

ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS



ULL DE BOU

Els Mossos
es fan a la mar

ENTREVISTA

Joana Costa Benaiges
Veu, ànima i memòria
del Serrallo de
Tarragona

ELS TRESORS DEL MUSEU

Una vinta
filipina
a l'MMB

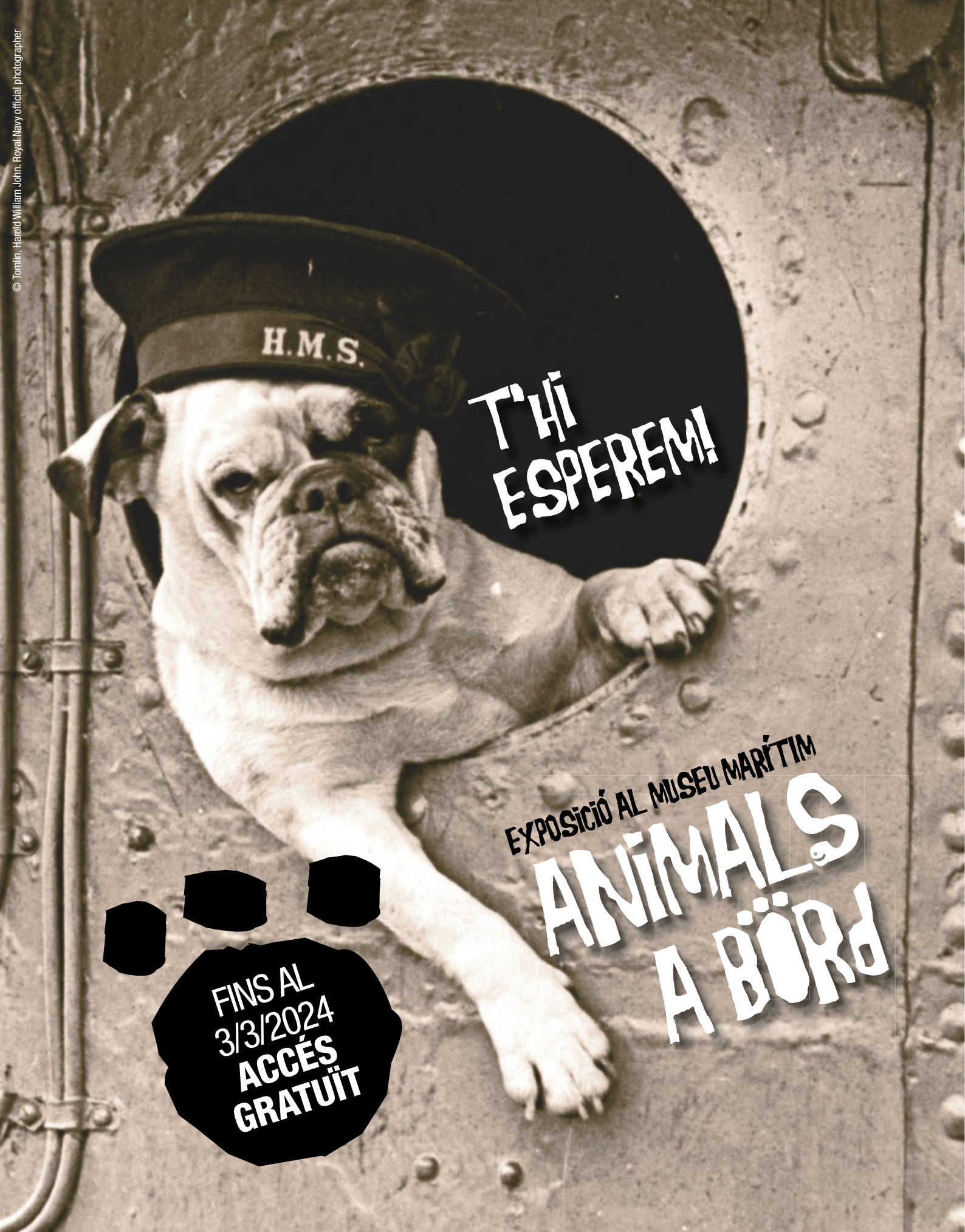
MAR ENLLÀ
THALASSA,
Centre
del patrimoni
marítim de
Menorca

8 €

AS DE GUIA

*La COPA AMÈRICA
arriba a Barcelona*





EDITORIAL

Copa Amèrica, *una cita inexcusable*

Els grans esdeveniments cauen sobre nosaltres com una tempesta i ho remouen tot. Tenen una vida i dinàmiques pròpies, en part destructives i en part creatives. Aquest és, claríssimament, el cas de la Copa Amèrica, o si voleu l'America's Cup (AC).

Deixant de banda l'interès que genera aquesta prova esportiva, vinculada a sofisticades embarcacions que volen sobre les onades, el cert és que ha portat a casa nostra una oportunitat que fa anys no podíem ni somiar. La competició és un esdeveniment que ha d'interessar un sector molt gran dels aficionats a la mar, sigui des del vessant esportiu, sigui tecnològic o fins i tot social. A més, la celebració de l'AC ha aconseguit que un esport de mar sigui present als mitjans de comunicació de manera constant.

Aquest tsunami d'informació arrossega paraules que són molt importants i que potser passen davant nostre massa ràpidament, sense que hi pensem gaire. Entre d'altres, els mots *oportunitat* i *llegat*. Oportunitat en el sentit que es parli constantment del mar, de la costa, d'embarcacions, d'indústria, de sostenibilitat, de tecnologia; en suma, de tot allò que ens interessa des de la nostra visió marítima. Molts dels nostres missatges poden arribar, ara, a una audiència més gran i receptiva. *Llegat* és un terme encara més interessant, ja que ens obliga a pensar en què volem que quedi, de tot això, per al futur.

El Museu Marítim de Barcelona participa, en diferents dimensions, en aquesta festa, ja que *oportunitat* i *llegat* són paraules que formen part del nostre vocabulari. Al costat de les ofertes més espectaculars, vinculades directament a l'organització de la regata, el Museu aposta per una proposta cultural reposada i reflexiva, que aprofundeixi en alguns dels

aspectes més interessants de l'AC, però sense perdre la nostra visió d'institució cultural. Oferirem a la comunitat una proposta diferent, totalment alineada amb el que tots esperem que faci un museu marítim davant d'un fenomen com la Copa Amèrica.

Amb una actitud crítica i positiva, ara, imaginativa i amb visió de futur,

la Copa Amèrica pot ser una oportunitat per presentar el món marítim amb una altra mirada, especialment la de la gent, els professionals que en qualsevol àmbit de la comunitat marítima i portuària, aporten coneixement, *know how* i passió.



Enric Garcia Domingo
Director general del Museu Marítim de Barcelona



ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

NÚM. 12 • HIVERN 2023 • 2a ÈPOCA

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

www.mmb.cat

www.facebook.com/MuseuMaritimdeBarcelona

www.twitter.com/museumaritim

www.instagram.com/museumaritim

www.youtube.com/user/MuseuMaritim

Consell editorial: Enric Garcia, Silvia Dahl, Gemma Figueras i Jordi Garriga

Direcció: Enric Garcia

Coordinació: Silvia Dahl

Subscriptors i publicitat:

comunicacio@mmb.cat

Edició i realització:

Abacus ●●●

Cooperativa
cooperativa.abacus.coop/ca/

Editora: Gemma Figueras

Coordinador: Jordi Garriga

Disseny editorial: Sofia Alonso

Col·laboren en aquest número:

Joan Alemany, Guillermo Álvarez, Jaume Badias, Anne Beaugé, Lurdes Boix, Rosa Busquets, Alicia Caboblanco, Laura Carrau, Carmen Cascajosa, Andrés Clarós, Joana Costa, Francesc Cusi, Silvia Dahl, Albert Estrada-Rius, Víctor Farradellas, Mariona Font, Enric Garcia, Jordi Garriga, Gemma Garrigosa, Blanca Giribet, Martin Greedy, Jordi Ibáñez, Pere Izquierdo, Carles Javierre, Ma Dolors Jurado, Laura Llahí, Olga Lopez, Gerard Martí, Lluís Prieto, Marc Ripol, Quim Roser, Santi Serrat, Mercè Toldrà, James Tomlinson, Diego Yriarte, Arjau Vela Llatina de Cambrils, BUCAM, Càtedra Oceans i Salut Humana de la Universitat de Girona, Espai expositiu Thalassa, Espai Far de Vilanova i la Geltrú, Federació Catalana d'Activitats Subaquàtiques, Federació Catalana de Vela, Museu de l'Anxova i de la Sal de l'Escala, Museu del Port de Tarragona, Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana.

Impressió: Prodigitalk

Dipòsit legal: 32515-2008

ISSN: 2013-0961

Amb la col·laboració de:

 Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura

 **appec**
Associació de Periodistes i Editors de Catalunya

Foto de l'editorial: © Diego Yriarte

Foto de la portada: La tecnologia desenvolupada a la Copa Amèrica permet imatges espectaculars, gràcies a les hidroales, que fan volar les embarcacions que hi participen per damunt del mar.



Foto: © Diego Yriarte

3 EDITORIAL

6 ARGOS

La teranyina Paca torna a l'Escala

8 ULL DE BOU

Els Mossos es fan a la mar

16 GARBÍ

*La classe Mini 6.50
es fa gran a Catalunya*

AS DE GUIA

20 La Copa Amèrica arriba a Barcelona



22 La Copa Amèrica Femenina. Un fet històric a Catalunya

26 La història de la Copa Amèrica. Un llegat tecnològic i humà

30 Copa Amèrica, una porta cap al futur

34 RUMB AL PASSAT

Mercaders i navegants, senyors de la mar

40 ELS TRESORS DEL MUSEU

Una vinta filipina a l'MMB

44 ENTREVISTA

*Joana Costa Benaiges. Veu, ànima
i memòria del Serrallo de Tarragona*

50 MAR ENLLÀ

*Thalassa, centre del patrimoni
marítim de Menorca*

54 LLOPS DE MAR

*José Pérez del Río, mestre
de maquinistes navals*

58 EL PANYOL

Vint-i-cinc anys de vela llatina a Cambrils

64 LA XARXA

Quan jugar no té edat

68 ROSA DELS VENTS

Informacions, notícies i curiositats

74 DEL MAR A LA TAULA

*La cuina del mar que arriba. El canvi
climàtic al nostre plat*

ABSTRACTS

75 Castellano

79 English

**SUBSCRIU-TE
A L'ARGO!**

INFORMA-TE'N:
902 090 869
subscripcions@ad-lante.com
<http://mmb.cat/explorar/publicacions/revista-argo-nova-etapa/>

**12 €
l'any**
(2 números)



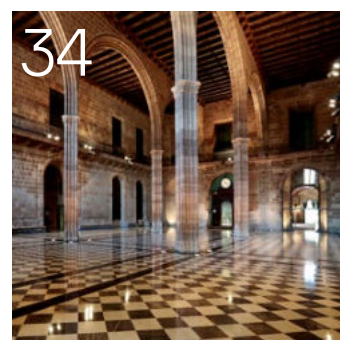
8



16



34



44



58



La teranyina *Paca* torna a l'Escala

RECUPERACIÓ DE PATRIMONI VIU

La història de la tornada a l'Escala de la teranyina *Paca* l'any 2022, s'inicia quan el mestre d'aixa escalenc Salvador Feliu Sala va comunicar al Museu de l'Anxova i la Sal (MASLE) que la *Paca*, la darrera embarcació per anar a la captura de peix blau feta a l'Escala, podia ser desballestada ben aviat. Ell mateix va ser l'encarregat de bastir-la l'any 1982 a les Drassanes Sala de l'Escala, per encàrrec de l'armador de la mateixa població Lluís Sureda.



L'any 2020 la *Paca* era propietat del pescador Joan Tudela, que tenia previst desballestar-la per poder aprofitar el rol per a la seva nova barca de fibra. Afortunadament, la Unió Europea facilita, en alguns casos, que una barca que hagi de ser desballestada pugui ser conservada i salvaguardada per a finalitats educatives i culturals. És a partir d'aquesta realitat quan des del MASLE es van iniciar els tràmits per, d'una banda, salvar l'embarcació de la destrucció, acceptant la donació de l'actual propietari, i posteriorment fer-ne el trasllat a l'Escala i treballar en la restauració per al seu ús pedagògic i cultural.

EL RETORN

Un cop la barca torna a l'Escala l'any 2022, a més dels treballs de restauració, es va iniciar una recerca per conèixer tot el periple d'aquesta embarcació en els seus 40 anys de vida. A partir d'aquesta recerca s'ha elaborat un vídeo en què apareixen els testimonis, mentre que paral·lelament s'hi ha recollit tot el procés de restauració de l'embarcació des del retorn a l'Escala i fins a ser posada de nou a l'aigua, amb el guiatge en primera persona del mestre d'aixa Xeve Feliu Peraferrer, fill del constructor Salvador Feliu Sala, sisena generació de mestres d'aixa de les Drassanes Sala de l'Escala, les més antigues en actiu de la Mediterrània occidental. Precisament des de fa cinc anys s'organitza des del MASLE un taller de restauració d'embarcacions tradicionals amb el mestratge de Xeve Feliu, i l'estiu del 2022 les quatre sessions del taller es van dedicar exclusivament a treballs de restauració de la *Paca*.

LA PACA

és la darrera barca de teranyina feta a l'Escala i és un prototip singular.

LA DARRERA TERANYINA

D'altra banda, s'està treballant en una aplicació mitjançant el *software* Dédalo amb treballs de tractament i d'indexació dels continguts, així com de redacció de textos, per tal de poder publicar en un futur una exposició en línia al voltant de la *Paca*.

La *Paca*, pel fet de ser la darrera barca de teranyina feta a l'Escala i formar part de la flota d'encerclament, és un prototip singular d'embarcació per diferents motius. D'una banda, en cal destacar el valor i la importància que significa el fet de ser la darrera barca feta de fusta a les Drassanes Sala de l'Escala destinada a anar a la pesca del peix blau. D'ençà del 1984 no s'ha construït cap més embarcació de fusta en aquesta drassana.

De l'altra, la construcció d'aquest bastiment havia de significar un canvi respecte de la resta d'embarcacions de pesca d'encerclament, ja que les teranyines contemporànies a la *Paca* acostumaven a tenir una eslora de 12 a 16 m, el doble de la *Paca*, de només 7,10 m. Però el model d'èxit que suposava aquesta nova embarcació i que obria noves possibilitats i perspectives es va veure estroncada per la situació de la pesca i de la construcció naval d'aquells moments, i per aquests motius la teranyina *Paca* es pot considerar un bastiment únic. ◀

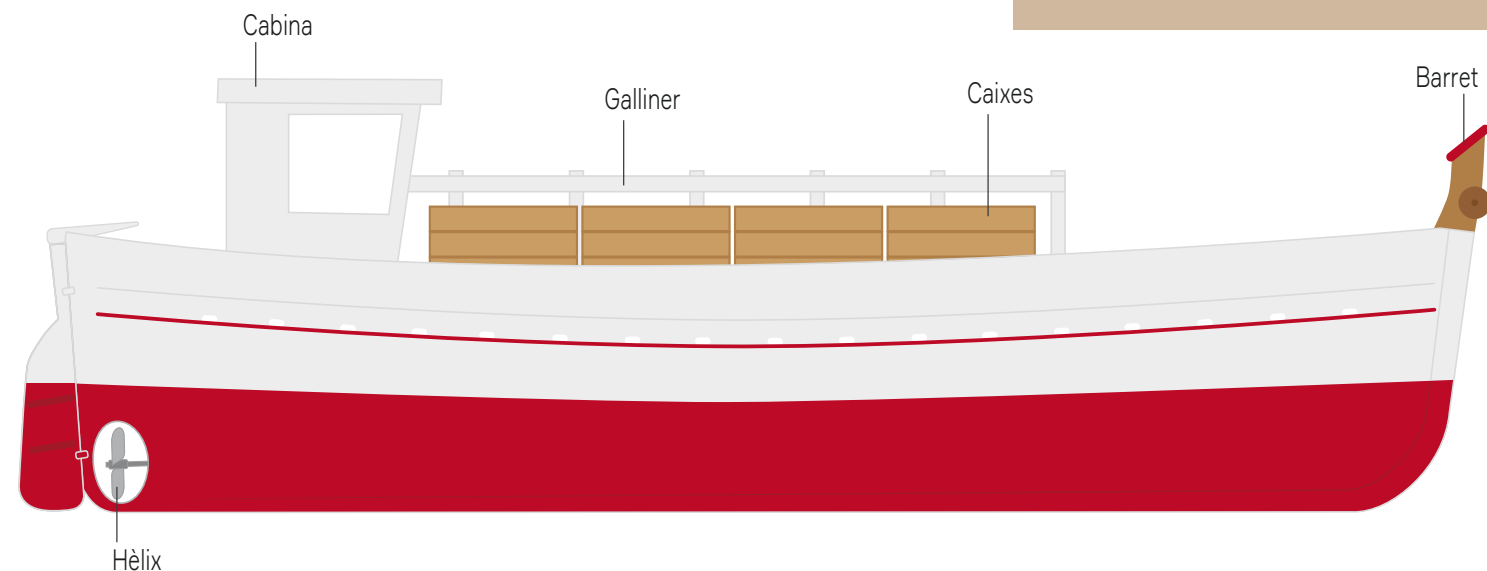
Text ★ Lurdes Boix Llonch, directora del Museu de l'Anxova i de la Sal de l'Escala, Mariona Font Batlle i Jaume Badias Mata, tècnics del Museu de l'Anxova i de la Sal de l'Escala. museu@lescala.cat. www.museudelescala.cat



▲ Dues fotografies de la *Paca*. A la imatge superior, un cop restaurada, a la fotografia inferior, abans del procés de recuperació. Foto: MASLE.

Característiques

► Nom:	<i>Paca</i>
► Propietat:	Ajuntament de l'Escala
► Matrícules anteriors:	3a BA-3-2627.
► Matrícula actual:	en tràmit d'entrar a llista 8a
► Tipologia de l'embarcació:	Llagut, teranyina
► Ús originari:	Pesca, encerclament
► Propulsió:	Motor Mercedes Benz 46 CV
► Eslora:	7,10 m
► Mànega:	2,80 m
► Puntal:	0,62 m
► Tonatge:	3,64 TRB
► Materials:	Fusta, roure per a l'estructura, pi per al folre, roure per als baus i pi de Flandes per a la coberta. Construcció tradicional
► Any/ període de construcció:	1982
► Drassana:	Drassanes Sala, l'Escala
► Ubicació actual:	Port de la Clota, l'Escala



ULL DE BOU

Els **MOSSOS** *es fan* *a la* **MAR**

**CATALUNYA JA DISPOSA D'UNA
POLICIA MARÍTIMA PRÒPIA**

Els 580 km de litoral i les 80 instal·lacions portuàries de Catalunya, a més de les aigües continentals, conformen el camp d'acció de la Policia Marítima, la nova unitat dels Mossos d'Esquadra creada fa poc més de tres anys.

Per Marc Ripol

La costa catalana anirà comprovant, a poc a poc, el desplegament de la nova Policia Marítima dels Mossos d'Esquadra.





▲ Durant el 2022 l'Àrea Marítima, que inclou la Unitat Aquàtica, va realitzar més de 3.750 hores de patrullatge i va atendre gairebé 250 serveis arreu del territori.



Des de la instauració dels Mossos d'Esquadra, l'any 1994, el cos no ha deixat de créixer fins als més de 17.000 agents actuals. Però anem una mica enrere en el temps, ja que és un fet força desconegut que aquesta policia es va crear fa més de tres segles.

UNA MICA D'HISTÒRIA

La seva història es remunta a l'any 1719, quan es van fundar les primeres Esquadres de Paisans Armats de Catalunya, la primera institució a Europa erigida com a cos civil, deslligat de les funcions militars d'un

L'any 1719 es van fundar les primeres Esquadres de Paisans Armats de Catalunya.

exèrcit. L'any 1868 el general Prim n'ordena la dissolució i són substituïdes per la Guàrdia Civil. En el marc de la Primera República Espanyola, l'any 1874 es restableixen les Esquadres a la província de Barcelona i

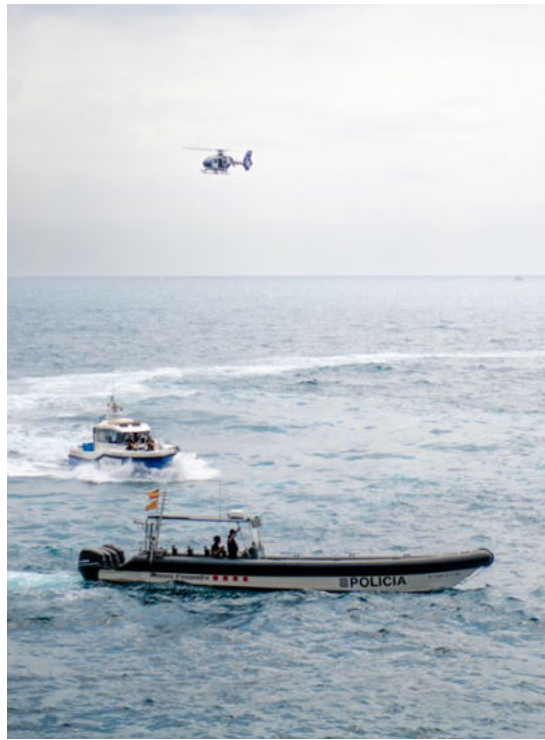
58 anys després, ja en la Segona República, el president Francesc Macià n'ordena el desplegament per tot el país amb el nom d'Esquadres de Catalunya.

Acabada la Guerra Civil, l'any 1939 el general Franco suprimeix el cos, però es restaura el 1950 a la Diputació de Barcelona amb el nom de Secció de Mossos d'Esquadra, subjecte als ministeris d'Interior i de Defensa. No és fins a l'any 1980 que la Generalitat de Catalunya n'assumeix les competències, però amb unes funcions molt limitades fins tres anys més tard, quan es crea la Policia Autònoma de la Generalitat de Catalunya amb el nom de Mossos d'Esquadra de la Generalitat. El desplegament del cos com a policia ordinària i integral comença l'any 1994, quan la denominació del cos passa a ser Policia de la Generalitat-Mossos d'Esquadra. Amb el temps els Mossos han anat ampliant les seves competències, com, per exemple, assumint les de trànsit l'any 1998.

Actualment, és la policia integral de referència a tot Catalunya, amb competències en ordre públic, trànsit, seguretat ciutadana, policia judicial, crim organitzat i terrorisme en els termes que estableix la legislació vigent.

LA POLICIA MARÍTIMA

Tots els serveis especialitzats del cos s'han anat creant des de zero i actualment n'hi ha tres de nous



▲ L'Àrea Marítima disposa d'un patruller semirígid de 13 metres d'eslora ubicat al Port Fòrum i dos de 7,40 metres a l'Escala i a Sabadell, preparats per desplaçar-se a qualsevol indret.

Actuacions de la Policia Marítima

L'inspector Jordi Ollé, cap de la Policia Marítima, ens explica algunes de les actuacions que han dut a terme des que es va crear la Unitat l'any 2020:

«Les actuacions que donen més satisfacció són, evidentment, les de salvament. Recordo el cas, fa poc més d'un any, quan una persona va caure a l'aigua des d'un veler prop de la desembocadura del Llobregat. Ens vam coordinar amb Salvament Marítim, es va engegar un dispositiu de recerca, va ser localitzada pel nostre helicòpter i després de dues hores la vam poder rescatar.

Un cas curiós va ser el d'un catamarà que estava remuntant el riu Ebre i, a l'alçada de l'illa de Buda, el màstil va topar amb uns cables elèctrics que creuen el riu. A més de les espurnes que es van crear, es va fondre tota

l'electrònica del vaixell. L'home estava molt espantat i ens va agrair molt que alliberéssim el vaixell i el remolquéssim fins a l'Ampolla.

Un servei poc agradable, però que algú ha de fer, és retirar cossos del mar, com fa poc vam fer amb el d'un home que havia caigut a l'aigua des d'un penya-segat.

Quant a pescadors sense la llicència corresponent, cal mencionar l'actuació al juny de l'any passat, quan vam treure una xarxa de 500 metres col·locada per un particular.

Cada vegada ens demanen més la participació com a seguretat pública en esdeveniments que tenen lloc al mar, per exemple regates. Tothom que organitzi actes d'aquest tipus es pot posar en contacte amb nosaltres i, en principi, estem cobrint tots els que ens sol·liciten».

seleccionats, amb 1.000 hores lectives, on es van impartir coneixements teòrics i pràctics en àmbits com ara rescat i salvament en medi aquàtic, navegació, orientació i cartografia, comunicacions o legislació marítima, així com l'obtenció d'un títol específic de patronatge d'embarcacions al Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, a Astúries.

Fins a aquest moment la presència dels Mossos al mar estava representada per la Unitat Aquàtica, especialitzada en actuacions subaquàtiques i que des de la seva creació l'any 2009 ha fet més de 1.200 serveis al mar i en aigües continentals. Aquesta unitat ha passat a formar part de la Policia Marítima i la seva experiència, especialment la coordinació amb els diferents organismes que actuen a la mar, ha estat de gran utilitat.

Les funcions que exerceix aquesta nova unitat són de seguretat ciutadana al mar i vigilància de la navegació, d'esdeveniments al mar i d'infraestructures portuàries, així com defensa del patrimoni històric i arquitectònic, medi ambient, control i inspecció de pesca, vigilància de zones marítimes protegides i funcions de salvament. També actua com a policia judicial i administrativa. Tal com destaca l'inspector Jordi Ollé, cap de la Policia Marítima, per dur a bon port aquesta feina és indispensable l'estreta col·laboració amb altres cossos,

en procés de desenvolupament: el desplegament aeri, amb sistemes de control de drons; el desplegament a les xarxes, i a finals de l'any 2019 s'inicia el projecte de crear una policia marítima. Tal com va dir el comissari en cap dels Mossos, Eduard Sallent, la vocació del cos és ser una policia «integral» arreu del territori, és a dir, també al litoral.

La pandèmia farà que el desplegament s'alenteixi, però a principis del 2020 s'inicia el procés de selecció per integrar al cos una trentena d'agents del cos de Mossos d'Esquadra. Es van presentar 400 candidats i a la selecció es va valorar l'experiència en l'entorn marítim i les titulacions nàutiques, tant professionals com d'esbarjo. També van superar una prova d'estrès aquàtica, ja que tots els efectius han d'estar capacitats per llençar-se a l'aigua a fer un rescat si l'ocasió ho requereix, cosa que constitueix un fet diferencial en comparació amb altres cossos de seguretat. El següent pas va ser engegar el Curs d'Intervenció en Medi Marítim per als agents

El desplegament del cos com a policia ordinària i integral comença l'any 1994.

com ara Salvament Marítim, Creu Roja, Guàrdia Urbana de Barcelona, diferents cossos de bombers, agents portuaris, policies locals i, especialment, la Guàrdia Civil, amb la qual actualment hi ha una polèmica política sobre les competències de cadascú.

LES TRES BASES I LA FLOTA

Segons el model establert per la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, s'estableixen tres àrees marítimes: Nord, Centre i Sud, amb bases als ports de Palamós, Vilanova i la Geltrú i l'Ametlla de Mar. Està prevista una base a Barcelona, tot i que encara no se sap exactament a on, per cobrir el litoral de la capital catalana i del Maresme.

La flota actual de la Policia Marítima està encapçalada per tres patrullers cabinats, propulsats per dos motors forabord de 350 HP cada un, que es van adquirir l'any 2021 i van suposar una inversió d'1,5 M€. Tenen una eslora de 12,83 m i un calat màxim de 0,69 m i estan equipats amb

tecnologia capdavantera: un sistema de gestió autònoma d'imatges aèries proporcionades per un dron, una càmera tèrmica per localitzar persones desaparegudes i imatges subaquàtiques gràcies a un robot submergible que pot arribar a una profunditat de fins a 200 m. Es troben a les tres bases nàutiques de la Policia Marítima: la Cap de Creus a Palamós, la Narcís Monturiol a Vilanova i la Geltrú i la Josefina

Les bases són als ports de Palamós, Vilanova i la Geltrú i l'Ametlla de Mar.

Castellví a l'Ametlla de Mar. La tripulació d'un patruller és d'un mínim de tres agents: un patró, un mariner i un rescatador, persona preparada per llençar-se a l'aigua si la situació ho requereix.

També disposen d'un patruller semirígid de 13 m d'eslora ubicat al Port Fòrum de Barcelona i dos de semirígid

de 7,40, un al port de l'Escala i l'altre a Sabadell, disposats per desplaçar-se a qualsevol indret de la costa o de les aigües continentals. A més, tenen dues embarcacions neumàtiques per a treballs en aigües de poc calat i una moto d'aigua. Algunes de les embarcacions provenen de comisos judicials i està previst que en breu s'incorporin a la flota tres llanxes semirígid

EL PRESENT I EL FUTUR

Tal com explica l'inspector Jordi Ollé, un dels principals problemes amb què es troben és que la nàutica d'esbarjo es concentra en quatre o cinc setmanes a l'estiu. Surten moltíssimes embarcacions en un període de temps molt curt, i això provoca que els incidents en aquest període es multipliquin



Les tres embarcacions principals, de gairebé 13 m d'eslora, han estat construïdes a les drassanes Quer, a Roses. Destaca el disseny hidrodinàmic del buc, que permet minimitzar el fregament amb l'aigua i reduir així el consum de combustible.

Cal destacar la figura del rescatador com un tripulant del patruller. Tots els agents tenen la formació i preparació per llençar-se a l'aigua quan sigui necessari.



Funcions de la Policia Marítima

- **Vigilància**, patrullatge i control de les aigües marítimes per prevenir la comissió de delictes i les infraccions administratives.
- **Protecció**, auxili i informació als usuaris de les instal·lacions portuàries i suport i auxili a les persones i embarcacions que ho necessitin.
- **Denúncia** de les infraccions administratives en l'àmbit de la reglamentació sobre la marina comercial, pesquera i esportiva.
- **Inspecció** i control dels entorns naturals marítics i persecució de les activitats que atemptin contra la normativa mediambiental.
- **Salvament** marítim, en col·laboració amb la resta d'organismes i institucions.
- **Col·laboració** i auxili mutu amb altres forces i cossos de seguretat que comparteixen l'espai marítim.
- **Investigació** de delictes esdevinguts en terra ferma que puguin derivar en medi aquàtic, així com aquells delictes que transcorrin entre els medis terrestre i marítim.





^ Actualment al cos de la Policia Marítima hi ha tres mossos, dues a la base de Palamós i una a Vilanova i la Geltrú.

i sigui difícil atendre'ls a tots. També insisteix en la problemàtica amb les embarcacions que es poden dur sense cap títol (fins a 5 m d'eslora i 15 CV de potència), ja que, com afirma, és impensable que algú agafi un cotxe i surti a la carretera sense tenir ni idea de quin és el codi de circulació. Creu que s'hauria d'exigir un mínim de formació, per exemple, el de patró de navegació bàsica, que es pot obtenir en tres o quatre dies, i també que es podrien prendre altres mesures, com, per exemple, que les hèlices anessin protegides.

La Policia Marítima dels Mossos d'Esquadra és una unitat jove, amb ganes de créixer, que actualment està formada per 48 efectius, 16 dels quals estan

La nàutica d'esbarjo es concentra en quatre o cinc setmanes a l'estiu.

i assistència. També es van aixecar 310 actes per infraccions administratives.

L'objectiu a mitjà termini és millorar el servei al ciutadà ampliant l'horari de patrullatge de les embarcacions, augmentant el nombre d'efectius,

especialitzats en tasques subaquàtiques. L'any 2022 van fer 3.750 hores de patrullatge al mar, a més de tasques de vigilància a ports i platges. Es van fer 247 serveis al mar i va donar servei de seguretat en esdeveniments, serveis d'inspecció i serveis d'auxili

afegint-hi noves bases nàutiques, incorporant noves embarcacions a la flota i aclarint problemes de competències amb la Guàrdia Civil. De ben segur que aquells que som sovint al mar serem testimonis del creixement del que, ara com ara, és una modesta unitat dins el cos dels Mossos d'Esquadra. ■



^ Cada una de les tres bases de la Policia Marítima es compon de deu agents: un sergent cap d'unitat, tres caporals i sis agents.

Text ★ Marc Ripol és periodista i fotògraf especialitzat en nàutica i en viatges. marcripol@hotmail.com
Fotografies ★ Cos dels Mossos d'Esquadra.

Jordi Ollé, cap de la Policia Marítima

Passats tres anys des de l'inici de la creació de la Policia Marítima, quin és el balanç?

Crec que en aquest curt temps el balanç és força positiu, tot i que encara estem en fase de desenvolupament. Ara mateix, amb els efectius i amb les embarcacions de què disposem, cobrim tot el litoral, però no de la manera que ens agradaria. Aspirem a disposar de més cobertura horària, més personal, més temps, més dedicació i amb un servei molt millor del que estem donant ara.

Quins són els objectius i les prioritats del cos?

En la curta experiència que tenim hem començat a veure on són els problemes, quins són els camps on hi ha més queixes i en els quals podem incidir millor. Tenim moltes queixes sobre les motos d'aigua, per exemple, ja que hi ha gent que les lloga sense tenir gaires coneixements i va a massa velocitat i prop de la costa. Les embarcacions de lloguer sense títol també són problemàtiques, perquè ens trobem gent que navega que no té els coneixements més bàsics de navegació i, encara que les embarcacions són petites, tenen capacitat per fer mal. En el tema de la pesca recreativa hi trobem molta gent que pesca sense la llicència corresponent, tot i que això ja no representa un tema de seguretat.

Actualment la Policia Marítima disposa de tres bases nàutiques: Palamós, Vilanova i la Geltrú i l'Ametlla de Mar. Està previst afegir-ne més?

El que es pretén a mitjà termini és que entri més personal, que es reforcin les bases existents i que s'obri una base nova al litoral de Barcelona, tot i que encara no sabem en quin indret serà, per cobrir el port de Barcelona i el Maresme. També ens agradaria tenir potser no una base, però sí alguna embarcació als extrems de Catalunya, com podria ser a Port de la Selva i a la



Foto: Marc Ripol.

“Hi ha alguns problemes de competències amb la Guàrdia Civil”

Ràpida, per cobrir millor el cap de Creus i el sud del delta de l'Ebre, i potser una altra a Arenys.

De quines funcions s'encarregarà la Policia Marítima en la Copa Amèrica?

Participar en un esdeveniment d'aquesta magnitud és un repte i alhora un privilegi. Ja vam participar en la regata preliminar que es va fer a Vilanova el passat setembre, on ens vam encarregar de la vigilància dins la infraestructura portuària. De cara a propers esdeveniments encara s'ha de decidir la coordinació que hem de fer amb la Guàrdia Civil. Hem de ser conscients que estem en fase de desenvolupament i per cobrir un esdeveniment com aquest encara no tenim prou musculatura.

Com són les relacions amb altres cossos? I concretament amb la Guàrdia Civil?

Cooperem sovint amb Salvament Marítim, Creu Roja, Guàrdia Urbana de Barcelona, agents portuaris, policies

locals i, especialment, la Guàrdia Civil. Hi ha alguns problemes de competències amb la Guàrdia Civil, que s'hauran de resoldre políticament, però per a nosaltres el dia a dia és molt cordial. Ens coneixem, col·laborem quan ens trobem a l'aigua i la coordinació és efectiva.

D'on li ve la seva vinculació amb el mar?

No tinc família que s'hagi dedicat al mar, però a mi sempre m'ha agradat. He nedit des de petit, he jugat a waterpolo, he practicat el submarinisme, el caiac, els creuers de vela... I sí, el mar s'ha convertit en la meva afició i també en la meva professió.

Dins la seva feina, té temps per a embarcar-se en els patrullers?

Sí, sí, és part de les meves obligacions anar a les bases i sortir a patrullar sempre que sigui possible. Generalment un parell de cops per setmana, per conèixer una mica el seu dia a dia i veure els problemes amb què es troben.



GARBÍ

VELA

La classe Mini 6.50 es fa gran a Catalunya

classe Mini. Des de llavors, la classe ha crescut i s'ha guanyat el reconeixement de tota la comunitat de navegants d'alta mar.

A Catalunya, aquesta classe va popularitzar-se arran de l'impacte que va tenir la Barcelona World Race l'any 2007. Molts navegants de creuer atrets per les gestes dels participants d'aquesta competició transoceànica, van decidir emular-los endinsant-se en aquesta classe més econòmica, promoguda a casa nostra per la Fundació Barcelona Capital Nàutica (abans coneguda com a FNOB). Més endavant, l'any 2016, va crear-se un centre de preparació i entrenament exclusiu per aquesta classe, la Base Mini Barcelona, amb el propòsit de formar i oferir suport a navegants oceànics perquè poguessin competir en regates d'altura en solitari o «A Dos».

A més d'aquestes entitats, cal destacar la tasca de molts clubs de la vela catalana que han apostat per a aquesta classe com són: el Club Nàutic l'Escala, el Club Vela Badalona, el Reial Club Nàutic de Barcelona, el Reial Club Marítim de Barcelona, el Club Nàutic El Garraf i el Club Nàutic Cambrils.

LA CLASSE MINI 6.50 A CATALUNYA NAVEGA AMB BON RUMB

La Fundació Barcelona Capital Nàutica, la Base Mini Barcelona i la Federació Catalana de Vela s'han unit per consolidar Catalunya i Barcelona com un punt estratègic de la classe Mini 6.50 al sud d'Europa, posant en valor tota la gran feina feta durant aquests gairebé 20 anys.

Aquesta aliança permetrà un abast més ampli perquè aquesta classe arribi a més

ELS REFERENTS DE LA CLASSE MINI 6.50 A CATALUNYA

Catalunya sempre ha gaudit de grans fornades de navegants en totes les classes i la Mini 6.50 no n'és una excepció. Entre els i les ministres més destacats que van ser els pioners a casa nostra cal mencionar Albert Bargués; els germans García, Bruno i Willy; Àlex Pella; Guillermo Cañardo; Marc Miró; Pilar Pasanau; Gerard Marín; Jaume Mumbrú; Dídac Costa, i Anna Corbella, que té l'honor de ser la primera catalana i espanyola de fer la volta al món a vela sense escales amb la seva participació a la Barcelona World Race. Actualment, cal destacar Pep Costa, Marc Claramunt i Carlos Manera.

Aquest últim, recentment, ha quedat segon a la Mini Transat 2023 i ha fet història en convertir-se en el primer espanyol que guanya la primera etapa entre Les Sables d'Olonne i La Palma.

▲ Les aigües de Barcelona es consoliden com un punt estratègic per als navegants de la classe Mini 6.50. Aquí, els futurs grans navegants de casa nostra gaudeixen de totes les facilitats.

> La segona edició de la Solo Med 2023 va oferir estampes espectaculars com la de la fotografia.

La nova seu de la Base Mini al Barcelona Internacional Sailing Center ha de permetre garantir la continuïtat del projecte de la Fundació, el seu creixement i la seva consolidació.

La Fundació Barcelona Capital Nàutica, la Base Mini Barcelona i la Federació Catalana de Vela s'han aliat per consolidar Catalunya i Barcelona com un punt estratègic de la classe Mini 6.50 al sud d'Europa.

Per Jordi Ibañez (Federació Catalana de Vela)

HISTÒRIA I ORÍGENS

La classe Mini 6.50 va sorgir a la dècada del 1970 com una resposta a la necessitat d'embarcacions petites, assequibles i eficients per a les regates d'alta mar. La seva popularitat va créixer com l'espuma gràcies a la seva estructura compacta i el disseny innovador. Avui dia, aquests vaixells petits, però increïblement poderosos, s'han convertit en el primer pas dels navegants que somien a fer la volta al món a vela en solitari.

El concepte Mini 6.50 va ser creat i formalitzat pel navegant britànic Bob Salmon a mitjan de la dècada del 1970, i la primera edició de la Mini Transat es va celebrar el 1977. Aquesta regata de llarga distància de 4.000 milles nàutiques connecta França amb el Carib; es navega en solitari, sense assistència i sense contacte amb terra, i és una de les proves més destacades de la



navegants, a més clubs de la vela catalana i, sobretot, a tota la població en general, connectant el projecte esportiu actual de la Base Mini Barcelona amb altres programes de difusió de la vela que duu a terme la Federació Catalana de Vela i d'altres projectes que aportin valor.

La classe Mini 6.50 va sorgir a la dècada del 1970 com una resposta a la necessitat d'embarcacions petites, assequibles i eficients per a les regates d'alta mar.

Una altra de les novetats d'aquesta aliança és la nova seu de la Base Mini Barcelona, el Barcelona International Sailing Center (BISC), situat al Fòrum de Barcelona. La nova ubicació de la flota ha de permetre garantir la continuïtat del projecte de la Fundació, el

seu creixement i la seva consolidació. El BISC és un centre d'entrenament reconegut per la World Sailing que està molt arrelat al sector esportiu de la vela internacional i nacional, i que disposa d'unes excel·lents instal·lacions per a l'activitat nàutica.

LA SOLO MED: LA REGATA DE CASA NOSTRA CLASSIFICATÒRIA PER A LA MINI TRANSAT

La Solo Med és una competició per a embarcacions de la classe Mini 6.50 en solitari, organitzada per Barcelona Capital Nàutica, la Base Mini, el Club Nàutic Sa Ràpita i la Federació Catalana de Vela, que consta de 700 milles nàutiques, dividides en dues etapes: la primera de 200 milles de Barcelona a Mallorca i la segona de 500 milles, des de Mallorca, costejant Eivissa i les illes de Columbretes fins a Barcelona.

Enguany se n'ha celebrat la segona edició i la seu de sortida i arribada ha estat el Barcelona International Sailing Center. Hi han participat un total de 23 embarcacions de vuit nacionalitats diferents.

A banda d'aquesta regata, la regata Mare Nostrum, organitzada pel Club Nàutic El Garraf, i la Mini Barcelona, organitzada pel Reial Club Marítim de Barcelona, són unes altres proves destacades a Catalunya. ◀



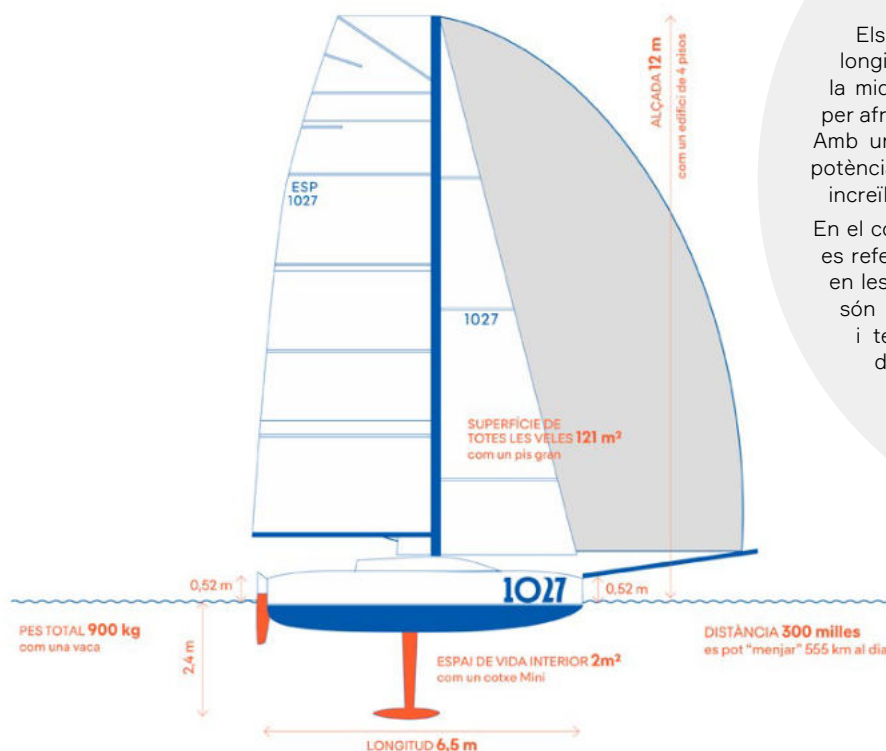
▲ El català Carlos Manera, navegant del Club Nàutic Port de la Selva, ha finalitzat en segona posició de la Mini Transat 2023 i ha fet història en convertir-se en el primer espanyol que guanya la primera etapa entre Les Sables d'Olonne i La Palma.

ESPECIFICACIONS TÈCNIQUES DE LA CLASSE MINI 6.50

Els vaixells de la classe Mini 6.50 estan limitats a una longitud de 6,50 m (21,3 peus) i són monocasc. Malgrat la mida petita, aquestes embarcacions estan dissenyades per afrontar els vents més forts i els mars més tempestuosos. Amb una superfície vèlica impressionant i una relació pes-potència sorprenent, aquests vaixells poden assolir velocitats increïbles, al voltant dels 20 nusos, enmig dels mars oberts.

En el context de la classe Mini 6.50, els termes *protos* i *sèries* es refereixen a dues categories de vaixells que competeixen en les regates d'aquesta classe. Per una banda, els *protos* són prototips dissenyats per provar nous conceptes i tecnologies en la construcció de vaixells de vela d'alta mar. Per l'altra, els *sèries* estan construïts segons unes especificacions més estrictes i estandarditzades per mantenir un alt nivell de competició i assegurar la igualtat en la flota.

Text ★ Jordi Ibañez (Federació Catalana de Vela).
Fotos ★ Anne Beaugé, Laura Carrau i James Tomlinson.
Infografia ★ Fundació Barcelona Capital Nàutica.



SAMA BAJAU

NOMADES DE LA MAR

EXPOSICIÓ TEMPORAL
Del 24 de novembre de 2023
al 17 de març de 2024
Entrada gratuïta

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



Per a més informació
a www.mmb.cat



La Copa Amèrica permet veure l'aplicació de la tecnologia més capdavantera en vaixells que semblen volar damunt la mar gràcies a les hidroales que mantenen el buc sense tocar l'aigua. Foto: Diego Yriarte.

AS DE GUIA

La COPA AMÈRICA *arriba a* BARCELONA

La 37a edició de la Copa Amèrica (*America's Cup*) se celebrarà a Barcelona entre l'agost i l'octubre del 2024. Es tracta d'una competició de primer ordre i extraordinària, que situarà, un cop més, la capital de Catalunya al centre del món.

Perquè la Copa Amèrica, a més de ser la competició esportiva internacional que es manté en actiu des de fa més anys (la seva primera edició va tenir lloc l'any 1851), és també el tercer esdeveniment esportiu més seguit a tot el món, només per darrere dels Jocs Olímpics i el Mundial de Futbol.

En l'edició de Barcelona, a més de veure els seus característics «vaixells voladors» solcant la mar a gran velocitat, també s'estrenarà categoria femenina. Per entendre la magnitud i els secrets d'aquesta regata, l'As de Guia d'aquest Argo en parla en profunditat.



A la nova Puig Women's America's Cup hi participaran les millors regatistes del món. Agrupades en 12 equips de 12 països, l'equip espanyol serà el Sail Team Barcelona i tindrà com a entrenadora Mónica Azón.

Al port de Sitges-Aiguadolç ja hi ha clima d'*America's Cup*. Durant els pròxims mesos, els equips de joves i femení tindran base al port i entrenaran contra rellotge per arribar a la tardor del 2024 en plena forma.

Els joves, entre 18 i 25 anys, ja van participar en la Copa Amèrica en l'edició del 2017, a les Bermudes, però a la següent, a Auckland, Nova Zelanda, no van repetir.

En la pròxima edició els joves repetiran i, per primer cop, també hi haurà regata de dones. I és que Grant Dalton, el CEO del Team New Zealand, va decidir incorporar-la en la proposta de la 37a *America's Cup*, presentada a la ciutat de Barcelona.

WOMAN'S AMERICA'S CUP

La *Woman's America's Cup* va néixer amb força, amb l'empenta que dona un patrocinador a un equip esportiu, més encara si el patrocinador és la família Puig. La perfumera barcelonina ha estat lligada als esports nàutics des de sempre, amb la Copa del Rei de Vela, a Palma de Mallorca, i també en la històrica regata Barcelona Vela Clàssica, actualment coneguda com a Regata Puig, organitzada pel Reial Club Nàutic de Barcelona.

Les nostres representants porten el nom de Sail Team Barcelona i tindran com a entrenadora Mónica Azón, que durant la presentació de l'equip va declarar que «avui, a Barcelona, estem fent història».

La regata, batejada com a *Puig Women's America's Cup*, serà una competició de vaixells monotip que navegaran amb unitats de la classe AC40. En total hi haurà una dotzena d'embarcacions equipades amb quatre tripulants. L'AC40 és una embarcació amb hidroales (*foils*), molt similars als AC75, però evidentment de menys eslora. És un vaixell d'última generació i molt tecnològic, de manera que la tripulació que hi navegarà serà escollida després d'una rigorosa selecció i entrenament real i virtual.

La importància d'aquest camí, ens diu la Mónica, és que «a les regatistes se'ls ha obert un altre escenari per poder seguir en actiu a l'esport. A vegades pensem en l'esport infantil, juvenil, sènior i professional i quan arribem a aquesta fase professional, falten sortides. Si bé és cert que hi ha moltes dones que han continuat navegant en la vela

oceànica en la classe Mini 650 o dones que naveguen en creuer. Com a professionals, ara s'ha obert un altre escenari, crec que molt interessant, per a les dones regatistes. És una iniciativa que, quan es vegi en perspectiva, serà tan important com Seül 1976, amb la primera participació femenina olímpica amb el 4.70. Barcelona serà la primera aparició de la *Woman's America's Cup*».

EMBARCACIÓ SENSE LIMITACIONS

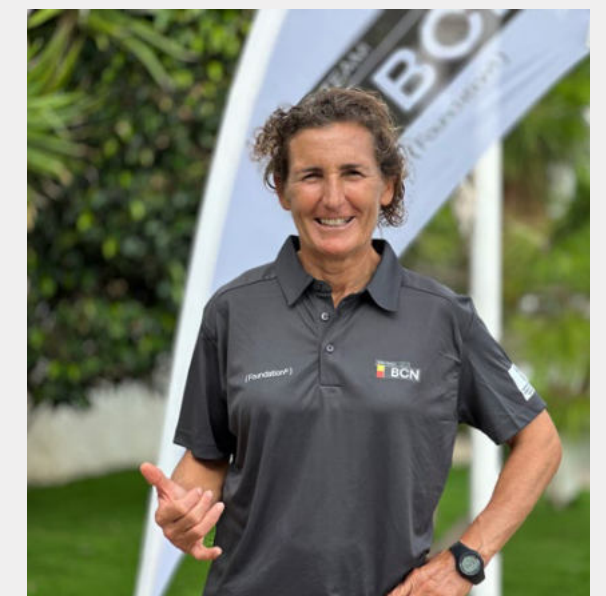
Físicament, l'embarcació permet que no hi hagi cap limitació d'edat en les dones que la puguin tripular. Evidentment, s'han de tenir uns coneixements de navegació molt elevats per entendre bé tots el *targets*,

Les nostres representants porten el nom de Sail Team Barcelona.

per entendre com funciona tot el tema de les hidroales. Però físicament no és exigent, perquè la tripulació està dins d'un *cockpit*, no hi ha maniobra, no hi ha *grinder*, la força la fa un sistema hidràulic que fa

que pugi el carro i s'obri l'escota. Però no cal tenir una escota a la mà, ni hi ha una canya; només un volant.

Durant el procés de selecció es té en compte que sigui gent que té el concepte de *foil*, és a dir, el concepte de volar i tenir clar com es comporta un vaixell quan està a l'aire. Aquest procés es va iniciar amb un apartat al web en què les candidates



▲ Mónica Azón és l'entrenadora de l'equip espanyol que participarà a la Puig Women's America's Cup.



▲ Entrenaments amb GS32, un tipus de catamarà amb hidroales molt ràpid que permet aprendre la tècnica i a foilejar.

es podien inscriure lliurement, però, més enllà dels coneixements esportius, interessa el coneixement per a navegar amb hidroales, si s’ha navegat en classe Nacra,

A les regatistes se’ls ha obert un altre escenari per poder seguir.

«Hem estat estudiant tots els currículums i n’hem escollit alguns, però no hem descartat la resta. Intentem que formin part de l’equip desenvolupant altres tasques que també són necessàries i que volem que qui les faci sigui regatista. La idea és que tothom sàpiga de què es parla. Potser, si tenim

en Moth o Waszp; avui dia hi ha moltes classes que naveguen amb hidroales amb el mateix concepte que els AC40.

El concepte d’hidroala

El concepte d’hidroala és molt nou, la clau és que en «volar sobre els foils» el buc no toca l’aigua i, per tant, s’elimina la fricció, que és el principal fre en una embarcació.

No hi ha gaire gent que controlï aquest tipus d’embarcació perquè a Espanya no hi ha gaires regates de vaixells amb hidroales. Hi ha gent que navega en una classe olímpica com la Laser, però a més té un vaixell amb hidroales, com un Moth o un Waszp, que és més econòmic i menys tècnic.

Es tracta d’aprendre la tècnica per foilejar, portar el vaixell pla i amb un rumb una mica més obert fins que comença a volar i després és possible orsar. A més, s’han d’acostumar a la velocitat i l’acceleració. Ara els entrenaments es fan amb GS32, que és un catamarà amb hidroales i és molt ràpid, fins al punt que és difícil seguir-lo amb les pneumàtiques semirígides amb motor de 200 cavalls. La Mònica ens va explicar que ha fet d’entrenadora de moltes classes de vaixells i normalment amb 60 cavalls n’hi ha prou.

el perfil d’una persona que ha estudiat Enginyeria, però no tots els coneixements nàutics, ens pot ajudar a l’anàlisi de dades», va explicar Azón.

La base del port de Sitges-Aiguadolç ja està preparada. El més important és que està en funcionament el simulador, que és exactament igual que els controls d’un AC40. Així que es poden passar moltes hores descobrint quin és l’angle de l’entrada i la sortida, quan s’abaixa la hidroala i quan s’aixeca. Per als entrenaments, a l’aigua es disposa d’un catamarà GC32 que permet moltes coses, principalment sentir les sensacions físiques d’acceleració i control de vol.

Els 12 països participants en la *Youth & Women’s America’s Cup* es dividiran en dos grups. Un estarà integrat pels sis països que es disputen la Copa Amèrica

Des del port de Sitges-Aiguadolç, que és on hi ha ubicada la base de l’equip, navegant de través et plantes ràpidament a Vilanova. Són vaixells molt ràpids i que generen molt aparell; per això porten les veles sempre caçades i és clau no deixar anar l’escota en arribar, perquè si dones potència es clava de proa immediatament, i no per l’aparell, sinó pel control de tanta «superfície vèlica». Més enllà de mantenir el vol, la tècnica es basa en les virades, les maniobres, perquè si perds el vol és molt difícil tornar a volar.

amb l’equip masculí: Nova Zelanda, el Regne Unit, Suïssa, Itàlia, els Estats Units i França. En el segon hi haurà els països convidats i que només participen en la regata de joves i dones: Espanya, els Països Baixos, el Canadà, Alemanya, Suècia i Austràlia.

«El format de competició és molt clar. Seran 12 equips. En la primera fase competiran els sis equips que ja tenen AC40 o AC75, i que tenen el coneixement per navegar i prou hores de vol, i per l’altra banda els que no tenim experiència. És força just, perquè si ens hem de creuar a la primera fase amb gent que té molta experiència, acabariem fora ràpidament.»

EL PATROCINI, CLAU DEL DESENVOLUPAMENT

Durant la presentació, Azón també va voler recordar la importància dels patrocinadors. «A Sailing Team



BCN estem molt contents que hi hagi hagut la primera empresa, que és Fundation Zero, que és el nostre patrocinador, perquè en aquests projectes, si no hi ha gent que et patrocini, no es pot començar. Només amb il·lusió no es pot crear un equip. De Fundation Zero,

Es té en compte que sigui gent que té el concepte de foil.

que és una empresa holandesa, el que més ens agrada és que és sostenible, amb contaminació zero, i que a més està construint una embarcació de 50 peus amb zero emissions i amb tot un programa per ser sostenibles. També tenim el suport de Highfield, que ens ha deixat les semirígides per als entrenaments, i Musto, que ens dona part de l’equipament tècnic.»

Els AC40

La forma del casc de l’AC40 es basa en la del guanyador de l’AC36 de l’Emirates Team New Zealand, Et Rehutai, però és ja un pas generacional més ja que incorpora una sèrie d’avenços.

Els AC40 es construeixen a les avantguardistes instal·lacions de producció de McConaghy, amb una màquina CNC de set eixos. Amb vents suaus, s’espera que l’AC40 pugui navegar a una velocitat de fins a 26 nusos a 46 ° en cenyida i 30 nusos a 138 ° en popa. En els límits superiors de 20 nusos TWS, s’espera que la velocitat del vaixell augmenti fins a 39 nusos en cenyida a 41 ° i 44 nusos en un angle de 155 ° en popa.

▼ La Copa Amèrica, com tota competició esportiva d’alt nivell, mou grans pressupostos. Per això, el paper dels patrocinadors és fonamental.

«Estem agraïts als nostres patrocinarors i als nostres col·laboradors, i de tenir la base al port de Sitges-Aiguadolç, perquè ara mateix al Port de Barcelona només hi ha els AC75. El Port Olímpic està en obres per poder acollir els AC40 amb els *Youth’s & Women’s* i el port de Sitges-Aiguadolç ens va donar totes les facilitats i comoditats. Tenim habitacions d’hotel, apartaments, etc., i tot això és clau. Aquests recursos que ens facilita Sitges els hem d’aprofitar per a altres coses. Ens han rebut amb totes les comoditats, han fet obres per posar un pantalà exclusiu, hem ocupat un espai del pàrquing, i evidentment són comoditats que estan traient als seus socis, i sabem que comporta un gran esforç.»

Text i fotos ★ Diego Yriarte és fotògraf i periodista especialitzat en nàutica esportiva; cap de redacció de la revista *Nàutica y Yates Magazine*, i membre del jurat de l’*European Yacht Of The Year*.

AS DE GUIA

La HISTÒRIA de la COPA AMÈRICA

Un llegat tecnològic i humà

Per **Santi Serrat**

Els AC75 són la màxima expressió de la tecnologia que s'ha desenvolupat a la Copa Amèrica.
Foto: Emirates Team New Zealand.

La Copa Amèrica no és només una regata. És, realment, una cursa tecnològica poc comparable a qualsevol altra disciplina esportiva d'alt nivell. L'USA-17 del BMW Oracle Team ha estat l'únic trimarà que hi ha participat. Foto: Limeyda/Wikimedia Commons.



De les goletes als voladors AC75, l'evolució de la Copa Amèrica mostra un esforç tecnològic poques vegades vist en qualsevol esport. A continuació, destacarem les fites més significatives d'una competició que va evolucionar en l'etapa més canviant del món industrialitzat.

El 22 d'agost del 1851 la navegació a vela entrava en una altra dimensió. En plena decadència enfront del vapor, pocs haurien pensat que una regata projectaria els velers com a referents tecnològics i l'esport de la vela esdevindria una activitat de la màxima pressió competitiva. Aquest dia, l'*America*, una goleta amb el gallardet del New York Yacht Club (NYYC), va derrotar 14 iots britànics en una regata de 50 milles al voltant de l'illa de Wight.

Havia estat un repte inesperat i els americans, en rebatejar el trofeu Copa Amèrica (America's Cup) i oferir a altres clubs l'oportunitat de disputar-ne la propietat, van crear la competició esportiva internacional més antiga i prestigiosa del món, una competició que va canviar profundament el món del *yachting* tal com se'l coneixia fins llavors.

CAPACITAT OCEÀNICA I DISSENY ESPECÍFIC

L'*America* va crear escola. Va inspirar el disseny de les goletes, que van seguir creixent en grandària i capacitat oceànica, ja que, segons la *Deed of gift*, les regles de la competició, els desafiadors havien de navegar fins al port del defensor per disputar la regata. La travessia de l'Atlàntic, quelcom impensable per als velers

La Copa Amèrica va canviar profundament el món del *yachting*.

esportius, es va convertir en habitual. La goleta americana *Sappho*, el veler esportiu més gran que s'havia construït al món, va creuar el 1869

l'Atlàntic des de Nova York fins al port anglès de Queenstown, i va establir un rècord que va sorprendre el món: 12 dies, 9 hores i 36 minuts. Les goletes, costoses de construir i mantenir, el 1881 van ser substituïdes pels lleugers, ràpids i maniobrables balandres d'un sol pal. Les regates van guanyar en intensitat i els velers es van concebre específicament per competir amb tripulacions més atlètiques i entrenades.



L'America, la primera revolució

El NYYC va encarregar a l'arquitecte naval George Steers el disseny de l'America.

Les instruccions van ser contundents: havia de ser una goleta guanyadora, sense rival entre les britàniques. Va ser una concepció totalment nova del que havia de ser un vaixell ràpid i maniobrabre que pogués ser manejat per uns 12-14 tripulants.

Steers va dibuixar una proa molt més esmolada i la popa arrodonida, que s'allunyaven de les formes

imperants a l'època en els iots esportius. Les seves línies d'aigua estaven influenciades per les dels grans clípers que llavors revolucionaven el transport a vela als Estats Units, gràcies al disseny de cascots molt més estilitzats que els dels pailebots de la primera meitat del segle XIX.

Es va construir amb les millors fustes dels boscos de la costa est nord-americana. A principis d'abril del 1851 es va avarar a l'East River novaiorquès i va despertar l'admiració de la comunitat nàutica.



A partir del 1893, noves normes van propiciar l'augment de la mida, i el món es va sorprendre davant dels velers més grans i majestuosos mai vistos. La vela va entrar en el que es va denominar era del disseny, que, amb les creixents inversions dels armadors, aviat va ser una aferrissada guerra tecnològica.

El 1887, el balandre americà *Volunteer* va ser el primer vaixell a utilitzar l'acer en la construcció, un aliatge de

només 10 anys de vida. Les innovacions van seguir i es van multiplicar quan el 1893 es va limitar l'eslora de flotació a 90 peus (27,4 m). La regla no posava restriccions a l'eslora total i els dissenyadors van començar llavors a construir velers amb més llançaments

(amb la proa i la popa més allargades per sobre de l'aigua), i per primera vegada el món de la nàutica va desenvolupar el concepte de l'eslora de flotació dinàmica: quan el vaixell escorava, aquesta augmentava i permetia assolir més

velocitat. La Copa va entrar en l'era que es va anomenar dels grans vaixells.

Les inversions van créixer i va destacar un dissenyador excepcional: Nathanael G. Herreshoff, que al *Reliance*, el vaixell més gran que hagi competit a la Copa, va assajar el que ell va denominar electròlisi calculada. Va utilitzar en la construcció el bronze, l'acer i l'alumini, metalls altament electrolítics que van corrompre el vaixell en pocs mesos, però que van proporcionar dades valuoses per a la indústria naval.

Els nous balandres van aconseguir millorar la maniobra, però l'increment de mida va disparar el nombre de tripulants: el 1903, el *Reliance* va embarcar 64 homes.

LA CLASSE J: BELLESA I HIDRODINÀMICA

El 1930 es va decidir posar fi a les complicades fórmules de *rating* i es va passar a regatejar en temps real amb els bells i elegants classe J. Abans, quan els vaixells travessaven la línia d'arribada, el jurat parava el cronòmetre i anotava el temps real; després li aplicava el ràting per calcular el temps compensat que determinaria la classificació final. Aquest sistema, conseqüència de l'enorme diversitat de velers existent aleshores, generava una certa confusió. Els mateixos regatistes es veien obligats a prendre els temps de pas a cada boia i aplicar aquest coeficient per intentar saber qui anava al capdavant i amb quin avantatge.

Ara les decisions estratègiques havien de ser més ràpides i precises. Això va aportar una dimensió addicional d'intensitat i tàctica a la competició, ja que cada error o encert tenia un impacte palès en el resultat.

Els classe J tenien l'aparell Marconi, amb una vela major triangular molt més manejable. La nova classe va marcar una fita en el disseny naval en introduir plenament la ciència hidrodinàmica. El *Ranger*, el vencedor el 1937, es va construir després de provar quatre models en un tanc d'aigua, una tecnologia llavors pionera.

ELS 12 M JI: EL DISSENY PROTAGONISTA

Després de la Segona Guerra Mundial, els 12 M JI, més coneguts com a dotze metres, van capitalitzar una tecnologia que no va sinó innovar. El 1983, Austràlia va fer història en derrotar els Estats Units després de 132 anys i 24 desafiaments continuats guanyats pels americans. Ho van fer amb un disseny trencador: una «quilla alada», una orsa amb aletes laterals inclinades que, en escorar el vaixell, augmentaven la força d'antiabatement.

Amb els 12 MJJ, la Copa va revalorar la figura del dissenyador. El que més va destacar va ser sens dubte Olin Stephens, que va aconseguir el rècord de set victòries. Alguns el consideren el primer gran dissenyador de l'era tecnològica. Va utilitzar com a mètode les proves en tancs i hi va aplicar els coneixements aeronàutics, que van culminar amb els models numèrics de l'era informàtica.

Vuit especialistes darrere de la màxima velocitat

En els AC75, la tripulació poc té a veure amb la dels velers tradicionals:

Timoner: controla el rumb i ajusta la velocitat per maximitzar-ne el rendiment.

Controlador de vol: manté el vaixell fora de l'aigua, ajustant l'angle i l'elevació de les hidroales i dels *flaps*.

Trimmers: ajusten les veles.

Ciclistes: són els atletes de la tripulació, la força muscular que genera la pressió del sistema hidràulic que mou els mecanismes de les veles i les hidroales.

Tots segueixen les indicacions d'un sofisticat sistema informàtic que és essencial per aconseguir guanyar.



▲ El trofeu de la Copa Amèrica ja ha esdevingut mític en el món de la vela. La gerra, de plata i anomenada la Copa de les 100 guinees d'or, es considera el trofeu més antic en el món de l'esport. Foto: Wikimedia Commons.



▲ Maqueta del classe J Ranger. 1937. Foto: Museu del Mare, Ischia/Wikimedia Commons.



▲ Dennis Conner, un dels més grans regatistes del segle XX, va guanyar la Copa Amèrica en quatre ocasions, tot i que en un principi també va ser el primer patró del New York Yacht Club en perdre-la. Foto: Wikimedia Commons.

ELS VAIXELLS VOLADORS

El terreny ja estava preparat per a les innovacions més radicals. El 2013, les hidroales, uns apèndixs que, a partir de generar força de sustentació (com les ales dels avions) elevaven els vaixells fora de l'aigua, van revolucionar el disseny dels vaixells i la manera de navegar. Els primers «voladors» van ser els catamarans (AC 72 i AC50) i finalment, el 2021, els espectaculars monobucs AC 75, amb els quals es regatejarà a Barcelona el 2023.

Capaçs de superar els 50 nusos i navegar sovint fins a més de tres vegades la velocitat del vent real, els AC 75 són el fruit de sofisticats processos de disseny en què intervé la intel·ligència artificial. Són la culminació de més de 160 anys d'evolució entre l'ésser humà i el vaixell: el gran llegat de la Copa Amèrica. ◀

Text ★ Santi Serrat és director de Projectes a Latitud 42 i creador de continguts a la Fundació We Are Water. Especialista en nàutica i sostenibilitat, va ser el director del projecte per engegar el Barcelona Ocean Campus i va ser director editorial de la FNOB (actualment FBCN).

AS DE GUIA

COPA AMÈRICA, *una porta cap* al FUTUR

*Un revulsiu per
rellançar Barcelona*

Per Francesc Cusi



El que va començar com una competició elitista s'ha convertit en un fenomen de masses i en una aposta per la tecnologia, la innovació i la sostenibilitat. La ciutat intenta aprofitar-ne tant el negoci com un llegat que impulsi l'economia blava.

«La millor edició de la història.» Us sona aquesta frase? Es va fer famosa després dels Jocs Olímpics del 1992 i durant molts anys Barcelona va viure gairebé de renda d'aquella competició. Ara la ciutat vol emular-la un altre cop aprofitant la celebració de la Copa Amèrica. Tan important és aquest trofeu, l'existència del qual la majoria de barcelonins desconeixien fa tan sols uns mesos?

Els estudis indiquen que aquesta copa, que va néixer el 1851, és la tercera competició esportiva més seguida arreu del món, tot just per darrere dels Jocs Olímpics i el Mundial de Futbol, i també el tercer esdeveniment esportiu amb més impacte econòmic per al país amfitrió. La darrera edició, celebrada a Nova Zelanda el 2021, la van seguir 946 milions de persones. Ara Barcelona vol aprofitar aquesta oportunitat no només per fer negoci, sinó sobretot per reivindicar-se, revifar i recordar al món que segueix sent una gran ciutat, moderna, oberta i compromesa amb el medi ambient.

De fet, aquestes característiques són algunes de les raons per les quals l'Emirates Team New Zealand (ETNZ) va escollir Barcelona per celebrar la 37a edició de la Copa Amèrica. Perquè una de les peculiaritats d'aquesta competició més que centenària –és el trofeu esportiu més antic del món que encara es disputa– és que el guanyador de l'edició anterior decideix on es disputa la següent. I també en decideix les dates i amb quin tipus de vaixell es corre, entre moltes altres coses.

Els neozelandesos tenien tres ofertes finalistes sobre la taula (la irlandesa Cork, l'aràbiga Jeddah i Màlaga), però cap d'elles no els acabava de convèncer. El CEO de l'ETNZ, Grant Dalton, va sondejar un barceloní gran amic seu per preguntar-li si a Barcelona no li interessaria ser seu de la Copa.

La candidatura no es va presentar fins a l'últim moment, després que uns empresaris hi van veure la gran oportunitat per revitalitzar la ciutat i van convèncer totes les administracions que hi apostessin a fons. No va ser fàcil, però sí molt ràpid: al principi alguns tenien reticències tant per la quota que s'havia de pagar als neozelandesos (demanaven un mínim de 60 M a qui volgués protagonitzar la competició) com per la mala imatge que la gestió de la Copa del 2007 va deixar a València.

Aquesta unió publicoprivada va acabar sent decisiva per convèncer Dalton, que considera Barcelona «una de les ciutats més icòniques del món; tenir la Copa Amèrica en un lloc amb un dels paisatges urbans més espectaculars i el camp de regates tan a prop de les platges és un marc incomparable. Però una de les consideracions més importants era la unió d'un seguit de gent, institucions públiques i privades per fer que l'esdeveniment fos realment important».

Què van veure tantes administracions de tendències tan diferents per coincidir en considerar que la Copa Amèrica era el que necessitava Barcelona? Més enllà del negoci que podia representar per a la ciutat, un estudi posterior de la Universitat Pompeu Fabra diu que pot incrementar el PIB de Catalunya en un 0,5% i significar la creació de gairebé 19.000 llocs de treball – era la convicció de ser una bona empena perquè la ciutat recuperés bona part del prestigi internacional perdut els darrers anys.

Si en els Jocs Olímpics l'impacte econòmic va venir sobretot de les inversions en infraestructures –unes inversions que van canviar molts aspectes de la ciutat– aquest cop l'únic que s'havia de fer era accelerar unes inversions ja programades; així la part més important del negoci per a la ciutat vindrà de les despeses del milió i mig de visitants que s'esperen i que es gastaran més de 1.000 M .

EL LLEGAT

Però més que aquest negoci, les administracions han vist en la Copa Amèrica l'oportunitat de deixar un llegat que vagi més enllà i es perllongui en el temps. Com diu l'estudi de la UPF, «el llegat d'un esdeveniment esportiu és un dels trets diferenciadors de la competició esportiva en el sentit més ampli del terme; si se

< Les diferències tecnològiques entre les embarcacions clàssiques, com el patí català, i les més modernes, com les que competiran a la Copa Amèrica, permeten contrastos incomparables a la mar. Foto: America's Cup/Servimedia.



▲ El Te Rehutai neozelandès, el 75AC guanyador de la 36a Copa Amèrica, navegant en aigües de Barcelona. Foto: Job Vermeulen/America's Cup.

➤ Per començar a entrenar a Barcelona, l'Alinghi Red Bull Racing va comprar als neozelandesos el seu primer AC75. Foto: Alex Carabi/America's Cup.

sap aprofitar, aquest aspecte acaba sent clau i el valor social més important i més recordat».

L'objectiu és aconseguir fruits en els àmbits de la sostenibilitat, l'esport, l'economia blava, la cultura, la participació ciutadana i la projecció internacional. Si els Jocs Olímpics van obrir la ciutat al mar, aquesta Copa Amèrica hauria de significar l'obertura de la ciutadania cap al mar i els esports de mar, no només la vela.

Com diu Dalton, «esperem que la competició i l'espectacle d'aquests vaixells ultraràpids animaran la gent a voler aprendre a navegar». Això significa també una empenta a l'economia blava, que no és res més que l'economia verda aplicada al mar i que és un dels eixos estratègics de la ciutat.

Tot plegat té a veure amb valors que defensen tant Barcelona com Catalunya: tecnologia, innovació, diversitat, inclusivitat, valors que coincideixen amb els de l'ETNZ.



▲ Els dos American Magic, de 40 peus, entrenant a Barcelona. Foto: Paul Todd/America's Cup.



▲ Els italians van ser dels darrers a venir a Barcelona per entrenar. Foto: Ivo Rovira/America's Cup.

Com diu Dalton, «la sostenibilitat n'és un d'important, començant pels nostres vaixells voladors d'hidrogen d'acompanyament, que estan liderant la promoció d'emissions sense combustibles fòssils en la indústria nàutica. Contribuir a l'economia blava a Barcelona, la importància de l'aigua neta i de pràctiques sostenibles en l'economia. La Copa Amèrica va d'innovació i tecnologia, i això forma part integral dels valors de Barcelona i la seva economia».

INNOVACIONS D'ÚLTIMA HORA

Aquesta innovació i aquesta tecnologia s'estan provant aquests dies a Barcelona. Tots els equips estan investigant i posant a prova les novetats que incorporaran els vaixells que competiran l'estiu vinent. Tot i que la construcció dels velers ja està molt avançada, encara són a temps de canviar-ne aspectes essencials, com les hidroales, les veles i tots els sistemes informàtics i electrònics d'aquests monobucs voladors. I també de buscar noves maneres de navegar en les diferents condicions de vent i onada: a quina alçada va millor volar? És millor fer-ho amb la proa baixa i la proa alta, o a l'inrevés? Escorant, amb el vaixell pla, o contraescorant?

Els resultats podrem veure'ls la pròxima primavera, quan s'avarin els nous AC75 i comencin a posar-los a punt. La competició començarà a finals d'agost, tot just quan acabin els Jocs Olímpics de París.

Després de la tercera regata preliminar, amb regates de flota dels sis equips, es farà la selecció del millor dels cinc aspirants a enfrontar-se al defensor, l'Emirates Team New Zealand, a partir del 12 d'octubre.

Grant Dalton, CEO del Team New Zealand

“Com els Jocs del 1992”

Què recordaran els barcelonins d'aquesta copa?

Per a nosaltres, és molt important que el llegat segueixi. M'agradaria que recordessin que la Copa Amèrica va revitalitzar la ciutat com ho van fer els Jocs Olímpics del 1992. Tenim molt clar que els Jocs van portar molt orgull a la ciutat, van ajudar al desenvolupament i a accelerar infraestructures. I espero que després de la Copa Amèrica la gent la recordarà igual que ho van fer amb els Jocs del 1992.

Com contribuirà aquesta copa al futur de Barcelona?

Una de les coses que els grans esdeveniments com la Copa Amèrica fan és

accelerar les infraestructures i el desenvolupament. El Port Olímpic n'és un exemple. El seu desenvolupament s'ha accelerat; acollirà els equips de la Puig Women's i de la Youth America's Cup, i serà un vibrant epicentre de la pròxima generació de navegants de la Copa Amèrica.

Un altre exemple és l'associació de la Generalitat amb E-Sports and Hydrogen. La innovació i la tecnologia desenvolupades a la Copa Amèrica s'estan traspassant a través d'aquestes col·laboracions. Els vaixells voladors d'acompanyament de la Copa han portat una infraestructura de recàrrega d'hidrogen instal·lada als ports.



▲ Grant Dalton. Foto: SailingShots By Maria Muiña/37AC.

CAPTIVAR EL MÓN

Serà aleshores també quan comenci l'espectacle, arribin els visitants i Barcelona llueixi un altre dels seus punts forts, la participació ciutadana. La imatge dels milers de voluntaris dels Jocs Olímpics va captivar el món, a més de ser una novetat en una competició esportiva d'aquesta dimensió.

Aquesta imatge és un altre orgull d'una ciutat que haurà estat la primera ciutat del món a celebrar uns jocs olímpics, un mundial de futbol i una Copa Amèrica. Serà aquesta també la millor edició de la història? ■

Text ★ Francesc Cusí és periodista i navegant. Ha escrit diversos llibres, com *Rumb a un somni*, *Solos en el Atlàntico*, *De dos en dos alrededor del mundo*. kcusi@periodistes.org

RUMB AL PASSAT

Mercaders *i navegants,* *senyors del mar*

A PROPÒSIT DELS 750 ANYS DEL CONSOLAT DE MAR

La forta tradició de la historiografia romàntica ha centrat el protagonisme de l'anomenada expansió de la Corona d'Aragó per la Mediterrània medieval en els sobirans que van encapçalar i sostenir un seguit d'aventures militars i de guerres navals ocasionals per aconseguir el domini efectiu a territoris com Sardenya, Sicília o Nàpols. Ara bé, aquestes gestes militars no haurien estat possibles sense l'existència d'uns mercaders i navegants amb empenta que oferiren raons i mitjans per justificar i sostenir aquestes campanyes. Aquests són, en definitiva, els protagonistes imprescindibles de la Mediterrània medieval.

Per **Albert Estrada-Rius**

Saló de Contractacions de la Casa Llotja de Mar de Barcelona. Es tracta de la peça arquitectònica més destacada de la Casa Llotja de Mar medieval. Foto: Press Cambracn/Wikimedia Commons.





LA GENT DEL MAR, MERCADERS I NAVEGANTS

La Mediterrània ha estat des de la nit dels temps una via de comunicació sense fronteres i, a la vegada, una font de riquesa per a tots els habitants de les seves costes, un espai immens de trànsit, ingovernable i obert al trànsit marítim de qualsevol nau. La llibertat d'acció, per tant, sembla l'única llei. Ho escrivia el jurista Accursi al segle XIII, en ple auge del dret romà, dient que l'emperador era el senyor del món mentre que la llei ho era del mar.

És cert que sempre hi ha hagut persones amb iniciativa que han cercat el mitjà de subsistència en la pesca o en

Mercaders i navegants es van convertir en uns aliats imprescindibles per a la Corona.

la recol·lecció de diversos fruits del mar. Això no va canviar en absolut a l'edat mitjana. Fins i tot les autoritats polítiques de l'època no van oblidar tampoc reservar-se els drets d'accés al mar i de gravar-hi l'activitat econòmica i els seus recursos amb tributs. Així projectaven, d'alguna manera, la potestat política sobre el mar més proper a la costa, que reivindicaven com a propi. En aquest sentit, es va regular, fins i tot, l'anomenat dret de naufragi. És a dir, què passava amb les restes procedents d'un naufragi que arribaven a la costa. Ara bé, el mar obert no tenia

més regulació que la que creaven, imposaven o convenien els navegants d'arreu que el solcaven en una època en què no existien estols militars permanents i la navegació, el mercadeig i el cors sovint se solapaven.

Més enllà d'aquesta activitat constant de proximitat cal considerar la navegació en alta mar amb grans vaixells i el comerç a l'engròs. Les dues activitats, íntimament connectades, van créixer al llarg del segle XIII de manera paral·lela i en directa relació amb el desenvolupament dels interessos polítics dels reis d'Aragó a la Mediterrània. Amb Jaume I el Conqueridor i la conquesta i fundació dels nous regnes de Mallorca i de València es va consagrar una política d'expansió per la Mediterrània que es desplegaria encara més en les centúries següents. Mercaders i navegants es van convertir en uns aliats imprescindibles per a la Corona en el mateix moment en què les ciutats reials arrencaven el seu desenvolupament i, en correlació, obtenien altes quotes d'autonomia política, fins a constituir, per exemple, un braç propi a les Corts Generals, al costat dels senyors feudals eclesiàstics i nobiliaris.

Navegació i comerç a ultramar al món de la baixa edat mitjana constituïen les dues cares d'una mateixa moneda. Mai millor dit, si considerem que una part substancial del creixement econòmic i monetari i del desenvolupament tecnològic i jurídic van anar-hi associats, des del desenvolupament de la construcció naval en naus i galeres més preparades fins a la concreció de figures jurídiques com el nòlit, la lletra de canvi, les societats comanditàries, les assegurances i la compensació de guanys i pèrdues entre socis.

En aquest context es configura una comunitat d'importants navegants i mercaders que podem anomenar els prohoms de la ribera. Barcelona serà la ciutat on aquest col·lectiu prendrà més consciència de la seva especificitat i de la seva força. La terra és dominada pel rei i pot ser afitada i ben delimitada gràcies al dret, però la mar només és senyorejada pels navegants i els seus usos i costums. Heus ací que tenim les bases que justificaran els anomenats consolsats de mar.

ELS CONSOLATS DE MAR

La consciència de formar part d'un col·lectiu especial –el que al món baixmedieval amarat de dret romà era conegut com una *universitas*– es va estendre a tota la societat baixmedieval com una manera d'organitzar-se més enllà de dotar-se d'un dret propi. L'expressió més coneguda segurament sigui la que ara coneixem amb el nom de gremis i que aplegava en corporacions d'ofici els professionals per regular-ne i organitzar-ne la vida comuna. La col·lectivitat de mercaders també es va trobar en aquesta necessitat organitzativa i de disposar aviat d'un cos de dret propi que fos interpretat i aplicat per agents reconeguts per ells mateixos –els cònsols de mar– amb el poder o jurisdicció que el rei els delegués.

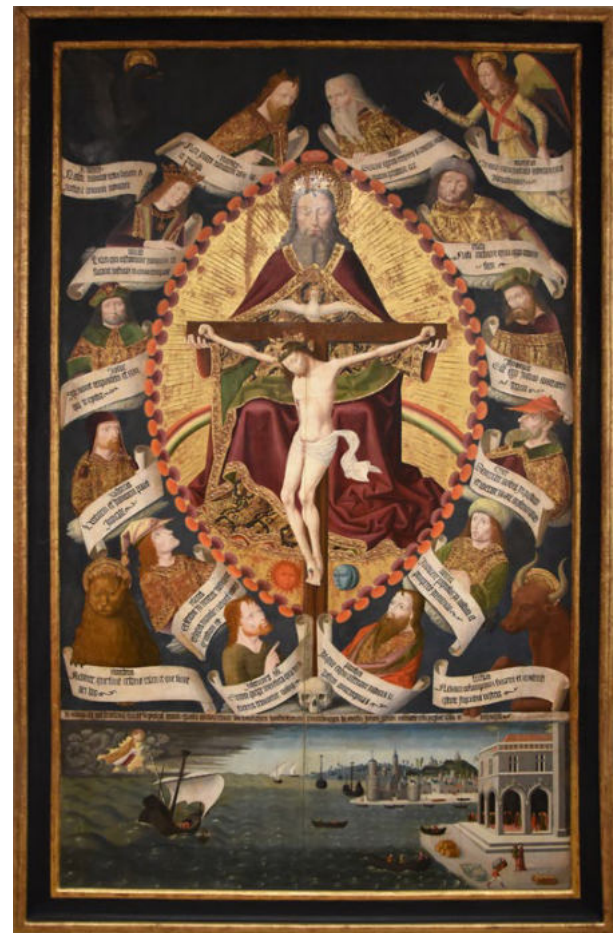
A més, en aquella època, en què no existia la separació de poders, l'adopció d'una jurisdicció implicava poder desplegar-la no només en una instància judicial, sinó també en altres

▼ Portolà o carta portolana de Vallseca del 1439. Tipus de mapa nàutic elaborat a la baixa edat mitjana que servia essencialment per localitzar els ports de mar i conèixer els perills que s'hi podien trobar. Foto: MMB.



▲ Reproducció de l'anomenada coca de Mataró, localitzada com a ex vot a la capella de sant Simó d'aquesta localitat. Representa el model de nau comercial medieval per excel·lència. Es va construir entre finals del segle XIV i començaments del segle XV. Foto: MMB.

◀ Retaule de la Trinitat del Consolat de Mar de Perpinyà. 1489. Foto: Museu Rigau de Perpinyà/Wikimedia Commons.



vies o manifestacions orientades al bon govern de navegants i mercaders, com ara poder fer crides públiques en les matèries que els fossin pròpies, imposar determinats tributs sobre les mercaderies per finançar les despeses del consolat o construir i mantenir una seu pròpia, com eren les llotges de mar.

Certament, l'administració de justícia era molt important i els estava reservada per raó de l'especialitat de la matèria. El procediment que aplicaven era abreujat i amb un alt grau d'oralitat en mans dels mateixos mercaders. En alguns casos hi havia una segona instància i tenia una gran importància l'execució de les sentències a fi de no perjudicar amb dilacions els interessos comercials, ja que el temps era or.

Les monumentals llotges de mar de Barcelona, València, Mallorca o Perpinyà són edificis que parlen per si sols de la projecció de mercaders i navegants al llarg dels segles XIV i XV i de la seva voluntat de fer públics i notoris el seu poder i la seva presència a les ciutats esmentades. Allà es consignaven les mercaderies i es verificaven les operacions comercials. També eren la seu de la cort de justícia en primera i segona instància, s'hi custodiava l'arxiu de la corporació i dels cònsols de mar i,



▲ Sala del Consolat de Mar de l'Ajuntament de Barcelona, amb marqueteria encarregada el 1958 a Evarist Mora Rosselló. Foto: Jordiferrer/Wikimedia Commons.

com altres seus representatives públiques, disposava també d'una capella on pregar i posar-se sota la protecció divina en un mar ple de perills. Les llotges de mar eren un espai representatiu que, a més, demostrava en la bellesa de la construcció i del seu jardí el poder i l'opulència de mercaders i navegants enfront de la resta d'autoritats i ciutadans.

EL LLIBRE DEL CONSOLAT DE MAR

La navegació i el comerç marítim esdevenen la punta de llança del creixement econòmic que arrela al segle XIII i la comunitat d'actors del sector es veuen en la necessitat de fixar els usos i costums que accepten en la seva ordenació quotidiana i en la resolució de conflictes. Les particularitats del col·lectiu humà i les especificitats de la matèria en joc justifiquen una regulació autònoma i diferent de la preexistent en l'àmbit terrestre. L'altíssim cost dels vaixells i els sous de la tripulació acordada, que no poden estar immobilitzats en un port sense generar

Entre finals del segle XV i principis del XVI es consolida la denominació *Llibre del Consolat de Mar*.

seva extensió els mateixos navegants i mercaders, fan que la regulació normativa i la resolució dels conflictes recaiguin a les seves mans basades en el consens, la mediació i la concòrdia. És en aquest context que es conformen uns inicials costums de mar, compartits per la gent de mar d'aquí i d'allà,

que s'acabaran integrant al final del procés a l'ordenament jurídic com un dret especial que és reconegut com el nucli del posterior dret mercantil marítim.

No serà fins a les edicions impreses barcelonines del 1494 i 1518 que el cos jurídic començarà a consolidar la denominació, amb variants, de *Llibre del Consolat de Mar*. La compilació legislativa es consolidarà aleshores en la seva composició i serà reimpressa i reeditada en nombroses edicions al llarg dels segles següents. No només això, sinó que la fortuna del text farà que es tradueixi i s'editi en llengües diverses, i es doni a conèixer a potències marítimes de primer ordre. Així, el 1519 es traduirà a l'italià, el 1539 al castellà i, successivament en les centúries següents, al francès, l'holandès, l'alemany i l'anglès.

L'anàlisi del contingut d'aquestes edicions impreses ha permès conèixer el procés de formació de la compilació a partir de textos i tradicions manuscrites diverses que es van anar aplegant i sedimentant al voltant d'uns costums de mar inicials. La redacció en català sembla que es podria datar vers el 1370 a Barcelona.

Els historiadors del dret han individualitzat les parts, les han estudiat i n'han explicat la formació en el fluid context portuari i mercantil de Barcelona, Mallorca i València. Les conclusions a les quals han arribat són que vers el 1266-1268 a Barcelona es van redactar de manera privada uns costums sobre l'explotació dels vaixells als quals el 1283, també a la Ciutat Comtal, es van afegir unes altres normes preexistents sobre la navegació i la guerra. Tot plegat va constituir un cos normatiu que, amb el nom de *Costums del mar*, Pere el Gran va confirmar i atorgar al Consolat de Mar que va erigir a València el 1283. La jurisprudència i la pràctica del Consolat de Mar en aquesta capital van sedimentar al voltant dels costums inicials i els van reestructurar, amb les anomenades



▲ Exemplar del Llibre del Consolat de Mar. Foto: MMB (a l'esquerra). Portada de pell gofrada amb l'escut del Consolat de Mar. Llibre de la matrícula dels mercaders. 1479-1685. Foto: Biblioteca de Catalunya.

addicions valencianes, en un nou text en què es fa palès el protagonisme creixent dels mercaders sobre els navegants. En aquesta reformulació, també s'hi fa present la mà de juristes que van fer perdre la frescor i la precisió tècnica de la gent de mar. El text continua l'evolució quan una còpia manuscrita arriba el 1343 a Mallorca. L'empremta mallorquina queda incorporada amb la reformulació del procediment judiciari valencià i la seva adaptació als usos del Consolat de Mar de Mallorca. Finalment, el nou text mallorquí serà rebut oficialment a Barcelona amb motiu de l'erecció del seu Consolat de Mar el 1348.

ELS CONSOLATS D'ULTRAMAR

Què passava amb els mercaders més enllà de les terres d'origen? Un cop els mercaders i navegants sortien de les naus i baixaven a terra estrangera, la seva seguretat quedava en suspens. Per evitar això, i fer prevaldre una aplicació del dret d'àmbit personal en funció de la nacionalitat o lloc d'origen, es va començar a estendre per la Mediterrània la figura del cònsol d'ultramar. Les principals repúbliques italianes en disposaven i a la Corona d'Aragó es va seguir aquest model. Mentre va prevaldre el seu regne privatiu, els mallorquins en tingueren i els barcelonins, que van aplegar tots els súbdits dels reis d'Aragó, van impulsar els oficials que, amb la denominació de cònsols de catalans

d'ultramar, residien de manera permanent als principals ports i places comercials de la Mediterrània i de Flandes.

La missió dels cònsols d'ultramar era vetllar pels mercaders i navegants nacionals emparant-los en cas de necessitat davant les autoritats locals, que, prèviament, havien pactat amb el rei d'Aragó acceptar-ne la presència i respectar-ne l'activitat. La ciutat de Barcelona va aconseguir de Jaume I el Conqueridor el privilegi d'elegir els candidats al càrrec, que, amb posterioritat, eren confirmats pel monarca. Aquests consolsats es regien per mitjà d'unes ordinacions reials i en l'àmbit de les seves competències també aplicaven les normes del *Llibre del Consolat de Mar*. Finalment, cobraven unes taxes sobre l'activitat comercial per finançar-se i administraven les llotges o els alfòndecs on es dipositaven les mercaderies, així com la justícia entre els connacionals. ■

La celebració dels 750 anys del Consolat de Mar

L'aportació jurídica més rellevant de la Corona d'Aragó al dret universal és el *Llibre del Consolat de Mar*. Prova de la seva eficàcia és la vigència que ha tingut al llarg dels segles. Cal recordar que no es va abrogar amb el decret de Nova Planta del 1716 i que va seguir vigent al costat d'algunes noves pragmàtiques borbòniques, que el completaren fins a l'adopció del Codi de comerç el 1829. La seva història, però, no va acabar aquí. El seu record ha restat viu i se l'ha reivindicat amb reedicions del text, amb el nom d'un carrer a partir del 1834 i fins en el nom

d'un saló representatiu de l'Ajuntament de Barcelona decorat amb motius al·lusius al comerç i a la navegació.

Ara, amb la celebració dels 750 anys del Consolat de Mar, es dona una nova empenta a la divulgació d'aquest passat. L'actual òrgan arbitral de la Cambra de Comerç de Barcelona n'ha reprès el nom i el reivindica com a precedent en la resolució ordenada i pactada de conflictes mercantils i empresarials en una època en què la mediació és una via òptima de resoldre els problemes i evitar la via contenciosa. Aquesta reivindicació

s'ha dut a terme amb la preparació de l'exposició *Del Gòtic al Metavers. ¾ de mil·lenni del Consolat de Mar*, comissariada per Enric Mas i Plàcid Garcia-Planas, que s'ha pogut visitar a l'MMB fins la tardor d'enguany, i també amb la celebració d'un congrés sobre dret i llengua i el Consolat de Mar que va tenir lloc el setembre passat i amb un altre d'internacional relatiu a la mediació i l'arbitratge a finals d'octubre, entre altres activitats. A les xarxes socials de l'actual Consolat de Mar també s'està fent una activitat de promoció i divulgació dels seus orígens.

Text ★ Albert Estrada-Rius és doctor en Dret per la UPF, doctor en Història per la UB i membre de la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona. A/e a.estrada-rius@icab.cat. @RiusAlbert

Una VINTA FILIPINA a L'MMB

Patrimoni marítim del sud-est asiàtic

Les col·leccions del Museu Marítim de Barcelona inclouen un centenar llarg d'embarcacions, inclòs el pailebot *Santa Eulàlia*. Algunes tenen orígens exòtics, vinculats a les darreres restes de l'Imperi colonial espanyol, singularment Guinea i les Filipines.

Per Pere Izquierdo i Tugas



▲ La vinta de Jolo de l'MMB permet endinsar-se en la història de la navegació més antiga.



▲ Les restauradores del Museu Marítim, actuant sobre la vinta de Jolo.

Al vestíbul del Museu s'hi mostra des de fa anys una d'aquestes embarcacions, una *vinta* procedent de l'illa de Jolo, al mar de Sulu, a l'extrem sud de l'arxipèlag filipí, ja a prop de les costes de Malàisia i d'Indonèsia.

DES DE LA PREHISTÒRIA

Al mar de Sulu, la pesca, la navegació i la construcció naval tradicionals eren coses dels sama-bajau, un poble adaptat a la vida a la mar des de la prehistòria que tan sols feia dues activitats a terra: construir embarcacions i enterrar els seus morts.

Els coneixements de construcció naval dels sama-bajau es transmeten entre generacions, de manera que cada mestre d'aixa sap fer diferents tipus de canoes, cases barca i embarcacions mercants. Entre els bastiments més simples, l'origen dels quals es remunta al paleolític, hi ha la *bangka* (en bajau, *beggong* o *boggoh*), que consisteix en un gran tronc buidat, i la *vinta* (o *pelang*), models que es remunten als inicis de la història de la construcció naval.

Els estudiosos del tema pensen que la construcció naval començà fa desenes de milers d'anys justament amb les embarcacions fetes amb un gran tronc buidat, amb les quals haurien arribat a Austràlia els primers pobladors, ara fa 42.000 anys. Per ampliar aquestes barques, se'ls va afegir un tauló o dos a cada costat, com és el cas de les *vinta*, mentre que al tronc se li anava donant una forma més regular. Amb el temps, es van inventar les quadernes per reforçar transversalment l'estructura, i allò que havia estat el tronc acabà transformant-se en la quilla.

La *bangka*, que consisteix en un gran tronc buidat, i la *vinta* (o *pelang*) són embarcacions que es remunten als inicis de la història de la construcció naval.

NÒMADES DE LA MAR

L'exposició que el Museu Marítim de Barcelona presenta al públic des de novembre d'enguany, *Sama-bajau nòmades de la mar*, mostra una *bangka* i una *vinta* originals. Totes dues procedeixen de l'antic Museu de la Reial Acadèmia de Ciències de Barcelona. La *bangka* fou donada al Museu pel ciutadà de Manila Agustín Mendoza y Santos, el 22 d'agost del 1899,



▲ Detalls de la decoració de la vinta filipina de l'MMB.

i la *vinta* hi ingressà el mateix any per donació del capità de la marina mercant Modest Pelegrí. Pelegrí havia arribat a Barcelona el 7 de juliol del 1899 comandant el vapor *Puerto Rico*, que, en aquella data, va repatriar 838 espanyols, la majoria militars, que abandonaven les Filipines després de la guerra d'independència i la ignominiosa venda de l'arxipèlag als Estats Units d'Amèrica, quan Espanya ja només en controlava la capital.

La *vinta* del Museu Marítim (NI 4377) fa gairebé 6 m d'eslora, 65 cm de mànega i 90 cm de puntal màxim. Als extrems hi té decoració, que malauradament no s'ha conservat sencera i que a la proa evoca el cap d'un cocodril. Mostra encaixos circulars per al pal, cilíndric, de 65 mm de diàmetre, i per al balancí, de 40 mm de diàmetre, així com d'altres de rectangulars, a la borda, que permetien adaptar-hi una plataforma i fer-ne, si calia, una casa flotant.

Diversos tirants de fusta reforcen l'embarcació transversalment i permetien amarrar-hi l'aparell. L'embarcació estava pintada d'un color clar que s'està recuperant gràcies a la intervenció que li estan fent les restauradores del Museu.



▲ Procés de neteja amb aigua tamponada amb agar-agar.

Es dona la circumstància que l'illa de Jolo, d'on procedeix la *vinta*, no fou conquerida efectivament pels espanyols fins al 1876, pocs anys abans de perdre-la definitivament, i que per fer-ho hi va haver d'enviar una esquadra de 33 vaixells de guerra, amb 9.000 soldats.

L'illa era la seu del soldanat de Jolo, un petit estat que basava l'economia en la pirateria i que capturava gent a les illes del voltant per vendre'ls com a esclaus a canvi d'armes. L'operació militar tenia com a principal objectiu desarmar els pirates, i és probable que aquest sigui l'origen de bona part de les col·leccions d'armes filipines que hi ha a diversos museus catalans.

Enfront de l'ètnia tausug que governava el soldanat i que professava un Islam molt estricte, els sama-bajau mantenen creences animistes i, quan són islamitzats, adopten el sufisme, tot cantant i fent música per afavorir la meditació.

Els sama-bajau són els únics humans que estan adaptats biològicament al medi marí. Tenen una melsa molt més gran que la de la gent de vida terrestre, de manera que hi acumulen oxigen i poden aguantar fins a 13 m sense respirar, i submergir-se a pulmó fins a 70 m de profunditat.

Es tracta d'una cultura menyspreada pels pobles que els envolten, per la qual cosa se'ls ha anomenat sovint els gitanos de la mar. Malgrat aquest menyspreu, en podem aprendre moltes coses, ja que han aconseguit viure dels recursos marins durant segles sense esgotar-los, i dominar les rutes de la navegació i del comerç a tot el sud-est asiàtic sense emprar altres instruments que les embarcacions.

RESTAURACIÓ DE LA VINTA

Per tal de mostrar-la en la seva màxima esplendor, les restauradores del Museu Marítim de Barcelona Teresa Sala, Cristina Latorre i Carmen Vázquez n'han fet una intervenció de neteja.

S'han pres mostres de les restes de pintura, que s'han enviat a analitzar per tal de determinar els pigments i aglutinants utilitzats originalment. També s'han fet consultes a la comunitat sama-bajau per saber què s'utilitzava tradicionalment per pintar-les i quins productes fan servir actualment per mantenir-les.



▲ La neteja fa aparèixer les restes de la pigmentació original.

Es dona la circumstància que per fer la neteja de la pols acumulada en els 124 anys que fa que és a Barcelona, després d'assajar diversos mètodes, s'ha trobat que el millor és aplicar-hi aigua tamponada i gelificada amb agar-agar, una substància que s'obté de les algues i que constitueix una de les principals fonts d'ingressos dels sama-bajau actuals. Quan l'agar-agar se solidifica, es pot arrencar com una làmina que s'emporta adherida tota la brutícia sense afectar les restes de pintura original.

Un cop estigui neta i exposada a la mostra temporal *Sama-bajau, nòmades de la mar*, la *vinta*, recuperarà l'aspecte original gràcies a la col·laboració del diputat que representa l'illa de Jolo al Congrés de les Filipines, Khymer Adan T. Olaso, que ha ofert al Museu un màstil similar al que sabem que tenia originalment, així com una vela antiga i una altra de nova, acolorida, com les que es fan servir per a festivitats i cerimònies, elaborada per la mateixa comunitat que construí l'embarcació fa gairebé dos segles. ■

La *vinta* recuperarà el seu aspecte original gràcies a la col·laboració del diputat que representa l'illa de Jolo.

Text ★ Pere Izquierdo i Tugás és cap de l'Àrea de Gestió de les Col·leccions i del Coneixement de l'MMB.
Fotos ★ MMB.



▼ El compromís de Joana Costa Benaiges amb el patrimoni cultural marítim del barri del Serrallo l'ha fet mereixedora, l'any 2023, de la Creu de Sant Jordi.

ENTREVISTA

Joana Costa Benaiges

VEU, ÀNIMA I MEMÒRIA DEL SERRALLO DE TARRAGONA

Per Jordi Garriga



▲ Joana Costa, davant la seu del Museu del Port de Tarragona, mostra amb satisfacció dos llibres per a infants editats pel mateix Museu i inspirats en la seva mare i el seu marit.

“La meva ha sigut tota una vida dedicada al món de la pesca”

Nascuda el 17 d'agost del 1940 a la plaça del Pes del barri del Serrallo de Tarragona, actual plaça de Sant Magí, no hi ha dubte que veure la llum en aquell indret ja va ser un fantàstic presagi del que seria la vida de Joana Costa. Perquè en aquella plaça és on anys enrere es feia la subhasta del peix. Avui dia ja no es fa a la plaça, però el Serrallo continua mantenint l'esperit pescador i mariner que sempre l'ha caracteritzat. I el continua mantenint viu gràcies, en bona part, a dones i persones com Joana Costa, que encarna com ningú l'ànima de tota una família dedicada a la pesca i a la mar.

Armadora i remendadora de tota la vida, Joana Costa és una de les veus del patrimoni del barri pescador de Tarragona i, precisament per ser una exponent excepcional de la vida de les famílies de pescadors del Serrallo, l'any 2023 va rebre el reconeixement del Govern de Catalunya amb la Creu de Sant Jordi. Un fet, aquest, també excepcional.

La seva és una vida no només dedicada a la mar, sinó també a la pesca i a l'art de remendar, és a dir, arreglar les xarxes. A més, i aquest és un altre dels seus grans valors, els últims anys Joana Costa s'ha dedicat a traslladar a les generacions més joves l'ofici del remendador, gràcies a les seves col·laboracions amb el Museu del Port de Tarragona. I és precisament en aquest museu on ens acull per xerrar-

hi una bona estona, i de seguida veiem que s'hi mou com si fos casa seva. I és que aquí, a més de fer-hi xerrades i activitats per conservar la memòria i el patrimoni d'un ofici que va ser de màxima importància per als pescadors, hi conserva part del llegat de la família, amb objectes, documents i fotografies de gran valor humà, documental i sentimental, un llegat que és, en realitat, un repàs de la seva vida.

Tot comença amb el seu avi, en *Chaparro*, que procedia de Cambrils però que es traslladà al Serrallo per poder ampliar les captures. El pare va continuar amb l'ofici, mentre ella estudiava al Sagrat Cor. Però de ben joveneta ja va començar a remendar, tot aprenent l'ofici de la mare i l'àvia, Maria Fortuny. També de molt jove va conèixer en Jordi de la *Parrota*, amb qui es casaria i tindria quatre fills. A més de remendadora, Joana Costa també va continuar amb el llegat familiar tot esdevenint armadora de la barca *Dobe*, nom que procedeix de les primeres lletres del nom de la mare, Dolors Benaiges. Més endavant, encara seria armadora d'altres barques, com la *Chaparro* i la *Madobe*.

No és gens casual que volgués retre homenatge a la mare. Perquè el paper de moltes de les dones de famílies de pescadors ha estat clau a l'hora de fer rutllar el negoci: mentre els homes es feien a la mar, eren les dones les que, a més de remendar, tiraven endavant bona part de les tasques burocràtiques, organitzatives i econòmiques necessàries. Les decisions, tot sovint, eren seves. I així és Joana Costa:



▲ Entre els objectes de la família de Joana Costa que es troben al Museu del Port de Tarragona hi ha un retrat de mida natural de la seva mare, que ja havia estat armadora i remendadora.

decidida i amb una empenta que li ha permès esdevenir, efectivament, veu i memòria del Serrallo, el barri pescador de Tarragona. Haver estat reconeguda amb la Creu de Sant Jordi és sens dubte un motiu perfecte per dedicar-li aquestes pàgines de l'Argo. En realitat, però, no caldria cap excusa per conèixer-la. Parlar amb Joana Costa és endinsar-se en un món que cal conèixer per gaudir-lo i, sobretot, fer-ne una merescuda memòria.

Armadora, remendadora, pescadora, dona de mar... A vostè, com li agrada que se li dirigeixin o la coneguin? Armadora i remendadora. Però realment jo em cuidava de tot. Feia les visites al banc, també tota la burocràcia amb Comandància Marítima... Jo ho feia tot, igual que abans ho havia fet l'àvia, com tantes altres dones de pescadors. Com diem aquí, els homes anaven a pescar, feien les feines de mar, però a nosaltres, les dones, ens tocava fer tota la feina de terra, que no era poca.

Aquest estiu vostè ha rebut la Creu de Sant Jordi per ser un excepcional exponent de la vida marinera al port del Serrallo de Tarragona. Com ho valora? Em va venir molt de nou. Em van trucar de la Generalitat i jo vaig pensar: «Però si jo soc una persona normal i corrent». Quasi em va costar dir que sí, que acceptava la Creu. Jo soc de les que si puc passar per darrere i que no em vegin gaire, millor. Però del meu entorn tothom em va

trucar i em va dir que m'ho mereixia. Deu ser així, doncs. Realment, la meva ha sigut tota una vida dedicada al món de la pesca, i ja em venia de família. La meva mare ja remendava per a altres barques, i també confeccionava xarxes, i també la meva àvia. Jo, en canvi, remendava per a les dues barques de casa.

S'hauria esperat mai quan ja de jove va començar a treballar a l'ofici de la pesca que rebria un guardó com aquest? No, mai, impossible.

Per què creu que s'han fixat en la seva figura? Doncs no ho sé. Segurament la cosa ve en gran part del meu marit, en Jordi, que ja no és amb nosaltres... El cas és que ell venia molt aquí al Museu i donava coses, coses que podia trobar enganxades a les xarxes, però també coses de la família: fotografies, documents, tot allò que creia que podia ser interessant per al Museu. El meu home ho guardava tot. I el meu pare va trobar de tot. Havia trobat, fins i tot, restes de l'època romana. Jo venia més de tant en tant, perquè aleshores havia de cuidar la mare, que estava malalta. Després m'he dedicat a ensenyar als nens com remendàvem, i en certa manera li he agafat el relleu al meu home, també pescador. Jo soc besneta, neta, filla, dona i mare de pescadors. I sempre he viscut al Serrallo. És tota una trajectòria a la mar. Ja de

ben petita a casa només se sentia parlar de barques, de motors... Tota la meva vida és el mar i la pesca.

Sembla que vostè estava predestinada a viure de la mar. Ja va néixer a la plaça del Pes, on es feia la subhasta del peix... Sí, és veritat. El pis on vaig néixer era de lloguer, perquè a la Guerra van tirar la casa de la família a terra, de manera que vaig néixer aquí, sí. Ma mare va quedar filla única. El seu pare era de Cambrils, però va venir a Tarragona per poder estar a prop del port de la ciutat, on podien atracar barques més grans i, per tant, pescar més.

“Jo vag començar a remendar abans dels 15 anys. A casa sempre hi havia una cadira, agulles i eixàrcies.” Què recorda dels inicis en aquest ofici, quan als 15 anys, si no vaig errat, va començar a fer de remendadora? Abans, abans! Jo vaig començar a remendar de molt, molt joveneta, abans dels 15 anys. Abans les eixàrcies s'havien d'arreglar dia sí, dia també. A casa sempre hi havia una cadira, agulles i eixàrcies. I l'àvia, quan hi havia una estona, sempre ens deia: «Vinga!, a remendar!». I és que era ella qui portava el negoci, i d'ella va passar a mi. Encara recordo quan un cop, sent jo molt joveneta, em va dir: «T'has de buscar un noi que sigui pescador, bon noi,

El decàleg

- | | |
|--|---|
| 1. Un mar?
El Mediterrani. | barca <i>Maria Benaiges</i> . Feia molt mal dia, però volíem sortir a provar el motor. |
| 2. Una platja?
La del Miracle de Tarragona. | 8. Pensi en el mar i digui'm algun matís per descriure'n el blau.
És el color de la meva vida. És el color de la calma. El mar m'eixampla el cor. |
| 3. Un animal marí?
El dofí. | 9. Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...
No en tinc ni idea... |
| 4. Un esport marítim?
La natació. | 10. Acabi la frase: Si no existís la mar...
Estàriem perduts. És tan maca, i tan traïdora també... |
| 5. Un llibre per endur-se a una cala solitària?
De joveneta m'agradaven els del Pare Coloma. | |
| 6. I un disc?
Algun de sarsuela. | |
| 7. Quin és el seu primer record del mar?
Quan vam estrenar la | |

treballador i que a casa seva no tinguin res». Aquesta era la millor manera d'assegurar el negoci, així ho veia ella. I, de fet, així va ser. Amb en Jordi ens vam casar l'any 1962, però cap al 1958 ja manava una barca de casa.

▼ Joana Costa mostra un dels documents antics de la família cedits al Museu del Port de Tarragona. Es tracta de la llicència del seu avi, Francisco Benaiges Font.



Aleshores, vostè no només és el cap visible d'una nissaga de pescadors, sinó també d'un autèntic matriarcat...

Sí, és així, és veritat. Ara el meu fill també s'hi dedica, però jo encara tinc el *mando*.

Com era el Serrallo aleshores i com és ara?

Era encantador. Era com un poble. Ara ha canviat molt. Hi ha molta més gent forastera. Abans, tot eren portes obertes; tot el barri era com una gran família. I la majoria eren famílies de pescadors, gent de la mar. Ara això va canviant; és llei de vida, suposo...

I com era el món de la pesca aleshores i com és ara des del seu punt de vista?

Hi ha coses evidents. Abans es feien moltes coses a mà, mentre que ara tot està mecanitzat. I informatitzat. Aleshores, només es feia servir la *maquinilla* per tirar el cable, però les malletes ja les recollíem a mà. Molts es feien a la mar sense impermeable i fins i tot descalços. Si ara la pesca és una feina dura, abans ho era molt més. I, aquí, molts dels armadors també es feien a la mar. És el cas de la nostra família. Aquí tothom feia de tot i el que convingués per tirar endavant.

Quan vostè va començar a fer de remendadora aquest era un ofici sobretot fet per dones, generalment les dones dels pescadors, però a poc a poc també s'hi van anar involucrant homes. Vostè va viure aquest fet?

Ara n'hi ha, però jo no vaig tenir pràcticament cap company home. Només un de Melilla, i de vegades ja ho feia directament a la barca. De fet, aquest pescador que vam tenir molts cops remendava dalt la barca.

Com em deia, el paper de la dona en la història de la pesca sempre ha estat molt important i fins i tot peça clau. La majoria de dones de pescadors eren les responsables de muntar la peixateria, de vendre el peix capturat o bé de remendar les xarxes. Això encara és així?

Sí, en part, però la veritat és que me n'adono més ara que abans. Aleshores no hi donàvem massa importància. A casa, però, a la llotja, hi anaven els homes. Abans d'anar-hi, els pescadors tenien el costum d'agafar un grapat de peix per a cada tripulant, i per a l'armador n'hi havia un parell de grapats. El cas és que com que nosaltres teníem molts grapats, el veníem. Era el que en dèiem el peix pelut, la morralla.

Repasant la seva biografia, m'ha sorprès que tot i que de ben jove ja va començar en aquest món de la pesca, també tenia temps per estudiar Comerç. Aleshores pensava a dedicar-se a la mar? La van empènyer els seus pares?

A casa tot era pesca. Tot. Jo anava a un col·legi que no era del Serrallo i m'agradava molt el piano, i un dia l'hi vaig comentar a la mare, però la iaia em va dir, assenyalant-me la cadira i les agulles: «El piano, el piano. Mira, aquest és el teu piano...». Coses d'abans. La meva germana va festejar amb un noi que no era pescador, i a casa va ser un disgust molt gran; era, deien, un pixatinters. O sigui que ja ho veus, tot anava enfocat

a continuar el negoci de la pesca. I sí, vaig començar Comerç, però no ho vaig acabar. A casa sempre hi havia molta feina.

Vostè va arribar a tripular la barca?

Per treballar, no, però amb el meu marit sí que hi havia pujat algunes vegades, i m'agradava molt. La *Madobe* i les altres barques que hem tingut eren totes d'arrossegament. De fet, tinc l'espineta de no haver fet la sardina. Però és que no paràvem. Abans hi havia veda de tres mesos, de manera que quan hi havia aturada el meu home anava a Mallorca, a fer la gamba, i jo hi anava a l'estiu amb els nens. Anàvem en avió i tornàvem amb la barca.

Vostè és una gran defensora de l'ofici de remendadora, i ha procurat fer-lo perviure en les generacions futures. Considera que se n'ha sortit?

És difícil. De vegades sembla que ens en sortim i de vegades no. Costa, aquesta és la veritat, però

“Hem fet diferents activitats per ensenyar a les criatures com remendàvem.”

fem el que podem i tot el que està a les nostres mans. Jo soc aquí per Mercè Toldrà, la directora del Museu. El meu home, un cop jubilat, s'entretenia molt venint aquí i fent activitats per als nens. Després, amb una amiga vam començar a venir. Més endavant ens van dedicar una col·lecció de contes. En un, la meva mare és la protagonista i,

en un altre, el meu home. Hem fet diferents activitats per ensenyar a les criatures com remendàvem. També col·laborem en la Festa de la Mar del mes de maig i en la setmana temàtica del Serrallo. Ara ja fa més de 20 anys que ens coneixem, perquè el meu home també havia anat a les escoles a fer xerrades.

Em deia que el món de la pesca és dur. La seva vida ha estat dura?

Jo recordo la meua infantesa molt feliç. Gràcies a Déu no ens ha faltat mai res. Però hem treballat molt. Hi havia gent amb barca, armadors, que no pescaven ells mateixos. Nosaltres sí. I fèiem de tot. L'eixàrcia de llum, per exemple, que és llarga i prima, s'havia d'arreglar ràpid perquè sovint només en teníem una. I això de remendar les eixàrcies continua sent una feina manual, però ara els pescadors ho fan ells mateixos. Ja no hi ha cap dona. En fi, això de si la meua vida ha estat dura... Ha estat una vida de treballar molt per tirar endavant, però aquí estem.

Amb el seu home, Jordi de la Parrota, han tingut quatre fills. Es dediquen també a la pesca?

Estic molt contenta perquè dos fills han continuat, però ja són grans, i els nets ja no continuaran en el món de la pesca. És una llàstima, però aquest és un ofici que ja no és com abans. Les arts, ara, valen molts diners. És molt sacrificat pel rendiment que en pots arribar a treure. ■

Text ★ Jordi Garriga és periodista, escriptor i coordinador editorial. Ha publicat diversos llibres, entre ells *Cendres de glaç* (Ed. Proa) o *Libros prohibidos* (Ed. Viena).
Fotos ★ Quim Roser. www.quimroser.com

Els testimonis fotogràfics

Les fotografies de la família de Joana Costa que es conserven al Museu del Port de Tarragona mostren el seu passat pescador. Són el testimoni gràfic d'una nissaga que és, també, part de l'ADN del Serrallo.

➤ *Tripulació de la barca Madobe xarrant (pujant la xarxa a coberta per obtenir les captures de la feina feta). Anys 1980. Autor: Rolf-Fr. Dräger. Cessió de Jordi Albiol Borràs.*



▲ *Ceci Romagosa i M. Dolores Benaiges remendant un art al moll de Pescadors. La Dolores era la mare de la Joana i era la cap de les remendadores del Serrallo. Anys 1970. Autor desconegut. Cessió de Rosa Sans Sans.*



➤ *D'esquerra a dreta, Pere Núñez, Jordi Albiol i Ramon Bondia a la popa de la barca Lluís Pascual. Anys 1960. Autor desconegut. Cessió de Jordi Albiol Borràs.*



< *Jordi Albiol i Joana Costa amb el seu fill Jordi davant la barca d'arrossegament Chaparro quan la barca s'havia varat. 20/08/1967. Autor: Del Rio. Cessió de Jordi Albiol Borràs.*



MAR ENLLÀ

THALASSA, *centre del* PATRIMONI MARÍTIM *de Menorca*

UN NOU ESPAI PER PRESERVAR I DIFONDRE
EL MÓN DE LA MAR PARTINT DE LES
EMBARCACIONS TRADICIONALS

En una vella pedrera de marès subterrània del municipi d'Es Castell (Menorca), es va inaugurar la primavera del 2023 un nou centre que exposa 17 embarcacions tradicionals menorquines restaurades com a fil conductor del seu contingut. Però l'objectiu va més enllà de la mostra de les diferents tipologies de barques. El centre explica l'evolució recent, la situació actual i fins i tot apunta al futur, un futur que es pretén respectuós amb el medi i sostenible en el temps. Així mateix, el centre també ens explica la complexa relació de les activitats marítimes amb el patrimoni natural que les acull.

Per **Joan Alemany Llovera**



UN NOU CENTRE AMB UN NOU RELAT

Explicar el ric patrimoni marítim de Menorca fent servir com a base i fil conductor embarcacions tradicionals de fusta era el difícil repte per a la creació de Thalassa. Els tres objectius principals en els documents aprovats sobre el contingut del centre eren senzills de formular però difícils de dur a terme: primer, restaurar, mostrar i descriure les diverses tipologies d'embarcacions tradicionals; segon, recuperar dues antigues pedreres d'Es Castell que probablement varen aportar els cantons de marès per a la construcció del poble, i tercer, i més important com a concepte museològic i museogràfic, exposar a través dels elements concrets exhibits —les barques— la riquesa i importància del patrimoni marítim menorquí creant un centre que el difongui en els diferents components de patrimoni natural, tècnic, social i cultural.

L'ORIGEN I DESENVOLUPAMENT DE THALASSA

Dues associacions preserven des de fa anys diverses embarcacions tradicionals menorquines i elements del patrimoni marítim: Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó. La primera té la seu a Ciutadella i la segona, com el nom indica, al port de Maó, encara que en formen part socis i embarcacions d'altres llocs de l'illa. Des de fa dècades es fan propostes a Menorca per a la creació d'un museu marítim, però mai han anat més enllà de la formulació d'una idea o un projecte genèric. L'origen de Thalassa no es troba en una proposta estructurada i prèvia de creació d'un museu, sinó en la demanda d'un membre destacat d'Amics de la Mar Port-Maó a l'alcalde d'Es Castell d'un espai a les casernes del municipi per guardar alguns estris i potser alguna embarcació important conservats a Robadones. L'alcalde va veure la potencialitat de la proposta i va derivar-la cap a un espai molt més gran i amb més possibilitats: dues pedreres utilitzades des de feia molts anys i conegudes amb diversos noms al llarg de la història,



LA KETY

Una embarcació especial de la qual queda un sol exemplar a les Balears (i segurament a tot Espanya) és la mariscadora Kety. Barca de rem, la mariscadora és considerada un gussí en la descripció i dibuix que aporta el gran treball de l'arxiduc Lluís Salvador d'Àustria de finals segle XIX sobre les Balears. Aquestes barques pescaven fonamentalment al port de Maó, en altres temps ric en mariscs i moltes espècies de peixos. A més de l'excel·lència de la Kety va acompanyada dels principals estris de pesca que emprava. Per a la navegació trobem una sàssola, un flotador, un cubell... Per a la pesca, un conjunt d'instruments que creiem també únic, com són els diferents estris de ferro



similars a unes tenalles, fitores i un rasclet amb xarxa. El mariscador observava el fons marí amb una tosca ullera i movia l'estri de pesca a través d'una llarga asta i d'un cap. El coneixement i l'habilitat del mariscador manipulant aquests instruments permetien les captures del fons del port. Una fotografia excepcional mostra la forma de pescar del mariscador.



Thalassa és el fruit d'una estreta col·laboració pública amb una associació cultural privada.

anomenades actualment pedreres de s'Arraval Vella. Les dues es trobaven en un estat d'abandó i deteriorament que requeria una intervenció profunda i costosa. De nou amb bon criteri es va consultar i proposar la intervenció del conseller de Cultura, Joventut i Esports del Consell Insular.

La reflexió compartida de l'alcalde, el conseller i el president d'Amics de la Mar Port-Maó va conduir a

l'alternativa que, per l'envergadura que anava adquirint la proposta, necessitava un finançament que havia de provenir de fons exteriors a l'Ajuntament i al Consell. Es va considerar que el projecte era idoni per demanar una subvenció de l'Impost de turisme sostenible, més conegut com a ecotaxa, per la qual cosa era urgent disposar d'uns primers projectes. En pocs mesos es van elaborar el projecte bàsic per a l'exposició i el d'arquitectura per a les pedreres, que van ser aprovats pel Consell Insular, pel ple de l'Ajuntament i per l'Associació per unanimitat el juny del 2018. Un cop aprovats els projectes per la Comissió corresponent de l'ecotaxa es va procedir a

l'encàrrec de dos projectes, ara de caràcter executiu, per a la reforma arquitectònica i per a l'elaboració del pla museogràfic (novembre del 2019). De nou es van aprovar per unanimitat, fet important ja que el projecte sempre ha tingut el suport de les tres forces polítiques més importants de Menorca. En el procés final de la redacció del projecte executiu del contingut del centre l'Ajuntament va encarregar un projecte de disseny general i de tots els elements que havien de formar part de l'exposició. Fets el corresponent concurs públic i els treballs per a la producció de l'exposició, es va inaugurar i obrir al públic el 24 de març del 2023. Des d'aleshores ha tingut un gran nombre de visites i una alta valoració pel contingut, disseny i producció que s'hi ofereixen.

ÀMBITS I CONTINGUT DEL CENTRE

Thalassa és, en essència, un centre que explica un patrimoni construït, les barques; que té com a àmbit d'actuació un patrimoni natural, la mar, i que produeix un impacte social i cultural en la societat menorquina. I és sota aquests conceptes que s'estructura l'exposició.

Cal destacar que un dels elements importants del projecte arquitectònic ha estat la construcció d'un nou túnel d'unió des del pati que permet un itinerari complet i sense retorns per a tota l'exposició. Per indicar als visitants el trajecte més idoni, s'ha dissenyat un simpàtic sistema de seguiment a través d'unes gavines situades en punts estratègics que indiquen el sentit recomanat. La curosa restauració de la pedrera deixant les parets al descobert i tenyint de blau el terra, juntament amb l'elegant disseny, ofereixen un marc especial a les barques i a totes les peces de l'exposició.

Gran part de l'espai de Thalassa està ocupat per 17 embarcacions tradicionals que estructuren el recorregut i disposen de la corresponent explicació de les seves característiques bàsiques: nom, tipus d'embarcació, dimensions, mestre d'aixa.



No es pot explicar en poques línies el que és un ampli conjunt d'elements que, a partir de les barques, descriuen un patrimoni marítim molt ric i divers. Només apuntarem el nom dels àmbits de l'exposició i les perspectives de gestió.

Comença el recorregut expositiu amb una descripció de les pedreres de marès i del medi natural en què les barques s'han de moure, la mar. Segueix una interpretació artística sobre la posidònia, l'audiovisual i la sala del patrimoni marítim. Les imatges de la memòria social i una excel·lent selecció de fotografies de Toni Vidal ocupen el túnel de connexió. Ja a la segona pedrera s'exposen les característiques de les embarcacions tradicionals i la navegació, dos tallers participatius (nusos i forces), les embarcacions i les activitats de lleure i pesca (complementades amb vitrines i un audiovisual). Més enllà de la rampa que representa un típic llenegall menorquí, hi ha l'ample àmbit dedicat a la construcció naval. Per acabar, es troba l'espai dedicat a la cultura, després el pati i, finalment, el nou túnel de sortida amb informació de les dues associacions del patrimoni marítim.

Amb la inauguració el març del 2023 de Thalassa, culmina una primera etapa que comença més de cinc anys abans. Després d'uns primers mesos d'obertura gratuïta per donar a conèixer el centre amb un considerable èxit de visitants i de crítica, cal plantejar-se'n ara la gestió futura. L'objectiu de convertir Thalassa en un centre de referència del patrimoni marítim de Menorca, i que pel seu caràcter únic i de gran acceptació popular transcendeixi l'àmbit illenc, és perfectament possible. La gestió proposada es basa en la col·laboració publicoprivada de les entitats que han estat capaces d'aconseguir el que fa uns anys no imaginaven ni els més optimistes. Una gestió àgil i dinàmica del centre amb una ambiciosa proposta de futur és el següent gran repte. L'Ajuntament d'Es Castell com a administració responsable de Thalassa i Amics de la Mar Port-Maó com a associació privada amb molts anys d'activitat en defensa del patrimoni, que coneix tots els aspectes d'aquesta temàtica i que ha cedit les barques i les peces per a l'exposició, són

Després d'uns mesos amb nombroses visites cal afrontar la gestió a llarg termini amb objectius nous i ambiciosos per a Thalassa.



les dues entitats que, amb el suport del Consell Insular, han d'impulsar i controlar les activitats futures que, lògicament, per agilitat, dinamisme i objectius ambiciosos, ha de fer una empresa especialitzada en gestió cultural. L'Associació Amics de la Mar Port-Maó té davant seu l'oportunitat i el repte de promoure i difondre amb més força el patrimoni marítim; ara disposa de la sòlida base de Thalassa. ■

LA INFLUÈNCIA ANGLESA

Podem suposar i imaginar, sense que hi hagi evidències arqueològiques, que a Menorca ha existit sempre la construcció d'embarcacions de diferent tipus, diversa grandària i complexitat. No obstant això, no va ser fins a la dominació anglesa que la construcció, la reparació i el manteniment d'embarcacions grans, mitjanes i petites va adquirir importància, especialment al port de Maó amb el seu gran

arsenal i amb nombrosos tallers a diferents molls. Els tallers de mestres d'aixa de Ciutadella construïren grans goletes comercials i embarcacions per a la pesca i el lleure. Des d'aleshores disposem d'informacions sobre la construcció d'embarcacions a Menorca fetes per afamats mestres d'aixa que s'ha mantingut fins ara. Aquesta important activitat mereixia un destacat espai a Thalassa.

Text i fotos ★ Joan Alemany Llovera és doctor en Ciències Econòmiques. Autor dels projectes bàsic (maig del 2018) i executiu (novembre del 2019), i director facultatiu (juny del 2022 - març del 2023) de l'exposició de Thalassa.

1909-1994

José Pérez del Río

MESTRE DE MAQUINISTES NAVALS

Professor durant quatre dècades a l'Escola de Nàutica de Barcelona i autor de l'obra en vuit volums *Tratado general de máquinas marinas*, Pérez del Río va prestigiar i dignificar la professió de maquinista naval, equiparant-la a altres estudis científics superiors, i va ser una figura cabdal per a diverses generacions de professionals.

Per Víctor Farradellas

Faltaven 11 dies per al seu aniversari, però ell ja es temia que no arribaria a complir els 85 anys. Els últims mesos la salut no l'havia acompanyat i el deteriorament havia estat inexorable; aquella tardor, el final era imminent. Home d'ordre i amb el cap ben clar, José Pérez del Río s'havia preparat per encarar la mort amb la serenitat de qui ha viscut una vida conscient. Va repassar amb la mirada els centenars de volums que donaven forma a la seva biblioteca; va recordar les classes, les converses amb els alumnes. Es va acomodar al sofà, va destapar una ampolla de xampany i va brindar pel camí recorregut.

INFÀNCIA A PROP DEL MAR

José Pérez del Río Ibarz Juana va néixer el 24 d'octubre del 1909 a Gràcia, a Barcelona (feia tot just 12 anys que la vila s'havia unit a la ciutat). De petit passava temporades a Cadaqués, a l'Alt Empordà, gaudint del cap de Creus a casa dels seus oncles. La tieta era mestra i el tiet, maquinista naval. Aquelles estades el van influir a l'hora de decidir el seu futur. Quan tenia 15 anys, durant la dictadura de Primo de Rivera, va començar els estudis a l'Escola de Nàutica de Barcelona, on obtindria el certificat d'alumne de màquines. Dels 18 als 25 va estar navegant en diferents vaixells, fins que va obtenir el títol de *Maquinista Naval Jefe*. Conscient del potencial de tenir una bona formació, també va estudiar Matemàtiques a la Facultat de Ciències de la Universitat de Barcelona.

Després de la Guerra, en lloc d'embarcar-se i exercir de maquinista, va orientar la carrera cap a la docència, camp al qual seguiria vinculat i compromès la resta de la seva vida. L'any 1941, ja durant el règim franquista, va ser nomenat professor numerari a l'Escola Oficial de Nàutica de Barcelona.

Dels 18 als 25 anys va estar navegant en diferents vaixells, fins que va obtenir el títol de *Maquinista Naval Jefe*.

L'assignatura de Màquines i Taller quedava sota la seva tutela indefinidament. De fet, la seva implicació en el projecte acadèmic va ser completa: l'any següent va començar a exercir de secretari a l'Escola, càrrec que ocuparia fins al 1958. Al llarg d'aquells 16 anys, Pérez del Río va estar en contacte directe amb les noves generacions de maquinistes navals, però també de la resta de futurs professionals d'altres especialitats que passaven per l'Escola de Nàutica. A poc a poc va anar perfilant les seves habilitats com a mestre, va guanyar destresa i va desenvolupar un gran nivell d'expertesa en un temari que acadèmicament encara

hallan en la relación

$$P \cdot r \cdot v = P_a (t_s - t_m) \quad (5)$$

(5)

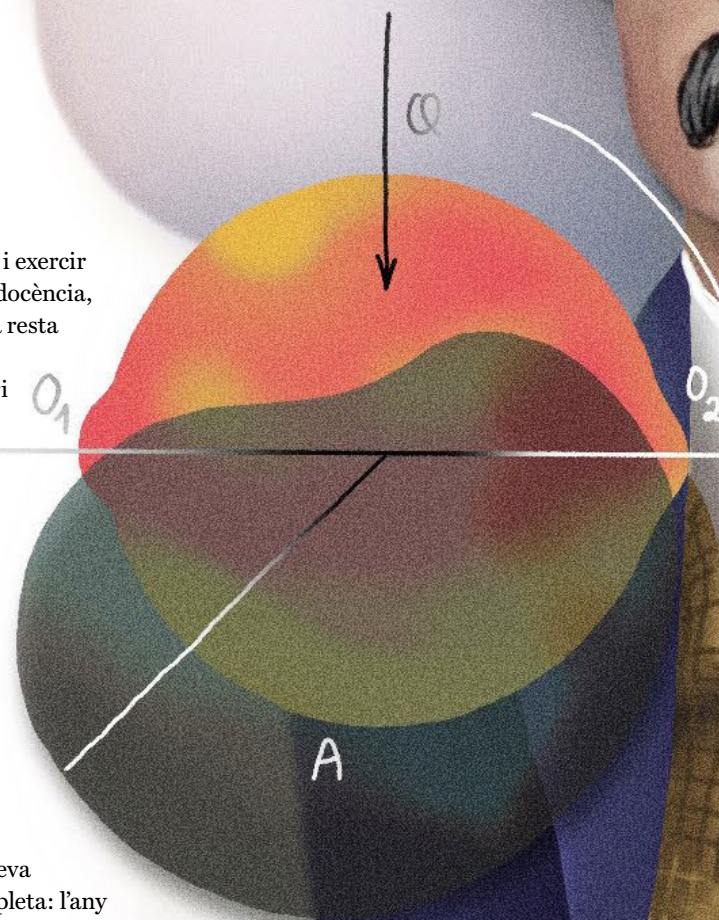


figura 1

figura 6

en la que P_r a el peso horario de vapor a condensar, P_a el peso horario de agua refrigerante, t_s la temperatura de descarga, o sea, la del agua refrigerante a la salida del condensador y t_m la del mar.

Obtenere en la ecuación (5) que su primer miembro queda determinado al dar la máquina y que entonces P_a

Homenatge

El 2 de juny de l'any 2005, el Museu Marítim de Barcelona i la Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante van organitzar un homenatge a José Pérez del Río. Al llarg del matí i la tarda es van celebrar diverses conferències, en les quals tant es va

recordar la figura del professor com la seva tasca en la dignificació de la professió de maquinista naval. També es va presentar una antologia dels seus textos, que portava per títol *Ética y técnica: escritos de José Pérez del Río*, una compilació a càrrec de Manuel del Blanco.



▲ José Pérez del Río posa amb alumnes a un paisatge rural. Probablement la casa del professor a Sant Pere de Vilamajor.



◀ José Pérez del Río tocant el violí, la seva gran afició. 1909-1994.

◀ José Pérez del Río amb uniforme de cap de màquines al seu despatx de Sant Pere de Vilamajor.

no estava prou desenvolupat i en el qual hi havia molt de camp per explorar i refinar. Conscient que el camp d'estudi necessitava ampliar les fonts de coneixement i bibliografia, l'any 1946 va publicar *Trigonometría plana con elementos de esférica: para uso de los alumnos y oficiales de máquinas de la Marina Mercante*, destinada als seus alumnes. Però encara hi havia molta feina per fer.

EL CONEIXEMENT, PER ESCRIT

Al cap, hi tenia un projecte més ambiciós i que anava més enllà d'una obra específica: crear un gran corpus de coneixement escrit que dotés de múscul acadèmic el seu ofici i que fos útil a l'hora de formar les noves generacions de maquinistes navals. Per això, a partir del 1958, mentre seguia fent classes, va començar a escriure el que seria la seva gran obra, el *Tratado general de máquinas marinas*. Publicada en vuit volums per l'editorial Planeta entre els anys 1959 i 1970, aquest treball acadèmic de referència marcava un abans i un després en la professió dels maquinistes navals.

Per entendre la importància que va tenir el *Tratado general* de Pérez del Río cal comprendre la percepció que es tenia dins de la marina mercant dels maquinistes navals. Tradicionalment, a les tripulacions de les embarcacions, hi vivien dues classes diferenciades: els oficials, que rebien una educació per poder comandar i dirigir els vaixells, i els mariners, que operaven en la part més pràctica, des de manipular els remos o les veles fins a ocupar-se de la intendència. Els primers estudiaven una carrera; els segons aprenien un ofici. Amb l'arribada del vapor, però, es va fer evident que calia professionals capaços d'entendre el funcionament de les màquines i reaccionar davant de qualsevol imprevist. Com és lògic, amb el pas del temps la maquinària de les embarcacions es va fer cada vegada més complexa i calien més coneixements per dominar-la. No obstant això, la distinció tradicional en la percepció de les dues classes de la tripulació es va mantenir, amb els oficials

de pont gaudint de prestigi i els oficials de màquines patint un cert menyspreu, ja que eren considerats de segona categoria. Aquesta distinció es reflectia a l'acadèmia, tant a les escoles com en la quantitat de bibliografia disponible. Es tractava d'una situació estesa arreu de les marines mercants, que podríem comparar a la diferència de la percepció social que hi havia entre metges i infermers en el camp de la medicina.

L'obra de Pérez del Río va tenir impacte a Espanya, però

també a l'estranger, ja que es va traduir a diversos idiomes. Les connexions internacionals del professor venien d'antic: inquiet per connectar amb la realitat d'altres maquinistes navals, havia ingressat a l'Institute of Marine

Engineers, una organització fundada el 1899, a Londres, dedicada a promoure el desenvolupament científic de l'enginyeria marítima.

REFERENT ACADÈMIC

A poc a poc, José Pérez del Río es va consolidar com un referent acadèmic del món nàutic a escala estatal. El 1964 va prendre possessió de la càtedra de Motors de Combustió, va ser nomenat conseller nacional d'Educació i va rebre múltiples condecoracions, com la Creu del Mèrit Naval de Primera Classe, amb distintiu blanc.

Però no tot en la vida de José Pérez del Río eren classes magistrals i estudis acadèmics sobre màquines. En el seu temps lliure, cultivava tota mena d'aficions, com la lectura, la filosofia, l'escriptura de poesia (i va arribar a publicar-ne un llibre, *Vanilóquio*, el 1972) o la interpretació de violí, instrument que tocava sovint i amb cert virtuosisme.



◀ José Pérez del Río a les escales de l'entrada de la Facultat de Nàutica de Barcelona amb un grup d'alumnes.

◀ José Pérez del Río amb uniforme de cap de màquines al seu domicili. 1909-1994.

L'any 1979, als 70 anys, va jubilar-se. Per les seves aules havien passat centenars d'alumnes, generacions senceres de maquinistes navals. L'Institute of Marine Engineers va publicar una nota breu en la qual es destacava que: «Professor Pérez was held in great affection by all the students that he taught, and to his many friends, particularly in Barcelona, was known as 'The Father of Marine Engineering'» (El professor Pérez gaudia d'un gran afecte per part de tots els alumnes a qui havia instruït, i entre els seus nombrosos amics, particularment a Barcelona, era conegut com el pare de l'enginyeria marítima).

Tot i retirar-se de l'ensenyament a l'Escola Nàutica, Pérez del Río no va deixar mai de ser professor. A casa seva, a Sant Pere de Vilamajor, eren freqüents les trobades amb col·legues i antics alumnes, amb qui seguia compartint coneixements. El seu cervell era tota una màquina inquieta, ja que uns anys després de jubilar-se va defensar la seva tesi doctoral, un treball dedicat a la màquina de vapor que li va valdre el primer Doctorat en Ciències del Mar d'Espanya.

Don Josep, com l'anomenaven afectuosament els alumnes, va morir el 13 d'octubre de 1994 a casa seva, tal com ell havia decidit: no volia passar els darrers dies de la seva vida en una habitació d'hospital. Darrere seu quedava un llegat immens, amb la dignificació de la professió de maquinista naval a través d'una extensa bibliografia i l'afecte d'un munt d'alumnes que van transitar el camí que ell havia ajudat a obrir. ■

Un home singular

La revista *Hombres del mar* va publicar el 1974 una entrevista a José Pérez del Río. L'interlocutor del professor era Juan Zamora Terrés, que el definia així: «El profesor Pérez del Río es amable, generoso, con un cierto aire de moral aristocrática, algo escéptico, sincero, excelente amigo de sus amigos. Pelo canoso peinado con orden, bigote agresivo con discreción, voz grave. Su pedagogía es una sutil mezcla de

sensibilidad, humanidad e inteligencia». A més del futur de la professió, també van parlar de religió i política. Pérez del Río explicava: «Buda es el personaje histórico que más admiro. Sobre la China de Mao no puedo decir gran cosa porque habría que haber estado allí y vivir la experiencia personalmente. Soy partidario del divorcio, en Italia y en todas partes. ¡Qué barbaridad histórica es esa del matrimonio eterno y por obligación!».

Text ★ Víctor Farradellas és periodista i llicenciat en Humanitats. Si voleu compartir alguna història marinera, li podeu escriure al Twitter: @victorfaho.
Il·lustració ★ (pàgina anterior): Alicia Caboblanco.
Fotos ★ UPC Comons.



EL PANYOL

VINT-I-CINC ANYS *de* VELA LLATINA *a* CAMBRILS

Durant aquest any 2023, el port de Cambrils ha estat epicentre de la celebració dels 25 anys de l'Arjau Vela Llatina de Cambrils. Amb una trajectòria iniciada el segle xx, l'Arjau esdevé avui una de les entitats deganes dedicades a la recuperació del patrimoni marítim a la costa catalana de Ponent.

Per **Gerard Martí Estrada**

Embarcacions de tota mena però amb el denominador comú de ser de vela llatina s'han pogut veure per la mar de Cambrils en aquests 25 anys de vida de l'Arjau Vela Llatina de Cambrils.



L'Arjau arriba a la commemoració amb bona salut, amb un creixement en nombre de persones associades i amb un augment de bastiments que s'incorporen a l'estol llatí cambrilenc, actualment configurat per 14 embarcacions.

TOT VA COMENÇAR...

Tot va començar l'any 1998, quan un petit grup de persones va creure necessari organitzar-se amb l'objectiu de salvaguardar la cultura marítima de la seva comunitat a partir d'aquells vells bastiments. Una de les persones clau que s'implicaren en la fundació de l'entitat fou el filòleg i museòleg Josep Lluís Savall Rom. L'Arjau va ajudar a fixar el rumb, a no centrar-se només en la conservació de les embarcacions, sinó també en la valoració del patrimoni immaterial marítim.

Quan neix l'Arjau encara eren vius alguns dels vells pescadors cambrilencs que havien navegat per la mar sense motor, i un d'ells esdevé el primer president de l'entitat, Josep Llaveria Recasens, *Calau*. Ell va ser l'últim supervivent

“La vela no és vela; és vetlla”

de la generació que s'havia guanyat les garrofes pescant amb una embarcació a vela llatina. Quan es va jubilar de la pesca d'arrossegament, no podia deixar la mar i va ser el primer a aparellar de nou un bastiment amb vela. La insistència de Josep Lluís Savall el va decidir a participar en l'aleshores incipient moviment de recuperació de la vela llatina que naixia a la costa catalana de Ponent emmirallats en la Costa Brava.

En Josep *Calau* va participar amb el seu bot *José* (actual *Coloma*) en les trobades d'embarcacions tradicionals pioneres de mitjan dels anys noranta del segle xx a Torredembarra, Sitges, Calafell i Tarragona, on arribava sempre per mar, sol i dormint a bord. Fou font d'inspiració per a uns joves pescadors cambrilencs que l'intentaren imitar amb el bot *El Sorral*, veritable catalitzador del naixement de l'Arjau. En *Calau* en fou el president fundador i va participar activament en les primeres trobades de vela llatina de Cambrils. Bon pescador, repetia una frase que de ben segur és el seu record més preciós: «la vela no és vela; és vetlla». Són paraules que esdevenen un veritable testimoni de com l'Arjau entén encara avui aquest patrimoni material i immaterial: la vela llatina forma part d'un llegat tant humà com natural que cal protegir.

Les persones fundadores de l'associació van adonar-se que la vela llatina havia estat una eina de treball imprescindible a totes les comunitats pescadores del litoral català fins al primer quart del segle xx, quan s'inicia el procés de motorització dels bastiments de pesca. L'exemple de la *José* i *El Sorral* va reeixir i a poc a poc s'hi anaren sumant altres projectes particulars de recuperació d'embarcacions, com la balica *Irene* (actual *Júlia i Pau*) o els bots *Marta*, *Patoia* i *Colomet*, alguns construïts pels darrers mestres d'aixa de Cambrils que ajudaren i s'implicaren en aquell procés inicial.

És aleshores quan, a Cambrils, la vela llatina esdevé de nou un instrument, ara per a la valoració de la



Les celebracions han permès veure al port de Cambrils l'existència de relleu generacional a diverses de les embarcacions cambrilenques.

cultura marítima. El turisme, a més de portar beneficis econòmics, ha diluït el llegat de les comunitats marineres arreu, esborrant-ne llurs trets particulars. La comunitat cambrilenca ha sobreviscut gràcies a la pesca professional, representada per la Confraria de Pescadors, els últims d'un llinatge que necessita un ecosistema propi com és el port. Malgrat la disminució constant del pes econòmic de la pesca, aquest espai urbà únic, marítim i terrestre, manté famílies pescadores que donen vida als carrers tot l'any. És un paisatge humà amenaçat i difícil de veure, reivindicat per Arjau Vela Llatina de Cambrils des del seu naixement.

LES TROBADES DE VELA LLATINA

L'Arjau havia de passar a l'acció més enllà de disposar de bastiments aparellats amb vela. L'agost del 2002 va convocar la que es podria dir una primera trobada, amb les barques cambrilenques *El Sorral*, la *José* i l'*Antoni*, i va convidar una embarcació de fora, concretament el *Mestraló* de l'Ametlla de Mar. Després d'aquesta primera experiència, l'entitat decideix que la idea primigènia d'emprar la vela llatina per posar en valor el patrimoni marítim havia de passar per davant d'una trobada anual d'amics per navegar junts. Treballar per la recuperació del patrimoni marítim a Cambrils implicava mullar-se amb les festes de la comunitat pescadora, com són Sant Pere i la Mare de Déu del Carme,

que no gaudien de bona salut. Així va néixer el 2003 la Trobada de Vela Llatina de Cambrils pels volts de Sant Pere, amb caràcter biennal.

La celebració de Sant Pere, el 29 de juny, marca encara avui el final de la veda biològica de les barques d'arrossegament cambrilenques. Havia estat el referent festiu de la comunitat pescadora de Cambrils, patrimoni immaterial que va caure en l'oblit a principis de segle XXI, oblidada per l'Administració pública, ja que tradicionalment la Confraria de Pescadors de Cambrils era qui ho organitzava tot i, en aquell moment, no estava per festes.

Es buscaren suports per programar la Primera Trobada de Vela Llatina de Cambrils amb voluntat de no ser efímera, fent una crida formal al moviment de recuperació del patrimoni marítim aleshores en ebullició al Mediterrani occidental. A més dels cambrilencs, van respondre a la invitació bastiments de Sitges, l'Escala, l'Ametlla de Mar i Xàbia, i es va començar així també a redescobrir connexions marítimes històriques del nostre litoral, vives fins feia pocs decennis.

Al voltant de la trobada s'organitzaren xerrades i exposicions, model que s'ha anat mantenint i ampliant en les 10 edicions posteriors. El més rellevant fou descobrir l'interès del públic, fet que va esperonar els membres de l'entitat a continuar esmerçant esforços en la recuperació d'una festa popular en la qual veu identificada la comunitat, marc perfecte per a la progressiva valoració dels elements del patrimoni marítim conservats o ja desapareguts.

L'objectiu de potenciar la Festa de Sant Pere es va materialitzar també l'any següent a la primera trobada, amb la recuperació de les regates de rem dins del port. L'èxit de

Les trobades de vela llatina, com les que promou l'Arjau de Cambrils, han de ser una festa on la comunitat s'hi senti protagonista i hi participi.





▲ Una de les característiques de les trobades és la participació de grans i petits.

▼ L'Arjau també ha estat l'impulsor de la recuperació de la pràctica del rem al port de Cambrils.

▼ La participació de professionals de la Confraria de Pescadors de Cambrils permet les recreacions anuals a la Festa de l'Ormeig.



la proposta el 2004 fou tal que l'any següent en va néixer un club de rem anomenat Vent d'estrop. Vogadors de Cambrils. Ells ja participaren també a la primera edició de la Festa de l'Ormeig. Pesca tradicional de Cambrils, en el marc de la Segona Trobada de Vela Llatina celebrada el 2006. Des d'aleshores, anualment i dins el programa de la festa major de Sant Pere, es recreen diferents pesquers històrics, amb la implicació dels professionals de la Confraria de Pescadors de Cambrils a la mar i d'altres entitats del municipi a terra.

En aquells mateixos anys, es creà la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial, que agrupava inicialment set entitats que ja treballaven pel

◀ L'estol llatí de Cambrils gaudeix de bona salut, en bona part gràcies als 25 anys de tasca de l'Arjau. Avui, està format per 14 embarcacions.



patrimoni marítim al litoral català. L'Arjau fou l'entitat de la Costa Catalana de Ponent que participà en la creació de la federació el 2005, i va formar part des del primer moment d'aquest moviment de base i va assistir també a nombroses trobades als Països Catalans. Tot plegat va permetre que l'any 2015, quan l'Arjau va acollir la Tercera Festa de la Mar de la Federació, que coincidí amb la Setena Trobada de Vela Llatina de Cambrils, es pogués veure un estol de prop de 50 embarcacions tradicionals al port cambrilenc, encapçalat per primera vegada pel pailebot *Santa Eulàlia*, del Museu Marítim de Barcelona.

CANDIDATURA

Aquesta vocació de treball en xarxa ha motivat els darrers anys l'Arjau a impulsar l'adhesió de Cambrils a la promoció de la candidatura de l'art de navegar a vela llatina i vela al terç per tal que s'inclogui a les llistes de patrimoni immaterial de la UNESCO. Cambrils va sumar a la iniciativa les cartes oficials d'adhesió aprovades respectivament per l'Ajuntament de Cambrils, el Museu d'Història de Cambrils, el Club Nàutic Cambrils i la Confraria de Pescadors de Cambrils, a més de l'Arjau.

Conscients de la rellevància d'aquest projecte internacional, quan l'Arjau va presentar una programació especial amb motiu dels 25 anys de l'entitat el 2023, aquesta s'iniciava amb la conferència *L'art de navegar a vela llatina, Patrimoni de la Humanitat*, a càrrec d'Olga López Miguel, responsable de projectes singulars del Museu Marítim de Barcelona. Després d'aquest primer acte, han estat una vintena més

fins al novembre, quan s'ha celebrat exactament 25 anys de la creació de l'entitat amb una navegada conjunta i la lectura d'un manifest. Han estat mesos de xerrades, taules rodones, exposicions, concerts, presentacions de llibres, cursets, portes obertes als bastiments, assistència a trobades, articles, projeccions audiovisuals, etc., sempre amb el patrimoni marítim de protagonista i en col·laboració amb altres

entitats, empreses o institucions públiques.

El gruix de la programació es va concentrar, però, els mesos de juny i juliol, quan es va organitzar l'Onzena Trobada de Vela Llatina de Cambrils i la Dissetena Festa de l'Ormeig, tot al voltant de la festa major de Sant Pere, amb èxit de públic i d'embarcacions participants

En resum, l'Arjau Vela Llatina de Cambrils ha celebrat el treball de 25 anys d'acostar la ciutadania a la mar amb respecte i a través d'un patrimoni fràgil preservat per homes i dones, senzill, que beu de la tradició respectuosa amb un medi amenaçat com és la nostra mar Mediterrània.

Ho ha fet mitjançant activitats obertes a

tothom, que, per una banda, aprofundeixen en aquest esperit de difusió de la cultura marítima especialment entre els infants

i els joves, però també amb una programació de maig a novembre en diferents espais que ha permès donar les gràcies com toca a totes les persones, entitats i institucions que han permès a l'entitat arribar al quart de segle amb bona salut i amb projecció de futur. ■



El bastiment convidat

Dins del programa de la commemoració del 25è aniversari de l'Arjau, la proposta *El bastiment convidat* mereix una menció especial.

Del 12 al 16 de juny del 2023, la barca de mitjana *Sant Ramon*, construïda el 1904, propietat de l'Ajuntament de Vilassar de Mar i gestionada per l'entitat Bricbarca, hi va participar com a bastiment convidat, tot acollint a bord, al port de Cambrils, més de 500 escolars que van participar en la visita dinamitzada

Què és la vela llatina?, a càrrec de voluntaris de l'Arjau i de la Confraria de Pescadors de Cambrils amb el suport del Museu d'Història de Cambrils.

El *Sant Ramon* se sumava així a les embarcacions tradicionals de les associacions membres de la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial que van posar rumb al port de Cambrils per participar en la trobada de Sant Pere.

Text ★ Gerard Martí Estrada és museòleg, director gerent del Museu d'Història de Cambrils i membre cofundador de l'Arjau Vela Llatina de Cambrils.

Fotos ★ Arxiu Arjau Vela Llatina de Cambrils.



LA XARXA

Quan JUGAR no té EDAT

ELS MUSEUS MARÍTIMS DE PARLA CATALANA
CREEN EXPERIÈNCIES ÚNIQUES I SIGNIFICATIVES
PER ALS VISITANTS

Per Blanca Giribet de Sebastián i Lluïsa Prieto

Els museus estan en contínua transformació, sempre cercant narratives i experiències innovadores. Actualment, una nova generació de consumidors, persuadits pels ràpids avenços tecnològics, alteren la manera de crear, compartir i consumir continguts culturals. En aquest entorn, els museus reinventen la manera d'atreure els visitants i interactuar-hi, i molts recorren a la ludificació per crear experiències més envoltants i atractives per als visitants.

La ludificació es defineix com l'ús d'elements de disseny de jocs que es fan a llocs on no es juga. Estan concebuts perquè els visitants participin en activitats o exposicions que organitza un museu de manera interactiva i lúdica. Fomenta el gaudi i la immersió de persones de totes les generacions i esdevé una experiència memorable que el visitant molt probablement recordarà. Es tracta, doncs, de despertar la passió per aprendre. No hem d'oblidar que la ludificació consisteix a aprofitar el poder motivador del disseny lúdic i aplicar-lo a qüestions de la vida real, sovint mundanes. L'objectiu de la ludificació no és només crear diversió per als usuaris, sinó també generar una experiència memorable mitjançant l'aprenentatge.

La ludificació genera experiències memorables mitjançant l'aprenentatge.

El joc no és una cosa d'infants

Tot i que la humanitat fa més de 4.000 anys que juga, encara pensem que el joc és cosa de nens i nenes. Hem de deixar enrere aquesta percepció, ja que el joc té múltiples beneficis contrastats i és un fet cultural en si mateix.

Tal com passa amb les pel·lícules o la literatura, en el joc hi ha gèneres i edats recomanades. La ludificació és una eina d'aprenentatge, d'entreteniment i

socialització que s'adreça a totes les generacions. És una fórmula per fer arribar els continguts dels museus a públics diversos de diferents edats, de diferents creences o diferents problemàtiques...

El joc és una eina transformadora i inclusiva que cal incorporar als equipaments patrimonials per facilitar-ne l'accés i gaudi (Xavier Socias, 2023).



Jugant amb la història

La Mar de Museus va organitzar a l'Espai Far i a la Confraria de Pescadors de Vilanova i la Geltrú la XIII Jornada Jugant amb la història: gamificació en la gestió del

patrimoni, on va posar de manifest la importància que la ludificació té en la divulgació del patrimoni i en la millora de l'oferta museística destinada als visitants.



La participació activa en els processos d'aprenentatge fa que els coneixements adquirits durant una activitat siguin més profunds i perdurables. El joc com a eina d'aprenentatge no només és un recurs pràctic i eficient per atreure el públic, ja sigui escolar o adult, en les propostes que faci un museu, sinó que, a més de produir un aprenentatge més eficient, retroalimenta aquestes metodologies gràcies a l'experiència de les persones usuàries. Aquestes persones esdevenen protagonistes i formen part de tot el procés d'aprenentatge de manera activa, amb un resultat molt més enriquidor.

Hi ha diferents formats i suports per aplicar aquesta metodologia, cadascun amb els seus avantatges i inconvenients. Les dinàmiques presencials, exemplificades en jocs de pistes o de taula, ja siguin interactius, mecànics, digitals o analògics, permeten una interacció entre el conductor de l'activitat i el grup.



El joc de l'**Espai Far Anem per feina** és un joc de pistes autoguiat a través del Museu del Mar i del Museu de Curiositats Marineres Roig Toqués amb l'objectiu de conèixer els antics oficis del barri de mar. Els nens i nenes hauran de fer un seguit de pistes i descobrir el codi per obrir un cadenat.

Els **Museus de Sitges** han apostat per crear jocs de pistes analògics i digitals per a tota la família que fomenten la participació en la cultura i motiven la seva descoberta. Sense arribar a ser una competició, cada usuari rep una xapa que simbolitza que ha assolit el repte i un premi final.

El **Museu de la Pesca de Palamós** també ha explorat diverses accions relacionades amb el joc i la ludificació amb materials i resultats diversos. Destaquen el joc de pistes familiar *Què t'empesques*, i també s'han explorat *escape rooms* i jocs en línia amb el corsari Barba-rossa com a protagonista.

En aquesta línia, però utilitzant noves tecnologies, cal destacar la gimcana digital de quatre museus de la **Xarxa de Museus de les Comarques de Tarragona i les Terres de l'Ebre**. *Aventura't al Museu* és una iniciativa cooperativa basada en una metodologia comuna d'on pegen quatre activitats lúdiques independents. A cada museu el visitant segueix amb el mòbil els codis QR ubicats a la sala d'exposició. Una protagonista haurà de desxifrar un seguit d'enigmes per tal de resoldre l'aventura. Aquest joc fomenta els valors i treballa directament la sostenibilitat. Les activitats ludificades que ofereixen els museus del territori són: *Salvem la història* (Montblanc), *El secret del molí* (Cambrils), *Viatge al passat d'Ibar* (Amposta) i *Un símbol misteriós* (Tortosa).

El format digital en remot permet el treball a distància amb els usuaris, ja siguin centres educatius que treballen a l'aula o que prepararen la posterior visita al museu, o el públic general. Aquesta és una bona manera de connectar amb el públic més jove, que treballa l'activitat a distància i individualment.

Aquesta és una bona manera de connectar amb el públic més jove, que treballa l'activitat a distància però individualment.

La Mar de Museus aposta cada dia més per aquest tipus d'experiències a través del joc. Consideren que l'ús de la ludificació en la interpretació, difusió i gaudi del patrimoni és, en general, molt positiva. Aquestes experiències ludificades, ja siguin recursos analògics o digitals, aporten molts beneficis al món museístic: un aprenentatge interactiu més lúdic, una participació de franges d'edat més àmplia, un foment de l'activitat participativa i col·laborativa, i, sobretot, esdevenen una eina fonamental per difondre el nostre patrimoni des d'una altra mirada. «Els millors aprenentatges a la vida es fan jugant.» ✎



Des del 2016 el **Museu Municipal de Nàutica del Masnou** fa ús de la ludificació amb eines tecnològiques en tres activitats. Destaquem *El gran joc del Masnou*, *terra de mar*, una cursa per equips on s'han de trobar pistes escampades per tota la vila i resoldre reptes fotogràfics. L'activitat es fa amb mòbil i els resultats es pegen a Instagram.

El **Museu del Port de Tarragona** disposa de recursos a l'exposició permanent per transmetre el coneixement de manera vivencial. El visitant esdevé patró d'un velar que navega en una embarcació de lleure a la Mediterrània. El simulador del viatge planteja reptes com ara trobar-se amb esculls que cal superar i altres dificultats per aconseguir atracar al port esportiu de Tarragona. Aquesta activitat, que s'ofereix en quatre llengües, permet conèixer conceptes de navegació que no es podrien relatar de manera textual.

Pensem-hi!

Recompensa

Quan es conceben activitats ludificades moltes inclouen les motivacions personals, és a dir, les recompenses externes. Així s'aconsegueix que el visitant interactuï, però hem de recordar que no guanyar-la podria influir negativament en l'autoestima del participant. Tot i així, la ludificació pot ser una bona eina per desenvolupar habilitats beneficioses per a la nostra vida real, com és ara el treball en grup o la resolució de problemes.

La tria del joc

El joc és un recurs o un contingut? Segons Oriol Ripoll, utilitzem els jocs per parlar d'una temàtica, ja sigui una ciutat, el mar, la pesca... Abans de pensar en un joc que coneixem –una *scape room*, el joc de bitlles o el joc de l'oca–, hem de pensar en quin serà l'adient per parlar del nostre contingut, d'aquells conceptes que volem transmetre, com ara el respecte per la diversitat, la companyonia o la solidaritat, entre altres exemples.

Eines per participar

Es vol apostar per experiències personalitzades o grupals? Quant de temps i recursos podem dedicar a concebre productes a la carta? En qualsevol cas, a cada visitant se li ha d'oferir la llibertat d'escollir com vol participar-hi i la capacitat d'establir connexions socials amb altres usuaris segons els seus interessos comuns.

Text ★ Blanca Giribet de Sebastián és responsable de l'Espai Far de Vilanova i la Geltrú. Lluïsa Prieto és responsable de cooperació internacional i xarxes de l'MMB.



El **Museu Marítim de Barcelona** aposta per aquests recursos, no només amb el públic educatiu, sinó amb els visitants de les seves instal·lacions, tal com es desprèn de la seva política d'incorporar interactius que complementen les exposicions. Sovint aquests recursos són els més recordats en la visita a una mostra, com és el cas dels interactius de les exposicions *7 vaixells*, *7 històries*, *Drassanes i galeries* i *Catalunya, mar enllà*. D'altra banda, el museu també concep activitats com el *Museum Quiz*, un trivial sobre patrimoni i cultura marítims de gran acceptació entre joves i adults, o *La nit de les ànimes*, un joc de pistes terrorífic al voltant de la festa de Tots Sants.

LA PEÇA DEL MUSEU

Una esfera celeste



L'art i la ciència de la navegació astronòmica és resultat de la dedicació de generacions de navegants, geògrafs, astrònoms i fabricants d'instruments nàutics. Avui, els astrolabis, els octants i els sextants són instruments carregats de romanticisme i d'una simbologia del passat que veiem decorant alguna llar o exposats a les vitrines dels museus. Més enllà de la bellesa dels objectes és interessant preservar tot el coneixement aportat per la tradició i, en això, els museus marítims hi tenen un paper important.

Les esferes celestes tenen representats els estels i els planetes en una esfera imaginària, de manera que se'n puguin estudiar les posicions

i moviments respecte a l'observador. Recentment, el Museu Marítim de Barcelona n'ha adquirit una de datada el 1700 i fabricada per la família Valck. La cartografia es basa en l'atles celeste *Uranographia*, publicat el 1687 per Johannes Hevelius. L'esfera està acolorida a mà amb les estrelles ressaltades en color or. El globus conté figures celestes i està muntat en un meridià de llautó original dividit en quatre quadrants. Un total de 54 astres i grups celestials apareixen anomenats, mentre que hi són descrites 48 constel·lacions ptolemaïques i quatre de modernes. Apareixen tres constel·lacions del sud a més de la Via Làctia i els núvols de Magallanes.

el LLIBRE

HISTÒRIES DE MAR

Manel Teodoro Sadurní. 2020, Llibres del Set-ciències

L'any 2012 Manel Teodoro i Sadurní, biòleg de formació i apassionat del mar, va iniciar el blog *Històriesdemar*, que conté gairebé 500 entrades sobre història, meteorologia, pesca, paisatge o espècies marines. El seu objectiu era divulgar la realitat i la història del nostre litoral. En aquest llibre, hi trobem una selecció de 150 entrades al blog.



FE D'ERRATES

A l'Argo número 10 (hivern 2022), hi ha alguns errors per esmenar:

- A la Figura 2 de la pàgina 60: (...). **Font:** Albó, Joan Alfons; Alemany, Silvia; Cano, Genís; Casanovas, Àngels (...). **Foto:** Andreu Català-Pedersen.
- Al peu de foto de la pàgina 62: (...). **Font:** Albó, Joan Alfons; Alemany, Silvia; Cano, Genís; Casanovas, Àngels (...). **Foto:** Isabel Chavarria.
- A les figures 3 i 4 de la pàgina 63. **Foto:** Isabel Chavarria.

AVISOS PER A NAVEGANTS

SALÓ NÀUTIC DE BARCELONA

El 61 Saló Nàutic de Barcelona, celebrat al mes d'octubre passat, va rebre uns 50.000 visitants. Els vaixells elèctrics van tornar a acaparar les novetats presentades al Saló i la Copa Amèrica hi va tenir una presència destacada. També es van poder veure curiositats com ara motos aquàtiques submergibles, planxes de surf elèctriques, bicicletes aquàtiques o una llanxa amb la forma d'un Fiat 500. Un dels dubtes que es van plantejar és el que succeirà amb la pròxima edició, ja que coincideix en temps i espai amb la Copa Amèrica. Segons va dir el president del Saló, Luis Conde, s'està plantejant fer alguna cosa important, però que no té per què ser necessàriament un saló. 🌊

NOVETATS DE NUVA

La drassana catalana Nuva, ubicada a Port Ginesta, va presentar al Saló Nàutic de Barcelona els seus nous models: Nuva M11 Open, M6 Fisher, M9 Cabin, que va ser nomenat millor vaixell de l'any el 2022, i M9 Open, que és 100% elèctric. El modern disseny de les embarcacions s'ha fet en col·laboració amb l'empresa de disseny BYD Group. 🌊



ZEPHYR BOATS AL SALÓ NÀUTIC

La jove marca catalana Zephyr Boats, ubicada a la localitat de Vulpellac de l'Empordà, va acudir a la cita del Saló Nàutic de Barcelona, on va exposar tres embarcacions: la Z800 Diamond



Walk Around, la Z800 Diamond Space en la versió Sundeck i la Z800 Eco, equipada amb motor elèctric. Totes elles tenen el mateix casc, amb una eslora de 7,96 m i hèlix de proa, i es caracteritzen per un disseny innovador. 🌊



EN RECORD DE WASHINGTON GARCIA

El mes de juliol passat ens va deixar Washington Garcia, apreciat voluntari col·laborador del Museu Marítim de Barcelona, i també autor del *Diccionari de lèxic mariner*. Es tracta del vocabulari marítim català més complet que existeix, que recull els termes marítims de tots els àmbits: els vaixells, els esports, la meteorologia, el medi natural, la ciència, el dret, l'enginyeria naval... Totes les dades estan recollides en una web d'accés lliure: <https://lexicmariner.mmb.cat>. 🌊

40 ANYS DEL PALMA BOAT SHOW

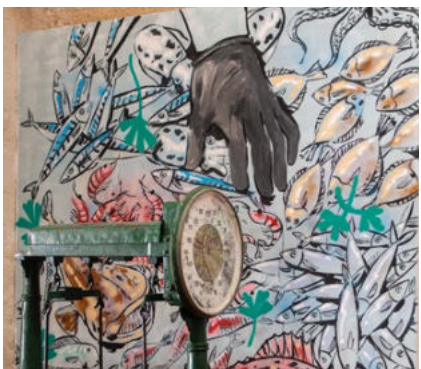
Del 25 al 28 d'abril se celebrarà, al Moll Vell de Palma de Mallorca, la 40a edició del Palma International Boat Show. Es preveu superar les 271 empreses que van participar en la darrera edició, en la qual es van exposar més de 600 embarcacions. Estan previstes diverses activitats, com la recuperació de la Nit del Mar o la creació del Palma Superyacht Village, especialitzada en embarcacions de més de 25 m d'eslora. Una fotografia de Nico Martínez protagonitza la imatge del 40è aniversari, que té com a lema «40 anys a tota vela». Més informació a www.palmainternationalboatshow.com. 🌊





CURIOSITATS SALADES

#STREETMAR. EL PATRIMONI MARÍTIM EN DIALOG AMB ELS CARRERS



El Museu Marítim de Mallorca és un museu participatiu. S'ha treballat per poder presentar una museografia que recollís el treball de diferents processos de participació ciutadana i tots els debats s'han desenvolupat com a grup o com a individus que cerquen en el museu un espai on sentir-se còmodes.

Després d'un llarg procés de disseny dels espais i de creació de discursos museogràfics, va arribar el procés de licitació. Un cop licitat el projecte, l'empresa beneficiària es retirà.

Davant d'aquesta situació d'emergència, es va optar per incorporar un conjunt de

peces de la col·lecció i fer-les dialogar amb una escenografia radical: la incorporació de l'art urbà a les sales expositives. S'anunciava un canvi d'imatge. Es duria a terme en el marc del Dia Internacional dels Museus. Aquest canvi es faria amb el muralista urbà SOMA, conegut pels seus treballs als carrers de Palma, dialogants amb els canvis i resistències que tensen l'illa des de la mar.

SOMA demanà: «Què vols que faci?, un treball poètic? O un treball restringit? "Poètic, *of course*". Som en un museu, la creació es troba al centre, però quan hi introdueixis elements patrimonials, els hem de respectar. A partir d'aquí, creativitat». I és en aquest punt on van confluïr un munt de diàlegs que enriquiren el treball, conjunt, que va anar més enllà del diàleg establert entre artista i director. El procés es posava en marxa. La nova imatge del museu va més enllà de la poesia mural de SOMA. L'art ens fa més humans, i els museus necessiten l'art per ser més rics i reflexius.

En aquest procés d'aprenentatge és on se singularitza el Museu Marítim de Mallorca, en compartir i col·laborar en favor del bé comú, de manifestar les pors i tranquil·litzar les inseguretats. 

BIÒTOPS AL PORT DE TARRAGONA

L'any 2021 es van instal·lar un centenar de biòtops davant la platja del Miracle, amb l'objectiu de convertir-se en agents actius de la biodiversitat i contribuir al desenvolupament d'espècies com ara pops, calamars o sèpies, entre d'altres. Els biòtops, fets de material reciclat i biodegradable, estaven inspirats en la Tàrraco romana, amb formes com ara escultures, àmfores o columnes. Davant els excel·lents resultats que s'han registrat, aquest estiu es va fer el mateix als molls del Port de Tarragona. 



COPA AMÈRICA

AMERICA'S CUP EXPERIENCE

Ja ha obert les portes l'espai de divulgació de la Copa Amèrica, on s'explica la història d'aquesta emblemàtica regata. Es troba ubicat al Port Vell de Barcelona, a les instal·lacions de l'antic cinema Imax, i és obert al públic cada dia de la setmana de 10.00 a 22.00 hores, fins al mes de maig del 2025. Es divideix en dos espais. Al Free Experience, d'accés gratuït, s'expliquen les últimes tecnologies en la vela i la història dels sis equips competidors, així com la relació de Barcelona amb el mar. El segon espai és la Ticketed Experience, de pagament, on es projecta un documental sobre la història de la competició.

Dins l'edifici també hi ha el restaurant Vraba, on el cuiner Albert Ventura ofereix una cuina d'autor que fusiona la gastronomia mediterrània amb la japonesa. Destaca una prestigiosa carta de vins i una àmplia llista de còctels. Disposa d'una excel·lent terrassa i els vespres de dijous a dissabte hi ha música en viu. Al mateix edifici també hi ha el bar Sailor's Cove. 



LA COPA AMÈRICA AL TERMCAT

Elevador de timó, baluma, puny d'escota, AC75, controlador de vol, pal rotatiu, hidroala... El Termcat, l'organisme creat per la Generalitat per coordinar les activitats terminològiques relatives al català, juntament amb la Fundació Barcelona Capital Nàutica, ha creat una pàgina específica amb infografia interactiva sobre els termes utilitzats a la Copa Amèrica, amb la definició de cada terme i la traducció a diferents idiomes. També al Termcat recomanen traduir America's Cup com a Copa Amèrica, tot i que la traducció més correcta seria Copa de l'Amèrica, ja que té més tradició. Més informació a www.termcat.cat/ca/recursos/productes-multimedia/els-velers-la-copa-america. 



La xifra

100

anys de patí català



Tot i que es tracti d'una xifra aproximada, aquests són els anys que té el patí català, ja que va néixer al litoral barcelonès entre 1920 i 1927. Després de

diverses modificacions, el model que coneixem avui dia va ser dissenyat pels germans Mongé l'any 1942. Es tracta d'una embarcació de vela lleugera tipus catamarà, de 5,60 m d'eslora, que es caracteritza per no tenir orsa, botavara ni timó, atès que es governa principalment amb el desplaçament del pes del patró.

El mes de setembre passat es va celebrar a Vilanova i la Geltrú i al Club Marítim de Cubelles una regata d'exhibició, propiciada per l'organització de la Copa Amèrica, en la qual es van batre tots els rècords amb la participació de més de 200 embarcacions. El guanyador va ser Quim Esteba, del Club Nàutic Tamarit.

2.300 VOLUNTARIS

Aquesta és la xifra que els organitzadors de la Copa Amèrica necessiten. I sembla que no tindran cap problema per aconseguir-la, ja que les sol·licituds són molt nombroses. Cerquen persones de més de 18 anys que tinguin una disponibilitat mínima de 10 dies entre el 22 d'agost i el 27 d'octubre de l'any vinent. Tindran prioritat aquelles persones vinculades al mar, residents als barris costaners de la ciutat i que parlin català, castellà i anglès. Més informació a www.americascup.com/cat/volunteers. 



VELA OCEÀNICA



Com aprofitar un esdeveniment esportiu en temps real per garantir un aprenentatge de qualitat.



EMBARCANT ELS FUTURS AMANTS DE LA NAUTICA: EL PROJECTE EDUCATIU 22 DIES EN 22 PEUS. AVENTURA EN SOLITARI A L'ATLÀNTIC

A la Fundació Barcelona Capital Nàutica i al Museu Marítim de Barcelona ens mou transmetre la nostra passió per la navegació a les noves generacions.

Tenim un projecte educatiu veritablement únic, *22 dies en 22 peus. Aventura en solitari a l'Atlàntic*. El programa és un viatge des de les aules dels estudiants de primària i secundària per embarcar-se en una emocionant travessia: seguir en temps real la regata transoceànica Mini Transat, coneguda com l'Himàlaia de la mar i amb la vinculació directa dels regatistes que hi participen.

Enguany en celebrem la segona edició, amb més de 4.000 estudiants de 64 escoles d'arreu de l'Estat. La clau del projecte és la implicació dels docents, a qui submergem en el projecte a través de jornades de formació –al museu, a l'aula

i al mar– perquè sàpiguen com guiar els joves exploradors en aquesta aventura que vol acostar el mar i el món de la nàutica a les noves generacions. «Obrir-los els ulls al mar, perquè tot i que viuen en una ciutat oberta al mar, molts el desconeixen; aprendre moltes coses que els poden ser molt útils de manera que valorin, estimin i prenguin consciència de la necessitat de cuidar el mar i protegir-lo», són algunes de les motivacions dels docents que formen part del programa, com Maite Sanjosé de l'IE Londres.

Els centres educatius participants han gaudit d'un ventall d'activitats fascinants en sintonia amb els ODS 2030 i els valors de la navegació. Destaquen el seguiment virtual en temps real de la regata i dels esportistes d'elit, establint-hi vincles directes. Al programa educatiu hi participen nou *ministres* vinculats a la Base Mini

Barcelona, la qual cosa ha permès mantenir una estreta relació amb l'alumnat dels centres educatius i una motivació extra per aprofitar al màxim la potència del projecte educatiu. Com és el cas del català Carlos Manera, primer classificat en la categoria Proto de la primera etapa de la Mini Transat 2023, que va salpar a finals de setembre.

A més, s'han fet altres activitats, com més de 35 xerrades a escoles de tot Catalunya per aprendre'n més sobre com és viure en una embarcació de la categoria Mini. Preguntes com ara «com dorm un navegant?», «com descansa?» i «com afronta la immensitat de l'oceà des d'un vaixell de la mida d'un automòbil?» són les més habituals.

Amb *22 dies en 22 peus. Aventura en solitari a l'Atlàntic*, Catalunya navega cap a un futur educatiu més blau i marítim amb el vent a favor. 

SOTA L'AIGUA

SUBMARINISME A BARCELONA

Les platges urbanes, els espigons i les esculleres de la ciutat de Barcelona amaguen tresors naturals propis i únics, fàcils de descobrir i molt accessibles per a la pràctica del submarinisme. A la pàgina web de FECDas (www.fecdas.cat) es pot descarregar un arxiu amb la descripció precisa de sis itineraris: Banys del Fòrum, exterior dels Banys del Fòrum, escullera de la Mar Bella, espigó del Bogatell de la platja de Nova Icària, Port Olímpic i escullera de l'Hotel W. També hi ha sis rutes per fer amb *snorkel*. 



LA FECDas I EL MEDI AMBIENT

Els darrers anys la FECDas ha incrementat notablement les seves accions relacionades amb el medi ambient, com, per exemple, organitzant neteges de fons marí. Recentment s'ha involucrat en el projecte ANERIS, amb què s'han obert 13 punts d'observació del litoral, amb sortides en què han participat més de 200 bussejadors, i en la BioMataró, que va permetre la identificació de 560 espècies marines al litoral de Mataró. 

VINTAGE MEDSUB

El passat mes de setembre es va celebrar una jornada de busseig clàssic i modern, la Vintage MedSub 2023, organitzada per BUCAM i HDS, a Lloret de Mar. Hi va haver un programa complet d'activitats al voltant de la recuperació, protecció, difusió i ús eventual d'equips d'immersió antics, com també sobre la conservació i difusió de la imatge submarina (càmeres i accessoris). Els visitants van gaudir d'exposicions, xerrades, taules rodones i demostracions de busseig vintage a la platja de Sa Caleta. Entre les diferents activitats, cal destacar la presència de Margaret Cohen, professora de la Universitat de Stanford i autora de llibres sobre el mar, la imatge submarina i el cinema, que va fer una xerrada sobre els inicis del cinema subaquàtic entre el 1914 i el 1954. Lloret de Mar va acollir així un gran nombre de persones del país i d'arreu del món, i membres d'associacions de busseig clàssic interessades per les activitats subaquàtiques. 



la PEL·LÍCULA

LA FORÇA DEL VENT / LA REGATA DEL SIGLO

La llarga història de la Copa Amèrica, que es remunta al 1851, té una edició especialment èpica. Durant 132 anys els Estats Units, i concretament el New York Yacht Club, van dominar la regata, i en van guanyar totes les competicions. Aquesta fabulosa ratxa, la més llarga de la història de l'esport, es va acabar l'any 1983, quan l'*Austràlia II*, amb un innovador disseny de Ben Lexcen i amb John Bertrand al timó, va vèncer el *Liberty* de Dennis Conner. A l'edició següent, l'any 1987, Dennis Conner va recuperar el trofeu per als Estats Units i va dir la famosa frase: «Només hi ha una cosa més gran que guanyar la Copa Amèrica: recuperar-la després d'haver-la perdut».

El documental *Secretos del deporte. La regata del siglo* (2022, es pot veure a Netflix) explica la victòria de l'equip australià del 1983, mentre que *La força del vent* (1992, es pot veure a YouTube, tot i que en baixa qualitat) és una pel·lícula inspirada en la regata del 1987, quan els Estats Units va recuperar la Copa.



LA CUINA DEL MAR QUE ARRIBA

El canvi climàtic al nostre plat

En els pròxims números de l'Argo us presentarem algunes propostes d'un receptari original sobre les termòfiles, és a dir, espècies típiques d'aigües càlides però que, a causa de l'increment de temperatura de l'aigua del mar associat al canvi climàtic, estan augmentant de manera important i, en conseqüència, es capturen cada cop en més quantitat a la Costa Brava.

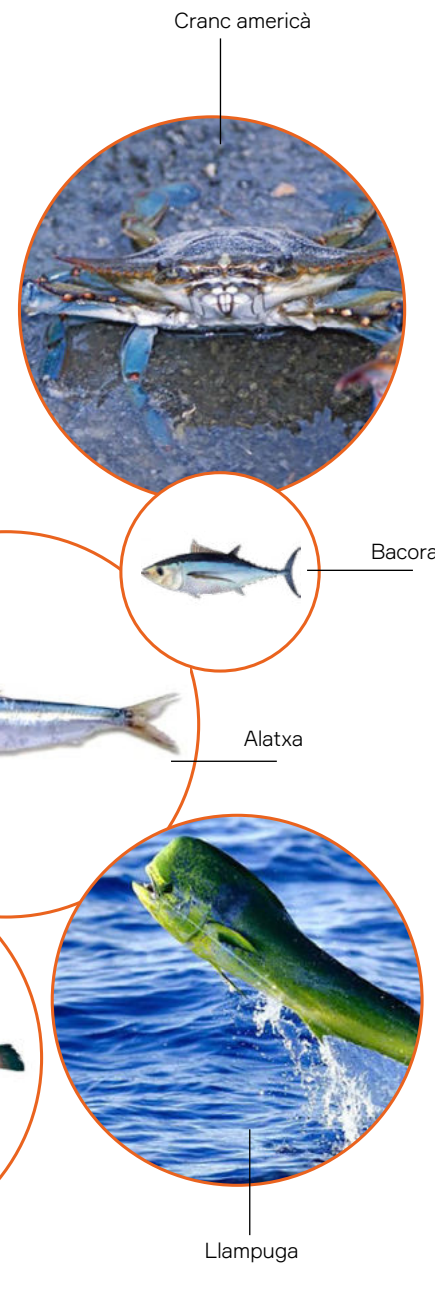


Es tracta de receptes extretes de la publicació *La cuina del mar que arriba: el canvi climàtic al nostre plat*, editat per la Càtedra Oceans i Salut Humana de la Universitat de Girona. Amb l'autoria de Marta Bellvehí, Àgata Alberó Mirabell, Tomàs Rull i el doctor Josep Lloret, la publicació posa en mans de 14 cuiners de la Costa Brava 14 receptes originals.

A partir de les receptes descrites en el llibre, durant l'any 2023 el Museu Marítim de Barcelona ha ofert un

cicle de sopars al seu restaurant, el Norai, juntament amb l'associació Cap a Mar i Cuina, amb el títol *Peixos de resistència: cuina d'un mar en transformació*.

El cicle s'ha allargat del febrer al novembre, i els peixos protagonistes dels menús que s'han ofert han estat la bròtola, l'alatxa, el pop blanc, la llisa, la canana, la gamba blanca, el cranc blau, la bacora i la llampuga. En els sopars, maridats amb vins de la DO Penedès triats especialment per acompanyar els plats que ha cuinat l'equip del Norai, hi han col·laborat diversos xefs convidats.



El restaurant Norai és un projecte del Museu Marítim de Barcelona en l'àmbit del que ara s'anomena responsabilitat social corporativa. A més d'oferir un bon menú als seus clients, el Norai porta a terme un programa formatiu a través de dues entitats socials: Impulsem i Surt.

NORAI RAVAL: Av. de les Drassanes, 1.
Barcelona. Tel. 666 919 998. bcnnorai@gmail.com.

Castellano

Argos

Lurdes Boix Llonch, Mariona Font Batlle, Jaume Badias Mata
Págs. 6-7

La barca de pesca de cerco Paca vuelve a La Escala

En este artículo relatamos el regreso de la barca *Paca* a La Escala. La historia se inicia cuando el carpintero de ribera Salvador Feliu Sala comunica al Museo de la Anchoa y la Sal que la barca de cerco *Paca*, la última embarcación para ir a la captura de pescado azul hecha en La Escala, podía ser desguazada en breve. Además, se explica por qué *La Paca* es un ejemplar singular de embarcación. ↓



Ojo de buey

Marc Ripol
Págs. 8-15

Los Mossos se hacen a la mar

En este reportaje, el periodista especialista en viajes, náutica y navegación Marc Ripol nos relata, a través de testimonios directos, cómo funciona la nueva policía marítima catalana. Los 580 km de litoral y las 80 instalaciones portuarias de Cataluña conforman, junto con las aguas continentales, el campo de acción de la Policía Marítima, la nueva unidad de los Mossos d'Esquadra, que se creó hace poco más de tres años. →



Garbí

Jordi Ibàñez / Federación Catalana de Vela
Págs. 16-18

La Clase Mini 6.50 se hace mayor en Cataluña

La Fundación Barcelona Capital Náutica, la Base Mini Barcelona y la Federación Catalana de Vela se han aliado para consolidar Cataluña y, en particular, Barcelona como punto estratégico de la Clase Mini 6.50 en el sur de Europa. Una de las novedades de esta alianza es la nueva sede de la Base Mini Barcelona, el Barcelona International Sailing Center, unas instalaciones ubicadas en el Fórum de Barcelona. ↑



As de guía

Dossier: «La Copa América llega a Barcelona»
Págs. 20-33

La Copa América femenina

Diego Yriarte

El periodista especializado en náutica Diego Yriarte nos explica cómo, con la llegada de la Copa América a Barcelona, llega también una nueva categoría, la femenina. En la nueva Puig Women's America's Cup participarán las mejores regatistas del mundo. Agrupadas en 12 equipos de 12 países, el equipo español será el Sail Team Barcelona y tendrá como entrenadora a Mónica Azón.

La historia de la Copa América

Santi Serrat

De las primeras goletas a los voladores AC75, la evolución de la Copa América muestra un esfuerzo tecnológico rara vez visto en ningún otro deporte. En este reportaje, el especialista Santi Serrat destaca los hitos más significativos de una competición que ha evolucionado en la etapa más cambiante del mundo industrializado.



La Copa América, una puerta hacia el futuro

Francesc Cusí

Lo que empezó como una competición elitista se ha convertido en un fenómeno de masas y en una apuesta por la tecnología, la innovación y



la sostenibilidad. El periodista Francesc Cusí nos narra cómo la ciudad de Barcelona intenta aprovechar este evento, tanto por el negocio que puede generar, como por el legado que pueda dejar en cuanto al impulso de la economía azul. ↑

Rumbo al pasado

Albert Estrada-Rius

Págs. 34-39

Mercaderes y navegantes, señores del mar

La historiografía romántica ha centrado el protagonismo de la llamada expansión de la Corona de Aragón por el Mediterráneo medieval en los soberanos que encabezaron y sostuvieron una serie de aventuras militares y de guerras navales ocasionales. Pero estas gestas no habrían sido posibles sin la existencia de unos mercaderes y navegantes con empuje que ofrecieron razones y medios para justificar y sostener esas campañas. ↓



Los tesoros del Museo

Pere Izquierdo y Tugás

Págs. 40-43

Una vinta filipina en el MMB

Las colecciones del Museo Marítimo de Barcelona incluyen un centenar largo de embarcaciones. Entre ellas se encuentra una vinta filipina, y su restauración y valor son expuestos por el técnico Pere Izquierdo en este artículo. ↑

Entrevista

Jordi Garriga

Págs. 44-49

Joana Costa: voz, alma y memoria del Serrallo de Tarragona

Hablamos con Joana Costa, mujer emblemática del Serrallo, el barrio de los pescadores de Tarragona. Armadora y remendadora de toda la vida, Joana Costa es una de las voces del patrimonio del barrio y, precisamente por ser un exponente excepcional de la vida de las familias de pescadores del Serrallo, en 2023 recibió el reconocimiento del Gobierno de Cataluña con la Cruz de Sant Jordi. ↓



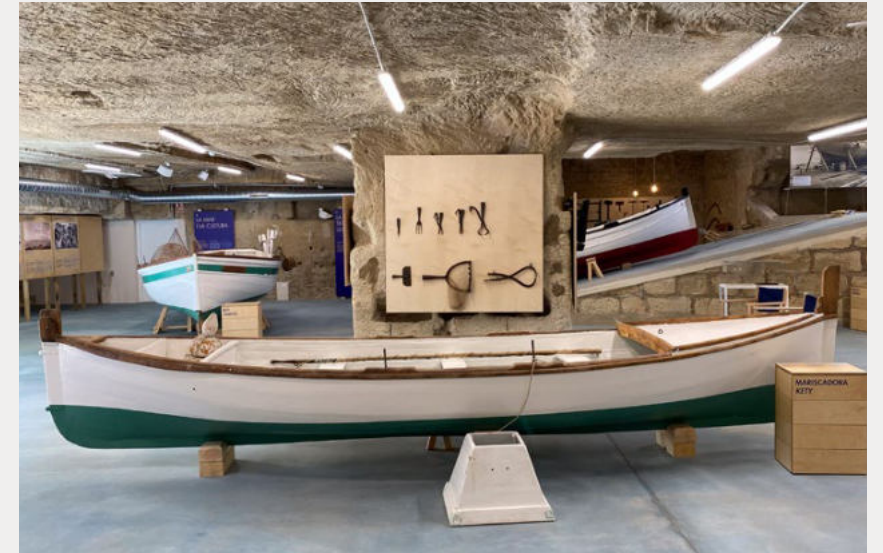
Mares lejanos

Joan Alemany Llovera

Págs. 50-53

Thalassa, el centro del patrimonio marítimo de Menorca

En una vieja cantera del municipio menorquín de Es Castell, se inauguró la primavera de 2023 un nuevo centro que expone 17



embarcaciones tradicionales menorquinas restauradas como hilo conductor de su contenido. No obstante, el objetivo va más allá de la muestra de las distintas tipologías de barcas: el centro explica la evolución reciente y la situación actual del patrimonio marítimo de la región, e incluso apunta hacia su futuro. ↑

Lobos de mar

Víctor Farradellas

Págs. 54-57

José Pérez del Río, maestro de máquinas navales

Profesor durante cuatro décadas en la Escuela de Náutica de Barcelona y autor de la obra en ocho volúmenes *Tratado general de máquinas marinas*, Pérez del Río fue una figura capital para varias generaciones de profesionales maquinistas navales que prestigio y dignificó la profesión y la equiparó a otros estudios científicos superiores. →

El pañol

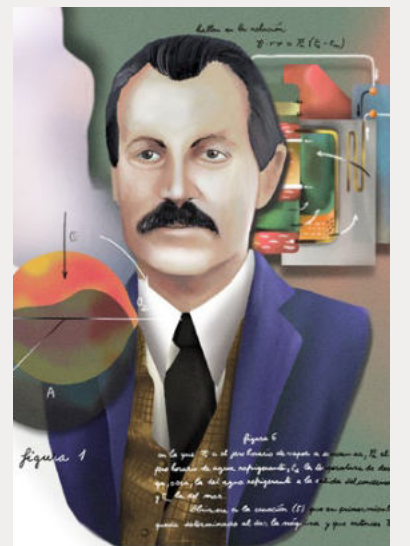
Gerard Martí Estrada

Págs. 58-63

Veinticinco años de vela latina en Cambrils

Durante el año 2023, el puerto

de Cambrils ha sido epicentro de la celebración de los 25 años del Arjau Vela Latina de Cambrils. Con una trayectoria que se inició en el siglo xx, Arjau se ha convertido en una de las entidades decanas





dedicadas a la recuperación del patrimonio marítimo en el litoral meridional catalán. ↑

La red de museos

Blanca Giribet de Sebastián
y Lluïsa Prieto
Págs. 64-67

Cuando jugar no tiene edad

Los museos están en continua transformación. Actualmente, una nueva generación de consumidores, persuadidos por



los rápidos avances tecnológicos, alteran la forma de crear, compartir y consumir contenidos culturales. En este entorno, los museos reinventan la manera de atraer a los visitantes e interactuar con ellos, y muchos recurren a la gamificación para crear experiencias más envolventes y atractivas para los visitantes. ←

Rosa de los vientos

Redacción Argo
Págs. 68-73

Sección con curiosidades, noticias, gadgets y recursos de interés, así como con recomendaciones de libros, películas, lugares y actividades atractivos para navegantes y amantes del mar, entre otros contenidos. ↑

Del mar a la mesa

Redacción Argo
Pág. 74



La cocina del mar que llega: el cambio climático en nuestro plato

En los próximos números de Argo presentaremos algunas propuestas para un recetario original sobre especies termófilas, es decir, aquellas típicas de aguas cálidas. Y es que, debido al incremento de la temperatura del agua del mar, asociado al cambio climático, las termófilas están aumentando de forma notable y, en consecuencia, se capturan cada vez en mayor cantidad. ↑

ABSTRACTS

English

Argos

Lurdes Boix Llonch, Mariona Font Batlle, Jaume Badias Mata
Pages. 6-7

Paca, the *teranyina* fishing boat, returns to L'Escala

This article explains how the fishing boat Paca came back to L'Escala. The story began when the master shipbuilder Salvador Feliu Sala informed the Museum of Anchovy and Salt that the *teranyina* fishing boat named Paca, the last of the boats for catching oily fish to be built in L'Escala, was to be broken up soon. It also explains why La Paca is a remarkable vessel. ↓



Porthole

Marc Ripol
Pages. 8-15

The Catalan Police take to the sea

In this article, Marc Ripol, a journalist specializing in travel, ships and sailing, offers us first-hand accounts of how the new maritime branch of the Mossos d'Esquadra, the Catalan police, operates. The Maritime Police, the new unit of the Mossos d'Esquadra that was set up just over three years ago, is responsible for patrolling the 580 km of Catalan coastline, with 80 ports and installations, and the deeper waters out to sea. →



Garbí

Jordi Ibàñez /Federación Catalana de Vela
Pages. 16-18

The 6.50 Mini Class comes of age in Catalonia

The Fundació Barcelona Capital Náutica, the Base Mini Barcelona and the Federación Catalana de Vela have joined forces to consolidate Catalonia and Barcelona as a strategic centre for the 6.50 Mini Class in the south of Europe. One of the benefits of this alliance is the new headquarters of the Base Mini Barcelona, the Barcelona International Sailing Centre, in Barcelona's Forum area. ↑



Bowline

Dossier: «The America's Cup comes to Barcelona»
Pages. 20-33

The women's America's Cup

Diego Yriarte

The journalist and sailing specialist Diego Yriarte tells us how the arrival of the America's Cup in Barcelona has been accompanied by a new category, the women's competition. The best women sailors from around the world will take part in the Puig Women's America's Cup. There will be 12 teams from 12 countries, and Spain is represented by Sail Team Barcelona, coached by Mónica Azón.

The history of the America's Cup

Santi Serrat

From the first schooners to the flying AC75s, the changes in the America's Cup display a degree of technological progress that would be hard to match in any other sport. In this report, the specialist Santi Serrat narrates the most significant milestones in a competition that has become the most radically evolved in the industrialized world.



The America's Cup, a portal to the future

Francesc Cusí

A competition that began life as an elitist challenge has become a massive phenomenon and a testing ground for technology, innovation and sustainability.



This is the context in which the journalist Francesc Cusí describes how the city of Barcelona hopes to harness this event to attract business generated by the competition, and to create a legacy that can drive the region's blue economy. ↑

A voyage to the past

Albert Estrada-Rius
Pages. 34-39

Traders and navigators, lords of the sea

Romantic historiographers interested in the Crown of Aragon's expansion across the Medieval Mediterranean have focused on the rulers who headed and sustained a series of military adventures and occasional sea battles. These military successes, however, would not have been possible without the presence of ambitious merchants and navigators who provided the justification and means to sustain these campaigns. ↓



The Treasures of the Museum

Pere Izquierdo i Tugás
Pages. 40-43

A Philippine vinta in the MMB

The Maritime Museum of Barcelona's collections contain over a hundred ships, including the schooner Santa Eulalia. Some come from exotic places, linked to the last vestiges of the Spanish Colonial Empire, especially Guinea and the Philippines. This is the case

of the vinta, whose value and process of restoration are narrated in this article by the technician Pere Izquierdo. ←

Interview

Jordi Garriga
Pages. 44-49

Joana Costa, the voice, soul and memory of Tarragona's Serrallo



We talked to Joana Costa, a lifelong resident of Tarragona's Serrallo, its fishing neighbourhood. Joana Costa has spent her entire life running and chartering ships and is one of the most prominent representatives of her district. It was as an outstanding figure in the fishing communities of the Serrallo that she received the Cross of Saint Jordi from the Catalan Government in 2023. ↑



Distant seas

Joan Alemany Llovera
Pages. 50-53

Thalassa, a centre for Menorca's maritime legacy

In the spring of 2023, a new centre opened in the old quarry in Es Castell (Menorca) with an exhibition featuring 17 restored traditional Menorcan vessels. The museum, however, is more than just a display of different types of boats. It explains their recent evolution, what they are like now and also looks into their future. ↑

Sea dogs

Víctor Farradellas
Pages. 54-57

José Pérez del Río, chief marine engineer

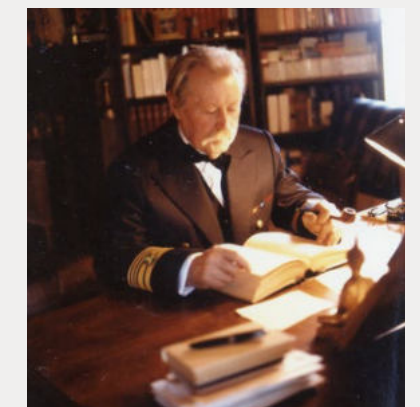
A professor at Barcelona's Nautical School for four decades, and author of an eight-volume general manual for ship's engines, Pérez del Río gave the role of ship's engineer prestige and dignity, raising it to the level of other higher qualifications, and was a leading figure for several generations of engineers. →

The locker

Gerard Martí Estrada
Pages. 58-63

Twenty-one years of lateen sailing in Cambrils

This year, the port of Cambrils has been the epicentre of the 25th anniversary celebrations of Cambrils' Arjau Vela Latina. Starting in the 20th century,





Arjau has today become one of the most senior bodies devoted to restoring the maritime heritage of Catalonia's southern coasts. ↑

The Museum network

Blanca Giribet de Sebastián and Lluïsa Prieto
Pages. 64-67



create, share and consume cultural content. This is the environment in which museums are changing the way they attract and engage with visitors. Many of them turn to gamification to create more absorbing and attractive experiences for their visitors. ←

Wind rose

Argo Staff
Pages. 68-73

This section has curiosities, news items, gadgets and resources of interest, as well as recommendations for books, films, places and attractive activities for those who love sailing and the sea, among other content. ↑

From the sea to table

Argo Staff
Pages. 74



The seafood of the future: climate change in our dishes

Forthcoming issues of Argo will contain ideas for recipes with thermophiles, which are species found in warmer waters whose populations are rapidly increasing because of climate change, and which are now being caught in larger numbers. ↑



When games have no age limit

Museums are constantly transforming themselves. There is a new generation of consumers who are influenced by rapid technological advances and the way they

LA MAR DE MUSEUS

Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana:

Taller de Barques, Polilles - Rosselló
 Museu de l'Anxova i de la Sal, L'Escala
 Museu de la Mediterrània, Torroella de Montgrí
 Museu de la Pesca, Palamós
 Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols
 Museu del Mar de Lloret de Mar
 Museu de Mataró
 Museu Municipal de Nàutica del Masnou
 Museu Marítim de Barcelona
 Museus de Sitges
 Espai Far, Vilanova i la Geltrú
 Centre d'Interpretació del Calafell Pescador-
 "La Confraria"
 Museu del Port de Tarragona
 Museu d'Història de Cambrils
 Museu de les Terres de l'Ebre
 Museu Marítim de Mallorca

mmb MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Xarxa
museus marítims
costa catalana

Exposició

Retrats de vaixells

Del segle XIX
als *shipspotters*

#Retratsdevaixells

Nova exposició al Museu Marítim de Barcelona.
Del 9/6/23 al 17/11/24