

ARGO

CULTURA I PATRIMONI MARÍTIMS

ULL DE BOU

La Ruta
de la Seda

ENTREVISTA

Ferran
Llagostera,
el cineasta
dels pescadors

ELS TRESORS DEL MUSEU

El tràgic viatge
del vapor
Manuel Calvo

MAR ENLLÀ
Remant entre
icebergs
Rai Puig a
Groenlàndia,
el país
del caiac

8 €

00013



NÚM. 13 • ESTIU 2024 • 2a ÈPOCA

1

AS DE GUIA

ESCLAVATGE



www.mmb.cat

PENELOPE

La mar és teva

Exposició temporal
MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA
 Del 14 de juny al 8 de gener de 2025
 Entrada gratuïta

mmb MUSEU MARÍTIM DE
 BARCELONA

EDITORIAL

Una de les pàgines més fosques de la història de la Humanitat

Totes les societats tenen tabús vinculats a la seva història. És difícil trobar una comunitat que no tingui, en el seu passat, cap fet terrible, un pecat del qual no se'n parla. Fins i tot els grups humans

que considerem tradicionalment «víctimes» acostumen a tenir una pàgina en què han estat botxins.

El paper de les societats occidentals en el drama de l'esclavatge i el tràfic de persones en èpoques passades, especialment entre els segles XVI i XIX, ha estat objecte de reflexió, debat i, en alguns casos, reparació simbòlica. Alguns països no han defugit enfrontar el passat amb una visió crítica. Ara, Espanya, i de manera destacada Catalunya, s'han començat a sumar tímidament a aquest procés amb la voluntat de no quedar enrere en el camí cap a una societat multicultural més justa i integradora.

Fa anys que l'equip del Museu Marítim de Barcelona va posar en marxa el projecte denominat *La infàmia. La participació catalana en el tràfic atlàntic i l'esclavatge colonial*. La iniciativa va ser concebuda com un conjunt d'actuacions culturals i museístiques que pretén impulsar la reflexió, des de la contemporaneïtat, sobre el rol de la societat catalana en el tràfic de persones i l'explotació colonial, i sobre la influència i les reminiscències d'aquest passat fosc en la societat actual.

Amb aquest projecte volem refermar el nostre posicionament institucional en el teixit cultural de la ciutat i al territori com a impulsor de l'educació en valors i la defensa dels drets humans. Alhora, el museu vol avançar en el model de museu social, tot responant a les inquietuds de la societat catalana

contemporània, multicultural i diversa, mitjançant l'impuls de noves línies d'interpretació de la història i el patrimoni marítim català.

No hi ha cap dubte que anem tard, però tampoc no n'hi ha que anem, amb pas ferm i decidit, pel camí correcte. En aquest número de *l'Argo* us donem algunes claus per saber què fem i per què.

**Anem tard,
 però anem pel
 camí correcte.**



Enric Garcia Domingo
 Director general del Museu Marítim de Barcelona



Imatge de portada: Per posar punt final a l'esclavatge no només cal trencar les cadenes, també cal revisar i assumir la nostra història.

Foto: istockphoto/JDawnlink.

3 EDITORIAL

6 ARGOS

La Gacela. Una barca de fusta recuperada pel Museu de la Pesca a Palamós

8 ULL DE BOU

La Ruta de la Seda

16 GARBÍ

El llegat de la Copa Amèrica: gaudim el present, naveguem el futur

20 AS DE GUIA

Esclavatge



22 *Blanc, negre i gris. El projecte La Infàmia*

28 *Un cor de crits que trenquen el silenci. El paper dels museus marítims: una nova visió del fenomen de l'esclavatge*

34 RUMB AL PASSAT

Stella Maris, l'àngel de la guarda de la gent de mar

40 ELS TRESORS DEL MUSEU

El tràgic viatge del vapor Manuel Calvo. Conservació d'un àlbum fotogràfic

44 ENTREVISTA

Ferran Llagostera, el cineasta dels pescadors

50 MAR ENLLÀ

Remant entre icebergs. Rai Puig a Groenlàndia, el país del caiac

54 LLOPS DE MAR

Agustí M. Vilà, un enginyer amb vocació d'historiador

58 EL PANYOL

Cants de sirena. Els mites de la mar

64 LA XARXA

Els paisatges del nostre litoral en perill

68 ROSA DELS VENTS

Informacions, notícies i curiositats

74 DEL MAR A LA TAULA

L'alatxa de Toni Izquierdo

ABSTRACTS

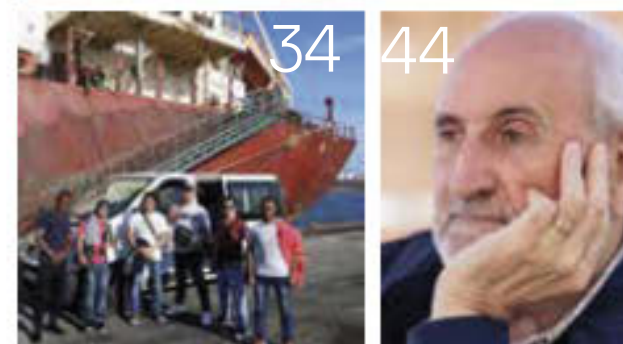
75 *Castellano*

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)



La Gacela

UNA BARCA DE FUSTA RECUPERADA PEL MUSEU DE LA PESCA A PALAMÓS

Durant més de dues dècades, la mostra d'embarcacions de pesca visitables del Museu de la Pesca ha perseguit un doble propòsit. D'una banda, preservar unes embarcacions de fusta, autèntiques peces museístiques, de l'amenaça de desballestament causada per la baixa competitivitat enfront dels nous materials i sistemes de construcció naval. De l'altra, servir de recurs pedagògic i cultural del món pesquer.



LA MOSTRA SURANT

El Museu de la Pesca de Palamós va inaugurar el seu mòdul de difusió el 2002 al Tinglado, un antic magatzem portuari amb un fort caràcter marítim, situat en un espai on es desenvolupa l'activitat pesquera local. Aviat, el Museu es va expandir cap al mar amb una extensió flotant coneguda com Les Barques del Peix. A través d'aquesta iniciativa es va voler destacar com, en el procés de portar un peix a taula, el pescador fa ús de diversos elements materials en què l'embarcació és el més rellevant de tots.

Avui, en els fons del Museu es poden veure embarcacions de pesca del port de Palamós, tant en sec com flotant: l'*Estrella Polar*, la *Gacela*, la *Felicitat*, el *Vicente* i el *Kiko*, entre d'altres.

Enteses com a mitjà de transport i plataforma de treball adaptat a un medi que no és el propi de les persones, aquestes embarcacions simbolitzen la concreció de la pesca com a activitat econòmica de primer ordre, i són, alhora, la màxima expressió del treball i la tècnica que duu a la lluita diària a la mar.

LA BARCA

La *Gacela* és l'embarcació de més eslora de la mostra surant. Construïda el 1959, responia a les característiques de la nostra costa en termes de dimensions, sistema constructiu i equipaments: línies fines i caminadores, popa ampla i carrada per obrir portes i facilitar les maniobres de calar i xorrar, coberta generosa per a la tria i la manipulació del peix, i proa alterosa per plantar cara al mal temps; en definitiva, una morfologia elegant i pràctica adaptada a la pesca d'arrossegament i als mars de tramuntana.

Vinculada tota la seva vida de pesca al port de Palamós i especialitzada en la captura de la gamba roja, l'*aristeus*

En Tirano* va dir:

“Li posarem un motor 100 Volund i correrà com una gasela”.

antennatus, un cop acabada la seva vida útil va ser cedida al museu per la família Massaguer-Figueras l'any 2006.

Des de llavors, s'han adaptat els diferents espais per oferir una visita còmoda, accessible i segura, preservant al màxim les particularitats pròpies de l'embarcació quan estava en actiu. Al llarg dels anys, el procés d'interpretació i museïtzació ha permès elaborar un discurs proper i entenedor. Aquest projecte museogràfic es va acabar el 2022 amb el suport dels ajuts gestionats pel GALP Costa Brava.

Paral·lelament, gràcies al testimoni dels antics armadors, tripulants i mestres d'aixa que van treballar i viure a bord, es va documentar la història del bastiment.

ENS EMBARQUEM!

L'experiència de la visita se centra en dos eixos principals. En primer lloc, parlem de la vida dels pescadors a bord de les embarcacions, explorant les dinàmiques socials i laborals en aquest espai confinat. En segon lloc, es destaca l'aspecte tècnic, que examina les diverses formes de treball i les tècniques de pesca emprades a les embarcacions, amb una especial atenció a la tecnologia aplicada al sector pesquer. A més, s'aprofundeix en aspectes com la construcció naval tradicional, la motorització de les embarcacions, els efectes de la meteorologia o les particularitats de les diferents espècies marines. El recorregut pels diferents espais de treball converteix la nau en un element d'interpretació de la realitat pesquera, amb un llenguatge accessible a través dels sentits: les olors, el tacte, el so, el moviment... Una experiència del tot autèntica.

Text ➤ Raül Mata és tècnic de Patrimoni Surant del Museu de la Pesca a Palamós. www.museudelapesca.org
Fotos ➤ Museu de la Pesca a Palamós

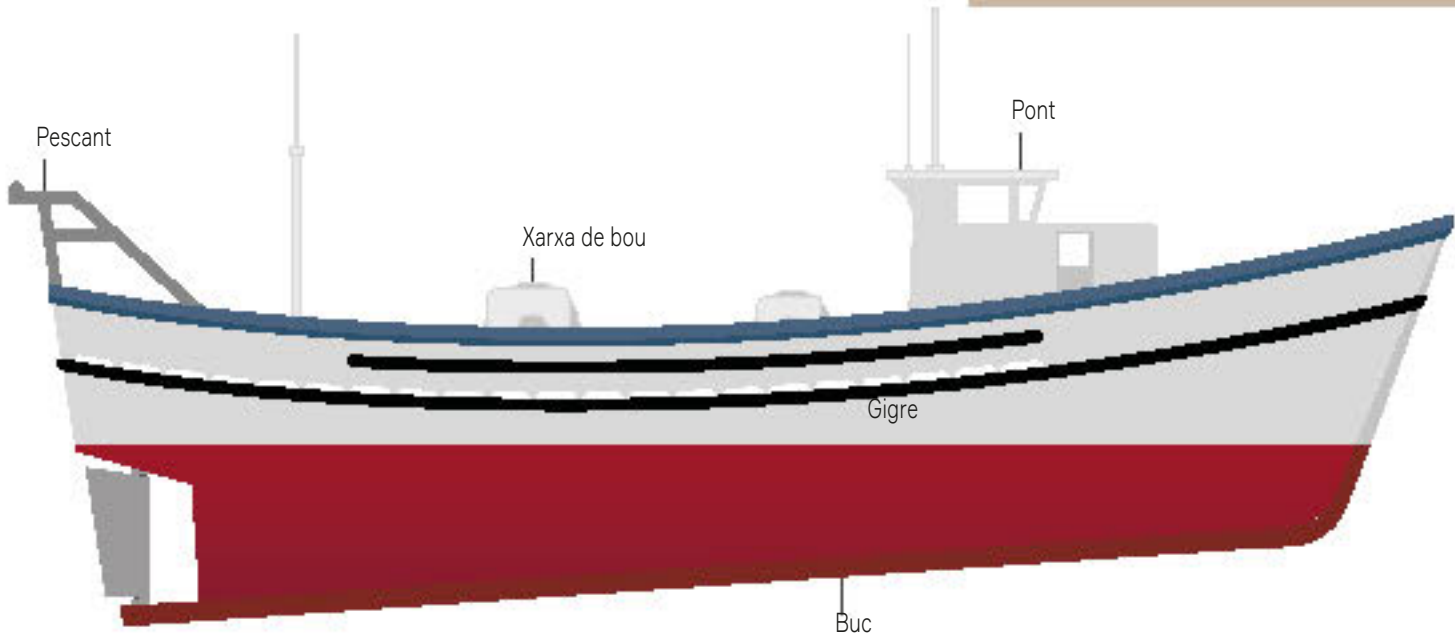
*Tirano és el malnom d'un antic armador de la *Gacela*, que posà el nom a l'embarcació.



➤ Dues vistes de la Gacela. A la foto superior, en el seu estat actual, just davant del Museu de la Pesca i a sota, en una imatge antiga, carregada de gent, amb motiu de la celebració de la Verge del Carme.

Característiques

► Nom:	<i>Gacela</i>
► Armador:	Ajuntament de Palamós
► Foli:	8a BA-5-1-08.
► Anterior foli de pesca:	3a-BA-5 1254
► Tipologia de l'embarcació:	Vaca d'arrossegament
► Eslora:	20,20 m
► Mànega:	5,20 m
► Calat:	2,40 m
► Tonatge:	58 t
► Material:	Fusta. Roure per a l'estructura i pi per al folre, baus i coberta
► Motor actual:	Cummins-KT19M de 210,29 Kw
► Mestre d'aixa:	Gaseni Balfegó
► Drassana:	Balfegó
► Any de construcció:	1959
► Lloc:	Ametlla de Mar



La ciutat de Samarcanda, situada a l'Uzbekistan, va ser un dels enclavaments estratègics de l'antiga Ruta de la Seda.
Foto: Wikicommons.

ULL DE BOU

La RUTA de la SEDA

UNA NOVA ESTRATÈGIA
PER A UN NOU ESCENARI GLOBAL

La nova Ruta de la Seda o Belt and Road Initiative (BRI) és una estratègia per al desenvolupament d'infraestructures en un escenari global, que s'inicia per part del Govern xinès l'any 2013. Aquesta iniciativa ha estat acompanyada per part de 155 països que sumen el 75% de la població mundial.

Per Xavier Martínez de Osés



La Ruta Marítima de la Seda està formada per algunes rutes principals, que passen per indrets estratègics com l'estret de Taiwan, l'estret de Malaca, l'estret de la Sonda, l'estret d'Ormuz, l'estret de Bab el-Màndeb i el canal de Suez.

L'any 2022, la Xina va invertir un total de 67.000 M\$ principalment a Àsia (47 %), l'Àfrica subsahariana (21 %), l'Orient Mitjà (14 %), Europa (8 %), Llatinoamèrica (7 %) i Nord-amèrica (1 %). Com a mostra, empreses xineses que operen des de Hong Kong tenen importants participacions en ports clau europeus, com és el cas de COSCO a la terminal Tollerort de la companyia terminalista HHLA, amb un 24,99 %, i també a la terminal del port interior de Duisburg,¹ entre d'altres.

ANTECEDENTS

La Ruta de la Seda (*Silk Route*) es remunta al segle II abans de Crist i té origen a la Xina, com a punt de partida des d'on es comerciava amb aquest teixit, on és creada històricament i raó per la qual pren aquesta denominació.

Lluny de pretendre definir aquest fenomen, la «ruta» es podria entendre com un conjunt de

rutes marítimes i terrestres que van funcionar activament fins a mitjans del segle XV (la dinastia Ming dura gairebé tres segles, entre 1368 i 1644), i va transportar una gran varietat de productes, com ara tes, tints, perfums i ivori, moment en

La Ruta de la Seda es remunta al segle II aC i té origen a la Xina.

què van atreure l'interès europeu per l'Orient Mitjà no només comercialment sinó també per l'art, la cultura, les idees o religions com el budisme.

Els primers indicis d'aquesta ruta daten

durant l'imperi romà, quan ja s'estableixen intercanvis comercials entre Àsia, l'imperi mongol i Roma, gràcies a l'estabilitat i la seguretat que ofería la ruta. No obstant això, després de la caiguda de l'imperi mongol, els territoris per on transitava la ruta van quedar a mercè de diferents potències, com els estats bizantins, otomans i d'altres de menors, i no és fins que Constantinoble cau en mans otomanes l'any 1453 que deixa d'utilitzar-se definitivament.

▼ L'antiga Ruta de la Seda. Font: <https://www.geografiainfinita.com/2020/03/el-origen-de-la-ruta-de-la-seda-el-encuentro-entre-china-y-grecia/>

La Ruta de la Seda (segle I d. de C.)



Proposta de corredor econòmic Xina-Pakistan



▲ Ruta proposada entre la Xina i el Pakistan. Font: Newshttps://www.bbc.com/news/world-asia-48245353.

A partir d'aquell moment, i mentre es manté l'interès europeu per les mercaderies que es transportaven per aquesta via, se cerquen noves rutes alternatives per a les dificultats de transitar pel territori, en aquell moment sota domini otomà.

LES EXPEDICIONS DE ZHENG HE

L'ascens de la dinastia Ming (1368-1644) i la posterior caiguda dels mongols que havien dominat la Xina de la dinastia Yuan (1271-1368), provoca el col·lapse de les mil·lenàries rutes centreasiàtiques de la seda i les espècies. La circulació de les caravanes de camells que travessaven el desert de Taklamakan i el Pamir enllaçava per via terrestre la Xina amb Samarcanda i d'altres ciutats perses, russes o índies, de manera que una altra alternativa possible era la marítima.²

A inicis del segle xv, i durant uns 30 anys, havent aconseguit el control de les fronteres del nord, l'imperi Ming es dirigeix cap a les províncies costaneres del sud-est asiàtic. El desplegament fet per mitjà de set expedicions liderades per l'eunuc Zheng He, que en permeten l'expansió fins a l'oceà Índic, és hereu de les primeres expansions marítimes des de les províncies de Guandong i

La ruta de la informació

L'any 2016, l'economia digital va representar el 31 % el PIB xinès. Des de l'any 2018, les empreses xineses involucrades en la transformació digital van realitzar 1.334 inversions en vuit sectors importants, com són l'e-commerce, infraestructures de comunicació i 5G, *fintech* (*financial technology*), ciutats intel·ligents, internet industrial de les coses, terminals intel·ligents, tecnologia de la informació, mitjans i entreteniment, amb una implantació del 37 % a Àsia, el 12 % a l'Europa central, l'est i Rússia i el 8 % a l'Àfrica, on el 57 % d'aquestes inversions estan associades al BRI.

Alguns exemples d'inversions digitals serien el cas de Huawei, que està provant tecnologia aplicable a serveis en *smart cities* en més de 160 ciutats, després d'haver estat provades a la ciutat de Shenzhen, on s'han reduït un 15 % els temps d'espera a l'aeroport (50 milions de passatgers l'any) amb tecnologia de reconeixement facial i l'anàlisi de dades, o bé quant a les infraestructures de telecomunicacions China Telecom, China

Unicom i China Mobile treballen desenvolupant connexió per cable terrestre entre Europa i Àsia, infraestructures a l'Àfrica o la instal·lació de fibra òptica a l'Afganistan.

Els enllaços de fibra òptica submarina, que són responsables del 98 % del trànsit de comunicacions i que estan controlats pels Estats Units, estan empenyent Huawei Marine Networks & Co a treballar en projectes per construir i millorar connexions, com, per exemple, la del Brasil amb el Camerun, que es va finalitzar l'any 2018, o la línia entre la Xina i el Pakistan, que s'endinsa sota la mar al llarg de 12.000 km fins a arribar a França (Europa), amb una branca dirigida a l'est d'Àfrica a través de Kènya. No hem d'oblidar l'extensió de la xarxa 5G a través de la mateixa Huawei a països de l'Àfrica i Llatinoamèrica, o el sistema de navegació i comunicació per satèl·lit BeiDou Navigation Systems (BDS), format per 35 satèl·lits que combina no només el posicionament, sinó també la comunicació, amb un marge d'error de 10 cm en el cas de BeiDou-3 (encriptat).



Fujian, que són narrades fins i tot per exploradors europeus com el venecià Marco Polo, que les il·lustra en el *Llibre de les meravelles* o *Il Milione* (1298). El període entre 1405 i 1433 s'inicia amb expedicions que van recalar a les costes del sud-est asiàtic, Ceilan, l'Índia, el golf Pèrsic, la

Les expedicions marítimes xineses mostren el poder de la dinastia Ming.

Meca, el mar Roig o la costa índica d'Àfrica, unes desenes d'anys abans que els navilis portuguesos creuessin Bona Esperança. Aparentment, aquestes expedicions marítimes pretenen mostrar el poder de la dinastia Ming, no tant com a construcció d'un espai

UN CANVI D'ESTRATÈGIA

No obstant això, després d'aquest període, l'imperi xinès adopta una intencionada desídia amb relació a la navegació a gran escala. Tot plegat porta a una talassofòbia i a centrar-se en una economia



▲ La ciutat xinesa de Hangzhou era un dels enclavaments de la Ruta de la Seda.

▼ La nova Ruta de la Seda. Font: https://observatorio.cisde.es/archivo/la-nueva-ruta-de-la-seda-china-el-proyecto-de-la-globalizacion/

Nova Ruta de la Seda



Rutes navals de l'àrtic



fluvial i de suport agrari que arriba a la prohibició, el 1371, per part del primer emperador Ming, de qualsevol navegació fora dels límits del sistema tributari xinès.³

Aquesta renúncia a les interaccions comercials al sud-est asiàtic i l'Índic obre les portes a iniciatives privades, principalment emigrants de Fujian i Guangdong o comerciants pirates a ports colonials com ara Malacca, Manila, Batàvia i d'altres, que aprofiten l'estacionalitat dels règims monsons que bufen del nord-est entre novembre i febrer, i el retorn del sud-est cap al final de la primavera i l'estiu. En aquests intercanvis es podien veure comerciants austronèsics, perses, indis, àrabs i europeus. Finalment, després de nombrosos enfrontaments es permet la presència portuguesa a Macau a partir del 1557. Prèviament a aquella època, un vaixell portuguès ja havia arribat a la Xina per primera vegada el 1513.

L'EXPANSIÓ DE LA RUTA MARÍTIMA DE LA SEDA

La Ruta Marítima de la Seda s'inicia geogràficament a la costa sud-est de la Xina, passant pel mar de la Xina Meridional i accedint a l'oceà Índic, el golf Pèrsic, la costa africana de l'Índic i Europa. Molts dels ports comercials al llarg de la Ruta Marítima de la Seda han prosperat fins avui dia mentre que d'altres han quedat relegats per la història. Hi ha registres històrics de la fundació de ports a la Xina per part de la dinastia Song (960-1279) del nord (la del sud es remunta als anys 1127-1279), com els de Shibosi, Guangzhou (obert a la badia del riu perla), Hangzhou (desembocadura del riu Qiantang) i Mingzhou (actual Ningbo).

La Ruta Marítima de la Seda s'inicia a la costa sud-est de la Xina.

També es registra la fundació de ports en altres indrets del sud-est asiàtic com Jangpo (illa de Java), Txampa (sud del Vietnam), Boni (illa de Borneo), Mayi (Mindoro a les Filipines) o Jiaozhi (Vietnam). També Indonèsia figurava com a destinació de tots els viatges que Zheng He havia fet, on havia recalat a Java, Sumatra o Kalimantan (Borneo). Sumatra i Kalimantan són dues grans illes d'Indonèsia, la primera de les quals s'atansa a l'estret de Malaca pel nord i a l'estret de Karimata a l'est, mentre que li queda l'illa de Java al sud-est a través de l'estret de la

Sonda. Per la seva banda, Kalimantan voreja els estrets de Lombok i de la Sonda. Ambdues illes són riques en recursos naturals. En el cas de Sumatra explota petroli, gas natural, carbó, ferro, coure, or i d'altres minerals. En el cas de Kalimantan, disposa de carbó i bauxita.

ACTUALITAT

La nova ruta està formada per tres vies principals que s'agrupen en una sèrie de corredors econòmics entre la Xina i altres països que permeten un accés terrestre al mar

La nova Ruta de la Seda està formada per tres vies principals.

Aràbic sense haver de creuar l'estret de Malaca; un segon corredor que també engloba diferents rutes marítimes que connecten ports des de la costa est de la Xina fins a la Mediterrània, i un tercer conjunt de rutes terrestres que connecten el nord d'Àsia amb el nord d'Europa. D'entre els corredors d'influència comercial o econòmics, la Xina ha desenvolupat el corredor econòmic Xina-Myanmar-Bangladesh-Índia (BCIM) o el corredor entre la Xina i el Pakistan (CPEC).

Es tracta d'una ruta que permet l'accés a l'oceà Índic sense haver de creuar l'estret de Malaca, on hi ha estacionades forces militars dels Estats Units. Es tracta d'una inversió de $54 \cdot 10^9$ de dòlars, cosa que el converteix en el projecte d'infraestructura més gran de la iniciativa BRI. Hi ha projectades tres autopistes i una línia ferroviària que uneixi la província xinesa de Xinjiang i el port de Gwadar (al mar Aràbic), i en un futur també el port de Karachi.⁴ Al port de Gwadar, la companyia China Overseas Port Holding Pakistan té previst construir-hi nou molls multipropòsit al llarg de 3,2 km de costa a l'est del port.⁵

Les rutes terrestres

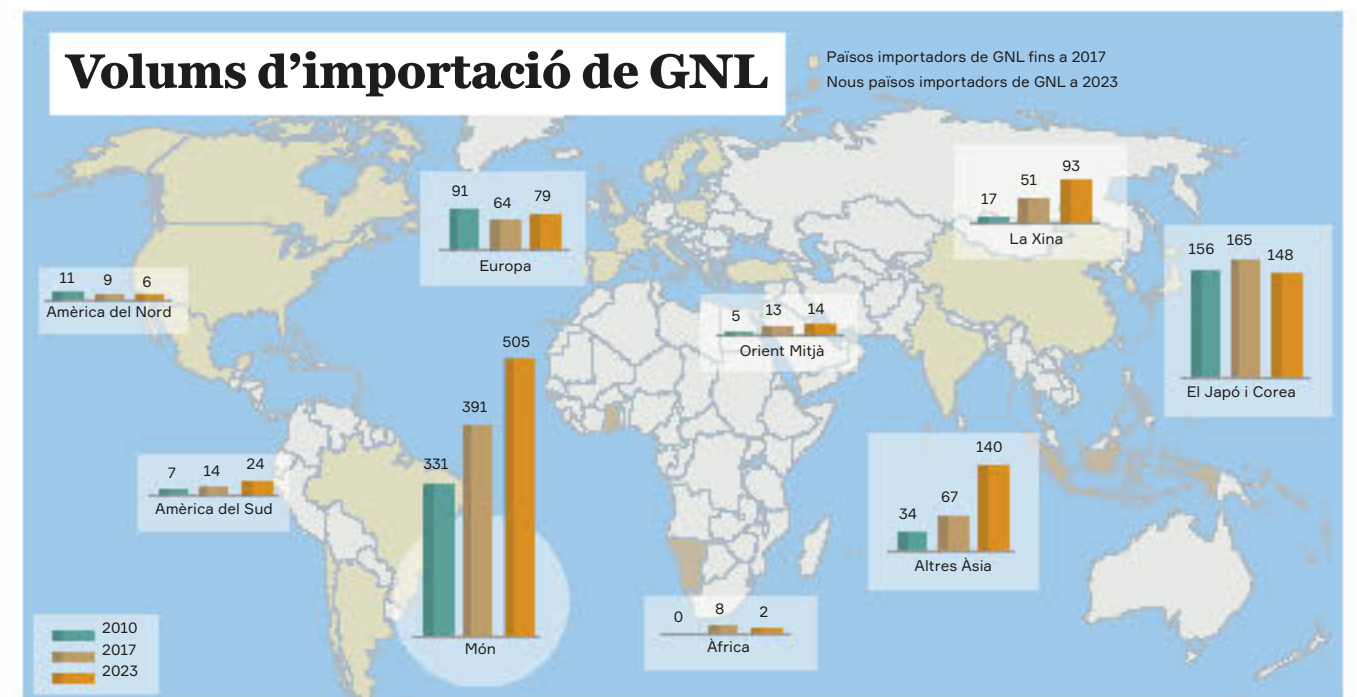
La Ruta de la Seda terrestre s'inicia a la Xina i continua per l'Àsia central, per acabar a Europa, a través de connexions que connecten països com Kazakhstan, Rússia, Bielorússia, Turquia, Polònia i Alemanya.

Les rutes marítimes

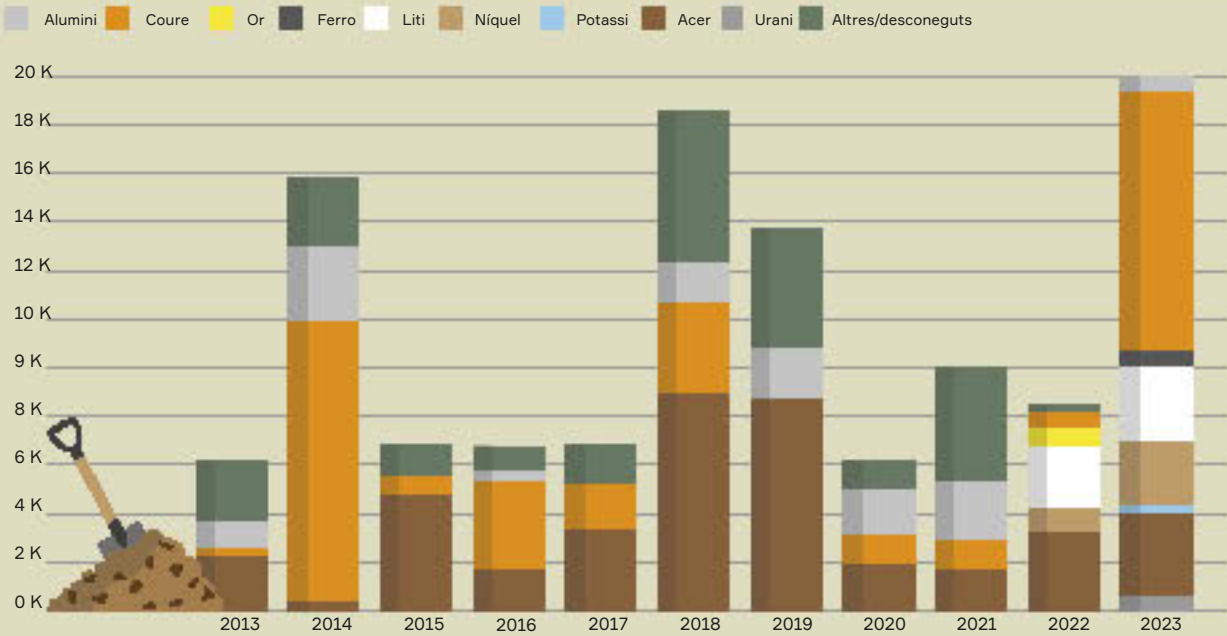
Les noves rutes marítimes tenen com a principal objectiu la millora de la cooperació i el comerç marítim entre ports al sud-est i sud-oest asiàtic, els ports mediterranis i de la costa oriental d'Àfrica. En destaquem les següents:

▼ Volums d'importació de gas natural liquat (GNL) entre els anys 2010 i 2023. Font: https://iea.blob.core.windows.net/assets/a916b9f9-4a74-4136-ad72-e05c0f466627/LNG_Market_Trends_and_Their_Implications.pdf

Volums d'importació de GNL



Volums d’inversió l’any 2023 del BRI xinès en mineria



Quin paper hi té Europa?

En els inicis dels anys noranta del segle passat la UE s'adona de la necessitat d'invertir i diversificar les infraestructures de transport per permetre que el mercat interior flueixi de manera eficient i integrada. En aquest sentit es promou el que s'anomenen les TEN-T, o xarxes transeuropees de transport, per desenvolupar infraestructures físiques transfrontereres, noves tecnologies i combustibles, o la promoció d'estàndards a escala europea. Una d'aquestes iniciatives són les autopistes del mar o el sistema de gestió de trànsit ferroviari europeu. El mes de novembre del 2017, es promou l'extensió d'aquestes xarxes cap a futurs membres de l'est com ara Armènia, Azerbaidjan, Bielorrússia, Geòrgia, Moldàvia o Ucraïna. Aquesta iniciativa, que suposa la inversió de 12,8 · 10⁹ € fins a l'any 2030, permetria articular millor l'accés d'aquests països en una futura ampliació i la possible connexió al BRI. Un cas previ han estat les terminals I i II al port del Pireu, operades per

COSCO Shipping Group des del mes d'agost del 2016. Aquesta inversió va permetre portar un baixador ferroviari a la terminal, tenint en compte que, en aquell moment, es movien 3,7 milions de contenidors al Pireu⁸ (l'any 2023 és de 5,1 milions).Actualment el projecte de la Nova Ruta de la Seda té una destinació a Europa, concretament a Duisburg, on accedeix un tren portacontenidors des de Shenzhen ja des de l'any 2011, i que

avui dia suma un total de 70 combois cada setmana, als quals cal afegir la connexió Zhengzhou-Hamburg. Un cop a Duisburg, els contenidors són distribuïts per tot Europa. Altres projectes a Europa han estat l'adquisició de la foneria Zelezara Smederevo (ZS) a Smederevo (Sèrbia) per part de Hebei Iron & Steel Group (HBIS) o la construcció de la línia ferroviària d'alta velocitat entre Budapest i Belgrad.



- ▲ Volums d’inversió l’any 2023 del BRI en mineria. Font: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/>
- **Mediterrània:** Grècia (Pireu), Itàlia (Venècia), Malta.
 - **Àsia:** Sri Lanka (Colombo), Malàisia (Kuala Lumpur), Índia (Calcuta), Corea del Sud (Busan), Xina (Canton, Haikou, Hanoi, Fujian), Indonèsia (Jakarta).
 - **Àfrica Oriental:** Kenya (Nairobi), Djibouti, Suez.
 - **Ruta de la Seda Polar:** en aquest cas, ens referim a l'alternativa més curta que permetria unir el nord d'Àsia amb el nord d'Europa, evitant el pas pel canal de Suez o vorejar l'Àfrica pel cap de Bona Esperança, la qual cosa reduiria la distància d'11.200 milles nàutiques a 7.300 i la durada de 33 a 20 dies, sempre depenent de la velocitat dels vaixells involucrats.⁶

Els oleoductes i gasoductes

La Xina ha estat fins fa pocs anys el primer importador de petroli mundial, amb un origen majoritari de l'Orient Mitjà, des d'on s'abastia a través del golf Pèrsic i l'estret de Malaca. Aquest estret és especialment vulnerable, i per aquesta raó comença a importar-lo des de Rússia i l'Àsia central, de la mateixa manera que per reduir el consum de carbó ha incrementat la importació de gas natural. De fet, l'any 2022 va importar el 41% del gas consumit via marítima i un 17% per gasoducte. El 52% de les importacions d'energia de la Xina suposen 6,4 · 10⁹ dòlars en gas i 9,3 · 10⁹ dòlars en hidrocarburs. Addicionalment, s'ha invertit en la construcció d'una refineria a Sri Lanka i una possible (però no confirmada) construcció d'una central elèctrica alimentada amb gas de 8 GW a Iacútia. En reciprocitat, la companyia Aramco ha

La Xina ha estat fins fa pocs anys el primer importador de petroli mundial.

invertit en una planta petroquímica a la ciutat de Panjin a la província de Lialiong (la Xina), tot i que el compromís d'aquest país en la transició verda es va traduir, l'any 2023, en inversions en energia solar i eòlica per valor de 7,9 · 10⁹ dòlars, sumats als 1,6 · 10⁹ dòlars en energia hidroelèctrica

LES INVERSIONS

La feina feta tant en inversions com en la construcció d'infraestructures durant l'any 2023 en el BRI s'estén a 61 països, cosa que els converteix en els principals emissors quant a projectes de construcció a l'Aràbia Saudita, amb 5,6 · 10⁹ dòlars, seguit de Sri Lanka amb 4,5 · 10⁹ dòlars, Tanzània amb 3,1 · 10⁹ dòlars i els Emirats Àrabs Units amb 2 · 10⁹ dòlars. Amb relació al que serien les inversions, els principals receptors són Indonèsia amb 7,3 · 10⁹ dòlars, seguit d'Hongria amb 4,5 · 10⁹ dòlars i el Perú amb 2,9 · 10⁹ dòlars⁷. Si es fa una cerca per sectors, l'any 2023, particularment el tecnològic (bateries, peces de cotxes i manufactura de vehicle elèctric o telecomunicacions), amb 14,3 · 10⁹ dòlars, i la

mineria (liti, cobalt, níquel i grafit), amb 19,4 · 10⁹ dòlars, són els que més han crescut. Per partides d'infraestructura, l'energia abasta un 31 %, i el transport el 16 %, de manera que la mineria representa el 21 % de les inversions xineses a l'exterior. ■

1. <https://www.dw.com/en/germany-inks-deal-with-chinas-cosco-on-hamburg-port/a-65586131>
2. Ollé, M. (2022). Islas de plata, imperios de seda. Juncos y galeones en los mares del Sur. Ed. Acanalado.
3. Ollé, M. Islas de plata, imperios de seda. Juncos y galeones en los mares del Sur. Editorial Acanalado, 2022.
4. <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/pakistan.html>
5. <https://www.cophcgwadar.com/>
6. <https://cedegys.com/blog/2021/12/10/la-ruta-de-la-seda-polar/>
7. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/>
8. <https://www.bancomundial.org/es/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>

Text ★ Xavier Martínez de Osés és director del Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques de la UPC.
Mapes i infografies ★ Carles Javierre.

GARBÍ

L'esport de la vela gaudeix de bona salut a casa nostra. Amb la celebració de la Copa Amèrica se'l vol impulsar encara més.

Aquests projectes abracen tant l'àmbit esportiu com el social, i busquen connectar amb la comunitat i promoure valors com ara la inclusió, l'educació i la sostenibilitat.

VIU LA VELA: DESCOBRINT LA VELA A MÉS DE 17.000 INFANTS DE LA CIUTAT DE BARCELONA

El programa Viu la Vela, impulsat per l'Ajuntament de Barcelona i coordinat per la Federació Catalana de Vela, neix amb l'objectiu de portar l'emoció de la Copa Amèrica i la pràctica de la vela a tots els centres d'educació primària de la ciutat de Barcelona. Amb una visió inclusiva i dinàmica, aquesta iniciativa busca transmetre els valors inherents a l'esport de la vela i també acostar els alumnes al medi marí, convertint-lo en un entorn d'aprenentatge emocionant i enriquidor. Gràcies a aquest programa, al voltant de 17.000 alumnes de sisè de primària provinents de 359 centres educatius de Barcelona gaudiran d'una jornada divulgativa i una altra de navegació a cinc escoles de vela de la ciutat.

LA KAKAPO OPEN RACE: UNA REGATA ÚNICA PER A UNS ESPORTISTES ÚNICS

Entre els esdeveniments que s'engloben dintre del programa Vela per a Tothom, destaca la Kakapo Open Race, una regata internacional, patrocinada per Diagonal Mar i Clínica Mi Tres Torres, que reunirà esportistes d'arreu del món en una competició única i que, a més de posar a prova les seves habilitats esportives, també promourà la inclusió i la igualtat d'oportunitats en el món de la vela. La Kakapo Open Race demostrarà que el mar és un espai per a tothom, independentment de les capacitats que es tinguin, i se celebrarà del 15 al 21 de juliol al BISC (Barcelona International Sailing Center). Aquesta regata s'emmarca en el Campionat d'Espanya de Vela Adaptada i Vela Inclusiva.

AVENTURA BLAVA: LA VELA ARRIBA A TOTS ELS MUNICIPIS DE LA PROVÍNCIA DE BARCELONA

Aventura Blava convida els alumnes de quart de primària, tant dels municipis costaners com d'aquells que no tenen costa de la província de Barcelona, a explorar la costa barcelonina amb una iniciativa educativa innovadora, gràcies al suport de la Diputació de Barcelona. Aquest programa combina sessions teòriques i pràctiques, i introdueix als alumnes els conceptes de la navegació i els ofereix la possibilitat d'experimentar directament la vela a bord d'embarcacions col·lectives.

VELA

El llegat de la Copa Amèrica: gaudim el present, naveguem el futur

La Federació Catalana de Vela està compromesa a garantir que la Copa Amèrica no sigui només un esdeveniment esportiu de primer ordre, sinó també una oportunitat per deixar un llegat durador que arribi a les persones i a tot el conjunt de la ciutadania. Treballant colze a colze amb diverses entitats i administracions, s'han posat en marxa una sèrie de projectes dirigits als clubs i les escoles de la vela catalana i destinats a impulsar l'esport de la vela a Catalunya aprofitant el marc de la Copa Amèrica.

Per Jordi Ibañez

> Amb els projectes de vela escolar, nens i nenes tenen accés a l'esport de la vela.

La introducció de programes de vela escolar proporciona una oportunitat d'aprendre valors com el treball en equip i el respecte pel medi ambient.





EL PRIMER EQUIP FEMENÍ DE FOIL A CATALUNYA

Una de les grans iniciatives del programa FoilCat és la creació del primer equip femení de foil català. Després d'un procés de selecció entre tots els clubs de Catalunya en què prop de 30 dones van optar a formar part d'aquest equip, finalment sis han estat seleccionades i formaran part d'aquest equip pioner: Montse Solé (Club Nàutic Vilassar de Mar), Iset Segura (Club Nàutic Vilassar de Mar), Laura Pedraza (Club Nàutic Arenys de Mar), Marina Giralt (Club Nàutic Vilassar de Mar), Emma Cabré (Club Nàutic el Masnou) i Mònica Veenhoven (Club Nàutic el Balís).

fitxes pràctiques i un portal web interactiu, els joves navegants que s'apropin als clubs i les escoles de la vela catalana exploraran el coneixement de l'esport de la vela i del medi marí d'una manera dinàmica i participativa.

FOILCAT: NAVEGUEM CAP A NOUS HORIZONS, VOLEM CAP A NOVES SENSACIONS

El FoilCat és un projecte innovador impulsat per la Federació i la Fundació Barcelona Capital Nàutica que neix amb l'objectiu de generar planter apropant el *foil* als navegants i al personal tècnic de la vela catalana, mitjançant clínics i formacions. Destaca la creació del primer equip femení de *foil* català, amb sis navegants seleccionades entre prop de 30 candidates. ■

▼ Fotografia amb les sis integrants del primer equip femení de foil català.



Text ★ Jordi Ibañez (Federació Catalana de Vela).
Fotos ★ Federació Catalana de Vela.

▲ Vela per a Tothom permet gaudir de la mar i l'esport siguin quines siguin les capacitats de cadascú.

LLIGA BLAVA ESCOLAR: ELS VALORS DE LA COMPETICIÓ

La Lliga Blava, amb el suport de la Secretaria General de l'Esport i l'Activitat Física, és una continuació del programa Esport Blau Escolar —que integra l'aprenentatge de la vela a l'educació física dels alumnes de cinquè de primària dels centres d'ensenyament del litoral català—, que incorpora el component de la competició, per enriquir l'experiència educativa i esportiva dels alumnes. Amb equips mixtos, ofereix una oportunitat emocionant de descobriment i aprenentatge a través de la pràctica de la vela. Els equips tenen l'oportunitat de representar el centre educatiu, el club de vela i el municipi on viuen en diverses trobades (zonals, territorials i una final) per promocionar la participació i la competició saludable entre els escolars.

VELA PER A TOTHOM: NAVEGANT CAP A LA INCLUSIÓ

Vela per a Tothom és un programa inclusiu impulsat per la Federació i Barcelona Capital Nàutica, amb el suport de diverses entitats, que busca obrir les portes de la vela adaptada a persones amb discapacitat. Mitjançant cursos introductoris, clínics i esdeveniments anuals com la Kakapo Open Race, promou l'accés a la vela adaptada i sensibilitza sobre la importància de la inclusió en l'esport de la vela.

AULA BLAVA: CULTURA DE MAR, VALORS DE VIDA

Aula Blava, en col·laboració amb Ports de la Generalitat, és una campanya divulgativa destinada als nens i nenes dels municipis costaners de Catalunya amb l'objectiu de difondre el coneixement del medi marí i promoure valors com el respecte a l'entorn i la seguretat a la mar. Mitjançant una àmplia gamma de recursos educatius, que inclouen plafons informatius,



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

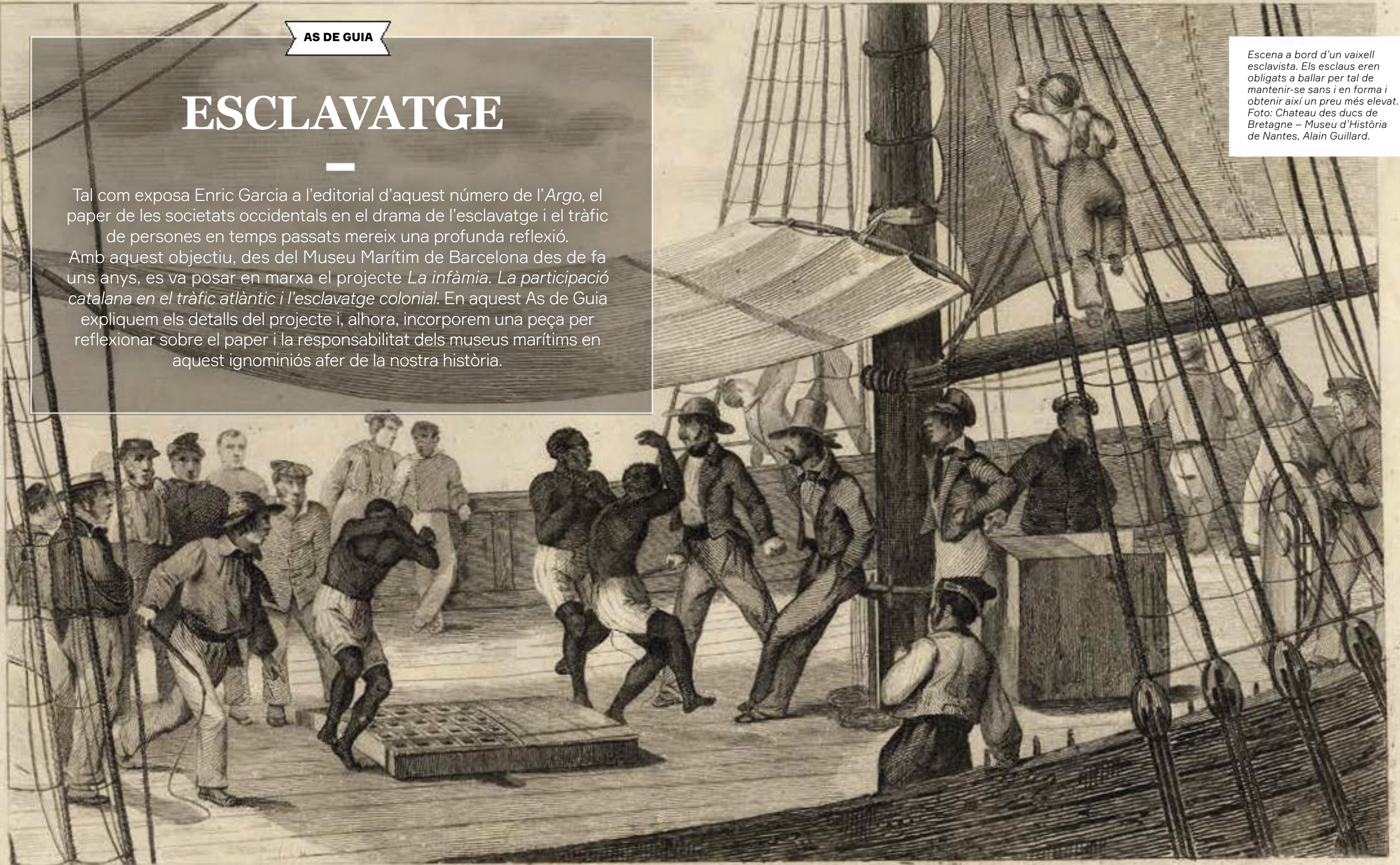


AS DE GUIA

ESCLAVATGE

Tal com exposa Enric Garcia a l'editorial d'aquest número de l'Argo, el paper de les societats occidentals en el drama de l'esclavatge i el tràfic de persones en temps passats mereix una profunda reflexió. Amb aquest objectiu, des del Museu Marítim de Barcelona des de fa uns anys, es va posar en marxa el projecte *La infàmia. La participació catalana en el tràfic atlàntic i l'esclavatge colonial*. En aquest As de Guia expliquem els detalls del projecte i, alhora, incorporem una peça per reflexionar sobre el paper i la responsabilitat dels museus marítims en aquest ignominiós afer de la nostra història.

Escena a bord d'un vaixell esclavista. Els esclaus eren obligats a ballar per tal de mantenir-se sans i en forma i obtenir així un preu més elevat. Foto: Chateau des ducs de Bretagne – Museu d'Història de Nantes, Alain Guillard.



(Enversée) Danse de Nègres.

3e Vol. P.

Impr. de Luchini

AS DE GUIA

BLANC, NEGRE i GRIS

El projecte La infàmia

Per Enric Garcia

▲ Grillons utilitzats per subjectar africans esclavitzats, en forts i castells al llarg de la costa de Tamale, a Ghana. Foto: Museu de l'Esclavitud de Liverpool/ AP/Russell Contreras.



El cinema i la televisió ens han mostrat, milers de cops, la perversió de les societats esclavistes dels altres. Així, ens resulta especialment familiar la història nord-americana de l'esclavisme, l'abolicionisme, la guerra civil o la segregació racial. Una darrera pel·lícula d'èxit, *Django Unchained* (*Django desencadenat*, en la versió catalana), de Quentin Tarantino, ens va mostrar la part més crua del fenomen.

AIXÒ ÉS COSA DELS ALTRES... O NO?

Però quants de nosaltres canviem el paisatge del sud dels Estats Units per Cuba o Puerto Rico? Quants fem l'exercici de posar, en lloc dels dolents de la pel·lícula, la imatge dels nostres avantpassats?

Per posar-ne només un exemple: unir en un paràgraf Cuba i Catalunya acabarà traient a la llum paraules com *indià*, *havanera*, *comerç*, *emigració*, *rumba*, i l'alegria i la simpatia dels negres cubans (encara ciutadans de segona en un país socialista però encara massa «colonial»). Rarament ens venen a la mà termes tan corrents a la Cuba espanyola dels segles XVIII i XIX com ara *fuet*, *execució*, *violació*, *mercat d'esclaus*, *nens* i *nenes en venda*, *grillons*, etc. El dia a dia dels nostres avantpassats en el món colonial ens queda tan lluny, que ni el recordem. De fet, hi ha fins i tot qui qüestiona l'existència d'un fet colonial espanyol. Naturalment, sempre que no siguis negre o formis part de la comunitat de persones

de sang barrejada, generalment barrejada a la força.

El passat colonial a penes forma part de la cultura popular.

LA NOSTRA HISTÒRIA COLONIAL

Que el passat colonial espanyol (i com a tal

també català) sigui ben conegut pels historiadors però a penes formi part de la cultura popular, més enllà dels tòpics, fins i tot dels més perversos, diu molt de nosaltres com a societat. *Oblit involuntari o ignorància*, no hi ha cap terme positiu per a aquesta actitud nostra davant el passat. Ara que estem

descolonitzant museus i discursos, hi arribem tard i, sobretot, malament.

Qualsevol llibre clàssic sobre història moderna i contemporània d'Espanya (que inclogui evidentment Catalunya, i també el País Basc, València, Andalusia, Balears, etc., és a dir, tothom sense exclusions) ens parlarà de cotó i d'indústria tèxtil, de sucre, de construcció de ferrocarrils i de grans operacions urbanístiques, de comerç ultramarí i d'emigració. I hi haurà unes ratlles per recordar la figura dels indians, aquells homes i dones dotats d'habilitats meravelloses que els van permetre fer fortunes increïbles només amb la seva feina, o el comerç de productes que queien dels arbres o es produïen gràcies a la col·laboració de nadius simpàtics.

Potser ha arribat el moment d'explicar que si britànics, francesos o portuguesos, per citar només els més propers, van construir els seus imperis amb violència i explotació en general i amb un òptim aprofitament de l'economia esclavista, potser els espanyols, sense excepcions, també van aplicar el mateix model.



■ Detall d'una pintura de finals del segle XVIII que representa dues dones d'una societat colonial de l'arxipèlag de les Antilles. Fons: Museu d'Aquitània, Bordeus.



📌 Comboi d'esclaus a Àfrica. 1846. Dibuixant: Foulquier. Fons: MMB.

D'entre tots els fenòmens, institucions i sistemes que han construït la història de la humanitat, un dels més impactants (en tots els sentits que aquesta paraula té en català) és el del tràfic transatlàntic d'esclaus entre els segles xvi i xix. A Espanya i a Portugal continua sent tabú. Fins i tot la societat catalana, que ha estat capaç d'exercir una enorme capacitat d'autocrítica en general, que és una societat oberta i creativa, i que ha estat a l'avantguarda en molts sentits, té aquí una assignatura pendent. Un mal entès sentiment de culpa, de responsabilitat col·lectiva i de pudor provincial fa que el tema del passat esclavista s'expliqui poc i malament.

LA INFÀMIA, UN PROJECTE DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Pels volts de l'any 2017, un petit equip del Museu va començar a recopilar informació sobre el tema del tràfic d'esclaus: bibliografia, proposta d'exposició, etc. El treball fet per Inma González i Ismael García va ser el punt de partida sobre el qual es va construir tot el que va venir després. En paral·lel a les tasques de documentació, es va plantejar a la direcció una primera proposta. Tots teníem clar que havia arribat el moment de trencar un tabú, i que el Museu tenia una missió per aconseguir.

Mirar el patrimoni marítim amb uns altres ulls

El Museu Marítim de Barcelona conserva, a les seves col·leccions, molts objectes i documents que demanen una lectura, una interpretació.

De fet, hi ha dues pintures que sintetitzen aquest lligam entre el passat i el present. Dos exvots negres (NI 9814 i 619) ens expliquen com els capitans negres, empresaris en dues aventures d'aquest tipus, agraïen a la divinitat haver pogut escapar de

la persecució dels vaixells britànics que els volien capturar. La pràctica de l'exvot està molt arrelada en la nostra cultura, i no ens ha de sorprendre l'agraïment pel favor rebut. Qui va encarregar les pintures interpretava clarament que Déu havia intercedit a favor seu.

Segurament els negres van ser venuts a un bon preu, ja que com més repressió hi havia al tràfic, més bons preus hi havia als mercats. En cap moment no

es qüestiona l'acte en si, sinó que acabi bé. Evidentment, podem imaginar l'opinió de les persones ja esclavitzades en aquest afer.

Fa pocs anys es podia veure una sorprenent exposició sobre exvots fets per narcotraficants, on es donaven les gràcies a Déu per haver escapat de la DEA o per haver pogut eliminar un competidor amb una pluja de plom. La idea és la mateixa, malgrat les diferències en el temps i l'espai. I els dubtes morals, també.

Tot i que el tràfic d'esclaus ha tingut en diferents moments el seu espai, mínim, al Museu (des de l'exposició *Catalunya i ultramar* fins a un petit espai a Catalunya Mar Enllà), ha estat present sempre més com a assignatura pendent que com una realitat.

Malauradament, el Museu ha patit importants entrebancs, alguns de compartits amb la resta de la societat (la pandèmia) i d'altres de propis (provisionalitat en la direcció, problemes pressupostaris, etc.). En definitiva, les circumstàncies no hi han ajudat. Però a partir del maig del 2021, amb una nova direcció, el projecte va tornar a agafar embranzida. La responsabilitat va recaure sobre un nou equip, format per dues persones

del Museu (Olga López i Mireia Mayolas).

Teníem clar que havia arribat el moment de trencar un tabú. El Museu tenia una missió.

Es va projectar una exposició bastida sobre dos pilars: el rigor científic (proporcionat pel doctor Martín Rodrigo Alharilla) i una narrativa feta a mida (encarregada al

periodista Toni Tortajada). En un procés lent, amb moltes discussions i reflexions, es va definir un guió, i es va encarregar una museografia al dissenyador Ignasi Cristià. Aquest projecte està ara en procés de producció, i serà l'eix central del projecte *La infàmia*.

MOLT MÉS QUE UNA EXPOSICIÓ

Una exposició temporal és molt important, però en aquest cas ho és especialment la base sobre la qual hem de construir un projecte de divulgació més profund. Mentre es definien el contingut i el to de l'exposició, el Museu Marítim de Barcelona iniciava un procés de replantejament dels discursos i les narratives del Museu en clau de les mirades que ofereix, i les que pensem que hauria d'oferir. Es va constatar que l'exposició permanent tenia importants mancances pel que fa a les veus que no se solen escoltar: les dones, les classes populars, altres cultures... i, per descomptat, qualsevol discurs no oficial. Vam decidir que un dels eixos principals que caldria desenvolupar seria treballar per incorporar la mirada d'aquests altres.



📌 Exvot pintat que representa la barca de mitjana Uracán perseguida pel vapor anglès Graules. Es tracta d'un exemple de repressió del tràfic negrer per part de la marina britànica al segle xix. Autor: José Pineda Guerra. Fons: MMB.

RETRAT CORAL

La història del tràfic i l'explotació de persones esclavitzades a les colònies europees, incloent-hi les colònies espanyoles al continent americà, no sempre és, només, un retrat de bons i de dolents. És més aviat un retrat coral en què una societat és protagonista activa o còmplice, conscientment o no, d'un sistema que semblava natural, inqüestionable. Les coses eren com eren i no calia fer-se cap pregunta. Els rics entenien que els seus privilegis emanaven de Déu i de la seva posició social, i els pobres acceptaven la situació o es revoltaven, però generalment aspiraven a ser rics també ells i no a canviar la societat. I si la Providència havia volgut que els europeus anessin per davant i passessin per sobre d'altres pobles de color, més primitius i per tant menys estimats per Déu, doncs no es qüestionava l'obra divina.

Respecte de l'esclavatge, un fil invisible unia pràcticament tots els membres de la societat.

València. El grau de participació, de coneixement, de culpabilitat, si volem, era molt diferent entre el que aplicava

La tesi del projecte *La infàmia* és que el sistema esclavista començava amb la captura d'un nadiu africà al golf de Guinea i acabava en una tassa de xocolata consumida a Barcelona o a

el fuet i separava pares i fills a les factories de la costa africana i aquell que consumia productes ultramarins. Era força diferent la situació de qui comprava joves forts i sans per treballar a la plantació de cotó d'aquell que comprava draps de cotó. Però un fil invisible unia pràcticament tots els membres de la societat en una xarxa de complicitats.

És cert que l'Àfrica a penes era vist en persona a Europa, i si ho era, ho feia en forma «natural» fent de servent fidel, de mulato exòtic o de personatge singular en un espectacle. Però a les colònies no hi havia gaires oportunitats per ignorar la realitat.

El projecte *La infàmia* és reconegudament contradictori. Vol plantejar preguntes crues i deixar als altres les consideracions morals, però no podrà evitar que, només de trepitjar el primer centímetre de l'exposició, els visitants siguin assaltats per dubtes de caràcter ètic, com ara: es podia viure el dia a dia sense fer-se preguntes, sense escoltar els abolicionistes, sense llegir la premsa entre línies? Ara mateix, primavera del 2024, el cinema ha llençat com un dard la mateixa pregunta utilitzant un fenomen molt diferent però alhora molt proper, el de l'holocaust. Tots coneixem amb cert detall les cambres de gas i els crematoris, però es parla menys de les empreses alemanyes que compraven esclaus/presoners a les SS per a les seves factories, o els esclaus exportats des de Rússia o Ucraïna per treballar al camp, o els milers de dones i homes sacrificats en la construcció de fortificacions o fàbriques d'armament. La pregunta sempre és la mateixa: cal fer-se preguntes o és millor no saber-ne res?

El Rey

Con el objeto de fomentar la agricultura de la Provincia de Caracas e islas de Cuba, Santo Domingo y Puerto-Rico, permítame por mi R.^a Cédula de veinte y ocho de Febrero de mil setecientos ochenta y nueve a todos mis vasallos avecindados ó residentes en estas mis dominios, y los de Indias, que pudiesen pasar en embarcaciones propias ó fletadas de su cuenta a comprar Negros a qualquiera parage donde los hubiere, llevando el dinero y frutos que necesitaren para ello, con libertad de toda contribucion a la introduccion de los Negros en dhas. Islas y Provincia de Caracas, y con expresa prohibicion de retornar otro algun efecto comerciable. Concedi tambien a los extranjeros, por el articulo 3 de la citada Cédula, que por el tiempo de dos años pudiesen conducir Negros a los puertos habilitados, baxo la misma franquicia de derechos a la introduccion de los Negros, pagando los establecidos por extraccion de la plata y frutos provenientes de sus ventas. Cumplido el termino de los dos años se expidió otra Real Cédula en veinte y quatro de Noviembre de mil setecientos noventa y uno, por la qual se permitió, como en la anterior, a mis vasallos avecindados ó residentes en España e Indias, que pudiesen pasar en embarcaciones propias ó fletadas de su cuenta a qualquiera puerto

El Museu Marítim de Barcelona vol ser un museu rellevant, que utilitza la narrativa històrica o antropològica del nostre passat marítim per fer-se preguntes sobre el present. Parlar del tràfic d'esclaus i del nostre passat colonial és una oportunitat per parlar del llegat, de les ferides, dels tabús i del llast que ens impedeix ser una societat més justa i igualitària.

REALMENT CALIA?

La resposta és rotundament sí. És una assignatura pendent del Museu. Ara que pensem en la celebració del nostre centenari, s'esgoten els anys que ens queden per complir l'obligació de parlar del tràfic de persones esclavitzades, dels nostres indians i de la nostra carrera d'Amèrica com no ho hem fet fins ara. A més, estem en un entorn de museus marítims que ja han fet els deures; han obert els seus llibres i han explicat aquesta història.

Si volem considerar-nos un dels millors museus marítims del món, com sincerament pensem que podem presentar-nos, cal fer el pas. D'altra banda, és un tema pendent per a una societat que es coneix força bé com a víctima (de les guerres civils, de les repressions polítiques o de l'explotació econòmica) però que s'ignora quan toca reconèixer-se com a botxí. Serà,

El llegat

Un dels temes més debatuts és el reconeixement o no del paper que el tràfic, i sobretot l'explotació d'esclaus, va tenir en l'acumulació dels grans capitals que van permetre la Revolució Industrial, el desenvolupament urbanístic de les grans urbs europees i, en definitiva, l'esplendor de les potències europees. Segons alguns autors, no podem mirar l'Òpera de París, la xarxa ferroviària europea o l'Eixample de Barcelona sense preguntar-nos com es va generar aquesta riquesa. Per a d'altres, tràfic i explotació són fenòmens localitzats que no poden ocultar els grans avenços de la societat occidental, i afirmen que la història és la que és. Com sempre, la veritat està en el punt mitjà. Des del punt de vista de les societats africanes, o dels afrodescendents, o de les víctimes del racisme, l'herència de tot plegat és important, com ho és la cicatrització de les ferides encara obertes.

en definitiva, una oportunitat per fer millor la nostra societat amb una mirada que no prové de la culpa, sinó de l'afany de créixer com a persones i com a col·lectiu. ■



Prórroga del 1804 de la real cédula expedida pel rei Carles IV el 1789 relativa al foment del comerç d'esclaus a les colònies d'Amèrica. Fons: MMB.

Apressament de la corbeta espanyola Conchita pel vapor de creuer Firefly, l'agost de 1857. Fons: MMB.

Text ■ Enric Garcia és director del Museu Marítim de Barcelona.

Vestíbul d'una casa de
l'Eixample de Barcelona.
Foto: Enric Garcia.

AS DE GUIA

Un cor de CRITS que trenquen el SILENCI

*El paper dels museus marítims:
una nova visió del fenomen
de l'esclavatge*

Per Enric Garcia



El record de l'esclavatge i l'explotació colonial uneix els crits dels hereus de les víctimes i dels botxins en un únic clam per a la memòria i la reparació. Arreu dels països europeus, amb excepcions significatives, la revisió del tràfic d'esclaus transatlàntic és un tema d'actualitat que qüestiona les societats del present respecte a les herències, els llegats i les ferides encara obertes.

PERSONES ESCLAVITZADES, SEMPRE PERSONES

L'esclavitud ha existit des que tenim notícies històriques. Independentment de les causes i les circumstàncies de les víctimes (com a presoners o botí de guerra, per segrest, per naixement, etc.), en el món antic en general es tractava de persones que havien caigut en desgràcia però que podien, en certes circumstàncies, recuperar l'estatus de persones lliures. Eren esclavitzades i explotades, però no perdien la condició de persones més que temporalment.

L'esclavitud moderna, a partir del segle XVI, amb el segrest i l'explotació d'africans que van ser transportats a l'altra banda de l'oceà (es parla de més d'11 milions d'éssers humans), va incorporar una novetat: el racisme. Els negres eren infidels i, com a tals, eren evangelitzats a canvi del seu treball. Entraven a la comunitat cristiana sota el guiatge de l'home blanc, i ho agraïen amb la seva servitud. Però quan els africans eren batejats i entraven a formar part de la comunitat eclesial, calia trobar un argument nou que en permetés la submissió. La clau era considerar-los éssers immadurs, humans de segona, primitius i senzills, que necessitaven la tutoria dels blancs.

Aquesta aberració ideològica justificà, durant segles, el poder dels europeus i americans sobre els africans (i en certa manera també sobre altres ètnies, fossin indis, orientals o nord-africans). I va posar els fonaments d'un racisme estructural que encara condiciona la nostra vida, sigui quin sigui el nostre lloc al món. Ara sabem que no existeix més que una raça, la humana, manifestada en centenars d'ètnies diferents, però a partir d'una matèria única i igual. No existeix cap tipus de superioritat més enllà de l'economia o l'educació, és a dir, de les oportunitats.



Laureà Figuerola Ballester, gironí, economista i polític espanyol, va ser ministre d'Hisenda durant el Govern Provisional de 1868-1871 i president del Senat. Lliberal i progressista, s'oposava a l'esclavisme. Foto: Wikicomons/Senat Espanyol.

ESCLAVATGE I RACISME

Esclaus, forçats o «treballadors lliures», la víctima amb prou feines nota la diferència. Més enllà de la discussió de tipus moral o jurídic sobre l'esclavitud, és a dir, sobre la conversió d'una persona lliure en un subjecte esclavitzat i cosificat, que es pot comprar i vendre, la víctima d'explotació no aprecia els matisos. Entre un esclau que treballa en una plantació de cotó a Alabama, un nen recol·lector de cautxú al Congo belga o una dona que treballa a la safra de la canya de sucre a Cuba, les diferències estatutàries no afectaven la violència, la submissió, la tortura i la mort. Tampoc la consideració de no humans, o almenys no del tot humans, que rebien per part dels explotadors blancs.

Per tant, cal afrontar aquest tema amb una mirada àmplia, més enllà de les etiquetes. L'essència és sempre la mateixa: el no blanc és considerat de menys valor com a ésser humà i només compta com a bé de producció. En conseqüència, calia construir un discurs que justificués l'explotació, i aquest discurs no és el del vençut (propi de l'esclavatge de les guerres) o el de persona que ha perdut el favor dels

Déus (situació típica del món antic, que podia canviar circumstancialment), sinó el del racisme: el no blanc ha de ser considerat inferior i, per tant, la seva submissió al blanc és lògica i, naturalment, volguda per Déu, que ha creat l’home blanc a semblança seva, encara que no explica en qui es va inspirar per crear el negre.

Cal entendre aquest raonament per copsar fins a quin punt avui dia encara importants segments de la societat creuen i defensen que la separació de races és necessària. Encara més, la subsidiarietat d’unes (africans, orientals, àrabs, etc.) vers la blanca ho justifica tot. Aquest és el mal que cal descriure i combatre.

UNA TEMPESTA AGITA LES CONSCIÈNCIES

Fa dècades va començar una tempesta que destapava una part coneguda però força amagada de la història occidental. La història del tràfic d’esclaus, de la seva explotació, de l’herència dels milions d’homes i dones segrestats i transportats al continent americà, era present al cinema i a la literatura; no era cap secret. Semblava una part més de la història, com la Revolució Francesa o la Guerra dels Trenta Anys. Com tot, havia deixat una empremta, però els seus contorns no estaven gaire definits. Per a molts, el fenomen literari i televisiu de *Roots* (*Raíces* en castellà quan va arribar a Espanya) va ser clau per posar cara, noms i relat al que eren només xifres de persones esclavitzades.

En els darrers anys la memòria de l’esclavatge ha esdevingut un tema clau.

En els darrers anys, una barreja de fenòmens diversos ha fet que la memòria de l’esclavatge hagi esdevingut un tema clau per a la nostra societat. Coincideixen en el temps una relectura radical del passat colonial i el seu llegat amb l’esclat amb virulència de conflictes racials

latents però que ara veiem a la televisió de la manera més crua. La presa de consciència d’una generació jove que lluita per un món més just topa amb el renaixement dels moviments d’extrema dreta que lluiten per un món més injust, i malauradament sembla que tinguin les de guanyar. Coincideix també en el temps la necessitat social d’exorcisme del passat a través dels símbols, siguin estàtues o noms de carrer. Això, i moltes altres coses, ha provocat en el món occidental un moviment ferm per visitar el món del llegat esclavista en totes les seves formes i variants per exposar explicacions, justificacions i omissions.

Gairebé tots els països del nostre entorn hi juguen. Alguns, com ara el Regne Unit, França o els Països Baixos, amb fermesa. Altres, com ara Espanya o Portugal, tard i malament. I d’altres, com ara els Estats Units, ho viuen en un ambient de guerra civil racial intermitent des del 1865, com a mínim.

EL PAPER DELS MUSEUS MARÍTIMS

Tothom participa o pot participar en aquest moviment, però uns dels actors més importants són el món acadèmic i els museus. Sense recerca rigorosa, sense documentació

El cas paradigmàtic del diari *The Guardian*, de Manchester

Un cas il·lustrador de com es mouen les coses en el món de la memòria del llegat esclavista és el del diari britànic *The Guardian*.

Aquest diari, anomenat entre el 1821 i el 1959 *The Manchester Guardian*, és gestionat des del 1936 per l’Scott Trust, una empresa creada per assegurar-ne la independència financera i editorial a perpetuïtat. Es tracta d’un diari de centreesquerra o esquerra, fins al punt que a la Gran Bretanya ser «lector del *The Guardian*» o *guardianista* és gairebé com dir esquerrà.

Fa un any, l’Scott Trust va publicar el resultat d’una detallada recerca independent que havia encarregat el mateix diari sobre la implicació dels seus fundadors en el comerç, el tràfic i l’explotació d’esclaus. *The Manchester Guardian* estava vinculat, originalment, al món del cotó i el tèxtil, i amb això no caldria dir res més. Dels 11 fundadors del diari, nou tenien connexions estretes amb el comerç del cotó, o el que és el mateix, amb el sistema de producció esclavista. Un d’ells, Sir George Philips, era copropietari d’una plantació a Jamaica, i va ser un dels que van rebre

indemnització per la pèrdua de «propietats» quan el Regne Unit va abolir l’esclavatge.

Des de fa ara un any el diari treballa en un programa de restauració de justícia. No n’hi havia prou amb una disculpa, sinó que calia embrancar-se en un programa, a llarg termini, sobre el llegat de l’esclavatge. Així, es financen recerques independents (algunes de les quals han arribat a la família reial britànica), es publiquen constantment notícies i reflexions, treballen amb les comunitats afrodescendents i han creat grups de treball amb especialistes, advocats, etc. De forma molt especial, el diari es focalitza en el llegat i les conseqüències més que en el vessant històric. Si busqueu la llista d’accions fetes, és realment impressionant. Aquest és un exemple de com les disculpes i la narrativa descriptiva no són suficients; cal ser proactius, i buscar sincerament una contribució a la justícia. No es tracta d’assumir les culpes dels nostres avantpassats, sinó de proposar cures a les ferides que ells van provocar. Trobarem algun dia una reacció semblant a casa nostra?

fidel, sense interpretació científica, ens movíem en el camp de la propaganda i els sentiments. Cal sostenir les afirmacions amb coneixement construït des de la recerca.

Al costat de la investigació, els museus tenen un paper fonamental en la transmissió del coneixement a la societat. I atès que el món de l’esclavatge està íntimament lligat al fenomen del trànsit marítim transatlàntic, entre els segles xvi i xix, els museus marítics d’arreu del món són espais de narració i de debat. És per això que el Museu Marítim de Barcelona fa anys que hi treballa en la part que li pertoca, com expliquem en un altre article d’aquest número de *l’Argo*.

Mentre que els mitjans de comunicació i la gent del carrer actuen directament, sovint sense reflexió, demonitzant o destruint testimonis del passat sense fer-se gaires preguntes, actuant més amb el cor que amb el cap, els museus tenim l’obligació de plantejar primer les preguntes i després ajudar a trobar respostes, respostes

que no sempre són úniques i no sempre són les que la societat vol.

Hem d’assumir el concepte de culpa col·lectiva sobre els crims del passat?

els crims del passat, tal com van fer els alemanys i encara no han fet els japonesos respecte a la Segona Guerra Mundial?

El Museu Marítim de Barcelona fa una proposta arriscada i valenta de no callar, o millor encara, de callar i donar la veu als altres, forçant que se’n parli. No pot ser una aproximació neutral. Els museus que es limitin a fer cròniques històriques sense debat i sense polèmica estan destinats a desaparèixer, i potser serà un fet positiu per a la societat.

DIVERSES MIRADES INTERNACIONALS SOBRE EL TRÀFIC D’ESCLAUS

Per recordar el tràfic, alguns països han instituït dies de record (10 i 23 de maig a França, 23 d’agost a la Gran Bretanya) o s’han erigit monuments (París, Liverpool, Bordeus, etc.) Rarament hi ha elements identificatius en edificis singulars, tot i que cada cop es recuperen més espais de memòria en antigues cases de traficants, o edificis relacionats amb el tràfic o l’explotació colonial. Fins i tot en ciutats com ara Liverpool, Bordeus, Nantes o Bristol es promouen rutes a peu o recorreguts que permeten descobrir espais ciutadans vinculats amb aquest drama.

A poc a poc es fa també un esforç per construir museus o espais expositius dedicats al passat negrer. Probablement la primera fita important va ser l’exposició *Les Anneaux de la Mémoire. Nantes Europe “Afrique” Amériques*, entre el 1992 i el 1994. En aquesta mateixa època es va fer una exposició similar a Liverpool, que el 2007 va esdevenir el Museu Internacional de l’Esclavitud. S’hi han sumat d’altres museus, com ara la Sugar and Slavery Gallery del Museu dels Docklands de Londres, una magnífica sala al Museu d’Aquitània, espais al Museu Marítim Nacional de Londres,

 Monument al general Prim, al Parc de la Ciutadella de Barcelona, obra de Lluís Puiggener. Militar i polític, durant el seu mandat com a governador a Puerto Rico, va destacar per la cruesa en la repressió dels esclaus rebels. Foto: Wikimedia/Canaan.





▲ Cartell de la funció extraordinària del Teatro Novedades de Madrid, dedicada a la Sociedad Abolicionista Española, entitat creada el 1864 i que va ser activa fins al 1888, quan va veure aconplemerts els seus objectius. Foto: [Wikicommons/Biblioteca Nacional de España](#).

etc. Podríem dir que el Regne Unit és un antic imperi que es descobreix a ell mateix i no s'agrada, mentre que França ha optat per un record discret però sòlid.

Als Països Baixos hi ha en marxa des de fa anys un projecte del Museu Nacional de l'Esclavitud, un projecte plantejat fa més de 60 anys i que podrà inaugurar-se l'any 2030. Dinamarca va fer també la seva exposició,

Stop Slavery, al Museu del Treball, i a Alemanya també s'està redescobrint el passat negrer. El passat nazi encara pesa molt, però la història colonial alemanya a l'Àfrica o la participació de ciutats com Bremen, Hamburg o Flensburg en el tràfic d'esclaus (generalment al servei de la Danish West India Company) estan agafant embranzida. El cas dels Estats Units, on el problema racial no resolts encara aixeca passions, mereix molt més espai del que podem donar-li aquí. Alguns parlen d'una guerra civil latent des del 1865. Fins i tot Itàlia té pendent una relectura del seu passat colonial a Etiòpia o a Líbia, tacat de sang i d'explotació però força desconegut. Bèlgica guarda una història colonial única i salvatge, però el factor del tràfic hi és irrellevant. I, finalment, és de justícia el paper dels mateixos africans, dels traficants àrabs, de les confessions religioses en la justificació de l'esclavatge en nom de Déu, etc. La feina que ens espera, com a societat, és enorme.

A Espanya i Portugal està tot per fer. I en alguns casos és pitjor el que hem fet.

tenim clara la nostra missió: tenim un projecte i una voluntat. I tot i que el temps i les circumstàncies han anat en contra nostre, amb el projecte *La infàmia* fem el que és correcte.

PERDÓ I REPARACIÓ

Museus, monuments, plaques i declaracions són molt importants, però cal fer alguna cosa més. El primer pas ha de ser, i ha estat en molts casos, demanar perdó. És tan obvi, necessari i poc exigent que sembla mentida que encara moltes societats no hagin fet res en aquest sentit. El segon pas, en molts indrets, ha estat la retirada de monuments, plaques, noms de carrers, etc., en un intent de retirar la memòria dels esclavistes però que podria generar l'efecte pervers de prolongar l'oblit. A més, actua com una mena d'exorcisme contra una figura concreta (el cas d'Antonio López a Espanya és emblemàtic) que ajuda a passar pàgina i deixar de costat altres noms menys coneguts. I el tercer pas és, finalment, l'exigència de reparacions econòmiques per part dels afrodescendents.

A Catalunya i a Espanya hem començat pel segon pas, però el primer i més important, la petició de perdó, sembla que no arriba. No som prou madurs per entendre que no demanem perdó a títol individual i des de la nostra innocència, sinó que és una declaració simbòlica que voldria dir: jo no tinc la culpa de res,

Si no parlem gaire d'Espanya o de Portugal és perquè realment està tot per fer. I en alguns casos és pitjor el que hem fet que no les omissions. El Museu Marítim de Barcelona és un exemple en negatiu i en positiu. Ho hem fet malament, fins i tot molt malament, fins ara. En canvi, ara

Del tràfic d'esclaus al tràfic de persones, o el riu que no s'atura mai

El tràfic de persones no s'ha aturat mai. Existeix des de la protohistòria, pel que sabem, i ha revestit diferents formes. En el nostre àmbit geogràfic i en la nostra part de la història, tampoc s'ha aturat mai.

Quan els països europeus van posar fi legalment a l'esclavatge, les necessitats del capitalisme van trobar ràpidament un recanvi, fossin treballadors xinesos que signaven contractes per treballar a Cuba o als Estats Units en condicions indescriptibles, fossin treballadors lliures al Congo, a Nigèria o a Sud-àfrica que, també amb un contracte pel mig, eren esclaus de facto. El tracte continuava essent ignominiós.

No se'ls podia vendre, teòricament, però sí que se'ls podia matar o mutilar.

Avui mateix, pràcticament tots els mitjans de comunicació ens parlen de persones esclavitzades o forçades arreu del món, des del centre de Londres fins als vaixells de pesca xinesos. També dones i nens, en la indústria de la prostitució, del tèxtil o de la construcció, allà on calguin treballadors vulnerables i prescindibles.

Pakistanesos en supermercats, nenes mexicanes en prostíbuls, immigrants il·legals en l'agricultura espanyola o italiana, servents esclavitzats a les cases riques del

golf Pèrsic, etc. No tenim prou tinta per enumerar ni la meitat dels casos que hem llegit només en un parell de setmanes. En general, el factor racial és ara menys important. El que pesa és la misèria, la vulnerabilitat econòmica i la indefensió. No cal considerar el treballador «esclavitzat» com un ésser humà de vàlua inferior. Resulta indiferent mentre pugui ser espremut fins a la mort. L'estigma no és racial, tot i que casualment ètnia i pobresa van íntimament lligades.

Parlar en el segle XXI de la història del tràfic d'esclaus només té sentit si ens fa plantejar preguntes incòmodes i doloroses sobre el nostre present i sobre les nostres pròpies accions.



▲ Relleu de Tomàs Ribalta, al Palau Marc de Barcelona. Ribalta fou propietari d'hisendes a Cuba i membre de la Lliga Nacional. Al relleu s'aprecia la xemenia i la canya de sucre de la hisenda, testimoni del treball forçat d'africans esclavitzats. Foto: [Wikicommons](#).

però sento el vostre dolor i el vostre patiment com si fos meu. Pot semblar poca cosa, però és l'inici d'una nova manera de relacionar-se no des del blanc o des del negre, sinó des del gris.

La mar ha estat l'espai de terror, de mort i de desolació per a milions de persones esclavitzades i portades des d'Àfrica fins als seus destins, principalment a Amèrica. Els museus marítims de tot el món treballem per tal que ara la mar sigui espai de retrobament, de pau i de memòria.

El moviment de record, reivindicació i exigència de reparacions que estem vivint ha de calar-nos fins als ossos i fer-nos comprendre que no parlem del passat, sinó del futur. El gran tema, en realitat, és el racisme i la desigualtat que porta aparellada. El mal construït

durant segles no es pot desmuntar en poques generacions, però de la mateixa manera que hi ha una ideologia darrere del tràfic d'esclaus i del racisme, cal construir una nova ideologia que tanqui per sempre aquest capítol. Si no és així, quin futur tenim com a societats multiculturals si portem a dins el germen de l'odi racial? ■

Text ★ Enric Garcia és director del Museu Marítim de Barcelona.

RUMB AL PASSAT

Stella Maris

L'ÀNGEL DE LA GUARDA DE LA GENT DE MAR

L'Apostolat del Mar Stella Maris és un organisme de l'Església catòlica. Nascut amb una vocació religiosa, amb els anys ha evolucionat vers una acció ecumènica i essencialment humanitària i pràctica. La seva seu a Barcelona és un veritable far, en molts sentits.

Per Jack Tar

✦ L'acció de l'entitat Stella Maris és la salvaguarda de tants i tants mariners que es troben en situacions extremes. A la imatge, recollint mariners d'un vaixell.

Un arqueòleg excavant les àmfores del carregament del derelict. Foto: Arxiu MAC-CASC.





REFUGIS PER A LA GENT DE MAR

Quines són les necessitats de la gent de mar mentre es mouen pel món? Mentre estan embarcats, la seva vida està regulada i condicionada per la disciplina i l'organització del treball a bord. Però l'arribada a port està marcada per unes expectatives, com poden ser la comunicació amb les famílies, el trencament de la rutina i sortir del vaixell, fer unes compres, demanar assistència espiritual i social, i tal vegada auxili quan considerin que els seus drets no són respectats.

Per oferir-los un punt de refugi a terra, en el primer terç del segle XIX es van constituir unes institucions humanitàries, les Sailor's Home, que oferien habitacions, alimentació sana i altres comoditats, com ara biblioteques, etc. Podien dipositar-hi els diners de forma segura, i se'ls ajudava a buscar embarcament.

A Espanya, el model humanitari de tradició anglosaxona es va introduir molt més tard.

Eren llocs de pas, de refugi temporal, nascuts, sobretot, de la mà d'esglésies protestants, l'Exèrcit de Salvació o institucions similars. Aquest moviment formava part del que es coneix com a reformisme, que volia, entre d'altres coses, fomentar la pau social entre el món dels treballadors i el capital a través de legislació social, institucions benèfiques, etc.

A Espanya aquest model de tradició anglosaxona es va introduir molt més tard. L'any 1893 el capità mercant

Josep Ricart i Giralt (científic i divulgador que fou director de l'Escola de Nàutica de Barcelona, entre desenes de coses més) va presentar a la Cambra de Comerç i Navegació de Barcelona una proposta en aquesta línia. Una mica més tard l'arquitecte Adolfo García Cabezas, un personatge vinculat a la Compañía Trasatlántica, va plantejar l'any 1901 una proposta concreta per a la creació d'albergs per a la gent de mar amb el nom de la Casa del Marino, un model que no va cristal·litzar fins a la dècada dels anys vint amb la institució de la Casa del Mar.



Stella Maris permet als mariners tenir un acompanyament fraternal un cop arriben a port. A la imatge hi veiem una furgoneta de l'organització recollint mariners.

Celebració ecumènica a la seu de Stella Maris de Barcelona.



LES NECESSITATS ESPIRITUALS DELS CATÒLICS

Mentre que en el món protestant s'havia detectat primerencament la necessitat de cobrir la part espiritual i religiosa de la gent de mar, especialment des del punt de vista de la moralitat, en el món catòlic no es va considerar aquest punt fins més tard. I la resposta va ser una institució de nova creació, l'Apostolat del Mar, una organització internacional fundada a Glasgow el 1920 fruit d'un projecte liderat per Peter F. Anson. Originalment, la intenció era acompanyar en l'oració i vetllar per tal que la gent de mar no descuidés la vida religiosa. L'any 1922 es va establir un secretariat general i el 17 d'abril va rebre la benedicció del papa Pius XI.

Els centres de l'Apostolat tenien i tenen la seva organització, en funció del lloc i l'entorn. La seva feina es basava originalment en tres grans eixos: la pastoral o espiritual (proporcionar suport religiós), la social (hostatge i suport per trobar feina) i la cultural recreativa (el club i la biblioteca). La principal preocupació era preservar la moral dels homes de



Portada del reglament del Centre Apostolat del Mar, del 1927.

Missa a bord d'un vaixell, a càrrec del ja difunt bisbe Toni Vadell.

Comunicació, assistència, acompanyament

Una de les necessitats més habituals és comunicar-se per telèfon o per internet amb la família o amics. Facilitar aquest contacte, generalment amb targetes SIM o connexió wifi, és obrir una porta a trencar l'aïllament i tornar a connectar amb el món, especialment el món més proper.

Però cal no oblidar necessitats més importants, com ara el suport jurídic. Stella Maris posa a disposició de la gent de mar dos advocats que assessoren gratuïtament i si cal defensen els drets de la gent de mar o donen suport a les tripulacions abandonades al Port de Barcelona. I tot això des d'un posicionament de servei i d'escalaf.



Els visitadors

Una part fonamental de la tasca de Stella Maris la fan els visitadors. Com que avui dia gran part de l'activitat portuària es fa en espais llunyans, i amb escales de curta durada, es fa difícil per als tripulants dels vaixells baixar a terra i anar a la ciutat, com s'havia fet els anys anteriors a la revolució del contenidor. Els voluntaris de Stella Maris van als vaixells per donar-los la benvinguda i oferir-los assistència en el que necessitin. A Barcelona, 30 persones treballen per fer realitat el lema de Stella Maris: «Your home, away from home» (La teva llar, lluny de la llar). No importa la procedència, la religió, la cultura o gènere.



Un voluntari de Stella Maris informant a un grup de mariners, al club de l'organització a Barcelona.

mar en un entorn on l'alcoholisme, l'accés a la prostitució, la blasfèmia i tota la resta d'amenaques, reals o imaginàries, podien apartar-los del camí recte.

ELS PRIMERS CENTRES A ESPANYA

A Espanya, els primers moviments per estendre l'Apostolat del Mar van començar vers el 1923. Els seus impulsors van ser el cardenal Merry de Vall i el reverend Luís M. Brugada Panizo, nomenat delegat pel Comitè Central de Glasgow per a la implantació a Espanya. Curiosament en aquesta tasca sembla que va tenir un paper destacat Acció Catòlica de la Dona, organització que tenia molta informació sobre les comunitats de gent de mar als ports.

Lluís M. Brugada va organitzar i obrir el primer centre a Barcelona.

Brugada va organitzar i obrir el primer centre de Stella Maris a Barcelona. El seu reglament va ser aprovat amb data 23 d'abril del 1927. El primer local, beneït pel bisbe Josep Miralles Sbert, es va

instal·lar provisionalment a la seu de l'Associació d'Eclesiàstics per a l'Apostolat Popular, al número 10 del carrer Canuda.

Poc després, la Junta d'Obres del Port de Barcelona va autoritzar, el maig del 1929, l'arrendament d'un petit local, la planta baixa i el primer pis del Pavelló Nord, un edifici que abans havia ocupat la Casa de Màquines, al moll del Dipòsit. Es van establir unes petites oficines i una sala refugi per als mariners estrangers, amb una biblioteca i sala de jocs. Naturalment també tenia una capella, oberta també als treballadors del port i a qualsevol persona que en tingués necessitat. En relació directa amb Stella Maris, l'any 1933 es funda la denominada Pía Unión del Apostolado del Mar de Barcelona, a la parròquia de Santa Mònica, al final de la Rambla.

En esclatar la Guerra Civil, els locals de Stella Maris al port van ser assaltats i totalment destruïts, inclosa tota la documentació que hi havia. També l'església de Santa Mònica va ser arrasada i el mossèn, el reverend Fernando Molins Orra, va ser assassinat. Quan va acabar la Guerra, l'Escola de Nàutica de Barcelona va acollir la seu de Stella Maris provisionalment fins que l'any 1947 van rebre un nou local al

port, al moll del Rebaix. Actualment, el local de Stella Maris és al port, al número 51 del passeig Josep Carner.

Tot i que ens focalitzem a Barcelona, Stella Maris està present als principals ports, grans i petits, dels països catòlics. A Espanya, abans del 1936, hi havia també centres a Bilbao, Sevilla, Puerto de la Luz, Pasajes i Cadis. Des del 1939 i fins a l'actualitat, s'han obert centres allà on eren necessaris.

MAN'S AMIGUES

Stella Maris ofereix hostalatge, transport i suport en general als tripulants dels vaixells que recalen a port. Avui dia, en escales curtes i amb els vaixells amarrats en molls lluny del centre de la ciutat, és necessari disposar d'amics que et puguin guiar i aconsellar. Aquest servei inclou els vaixells mercants de tot tipus i també els creuers. Precisament en aquests darrers hi ha centenars, milers de tripulants,

Stella Maris ofereix hostalatge, transport i suport en general als tripulants dels vaixells que recalen a port.

homes i dones de diferents nacionalitats i religions, que necessiten un suport especial.

L'ànima de Stella Maris a Barcelona és el seu director, el doctor Ricardo Rodríguez-Martos Dauer. Nomenat director nacional l'any 2022 per la Conferència Episcopal Espanyola, aquest diaca i

capità de la marina mercant acumula anys d'experiència a la mar, a la Facultat de Nàutica de Barcelona i en el treball al servei de la gent de mar. És autor de diferents llibres i, sobretot, és un home amb majúscules, que tothom coneix i respecta a la comunitat marítima i portuària.

Una de les seves obres més importants va ser promoure la creació del Comitè de Benestar del Port de Barcelona l'any 1996. Aquesta plataforma ha esdevingut el punt de referència per a aquells que es preocupen per les necessitats materials i anímiques de la gent de mar que visita el Port de Barcelona. Els veritables protagonistes del transport marítim, la gent que mou el món, troben a Barcelona mans amigues. A més, donen suport a la celebració del Dia Internacional de la Gent de Mar cada 25 de juny.

El lector d'*Argo* també pot formar part d'aquest projecte. Stella Maris obre les portes perquè qualsevol persona propera a la mar i a la seva gent faci una petita o gran contribució. La petita, un euro al mes, es pot fer a través de la plataforma *teaming* (<https://www.teaming.net/?lang=es-ES>). Però les necessitats són grans, i les portes estan obertes a les vostres aportacions. Els diners són només un mitjà, però un mitjà imprescindible. També hi ha la possibilitat d'esdevenir voluntari (en trobareu més informació a la web: www.stellamarisbarcelona.org).

Text ★ Jack Tar.
Fotografies ★ Stella Maris Barcelona.

Un agent fonamental al Port de Barcelona

Stella Maris és molt, molt més del que a primera vista pot semblar. És una manera d'entendre el servei a la gent de mar, una forma de generositat activa i conscienciada en favor d'aquells que viuen i treballen al mar per tal que el món es mogui i que no ens falti de res.

Stella Maris és un organisme totalment integrat a la comunitat portuària de Barcelona. És un dels membres destacats del grup de treball de Sostenibilitat i ocupa la secretaria permanent del Comitè de Benestar del Port de Barcelona. També és membre del Consell Rector del Port. Cal reconèixer la tasca que ha fet i fa Port de Barcelona en la protecció, allà on pot intervenir, de la gent de mar. L'Apostolat del Mar, totalment independent, pot actuar amb llibertat allà on les institucions estan limitades. Així, ambdues formen un equip tant eficient com discret.

Tot i que com a organització ha rebut molts reconeixements i distincions (per exemple, l'any 2016 va ser designat Centre de l'Any per la International Seafarers Welfare and Assistance Network), el veritable reconeixement és el que rep de tots i cada un dels usuaris, amics i col·laboradors, un respecte que no es pot descriure amb paraules.

La generositat activa de Stella Maris permet que els mariners, un cop al port, tinguin un cert acompanyament i agombolament. A la imatge, lliurament dels diferents encàrrecs als mariners.





El tràgic VIATGE *del vapor* MANUEL CALVO

Conservació d'un àlbum fotogràfic

Per **Valentina Pavón**

El Museu Marítim de Barcelona conserva un àlbum de fotografies que narra un dramàtic succés en aigües del Mediterrani, amb el vapor *Manuel Calvo* com a protagonista. L'àlbum és un testimoni documental únic. Per poder garantir la preservació d'aquesta història es va dur a terme un procés de conservació i restauració de l'àlbum.

La història se situa l'any 1919, en el context del final de la Primera Guerra Mundial i de l'agitació dels anys posteriors. L'àlbum documenta un viatge que iniciava la singladura el 21 de març al port de Barcelona amb destinació a uns ports del Mediterrani oriental (Constantinoble, Cavallo i Odessa). Malauradament, durant el trajecte, el vaixell va xocar contra una mina, cosa que va tenir unes dramàtiques conseqüències humanes i materials.

A bord del *Manuel Calvo*, de la Cia. Transatlàntica, hi anaven 39 membres de l'armada, 130 tripulants i 202 persones expulsades pel Govern espanyol, entre les quals hi havia russos, turcs i gitanos, que havien de ser desembarcats al port d'Odessa. Al capità, Manuel Morales Muñoz, l'havien advertit que no havia de creuar l'estret de Bonifacio pel perill que significava el camp de mines que hi havia en aquelles aigües. No obstant això, ningú no l'havia advertit que l'estret dels Dardanel

es trobava en una situació similar. El 29 de març del 1919, la tripulació i el passatge van sentir una forta explosió, seguida d'una gran flamerada. El pànic es va estendre a bord.

L'impacte de la mina va afectar l'amura d'estribord. A conseqüència del xoc i del caos posterior, 105 passatgers van ser declarats desapareguts. Es van enviar insistents senyals de SOS, però els vaixells que es trobaven en les proximitats no volien arriscar-se a auxiliar-los pel perill que comportava la presència de mines i la dificultat de maniobrar a la zona.

Va ser el caçatorpediners *Sportive* el que va arribar al lloc del naufragi per socórrer el *Manuel Calvo*. Van desembarcar tripulants i passatge, i el *Manuel Calvo* va ser remolcat a Constantinoble, on es van fer les feines de reparació. L'avaria

L'àlbum representa un tipus de testimoni únic que ha de ser preservat.



▲ Les fotografies de l'àlbum no només mostren l'impacte de la mina, sinó també escenes del dia a dia a bord del vaixell.

▲ Coberta de l'àlbum de fotografies del vapor Manuel Calvo.



del vaixell era considerable: el xoc havia generat un forat de gairebé cinc metres d'alt per tres d'ample.

L'ÀLBUM, UN TESTIMONI ÚNIC

El relat visual d'aquest succés ocorregut fa més de 100 anys va ser fet per un o uns quants fotògrafs anònims interessats a retratar els tripulants i el passatge, preferentment. Conté 24 pàgines de color, bordó i texturades, disposades de forma horitzontal. Les pàgines es troben perforades al costat esquerre i enquadrades juntament amb una tapa d'una sola peça, amb una corda simple. Les tapes també són texturades i presenten a l'interior dues guardes de paper, que es pleguen on fan de llom, i té quatre perforacions que s'alineen amb les dels fulls. A l'interior hi ha un total de 63 fotografies de gelatina POP i DOP sobre paper baritat, adherides a la part frontal de les pàgines.

ABANS DE LA INTERVENCIÓ

Primer de tot, es fa necessari aclarir que aquest objecte no va ser pensat per formar part de la col·lecció d'un museu. Es va confeccionar perquè les seves pàgines fossin contemplades una vegada i una altra, passant de mà en mà, narrant històries que no es poden explicar amb paraules. Tenint present aquesta funcionalitat, podem comprendre millor com ha arribat al seu actual estat de conservació, que és regular.

L'àlbum narra esdeveniments que no són possibles d'explicar amb paraules.

Les tapes són visiblement fràgils, sobretot a les zones perimetrals. Tenen plecs, taques de diverses característiques i brutícia generalitzada. Els estrips predominen al voltant de les perforacions del cosit, el llom i les vores de les tapes, i arriba a haver-hi petites pèrdues de material. Les guardes interiors estan molt grogues i acidificades, i fins i tot en una es distingeix la marca que deixa el fregament de les fotografies de la primera pàgina. Les pàgines també es veuen fràgils a les vores, i tant les pàgines com les tapes estan corbades cap amunt, cosa que fa que l'àlbum ja no sigui pla. Aquest fet és conseqüència de la manera com s'ha construït, del tipus de materials que es van usar i de la manipulació que se'n va fer.

Malgrat tot, les imatges de l'interior estan en bones condicions, amb els deterioraments esperables tenint en compte el pas del temps i l'ús. De manera generalitzada constatem que les fotografies presenten restes d'adhesius a la part frontal i al voltant, amb altres taques i brutícia generalitzada. Algunes es troben lleugerament despreses de les pàgines. Així mateix, es pot apreciar com la textura del paper de les pàgines s'ha traspassat a les fotografies, cosa que ha repercutit negativament en la percepció de la imatge d'alguna.

Unes de les condicions més freqüents entre les fotografies del tipus gelatina POP és l'esvaïment de la imatge i la presència d'una tonalitat entre verdosa i groguenca. En canvi, a les fotografies del tipus gelatina DOP s'aprecia una accentuada brillantor metàl·lica a les zones més fosques, que es coneix com a mirall de plata.

DESPRÉS DE LA INTERVENCIÓ

El que es busca quan s'intervé un objecte és garantir-ne el bon estat de conservació a llarg termini, però, per sobre de tot, preservar-ne l'essència. La intervenció s'ha enfocat perquè sigui el menys invasiva possible. No és una tasca senzilla, ja que els àlbums estan constituïts per materials molt diversos entre si, però cal entendre'l com un objecte únic. Es decideix quin és el tractament que cal fer-hi després de llargues reflexions i proves que assegurin que són prou eficients per assolir l'objectiu i, encara més important, que no representen cap tipus de risc per a l'objecte.

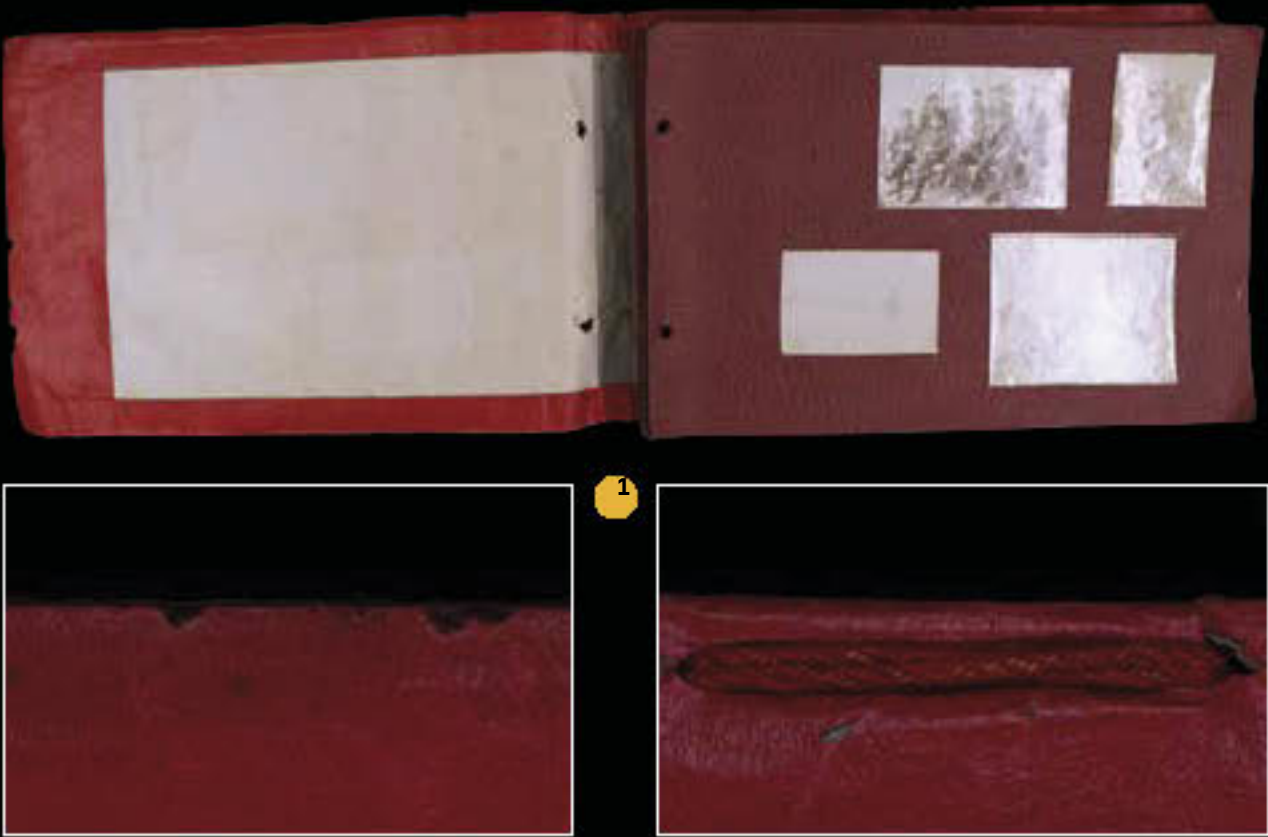
- 1 Descosit de l'àlbum:** permet separar-ne les parts per poder tractar-les de manera independent segons la naturalesa i les necessitats que tenen.
- 2 Neteja en sec:** pàgines i tapes són sotmeses a una neteja amb cautxú sintètic. Les fotografies s'han protegit amb un material suau i resistent per evitar que deixin marques. Per a la neteja de les fotografies únicament s'ha utilitzat una pera d'aire.
- 3 Neteja en humit:** s'utilitzen solvents com a última instància quan tots els recursos anteriors fallen. Utilitzant etanol pur s'aconsegueixen eliminar les acrecions adherides a la superfície de les fotos que dificultaven la lectura de la imatge.

Amb la intervenció s'ha volgut garantir-ne el bon estat de conservació [...] i preservar-ne l'essència.

- 4 Readhesió de les fotografies:** utilitzant adhesius aptes per a la restauració assurem que cap component afecti negativament els materials de l'àlbum.
- 5 Consolidació i restauració:** procés enfocat principalment a les tapes. S'han consolidat i reforçat les zones fràgils i els estrips, i s'han reconstruït volumètricament aquelles zones que ho necessitaven.
- 6 Interfoliat:** a causa de la textura accentuada del paper de les pàgines s'ha considerat oportú intercalar-hi paper de conservació per evitar abrasions a les fotografies.
- 7 Digitalització:** de les pàgines i de l'àlbum com a objecte. Permet tenir un document d'alta qualitat accessible per a la consulta digital, i evitar la sobremanipulació.
- 8 Conservació preventiva:** confecció d'una caixa de conservació a mida per a un bon emmagatzematge a la sala de dipòsit de l'Arxiu Fotogràfic, climatitzada de manera estable i controlada. Ajuda a disminuir i minimitzar l'avenç del deteriorament que podria derivar en la pèrdua total de les fotografies, i de l'àlbum com a objecte. ■

Text ★ Valentina Pavón és conservadora restauradora de patrimoni fotogràfic. pavonvalentina3@gmail.com
Fotos ★ MMB.

LA RESTAURACIÓ, PAS A PAS



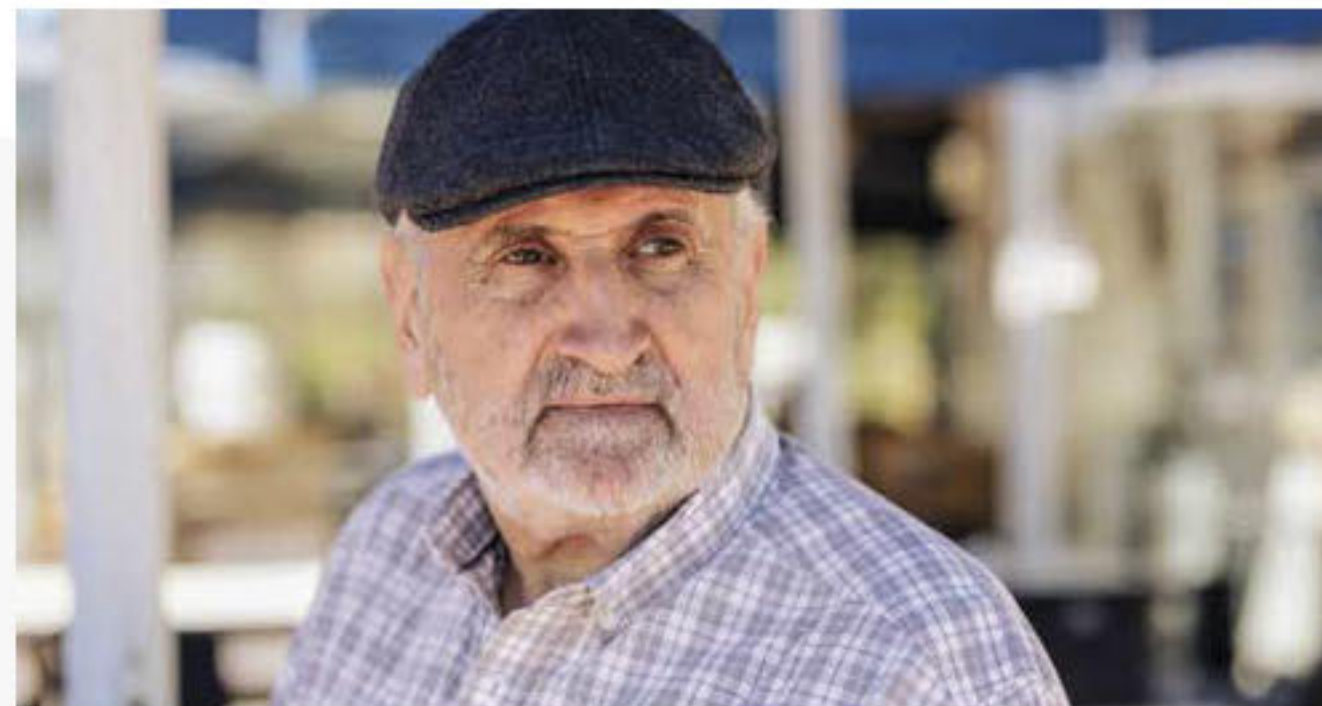
Ferran Llagostera al port pesquer d'Arenys de Mar, on el barreig de l'olor de la mar salada i el gasoil dels vaixells el transporten a la seva època d'activitat cinematogràfica més intensa.

ENTREVISTA

Ferran Llagostera

EL CINEASTA DELS PESCADORS

Per Jordi Garriga



▲ Afable, pròxim i xerraire, Ferran Llagostera té mil secrets i anècdotes per explicar quan es tracta de la pesca i els pescadors d'arreu del món.

“Hem viscut experiències de la natura molt potents. La por era no saber-les aprofitar”

Nascut a Sant Joan de les Abadesses el 1947, allà on el Pirineu Oriental català comença a aixecar-se, Ferran Llagostera s'ha forjat una trajectòria que, en realitat, el fa ser un autèntic home de mar, un savi, en realitat; un savi del món de la pesca i dels pescadors d'arreu del món. Perquè Llagostera és un guionista, director i productor cinematogràfic que ha fet del món de la pesca el seu medi natural. Del Mediterrani al Cantàbric, del Pacífic als caladors canadencs de l'Atlàntic, els mars recorreguts pel nostre protagonista i els països per on ha escodrinyat els secrets dels pescadors són tants, que quan es conversa amb ell sembla que ho sàpiga tot, absolutament tot. Les anècdotes i els coneixements s'acaben, només, quan el temps, el rellotge, ens fa plegar veles.

Efectivament, Ferran Llagostera és un cineasta singular al qual la seva inquietud, perseverança i curiositat han dut, al llarg de 30 anys de carrera, a teixir una singladura cinematogràfica impressionant, que, majoritàriament, s'emmarca en l'àmbit dels mars i els oceans. A través de les seves pel·lícules, reportatges i documentals hem pogut veure els oficis de la pesca, la situació del medi ambient marí i el patrimoni cultural del mar; hem pogut reviure tempestes, pors, anhels i, sobretot, hem pogut copsar i

entendre la vida diària d'homes i dones que tenen en la mar el seu ofici i forma de viure.

La seva filmografia, ja sigui com a director, productor o guionista, o totes tres coses alhora, és extensíssima, i en destaquen títols de ficció com les pel·lícules *Gran sol*, *Terranova* o *Chapapote... o no*. També porten la seva signatura sèries documentals com *La pesca*, *O mar do home*, *Treballs de mar*, *El mar canario*, *Historias de la pesca andaluza*, *Mars de fortuna*, *Els oceans de l'home*, *Earth report* o *La pesca del bacallà*, entre d'altres.

Com ell mateix ens relata, «hem viatjat per les costes de mig món, on hem conviscut en vaixells de pesca de tot tipus, des de grans arrossegadors congeladors i vaixells i helicòpters de salvament marítim, fins a troncs tallats a cops de matxet i units entre si per un parell de cordes. Hem estat des dels llocs més remots i exòtics fins als més propers. Hem vist i relatat pesques tradicionals i modernes. Hem filmat el cultiu de perles negres a la Polinèsia, el mercat de peix més gran del món a Tòquio o els coralls exòtics a Oman... Hem gravat imatges agressives, insòlites, contundents o didàctiques de la situació actual dels oceans, i de les persones i dels oficis relacionats amb ells a pràcticament tot el món».

«Però per a nosaltres, per a l'equip de producció, de direcció, de càmera, de so, per als que hem treballat des de la nostra professió de cineastes, què ha representat aquesta experiència? Per quines dificultats hem passat?



Des de l'any 2017, l'MMB conserva els màsters i films editats de les gravacions realitzades pel litoral de la península Ibèrica i per tot el món, des dels anys 1970 fins al segle XXI, i que van ser produïdes per a diverses administracions del país. Més de 400 cintes (aproximadament més de 200 hores de filmació), entre elles les sèries documentals *La pesca a Catalunya* (1985), *La pesca a Espanya* (1978) o *L'home i el mar* (2015).

Com hem superat els marejos, les pors, la falta d'espai, les olors i les dificultats tècniques de rodar en un medi tan hostil, humit, inestable i tancat?».

D'aquestes mateixes preguntes i de tantes altres en parlem en aquestes pàgines, en una conversa que delata la gran passió de Ferran Llagostera per la mar, pels mariners i pels pescadors d'arreu del món.

M'agradaria saber com, a un home de muntanya com vostè, se li desperta la passió per la mar?

Jo vivia al Ripollès i vaig veure el mar per primer cop als 12 anys, en una excursió amb les caramelles d'estiu que vam fer a Sant Feliu de Guíxols, i em va sorprendre molt. Vaig descobrir un món immens. A partir d'aquí, va ser una qüestió de curiositat. Temps després d'aquella excursió, ja treballant en el món del cinema, vam anar a fer un documental al País Basc, sobre el riu Urola, i, és clar, seguint tot el seu curs vam acabar al mar, a la desembocadura. Per fer un bon final, vam embarcar en un vaixell de pescadors, i allà ja em vaig

enganxar. Em van venir al cap moltes preguntes. Com es pot viure en un medi com el mar? Com es pot viure en un medi tan inestable?... Per poder-me respondre jo mateix, l'estiu següent em vaig fer mariner i em vaig embarcar durant tres mesos al Cantàbric, en un vaixell costaner. Sentia molta curiositat per saber com vivien els pescadors, què pensen, què fan, qui són i com són.

“Em vaig fer mariner i em vaig embarcar durant tres mesos al Cantàbric, en un vaixell costaner”

Pescàvem anxova i *chicharro*, o sorell, com en diem nosaltres. Recordo que vam pescar tant que vam arribar a estar a un pam d'enfonsar-nos i, quan vam arribar a port, vam estar vuit hores traient peix. Va ser una gran aventura.

Un bon començament, doncs... Sí, així és. A més, estant en un vaixell d'aquests em va caure a les mans la novel·la *Gran sol*, d'Ignacio Aldecoa. El Gran Sol és un calador de l'Atlàntic Nord on, entre d'altres, hi anaven els pescadors bascos. El cas és que aleshores jo tenia una productora pròpia i vaig decidir fer-ne la pel·lícula.

D'això ja fa uns 30 anys, però va ser una experiència impressionant en tots els sentits; va ser un rodatge fantàstic, i encara avui hi ha mil anècdotes per explicar.

Expliqui-me'n una, doncs. Una de les coses que va costar gestionar era la qüestió del mareig. Un actor, quan ja havíem començat a rodar, va dir que no s'hi veia amb cor i el vam haver de substituir. I l'Ovidi Montllor, que es marejava molt, es passava el dia estirat a la cabina i només sortia quan el cridàvem per rodar una escena. Però tothom va col·laborar i l'experiència amb els actors va ser molt bona.

Després de *Gran sol* vostè continua en l'àmbit de la mar i de la pesca. Com va ser? *Gran sol* era ficció, i jo vaig voler explorar el món de la pesca i la mar des d'un punt de vista documental. Me'n vaig anar a la Secretaria General de Pesca, a Madrid, a buscar finançament per fer una sèrie de la pesca a Espanya. Va resultar que el director general era gallec i la cosa li va agradar, de manera que em va concedir un ajut de 500.000 pessetes. També em va facilitar contactes de diferents especialistes, de manera que així és com ho arrenquem tot de manera definitiva.

A partir d'aquí, vostè s'ha convertit en un director de cinema totalment especialitzat en el món de la pesca i el mar. Ho veu així? Sí, sí, totalment. Primer ens vam dedicar a documentar la pesca a Espanya: Galícia, Andalusia, Catalunya... Potser no hi ha cap racó on no hàgim estat. Després hem anat més lluny, a tot arreu del món.

Hi ha alguna cosa del món de la pesca que vostè no sàpiga? Doncs és difícil (*riu*). Vam arribar a filmar pesques antigues prohibides, gairebé com si fóssim furtius, com a Galícia, on quan baixava la marea els pagesos colgaven una xarxa sota la sorra i en pujar la marea enfilaven la tallada amb una

“Vam arribar a filmar pesques antigues prohibides, gairebé com furtius.”

És la meva vida i ha representat la meva professió. Ara, quan fa tres mesos que no embarco, ja gairebé em trobo malament. Jo visc al Masnou, necessito estar a prop del mar, però també li he de dir que últimament sento una certa necessitat de tornar al meu poble, a Sant Joan de les Abadesses. El retorn als orígens

barca. D'aquestes i de similars n'hem vist unes quantes...

Si li pregunto què és per vostè la pesca i què ha representat aquesta experiència, què em diria?

El decàleg

- | | |
|---|---|
| 1. Un mar?
L'Atlàntic | amb poemes de Salvat-Papasseit. |
| 2. Una platja?
Alguna del Cantàbric. Allà, la força de la natura em fa vibrar. M'encanten les mareas i viure una galerna és espectacular. | 7. Quin és el seu primer record del mar?
L'excursió de les caramelles, a Sant Feliu de Guíxols. |
| 3. Un animal marí?
La tonyina, pel perill que té i perquè és molt bona. | 8. Pensi en el mar i digui'm algun matís per descriure'n el blau.
El mar no és només blau. És blau, gris, verd. Canvia a cada moment. |
| 4. Un esport o afició marítima?
La contemplació. | 9. Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...
Al Cantàbric, al País Basc o a Galícia. |
| 5. Un llibre per endur-se a una cala solitària?
<i>La venganza de la Tierra</i> , el de la teoria Gaia, però és tan depriment... | 10. Acabi la frase: Si no existís el mar...
No existiríem nosaltres. El mar és el naixement de la vida. |
| 6. I un disc?
<i>Res no és mesquí</i> . El disc de Serrat | |

sempre és important, i més ara, quan hi tinc amics amb problemes de salut...

Quines han estat les dificultats més importants que ha hagut de superar durant la seva carrera cinematogràfica entorn de la pesca i de la mar? N'hi ha dues. Una és l'econòmica. Aixecar sèries o pel·lícules és molt car. L'altre vessant és el medi. Com deia abans, parlem d'un medi inestable i en moviment i, sovint, amb unes condicions meteorològiques totalment adverses. No són gens fàcils els rodatges a alta mar. Avui, amb la tecnologia moderna, els drons, les càmeres de vídeo de mida petita, seria molt diferent. La de coses que fariem ara!

Precisament, la qüestió de les dificultats tècniques per rodar en un medi tan hostil són molt importants. Expliqui-m'ho... Pel·lícules com *Terranova* o *Gran sol* van ser molt complicades. Anàvem amb pel·lícula química de 35 mm. Més d'una vegada vam haver de clavar el trípod a la fusta de la coberta del vaixell. Però hem estat molts anys rodant pràcticament amb el mateix equip, de manera que tenim molta experiència. I sabem com sortir-nos-en. Per a rodatges més senzills, com ara sèries, l'equip és més petit i tot és més fàcil. Però vaja, coses com pujar al pal per tenir algun bon pla aeri, amb molt de moviment, o haver de rodar amb molt de fred, que fa que les lents s'entelin, o anar amb totes les precaucions del món perquè l'escuma de la mar no et faci malbé l'equip, sempre són obstacles que ho fan tot molt complex.

Ha passat mai por?

No, no recordo haver passat mai por. Hem viscut experiències de la natura molt potents i la por era no saber-les aprofitar del tot des del punt de vista cinematogràfic. Estàs tan concentrat en la feina que no passes por. Però hi ha qui sí que passa por. Recordo quan, enmig d'una tempesta a Terranova, on es pesca en parelles de vaixells, a un dels dos capitans el van enviar a la cabina perquè callés. Val a dir que allà els capitans, que no els patrons, són joves acabats de sortir de l'acadèmia que es dediquen a fer hores i no tenen gaire experiència. Aquell estava molt espantat i volia girar cua, però no el van deixar. A Terranova, als bons patrons de pesca, se'ls rifen.

Si li fes destacar un títol dins de la seva extensa filmografia, quin em diria i per què?

Gran sol, sense cap mena de dubte. D'aquesta, n'estic enamorat. Recordo que en un festival on es va exhibir ens va venir una dona plorant. Era la dona d'un pescador i ens va dir que, per fi, havia vist realment quina era la vida del seu marit. I la vídua d'Aldecoa també ens va dir que si el seu marit fos viu, ens felicitaria. A mi això em fa feliç. La satisfacció humana és el més important, ja que a mi el que m'interessa és captar l'essència. M'agrada reflectir la vida real, encara que sigui en una ficció.

“De rodatge, mai no vam patir reticències per part dels pescadors. La gent de mar és molt extravertida.”

Un cop sou al vaixell, quin tipus de relació s'estableix entre l'equip de rodatge i els pescadors? Hi ha reticències? No, cap reticència, tot el contrari. No sé per què, però la gent de mar és molt extravertida. La gent d'interior ho és menys. Al vaixell, si et fas un més d'ells i els respectes, de seguida t'accepten. I quan veuen

Terranova, la gran experiència

Ferran Llagostera no dubta a reconèixer *Gran sol* com la seva pel·lícula preferida. Però, a l'hora de conversar sobre vivències i vicissituds extremes, no hi ha dubte que les experiències a *Terranova* s'enduen el primer lloc.

Entre d'altres coses, a les aigües de l'Atlàntic nord van viure una tempesta que els va fer suportar temperatures de -27 °C i onades de fins a 15 m d'alçària. «El vaixell estava ple de gel —explica—, i a estones vivíem i rodàvem amb la sensació que ens enfonsàvem. Per entendre la magnitud del que vam arribar a viure, només cal dir que aquella tempesta, una gran i profunda baixa, és en la qual es va inspirar la pel·lícula *La tormenta perfecta*».

«Evidentment, per a nosaltres la cosa no va acabar tan malament ni dramàticament com per als protagonistes de *La tormenta perfecta*, però quan als crèdits de la pel·lícula s'explica que es basa en fets reals, el que està dient és que es basa en la tempesta que nosaltres vam viure.»

L'experiència durant el rodatge va ser extremament potent, tant a escala tècnica com humana, i ara, 30 anys després, Ferran Llagostera i Xavier

Camí, el càmera que ha acompanyat Llagostera en la majoria de les aventures cinematogràfiques, estan acabant de preparar un documental en què recullen l'experiència viscuda.

De moment, el reportatge encara no es pot veure, però sí que ja és accessible la pel·lícula *Gran sol*, al canal digital YouTube (enllaç al codi QR):



▼ Ferran Llagostera i el seu company Xavier Camí preparant un rodatge a Saint-Pierre, a Terranova. Foto: Arxiu Ferran Llagostera.



▲ Ferran Llagostera dirigint un rodatge a l'Atlàntic nord, on les condicions climatològiques van ser extremes. Foto: Arxiu Ferran Llagostera.

Els mil secrets de la mar

La quantitat d'anècdotes i de secrets de la pesca que Ferran Llagostera ha anat descobrint al llarg dels seus anys de documentació podrien omplir pàgines i pàgines de conversa.

Quan parlem de tecnologia, no només pensa en la gran quantitat de possibilitats que se li obririen avui amb els sistemes d'enregistrament actuals, sinó que també recorda les sorpreses que va tenir seguint el dia a dia dels pescadors.

«Ja a la nostra època, els vaixells d'altura que es dedicaven a la tonyina disposaven de ginyos dignes d'una pel·lícula d'espionatge. Tenien inhibidors perquè cap altre vaixell pesquer no els pogués localitzar quan trobaven un bon banc. I també tenien radars connectats via satèl·lit

que seguien el vol dels ocells, de manera que quan constataven que volaven fent cercles i s'aproximaven a la superfície del mar, sabien que allà hi havia peixos.»

Però també hi ha anècdotes personals corprenedores, com el fet de saber que el patró del vaixell amb el qual vam anar a fer la pesca de la tonyina era també el patró de l'*Alakrana*, el pesquer que va ser segrestat l'any 2009 per pirates somalis, en un captiveri que es va allargar 47 dies.

En una altra ocasió «estàvem en un vaixell tonyinaire i nosaltres ja havíem acabat la feina feia 15 dies. Per això, quan un altre vaixell que anava a port va passar a prop de la nostra ruta, vam aprofitar per embarcar-

nos-hi. Un cop al vaixell vam saber que un dels tripulants tenia la malària i, més endavant, quan nosaltres ja havíem desembarcat, el vaixell, que era una relíquia ben atrotinada, es va enfonsar.»

«També recordo que un cop en un vaixell de pesca d'altura, quan vam arribar al port de Dakar, vam descobrir que tots els mariners anaven armats. Va ser impactant i la veritat és que no tinc clar si això al capdavant ens va fer sentir més insegurs...».

Realment, doncs, no és gens exagerat afirmar que Ferran Llagostera, al llarg de la seva impressionant trajectòria cinematogràfica marinera i pescadora, n'ha vist de tots colors.



▲ Moment del rodatge Gran sol, el treball que més li agrada destacar a Llagostera. Foto: Arxiu Ferran Llagostera.



▲ Llagostera també va immortalitzar el desastre d'El Prestige, a Galícia, amb la pel·lícula Chapapote... o no. Foto: Arxiu Ferran Llagostera.

que vols mostrar la seva feina, t'ho agraeixen. Algun cop, estant a bord, fins i tot els he fet una paella i si alguna reticència he tingut (*riu*), és del cuiner, per tal que no el faci quedar massa malament. També cal saber fins on pots arribar i fins on no, però.

Un altre aspecte important quan parlem tant del mar com de la pesca és el medi ambient. Preocupen les qüestions del medi ambient als pescadors?

Miri, els pescadors són els últims caçadors d'animals salvatges. Aquesta és la seva aventura i no estan per a gaires històries. Entenen les vedes, però la pesca és la seva forma de vida. Però en són conscients, és clar, perquè els afecta directament.

A Terranova, per exemple, ja no hi ha bacallà. Però pel que fa al medi ambient no tothom té la mateixa sensibilitat.

I vostè, com ho veu? Em sap greu, però jo no soc gaire optimista. Hem de créixer, sempre hem de créixer i, al final, jo tendeixo a veure-ho una mica com Lovelock i la seva hipòtesi Gaia. El que no és clar és com aconseguirem l'equilibri si no és desapareixent. Al final, l'únic depredador dels humans serà Gaia... ■

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

MAR ENLLÀ

REMANT entre ICEBERGS

RAI PUIG A GROENLÀNDIA,
EL PAÍS DEL CAIAC

Rai Puig navegant entre
icebergs, en aigües de
Groenlàndia.

Cada cop és més habitual trobar-nos caiacs a les platges i rius, una activitat no gaire cara i apta per a qualsevol amb una mínima forma física. En aquest article indagarem una mica sobre els seus orígens; ens desplaçarem a Groenlàndia, d'on és originari, i parlarem amb Rai Puig, un expert en aquesta modalitat esportiva.

Per **Marc Ripol**



El caiac és una embarcació d'eslora llarga, en comparació amb una màniga estreta, on el palista s'asseu a l'interior i utilitza un rem de dues fulles que no es recolza enlloc. Actualment hi ha diversos tipus de caiacs segons l'activitat que volem fer. El més semblant a l'original és el tancat, on el palista s'asseu a l'interior i porta una mena de faldilla que impedeix l'entrada d'aigua, però n'hi ha de competició, d'aigües braves, de pesca, de buidatge automàtic o fins i tot plegables o inflables. També hi ha models biplaça, i es poden trobar models amb una petita vela a proa, amb pedals o fins i tot amb un motor elèctric.

ELS INUIT, EL POBLE DELS CAIACS

L'origen del caiac és esquimal, o millor dit inuit, i la traducció del mot, segons algunes teories, seria "roba per anar per l'aigua". Els caiacs es feien a mida de cada persona quan arribava a una certa edat. És probablement l'embarcació més antiga que es coneix, ja que es calcula que fa més de 4.000 anys que s'utilitza.

Durant molts anys als habitants de l'Àrtic se'ls ha anomenat esquimals, que vol dir "menadors de carn crua", però es considera un mot despectiu i el correcte és anomenar-los inuit, que es tradueix com a "persones". Són un poble nòmada que es desplaça seguint les migracions dels animals que cacen, com ara balenes, foques i ossos polars. Engloba els grups que viuen al voltant del pol nord, ja sigui del nord del Canadà, Alaska, de les illes Aleutianes o fins i tot en parts de Sibèria.

Tradicionalment els caiacs i els trineus de gossos eren els únics mitjans de transport dels inuits, i per tant tenien una importància cabdal. Actualment han estat



▲ Groenlàndia és l'equivalent per als caiaquistes a l'Himàlaia per a un alpinista o Hawaii per a un surfista. És un destí molt espectacular i navegar entre glaciars és una experiència indescriptible.

substituïts per les llanxes a motor i les motos de neu, però segueixen sent una part molt important de la seva cultura.

L'ILLA MÉS GRAN DEL MÓN

Però si parlem del caiac haurem de parlar de Groenlàndia, d'on és originari. I si parlem del caiac a Groenlàndia aleshores hem de parlar del català Rai Puig, un expert en aquesta embarcació que ha passat llargues temporades a la gelada illa remant per les seves costes.

Amb més de dos milions de quilòmetres quadrats, Groenlàndia és considerada l'illa més gran del món. Si bé pertany geogràficament a Amèrica del Nord, políticament és jurisdicció del Regne de Dinamarca des de l'any 1814, tot i que actualment la majoria de competències han estat transferides al govern local. Va ser batejada Grønland pel viking Eric

A Groenlàndia no hi ha pràcticament cap carretera i la gent es mou per mar o amb moto de neu.



▲ Rai Puig ha fet expedicions amb caiac per tot el món i ha viscut temporades a Groenlàndia, on ha treballat de guia i ha fet nombroses expedicions.

■ El caiac és econòmic, no contamina, és accessible per a tothom i et permet arribar a llocs on no podries fer d'una altra manera.

el Roig, que va arribar a les seves costes l'any 982. La traducció del nom és “terra verda”, tot i que l'illa està coberta pel gel la major part de l'any. Es creu que la denominació era una estratagema per atraure colons.

A Groenlàndia cal destacar la diferència entre les dues costes, l'est i l'oest, amb un gran desert gelat a l'interior. La costa oest és més verda i està molt més poblada, amb diverses poblacions al llarg del litoral, i és on es troba Nuuk, la capital. És en aquesta costa on hi van la majoria de turistes. Impressiona molt l'arribada amb avió, ja que veus el mar ple d'icebergs de diferents dimensions.

La costa est és molt més salvatge, més feréstega i inhòspita, amb poques poblacions i amb muntanyes de formes molt capritxoses que cauen sobre el mar. Cal mencionar que a tota l'illa no hi ha pràcticament cap carretera i la gent es mou per mar o amb moto de neu. ■



REMANT ARREU DEL MÓN

Rai Puig va estudiar Educació Física i es va especialitzar en caiac de riu. Més tard va canviar al caiac de mar sota el guiatge de Pau Calero, pioner a Catalunya d'aquesta embarcació. Ha fet expedicions per tot el món: la Patagònia, Mèxic, Noruega, el País de Gales, Nova Zelanda, Papua..., tot i que cal destacar la

travessa que va fer l'any 2015 des de Vancouver fins a Juneau, a Alaska: 95 dies remant en solitari i en què va cobrir més de 2.000 km. També ha fet tres estades de llarga durada a Groenlàndia, on ha treballat de guia i on ha fet nombroses expedicions.

L'any 2019 va fer la volta a Menorca, una

travessa que pot semblar més senzilla i menys exòtica que les anteriors, però sens dubte va ser molt emotiva, perquè la va fer amb un amic seu, Isaac Padrós, que va perdre la vista en un accident. Des del seu caiac Rai Puig donava indicacions a Padrós, que es va convertir en la primera persona cega

a fer una aventura com aquesta.

A YouTube es poden veure alguns vídeos de les seves expedicions, com *Solo in Papua*, *Paddling to Alaska*, *Expedició a l'Àrtic* o *Menorca in the Dark*, a més dels cinc episodis que va fer per al programa *Gent de Mar* de TV3, on ens mostra tots els racons de la Costa Brava.

ENTREVISTA A RAI PUIG

Què té el caiac que cada vegada hi ha més afeccionats?

El caiac és una mica com la bicicleta del mar: és logísticament fàcil, és relativament econòmic, no contamina, no es necessiten habilitats especials per iniciar-se, pots anar sol o en un grup, et permet arribar a llocs als quals d'una altra manera no podries arribar i sobretot és un esport accessible per a tothom. Amb bona mar qualsevol persona pot sortir a fer un passeig de la durada que desitgi, però si estàs en forma i t'agrada l'adrenalina, pots sortir a navegar un dia d'onades i gaudiràs molt. Per una altra banda, el que m'agrada més del caiac és la possibilitat de portar-ho tot a sobre, ja que als caiacs tancats tens compartiments estancs amb molta capacitat, on pots portar menjar, roba i tot el que puguis necessitar per passar uns dies navegant. A la ruta que vaig fer per Alaska vaig passar-m'hi tres mesos!

A Groenlàndia has passat llargues temporades.

Per als caiaquistes de mar, Groenlàndia és el lloc on has d'anar almenys un cop a la vida, ja que és aquí on es va inventar el nostre esport. És l'equivalent a l'Himàlaia per a un alpinista o Hawaii per a un surfista. Jo he tingut la sort d'anar-hi tres vegades, i a més amb viatges de llarga durada. És un terreny enorme, totalment salvatge, verge, inhòspit, cobert de gel en gran part, i on, al contrari del que pugui semblar, hi viu gent. I navegar entre glaceres és una experiència indescriptible.

Com va ser la convivència amb els inuits?

Va ser una experiència formidable. Vaig poder conèixer de prop una mica de la seva cultura. Veure com es preparen per sortir a pescar balenes; tenen un permís especial per fer-ho sempre que sigui a la manera tradicional. O els caçadors de foques, que allà són com el porc aquí i se n'aprofita tot. També és fascinant veure com construeixen els caiacs, que es fan a mà i a mida



de cada persona. A més, vaig tenir la sort de coincidir amb un esdeveniment que serien com els jocs olímpics inuits, amb competicions de caça, de tir amb arc, de trineu de gossos, de caiac, etc. El poble inuit està a cavall entre el món tradicional i el món modern. És un poble que fins a finals del segle XIX va subsistir absolutament aïllat i ara els veus vestits amb roba de marca i tenen grans televisions, equips de música i tot tipus de comoditats modernes. És tot un xoc cultural entre la tradició i la modernitat, i crec que els canvis els han arribat massa ràpid. De fet, un dels problemes d'aquests canvis és que hi ha molt alcoholisme. Són gent molt amable, que somriu molt, però són força tímids, freds i una mica distants amb l'estranger, alhora que són molt hospitalaris.

Groenlàndia és apta per a caiaquistes novells?

Sí, hi ha rutes en què sí que has de tenir molta experiència per fer-les, però d'altres són molt fàcils. Jo vaig estar treballant a Discobay, que és una badia molt protegida pels icebergs, on no hi ha quasi mai onades i l'aigua és com una bassa d'oli. Hi vaig portar gent que no havia pujat mai en un caiac. Groenlàndia és un destí molt espectacular i el paisatge que hi podem veure no es pot comparar amb cap altre lloc, però també cal dir que és força car.

Quins destins recomanaries per anar amb caiac?

A la costa catalana tenim llocs fantàstics, com tota la Costa Brava, en especial el cap de Creus, o el delta de l'Ebre. Les illes també són un destí idoni, en especial Menorca. I ja fora del país, jo recomano la Baixa Califòrnia, a Mèxic, que és una península que delimita amb el continent i on s'estén el mar de Cortés, idoni per a caiac, ja que no hi ha corrents ni marees, i no

acostuma a haver-hi gaires onades. El que sí que hi ha és molta vida salvatge; és fàcil veure-hi balenes, dofins, tortugues, lleons marins...

T'agrada viatjar sol.

En general sí, perquè no depens de ningú i et pots moure més de pressa. A Alaska vaig estar 95 dies navegant sol entre balenes, orques i ossos, i potser m'estava una setmana sense veure ningú. Però viatjar sol tampoc no vol dir estar sol sempre, perquè és com més gent coneixes, com més t'acullen. Arribar a un poble amb el caiac és tota una experiència, perquè sempre és una sorpresa per a ells. A l'arxipèlag de Raja Ampat, a Papua (Indonèsia), els aborígens al·lucinaven pel fet que un occidental blanc arribés al seu poble, i absolutament tots venien a rebre'm i a parlar amb mi, tot i que no teníem cap llengua en comú. Era gent molt amable que compartien amb mi el poc que tenien i que em donaven allotjament i menjar sense demanar-me res a canvi. A Alaska també em vaig trobar amb llenyataires i pescadors que m'ajudaven, em donaven indicacions i fins i tot m'allotjaven. Un dels avantatges de viatjar sol és que tens molt més contacte amb la gent que trobes al teu pas, i d'un viatge, per molts paisatges fabulosos que vegis, el que més recordes és el contacte amb la gent.

La teva expedició somiada?

Fa temps que tinc al cap fer una expedició a l'Antàrtida amb un grup de quatre caiaquistes, perquè és l'únic continent que no he trepitjat i segur que és molt i molt espectacular. Però es tracta d'un viatge caríssim i he de trobar patrocinadors. Quan ho aconsegueixi fer, podré enllestir un altre somni que tinc, que és fer un llibre amb 10 rutes amb caiac que he fet pel món, i l'Antàrtida seria l'últim capítol.

Text ★ Marc Ripol és periodista i fotògraf especialitzat en nàutica i en viatges. marcripol@hotmail.com Fotos ★ Rai Puig.

1922-2015

Agustí M. Vilà

UN ENGINYER AMB VOCACIÓ D'HISTORIADOR

Des que es va jubilar, a finals dels vuitanta, Agustí M. Vilà es va dedicar amb cos i ànima a recuperar la història marinera de la seva nissaga i de la seva vila, Lloret de Mar, una tasca que li va valdre el reconeixement d'historiadors acadèmics.

Per **Víctor Farradellas**

Cada estiu tornava a casa, a Lloret. Hi anava amb la dona i els fills en part per disconnectar del brogit de la ciutat, però també per tornar a connectar amb el poble on havia nascut i on sentia que pertanyia. Sempre que podia aprofitava per remenar i ordenar l'arxiu familiar, cercar registres o xerrar amb els veïns més grans, font d'inesgotables històries i relats. Des del seu estudi a poc a poc anava estructurant tota la informació que obtenia i pensava si tot plegat també interessaria a altres persones. Tot i que bona part de l'any vivia lluny d'allà, el seu cap sovint viatjava a la Costa Brava per evocar els vaixells que havien anat i vingut per les seves aigües. Tot seguit s'ajustava les ulleres, obria els ulls i continuava llegint i escrivint.

TRADICIÓ MARINERA

Nascut a Lloret de Mar el 1922 en una família de tradició marinera, Agustí Maria Vilà i Galí va estudiar a les Escoles Parroquials de la vila i després va fer el batxillerat al Col·legi Salesià de Mataró. La guerra va interrompre la formació, que va continuar a Barcelona, a l'Escola Pia del carrer de Balmes. El 1943 va ingressar a l'Escola Especial d'Enginyers Industrials de Barcelona, i en va obtenir el títol l'any 1948. Mentre cursava els estudis superiors també va fer el servei militar, a la Marina, seguint la tradició familiar. Va

estar a l'escola de suboficials de l'Armada, a la base naval de la Carraca, a San Fernando (Cadis). Va obtenir el grau de tinent de l'escala de complement de l'Armada, del cos d'enginyers d'armes navals. Un any després de llicenciar-se es va casar. La seva esposa, Maria del Carme Carles i Bonhome, havia nascut a Cuba el 1923, tot i que havia tornat al Principat a l'edat de quatre anys. La parella va tenir tres fills, nascuts entre el 1951 i el 1966.

Tot i tenir vocació investigadora i interès per la recerca, com ho demostra el fet d'obtenir el doctorat en Enginyeria Industrial el 1962, Agustí M. Vilà va dedicar la seva vida professional a l'empresa i a la indústria. Mentre treballava, però, també trobava temps per ampliar la seva formació. Així, el 1971 va diplomarse en Administració d'Empreses a l'escola de negocis IESE. L'última indústria en la qual va treballar va ser la Nissan Motor Ibèrica, SA, a Barcelona. La marca japonesa de vehicles havia comprat la participació majoritària de l'antiga Motor Ibèrica i operava en unes grans instal·lacions de la Zona Franca.



L'obra de Vilà, a l'MMB

El 1995 el Museu

Marítim de Barcelona

va estrenar l'exposició *Catalunya i ultramar: poder i negoci a les colònies espanyoles (1750-1914)*, comissariada per Joan Anton Benach, en la qual van participar historiadors com Josep Maria Fradera o César Yáñez. Entre els documents de la mostra

n'hi havia que provenien del fons patrimonial de la família Vilà, fruit de la recerca d'Agustí M. Vilà. Fa tres dècades, per als historiadors acadèmics, l'obra d'erudits locals tenia un valor excepcional, ja que no hi havia l'abundància de fonts ni d'estudis com la que hi ha actualment.

EL VALOR DE LA MEMÒRIA

Agustí Maria Vilà va estar vinculat amb Nissan fins al 1987, quan es va jubilar en fer els 65 anys. El món havia canviat molt des que havia començat a treballar, en plena postguerra, quan a les carreteres tot just hi havia microcotxes amb motors de poca cilindrada. L'any 1987, quan Espanya s'acabava d'adherir a la Comunitat Econòmica Europea, i en un context de bonança econòmica, Vilà veia sortir de les instal·lacions de Nissan vehicles molt diferents, com els tot terrenys Patrol o les furgonetes model Vanette, que l'empresa havia començat a produir durant la dècada dels vuitanta.

Tot i tenir vocació investigadora, com ho demostra el fet d'obtenir el doctorat en Enginyeria Industrial el 1962, Vilà va dedicar la seva vida professional a l'empresa i a la indústria.

natal i el mar. Des que es va jubilar fins a la seva mort, va publicar una quinzena de llibres i nombrosos articles divulgatius i rigorosos, un llegat prolífic que evidencia un compromís i una dedicació excepcionals.

Poc abans de jubilar-se va compilar a *Les nostres veles*, una obra en dos volums de narracions i anècdotes de viatges marítims de pollacres, bergantins i corbetes que havia anat recuperant, sobretot, de la tradició oral.

Testimoni privilegiat dels canvis en el món de la indústria i de la tecnologia al llarg de la segona meitat del segle xx, Agustí Maria Vilà era ben conscient del valor de la memòria. Lluny de planejar una jubilació dedicada a la contemplació i al *dolce far niente*, va donar sortida a una vocació latent que tenia com a eixos principals la recerca, la seva vila



✦ Agustí Maria Vilà i Galí durant la presentació del seu llibre, *Martirià Botet i Rosalts. Armador i navilier de Lloret*, 2004



✦ *Navegants i mercaders* (1989) és, en paraules del mateix Agustí Vilà, una mena de biografia de la seva nissaga feta en a partir d'informació familiar que es remunta al permís del governador de l'illa de Cuba perquè el seu rebesavi pogués anar a Guinea a carregar negres, fins al seu pare.

A *Navegants i mercaders*, publicat el 1989 pel Club Marina Casinet de Lloret, Vilà va recollir la història de la seva nissaga familiar, formada per homes de mar i comerciants, en la qual es va remuntar fins a tres generacions enrere, fins al seu rebesavi. Entre els relats hi trobem, per exemple, els negocis que els seus avantpassats van fer a Amèrica.

I com que quan estires d'un fil sempre s'obren altres línies d'investigació, les noves vies de recerca van donar com a fruit *La marina mercant de Lloret de Mar (segles XVIII i XIX)*, publicat per l'Ajuntament de la vila el 1992 i obra de referència sobre la matèria. Les històries de mariners, pilots i naviliers també van quedar fixades a *Quadern de bitàcola* i a *Vaixells, armadors, pilots i parçoners masnovins de la marina mercant de Lloret*, ambdós llibres publicats el 1995. I, uns anys més tard, va publicar *El cabotatge a Lloret de Mar*.

RECERCA SINGULAR

La seva recerca també el va portar a fixar-se en personatges singulars de la història de Lloret, als quals va escriure biografies. La primera, *El canonge Vilà i el seu temps*, estava dedicada a un oncle seu, que va ser vicari episcopal de Girona. A *Martirià Botet i Rosalts, armador i navilier de Lloret*, Vilà retrata la vida d'aquest emprenedor que va fer negocis a Amèrica a l'inici del segle XIX i que després es va establir a Barcelona.

Del munt de registres de càrrega de vaixells que van passar per les seves mans al llarg dels anys, Agustí M. Vilà es va fer un fart de veure-hi grans quantitats de suro, prova de la intensitat de la indústria surotapera i vinícola a la regió. Sobre aquest tema en va escriure dos llibres: *Pilots, carrilaires i tapers* i *La indústria suro-tapera a Lloret de Mar*. A més de contenir informació divulgativa sobre la matèria, els llibres incloïen fotografies, gràfics, quadres i il·lustracions, prova de la seva voluntat de deixar per escrit una documentació útil i completa.

Per completar el llenç de la història de Lloret de Mar, Agustí M. Vilà també va dedicar llibres a edificis i institucions singulars de la vila amb les quals ell o la seva nissaga havien

estat vinculats. Així, va escriure *L'església parroquial de Sant Romà de Lloret de Mar (1509-2009)*, *La confraria de Sant Elm de Lloret* o *En el centenari del Col·legi de la Immaculada Concepció de Lloret de Mar*.

Agustí M. Vilà va morir la matinada del 8 al 9 de març del 2015 a Barcelona, a l'edat de 92

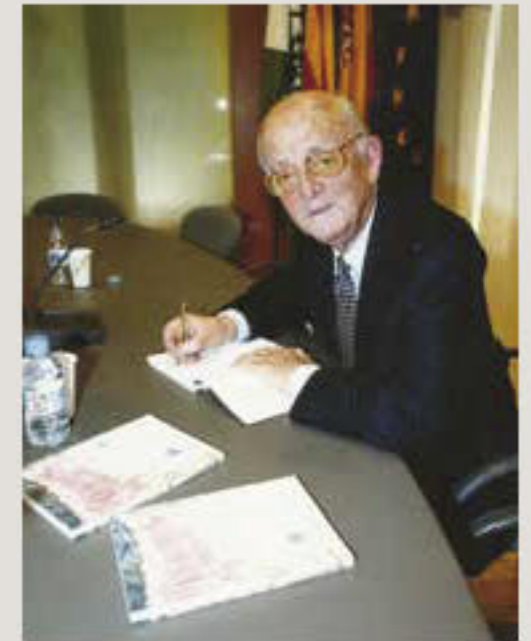
anys. Els últims mesos els havia passat escrivint, com els darrers anys. Va deixar com a obra pòstuma *Sant Pere del Bosc a través del temps*, un llibre dedicat a l'antic monestir benedictí del segle x que va ser reconstruït per Puig i Cadafalch al segle XIX.

El funeral va reunir una multitud a la seva admirada església de Sant Romà de Lloret de Mar, protagonista d'un

Per saber-ne més

La biografia més completa sobre Agustí M. Vilà és *Agustí Vilà i Galí. Un navegant de terra ferma*, obra de Joan Domènech i Moner. A més de ser mestre, historiador i d'haver estat el primer alcalde democràtic de Lloret de Mar després del

franquisme, Domènech era un bon amic de Vilà. Ambdós eren membres del Centre d'Estudis Selvatans i van dedicar-se amb cos i ànima a fomentar la recuperació de la història de Lloret de Mar.



✦ Agustí Maria Vilà i Galí durant la presentació del seu llibre *Un navegant a terra ferma*, 2001.

dels seus llibres. El gran llegat que deixa Agustí M. Vilà és haver recuperat, divulgat i posat en valor una part del passat de Lloret de Mar fins llavors no explicat, i per extensió de la història marítima de Catalunya. Es tracta d'una tasca feta per un enginyer d'ofici en l'etapa final de la seva vida, de manera voluntariosa i constant, esperonada per l'afecte a la vila on va néixer, una feina que, com la de tants altres historiadors locals al final del segle xx, ha estat reconeguda per historiadors acadèmics, que han pogut aprofitar tot aquest material per seguir investigant. ■

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 ✦ Fons Maria Assumpció Comas i Moré/Servei d'Arxiu Municipal de Lloret de Mar.



EL PANYOL

CANTS de SIRENA

Els mites de la mar

Des de temps immemorials la mar ha provocat una fascinació particular. Què devien pensar els nostres avantpassats davant d'una immensitat blava tan gran, tan profunda, tan desconeguda, tan perillosa i impossible d'amansir quan es mou revoltada per la tempesta? La mar desperta una por i una atracció ancestrals, i és font de mites i llegendes que ens explicaven i ens alertaven d'aquest misteriós abisme blau.

Per Jordi Garriga

< Mascaró de proa que representa sant Miquel trepitjant el drac. El sant, comandant de la infanteria celestial, protegia la nau. Segle XIX. Foto: MMB.



Molts d'aquests mites i llegendes han arribat fins als nostres dies. Alguns són locals i profundament singulars; d'altres ja formen part de la cultura universal, i tots, d'una manera o una altra, han forjat part del tapís multicolor de la cultura marítima i popular de casa nostra i més enllà.

FASCINACIÓ I ABISME

Per recollir una bona part dels mites, les llegendes i les supersticions marines, tant de Catalunya com d'altres indrets, el Museu Marítim de Barcelona va fer l'exposició *Cants de sirena, fascinació i abisme*, que es va poder visitar entre el 20 de novembre del 2019 i el

10 de gener del 2021. Fruit de l'exposició, comissariada per l'antropòleg Eliseu Carbonell, es va editar i publicar un magnífic catàleg que en sintetitzava els continguts a través dels escrits de Josefina Roma Riu, professora titular d'Antropologia de la UB; Eliseu Carbonell; Adelina Casanovas, arquitecta; Bibiana Puigdefàbregas, escenògrafa, i Enric Garcia, aleshores cap de l'Àrea de Gestió de Col·leccions i del Coneixement del Museu Marítim i avui director del Museu.

▼ La goleta americana Sallie atacada per una serp marina, el 17 de desembre del 1819, a les costes de Long Island, segons un gravat de Cyprien Gauldon. Font: MMB.





▲ Full volant del monstre marí pescat el 8 d'agost del 1735 a set milles de Fermo (Itàlia). Va ser imprès a Barcelona el 1736. Font: MMB.

I és que, encara avui, moltes supersticions sorgides ves a saber quan i ves a saber d'on perduren per a la gent de la mar i la cultura popular. Curiositats com ara pujar en sabates de carrer a bord, intercanviar sal d'una barca a una altra, tenir un paraigua obert o la presència de conills o capellans dalt del vaixell, s'han associat a malastrugança. Fins i tot, fins fa relativament pocs anys, la presència femenina a bord d'un vaixell era mal vista pels mariners més circumspectes. Així, tot i que sabem que tot plegat forma part de la fantasia i la imaginació, en aquestes pàgines ens agradarà fer-hi un cop d'ull.

LA MAR I ELS ÉSSERS FANTÀSTICS

Resulta impossible pretendre enumerar o parlar de tots els éssers fantàstics que l'home ha creat entorn de la mar. Éssers mitològics que n'habitaven les profunditats i alguns dels quals eren capaços d'enviar al seu fons els vaixells més grossos. Només la Grècia clàssica ja necessitaria incomptables pàgines.

Encara avui, moltes supersticions perduren.

Amb tot, sí que ens agradarà apuntar-ne alguns dels més singulars i característics:

Les sirenes

És impossible no començar per aquestes criatures amb cos de dona i cua de peix. Segurament és l'ésser marí mitològic per excel·lència. Tot i que no és del tot clar, sembla que l'origen es troba en les nimfes que eren meitat dona i meitat au, semblants a les harpies, i que és a partir de l'edat mitjana que se les comença a representar amb la semblança de peix. Tot sovint acompanyades de serps, eren una representació del pecat. A l'*Odissea*, el seu poder captivava i feia perdre la raó a qualsevol mariner que n'escoltés el cant.

Ictocentaures

Els ictocentaures són criatures representades com els centaures de la mar. Amb la part superior del cos en forma d'home, tenen les potes de cavall i la cua de peix. Es tracta d'un monstre marí que trobem com la personificació de l'escuma i l'abisme. Tot i tractar-se d'éssers d'una gran força, la mitologia grega els confereix un caràcter essencialment pacífic.

Escil·la i Caribdis

Com explica Eliseu Carbonell, l'expressió «trobar-se entre Escil·la i Caribdis» es refereix a trobar-se en una situació en la qual cal escollir entre dos mals. Allò de sortir del foc per anar a les brases. L'origen el trobem en la mitologia grega, que situa aquestes dues criatures malèfiques a banda i banda de l'estret de Messina, per on Ulisses va haver de passar. Allà, Escil·la, un monstre de sis caps, va engolir sis mariners, mentre que el remolí Caribdis es va empassar tot un vaixell de la flota.

Leviatan

Sens dubte, Leviatan és el monstre marí per excel·lència, fins al punt d'arribar-se a associar amb el dimoni de la mar. Esmentat ja a l'Antic Testament, representa les forces malèfiques incontrolables i invencibles. La seva representació va des de la forma d'una mena de drac marí, semblant a un cocodril de proporcions incommensurables, a la d'una serp o un peix gegants.

El Kraken

Es tracta d'un monstre marí que pertany a la mitologia escandinava però que s'ha popularitzat relativament. En forma de pop o calamar gegantí, també s'assimila al dimoni, tal com passava a la novel·la de Jules Verne. També pot adoptar la forma d'una illa enganyosa que en realitat és una balena malèfica o fins i tot d'una serp marina que puja pels penya-segats de la costa.

Val a dir que, més enllà del Kraken, hi ha hagut moltes creences populars, també a casa nostra, que parlen de grans serps de mar, semblants a una illa, que, quan els mariners s'hi acosten per desembarcar, causen terror.

La importància dels exvots

Com s'ha dit, els exvots, ofrenes a sants o marededeus per protegir naus o agrair viatges exitosos, sovint representen maquetes a petita escala de naus reals.

A vegades es tracta de maquetes força precises, i s'han convertit en autèntiques joies. Algunes ens aporten avui molta informació sobre l'arquitectura de les naus antigues.

Un exemple clar és el model d'exvot de xabec de Francisco Fabregas, del 1785, conservat a l'MMB i que ens permet conèixer de prop els detalls d'aquest tipus d'embarcació.

El xabec és una embarcació típicament

mediterrània arborada amb tres pals (el trinquet, caigut cap a proa, i el major i la messana, gairebé a candela) i aparellada amb veles llatines.

Aquest exvot és un model de xabec armat amb 28 canons que porta aparell complet i veles. Les veles del pal trinquet i la messana són de ratlles blaves i blanques, mentre que les veles del pal major i el floc són de ratlles blanques i vermelles. El mascaró de proa representa un cap d'animal i al timó hi ha esculpit un cap humà. La inscripció al mirall de popa en confirma el caràcter votiu: «Exvo me fecit Francisco Fabregas 1785».



La balena de Jonàs

L'Antic Testament, en la pregària de Jonàs, explica com Jonàs va ser engolit per una gran balena, tot i que uns dies després el va vomitar. No hi ha dubte que aquest passatge ha estat font d'inspiració de grans obres de la literatura universal, com *Moby Dick*, de Herman Melville o, fins i tot, *Pinotxo*, quan el vell Geppetto és engolit per una balena, igual que ho fou Jonàs.

Altres éssers

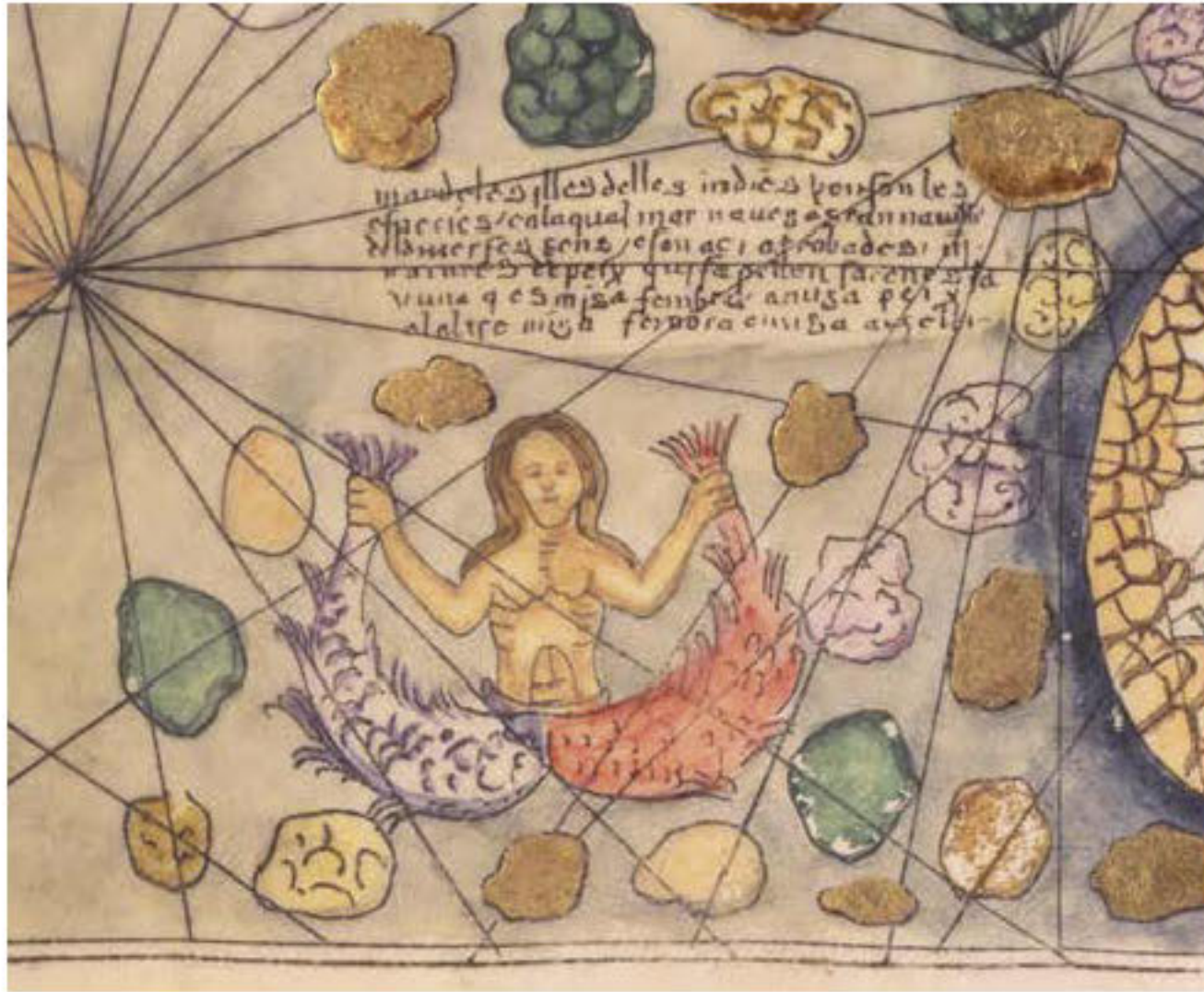
Com diem, existeixen multitud d'éssers mitològics associats a la mar, i seria impossible anomenar-los a tots. La mitologia grega, per exemple, ens parla també de l'hipocamp o el tritó, entre d'altres. I, si ens traslladem cap a l'orient, al Japó és molt popular Kappa, una mena de granota humanoide de la mida d'un nen i a Tailàndia són també populars Wannornakamphu i Phayakkakamphu.



▲ Escil·la, el monstre marí de sis caps, representat en una terrissa grega. 450-425 aC. Foto: Wikicommons/Louvre.

> Representació del Kraken en un gravat de Pierre Denys. 1801. Foto: Wikicommons.





RITUS I MITES ENTORN DE LA PROTECCIÓ DEL VAIXELL

Segurament les llegendes i els mites construïts al voltant de la mar han contribuït a despertar la por de mariners i navegants. Però, més enllà d'això, és obvi que la mar fàcilment es converteix en un medi hostil i perillós, i més per a les antigues grans naus de fusta que feien grans singladures amb vaixells que es podien enfonsar amb relativa facilitat i amb molts menys mitjans per predir borrasques i grans onatges.

La mar, doncs, és i era perillosa. Per això, invocar els Déus per tal que et fossin favorables a l'hora d'emprendre qualsevol navegació, o bé, a posteriori, agrair que ho haguessin estat, era una pràctica comuna.

Han estat diverses les formes de buscar protecció o d'agrar-la. Una era aprofitar els mascarons de proa per fer representacions de déus o personatges que representessin força i protecció.

També trobem detalls com ara pintar ulls a la proa de les embarcacions per tal de conferir-los la capacitat màgica de veure-hi i allunyar la mala sort. Qualsevol ajut era bo per gaudir d'una certa seguretat...

▲ Dibuix d'una sirena de dues cues de l'Atles Català, que Cresques Abraham i Cresques Jafudà van realitzar el 1375. Font: MMB.

Com no podia ser d'una altra manera, també era habitual que els mariners duguessin amulets de la bona sort entre els seus atuells. Freqüentment, en trobem amb forma de peix, de sirena o de Posidó.

Una altra manera de cercar protecció, i de la qual es conserven testimonis de gran valor artístic o fins i tot documental, són els exvots, objectes que servien en ofrena a divinitats o éssers mitològics en compliment



▲ Xàvega Maria del Carmen, procedent de Màlaga. Els ulls pintats a la proa li conferien la capacitat màgica de veure-hi. Font: MMB.

d'un vot o promesa, o bé en acció de gràcies per algun benefici rebut. En el cristianisme, els exvots s'acostumaven a oferir a Jesucrist, a la Verge o a un sant. En el món mariner, eren molt freqüents, com diem, quan es tornava amb èxit d'un viatge perillós, i per això antigament era molt comú veure exvots penjant de les parets i els sostres d'esglésies i ermites, especialment on hi havia alguna imatge que gaudís de devoció popular.

En el món mariner sovint s'han utilitzat com a exvots aparells de les naus, com àncores en les quals s'escrivia

Era habitual que els mariners dugessin amulets de la bona sort.

el nom d'un déu protector o rems. Però molts exvots consistien en reproduccions a petita escala de naus existents.

Al capdavant, doncs, l'atracció per la mar se'ns dibuixa, alhora, com el seu gran perill. Potser és per això que des de temps immemorials la humanitat ha hagut d'imaginar-se relats i éssers que ens advertissin dels perills que amagava per protegir-nos-en. La mar, amb els seus cants de sirena, encara avui desperta la fascinació per un abisme desconegut. ■



▲ Diferents amulets mariners destinats a foragitar els mals averanys. Tots ells, amb representacions de sirenes. Font: MMB.

La història de l'home peix

Com que la vida biològica potser s'inicià al medi marí, són moltes les històries i llegendes de la cultura popular que neixen entorn de la mar. Moltes, a més, es repeteixen i viatgen en el temps d'una cultura a l'altra, amb petits canvis i matisos, però deixant una mateixa estela misteriosa, com una arrel comuna que es va teixint d'una civilització a l'altra.

És el cas de la història que ens parla d'un home, sovint un noi jove, que se sent atret per la mar de tal manera que s'acaba convertint en un peix. En algunes versions, com apunta Carbonell, aquesta conversió la causa la maledicció de la seva pròpia mare, que no

pot resistir com el fill se n'allunya.

Aquest noi primer conviu entre la terra i la mar, però finalment s'hi acaba submergint per no tornar-ne a sortir mai més. És, d'algun manera, una lliçó, un advertiment, de la perillosa atracció que pot provocar la mar.

És una història que ve d'antic, ja relatada pel grec Plini el Vell, i el personatge principal ens arriba en diverses llengües: Niccolò Pesce, Colapesce o Pesce Col, en italià; Pece o Peje Nicolao, Nicolás o hombre pez de Liérganes, en castellà, i Peix Nicolau, en català, tal com recull mossèn Alcover a les *Rondaies mallorquines*.



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).

LA XARXA

Els PAISATGES *del* NOSTRE LITORAL *en perill*

REFLEXIONS ENTORN DE LA PROTECCIÓ
DEL PATRIMONI MARÍTIM I COSTANER

Els elements i els conjunts patrimonials que trobem ubicats a vora de mar són aquells que converteixen les nostres façanes litorals en paisatges amb valors naturals i culturals. Ens cal reflexionar, definir i valorar aquest tipus de patrimoni marítim, no només per fomentar-ne l'estudi, la difusió i la divulgació, sinó també per posar-ne de manifest la fragilitat *per se*, així com els efectes devastadors que pateix com a conseqüència de l'acció humana i el canvi climàtic.

Per Jaume García Adillón

Temporal marítim a Sant Feliu de Guíxols. Foto: Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols.

La varietat d'elements arquitectònics instal·lats al nostre litoral és d'una riquesa tipològica excepcional, de naturaleses i cronologies diverses, exemple de l'acumulació històrica: des de fars, ports, drassanes i torres de defensa, fins a nuclis mariners residencials, bases militars, cases o construccions auxiliars de caràcter etnogràfic. A més, la geografia del nostre litoral no és homogènia, ja que hi trobem paisatges de costa sorrenca (platges i dunes), de maresme, de costa rocosa i, fins i tot, trams de costa no urbanitzats. És cert que la ubicació i la relació amb la mar fan que els elements

Els elements arquitectònics del nostre litoral són d'una riquesa tipològica excepcional.

arquitectònics costaners en conjunt siguin una categoria patrimonial des del punt de vista temàtic, però estem davant construccions morfològicament diferents, fetes al llarg de la història d'acord amb els usos que la societat ha donat a la mar fins als nostres dies. En aquest sentit, els elements arquitectònics que conformen el nostre patrimoni marítim i costaner es poden dividir en quatre grans tipologies o grups, d'acord amb les dimensions d'ús: arquitectures residencials, d'esbarjo, commemoratives i religioses; construccions etnogràfiques associades a la gestió de recursos forestals, geològics i marins; arquitectures defensives o militars, i instal·lacions de suport a la navegació i la senyalització marítima.

Aquesta classificació del patrimoni arquitectònic marítim i costaner segons les dimensions d'ús pot servir per abordar millor l'estudi i la promoció des del punt de vista sociocultural. A cada tipologia hi apareixen infinitats de variants i singularitats, gairebé poc estudiades des de l'àmbit

Supervivència i conservació

El patrimoni arquitectònic marítim i costaner és el resultat de la interacció de les activitats humanes amb els elements naturals d'un territori marítim, que il·lustra l'evolució i l'adaptació de la societat al medi al llarg de la història. Per tant, és

fonamental reflexionar entorn dels valors d'aquests elements per a la supervivència, conservació i divulgació del paisatge litoral català i balear. Sens dubte, es tracta d'un aspecte d'interès clau de la Xarxa de Museus Marítims de parla catalana.



Patrimoni en perill

Al nostre litoral hi trobem molts elements patrimonials en mal estat de conservació que posen en perill el paisatge cultural costaner. Un d'ells és el far de sa Creu del Port de Sóller (Mallorca). Es tracta d'un far de sisè ordre de planta circular que, des de la inauguració el 1864, té complicacions derivades de l'existència al seu voltant d'un bufador, un gran buit a la roca comunicat amb la mar que, quan hi ha temporals de nord-oest, genera una columna d'aigua que cau sobre el far. El 1923

va quedar inhabilitat i es va construir una nova torre més enrere. En aquests moments ja no té coberta i l'estructura exterior està apuntalada. Davant aquesta realitat, el Museu Marítim de Mallorca i la base naval col·laboren conjuntament des del 2022 fent visible a la ciutadania aquest espai a través de visites guiades i concertades, ja que no és un espai públic, amb l'objectiu de divulgar la història marítima del port de Sóller i de Mallorca i generar consciència patrimonial.

acadèmic en el nostre territori, però de gran importància per als museus marítics dels territoris de parla catalana amb vista a la gestió i la divulgació. Clarament, les seves característiques culturals individuals adquireixen més valor si s'integren dins una lectura en conjunt del litoral, com a paisatge cultural i natural: un mosaic d'elements, cronologies i formes que plasmen la història dels territoris de la mar Mediterrània de parla catalana. Un bon exemple, en aquest sentit, és la *Guia del patrimoni marítim de la Costa Brava*. 52 elements per gaudir-ne tot l'any, elaborada per l'equip del Museu de la Pesca a Palamós dins del projecte de



Molts edificis propers al mar han quedat totalment destrossats per les onades i les pluges.

cooperació La Mar d'Història impulsat pel GALP Costa Brava, disponible gratuïtament en format digital des de l'1 de desembre del 2023 a la pàgina web xarxabrava.cat. Es tracta d'un manual que selecciona 52 elements singulars del patrimoni costaner gironí per tal de fomentar-ne la visita presencial i el reconeixement social i cultural. Localitza, descriu i interpreta els espais més singulars, icònics i sorprenents (fars, ports, barraques, ermites, camins, torres de guaita, etc.) entre Blanes i Portbou.

Tanmateix, si parlem de conservació i restauració és quan la protecció del litoral mostra l'altra cara de la moneda, més problemàtica i complexa. Si el patrimoni arquitectònic, en general, necessita una política de conservació preventiva regular, el marítim i costaner es troba molt més exposat que la resta. Els grans temporals, com, per exemple, recentment el Gloria, acceleren el deteriorament d'elements que es troben pràcticament a vora de mar, com poden ser molls, fars, duanes o barraques de pescadors, fins al punt de ser esbucats o danyada l'estructura com a conseqüència de la força de l'aigua, el vent i els canvis de temperatura. Al nostre territori, molts edificis propers al mar han quedat totalment destrossats per les onades i les pluges torrencials entre els anys 2020 i 2022. I és que a diferents punts del litoral català, com a la zona de Sòl de Riu,

les platges han desaparegut gairebé per complet. I en altres punts, ha passat el mateix: la platja del Trabucador, per exemple, que abans ocupava un quilòmetre d'extensió, va quedar reduïda a uns cinc metres i encara avui s'està reconstruint el braç de terra. Aquest tipus de fenòmens meteorològics extrems posen en risc els ecosistemes de les llacunes, hàbitat d'una gran quantitat d'espècies, així com paratges naturals i culturals, com són els camps d'arròs del delta de l'Ebre, amb alguns trams totalment negats a mesura que puja el nivell de la mar.

La desaparició lenta i gradual del litoral, així com els episodis climàtics adversos cada cop més recurrents, són una realitat

El mar enfurismat ens brinda magnífiques imatges d'una bellesa salvatge, però també posa en perill la preservació del patrimoni arquitectònic costaner. Foto: Museu d'Història de Sant Feliu de Guíxols.

Visita d'un grup escolar a la base naval del port de Sóller, on s'observa l'estat de conservació del far de sa Creu: apuntalat i en procés de deteriorament. Fotografia: Museu Marítim de Mallorca.

que posa en perill el nostre actual paisatge litoral tan apreciat. A la regió mediterrània, els impactes del canvi climàtic són essencialment preocupants, ja que la fracció de població que viu fins a 10 m per damunt el nivell de la mar és el 34%, en contrast amb el 10% a tot el món. A més, el boom turístic de sol i platja experimentat durant els anys seixanta impulsà la urbanització creixent a les zones costaneres mediterrànies, que es mantenen actualment. El fenomen és més intens en ambients costaners arenosos, que aporten el recurs natural que atreu els turistes

a la comarca.

D'aquesta manera, els efectes de la pujada del nivell mitjà de la mar tindran impactes no només al medi ambient, la societat i el patrimoni marítim, sinó també a l'economia dels assentaments costaners. Per això,

La protecció del paisatge litoral i del patrimoni arquitectònic marítim i costaner és un repte col·lectiu.

centres com l'Institut Avançat d'Estudis Mediterranis CSIC-UIB (IMEDEA) treballen conjuntament amb organismes públics i privats, tant a escala europea com nacional, per impulsar projectes que ajudin a controlar i minimitzar aquesta realitat. Per exemple, en el projecte LIFE Adapt Cala Millor estan treballant per identificar mesures que serveixin per preservar les platges urbanes del Mediterrani. En canvi, en projectes com el Future MARES (que acaba aquest any 2024) investiguem possibles solucions basades en els ecosistemes marins per a l'adaptació i la mitigació del canvi climàtic de



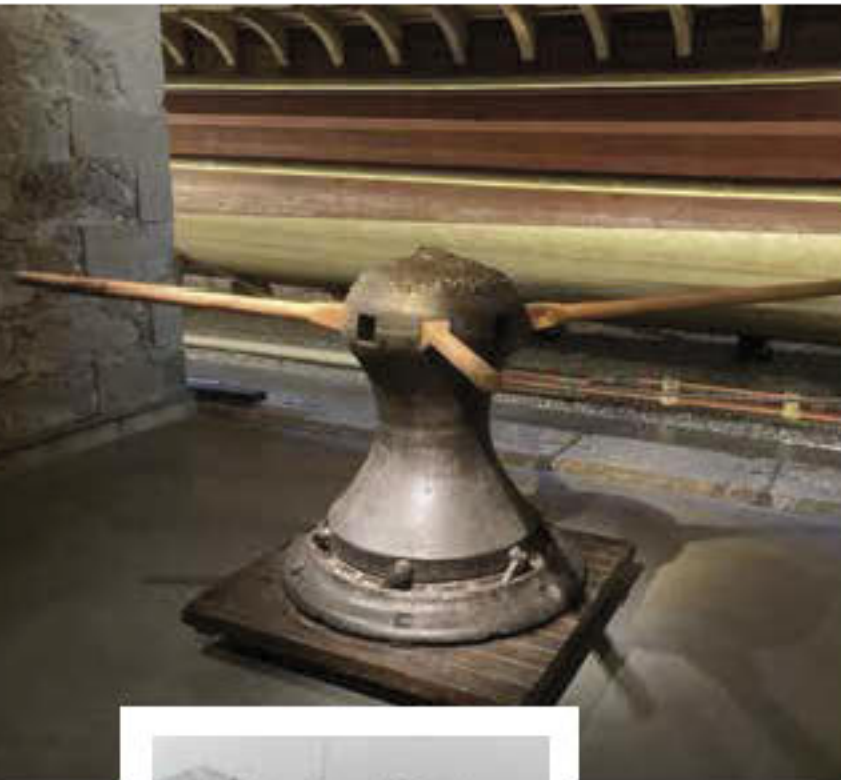
les costes europees. A Mallorca també col·laboren amb cadenes hoteleres, en aquest cas amb el Grup Iberostar a través del projecte Hoteles-Observatorio, on analitzen els efectes del canvi climàtic en la dinàmica de les platges al nord de Mallorca.

La protecció del paisatge litoral i del patrimoni arquitectònic marítim i costaner és un repte col·lectiu basat en tres eixos de treball: fomentar-ne l'estudi per a la posada en valor, divulgació i promoció amb vista a apropar-lo a la ciutadania, i tenir dades útils per a la conservació i restauració; estar al costat dels organismes i associacions ciutadanes locals que gestionen i/o defensen el patrimoni, i, finalment, cooperar i donar veu a l'àmbit científic del nostre entorn que treballa a favor de la biodiversitat de les nostres aigües i costes. Aquests tres pilars encaixen en el paper que han de fer els museus marítics en els temps que corren, perquè el patrimoni marítim navegui a bon rumb. ■

Text Jaume Garcia Adillón és graduat en Història de l'Art, màster en Gestió i Investigació de Patrimoni Cultural, i mediador cultural del Museu Marítim de Mallorca.

LA PEÇA DEL MUSEU

Cabrestant



Abans de la màquina de vapor tots els treballs de manipulació i força que s'havien de fer a bord dels vaixells eren fets per la tripulació i les maniobres podien ser de moltes hores. Els velers del segle XIX disposaven d'un o diversos cabrestants, que s'utilitzaven per estirar els caps, per hissar les veles o les vergues, manipular cables o cadenes, o llevar àncores. L'Enciclopèdia Catalana defineix un cabrestant com «un torn o tambor cilíndric unit a un motor que

li proporciona potència per moure grans pesos, mitjançant un cable que s'hi va cargolant a mesura que estira el pes».

El principi bàsic és una mena de pal vertical muntat sobre una base cònica que permet subjectar els caps. La part superior permet inserir-hi unes barres soltes, anomenades barretes de cabrestant, dins d'uns forats ja preparats per fer-lo girar. A principis del segle XIX els cabrestants de ferro forjat substituïen els de fusta i més tard s'hi incorporà un motor.

Per evitar el retrocés, el cabrestant consta d'un fre generalment situat a

el LLIBRE

PESCADOR D'ISLÀNDIA

Pierre Loti,
Editorial Adesiara, 2024

Aquesta obra, datada de l'any 1886 i ara traduïda al català, és una de les més conegudes del seu autor, escriptor i oficial de la Marina francesa. La novel·la recrea la vida dels pescadors de Paimpol, un petit poble de la Bretanya francesa, que sovint feien perilloses campanyes de pesca d'altura fins a la Il·lunyana Islàndia. La narració se centra en una història d'amor i descriu tant la dura vida dels pescadors al mar com l'angoixa dels que romanen a terra esperant la tornada.



sota que fa la funció de palanca de bloqueig.

El cabrestant manual Westerman, fabricat a Gènova, consta de vuit forats on encabir les palanques que es treien quan no s'empraven. Segons Agustí Martín, professor de la Facultat de Nàutica de Barcelona, havia pertangut a un vaixell italià que naufragà a prop de Vilassar de Mar. Va ser recuperat del vaixell i emprat primer als Banys d'en Cintet de Vilassar de Mar, i més tard, al Club Nàutic de Vilassar de Mar. El 31 de desembre del 1949 el Museu Marítim de Barcelona el va adquirir per un preu de 425 ptes.

AVISOS PER A NAVEGANTS

LES BOIES DE FONDEIG

Ja sabem que les praderes de posidònia tenen una gran importància per a l'ecosistema costaner i que un dels seus grans enemics són les àncores de les embarcacions d'esbarjo. Per evitar el mal que es pot fer en fondejar, en moltes cales de la costa, especialment les que pertanyen a un espai protegit, s'han instal·lat boies de fondeig i cada any se n'afegeixen de noves. En alguns casos són gratuïtes i en altres, com a les Illes Medes, de pagament, ja sigui per un dia o amb un abonament anual. És probable que en un futur sigui l'única forma permesa de fondeig a tots els espais sensibles. 🌊



SALÓ NAUTIC INTERNACIONAL MATARÓ

El mes de maig passat es va celebrar el primer Saló Internacional Nàutic de Mataró, l'objectiu del qual és ser un punt de trobada per a l'exhibició i la venda d'embarcacions, així com un catalitzador per fomentar el creixement econòmic del Port de Mataró. El SINC va ocupar un espai de 8.000 m², amb embarcacions exposades tant en sec com a l'aigua. A més de naus a vela i a motor de diverses marques, també es van poder veure motos aquàtiques;



empreses de xàrter, electrònica i accessoris nàutics; material de submarinisme i serveis relacionats, així com diversos envellats enfocats a la restauració. Paral·lelament es van dur a terme diversos tallers, conferències, competicions i demostracions de productes. Més informació a <https://salincat.com>. 🌊

EDICIÓ ESPECIAL DEL SALÓ NÀUTIC DE BARCELONA

La celebració de la Copa Amèrica ocuparà la totalitat del Port Vell de Barcelona, on els darrers anys ha tingut lloc el Saló Nàutic, de manera que no disposarà de l'espai per a l'exhibició dels vaixells. Per aquest motiu, en aquesta edició, l'esdeveniment, que en principi tindrà lloc la segona setmana d'octubre, s'allunyarà del seu format comercial habitual i es farà una selecció especialitzada d'exhibidors, on es podran veure aquelles marques que estiguin liderant el sector cap a una nàutica més innovadora, eficient i respectuosa amb el medi ambient. En el marc de la fira es presentarà el nou pla estratègic 2025-2027, amb els objectius i el nou format organitzatiu de l'esdeveniment. 🌊

TACS D'ORQUES

Amb un atac del mes de maig passat, ja són set els naufragis que han provocat les orques entre l'estret de Gibraltar i el golf de Cadis des del 2020. Aquestes orques ibèriques, conegudes com a Gladis, han tingut interaccions amb unes 700 embarcacions (amb contacte o sense) des que van començar amb aquest inusual comportament. Els experts mantenen que es tracta d'un comportament après que pot tenir relació amb la seva curiositat, les ganes de jugar o algun tipus de precaució, i es desconeix si hi va haver alguna situació detonant que desencadenés aquesta conducta.

La seva forma d'actuar acostuma a ser apropiada-se sigil·losament a l'embarcació i començar a donar cops al timó, fins al punt que el poden trencar. L'època més habitual d'aquests atacs és entre els mesos d'abril i agost. El Ministeri de Transports recomana navegar a prop de la costa i, si ens en trobem, no parar l'embarcació, dirigir-se a aigües poc profundes i notificar-ho al Centre de Coordinació de Salvament més proper a través del VHF. Incideixen a no utilitzar mesures dissuasives contra els cetacis, com disparar bengales, com ja ha passat en alguna ocasió. 🌊





CURIOSITATS SALADES



UNA MANTA A CALAFELI

La manta és un peix de la família dels taurons que sovint supera els tres metres d'amplada. No són perilloses per a l'home, ja que s'alimenten de plàncton i, a diferència de les seves germanes petites, les rajades, no tenen agulló verinós a la cua. Les mantes no són gaire habituals al Mediterrani i, a més, en rares ocasions s'apropen a la costa, però el mes de maig passat en va aparèixer una de varada a la platja de Calafell. Amb l'ajut de voluntaris del CRAM va ser retornada a mar obert. L'any 2022 va succeir un cas similar a la platja de la Pineda, a Vila-seca.

UN OPTIMIST RECICLABLE

Les drassanes catalanes Naaix han presentat un nou model d'Optimist, anomenat Klima i dissenyat per Ramon Aixemeno, que té una interessant peculiaritat: és 100% reciclable. En lloc de la tradicional fibra de vidre, s'han utilitzat resines reciclables i fibres naturals. Com que es tracta d'un vaixell d'iniciació a la vela, també té la funció de

conscienciar els joves sobre la importància de la sostenibilitat. El projecte ha estat promogut per la Fundació Barcelona Capital Nàutica i ha quedat finalista del premi World Sailing 11th Hour Racing Sustainability Award, el més prestigiós en sostenibilitat nàutica.



PODCAST EL ROLÉ

El periodista Nacho Gómez-Zarzuela, especialitzat en nàutica, ofereix diversos pòdcasts sobre el món de les regates, ja siguin de vela lleugera o de creuer. Hi trobem entrevistes, comentaris sobre regates, explicacions

tècniques o anècdotes i curiositats de la vela de competició. Cal fer menció a una interessant secció dedicada a la Copa Amèrica, on en 24 capítols d'una durada mitjana d'uns 10 minuts, s'explica tota la història d'aquesta famosa competició iniciada l'any 1851. El pòdcast es pot trobar a YouTube, Spotify i a la web <https://elrole.com>.



IV JORNADA LOBAS DE MAR

El mes de març passat va tenir lloc al Museu Marítim de Barcelona la IV Jornada Lobas de Mar, que portava per títol *Dones que trenquen ones, la Copa Amèrica com a somni*. Va ser organitzada per l'associació de dones navegants Lobas de Mar, la Fundació Barcelona Capital Nàutica i el Museu Marítim de Barcelona.



Es va reflexionar sobre com la celebració de la Copa Amèrica a Barcelona incideix en les navegants, en tant que somni i realitat, i quins canvis es preveuen en la nàutica femenina arran de l'impacte de la regata, més enllà de la competició. Hi van participar la regatista olímpica Natàlia Via-Dufresne; la navegant nòmada Judith Mas; Iset Segura, millor navegant catalana del 2019; Alicia Moyà, directora de la seva escola nàutica; Katya Castellanos, enginyera de l'equip American Magic de la Copa Amèrica especialitzada en *foils*, i Olivia Mandle, activista de 16 anys que lluita per la conservació dels oceans.

REGATA PER L'ALZHEIMER

L'Associació Veles per l'Alzheimer i la Fundació Catalunya La Pedrera van organitzar el mes d'abril passat la segona edició de la Regata per l'Alzheimer al Port Olímpic de Barcelona. Es tracta d'una trobada



única a escala mundial on les tripulacions estan formades per persones amb Alzheimer i altres demències. Aquest any hi han

participat més de 200 persones amb Alzheimer procedents de tot Catalunya embarcades en 31 velers, a més de 110 persones amb mobilitat reduïda que han vist la regata de prop a bord de les golondrines.

CONFERENCIA DEL DECENNI DELS OCEANS A BARCELONA

El mes d'abril unes 1.500 persones, representants de la ciència, governs, ONG i sector privat, van participar a Barcelona



en la Conferència del Decenni dels Oceans, promoguda per la UNESCO i organitzada per la Fundació Barcelona Capital Nàutica i Barcelona Global. A les diverses jornades es va parlar de la recerca d'avantguarda amb iniciatives innovadores i col·laboracions transformadores, l'economia oceànica, l'alimentació blava sostenible, les dades i

observacions oceàniques, i sobre com crear un oceà inspirador i atractiu per a tothom. Amb el títol *Conservació i protecció dels oceans. Una responsabilitat compartida*, es va debatre sobre els desafiaments crítics als quals s'enfronten els nostres mars i oceans.

Paral·lelament es van dur a terme diversos esdeveniments, com el concurs de fotografia *Un mar obert a tothom* o el *SalvaMars Cirkus*, un espectacle teatral que mostra la vida al mar i les seves amenaces en clau còmica, amb una espectacular carpa de circ marí com a escenografia.

JORDI XAMMAR I NORA BRUGMAN, CAMPIONS DEL MÓN DE 470 DELS OCEANS BARCELONA

La badia de Palma va ser l'escenari de la competició, en la qual van participar 61 embarcacions de 26 nacionalitats. Xammar i Burgman, que van ser subcampions els anys 2022 i 2023, participaran en els Jocs Olímpics de París i tenen opcions clares a medalla.



VELA OCEÀNICA



La Fundació Barcelona Capital Nàutica ha contribuït a la construcció de sis embarcacions 100 % catalanes i 100 % elèctriques.

CATALUNYA IMPULSA LA DESCARBONITZACIÓ DEL SECTOR NAUTIC

Ara que el món mira les aigües de Barcelona i Catalunya amb més atenció que mai gràcies a la pròxima celebració de la Copa Amèrica, és el moment perfecte per donar impuls al sector nàutic català i convertir-lo en un àmbit de referència a Europa aprofitant el repte de la descarbonització.

Aquest és un dels projectes de la Fundació Barcelona Capital Nàutica (FBCN) i és una iniciativa conjunta amb els patrons de la Fundació liderada per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona a través d'ACCIO, i de Barcelona Activa, respectivament, amb la col·laboració del Barcelona Clúster Nàutic.

A curt termini, en el marc del projecte, la Fundació ha contribuït a la construcció de sis embarcacions 100% catalanes i 100% elèctriques, amb tots els components produïts a Catalunya, que estaran disponibles durant la Copa Amèrica. A mitjà i llarg termini, el projecte busca posicionar Barcelona i Catalunya

com a *hub* de la descarbonització del sector nàutic. En aquest sentit, el 9 de maig, es va reunir per primera vegada la Taula del Sector Estratègic de la Descarbonització de la Nàutica, amb l'objectiu d'iniciar un procés d'intercanvi entre els diferents actors per contribuir a millorar la competitivitat del sector de la nàutica a Barcelona i Catalunya. Els membres d'aquesta taula són un centenar d'empreses d'aquest sector, administracions públiques i institucions, centres tecnològics, universitats i empreses d'altres sectors amb possibles sinèrgies amb el sector nàutic, i servirà per traçar un pla d'acció conjunt, i concret, de millora de la competitivitat d'aquest àmbit.

El projecte busca també aprofitar l'atractiu internacional de la Copa Amèrica per visibilitzar el potencial de Barcelona i Catalunya en mobilitat sostenible. El projecte, a més de la fabricació d'aquestes embarcacions, i de la dinamització del sector, promou la instal·lació de punts de recàrrega als ports catalans per poder donar servei a

una demanda que serà creixent. A més, la consolidació final d'aquest sector com a estratègic s'ha degut a la constitució d'una taula sectorial per a la descarbonització de la nàutica, liderada per la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona, i que està formada per un centenar de membres que són actors clau en el sector, des de drassanes fins a centres de recerca i universitats.

Amb totes aquestes accions es vol convertir Barcelona i Catalunya en *hubs* d'electrificació d'embarcacions a escala mundial, a través de la innovació i el desenvolupament tecnològic de la nàutica, i alhora promoure un canvi en la manera de mirar cap al mar, sobretot, confiant en el potencial que l'esport té per transformar-lo. Perquè l'esport i la sostenibilitat poden i han d'anar de la mà per construir un oceà més sostenible. I Catalunya, que sempre ha estat fortament vinculada a la tradició marítima, té els recursos necessaris per agafar-ne el testimoni i ser subjecte actiu en l'abordatge d'aquest repte.

SOTA L'AIGUA



MAPA DEL FONS MARÍ DE CATALUNYA

La Generalitat ha elaborat, després de dos anys de feina, el primer mapa de la costa entre els 0 i els 50 m de profunditat per estudiar la distribució tant dels hàbitats marins com de la geologia. Això permetrà treballar en la conservació de l'ecosistema subaquàtic, avaluar-ne l'estat i quantificar els beneficis que hi aporta el capital natural. La iniciativa forma part de l'Estratègia marítima de Catalunya, que també inclou el desplegament d'una xarxa de set radars d'alta freqüència gestionats per l'Institut Oceanogràfic de Catalunya (ICATMAR) per conèixer la situació dels recursos pesquers, els corrents marins, la temperatura i la salinitat de l'aigua, i per fer prediccions futures.



LA FUNDACIÓ PHILIPPE COUSTEAU A TORROELLA DE MONTGRÍ

La Fundació Philippe Cousteau Unió dels Oceans ha escollit el municipi de Torroella de Montgrí - l'Estartit per ubicar-hi la seva nova seu científica mundial, així com un centre de formació. La designació de la seu ha estat possible gràcies al conveni amb la Fundació Mascort, dedicada a la defensa i la conservació de la natura.

Alguns dels seus objectius són estudiar la biodiversitat de la vida marina, la reintroducció de les espècies o la repoblació dels cultius de posidònia. Una de les raons que en va motivar l'elecció és que el desaparegut comandant Jacques Cousteau, famós explorador marí, va fer les seves primeres immersions a les Illes Medes.

Paral·lelament es constituirà una escola integral per a patrons, submarinisme i personal nàutic.



La xifra

17.000

infants

Aquests són els infants que, fins ara, han pogut introduir-se en el món de la navegació gràcies al projecte Viu la Vela. Impulsat per la Federació Catalana de Vela, aquest programa que es va iniciar l'any passat vol donar l'oportunitat a tots els alumnes de 6è de primària per conèixer una activitat que poden practicar tot l'any. L'activitat consta d'una sessió divulgativa al centre educatiu, una navegació amb embarcacions Ludic i una festa

de cloenda amb jocs i espectacles. Més informació a <https://viulavela.cat>



DE LA CUINA QUE ARRIBA:
EL CANVI CLIMÀTIC AL NOSTRE PLAT

L'alatxa de Toni Izquierdo

L'alatxa és un peix molt semblant a la sardina, fins al punt que tenen la mateixa mida i color. La diferència és la línia groga que l'alatxa té als flancs laterals. Al Mediterrani, durant els mesos càlids d'estiu i primavera es troba a les zones costaneres, formant bancs, mentre que a l'hivern migra a aigües més profundes. Es pesca essencialment amb l'art d'encerclament (teranyina).

Aquesta recepta d'alatxa ens la presenta Toni Izquierdo, que va començar el seu pas pels fogons de ben jove. Amb 15 anys, ja treballava

al restaurant familiar Mas dels Arcs, a Palamós. Després d'estudiar a l'Escola d'Hostaleria de Girona i en altres escoles de prestigi, ha estat en diferents restaurants, també al de la família, però actualment es dedica a l'empresa Antoni Izquierdo Gourmet.

Toni Izquierdo és un enamorat de la cuina de la seva terra, i ha estat fundador de la Cuina de l'Empordanet. Per això, l'alatxa li és ben coneguda. Va aprendre a manipular-la de ben jove gràcies als pescadors de Palamós, que li van ensenyar com fer-ho.



La cuina que arriba: el canvi climàtic al nostre plat, editat per la Càtedra Oceans i Salut Humana de la Universitat de Girona, proposa un receptari original sobre 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.



Milfulls d'alatxa amb poma de Girona

INGREDIENTS

- 16 filets d'alatxa nets
- 1 pasta de full
- 2 pomes de Girona
- 1 ceba de Figueres
- Oli d'oliva
- Sucre
- Sal
- Pebre negre
- Vinagre de poma
- Brots tendres



PREPARACIÓ

- 1 Fregiu els filets d'alatxa en una paella amb unes gotes d'oli d'oliva, amb la pell a sota. Cal girar-los de seguida perquè quedin quasi crus.
- 2 Talleu 4 rectangles de 16 x 9 cm (un per a cada ració) amb la pasta de full i feu-ne una precocció al forn a 190 °C. Cal posar la pasta de full entre dos papers de forn i dos pesos, per evitar que pugui.
- 3 Talleu la poma a daus petits i salteu-los amb l'oli a la paella. Després, afegiu-hi una mica de sucre i unes gotes de vinagre de poma i deixeu que es fongui.
- 4 Feu el mateix amb la ceba i, posteriorment, salpebreu-la i reserveu-la.
- 5 Per muntar el plat, primer poseu la pasta de full com a base, després la ceba. Al damunt, els filets d'alatxa i, finalment, els daus de poma a sobre. Ho podeu rematar amb una mica d'allioli, molt suau, unes gotes d'oli i uns brots tendres.

ABSTRACTS

Castellano



Argos

Raül Mata
Págs. 6-7

La Gacela. Una barca de fusta recuperada per al Museu de la Pesca en Palamós

La Gacela es la embarcación de más eslora de la muestra del Museo de la Pesca palamosino. Construida en 1959, respondía a las características de nuestra costa en términos de dimensiones, sistema constructivo y equipamientos. En este artículo, el técnico de patrimonio marítimo flotante del museo nos explica su importancia y recuperación.



Ojo de buey

Xavier Martínez de Osés
Págs. 8-15

La Ruta de la Seda

Interesante reportaje de fondo en el que el director del Departamento de Ciencia e Ingeniería Náuticas de la UPC (Universidad Politécnica de Cataluña) profundiza en las claves y estrategias de la nueva Ruta de la Seda. A partir de una revisión histórica de la antigua ruta, Xavier Martínez nos explica que la nueva ruta está formada por tres vías principales que se agrupan en una serie de corredores económicos entre

China y otros países que permiten un acceso terrestre al mar Arábigo sin tener que cruzar el estrecho de Malaca.

Garbí

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

El legado de la Copa América. Disfrutamos el presente, navegamos el futuro

La Federación Catalana de Vela está comprometida en garantizar que la Copa América sea no solo un evento deportivo de primer orden, sino también una oportunidad para dejar un legado duradero que llegue a las personas y

enriquezca a todo el conjunto de la ciudadanía. Jordi Ibàñez nos acerca a los diferentes programas que la Federación Catalana de Vela lleva a cabo para que eso sea posible. ↓

As de guía

Dossier: «Esclavitud»
Págs. 20-33

Blanco, negro y gris. El proyecto La infamia
Enric Garcia

El director del Museo Marítimo de Barcelona, Enric Garcia, nos explica cómo el Museo Marítimo de Barcelona, siguiendo la estela de otros proyectos, desarrolla el proyecto La infamia, una propuesta pionera en estos lares que revisa nuestra relación histórica con la esclavitud. Según sus propias palabras: «Ha llegado el momento de contar que, si británicos, franceses o portugueses [...] construyeron sus imperios con violencia y explotación en general y con un óptimo aprovechamiento de la economía esclavista, quizá los españoles, sin excepciones, también aplicaron este modelo».





Un coro de gritos que rompen el silencio

Enric Garcia

Profundizando todavía más en la relación histórica con la esclavitud, Enric Garcia desgrana en esta segunda pieza del «As de guía» cuál tendría que ser el papel de los museos marítimos a la hora de aportar una nueva visión del fenómeno de la esclavitud. Y es que, según



esta perspectiva, «el recuerdo de la esclavitud y la explotación colonial une los gritos de los herederos de las víctimas y de los verdugos en un único clamor para la memoria y la reparación».

Rumbo al pasado

Jack Tar

Págs. 34-39

Stella Maris: el ángel de la guarda de la gente de mar

Este reportaje nos acerca a la realidad histórica y actual de la organización Stella Maris, un organismo de la Iglesia católica nacido con una vocación religiosa que con los años ha evolucionado hacia una acción ecuménica y esencialmente humanitaria y práctica. Su sede en Barcelona es un verdadero faro, en muchos sentidos.

Los tesoros del Museo

Valentina Pavón

Págs. 40-43

El trágico viaje del vapor Manuel Calvo. Conservación de un álbum fotográfico

El Museo Marítimo de Barcelona conserva un álbum de fotografías que narra un dramático suceso en aguas



del Mediterráneo, con el vapor *Manuel Calvo* como protagonista. El álbum es un testimonio documental único. Para poder garantizar la preservación de esta historia, se llevó a cabo un proceso de restauración y conservación del álbum que la conservadora-restauradora Valentina Pavón nos explica paso a paso.



Entrevista

Jordi Garriga

Págs. 44-49

Ferran Llagostera, el cineasta de los pescadores

El periodista Jordi Garriga habla con Ferran Llagostera, un cineasta singular al que su inquietud, perseverancia

y curiosidad han llevado, a lo largo de sus treinta años de trayectoria profesional, a tejer una singladura cinematográfica impresionante, que, en su mayoría, se enmarca en el ámbito de los mares, los océanos y los pescadores. Una conversación llena de anécdotas, sabiduría y momentos estremecedores entre vientos y oleajes.

Mares lejanos

Marc Ripol

Págs. 50-53

Remando entre icebergs. Rai Puig en Groenlandia, el país del kayak

Rai Puig es un aventurero especializado en rutas con kayak que ha vivido increíbles experiencias en todo el mundo. En esta ocasión, el periodista Marc Ripol nos relata su aventura en Groenlandia, una vivencia extraordinaria en el país del hielo, el mismo que vio nacer esta singular y sencilla embarcación que es el kayak.



Lobos de mar

Víctor Farradellas

Págs. 54-57

Agustí M. Vilà, un ingeniero con vocación de historiador

Doctor en Ingeniería Industrial, Agustí M. Vilà i Galí inició su importante labor como historiador y escritor una vez se jubiló, allá por el año 1987. Fue entonces cuando decidió dedicar todo su tiempo a la investigación del pasado

marinero de la población de Lloret de Mar. Fruto de esta labor investigadora, publicó numerosos trabajos. Su fallecimiento, en 2015, hizo que dejara un trabajo inédito: *Sant Pere del Bosc, a través del temps*.



El pañol

Jordi Garriga

Págs. 58-63

Cantos de sirena. Los mitos del mar

Desde tiempos inmemoriales, el mar ha provocado una fascinación particular en los seres humanos. ¿Qué pensarían nuestros antepasados ante una inmensidad azul tan profunda, tan desconocida, tan peligrosa e imposible de amansar cuando se mueve sublevada por la tormenta? El mar despierta un miedo atávico y



una atracción ancestrales, y es fuente de mitos y leyendas que nos contaban y nos alertaban acerca de ese misterioso abismo azul. Jordi Garriga nos acerca a algunos de estos mitos y leyendas en este curioso reportaje.

La red de museos

Jaume García Adillón
Págs. 64-67

Los paisajes de nuestro litoral en peligro

Los elementos y conjuntos patrimoniales que hallamos ubicados cerca del mar son aquellos que convierten nuestras fachadas litorales en paisajes con valores naturales y culturales. Como nos indica Jaume García, graduado en Historia del Arte y mediador cultural del Museo Marítimo de Mallorca, debemos reflexionar,



definir y valorar este tipo de patrimonio marítimo, no solo para fomentar su estudio y su divulgación, sino también para poner de manifiesto su fragilidad *per se*, así como para protegerlo en lo posible de los efectos devastadores que sufre como consecuencia de la acción humana y el cambio climático. ↑

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 alacha de Toni Izquierdo

Receta de alacha del cocinero Toni Izquierdo. Se trata de un pez muy parecido a la sardina y que en el Mediterráneo se encuentra cerca de las zonas costeras durante el verano. Toni Izquierdo es un enamorado de la cocina de su tierra (incluso es cofundador de la asociación La Cuina de l'Empordanet), por lo que la alacha le es bien conocida. Aprendió a manipularla de muy joven gracias a los pescadores de Palamós, que le enseñaron cómo hacerlo. ←

ABSTRACTS

English

Argos

Raül Mata
Pages. 6-7

The *Gacela*. A restored wooden trawler for the Palamós Fishing Museum

The *Gacela* is the longest of the vessels on display at the Fishing Museum of Palamós. Built in 1959, its size, construction and equipment all indicate that it was designed to work along our coast. In this article, the Museum's maritime heritage technician explains its importance and the process of restoration. →



Porthole

Xavier Martínez de Osés
Pages. 8-15

The Silk Road

This fascinating background article by the director of the Nautical Science and Engineering Department of the UPC, Barcelona's Technical University, explores the key areas and strategies of the New Silk Road. Starting with a historical account of the old road, Xavier Martínez describes the new route, which consists of three main channels grouped into a series of economic corridors linking China and other countries to

provide access to the Arabian Sea without having to pass the Malacca Straits. ↓

Garbí

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

The legacy of the America's Cup. Let's enjoy the present and steer into the future

The Catalan Sailing Federation is committed to ensuring that the America's Cup is more than just an outstanding sports event, but also an opportunity to create a lasting legacy that reaches out to



people and the community in general. Jordi Ibàñez tells us about the many programmes that the Catalan Sailing Federation will carry out to make this a reality. ↑

Bowline

Dossier: «Slavery»
Pages. 20-33

Black, white and grey. The Infamy project

Enric Garcia

The director of Barcelona's Maritime Museum, Enric Garcia, explains how the





The Treasures of the Museum

Valentina Pavón
Pages. 40-43

The tragic voyage of the steamship *Manuel Calvo*. Conservation of a photo album

Barcelona's Maritime Museum has an album of photographs that record a dramatic moment in the Mediterranean, involving the steamship *Manuel Calvo*. This album is a unique documentary testament. The album underwent a rigorous conservation and restoration process to guarantee its preservation, which is explained step-by-step by the conservator and restorer Valentina Pavón. ↓



museum has prepared its Infamy project, which looks into our historical links to the slave trade. It follows the example set by other projects, but it is still a pioneering effort in this part of the world. As he himself puts it: "This might be the right time to acknowledge that while the British, French and Portuguese (...), forged their empires through violence and widespread exploitation, with intensive use of a slave economy, the Spanish were no exception, and may have also applied the same model." ↑

Screams that break the silence

Enric Garcia

Examining further the historical record of slave trade, Enric Garcia's second article for Bowline discusses what the proper role of maritime museums should be in providing a new perspective on the phenomenon of slavery. According to this view, "the memory of slavery and colonial exploitation connects the anger of the victims' and of the exploiters' descendants in a single demand for restitution and remembrance."

Voyage to the past

Jack Tar
Pages. 34-39

Stella Maris. The seafarer's guardian angel

This article talks about the historical and current activities of the Stella Maris organization, a body founded within the Catholic Church as a calling that has combined religious outreach with humanitarian and practical actions over the years. Its headquarters in Barcelona are a beacon, in more ways than one. →



Interview

Jordi Garriga
Pages. 44-49

Ferran Llagostera, the fishermen's filmmaker

The journalist Jordi Garriga talks with Ferran Llagostera, a remarkable filmmaker whose interests, perseverance and curiosity has driven him to create an impressively singular body of work over a 30-year career that centres on the sea, the oceans and fishing communities. A conversation full of stories, wisdom and dramatic moments infused with the winds and the waves. →



Distant seas

Marc Ripol
Pages. 50-53

Rowing among the icebergs. Rai Puig in Greenland, the land of the kayak

Rai Puig is an adventurer who specialises in travelling by kayak, which has resulted in incredible experiences around the world. On this occasion, the journalist Marc Ripol describes his travels in Greenland in a remarkable account of the frozen land where this simple yet remarkable craft was first used. ↗



del Bosc, a través del temps [Sant Pere del Bosc through the ages].

Sea wolves

Víctor Farradellas
Pages. 54-57

Agustí M. Vilà. An engineer with a talent for history

With a doctorate in industrial engineering, Agustí M. Vilà only began his impressive work as a writer and historian once he had retired. From 1987 onwards, he devoted all his time to researching the maritime history of the town of Lloret de Mar. His research resulted in the publication of many works, and another unpublished text: *Sant Pere*



The locker

Jordi Garriga
Pages. 58-63

Siren Songs. The legends of the sea

The sea has exerted a special fascination since times immemorial. What did our ancestors make of this immense expanse of blue water that is so deep, so enigmatic, so dangerous and so impossible to withstand when roused to fury by a storm? The sea provokes an ancestral dread but also an attraction, inspiring the myths and legends we tell each other, enthralled by this mysterious blue abyss. Jordi Garriga relates some of these myths and legends in this fascinating article. ←



The Museum network

Jaume García Adillón
Pages. 68-73

The threat facing our coastal landscapes

The legacy of maritime elements and structures on the seafront form part of our coastal landscape, creating a scenery rich in natural and cultural significance. Jaume García, Art Historian and cultural mediator for the Maritime Museum of Mallorca, explains why we need to think about, define and appreciate this type of maritime heritage, not only to encourage studies, information and awareness of it, but also to emphasise how fragile it actually is, subject to the damaging effects of both people's actions and climate change. ↑

The Compass 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 the table

Argo Staff
Pages. 74

Toni Izquierdo's sardinella

The chef Toni Izquierdo's recipe for round sardinellas. This fish is very similar to the sardine and is found close to the coast in the Mediterranean in summer. Toni Izquierdo is passionate about the food from his region and was a founder of the Kitchen of Empordanet. That is how he knows this fish so well. He learned how to prepare and cook them from the fishing community in Palamós when he was still very young. ↙

LA MAR 25 ANYS DE MUSEUS

MUSEU DE LES TERRES DE L'EBRE
AMPOSTA

MUSEU D'HISTÒRIA DE **CAMBRILS**

MUSEU DEL PORT DE **TARRAGONA**

CENTRE D'INTERPRETACIÓ "LA CONFRARIA"
CALAFELL

ESPAI FAR
VILANOVA I LA GELTRÚ

MUSEUS DE **SITGES**

MUSEU MARÍTIM DE **BARCELONA**

MUSEU MUNICIPAL DE NÀUTICA DEL **MASNOU**

MUSEU DE **MATARÓ**

MUSEU DEL MAR DE **LLORET DE MAR**

MUSEU D'HISTÒRIA DE **SANT FELIU DE GUÍXOLS**

MUSEU DE LA PESCA
PALAMÓS

MUSEU DE LA MEDITERRÀNIA
TORROELLA DE MONTGRÍ

MUSEU DE L'ANXOVA I DE LA SAL DE **L'ESCALA**

TALLER DE LES BARQUES
POLILLES

MUSEU MARÍTIM DE **MALLORCA**



XARXA DE
MUSEUS MARÍTIMS
DE PARLA CATALANA

#LAMARDEMUSEUS
@lamardemuseus
museusmaritims.mmb.cat

EXPOSICIÓ TEMPORAL

AL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

DEL 7/6/24 AL 10/11/2024

**ESPAI MIRADOR
ACCÉS GRATUÏT**



COMPETIR A MAR
REGATES DE VELA
A CATALUNYA