T. Grau)
- 21 Noticario
- 23 Agregación histórica  
(Pau Ribé i Quimasó)  
Torre Llobeta
- 24 Visitas
- 26 Ventas - Biblioteca y avisos

## RESUM

- 3 Editorial
- 4 La veu del Museu
- 5 El vaixell Vasa (i III)  
(Isidre Oliveras)  
Historia d'aquest extraordinari vestigi del s.XVII
- 8 Navegant per alta mar, a bord del llaüt Santa Espina  
(Antoni Clapés)  
Travessia ètnica-cultural des de Calella de Palafruell a Maó
- 10 Caminis de mar  
(Artur Maria)  
Escoltan el vent
- 11 Una visita al porta-avions Charles de gaulle  
(Albert Campanera)  
Relat d'aquesta interessant visita
- 14 Vaixells punics  
(Antoni Rodríguez)  
Relat de las naus antigues enfonsades al delta del riu Ebre
- 16 Els Ebro a la mar  
(Ricardo Bartlett)  
Historia de tots els vaixells que han navegat amb el nom de Ebre
- 19 Fonts documentals menors sobre el port de Tarragona  
(Josep M.T. Grau)
- 21 Noticiari
- 23 Agregació històrica  
(Pau Ribé i Quimasó)  
Torre Llobeta
- 24 Visites
- 26 Vendas - Biblioteca i Avisaments

Las entidades o interesados en cualquier artículo de esta publicación en lengua castellana, pueden solicitarlo a nuestra Asociación con sede en el Museo Marítimo de Barcelona. Av. Drassanes s/n 08001 Barcelona o bien al correo electrónico: [aammb@ozu.es](mailto:aammb@ozu.es)

Foto portada: Vista de proa de la maqueta del vaixell de 74 canon de nacionalitat espanyola, realitzada per el senyor Isidre Oliveras

## EDITORIAL

El Museu novament torna estar de reformes, i dic torna, perquè a la primera revista DRASSANES de l'any 1988 ja es feia esment en el seu editorial, "d'una nova manera d'entendre el Museu Marítim de Barcelona, però que aquesta iniciativa comportava en primer lloc la restauració de l'edifici".

De llavors ençà, ha plogut molt i en el decurs d'aquest temps han tingut lloc moltes reformes i contrareformes però la veritable restauració sols l'hem vist a la sala del marquès de Comillas i dissortadament han estat unes reformes que les circumstàncies han transformat aquest espai amb centre de convencions, presentacions, exposicions i algun que altre sarau.

Esperem que les que s'hi fan actualment, siguin les definitives i serveixin a part de la nova manera d'entendre el que ha d'ésser un museu marítim modern, donin lloc al lluïment d'aquest edifici amb tanta història. No oblidem que és l'únic exemplar del gòtic civil català que existeix avui dia d'aquestes proporcions. Ara bé, com he dit abans "donant lloc al lluïment" d'aquestes pedres centenàries, evitant tant com sigui possible tot parament blanc o altres construccions que fugin del seu estil original que ens recorda grans reis com foren: Pere el Gran i Pere III de Catalunya i IV d'Aragó i uns grans navegants que al damunt de les galeres construïdes als escars de les nostres drassanes, donaren glòria i terres al nostre país, com foren: Jaume I, Roger de Llúria, Recasens i molts d'altres que més tard honraren amb els seus noms cadascun d'aquests escars que més tard i amb el pas del temps es van transformar en les sales d'aquest Museu.

És el nostre desig que acabades les esmentades obres es transformi en un gran Ecomuseu, ja que estarà instal·lat dintre la seva història.

També l'Associació dels Amics del Museu Marítim de Barcelona té l'anhel que acabades aquestes reformes, tindrà un lloc estable i amb espai per a totes les seves activitats.

Pau Ribé i Quimasó

Consell de redacció:  
Pau Ribé i Quimasó  
Washington García

Diseny i maquetisme:  
Equip revista SIRGA

Edita:  
AAMMB, Museu Marítim de  
Barcelona  
Av. de les Drassanes, s/n  
08001 Barcelona  
e.mail: aammb@ozu.es

Impressió: Vilaró Serveis  
integrals d'impressió, S.L.

Depòsit legal: B 43.531-02

La revista SIRGA no es fa  
responsable de las opinions  
i articles signats a las seves  
pagines

### Un llarg viatge

Pep Savall i Rom

---

El pailebot Santa Eulàlia va avançant en la seva llarga ruta fins a convertir-se en un vaixell tradicional plenament operatiu. Després del seu procés d'adquisició i restauració, el pailebot tornà a l'aigua. L'any passat, després de la restauració i posada a punt, inicià la seva primera singladura fins a Eivissa i participant a *La Ruta de la Sal*, travessia característica dels pailebots. Era una travessia, però, primerenca per al Santa Eulàlia perquè feia poc que havia culminat la seva restauració i encara no havíem "ballat" gaire el vaixell.

Durant aquest any, el pailebot ha anat fent sortides i la tripulació n'ha anat aprenent els secrets de la maniobra. Enguany, ha fet el seu segon viatge, més llarg que l'anterior i amb una tripulació més experta i amb un coneixement més profund del vaixell.

La singladura d'aquest viatge té tres etapes importants. La sortida de Barcelona, després de la reparació del pailebot, es produïa el dia 28 d'agost a mitjanit. La primera travessia marcava el rumb final cap a Eslovènia, al port de Pirana, on el Santa Eulàlia es presentava el dia 7 de setembre. En aquesta ciutat es duia a terme el Congrés bianual de l'ICMM (International Congress of Maritime Museums). El nostre pailebot es presentà davant la comunitat museística internacional que pogué conèixer el nostre vaixell. I tampoc ens hem d'oblidar dels eslovens: un promig d'unes 600 persones el visitaven diàriament. A més, del pailebot, el Museu Marítim ha estat

representat en aquest congrés internacional per part dels nostres tècnics, que hi han presentat diverses ponències.

Després d'aquesta estada el pailebot ha de prendre el rumb cap a Venècia el dia 14 de setembre (cosa que no s'ha produït encara al moment de redactar aquesta crònica). En aquesta ciutat, el pailebot entrarà amb tots els honors pel Gran Canal i serà visitat per les autoritats i el poble venecià, de llarga tradició marinera.

De tornada, el pailebot té previst fer escala a Palerm, a l'illa de Sicília, on té previst atracar-hi el dia 22. Allí, participarà en diversos actes, entre els quals cal destacar la inauguració de la restauració de *Santa Eulàlia dei catalani*, de fortes reminiscències comunes i que ens recorda els temps en què aquestes dues terres de la nostra mar estaven unides profundament. També estarà obert al públic perquè pugui visitar-lo.

#### ...i a més

Les obres de remodelació del Museu Marítim continuen a bon ritme.

Comencem un nou curs ple de nous projectes. Entre les activitats, us recordem, sobretot, el *1r. Congrés d'Història Marítima*. A més de moltes altres activitats que podeu consultar en el nostre full i també a través de la pàgina webb ([www. diba.es/mmaritim](http://www.diba.es/mmaritim))





## El Vasa (i III)

Isider Oliveras i Parera

Aquest consell no cobrava. La única motivació del seus membres fou la devoció per el projecte. El consell que es mantenia alerta de la tasca del museu, resultà de incalculable valor al llarg del anys cada vegada que sorgien problemes tècnics i d'altres índoles aliens a la competència del director del museu.

El problema de la conservació es resolgué emprant una patent sueca en la que utilitzà una solució líquida de Polietilenglicol (PEG). Una mescla d'àcid bòric i bòrax que proporciona protecció contra la putrefacció i les bacteries, totes les peces que es recuperaven per separat foren tractades en tines de gran dimensions. Inicialment se emprà la solució per dintre i per fora del buc mitjançant aspersió a mà. Però aquesta

metodologia resultava ineficaç i excessivament costós, lo que va obligar a elaborar un sistema automàtic de regat amb aspersors que abrasaven tota la superfície del buc i permetien el tractament intensiu del vaixell, amb períodes de polvorització de vint-i-cinc minuts, separats per intervals de vint minuts, durant les vint-i-quatre hores del dia, des de el moment que es va

instal·lar el sistema en la tardor del any 1964 fins la primavera del 1972. Fou llavors que els anàlisis de les mostres extretes demostraren que el programa del tractament estava rendint bons resultats. Per els mestres d'aixa que treballaven en la restauració del buc resultà un gran

alleujament poder substituir aquest tractament intensiu per una aspersió limitada, suficient per mantenir saturada la capa superficial de la fusta i al mateix temps poder controlar el ritme de dessecació. En efecte, per ells resultava bastant descoratjador no poder realitzar el seu treball de reconstrucció dintre i fora del buc només durant els intervals de vint minuts entre cada aspersió.

En algun moment s'havia de posar fi a la aspersió limitada de Polietilenglicol requerida per el tractament posterior. El problema era saber quan. ¿En quin moment estaria la fusta suficientment saturada? ¿Quan començaria a equilibrar-se la absorció de Polietilenglicol de manera que prosseguir la aspersió suposés intervals

injustificadament llargs amb molt pocs resultats pràctics? No es tractava merament de tenir en conta els costos de la aspersió continuada. El problema era que mentre aquesta continues sota qualsevol forma, interferiria en la tasca de restauració igualment important.

Per suposat, no es pot negar que la fusta s'havia esquerdat una mica

i que presentava una certa contracció. Però esperar quelcom més, hauria estat esperar un miracle. Es tractava de fusta vella i les diverses peces reaccionen a la seva manera, segons la seva qualitat, estructura, utilització i ubicació. Amb tot hi van haver raons per alegrar-se, doncs els resultats



## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

fores mol favorables. Qui visiti el vaixell avui podrà observar per ell mateix que es troba en magnífiques condicions.

De forma lenta, però segura, la operació de sacat va anar arribant al seu fi. El contingut d'humitat de la fusta, ja s'havia reduït i variava entre el 15 i el 35% segons el volum de les peces i la seva posició dintre del vaixell. Faltava tractar la superfície, operació que ja començà. La aspersion de PEG 1000 fou completada amb una gruixuda capa superficial de PEG 4000 que es va deixar assecar per que formés una pel·lícula blanca que cobrís la fusta. A continuació es va escalfar gradualment la superfície amb la finalitat de fondre la capa de PEG i quedés eliminat l'excés. El tractament del buc fou conclòs el 1982 i seguidament es va anar per el tractament del interior.

Fins aquí ens hem referit a la conservació del casc. Però també es varen extreure del fons marí, unes dotze mil peces estructurals separades i una quantitat semblant de objectes de materials diversos que pertanyien a la tripulació o formaven part del equip del buc. La con-

servació d'un gran número d'objectes de fusta presentà pocs problemes. A diferència del buc, tots aquest objectes petits es van posar en tines tancades amb instal·lacions per escalfar la solució i la fusta. Cada lot de objectes destinats a la conservació que s'introduïa en les dues tines de vint metres de llargada, requeria al menys uns divuit mesos de tractament per

arribar a la saturació total. Llavors s'inicià el tractament ulterior de la mateixa forma que s'ha descrit per el tractament del buc: Es va aplicar una gruixuda capa de PEG a la superfície i es deixà assecar. Posteriorment la superfície s'escalfà amb aire calent i s'eliminà l'excés de PEG.

En quan als resultats d'aquest tractament, amb els anys s'ha anat acumulant una certa experiència: moltes escultures conservades d'aquesta forma han estat exposades en el medi ambient normal d'un museu durant quinze anys i no presenten canvis de cap índole ni detectables a simple vista ni mitjançant proves de laboratori. Entre els objectes de fusta recuperades del Vasa hi havia tasses, plats i ampolles tornejades, que eren més fràgils que les demés. Es decidí conservar-les per mitjans de la liofilizació que, per suposat donà

excel·lents resultats. Aquest mètode s'aplicà també amb gran èxit per la conservació del cuir.

Els materials de ferro éren abundants, però de ferro colat, per que el ferro forjat havia sigut destruït per la corrosió. Entre varies coses es trobà bales de canó. Aquest objectes de ferro es conservaren mitjan-

çant reducció en una atmosfera d'hidrogen en un forn especialment construït.

Una de les tasques més difícils fou la recuperació de les veles trobades en el panyol de la coberta de maromes. Resultaren ser les sis veles que no arribaren ser hissades quan el Vasa salpà del port aquell fatídic 10 d'agost de 1628, segons ho prova l'expedient del procés que es va



## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

celebrar després.

Les veles estaven fabricades de fibra vegetal, encara no ha estat possible determinar si eren de lli o de cànem. A diferència de les fibres de procedència animal, les fibres vegetals han sofert una greu desintegració. Per salvar aquest interessants troballes tèxtils, es va idear un sistema completament nou, entre altres coses la producció en un laboratori d'un plàstic especial amb el que la tela de la vela es fixà sobre fibra de vidre teixida. S'han recuperat d'aquesta forma al voltant d'uns 600 m2 del velam, lo que equival a quasi la meitat del total trobat.

Des de el 15 de juny del 1990, el Vasa es troba en un decorat per fi digne de la seva envergadura, El Museu Vasa fou concebut en certa manera, com un dic des del qual el vaixell sembla disposar-se a entrar-se a la mar.

La seva compacta estructura de ciment armat recoberta de coure crea unes condicions climàtiques constants que deuen en principi, preservar indefinidament el buc de roure del vaixell. El nou Museu te una superfície de 12.540 m2. Foren utilitzats 150.000 llambordes, i 4.000 m2, de parquet. Poden entrar-hi 1.500 persones per hora.

El seu aspecte és, des de la entrada,

impressionant. La massa de la seva estructura i la abundància de les decoracions són imponents. Set plantes de galeries permeten contemplar des de tots els angles aquest vestigi únic i meravellós del segle XVII.

Per posar de relleu el Vasa i per que la seva visita es desenvolupi amb tota comoditat s'han utilitzat les tècniques més modernes de la museografia. Una gran sala ha estat habilitada per la projecció en dotze llengües d'un documental de la recuperació del Vasa i del seu interior. Nou exposicions permanents marquen la història del vaixell, i la vida a bord, el seu naufragi i el seu rescat. Hi han dispositius informàtics que permeten a tot aquell que ho desitgi governar el navili o provar la seva estabilitat. Presses i seqüències filmades permeten a un mateix descobrir l'interior del navili. Una maqueta de set metres de longitud amb una gran abundància de detalls ens explica com era el Vasa el 1628.

Reconstruït en un 95 % partint de les troballes dels arqueòlegs i bussos amb més de 14.000 objectes en el seu interior, és el navili reial un tresor del patrimoni cultural de la humanitat.

El museu Vasa, és el lloc més visitat de escandinava. Si alguna vegada hi aneu no us el perdeu.



Vaixell Vasa

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## Navegan per alta mar a bord del llaüt *Santa Espina*

Antoni Clapés i Solano  
mariner de la *Santa Espina*

---

Amb vent de ponent ens preparem per transluar, tots atents a la maniobra. El llaüt vira, l'antena canvia de costat i la vela s'infla, anem a la bona i d'empopada a l'orsa llarga. Al mirar a popa la il·lusió es desinfla, l'estela demostra que portem una deriva de 45°, el corrent del Mediterrani és quasi tan fort com la velocitat que ens dona el ponent que bufa en aquest moment. El patró no s'ho pensa gaire, al comprovar que passaríem per la costa nord de Menorca a la llum de la lluna i ordena desfer la maniobra i tornar a la bruta i rumb per a passar pel Canal de Menorca.

Brisa i mar plana convida fer la migdiada, somnolents i recolzats a la borda descobrim una aleta que a dos o tres brases de la mura ens acompanya, al cap d'una estona tan silenciosament com ha arribat s'esmuny capa al fons. Això ens fa pensar en la gran quantitat de vida que per sota de la nostra quilla bull i lluita mentre el nostre esguard només recull una immensa i tornasolada planura buida. La conversa referma la coneixença entre tots i obre les portes a l'amistat i aquesta creix arrelada a la coberta de la *Santa Espina*.

Per proa s'acosta un veler amb rumb nord i mes tard un altre segueix l'estela del primer. Bé ! Es confirma la nostra sospita estem prop de ses illes ara hem d'encertar el pas del canal.

Quan el sol es pon, la vela recull una història, amb ombres xineses, que els tripulants escenifiquen amb les mans. Els dofins tornen a visitar-nos. Nosaltres després de fer un repàs i de caure la nit ens preparem tots a coberta per a descobrir les llanternades dels fars que ens obriran la porta de la foscor que envolta les illes. Passa el temps i la lluna plena al cenit no pot il·luminar la

nostra carència.

Mes tard una veu anuncia, far a estribord ! i després captar les cadències confirmem que és la llum de Formentor a la costa nord-est de Mallorca. Un vaixell de pesca ens passa per estribord i dues hores són necessàries per a veure aparèixer les llums del far de Cavalleria i de Punta Nati a babord. Som al mig, del canal anem bé. Tornem a refer els torns de guàrdia i descansem de la tensió acumulada.

El sol surt quasi per darrere de Menorca, la silueta baixa de l'illa amaga en la penombra els penya-segats del litoral, la catedral de Ciutadella es perfila sobre el port.

Virem a la perpendicular del far d'Artrutx i posem rumb a la illa de l'Aire a l'extrem sud de Menorca. Quan el vent rotlla a xaloc, la nau pren embranzida i anem tots fent banda, l'escora fa borbollar a coberta l'aigua que entra i surt pels embornals, fem cinc nusos, esperem arribar a la tarda a Maó. Amb bordades contínues guanyant sobrevent, ens passem en la vertical de Sant Tomás i de Binebèquer, però ai, ai ! Alguna cosa hem dit, fet o pensat dolent, perquè el deu dels vent s'ha guardat al pot i ens deixa sense un alè. Som a punt d'embocar el pas entre Punta Prima i l'illa de l'Aire.

El patró ordena posar els remes a l'aigua i començar una cia suau, però contínua per a intentar arribar a l'altra banda de Punta Prima. Poc a poc el llaüt respon al nostre esforç i d'un nus passem a marxar a dos nusos, és cia de peu recolzant-nos sobre els rem, l'aigua és transparent i veiem els esculls passar a frec del buc, estem cansats i per a animar-nos i coordinar el ritme vam començar a cantar: Els nois de Calella... i estrofa a estrofa composem la cançó de la voga, que ens ajuda a arribar.



## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Davant la cala de Punta Prima llencem el ferro, és el primer contacte (encara que submari) amb Menorca des que partirem de Catalunya. L'antena al capdemunt de l'arbre, la vela cau a plom sobre coberta, la cansat portem una hora i mitja remant sense parar, mengem i bevem per a refer-nos i ens felicitem per haver complert part del nostre compromís, fer la travessia del Mediterrani sense motor. Tots a dormir, avui els nostres cossos estan apallissats i el jeure a la dura coberta el dolor i el cansament sembla que s'esmuny fustes avall.

Passada la mitjanit, l'escota copeja rítmicament l'orla i una brisa ens acaricia, despertem la tripulació i amb molt de compte recollim el ferro i al caçar l'escota de la *Santa Espina* torna a navegar a vela. Anem resseguint la costa, però mar endins perquè amb la foscor no veiem els esculls. Quan albirem les llanternes vermella i verd de la bocana del port de Maó, enfilem pel

mig, col·loquem la vela a la valenciana i l'oreig de xaloc ens entra dintre del port, són la quatre del matí fondegem darrera l'illa plana. Ja estem a Maó !! pleguem la vela i a dormir.

El brunzit d'un motor potent ens desperta, és el Ciutat de València que entra. Ens arreglem i després d'acollir a bord el nostre amfitrió de la ciutat, tornem a navegar a vela fins la estación del Correu i després de plegar-la arribem a rem fins el nostre embarcador.

El mar ha estat benèvol amb la nostra experiència. Honorem al nostres avant-passats perquè quan partien de casa no era per un "divertimento" sinó que volien escapar de la pobresa i portar a la família el benestar. La Santa Espina reposa amarrat al moll de fusta dels Amics del la Mar Port-Maó. A la nit un bon cremat tanca l'amistat de les dos ribes.



Port de Maó

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## CAMINS DE MAR

### Escoltan el vent

Artur Maria i Garriga

Varem salpar en començar l'hora baixa. Després de les maniobres necessàries per sortir del port del Masnou, posem rumb cap a la ratlla de França.

Entrem a mar obert amb vent fresquet (entre 17 i 18 nusos) que entra per l'aleta d'estribord. La mar està tranquil·la tal vegada una mica arriçada, despleguem quasi tot el velam que estufat pel vent ens fa iniciar el camí de la nostra singladura.

He tingut sort, em toca la segona vetlla que són les hores a plena nit, les que més m'agraden perquè en estar despert pots gaudir de la pau d'una mar serena i rutilant (quan està tranquil·la naturalment).

Després de sopar endrecem els estris d'aquest àpat, i tot seguit donem un repàs al conjunt de l'aparell de bord i comprovem al mateix temps el rumb del vaixell, i entre folgar i explicar els acudits de costum anem a dormir.

El company que ha dut a terme la primera tanda de vetlles em desperta a l'hora convinguda. M'informa de les notícies de bord. Tot continua sense novetat, continua el bon temps, la mar encalmada i amb poc vent. Fins ara, durant el temps que fa que naveguem sols hem albirat dos vaixells. Molt llunyà en la nit, per la banda de babord, es divisa un far, deu ésser el de Calella, caldrà comprovar-ho.

Inicio la vigília fent una ullada a tot l'aparell i després d'enregistrar les dades de la situació del vaixell, cerco la postura més còmoda per complir les hores de vigília al costat de l'arjau, però abans d'això faig un canvi de rumb direcció mar endins per mirar de trobar una mica més de vent. Aconseguit aquest propòsit, retorno al rumb anterior. Ara la mar torna ha estar una mica enrinxolat, arrisso la major perquè no tenim pressa i podem navegar tranquils. He connectat el timó automàtic i així no cal preocupar-nos de res, ja sols em resta descansar i disfrutar de la visió del cel i l'horitzó. Fa un bon temps per navegar, amb un ventet bonancenc, que ens permet fer camí entre els 12 i 13 nusos. Aquest és un moment d'encís que fa que em trobi bé amb mi mateix i amb l'entorn que m'envolta.

Capto la veu del vent, m'agrada escoltar-lo, perquè el vent és molt savi, té la saviesa que li ha donat la seva vellúria, tan antiga com la formació de la matèria sòlida del nostre planeta, qui sap si abans i tot.

El vent entortolligant-se per entre els caps i

cables de l'eixàrcia ferma o de treball, si sap que l'escoltes, segons com està d'humor i té un dia de bon tarannà, et xiuxiueja històries de terres llunyanes, unes boniques, d'altres, més tristes, que les porta d'allà on bufa, unes són d'amor, d'altres de mort, de fam i de set, de pau o de guerra, de injustícies arreu, i poques n'hi ha, on brilla l'equitat.

Conta el vent, que les persones sigui quin sigui el color de la seva pell i la seva parla, sempre cerquen el mateix: el poder i l'omnipotència, El món és sempre igual des del seu inici i pel comportament dels deus nadius, així serà fins a la seva fi. Avegades, t'explica que la vida només es manté damunt de una sola pilastra, la mort, la mort és l'única realitat de la vida, ja que qualsevol cosa que viu mentre és viva mata per sobreviure i perdurar, i sols amb la mort deixa de matar. D'això, els humans en diuen la cadena de la vida, però el vent amb el seu aire planyent es lamenta melancòlic, que això és la cadena de la mort.

I continua bufegant, que el món igual que la vida tot gira i volta, l'electró a l'entorn del neutró, mentre que aquest girant i girant forma l'àtom i sempre fent voltes es van formant els milions d'estres, sols i galàxies que componen el mosaic de l'univers. Per això, les persones amb totes les seves ambicions, afanys de poder i aquest tràfec frenètic d'anar i venir no és més que un polsim dintre aquest mosaic que forma l'univers i que amb una bufada del vent es fan fonedisses en un instant.

Entre els induïstes hi ha tradició de fer volar estels, diuen que així juguen amb els déus del vent, jo li tinc massa respecte i per això no m'atreveixo a fer-ho, només l'escolto.

Per l'horitzó, entre la proa i l'amura d'estribord, es comença a veure una lleugera clariana, és l'albada del nou dia... s'ha trencat l'encanteri...el vent calla...no m'explica res més, ja no parla, només bufa.

Desperto els meus companys. Ben aviat remuntarem el cap de Creus i cal estar a l'aguait, per aquests indrets, el temps de vegades et sorprèn amb males passades.

Quan el sol arribi al seu punt més alt, si res ho malmet embocarem el port de Banyuls, suposo que els amics amb els quals hem de trobar-nos a l'esmentat lloc també ja hi hauran arribat i que a la taverna, hi trobaren una ampolla ben fresca plena del vi afruitat d'aquesta terra.

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## UNA VISITA AL PORTAAVIONES CHARLE DE GAULLE (i II)

Albert Campanera i Rovira

### **Armamento.**

Siguiendo las tendencias actuales, la defensa esta confiada en dos lanzadores octuples del misil Aster 15, situados en ambas bandas en silos verticales, dos lanzadores sextuples Sadral igualmente por ambas bandas, más cuatro lanzadores dobles Mistral, también en ambas bandas e isla. Actualmente, no monta ninguno de los ocho montajes previstos Giat F2 de 20 milímetros, pero es de suponer que después del reciente incidente del destructor norteamericano Cole DDG67, en Aden se agilizará la instalación de los mismos, complementados con otros montajes sencillos de 12.7 milímetros, posiblemente Browings.

### **Contramidas y sistema de combate.**

Estas están formadas por sendos montajes de los señuelos antiaéreos Sagaie y LAD, proveyéndose igualmente el antisubmarino SLAT, para antes del 2003. Su sistema de combate abarca tres funciones principales codificadas como: AIDCOMER, SDC y SYTEX, más dos secundarias denominadas AVIATION y SCEB, efectuándose el control de fuego convencional mediante dos directores ópticos Sagem VIGY 105, situados en la isla por estribor.

### **Radares.**

Los de descubierta aérea, son un tridimensional DRBJ11B, situado en un igloo hacia popa, mas el DRBV26D miran-

do hacia proa, el de superficie un DRBV15C y el de control de tiro, el tridimensional Arabel situado en otro igloo más pequeño, ambos en la plataforma superior y de la firma Thompson respectivamente. En cuanto al de navegación, esta compuesto por dos DRBN34 de la firma Racal, cuenta asimismo con un Tacan NRBP20, todos ellos situados en la isla.

### **Ala aérea embarcada.**

Esta unidad esta compuesta originariamente por 24 Super Etendard modernizados, 10 Rafale F1, dos E-2C Hawkeye de procedencia norteamericana y cuatro helicópteros, dos AS556 Panther y otros dos AS322 Cougar, es decir unas 40 aeronaves, pero la intención de la FAN es ir sustituyendo los veteranos Super Etendard en el último tercio de su vida operativa, por los Rafale F1, en la medida que vayan entrando en servicio.

### **Capacidades.**

Este nuevo tipo de portaaviones, esta preparado para un uso polivalente tanto en tiempo de paz como de guerra, pudiendo lanzar sus aviones con una mar de fuerza 5/6, siendo su capacidad máxima operativa de 100 salidas de combate por día, empleando un promedio de 20 a 24 aviones o varias olas de cuatro u ocho aparatos, básicamente en dos tipos de misiones, la principal dedicada al ataque de objetivos militares, industriales o navales, más control y protección de áreas marítimas; la secundaria en apoyo de misiones terres-



## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

tres, cooperación con otras armas en operaciones helitransportadas y de ayuda humanitaria en zonas de desastre.

Como insignia de un grupo de combate, puede lanzar cinco oleadas de aviones compuestas entre 20 y 24 aparatos en 24 horas a 400 millas del objetivo, y a una distancia comprendida entre 150–200 millas, sucesivas olas de cuatro u ocho aparatos cada hora y media.

La tripulación, dispone de una interesante habitabilidad, con camaretas de capacidad variable, entre nueve y 21 personas, dos cocinas polivalentes capaces de servir 4.000 comidas diarias, tres cafeterías, cuatro cámaras independientes para jefes, oficiales, suboficiales y marinería, una gran cámara de recreo, un hospital autónomo para 60 plazas, equipado con dos quirófanos, cámara para deportes, oficina de correos, dos peluquerías y supermercado, todo pensado para poder permanecer un año en la mar, sin necesidad de aprovisionarse.



### Conclusiones.

Sin duda alguna, la entrada en servicio del Charles de Gaulle R91, es un acontecimiento importante para la Marina, al ser el buque de guerra más importante que Francia haya construido en toda su historia (12), constituyendo todo un triunfo de su tecnología, tecnología que lidera prácticamente en estos momentos la investigación naval en la Europa occidental, siendo el resultado de la optimización del antiguo proyecto PA 75 (13).

El buque, en su conjunto está diseñado para afrontar la guerra nuclear, biológica y química, presentando un aspecto compacto y macizo, con una arquitectura fuertemente

influenciada por el concepto STEALTH (14), tal como se observa en las formas anguladas de la isla y salientes exteriores, aportando sencillas soluciones al problema de proteger los ascensores de los rociones de la mar, al situar la isla hacia proa (15), con el fin de que esta actúe como un gigantesco deflector, pero para ello suponemos hubo que resolver importantes problemas de estabilidad longitudinal y transversal, acrecentados por la necesidad de alargar la original pista de vuelo cuatro metros más.

Tanto el CIC, con una gran profusión de displa-ys, como el puente y primario de vuelo, destacan por sus generosas dimensiones, con una amplitud inusual, disponi-

endo de un ascensor interior con el fin de hacer más liviano el acceso a las ocho cubiertas superiores. Destaca igualmente su proa lanzada del tipo llamado de huracán, con un discreto bulbo, completamente cerrada y el espejo de

popa en donde sobresale una singular protuberancia con la forma de la mitad de un octógono.

Mención aparte, merece la visita que por su brevedad se realizó al control de propulsión, que fue lo más cerca que se estuvo de las máquinas, con sus reactores, condensadores, turbinas y reductores, todo ello guardado con un celo comprensible, por lo que no se insistió al respecto, puesto que la propulsión nuclear solo de diferencia de la clásica principalmente en el uso de un combustible distinto. Respecto al balizaje de su cubierta de vuelo, sin parangón en otros portaaviones, con un gran triángulo blanco en el inicio de su eje, atravesado en toda su amplitud por una serie de rayas decrecientes, idéntico al de la clase



## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Clemenceau, se argumentó que esta solución constituía una buena referencia visual para los pilotos, por lo que se ha repetido en el Charles de Gaulle.

Es igualmente interesante mencionar, que para poder determinar con exactitud el comportamiento del casco en la mar, se construyó un modelo a escala 1:132, es decir 19.8 metros de eslora, para su ensayo en el canal hidrodinámico. Por último, conviene recordar que este portaaviones, satisfará las necesidades que la política exterior francesa requiere de cara al siglo XXI, permitiendo a la FAN proyectarse en todas aquellas zonas donde existan intere-

ses para ese país, pero la construcción de una segunda unidad, necesaria para poder ejercer una presencia más o menos continua, y para la que incluso se pensaron los nombres de Richelieu o Clemenceau, ha quedado pospuesta hasta el año 2003, pero no creemos pueda llevarse a cabo, tanto por su coste económico, como por la tendencia globalizadora que en materia de defensa, comienzan a desarrollar los países europeos occidentales, aplicando sabiamente la premisa de que las organizaciones supranacionales existen para que: no todos tengamos de todo, sino para que entre todos, tengamos todo.

### Notas

(12) Hasta el momento de la entrega del Charles de Gaulle, los mayores buques de guerra franceses han sido la pareja de acorazados: Richelieu y Jean Bart, de 38.500 toneladas, en el período comprendido entre 1939 y 1960.

STEALTH, acrónimo de origen inglés para designar la arquitectura y el recubrimiento de un buque o avión, con el fin de enmascararlo ante las ondas radaricas y cuyo significado es furtivo.

(13) PA-75, este proyecto de portahelicópteros de propulsión nuclear, despertó interés en el EMA, con el fin de poder construirlo en España, sustituyendo únicamente su propulsión nuclear por otra convencional, desestimándose al optar por un proyecto norteamericano.

(14) Stealth, palabra de origen inglés para designar la arquitectura y el recubrimiento de un buque o avión, con el fin de enmascararlo ante las ondas radáricas, y cuyo significado es furtivo.

(15) Es curioso recordar, que los norteamericanos auténticos maestros en la ciencia de construir portaaviones, sitúan la isla cada vez más hacia popa, aunque es posible que con la nueva generación de portaaviones, la denominada CVN77 esta desaparezca prácticamente.



Charles de Gaulle

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## VAIXELLS PUNICS I LA NAU DE CASIO LONGINO

Antoni Rodríguez i Fernádes

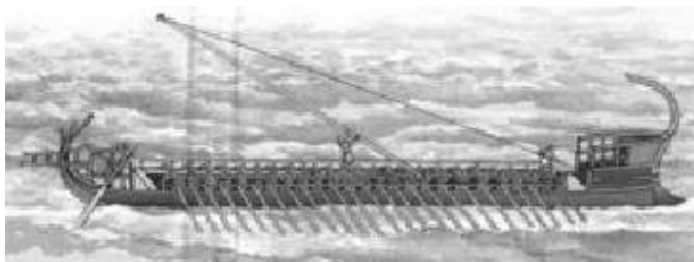
Els *pecios* són els vaixells enfonsats d'interès arqueològic. Aquests conjunts tancats ofereixen a l'arqueòleg i historiador informació puntual del moment històric que representen. S'estudia l'estructura –arquitectura i formes- dels bucs d'aquests vaixells, els materials transportats, la seva procedència, la seva història, etc... En els d'època antiga es pot tenir una visió del comerç de cabotatge o altura, de la seva mercaderia, de la possible ruta de navegació i de les relacions culturals que impliquen.

Des que l'home navega i afronta l'aventura de la mar moltes embarcacions –barques, galeres, galions, bergantins, navilis, corbetes, fragates, pailebots, vapors, motonaus, submarins, etcètera...- naufragaren a la mar. La costa catalana ha estat des d'època antiga, amb una fisonomia diferent a l'actual pels cicles de transgressió i regressió, testimoni d'aquesta història. A Catalunya hi ha més d'un centenar de vaixells històrics enfonsats.

De molts d'ells es té constància escrita i inclòs se sap la seva història i localització

Alguns han estat localitzats

gràcies als pescadors, que van enganxar les seves arts de pesca. Aquests llocs – ganxos o enganxadors- van ser identificatius per localitzar vaixells enfonsats pels submarinistes des de la dècada dels anys 60. Una zona rica és el golf de Roses. Hi ha que transportaren veritables tresors: una cultura material en peces d'or i d'argent. Aquest és el cas del vaixell trobat a la Lluca de Xàbia datat els segles III-II a.C.



El delta de l'Ebre és una zona d'investigació per als arqueòlegs. Ja en el marc de la Primera Guerra Púnica les fonts antigues ens parlen de l'enfrontament naval entre els cartaginesos i els romans a la desembocadura de l'Ebre la primavera de l'any 217 a. C., que fou favorable a la força naval romana comandada per Cneo Escipió.

Abans però, l'agost de 218 a. C. Cneo Escipió desembarcà a Emporion (Ampúries) amb un modest exercit compost per dues legions i uns quants auxiliars. En total uns 25.000 homes i 60 naus, que van ser suficients per enfrontar-se a l'exercit dels germans d'Anibal, Asdrúbal i Annón. Els cartaginesos no van impedir el desembarcament i la consolidació de la defensa d'Emporion. Cneo anà guanyant espai al general púnic Annón, que encarregat de vigilar-lo des de l'Ebre no feu res per obstaculitzar els seus moviments i pactes amb els indígenes de la costa que incrementaren l'exercit romà. Cneo progressà per la costa cap el Sud per dominar la resta de la costa catalana fins l'Ebre i aconseguí l'excel·lent port de Tarraco el mateix 218 a.C.

Com a resposta a la primavera de 217 a. C. Asdrúbal sortí del seu quarter general, a Cartagena, amb 40 vaixells armats comandats per Amilcar (Himilcón, segons Tito Livi). Asdrubal conduí l'exercit de terra per reunir-se en la desembocadura de l'Ebre. Cneo, conscient de la inferioritat de lluitar a terra ferma, estigué a la defensiva i embarcà la infanteria selecta en una

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

esquadra naval reforçada per una flota de 35 naus procedents de Marsella. El desordenat atac de l'esquadra d'Amílcar, contraposat a la perícia dels massiliotes, feu fracassar la maniobra cartaginesa. La flota cartaginesa va fugir i van caure en mans de Cneo 25 naus cartagineses (Políbio III, 95). Això suposà deixar als romans la iniciativa per mar.

L'escenari d'aquesta batalla naval potser tingué lloc prop de l'ancoratge de l'Ampolla on sembla ser fondejaven les naus cartagineses. Aquest enclau s'ha volgut relacionar amb la colònia hel·lènica de Lebedontia.

Un dels vaixells d'interès històric i arqueològic és la nau de Casio Longino, propietari de la Hispania Ulterior (Andalusia) i amic de Juli Cèsar. La nau de Longino documentada per les fonts antigues és un dels vaixells més antics dels que es té notícia del seu enfonsament: fa més de 2.000 anys. I és el més antic testimoni de naufragi documentat per les fonts escrites a la nostra costa.

Una nau i un tresor per descobrir. La seva història. A l'any 48 a. C., Casio Longino, després de haver comès nombrosos desafurs en la recaptació dels tributs, s'embarcà en Màlaga rumb a Itàlia en una nau carregada de tresors pel producte de les seves rapinyes. Davant la desembocadura de l'Ebre un temporal enfonsà la nau i es va perdre els homes i els seus tresors.



D'aquest tresor podem imaginar monedes republicanes, collarets, penjolls, braçalets, vaixel·la de luxe, etcètera. Si algun dia es trobés aquesta nau i s'excavés es trobaria un veritable tresor arqueològic per donar a conèixer a la humanitat.

Els cicles de regressió i transgressió amb pogut fer que la nau de Casio Longino a la zona de la desembocadura de l'Ebre es trobi sepultada sota una espessa capa de sediments fluvials o potser sota el mar. Hi ha mapes datats des del S.XVI per saber la fisonomia de la desembocadura de l'Ebre. Aquest és un repte pels arqueòlegs navals.

**Aquí us proposem fer una carta arqueològica amb la recollida de tota font documental –oral o escrita– que faci comentari als vaixells enfonsats a la desembocadura de l'Ebre.**

La desembocadura de l'Ebre pot donar molta informació arqueològica. Les costes del Delta de l'Ebre han resultat una

trampa i el final per a molts vaixells, que hi buscaren refugi. Fou el final del major veler construït a la Mediterrània: el Virgen de los Milagros anomenat "Damianín". Construït a Vinaròs arborava 4 pals i 1.200 tones de registre. En el seu primer viatge un fort temporal el va sorprendre en el Golf de San Jordi. Entrà al Alfacs. Altre temporal el va arrossegar als arenals i no tornà a sortir. La seva quilla és un viver de peixos.

No han sido muchos los buques - veleros y vapores - que han ostentado en sus amuras el nombre de **EBRO**, sí bien todos ellos fueron modernos embajadores bajo banderas española, británica, francesa, y holandesa del caudaloso río que dio nombre a España y cuya navegabilidad, esta vinculada a la propia historia de la ciudad bimilenaria de Tortosa.

Al repasar las Listas de aquella época próspera de la marina velera catalana, que comenzó a declinar precisamente hacia el año 1874; encontramos el primer **EBRO**: Un bergantín-redondo de 145 tons., con sus 36 mts. de eslora, 13,5 de manga y 3,2 de calado, matriculado en Arenys de Mar, en 1835.

Y en Mallorca y Alicante, sendos bergantines-redondos, con 67 y 69 tons, respectivamente que ostentan así mismo, el nombre de nuestro río, junto con una bric-barca de 290 tons., matriculada en Sevilla.

En las páginas del Lloyd's, - la Biblia del marino - leemos que el primer **EBRO** a flote, de nuestra marina mercante, fue un vapor-correo de la Sociedad Mahonesa de Vapores, botado en 1852, de casco de hierro. Tenía 71,90 mts. de eslora, 11,04 mts. de manga, 6,39 mts. de puntal y desplazaba 1.550 tons. Su silueta característica de proa recta, popa redonda, alta y estrecha chimenea, puente elevado de barandilla corrida y sus dos palos en caída, fueron familiares durante cerca de media siglo a los menorquines.

Con motivo de la Guerra de Africa de 1859-60 - la página más gloriosa del reinado de Isabel II - la Empresa «Antonio López y Cia», recurre al fletamento de ocho buques, en la Gran Bretaña, que incorpora a su flota, para servir de transportes. Entre ellos

se encuentran hermanados, un primer **BARCELONA** y un nuevo **EBRO**, vapor mixto a hélice y vela, con arboladura de bergantín-goleta, que había sido botado en el Clyde en 1856 y que desplazaba 700 tons. El cual fue matriculado en Barcelona, como todos los buques de la decana de nuestras Navieras.

No obstante el primer **EBRO** para la navegación de altura, fue el *R.M.S.Rakaia*, construido en los astilleros Milwall Ship Graving Co. en 1865 para la Royal Mail Steam Packet Co.

Desplazaba 1509 tons. y tenía 80,77 mts de eslora, 10,36 de manga y 7,82 de puntal. Era un mixto de casco de hierro, con proa de violín, cubierta corrida, con arboladura de bergantín-goleta, gavias en el trinquete y el mayor, con una chimeneas en medio y su máquina de vapor de 2 cilindros y 300 HP. le proporcionaban una velocidad de 10 nudos. Tenía capacidad para 100 pasajeros, en 1ª clase; 60 en 2ª y 65 en 3ª. Su primera singladura la hizo en 1866 en la ruta de Milford Haven - Panamá, (vía Cabo de Hornos), en un viaje de 11.315 millas que tardó en recorrer 46,5 días a una velocidad media de 10,37 nudos, saliendo luego de Panamá para Wellington- Sydney.

Adquirido en 1871 por la Cía Naviera de Vapores del Marqués de Campo, lo abandera español y rebautiza con el nombre de **EBRO**, desde Agosto de 1872, cubre la línea Antwerp-Southampton-Brasil.

Hay un segundo **EBRO** a flote, para la navegación de altura, fue botado en Glasgow en 1867 en los Astilleros de Randolph & Cº. Un cuadro existente en nuestro Museo Marítimo de Les Drassanes Barcelonesas, nos lo muestra, navegando en franquía fuera ya de puerto, con todo su aparejo de ber-



## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

gantín-goleta, dado; ciñendo por la amura de estribor a la brisa, mientras la tajamar de su proa de violín, con bauprès, levantando rociones y las sombras de sus focos sobre la trinqueta dan un mayor realismo a la escena. Hecho no habitual en los cuadros de «barcos». De su única y larga chimenea, - entre el trinquete y el mayor - se escapan espesas nubes de negro humo. Era pues un mixto de vela y vapor que tenía 82,04 metros de eslora, 10,85 de manga y 8,38 de puntal. Desplazaba 2.600 tons. Navego bajo la enseña rojiblanca de la S.A. Línea de Vapores Tintore, una de nuestras empresas de navegación pioneras de Barcelona, ya que había sido fundada en 1852.

El tercero de nuestros **EBRO**, fue un buque a motor, de casco de acero, construido especialmente como frutero en los Astilleros Euskalduna.

Botado en 1928, y matriculado en Cádiz, fue destinado por la Cía Naviera Piniños, a la línea de Canarias. Eran sus características las siguientes: eslora 88,40 mts; manga, 12,80; carga transportable, 2,20 toneladas.

Desplazamiento, 3.700; capacidad de bodegas, 140.000 pies cúbicos; velocidad 16 nudos; máquina propulsora, un motor Sulzer-Diessel, de 1.750 HP y 110 rpm. Tenía una proa recta y popa transson.

Durante la guerra civil, incorporado a la flota nacional, fue utilizado como transporte, efectuando numerosos viajes entre los

puertos italianos de Génova y Nápoles y los de Palma y Cádiz. Al concluir la contienda, fue de nuevo utilizado como frutero y salvo un breve período de tiempo que estuvo fletado a la Cía Marítima Frutera, sirvió siempre bajo la contraseña rojiblanca de la Naviera Gaditana. Fue desguazado en 1965.

Curiosamente no ha habido ningún **EBRO**, entre los buques de la CIA TRAS-MEDITERRANEA, pese a que si han figurado los nombres de los ríos: *BESOS* (1900), *FRANCOLI* (1909) y *SEGRE* (1921).

La J.O.P. de Tarragona, bautizó con el nombre de **EBRO**, en 1902, a un gánguil, para el servicio del mismo, que formó durante muchos años, pareja con otro, al que denominó *Francolí*. Eran autopropulsados, con chimenea y dos palos. Tenían 37 m. de es-

lora, 6.60 de manga y 3.25 de puntal. Su calado era de 2.20 a popa, 1,32 a proa y 1,73 en su punto medio.



Dos fueron los **EBRO**, bajo pabellón británico. El primero construido por Work-man Clark y C<sup>o</sup> en 1915, era un vapor de casco de acero del tipo «fulldeck» de construcción enteramente remachada, con dos

cubiertas, castillo, superestructura central o ciudadela y toldilla. Dos largas y oxidadas chimeneas de tiro natural, y dos palos, con roda recta y popa redondeada en voladizo sobre la mecha del timón, que asomaba sobre la línea de flotación. Tal era el **R.M.S.EBRO** de 5.174 trb., matriculado en Belfast. Tenía 450,3 pies de eslora; 57,8 de manga y 8,30 de puntal. Adscrito como cru-

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

cero auxiliar a la «Mediterranean Fleet», participo en la expedición a los Dardanelos. Su vida transcurrió bajo la contraseña de la Royal Mail Lines Ltd<sup>a</sup>. El segundo botado en los Astilleros de Harland y Wolff en 1936 fue el **S.S.EBRO**, matrícula de Londres. Desplazaba 2.525 trb. y tenía 444,7 pies de eslora; 58,2 de manga y 25,4 de puntal. Era de proa recta, de línea clásica, con castillo, ciudadela y alcázar y arbolaba dos palos. Durante la II Guerra Mundial participo en numeros convoyes entre EE.UU. y el Reino Unido. Fue desguazado en 1950.

Hubo también un **EBRO** holandés. Un vapor correo botado en 1931, perteneciente a la N.V.M.CH. matrícula de Rotterdam. De 2500 trb. Con 116,6 metros de eslora, 24'0 de manga y 12,5 de puntal. Navegó principalmente entre las islas del Imperio, en los mares de oriente y quién sabe los románticos idilios que contemplaron sus cubiertas, entre blancos plantadores y sugestivas nativas, de floreados «sarongs» tal como se describe en las siempre evocadoras páginas de Viky Baum y Edison Marshall.

Hay un **EBRO** francés construido en 1898 de 1.830 trb. perteneciente a la Cía Cochrane, matrícula de Dieppe de 100.2 mts. de eslora, 21,10 de manga y 11'6 de puntal. Hundido durante la GM-I.

En las Listas Oficiales de Buques de la Armada Española, se reseña en 1858, un bergantín, casco de madera y numeral 239, armado con 2 cañones de cureña, afecto a la flota de las Antillas, con base en el Apostadero de La Habana.

Más adelante, encontramos otro **EBRO**: Un cañonero de casco de hierro, y espolón, con 24 mts. de eslora, 4,93 de manga, 1,80 de puntal y 1,72 de calado. Al mando de un Tte. de Navío con 22 hombres de tripulación, estaba artillado con 2 cañones giratorios de 12 cms. Desarrollaba una velocidad de 9 nudos, impulsado por sus 16 HP. y desplazaba 8 tons. Era de cubierta corri-

da, con la timonera blindada y arbolaba un pequeño mástil de señales. Formó flotilla con otros cinco de parecidas características, construidos todos ellos en Francia. Estuvo en servicio de 1874 a 1890 incorporado a la Flota del Cantábrico, durante la III Guerra Carlista y más tarde pasó a la Flota del Mediterráneo. Llevaba como numeral: G.R.C.M.

Dicho cañonero, junto con los otros 29 en servicio, vinieron a sustituir a los avisos-goletas, de los que había sido característico el «San Ildefonso» (1845). Mas tarde (1888) fueron estos, a su vez, reemplazados por los nuevos torpederos, tipo «Ejército», que desplazaban 60 tons.

Durante los primeros cincuenta años del siglo XX, no hay ningún otro **EBRO**, en la Lista de la Armada. Hubo que esperar a 1960 en que al incorporarse a la misma, en virtud de los Pactos con los Estados Unidos, varias unidades perteneciente a la U.S.Navy, una de ellas, recibió el nombre de **EBRO**. Era el ex-USS MSC 269. Un dragaminas, adscrito a la 2<sup>a</sup> Escuadrilla, bajo numeral «M-26», perteneciente a la flotilla de MCM y que forma grupo con otras siete unidades, todas con nombres de ríos españoles. Construido por Bellinghang & C<sup>o</sup> en 1958. Tiene 43,8 metros de eslora, 8,5 de manga y 3,3 de puntal. Desplaza 390 toneladas con 43 hombres de dotación. Su Bandera de combate, le fué entregada en el puerto de Sant Carles de la Rápita en 1983.

Actualmente sólo hay un **EBRO**, en la flota mercante española, en su 4<sup>a</sup> Lista. Se trata de un modesto «trawler» de 27 trb. con 18 metros de eslora, 5 de manga y 1,2 de puntal, botado en Vigo en 1966. Con sus dos palos, su graciosa caída de arboladura, su altivo castillo y su popa rasa de cola de pato, sigue siendo aún hoy, una de las más logradas y bellamente proporcionadas embarcaciones echas por el hombre en la historia de la navegación.

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## FONTS DOCUMENTALS MENORS SOBRE EL PORT DE TARRAGONA

Josep M.T. Grau i Pujol  
Arxiver

Conscient del llegat i la importància de conèixer i divulgar el passat de la marina, l'autoritat portuària de Tarragona manté en l'actualitat dues infraestructures bàsiques per a historiadors i públic en general, una és l'Arxiu Central i l'altra el Museu Marítim, aquest darrer de recent creació. Tot i les aportacions historiogràfiques que s'han anat publicant sobre el port tarragoní, resta molt encara per investigar. Alguns dels documents conservats es trobin lluny, en arxius generals, con el de Simancas (Secretaria de Marina), o el de Madrid (AHN) o el Archivo Álvaro de Bazán (Viso del Marqués), que conté tota la documentació del departament marítim de Cartagena, al qual pertanyia Tarragona.



Més proper, a Tarragona ciutat, l'Arxiu Històric de demarcació de la Generalitat (AHT) aplega diversos fons relacionats amb el port que en agradaria comentar breument. El més antic és el municipal ss.XIII-XVIII), que dins les col·leccions de documents solts, pergamins i cartes reials o les sèries d'acords hi trobem notícies disperses però interessants. Segueixen les diverses notaries de Tarragona que arranquen de 1472, una de les quals és de la Marina (conservada a partir del 1811). Dins

de les institucions destaquen el fons de la Junta de Vigilància del moll de Tarragona (1920-1963) i el col·legi d'agents de duanes i comissionistes de trànsit de Tarragona (1914-1975), on es localitzen els seus estatuts, acords, correspondència i comptabilitat.

De la Junta Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç de Tarragona (des de 1806) hi ha un bon gruix de paper de la Junta Protectora d'obres del port, reglament (1831-1842), actes de govern, expedients de fars, fanals i llanternes, estadístiques d'entrades i sortides d'embarcacions, juntament amb la petita biblioteca auxiliar. De la seva successora, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona (a partir de 1892) hi ha censos

d'empreses (1936 en endavant), estadístiques, lligalls de comerç interior i exterior (còpies de tractats internacionals durant el període franquista), afers portuaris, consell d'usuaris del transport marítim (des de 1951), la bàscula, tarifes, dossiers d'exportadors (a partir de 1942) i importadors (des de 1941), l'estació TIR...

No hem de oblidar tampoc els fons de procedència privada, en especial els comercials i patrimonials. Un dels més importants pel volum contingut és el de la casa Moragues, de Valls, que amb la construcció del Port de Tarragona a finals

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

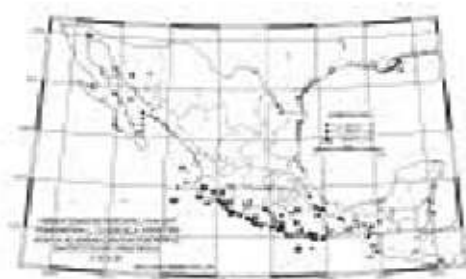
importants pel volum contingut és el de la casa Moragues, de Valls, que amb la construcció del Port de Tarragona a finals de mil set-cens és desplaçarà a aquesta ciutat, tot i que durant la invasió napoleònica s'exiliaren a l'illa de Menorca (port de Maó) on continuen les seves activitats. Inicialment (s.XVIII) es dedicaven a la fabricació i venda de teixits, però aviat entren en el món dels negocis fora de la península, i via marítima exporten productes agraris del Camp de Tarragona, Penedés, Priorat, Conca de Barberà i del País Valencià, principalment vi i aiguardent, avellanes, ametlles, garrofes, oli, cereals, llegums, i en el viatge de tornada dels vaixells hi carreguen matèries de colònies americanes, cuiros i greixos animals, cacao, cotó de l'Europa del Nord, com pesca salada, fusta per a bótes, ferro, roba...

Dins el fons Castellarnau hi ha també notícies de la Junta Protectora d'obres del port ja que un dels seus membres en fou el

dipositari de la tresoreria. Hi ha els comptes del 1790 al 1833. finalment, no hi manquen llibres d'empreses vinícoles com la casa Muller (1823-1975) o la Chartreuse (1901-1983) i navilieres, com la de Maties Mallol (1928-1975). Aquí hem de fer una crida sobre la necessitat que les empreses no destrueixen els seus arxius històrics, i que en cas de no poder-se'n fer càrrec els cedeixin en donació o dipòsit als centres públics.

Tota aquesta riquesa de patrimoni escrit és al abast dels investigadors d'arreu que vulguin estudiar les relacions econòmiques entre el pobles de la Mediterrània i els de la altra banda de l'Atlàntic.

Una iniciativa interessant fora de la confecció d'una guia de fonts sobre el ports de Catalunya, que relacionés els arxius que contenen informació sobre ells, i la més rellevant es podria microfilmear i posteriorment escanejar en suport CD.





Els passaats dies 22, 23 i 24 de febrer d'enguany, es celebrà a la vila alacantina de Polop de la Marina la 2a. setmana de Modelisme Naval d'aquesta localitat, organitzada per la Regidoria de Cultura de l'Excel·lentíssim Ajuntament de l'esmentada vila.

Aquesta mostra ha tingut un gran èxit amb una participació de 40 models de vaixells, tots ells construïts per modelistes navals de les comunitats autònomes de València, Múrcia i Catalunya.

El primer premi li fou atorgat al representant de la nostra Associació, el senyor Francesc

Ribas i Vilas per la seva participació amb la goleta *ENDURANCE*, també la nostra Associació va ésser distingida amb un pergami de salutació i reconeixement per la representació del nostre soci.

Mitjança la nostra revista SIRGA fem palesa la nostre consideració i agraïment a l'Excel·lentíssim Ajuntament de Polop de la Marina i al representant del seu departament de Cultura el senyor Vladimir Herrero Tarruella per tal consideració, i animem als nostres associats a participar a les properes mostres de modelisme naval d'aquesta simpàtica vila de Polop de La Marina

\* \* \* \* \*

El passat dia 18 d'abril, va tenir lloc a la sala d'actes del Museu Marítim de Barcelona, l'anunciada xerrada sobre el modelisme naval a càrrec del senyor Francesc Riera. Vàrem passar una vetllada molt distreta i interessant, per la càrrega

d'anècdotes i vivències al llarg de la seva vida professional com a dissenyador i constructor de tota mena de maquetes. Esperem tenir una propera ocasió per gaudir dels seus coneixements, amb la gràcia i amenitat que el caracteritzen.

\* \* \* \* \*

El passat dia 24 d'abril, es celebrà a la sala d'actes del Museu Marítim de Barcelona l'Assemblea General de socis corresponent a aquest l'any. S'inicià a les 17. 50 h amb la benvinguda del president senyor Isnard a tots els assistents que eren uns 30 associats.

Tot seguit, el secretari senyor Viladevall presentà l'estat de comptes, en absència del tresorer senyor Casals, els quals varen ser aprovats per l'Assemblea, i ha continuació novament el senyor president, exposà les activitats que estan previstes per a aquest any que són moltes i algunes de les quals es faran de la mà del Museu Marítim de Barcelona. Pel que s'ha exposat

a l'Assemblea sembla que l'Associació comença ha moure's bastant.

El senyor Campanera informa de les activitats de la secció de la marina de guerra espanyola.

Per dimissió de l'actual secretari de l'Associació es procedí a elegir-ne el substitut. Fou elegit per unanimitat el nou candidat el senyor Ardevol

Com a acte final va presentar el senyor Isidre Oliveres, el conjunt de plànols del clàssic navili de 74 canons, un treball esplèndid com no s'havia vist fins ara. Aquest conjunt consta a més d'un gran nom-

## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

bre de aquests, i d'un llibre on s'explica la història d'aquest tipus de vaixell i la manera de construir-lo, també va acompanyat d'un C.D. per fer-ne més fàcil l'construcció.

Tot aquest servei va guardat dintre d'un

\* \* \* \* \*

Amb motiu de la festa: «Les botigues del carrer Gran de Gràcia al carrer», el dia 11 de maig d'enguany i fins a final d'aquest mateix mes, va tenir lloc una mostra de modelisme naval als aparadors de les botigues de l'esmentat carrer. S'hi van exposar 34 vaixells de diversos tipus, tots ells dels nostres associats. El mateix dia tenien de celebrar-se actes en els quals participaven el Museu Marítim de Barcelona i la nostra Associació. Lamentablement aquests actes varen ser suspesos a causa de la pluja que durant tot el dia va caure. No obstant, aquests actes foren ajornats

\* \* \* \* \*

El passat dia 4 de juliol, tingué lloc a l'àrea comercial de Diagonal Mar, una mostra de modelisme naval amb uns tallers didàctics conjuntament amb una exposició de

\* \* \* \* \*

El dia 15 de maig d'enguany a les 19 hores se celebrà a la sala d'actes del Museu Marítim de Barcelona, una conferència sobre LES LLANXES TORPEDINERES A ESPANYA (1937-1977) a càrrec del senyor Albert Campanera i Rovira.

En efecte, demostrà que era un veritable expert pel que fa aquests tipus d'embarcacions, una projecció de

\* \* \* \* \*

El passat 17 de juny d'enguany, un grup de socis de la nostra Associació residents al barri d'Horta-Guinardó al districte de Nou Barris de la nostra ciutat, organitzà una mostra de modelisme naval, eines del camp i fars, al Centre Cívic de Torre Llobeta, una mostra molt interessant no sols per les reproduccions a escala que s'hi exhibien, sinó també per la petita col·lecció

maletí que ha estat dissenyat pel senyor Eduard Cases. Aquest és el primer conjunt de plànols d'una sèrie que es té el projecte de dur a terme.

Finalitzà l'assemblea a les 19.10h.

fins el dia 31 del mateix mes com a cloenda de les esmentades festes, les quals van contar amb un gran nombre d'assistents.

El modelistes, els seus acompanyant i la gent del Museu Marítim que prenen part en aquests actes foren obsequiats per la Junta de festes amb un aperitiu, i d'altra banda varen regalar als modelistes que participaven a la mostra de vaixells uns vals de compra que podien utilitzar en les botigues d'aquest carrer, com a mostra d'agraïment.

fotografies del Museu Marítim de Barcelona, de com era aquell espai antigament, anomenat Camp de la Bota, aquesta mostra durà fins el dia 20 del mateix mes.

diapositives algunes de les quals amb un cert regust de temps passats completà aquesta conferència, que incloïa des de l'inici de aquestes embarcacions fins a l'última dècada dels anys vuitanta.

Acabà invitant la vintena d'assistents a l'acte, a un col·loqui que resultà molt interessant. Finalitzà la parlada passades les 20 h.

de fars, molt atractiu a causa de les poques maquetes que hi ha fetes d'aquest tipus de construcció tan necessària per a la seguretat de navegants i pescadors. Vagi des d'aquesta revista la nostra felicitació per la iniciativa d'aquests socis, els qual encoratgem a tirar endavant aquesta exposició per fer-la gran.



Torre Llobeta és una construcció medieval situada a cavall dels antics municipis d'Horta i Sant Andreu de Palomar, construïda probablement a mitjan del segle XIV, i tot fa suposar que va ésser fundada per un dels prohoms de Barcelona d'aquell temps: Francesc Llobet o la família Llobera residents en aquella contrada, encara que es coneix l'existència d'un Mas Llobet durant la primera meitat del mateix segle i també per aquell entorn. També hi ha qui opina que aquest nom prové per ser aquell sector un lloc molt poblat de boscos i terra de llops, vés a saber d'on neix aquest nom en la penombra del temps.

No és fins l'any 1528 que es troben documents escrits que fan menció d'un llegat d'un tal Bernat Sever Sapila a favor del seu fill primogènit de la finca de Torre Llobeta, és de suposar que la torre va ésser construïda bastants anys abans de la data esmentada, també ho corroboren les característiques de la construcció que pertany a les masies senyorials del període medieval.

Al llarg de la seva història, aquesta finca ha viscut un seguit de plets i disputes entre hereus, eclesiàstics, militars i l'Ajuntament

de Barcelona, fets que són descrits molt acuradament en el llibre Torre Llobeta. De palau medieval a Centre Cívic, pels seus autors els senyors Josep M. Huertas, Ernest Alós i Desideri Diez.

També ha tingut altres noms: Mas Montaner, Can Basté de les Paretz però sempre ha predominat el nom de Torre Llobeta. Finalment el dia 7 de juliol de 1936 l'Ajuntament de Barcelona pren possessió del que resta de la finca i l'edifici, que l'arrenda als Simó de Can Travi.

Però, a pesar de les espoliacions i lluites per aconseguir enderrocar-lo, aquest edifici sempre ha sobreviscut totes les adversitats. L'any 1962 és inscrit dintre el catàleg de Masies de Patrimoni Històric, i després d'una llarga i dura reivindicació per part dels veïns del barri, que en demanaven la restauració i deixar-la com a equipament cultural, s'aconsegueix que l'any 1978 l'Ajuntament de Barcelona en comenci la restauració definitiva i finalment, el dia 18 de desembre de 1983, els veïns d'aquest barri veuen realitzat el seu somni en inaugurar-se el Centre Cívic amb el seu nom original de Torre Llobeta com a centre cultural.



### VISITA AL VAIXELL ESCOLA JUAN DE SEBASTIÁN ELCANO

Pau Ribé i Quimasó

El passat dia 16 de març d'enguany a les 13 hores puntualment tal com s'havia quedat d'acord amb la autoritat del comandament del vaixell escola de l'Armada Espanyola *Juan Sebastián de Elcano*, un grup de unes quaranta persones totes elles socis de la nostra entitat i familiars d'aquests, pujàvem a bord de l'esmentat vaixell per donar un tomb per dintre de l'emblemàtic bastiment.

Després de les salutacions de cortesia, el nostre vice-president, el senyor Lluís Rovira va entregar al segon d'abord en funcions de comandant del navili CF senyor Francisco J. López Alemany, una metopa en nom dels Amics del Museu Marítim de, Barcelona amb motiu de la nostra visita, i l'esmentat comandant va correspondre regalant pel Museu Marítim de Barcelona una medalla commemorativa del 75 aniversari d'aquest bergantí-goleta que es compleix aquest any 2002, aquest fet i la cimera de caps d'estat que aquests dies té lloc a Barcelona, ha estat el motiu de la seva estada al port de la nostra ciutat.

Posaren a la nostra disposició l'alferes AN senyor Miguel Bravo García per ensenyarnos el vaixell, una persona molt amable i atenta sempre disposat ha contestar les nostres encuriosides preguntes.

Preguntat per quina era la tasca específica

d'aquest navili, contestà: que la missió del comandament d'aquest era, formar al personal que entrava com a guarda-marín en oficials de la marina de guerra espanyola únicament, si bé, causant baixa un temps després d'acabada la carrera, part dels estudis cursats a la marina de guerra els servien per ingressar com oficials de la marina mercant.

També ens explicà que quasi sempre que visitava una ciutat ho feia com ambaixador de la marina d'Espanya i que després del proper dilluns, salparia rumb al port de Lisboa amb la mateixa comesa. També comentà, que al llarg de les 72 promocions s'han graduat prop de 5000 oficials i que el vaixell ha recorregut durant aquest temps un milió i mig de milles nàutiques aproximadament.

Els visitants de la nostra entitat s'interessaren per si tenien vedat algun port: en l'actualitat té entrada oberta a tots els ports, però i va haver un temps que va tenir prohibida l'entrada al port de l'Havana (Cuba).

Una història molt curiosa n'és el seu escut d'armes atorgat per el rei Carles V a Juan Sebastián de Elcano amb motiu de la seva volta al món, per damunt de l'elm que corona l'escut d'armes hi ha un globus terraquí i una cinta que l'envolta on hi ha escrit amb llatí la llegenda: *PRIMUS CIRCUM-DEDISTI ME* (El primer que em vas





## ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

rodejar), i que aquest vaixell al portar el nom d'aquest il·lustre navegant, també l'ha fet seu. En fi aquesta nau està plena d'anècdotes, com la dels seus quatre pals, que a més del seu nom tècnic dintre la marina, tenen un nom propi, així el trinquet es diu *BLANCA*, el major proel *ALMANSA*, el major popel *ASTURIAS* i el messana *NAUTILIUS*, tots ells en memòria del quatre vaixells escola anteriors aquest.

I per acabar la pregunta que no podia faltar: el cost d'aquesta embarcació quan es construï l'any 1927, 49,220 E (8.189,532 pessetes d'aquell temps).

Un mig dia molt distret i fins la propera visita.

### VISITA DELS MARINERS DEL JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO AL MUSEU MARÍTIM

Albert Campanera i Rovira

El prop passat mes de març, amb motiu de l'escala a Barcelona d'aquest prestigiós vaixell escola de l'Armada Espanyola, el bergantí-goleta *Juan Sebastián de Elcano*; una nombrosa representació de la seva dotació va fer una acurada visita per les diverses sales que componen el Museu, de la mà de la nostra Associació.

La visita va començar amb un petit pisco-labis, ofert austerament dins de l'espectacular sala Marques de Comillas, allà se'ls va explicar el que és actualment el Museu, des dels seus orígens medievals l'any 1243, fins als temps actuals. Els va cridar l'atenció el peculiar funcionament del Consorci que el dirigeix, sota l'ombra de la Diputació, l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat Portuària.

D'altra banda, no hi ha cap mena de dubte que l'edifici amb si mateix; així com la galera *La Real*, vaixell insígnia de Don Juan

de Àustria a la batalla de Lepant, van impactar força els ànims dels alumnes, no solament per l'espectacularitat de la arquitectura d'aquesta drassana, tan lligada a la construcció d'aquests tipus de naus, sinó també per l'acurat treball d'artesanía que representa, reproduir en el últim terç del segle passat la més famosa de totes elles, segons les descripcions que de la mateixa va fer Juan de Manara, tasca realçada pel fet que la nau està exactament situada en el mateix lloc on fa més de 430 anys l'original va ser feta.



Per últim i després de completar la visita per les dependències que no estan momentàniament afectades per les importants obres de restauració que actualment s'hi fan, lliuraren al Museu, com a record de la seva estada, una medalla commemorativa del

LXXV Aniversari de l'avarament del *Juan Sebastián de Elcano*, que es va dur a terme en aigües de Cadis al mes de març de l'any 1927.

# ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

## VISITA AL VAIXELL ESCOLA DE L'ARMADA MEXICANA

Pau Ribé i Quinasó

El passat dia 8 de maig, els Amics del Museu Marítim de Barcelona vàrem fer una visita al vaixell escola de la marina mexicana atracat al port de Barcelona. Un dia no gaire apropiat per dur-la a terme, estava el cel molt tapat, roinejava i feia molta fresca, no obstant això va ésser molt interessant.

Aquest vaixell és del tipus bricarca de tres pals i es diu *CUAUHTÉMOC*, en memòria del fill de l'emperador Ahuizotl que va ésser martiritzat i executat pel conqueridor de Mèxic, l'espanyol Hernan Cortes, perquè no va voler dir-los el lloc on guardaven l'or. La figura del mascaró de proa és la del noi martiritzat.



El *CUAUHTÉMOC* és un vaixell molt esvelt i pel seu aspecte molt mariner, va ésser construït a les drassanes de Celaya a Bilbao. El qual van lliurar a la primera dotació de l'Armada de Mèxic el dia 29 de juliol de l'any 1982, per tant és un vaixell relativament

jove. No obstant durant els seus 20 anys d'existència, ha format 20 generacions d'oficials de Marina, ha navegat 378.725 milles nàutiques. ha fet divuit creuers i dues circumval·lacions a la terra, la primera l'any 1990 i la segona és la que està fent actualment. També li han atorgat el trofeu

CUTTY SARK-2000. Medeix: es-lora 90.5 metres, mànega 12 metres, puntal 7.4 metres i té un calat de 5.4 metres. Quan navega a vela obté una velocitat de 17 nusos i 9 nusos quan ho fa a motor. La seva superfície vèlica és de 2.368 metres quadrats.

La tripulació, va tenir un tracte molt deferent amb els membres de la nostra Associació.

Llàstima del mal estat del temps, que va ésser la causa de la poca assistència de socis.

\* \* \* \* \*

### VENDA

Una serra de bujir semi nova marca DREMEL, els interessats posar-se en contacte amb el telèfon 935 681 487.

### BIBLIOTECA

Amb motiu de les obres que es porten a cap al Museu Marítim de Barcelona, la seva biblioteca romandrà tancada durant un any.

### AVISAMENTS

El correu electrònic de l'Associació és: [aammb@ozu.es](mailto:aammb@ozu.es)

# Embarca't a l'associació d'amics del museu marítim de barcelona

## Qui som?

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

## Gaudim d'avantatges

- «Entrada gratuïta al Museu»
- «Seo a les propies instal·lacions del Museu»
- «L'associació organitza visites, excursions i actes diversos»
- «Descomptes especials a la botiga-llibreria i activitats del Museu Marítim de Barcelona»



## BUTLLETA D'INSCRIPCIÓ

Nom i cognoms .....

adresa ..... C.P. ....

ciutat ..... teléfon .....

e - mail ..... mòbil .....

El senyor / ra .....

Autoritza carreguin al seu compte, nº (20 digits)  
..... el rebut anual

signatura



METOPA ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA