

ASSOCIACIO AMICS DEL MUSEU MARITIM DE BARCELONA

5179a



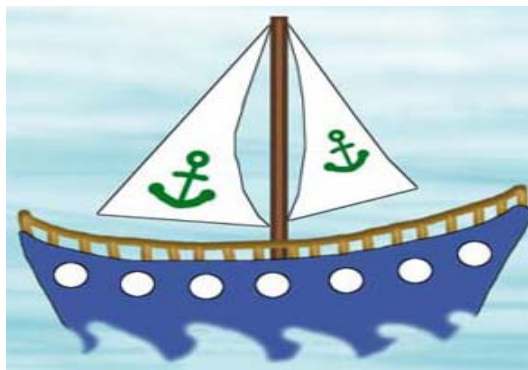
Etapa II núm 30 abril 2007

Resumen

- 3 Editorial
- 4 La voz del museo
- 5 III Congreso de Historia Marítima de Cataluña. (Albert Campanera)
- 7 Un buque centenario: *el Maria Assumpta* (Pau Ribé)
- 11 Visita de la Ministra de Cultura de Argelia al Museo Marítimo de Barcelona.
El Faro de Torredembarra. (Angel Sánchez Terry)
- 14 Noticiario.
- 15 Publicaciones. AAMMB
- 16 Exposición: *Les Drassanes a l'illa* (Equipo organizador)
- 18 Arqueología y modelismo de Arsenal (Ferran Jornet)
- 19 *La Nautilus*. (Albert Campanera)

Resum

- 3 Editorial
- 4 La veu del msueu.
- 5 III Congrés d'Història Marítima de Catalunya. (Albert Campanera)
- 7 Un vaixell centenari: *el Maria Assumpta*. (Pau Ribé)
- 11 Visita de la ministra de cultura d'Argeria al Museu Marítim de Barcelona.
El far de Torredembarra. (Angel Sánchez Terry)
- 14 Noticiari
- 15 Publicacions. AAMMB
- 16 Exposició: *Les Drassanes a l'illa* (Equipo organitzador)
- 18 Arqueologia i modelisme de Drassanes (Ferran Jornet)
- 19 *La Nautilus*. (Albert Campanera)



Todas las personas o entidades interesadas en la obtención de un artículo en castellano de los editadas en esta revisrta, pude dirigirse a la secretaría de la asociación.

Foto portada: Maqueta de la sección central del buque *HMS Victory* realizada pel senyor Raúl Pérez i Coronas.

Amb la nostra participació a la 54a edició del Saló Nàutic, celebrat el mes de novembre passat, en la celebració del qual un ingent nombre de persones varen visitar el nostre estand, estand amablement cedit per la Direcció General de Ports i Transport de la Generalitat de Catalunya, i en el qual van poder gaudir dels treballs que es fan als tallers de modelisme que l'Associació té al Museu Marítim de Barcelona. Els visitants van rebre amablement, per part dels associats que tenien cura de l'estand, tota mena d'explicacions respecte als lligams i a les relacions que hi ha entre el Museu i l'Associació. I després de l'exposició de modelisme naval celebrada durant el mes de gener d'enguany que va tenir lloc a l'espai central del centre Comercial de L'Illa de Barcelona, organitzada per l'AAMMB, amb la cooperació del MMB i la gran ajuda i predisposició de la direcció de l'esmentat centre comercial. Aquesta mostra va tenir un èxit d'assistents mai vist en un esdeveniment d'aquest tipus, més d'un milió de persones han passat per aquestes grans instal·lacions, per admirar el gran nombre i la qualitat de les peces exposades. El Sr. Joaquin Yarza, vingut expressament de Vigo per visitar aquesta exposició, a la seva pàgina [www](http://www.modelismo-naval.com) de modelisme naval, la comenta així: *Creo que esta exposición va a significar un antes y un después para el modelismo naval en Barcelona...*

Esperem i desitgem que amb actes i organitzacions com aquests, esborrem la mala imatge que es va donar últimament del modelisme naval a la nostra ciutat.

Pau Ribé i Quimasó

Consell de redacció:
Pau Ribé i Quimasó
Washington García

Disseny i maquetisme:
Equip revista SIRGA

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

Impressió: Mabel Copy
c / Parlament, 51

Depòsit legal: B 43.531-07

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

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

LA VEU DEL MUSEU

L'OBSERVATORI PERMANENT D'HISTÒRIA I CULTURA MARÍTIMA DE LA MEDITERRÀNIA

Ben aviat es signarà un conveni de col·laboració entre la Universitat de Barcelona i el Consorci de les Drassanes i Museu Marítim de Barcelona per tal de constituir un Observatori Permanent d'Història i Cultura Marítima de la Mediterrània. L'objectiu d'aquest pacte és el d'establir un espai de referència de la recerca en l'àmbit de la cultura marítima i de la seva divulgació.

Les activitats que durà a terme aquest Observatori caminaran en tres grans direccions:

1.- Canalitzar, potenciar i finançar els estudis de recerca per a la recuperació de la cultura marítima del nostre país i de la Mediterrània a través de diferents línies de recerca que es detallen més avall.

2.- Promoure la difusió i la comunicació pública de tota la informació sobre els projectes de treball i investigació, participant en la celebració de congressos i simposis i amb la convocatòria de premis i beques de recerca, així com en la elaboració de material imprès i audiovisual i altres mitjans de divulgació que s'escaiguin.

3.- Captar fons econòmics i sinèrgies amb entitats públiques i privades per poder dur a terme la promoció i divulgació de la recerca sobre la cultura marítima.

Per tal de dur a terme els objectius esmentats, cadascuna de les parts aportarà, en funció de les seves possibilitats, l'estructura i els materials que per cada activitat siguin necessaris. La Universitat de Barcelona aporta la participació del seu professorat per a la promoció i divulgació de la recerca, i el personal tècnic d'administració i serveis per a la captació i atenció de fons. Per la seva banda, El Museu Marítim de Barcelona aporta l'espai per a la seu de l'Observatori i les infraestructures necessàries, i el que és més important, una sèrie d'instruments que poden ser d'utilitat per a l'investigador: el Centre de Documentació Marítima, les publicacions, premis i beques, els Congressos d'Història Marítima de Catalunya, etc.

El Museu Marítim de Barcelona farà una aportació econòmica, i l'Observatori procurarà proveir-se pels seus mitjans dels fons necessaris per als desenvolupament de les activitats programades.

Les principals línies de recerca que es planteja l'Observatori són les següents:

1- Les Drassanes Reials de Barcelona i, en general, els arsenals històrics de la Mediterrània.

2- La marina medieval catalana.

3- La marina mercant catalana contemporània (segles XIX-XX), amb especial atenció al desenvolupament de la marina de propulsió mecànica.

4- L'arqueologia naval, els vaixells històrics i les embarcacions tradicionals.

6- L'etnologia marítima, entenent per etnologia marítima l'estudi de la relació entre els grups humans i el medi marítim, la percepció, adaptació, organització social i usos del mar i l'espai costaner, així com el món de les creences, representacions i ideologies de la gent de mar.

5- El progrés històric de l'art i ciència de navegar i la cartografia desenvolupada en el marc de la Corona d'Aragó.

6 – La repercussió de la cultura marítima del nostre país i la seva repercussió en el camp de les arts, la literatura i la cultura popular.

L'Observatori serà dirigit per un Director de Recerca que compta amb el suport d'un Director Institucional. El Director de Recerca, nomenat per la Universitat de Barcelona, serà el Dr. Salvador Claramunt. El Director Institucional, nomenat pel Museu Marítim de Barcelona, és el Sr. Roger Marcet, Director general del Consorci de les Drassanes i Museu Marítim de Barcelona. L'Observatori compta també amb un Consell de Direcció integrat pel Director de Recerca que el presideix, el Director Institucional, i tres membres més: el Sr. Gerard Ferragut (Cap de Captació i Atenció de la Universitat de Barcelona), la Sra. Elvira Mata (Directora Tècnica del Museu Marítim) i el Sr. Enric Garcia (Cap del Centre de Documentació Marítima).

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

III CONGRÉS D'HISTÒRIA MARÍTIMA DE CATALUNYA

Albert Campanera i Rovira

Els dies 22, 23 i 24 del mes de novembre passat, se celebrà a la sala d'actes del Museu Marítim de Barcelona, el III Congrés que cada dos anys porta a terme la direcció d'aquest Museu com a entitat organitzadora, i amb la cooperació de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, Centre de Logística i Serveis Marítims, Museu d'Història de Catalunya, Museu d'Història de la Ciutat,

En aquesta ocasió, el tema principal que vertebrà el Congrés fou: *La gent de mar i les seves activitats*, englobades en quatre sessions *Els espais, a terra i al mar. Els protagonistes i la seva activitat. Ciència, tecnologia i dret. Cultura popular i las creences de la gent de mar*. Però no hi ha dubte que al llarg dels tres dies, tant les conferències com les comunicacions, posaren de manifest moltes altres coses



Societat Catalana d'Història de la Ciència i la Tècnica, i Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya.

La importància d'aquest fet dins el món de la investigació marítima és de tanta vàlua, que hi participaren representants del Canadà, França, Itàlia, Malta i Turquia. Perquè no es pot oblidar que la Mediterrània ha estat el bressol de la cultura que gaudim.

amb una visió força ampla, fruit de l'interès que la mar i els vaixells representen per una societat cada cop més globalitzada i sobretot millor enllaçada (avió, cotxe, correu electrònic, Internet, etc.).

Entre els conferenciants, el professor Lewis R. Fischer del Departament de Història Marítima de la Universitat de Newfoundland, a Saint John's (Canadà). Universitat, que es distingeix per tenir la primera càtedra d'Història Marítima al món, ens parlà de com es troba actualment la

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

investigació de la història marítima. Va ser molt interessant conèixer els seus punts de vista, quina es la metodologia que cal seguir i l'estat en que es troba aquesta disciplina actualment arreu del món, i també la manera d'actuar per portar a bon terme investigacions no sectorials. Explicà acuradament que la història marítima s'ha d'estudiar com un conjunt global, i no caure en el parany de separar el que és civil de l'aspecte militar, ni tampoc fer-ho del component econòmic, social o religiós de la gent de mar.

pescadors, i en canvi el senzill que fora a l'inrevés.

El Congrés es complementà, amb tres conferències i 38 comunicacions, fruit totes d'una important tasca d'investigació, que reflecteix l'interès que les coses de la mar, els vaixells i la seva gent signifiquen per a moltes persones, no solament de Catalunya sinó també de més enllà de les nostres fronteres. Una de les més significatives va ésser la Sra. Maria Stella Rollandi que comentà: *L'Organizzazione a*



Aquests congressos, són enriquidors perquè ofereixen punts de vista diferents com el que oferí el professor Alain Cabantous del Centre de Recerca d'Història Moderna de la Universitat de París I - Panthéon Sorbonne, amb la seva conferència de *La Historia de la gent de mar*, en parlar bàsicament de l'efecte social sobre la gent de mar i com n'és de complicat investigar aquest aspecte, perquè són unes històries molt fragmentades, agreujades amb una terminologia que varia en funció de la geografia, i enmig d'altres coses el difícil que ha estat convertir camperols en

bordo delle navi mercantili in Itàlia tra Otto e Novecento, que després de la unificació d'Itàlia la seva marina començà a tenir un pes rellevant, va cridar molt l'atenció l'aspecte de la retribució salarial dels caps de màquines ja que el seu sou era més elevat que els dels capitans.

El senyor Daniel Duran i Duelt presentà un estudi sobre: *L'alimentació en les embarcacions comercials catalanes, durant l'època de l'edat mitjana*, Va explicar en uns quadres molt descriptius, les vitualles adquirides per la nau d'Arnau Españer i Romeu l'any 1339. El senyor José M. Sánchez Carrión exposà el tema : *De*

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

carpinteros de ribera a ingenieros de marina en la España de la Ilustración, on s'evidencià la gegantina tasca de construir una flota adient a les necessitats del país, tot i que, malgrat que es construïren molts vaixells, mai no assoliren la quantitat suficient de mariners per tripular-los.

La Sra. Carmelina Elina Gugliuzzo, explicà el tema de la relació comercial catalana – maltesa amb l'encapçalament: *Seamen in Malta: a cosmopolitan reality*. N'Eva Serra i Puig presentà: *Les galeres de la Generalitat de Catalunya el 1599, esforç i destí d'una vella ambició*, malbaratada per la manca de diners pocs anys després. Z. Kenan Bilici oferí; *Ottoman Ala'iyye: New archaeological evidence on the relations of Spanish-Ottoman Maritime from East- Mediterranean*, amb un excel·lent recull de monedes fruit de naufragis i redempcions de captius a Istanbul, encunyades a Mèxic.

El Sr. Albert Campanaja i Rovira, presentà el resultat d'una interessant tasca d'investigació respecte el que significa especialment per a Barcelona *La industria catalana i la marina espanyola*. El Sr. Carlos Alfaro Zaforteza, va parlar de: *La Sociedad Nuevo Vulcano, la Armada y los origenes de la navegación a vapor en España, 1834-1855*. Va descobrir l'important tasca de formació de maquinistes, que va fer aquesta empresa barcelonina per a l'Armada espanyola. El Sr. Manuel Maestro

va dissertar vers les: *Asseguradores catalanes en la edat Media y Moderna*, i va explicar les particularitats que assolia el món de les assegurances, que tenia com a base jurídica les disposicions del Llibre del Consolat de Mar.

El Sr. Pablo de la Fuente, un dels millors especialistes en l'estudi de la guerra de la Independència oferí: *El zarpazo del HMS Tigre*, un petit Aboukir, portat a terme l'estiu de 1809 respecte a un comboi francès a la badia de Roses. Ms. Jean-Christophe Fichou parlà de: *L'amitié entre les pêcheurs? Un mythe à revoir*, i centrava principalment la seva tasca envers el món dels pescadors. I la Sra. Hortènsia Blanco Sánchez amb: *La devoció marinera a l'illa de Mallorca i els exvots de l'església de la Sang*, reflectí una acurada tasca sobre aquestes relíquies. El Sr. Eliseu Carbonell exposà; *Les formes de vida a la costa empordanesa vistes per Josep Pla*, i va posar de manifest la tendència a l'exageració d'aquest famós escriptor.

Resumint acuradament els resultats d'aquests congressos es pot dir, que de mica em mica s'estan convertint en unes bones eines de propagació per a la cultura marítima europea, especialment en la seva vessant mediterrània, i a la vegada, apropen la història marítima a qualsevol persona que tingui interès a conèixer millor la mar, els vaixells i la seva gent.

Un vaixell centenari: el **MARIA ASSUMPTA**

Pau Ribé i Quimasó

El fet d'escriure la història d'un vaixell amb tants anys de vida, onze anys més antic que el famós *Cutty Sark* i que des de fa molts anys, ja està situat en un dic sec a Greenwich, Gran Bretanya, és una mica complicat, i és possible que hi hagi algun que altre error, que el transcorre del temps ha produït segons d'on s'aconsegueixen

les informacions documentals, ho be, estan mig perdudes per la boira del temps i que la seva llegenda les deforma de tal manera, que dóna lloc a la desviació o al desencert dels fets reals, cosa que pot crear un seguit d'opinions contradictòries. Per tant aquesta narració també està encadenada a la corrua d'opinions abans

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

esmentada, encara que aquesta biografia està basada en informacions que en tot moment es poden compulsar.

El Maria Asunta, així es com consta el text del nom, a l'escriptura de propietat quan se li concedí el permís per a la construcció d'una *Pollacra Goleta* amb l'esmentat nom, al Sr. Josep Isern el dia 15 d'octubre de 1858 a les drassanes de la vila costanera de Badalona. La construcció anà a càrrec del mestre d'aixa d'aquestes drassanes el Sr. Nicolás Pica i Vila conegut com a *Nicolanon*.

Aquí comença el conjunt d'opinions respecte l'origen de les drassanes on va ésser construïda l'esmentada embarcació: al Masnou perquè el seu propietari el Sr. Isern era fill d'aquesta localitat, a Arenys de Mar perquè el constructor era nat en aquesta població i a Mataró perquè l'escriptura va tenir lloc en aquesta ciutat, però, la transcripció de l'escriptura diu textualment

ben clar les drassanes i lloc de construcció: *...concedió el oportuno permiso para la construcción de una Polacra Goleta en el astillero de la villa de Badalona..* deixa ben clar, les drassanes i el lloc de la construcció. L'esmentada escriptura també dóna dades dels costos totals d'aquest bastiment, que relacionats amb els d'ara hom no se'n sap avenir: Tretze mil duros, que al canvi amb pessetes són seixanta-cinc mil, i no ho diguem amb la moneda actual, tres-cents noranta euros aproximadament!.

Acabada la construcció del vaixell, feia aquestes mides: eslora 29,8 m, mànega 7,6 m, puntal 3,2 m, un tonatge en brut de 127 tones i un desplaçament de 250, i va ser matriculat a la veïna població del Masnou. El Sr. Isidre Isern i Millet n'era a més del propietari, el capità, segons consta en l'ús de la Reial Patent que li fou atorgada en iniciar el primer viatge aquest vaixell, amb destinació de la ciutat de Barcelona a la de



El bergantí *Maria Assumpta* navegat després de seva restauració

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Buenos Aires (Argentina) i a qualsevol altre punt d' Amèrica. I se li recordava la prohibició del tràfic de negres i contraban.

La càrrega del seu primer viatge consistí en bocois de 2000 litres plens de vi del Penedès, barrils de vins perfumats de Sitges, sacs d'ametlles i avellanes del camp de Tarragona, farcells de teixits de cotó de l'anomenat indià de Sabadell i de Terrassa i ceràmica de la Bisbal, a part d'altres petis encàrrecs destinats a la ciutat sud-americana.

Amb el pas dels anys, canvià nombroses vegades de nom i de propietaris. Es presenten aquí, els canvis coneguts fins a l'any 1983 que són: des del seu inici fins a l'any 1877 amb el nom que figura l'escriptura de construcció *Maria Asumta*, l'any 1878 hi apareix com a *Maria Asumpta*, ja porta la grafia canviada amb el codi signal HTKO registrada a Barcelona, des de l'any 1898 fins al 1913 és registrada a Villagarcía amb el mateix nom, Durant cinc anys no se'n coneix cap més registre. L'any 1918 es registrada a Vigo i la propietària de l'embarcació és la companyia Candeira Hermanos amb el mateix nom, *Maria Asumpta*, l'any 1926 apareix als registres com a *Pepita*, amb el codi signal JCNW a Eivissa, l'any 1932 canvia de propietari i passa a mans de José Pineda Puget. Durant el període dels anys 1939 fins a l'any 1946 continua amb el mateix nom i propietari, però registrada a Palma de Mallorca amb el codi signal EGGI i com a pailebot amb un motor Dièsel de 160 HP i per fi l'any 1949 torna canviar de nom. En aquesta època es diu *Ciudad de Inca*, primer amb Mágin Marquez Fiol de Palma de Mallorca com a propietari i de l'any 1956 fins a l'any 1982 passa a mans de la companyia Española de Transportes S. A., establerta a Eivissa.

Com s'ha pogut veure, durant aquest conjunt tan llarg d'anys, a part del canvi de noms i propietaris també s'adaptà progressivament a les noves tècniques que

anaven sorgint, primer con s'ha comentat, se'l dota d'un motor Dièsel i es transforma en un vaixell mixt, i l'any 1949 se li incorpora un altre motor Dièsel i se n'elimina el pal mestre, les veles i el cabrestant per un molinet elèctric i navega solament amb motor, amb una cambreta de dues plantes que li donava un aspecte un tan estrany.

També durant aquest temps, no ha estat absent d'algun que altre episodi tràgic. El dia 25 d'agost de l'any 1958 just l'any que celebrava el seu centenari, se'l donà equivocadament per naufragat. El dia vint-i-cinc d'agost de l'any 1968, es va cometre un assassinat a bord. El mariner Antoni Pou Fiol va apunyalar en una disputa un company de la tripulació anomenat Lorenzo Cardenas, punyalada que li va causar la mort. Segons la superstició marinera, això portava mala sort a l'embarcació on es produïa aquest fet i així va semblar que seria el seu destí, ja que després de navegar bastants anys només pel litoral transportant els nòlits que els altres rebutjaven, acabà els seus últims anys arraconat al port de Màlaga, on servia de magatzem de barrils d'oli usat i esperava el seu propietari espanyol, poder vendre els motors per cremar el fustam del buc a alta mar.

Però, el que semblava que havia d'ésser un final trist per al bastiment, canvià totalment quan l'any 1981 dos socis de la Xina Clippers Sociéty, els Srs. Marc Lichtfield i Robin Cecil – Wright compraren tot el lot, motors i buc pel preu dels primers. En veure que el vaixell era tota una troballa històrica van creure que valia la pena restaurar-lo. La superstició aquesta vegada no es complia.

Després de treure totes les deixalles i la brutícia acumulada amb el temps, el traslladaren de Màlaga a Barbate, província de Cadis a l'oest de Gibraltar. Entre els anys 1981 - 1982 l'embarcació es desmuntà i es reconstruí novament. Els treballs de reconstrucció varen durar més

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

d'un any i mig. Durant aquest temps, la tercera part del seu fustam es va canviar. Amb aquesta restauració es van renovar dues-centes tones de fusta apropiada, portada d'Anglaterra ja que a Espanya no n'hi havia d'aquesta qualitat. La major part d'aquesta fusta serví per bastir el folre de la nau que es trobava en un estat lamentable. La resta de la fusta va servir per a la construcció de pals, coberta i altres estructures. Per fi, al juny de l'any 1982 tornà a navegar a vela amb el nom de *Ciudad de Inca*, d'Espanya a Anglaterra com a bergantí rodó, amb un comportament mariner magnífic.

A partir d'aquesta data, aquest vaixell va servir per la seva esveltesa, antiguitat i bellesa, de marc per tota classe d'actes culturals i socials a la ciutat de Londres, i també va participar en nombroses pel·lícules: *El senyor de Ballantrae*, *El viatge de Charles Darwin*, *Dràcula*,



Les restes de naufragi després de l'accident.

Robinson Crusoe i altres produccions cinematogràfiques. També va ser utilitzat per a activitats promocionals i per a pràctiques marineres als addictes a la vela, participà en regates d'aquest tipus d'embarcacions, ha fet la travessia de l'Atlàntic més d'una vegada, coincidint l'última d'aquestes travessies, amb el seu 130è. aniversari i, aprofitant aquesta avinentesa se'l batejà amb el seu primer nom i ben escrit en català *Maria Assumpta*.

Però la maledicció predita amb la llegenda marinera es va complir amb la seva fi. El dia 3 de maig de 1995 a les 16 h aproximadament, es va estavellar, en fallar-li els motors, contra els penya-segats de Rump's Point a les costes de Cornualles, Anglaterra, amb tres tripulants morts en el naufragi. Tenia 137 anys de vida i era el vaixell de fusta més antic del món que encara navegava. Podríem dir fent un símil cinematogràfic que va morir amb *les veles hissades*.

La durada d'aquest vaixell, ponderant el mal tracte al qual va estar sotmès durant una època de la seva vida, prova la qualitat dels treballs que es feien a les drassanes del litoral català durant la marina del 1800. Es comentava i es comenta encara avui dia, que les naus fetes aquí eren perquè en gaudissin els fills i els néts dels seus armadors. Per això és trist veure com passa a mans forànies un patrimoni tan important per a la nostra cultura del mar. És necessari que autoritats i ens, els primers fent més fàcil i àgil la burocràcia i els segons ajudant-hi econòmicament, els que es comprometin a fer una recerca i recuperació històrica de la nostra cultura marinera. És d'agrair el treball dut a terme pel Museu Marítim de Barcelona, per a la recerca i la restauració de l'antic pailebot *Sayremar Uno*, avui dia convertit en l'airós *Santa Eulàlia*, que s'ha transformat en una arrel del nostre Museu mar endins.

La Ministra de Cultura d'Algèria visita el Museu Marítim de Barcelona

La Ministra de Cultura d'Algèria, Sra. Khalida Toumi va visitar el divendres dia 23 de febrer el Museu Marítim de Barcelona, acompanyada pel President del Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona, Sr. Carles Ruiz i del Director del Museu, Sr. Roger Marcet.

El Govern d'Algèria s'ha proposat crear un Museu Marítim a Alger, amb l'objectiu de salvaguardar i promoure la cultura i el patrimoni marítim. Per aquest projecte el

Ministeri de Cultura algerià s'ha inspirat en les Drassanes Reials de Barcelona, ja que el museu també s'ubicarà en unes drassanes del segle XV situades a l'*Amirauté* del port d'Alger.

El Museu Marítim de Barcelona donarà suport tècnic a aquest projecte que contribuirà a revaloritzar la nostra cultura marítima mediterrània. Properament se signarà un acord de col·laboració.



Visita de les autoritats als nostres tallers

EL FAR DE TORREDEMBARRA

Amb l'aprovació del Pla de senyals Marítims 1985-1989 es va acordar portar a terme la construcció del nombre necessari de fars perquè una embarcació que navegues a 20 milles o menys de la costa, veies amb una meteorologia mitjana les llampades d'un far situat a una alçada de 16 m. També en aquest pla es tenia en

compte construir-ne els que fessin falta, perquè a unes 12 milles de la costa un vaixell pogués albirar en temps ennuvolat els llums de dos fars sobre una alçada de 4 m. sobre el nivell del mar.

Acollint-se a aquest pla, es decidí construir un far a la demarcació de Torredembarra, situat entre Salou i Vilanova

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

i la Geltrú, ja que aquesta distància permetia a una embarcació situada a aquesta separació, tenir sempre a la vista els fars de Salou - Torredembarra o bé Torredembarra - Vilanova i la Geltrú. Per decidir-ho es feu una reunió de la Comissió de Fars a Torredembarra, i s'escollí un terreny a les proximitats de la Platja dels Alemanys, encara que abans de construir-lo, un temps més tard, es decidí que tindria un nou emplaçament.



Inici del fus del far

Com a conseqüència de la convocatòria d'un avantprojecte sotmès a concurs, en resultà guanyador l'avantprojecte de la torre del far, presentat per l'arquitecte Sr. José Llinàs i Carmona. Aquest projecte fou adquirit per la Direcció General de Ports i Costes, direcció avui extingida. El dia 1 de gener de l'any 1993 entrà en vigor la Llei de ports i de la Marina Mercant, i l'Autoritat Portuària de Tarragona es va fer càrrec de l'esmentat projecte i en dur a terme el reconeixement pertinent del terreny cosa que van fer l'alcalde de Torredembarra i

l'Autoritat Portuària de la província, es va instar la Comissió de Fars a canviar l'emplaçament del far a la Punta Galera per ser un espai més apropiat, perquè en tenir major alçada el terreny, es podia construir una torre més baixa i com a conseqüència el resultat econòmic era més rebaixat i l'impacte ambiental menor. L'Ajuntament oferí gratuïtament els terrenys, que provenien d'una donació particular i tota mena de facilitats, atesa l'atracció turística que aquest edifici representava per al municipi.

L'arquitecte guanyador del concurs projectà la torre del far sorgint del mar per evitar malmetre l'ambient, però els problemes econòmics que això representava i per l'abaratiment que s'aconseguia en situar-lo en un lloc més alt, es va acordar emplaçar-lo a terra ferma al lloc esmentat últimament. Pres aquest acord s'hi iniciaren els contactes oportuns amb l'arquitecte autor de l'avantprojecte, per dur a terme les modificacions pertinents i deixà el projecte executiu acabat. Aquest quedà enllestit el dia 31 d'agost de l'any 1998. Les modificacions que es portaren a terme respecte al projecte anterior foren: una torre de menys de 50 m. a causa de la major alçada del terreny, supressió dels edificis circumdants per evitar l'impacte ambiental, ja que no eren fins a cert punt necessaris, i situar un dels grups electrònics al subsòl i un altre sobre el mirador de la torre, també es va suprimir l'ascensor, a fi de donar menys diàmetre a aquesta perquè tingues un aire més esvelt en tenir menys alçada

Aprovat oficialment el projecte, els pressupostos de l'obra i l'urbanització de l'entorn, en surten a concurs les obres d'estructura de l'edifici, que s'adjudiquen a l'empresa COPCISA que va fer l'oferta més baixa: 101.978,269 pessetes i un termini d'execució de mig any. Les obres van començar quinze dies després de firmar el contracte, es va col·locar la primera

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

pedra el dia 21 de desembre de l'any 1998.

La llosa del fonament, encofrat i formigonat del soterrani, espai d'equipaments, el fust de la torre i la col·locació de finestres, no presentaren cap problema, cosa que no va ésser igual amb el conjunt metàl·lic com era: l'escala d'ull que consta de 16 trams, el mirador superior, la sala d'equips, la torrassa de suport de la torre, el para-sol i el balconet exterior, que es va haver de fer tot artesanalment amb xapa de bronze importada d'Alemanya, unes peces foren fetes a tallers especialitzats i d'altres a peu d'obra. Això va endarrerir unes setmanes la marxa de les obres, per la tardança de la importació de la xapa de bronze. Mentrestant, s'hi feien els treballs complementaris com: el folrat interior de la llanterna, la col·locació de vidres, les instal·lacions d'aigua, electricitat i de l'equip lluminós, etc. El dia 31 de desembre de l'any 1999, amb uns cinc mesos de retard, el far estava a punt per entrar en servei.

La instal·lació lluminosa, la componen un canviador en V, que allotja dues llànties (halògens metàl·lics) de 400 W i una òptica de 6 panells diòptrics de 350 mm de distància focal. Aquests panells òptics, es recuperaren d'un equip giratori de gas tipus Dalen, que els tenien guardats en un magatzem del Centre Tècnic de Senyals Marítics d'Alcobendas (Madrid). La Junta de Ports de l'Estat els cedí per a aquest far, i els va adaptar la Maquinista Valenciana a una estructura de llautó polit construïda per Mecaindu Reus, que funciona sobre un motor de pas d'accionament magnètic. Aquest conjunt dóna un abast lumínic superior a les 17 milles com preveuen les ordenances marítimes, de llum blanca amb un grup de cinc llampades cada 30 segons, albirades des d'una distància de 20 milles mar endins, vistes per un observador situat a 4 m sobre el nivell del mar.

El cost total de construir i posar en marxa el far, va ésser de: 106.298,689 pessetes

l'obra, l'equip lluminós 6.894,576 pessetes i l'adquisició de diversos estris i conjunts per establir la bona funció del far 1,430,048 pessetes, el preu total d'aquest incloent-hi l'IVA resultà de 114.623,315 pessetes.

La inauguració es va fer amb un acte



institucional, el dia 30 de desembre de l'any 1999. Hi assistiren alts representants de la Generalitat de Catalunya, el president de l'Autoritat Portuària, Sr. Lluís Badia i l'alcalde de l'Ajuntament de Torredembarra, Sr. Santiago Segalà. L'encesa del far, es portà a terme el dia 1 de gener de l'any 2000, amb l'acte simbòlic, i tal com mana la tradició faronera, l'enginyer responsable dels Senyals Marítics, va trametre un telegrama al tècnic que tenia al seu càrrec la cura del far, que deia així: Destinatari: *Sr. Àngel Sánchez Terry, tècnic dels senyals Marítics del far de Salou, Tarragona.* (Aquest senyor, és l'autor de l'article del qual s'extreu aquest resum).

Coincidint amb l'entrada del nou segle i nou mil·leni, a les 00,00 h del dia 1 de gener de l'any 2000, procedirà a l'encesa del nou far de Torredembarra. Durant tota la nit i fins a la matinada, tindrà la cura de l'enllumenat per prevenir qualsevol anomalia que pugui produir-s'hi. Salutacions

L'enginyer encarregat del Servei, Ramon Juanola Subirana.

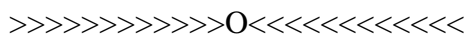
Com es pot veure per la data, aquest far és de construcció molt recent.

El dia 21 de desembre passat i com ja és costum quan s'acosten les festes nadalenques, es va celebrar a la Sala Marquès de Comilles del Museu Marítim de Barcelona, amb gran èxit de públic, l'acostumat lliurament de premis de mans de les autoritats del Museu i de l'Associació, als nens i nenes guanyadors /

/res i a altres participants/es, al concurs de dibuixos de temes mariners relacionats amb aquestes festes. Aprofitant aquest esdeveniment, també es presentà una exposició de fotografies referent a la participació de l'AAMMB al Saló Nàutic i, com a cloenda d'aquest acte, s'oferí als assistents un assortit còctel.



Acta de repartiment de premis als concursos de «Nadales»



El dia 18 de gener passat, va tenir lloc a la Sala d'Actes del Museu Marítim la presentació del llibre *Los submarinos españoles*, guardonat amb el **Premio Nacional Virgen del Carmen** de l'any 2006. Premi del Mar que concedeix l'Institut de Historia y Cultura Naval Española. La presentació d'aquest llibre, la varen fer els mateixos autors, els Srs. Camil Busquets i Albert Campanera, ambdós socis de l'AAMMB i grans navalistes.

El dos presentadors i conferencians a la vegada, demostraren amb les seves explicacions i presentacions fotogràfiques, el gran treball que han hagut de dur a terme d'investigació i de recerca vers el tema dels submarins, la qual cosa ha fet que assolissin l'esmentat premi. És de justícia reconèixer que són uns del millors investigadors sobre la marina de guerra espanyola que tenim al nostre país.

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

EXPOSICIÓ *LES DRASSANES A L'ILLA*

Fotos: Núria Cugat (Cortesia L'illa Diagonal) i

Textos: L'equip organitzador

Amb aquesta mostra, celebrada entre els dies 9 de gener i 10 de febrer en col·laboració amb el Centre Comercial L'illa



Diagonal de Barcelona, la nostra Associació ha iniciat una activitat de difusió del modelisme naval que estem segurs tindrà continuïtat en el futur.

En un temps record de 12 dies laborables i gràcies a la col·laboració de 27 associats modelistes que van proporcionar els 68 models exposats, a l'excel·lent organització del departament de màrqueting de L'illa, al suport del Museu Marítim i a l'ajuda entusiasta i desinteressada d'altres 16 membres de l'Associació, que van aportar la seva cooperació en el muntatge i sobretot en l'atenció al públic visitant durant tots els dies que l'exposició va estar oberta, no solament va ser possible sinó que va constituir tot un èxit.

L'esdeveniment va ser recollit per 10 mitjans de comunicació escrita, que van fer arribar la notícia a més de 2 milions de lectors, un programa de TV Barcelona, *THALASSA* i la revista *MÉS NAVILIS* amb un excel·lent reportatge, el que, en conjunt, ha informat de la nostra existència a més

de dos milions i mig de ciutadans.

El treball en equip de l'Associació i l'esperit recollit en els nostres Estatuts, respecte a la vocació de difondre la cultura marítima, i el Museu en tots els seus àmbits, queda molt ben reflectit en les línies que ens va dedicar Sr. Joaquín Yarza en la seva pàgina Web: Modelismonaval.com amb una exhaustiva informació fotogràfica. L'atenció al públic va ser constant per part dels membres de l'associació, que s'alternaven per a aquesta tasca amb una dedicació, com poques vegades s'he vist en una exposició, absolutament incansables i amables amb tot els visitants assistents a la mostra, donant explicacions tècniques i de tot tipus als visitants interessats en el modelisme, que per cert eren molts.

Durant els dies de l'exposició es va convidar al públic visitant, a donar-nos la seva opinió per aquest esdeveniment i que ens va donar els següents resultats sobre el total d'enquestats: al 94% els hi va agradar l'exposició; el 87% trobaven adequat el realitzar-la en aquest Centre Comercial; un 65% declaraven ser aficionats al modelisme naval i el 45% havien construït algun model.



Com a resum i considerant tota la informació al nostre abast, la valoració que

ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

podem fer des de l'A.A.M.M.B. és molt positiva. El fet d'associar els conceptes Drassanes, el nom L'illa del centre comercial i els anuncis en premsa amb el titular *Rumb a L'illa*, han proporcionat un missatge atractiu, evocador, fort i coherent. L'exposició va arribar a un grau de difusió excel·lent i fou a amès molt bé acceptada pels clients d'aquest Centre, constituint un lloc d'entreteniment i difusió cultural durant cinc setmanes.

Volem finalitzar aquest article, amb els comentaris dels nostres amics Joaquin Yarza i Antonio Alcaraz, que comentaven respectivament en les seves cròniques:



"Creo que esta exposición va a significar un antes y un después para el modelismo naval en Barcelona que llevaba muchos años sin mostrarse al público, para la propia asociación y por su proyección al exterior....."
J. Y.

"Desde estas páginas nos sumamos a estas iniciativas que sirven para llevar al público en general nuestro trabajo en el campo del modelismo naval y demostrar que somos una alternativa de ocio muy a tener en cuenta". A.A.B.

Gràcies a tots els quals ho han fet possible.

CONFERENCIA: ARQUEOLOGÍA Y MODELISMO DE ARSENAL

Texto: Ferran Jornet

Fotografías: Antoni Casals

El pasado día 15 de Marzo, a las 5 de la tarde y en el Salón de Actos del Museu Marítim tuvo lugar la conferencia indicada más arriba que contó con la asistencia de más de 60 miembros de nuestra asociación.

Durante dos horas el ponente Sr. Jose-Luis Tuset, (Tarragona 1.947) miembro muy activo de la asociación belga A.M.ARSENAL, compuesta por 28 asociados y con sede en AWANS, localidad cercana a Lieja, nos expuso con todo detalle y gran cantidad de excelentes imágenes, los orígenes y vicisitudes de ésa asociación, modélica en su género, la relación entre sus miembros, el rol de cada uno y la manera en que investigan, diseñan y trabajan.

La conferencia se dividió en cuatro partes; en la primera nos introdujo en los orígenes de los modelos de arsenal, la utilización de modelos para la enseñanza, los modelos testimoniales, los utilizados para

demostración, los documentos de consulta, las diferencias entre los planos franceses de la época y los levantados por los ingleses sobre las naves capturadas a los primeros; trató también sobre los tratados de construcción del siglo XVIII; de la obra de Jean Boudriot y de las monografías surgidas a través de ésa obra; de la difusión y el apoyo de la editorial ANCRE y finalmente sobre los orígenes de la asociación "Les Amis du Modèle d'Arsenal", sin olvidar a su



ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

inspirador Jean-Claude Lemineur y la posterior transformación en la actual "AMARSENAL".

En la segunda pudimos disfrutar de un video de 9 minutos grabado por una cadena de Televisión en la que partiendo de la exposición de Saint Malo mostraba a dos de los modelistas de Amarsenal, Alain Wernimont y Etienne Piette, a su especialista en lectura de planos Edgard Jottay y Jean-Claude Lemineur, experto en arqueología naval época Louis XIV, unos en sus talleres, inmersos en la construcción de los modelos y a los otros en sus mesas de trabajo explicándonos sus métodos y progresos o sus sistemas de realización de planos y esquemas.

En la tercera expuso con más detalle las actividades de su asociación, desde los cursos de carpintería (teoría, equipamiento y bases para la construcción de un modelo de arsenal), los métodos de construcción y los proyectos, entre ellos el de la construcción del "*Le Monarque*" pudiendo visionar tanto los planos del navío como las distintas piezas del modelo y el mismo modelo terminado.

Nos introdujo en su sistema de trabajo que utilizan para la realización de monografías que posteriormente son publicadas por la editorial Ancre, la reconstrucción gráfica del buque, el trabajo de dibujo en perspectiva que luego facilita al

modelista una construcción histórica y probablemente fiel del buque original y todo ello apoyado con planos y especialmente fotografías de excelente calidad.

Finalmente finalizó su charla comentando aspectos interesantes de la labor de investigación y de arqueología realizadas a partir de un viejo documento (localizado por Jean Boudriot y desarrollada por Jean-Claude Lemineur y un grupo de trabajo) de un buque francés de 5º rango del año 1.683 y del maestro de ribera François Coulomb, mostrándonos fotografías de las distintas fases de la construcción del modelo al que han bautizado como "*FRANÇOIS*" al desconocer el nombre que pudo tener el buque en cuestión.

Después de un breve coloquio, que más tarde se prolongó con un grupo de nuestros asociados que desearon comentar distintos aspectos con el Sr. Tuset, nuestro Presidente Sr. Manel Isnard le hizo entrega de una metopa de nuestra asociación destinada a Amarsenal, unos pequeños obsequios para el propio Sr. Tuset y un carné de socio de la A.A.M.M.B. a su nombre.

Al día siguiente y de las 12,00 a las 13,30 y en nuestro taller, el Sr. Tuset explicó a la quincena de socios allí congregados, las técnicas que utiliza para la realización de tallas y escultura en madera de peral, mostrando varias piezas realizadas por él.



ASSOCIACIÓ D'AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

LA NAUTILUS

Albert Campanera i Rovira

Sempre amb la idea de fer arribar a la màxima quantitat de persones alguna història interessant dels vaixells que han tingut o tenen una forta vinculació amb el nostre país, penso que és bo escriure sobre la corbeta *Nautilus*, el primer vaixell que l'Armada va tenir dedicat exclusivament a l'ensenyament, a cavall del segle XIX i XX. En aquesta ocasió no serà possible il·lustrar la contraportada amb una fotografia a color perquè el color no apareix fins als anys trenta del segle passat, quan la *Nautilus* era ja història; però crec que la còpia d'una pintura que es troba a la policlínica Nuestra Señora del Carmen de Madrid, d'un dels millors especialistes del tema, en Guillermo González Aledo dona una molt bona idea del que fou la llegendària *Nautilus*. I diem llegendària perquè per espai de més de trenta anys fou el vaixell més conegut i representatiu d'un país que començava a aixecar el cap després de perdre les colònies ultramarines.

Aquesta corbeta pertanyia a una companyia anglesa que traficava amb te, i va anar per pura casualitat a servir sota pavelló espanyol molt de temps, però sempre a la vela.

L'any 1885 un cap de l'Armada de comissió a l'Anglaterra victoriana, per veure si comprava un vaixell per fer la tasca d'escola, va trobar un clíper anomenat *Carrick Castle*, fet a les drassanes de Glasgow l'any 1866. El vaixell era una construcció mixta de fusta i ferro, amb un buc recobert de planxes de coure que encaixava mol bé per desenvolupar l'esmentada tasca, però el millor que tenia és que s'oferia per un bon preu. Una vegada comprada, l'oportunitat es va aprofitar per carregar-la amb una gran comanda que havia fet el govern i la van transportar cap Espanya, estalviant d'aquesta manera el nòlit.

Una vegada a Cadis es considera que no valia la pena gastar diners en aquella antigalla, però el càpita de corbeta Fernando Villamil Fernández Cueto, que formà part d'aquella comissió, i a més a més fou el pare d'una classe de vaixell que en el decurs del temps es faria universalment famós, el *Destructor*, va convèncer el ministre de marina, el llavors almirall Beránger perquè l'aprofités.

Per preparar la *Nautilus*, l'arsenal de la Carraca transformà les bodegues del vaixell, va condicionar tot l'interior a fi de cobrir totes les necessitats de la seva nova tasca d'escola, al mateix temps que reforçava la proa amb una mampara metàl·lica contra-col·lisió i augmentava els equips de salvament.

Les obres acabaren a principis de l'any 1892, sortí el novembre de Ferrol per començar el seu primer viatge al voltant del món, portant a bord unes 250 persones, d'elles 31 guàrdies marines, retornant al mateix port després de 20 mesos de navegació el juliol de l'any 1894.

Aquest viatge va ser molt conegut perquè el seu comandant, el mateix que el defensà aferrissadament escriu un llibre titulat: *Viaje de circunnavegación de la corbeta Nautilus*, que resultà tot un èxit. Enumerar la tasca de aquesta bonica embarcació s'escapa del límits d'aquesta pàgina, però entre alts i baixos la *Nautilus* es mantingué en primera situació, és a dir, plenament operativa fins a l'any 1925, una vegada donada de baixa de la llista de l'Armada continua en surada fins a l'any 1932, moment en què fou comprada per 3.000 duros per ser desballestada a La Graña, a prop de Ferrol.

CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES

Drassana: Elder de Glasgow a Escòcia. Desplaçament: 1.700 tones angleses

Dimensions: 59 x 10,40 x 5,40 metres d'eslora, mànega i calat respectivament

Aparell de corbeta, però alguns entesos diuen que era de fragata.

Velocitat màxima amb bon vent: 18 nusos. Autonomia: 45 dies



Nautilus