



## La Mar d'Amics

Associació per la Difusió de la Navegació Tradicional  
i la Recuperació del Patrimoni Marítim de Palamós



L'Elvira al port de Palamós. Foto: JS

### Editorial

Quan celebrem el segon aniversari de l'inici dels treballs de recuperació de la barca de teranyina "Elvira", que havia d'ésser desballestada imminentment sobre el moll del port de Palamós, la nostra entitat no pot expressar sinó el seu enuig per la situació en que aquesta es troba després d'haver passat poc més d'un any de la seva cessió a l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. La barca es troba encara avui amarrada al port de Palamós en un estat d'abandó important. Durant els darrers tretze mesos no s'hi ha fet cap intervenció de manteniment, ni dels treballs pendents que feien referència a l'instal·lació elèctrica i al motor. De fet la nostra "Elvira" s'ha convertit en un objecte flotant, lluny del projecte original d'ús de l'embarcació. Sortosament els treballs que s'hi efectuaren de consolidació del buc, canvi de taules del folre i calafatats foren fetes per mans que van més enllà de la bona voluntat, el rigor i el coneixement de les tècniques de reparació de vaixells han permès que la barca suri sense més problemes. A partir d'ara seria desitjable que la "Elvira" fora traslladada al seu port de destí de Sant Feliu de Guíxols. D'aquesta forma la seva visualització permanent i el coneixement dels seus ciutadans i ciutadanes esperonarà el consistori a destinar-hi els recursos necessaris per la seva total recuperació i gaudi. Darrerament s'està parlant molt a través dels mitjans de les declaracions de patrimoni intangible -comés el cas dels castellers- però el patrimoni tradicional marítim té hores d'ara molt poques noves oportunitats d'ésser conservat, a causa d'un pasat gens conservacionista que ens ha posat a la cua europea en l'àmbit marítim. Països com Portugal i Grècia conserven, segurament, una flota molt més important globalment que la que podem trobar a la costa mediterrània espanyola. És doncs, el moment de tomar a pressionar a les institucions per finir un projecte en el qual molts socis i sòcies de La Mar d'Amics i esmerçaren hores, treball, gestions burocràtiques, molts diners i més d'un mal d'esquena. En el seu moment es tractà d'una iniciativa sorgida d'això que anomenem "societat civil", ara, però, la responsabilitat i la continuïtat del projecte és en mans de l'administració municipal de Sant Feliu de Guíxols. Ella ha de cercar els recursos i les complicitats. La Mar d'Amics sempre serà al seu costat per recolzar-ho.

## FORMIGUES AMB RESERVES

### Els diversos sectors afectats per la reserva marina encara no en veuen clara la creació, que serà una realitat el 2010

El ministeri de Medi Ambient de l'Estat espanyol té previst presentar d'aquí a un mes l'esborrany de la reserva marina de les illes Formigues, que cobrirà la zona de Palafrugell a Calonge, sense haver arribat a cap consens amb els sectors afectats, tot i el seu compromís. Aquesta proposta, segons la darrera reunió celebrada dimecres a Palamós, va posar en evidència que l'Estat vol engegar la reserva el gener del 2010, tot i quedar temes per discutir.

El tema pendent més important és el del fondeig. L'Estat espanyol té clar que els camps de boies per amarrar embarcacions han d'estar fora dels límits. Per aquest motiu, s'ha reduït una mica la reserva, especialment a la badia de Palamós i davant de les dues cales de s'Alguer, també al municipi de Palamós. Això ha fet que la reserva passi de tenir 3.667 hectàrees a 3.580,6. A més, dins la reserva es podrà fondejar amb àncora, sempre que no afecti els boscos de posidònia. Aquest tema no es pot tractar perquè encara no està enllestit l'estudi que ha de dictaminar-ho.

En l'altre gran tema de discussió, el del busseig, s'ha avançat més. el Ministeri té una proposta sobre la taula – que es pot veure en el gràfic –, amb un màxim d'immersions anuals de 45.000 en 17 punts. Els llocs amb més punts es troben en els dos espais de la reserva amb més restricció, les illes Formigues i els Ullastres. Tot i això, l'atracció és el vaixell *Boreas*, amb 8.000 immersions l'any. L'Estat, però, està a l'espera de la contraproposta dels 25 clubs i centres de busseig de la zona, i deixa clar que una part de les immersions seran per a particulars. Tots els centres, segons l'Estat, poden fer un màxim diari teòric de 1.250 immersions.

Amb tot, els més afectats són, sens dubte –ja se sabia des del principi de la tramitació–, el sector de la pesca submarina. L'activitat d'aquest col·lectiu, que ja no tenia el suport d'alguns dels ajuntaments implicats, com és el cas del consistori de Palafrugell, queda totalment abolida de la zona de la reserva marina. «No es treu res, a excepció de la pesca submarina», va sentenciar, d'acord amb diversos estudis, el subdirector general de recursos del litoral del Ministeri, José Manuel Sánchez Mora.

Aquesta abolicció no està ben vista pel Fòrum Social del Litoral Gironí, amb un total de més de 100 entitats, que aplega la majoria dels col·lectius implicats. L'agrupament ja ha recollit més de 5.000 firmes perquè es tinguin en compte totes les activitats tradicionals recreatives, inclosa la pesca submarina. Davant aquesta situació, l'entitat no descarta portar el projecte de la reserva als tribunals. «Davant de tota aquesta gestió nefasta i aquesta fatxenderia madrilenya, i respectant els milers de catalans que han signat i ningú els ha convençut, desaprovem totalment la imposició d'aquesta reserva marina d'interès

pesquer i, ara, només queda el camí de la justícia: els jutjats», diu el fòrum en un comunicat.

L'Estat espanyol té clar que tira endavant el projecte per motius pesquers i mediambientals, i no descarta que alguns sectors descontents puguin portar-lo als tribunals. Aclareix, però, que la proposta «es modificable, si l'experiència demostra errades», segons Sánchez Mora. Mentrestant, els ajuntaments de Begur i Sant Feliu de Guíxols preveuen incorporar el seu litoral a aquesta reserva.

## Propostes dels ecologistes

Des del grup ecologista Salvem el Crit-Aritjol, amb seu a Palafrugell, es defensa el control i una reducció de l'actual pressió de la navegació d'esbarjo. En aquest sentit, tot i ser conscient de la importància del sector, es creu que actualment hi ha «una massificació greu», que afecta tant els ecosistemes –els boscos de posidònia i la flora bentònica de les zones rocoses–, com algunes activitats de lleure alternatives, com ara el bany, l'*snorkel* –nedar per la superfície amb ulleres, tub i peus d'ànec– i la navegació en caiac.

Per combatre aquestes situacions, els ecologistes pensen presentar diverses alegacions durant l'exposició pública de l'esborrany de l'ordre ministerial de la futura reserva de les illes Formigues. En aquest sentit, defensen que l'estudi dels fons de posidònia, que ha de determinar on no es podrà fondejar amb àncora, respecti els que es troben en bon estat, però també les zones on, malgrat estar greument fraccionats, es poden recuperar, com ara a la badia del Golfet, cala Sènia i s'Alguer, a part de preservar la fauna i flora bentònica. I una altra proposta és la prohibició de qualsevol pesca o extracció a la zona costanera des de Castell al Golfet per convertir-lo en un referent per a l'*snorkel*. Creuen que aquesta mesura «compensaria» la manca d'una zona de protecció integral en tota la reserva, un cas únic a les reserves marines estatals. A.V.  
elpunt.cat 20/09/09

## FORMIGUES-PEREJIL



Bandera de Palafrugell sobre la illa de la Formiga Gran. Fotografia realitzada el 13 de setembre de 2009. Tindrem en el contenciós per les Illes Formigues un nou cas "Perejil"? Fob:JS

## JORNADA TÈCNICA SOBRE EMBARCACIONS HISTÒRIQUES

### La problemàtica de la seva gestió

La gestió de les embarcacions tradicionals i els vaixells històrics és essencial dins de les línies d'actuació del Museu Marítim de Barcelona, ja que són una font primària de coneixement, un testimoni en primera persona de la cultura i la història marítima, tant pel que fa a les tècniques de construcció com a la tradició de la seva navegació, ja sigui una embarcació de treball o de lleure. D'altra banda, la recuperació d'aquestes embarcacions perquè siguin aptes per a la navegació, permet protegir el saber intangible que representen les seves capacitats nàutiques.

La recuperació i la gestió d'aquestes embarcacions i vaixells plantegen reptes específics tractats en aquesta Jornada tècnica sobre embarcacions històriques, que vol esdevenir un fòrum obert on els diversos ponents convidats, propietaris d'embarcacions, gestors i estudiosos del tema, a partir de les aportacions que hi facin, puguin posar en comú les seves reflexions sobre el tema i iniciar el camí per trobar solucions a aquests reptes.

9 h: Registre de participants

9.15 a 9.30 h: Inauguració de la Jornada i benvinguda. A càrrec de Roger Marçet i Barbé, director general del Museu Marítim de Barcelona.

9.30 a 10.15 h: Embarcacions històriques: sóc o no sóc especial? David Oliver, periodista i especialista en patrimoni marítim.

10.15 a 10.45 h: Pausa

10.45 a 11.15 h: Un marc legal per a les embarcacions històriques Dr. Jaime Rodrigo, advocat, professor de Dret de la UPC i president de la Secció de Dret Marítim de l'Il·lustre Col·legi d'Advocats de Barcelona.

11.15 a 11.45 h: Vaixells i els seus beneficis fiscals. Sra. Sílvia Pedro Pérez, fiscal. Subdirecció General de Règim Jurídic Tributari. Direcció General de Tributs. Departament d'Economia i Finances.

11.45 a 12.15 h: L'aplicació de la legislació sobre marina mercant a les embarcacions històriques. Sr. Carlos Miranda, subdirector general de la marina mercant.

12.15 a 12.45 h: Embarcacions històriques com a elements patrimonials. Representant de la Direcció General de Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya.

12.45 a 14 h: Taula rodona amb la participació d'Agustí Martín, president de l'Associació Bricbarca, gestora de l'embarcació Sant Ramon de Vilassar de Mar; Joan Santolària, director de l'empresa Tela marinera, gestora de l'embarcació Rafael de Palamós; Quico Despuig, director de l'empresa Vaixells del Mediterrani, gestora de l'embarcació Sant Isidre, de Cadaqués; Víctor Fernández, president de la Federacion Galega po la Cultura Marítima y Fluvial, Galícia; Gérald Delgado, armador de les embarcacions Thópaga i Cala Millor. Moderador: Elvira Mata i Enrich, directora tècnica del Museu Marítim de Barcelona.

14 h: Conclusions. A càrrec d'Elvira Mata i Enrich.

## TERTÚLIES MARINERES A SANT FELIU DE GUÍXOLS

Per tercera temporada consecutiva La Mar d'Amics organitza les Tertúlies Marineres. Enguany aquesta cita, el tercer dissabte de cada mes, es desenvolupa a l'interior de la bodega del bergantí Cyrano-SeaStar amarrat al port de Sant Feliu de Guíxols, que ha estat gentilmente cedit per organitzar aquesta activitat pel seu armador Miquel Meler. L'objectiu d'aquesta activitat és recuperar la tradició de les tertúlies marineres que es produïen de forma espontània en els cafès i casinos portuaris. Escoltar, aprendre i opinar sobre temes relacionats amb el mar i la navegació. La participació i la opinió és totalment lliure. Les Tertúlies Marineres són una nova forma d'acostar-nos al mar, la seva gent i els seus costums. Fins ara s'han desenvolupat dues sessions, la primera dedicada a les Navegacions estivals, on es feu una repassada a les diferents activitats organitzades al nostre litoral i a d'altres de més llunyans com a Muros (Galícia) i al Golf de Mor-Bihan (Bretanya francesa). Els protagonistes d'aquestes experiències relataren sensacions, vivències i aprenentatges de totes elles, amb el suport d'imatges.

La segona sessió fou dedicada a la Navegació Tranquil·la (Slow sailing). Fa uns mesos el company Joan Sol publica en el seu bloc "El mar és el camí", un manifest sobre la navegació tranquil·la. És un curiós decàleg d'onze punts - el darrer fou afegit més tard - que cal llegir, analitzar, entendre i debatre, com una aposta per una nova forma de viure -també al mar - que s'acull al moviment Slow internacional dins l'àmbit marítim. La proposta també tingué una gran acollida -l'espai era ple -, donant suport totes les persones assistents als seus onze punts. Curiosament.

Però encara resten els següents temes:

### 21 novembre 2009: Reserva marina de les Illes Formigues.

Aquesta tardor s'ha de presentar el projecte definitiu de la Reserva Marina d'Interès Pesquer de les Illes Formigues. Un cop conegut el seu contingut és el moment de saber en quins aspectes afectarà a les nostres navegacions pel litoral i parlar-ne.

### 19 desembre 2009: Cinema i patrimoni marítim.

Els més de cent anys d'història del cinema han produït centenars de metres de cel·luloide amb imatges de vaixells tradicionals del nostre mediterrani. La projecció d'un recull de fragments de films introduiran imatges del passat on reconèixer diferents tipus d'embarcacions. Fes la teva aportació i comenta-la amb els demés.

### 16 gener 2010: Construcció amateur d'embarcacions.

Una afecció encara pionera a les nostres contrades i molt estesa en els països anglosaxons. Bastir una barca, apalliar-la i navegar pel mar és una experiència única que referma el lligam entre l'individu i el vaixell. Conèixer experiències, saber on localitzar els plànols i els models, les tècniques i els materials, és l'objectiu d'aquesta tertúlia.

**20 febrer 2010: Vela tradicional i art.**

El juliol de 2009 una barca tradicional participava en una acció artística a la badia de Palamós. L'artista exposava poques setmanes després en una instal·lació a Girona el seu treball multimèdia. Abans d'ella els pintors han expressat els seus sentiments sobre el suport de les seves teles contemplant belles barques varades a la sorra. Sovint han estat aquests els treballs que han permès de conèixer a través dels segles l'evolució de les embarcacions.

**20 març 2010: Instruments de navegació: ahir i avui.**

Veure un sextant sobre la coberta d'un vaixell en els nostres dies sobte. Més difícil és veure utilitzar una corredora per popa per saber-ne la velocitat. Avui, disposant d'aparells electrònics, això es fa senzillament mirant una pantalla o petjant un botó. Però... què passaria si el sistema GPS fora desconnectat?

**17 abril 2010: Les Regates de Vela Llatina a debat.**

D'una banda la preocupació principal de la vela tradicional és la manca de renovació de persones coneixedores de les velles tècniques de navegació. La formació de joves dins els Clubs de Vela és un camí adequat. Les Regates són un bon incentiu per a la seva participació. D'altra banda la conservació d'un patrimoni marítim, majoritàriament en mans privades. Unes barques amb molts anys a les seves quadernes i construïdes per a finalitats molt diferents a la competició. La tertúlia està servida: parlem-ne...

**15 maig 2010: Seguretat i salvament marítim.**

A l'inici de la temporada d'estiu parlem de la seguretat a la mar. Cada any augmenten el nombre de rescats que han d'efectuar els serveis de Salvament Marítim al nostre litoral. Bon nombre de les seves intervencions es produeixen per fallades mecàniques degudes a manca de manteniment.

**19 juny 2010. Equipament bàsic de les barques.**

Els vaixells d'eslora superiors a 6 metres passen un seguit d'inspeccions periòdiques. Els d'eslora inferior ho fan un sol cop i tenen un certificat de seguretat indefinit on s'hi fan constar els elements bàsics de seguretat. Però, és suficient? Elements com la ràdio, el reflector de radar, llums de navegació, elements d'insubmergibilitat per barques no cobertades, l'ús obligatori d'armilles seran a debat amb l'objectiu final de la seguretat.



Tertúlia Marímera dins la bodega del bergantí Cyrano: Foto: JS

## LA IDENTITAT DE MENORCA EN LES BARQUES ANTIGUES



Barques com aquestes recorden les nostres arrels. Foto: Web

*En poc temps Menorca pot perdre bona part del seu patrimoni marítim.* Aquest és el missatge d'alarma que apuntava Tòfol Mus en la xerrada a la fresca que es va realitzar dijous passat al Centre de la Natura de Menorca a Ferreries. Per sort, a dia d'avui encara es poden trobar embarcacions que durant anys han circulat pels ports i cales de l'illa. Aquesta realitat pot canviar, però, en pocs anys si l'administració no hi posa atenció de forma immediata. Llaüts, bots i tot tipus d'embarcacions que es conserven gràcies a la bona feina de particulars i d'associacions com Amics de la Mar de Menorca o Amics de la Mar del Port de Maó. Entitats que han de lluitar contra una legislació que afavoreix la retirada i desballestament d'unes embarcacions amarades de l'esforç i del saber de mestres d'aixa, d'hores de dura feina marinera, de llenguatge propi, de rivalitats en regates, i de passejos amb la família i la colla d'amics.

Tòfol Mus va fer un extens repàs de noms d'embarcacions, aparells, estris i persones lligades a aquest món. Un llistat acompanyat de fotografies que il·lustraven la situació de cada cas. Una exposició que inevitablement porta a una conclusió: estem parlant de quelcom molt proper a nosaltres, i que estem condemnant a l'oblit per manca d'atenció. S'ha de determinar què fer amb tot aquest patrimoni etnològic, i no pot ser altre cosa que posar-lo en valor. S'han de posar els mitjans per fer-ho possible i sortir d'aquest estat d'incertesa, temporalitat i precarietat en què es troba la feina d'aquestes organitzacions que treballen per recuperar-lo. El GOB ha destinat aquest any 2009 a la mar. A la defensa de la biologia marina i a treballar per un ús responsable del medi. L'ús desbocat del nostre litoral com a espai de comerç de mercaderies i d'aprofitament recreatiu i turístic, ha motivat la nostra reivindicació d'un Pla Insular per a la Costa (PIC). Una costa, uns ports i un entorn marí al que li devem bona part de la nostra identitat. Cal recordar-ho per no perdre *ni sa vela de sa barca marinera, ni sa cala que era es meu món*, tal com diu la cançó.

<http://www.gobmenorca.com/noticies/030809>

## LA HISTÒRIA DEL VAPOR "LA PALMA"



Pel seu caràcter insular, Canàries, com qualsevol altre arxipèlag, han hagut d'enfrontar-se al problema de la comunicació entre illes, possibilitant els intercanvis socials i comercials. Curiosament, i al revés que en altres arxipèlags, els primitius habitants de les illes desconeixien l'art de navegar, per la qual cosa aquesta necessitat d'intercomunicació va sorgir justament arran de la Conquesta.

A mesura que passaven els anys i augmentava la població resultava més apressant la millora de les comunicacions interinsulars. Referent a això es pot preguntar-se si el progressiu augment de la demanda és conseqüència directa de l'augment i millora del transport, o, si és al contrari. Sigui com sigui, la realitat és que any rere any han vingut millorant sensiblement els mitjans de transport.

Al principi van ser petites goletes de 40 a 50 tones les que, de forma esporàdica, enllaçaven els diversos ports de les illes. El 1.866 sent Ministre de Governació el Senyor Fernando de León i Castell va emprendre la tasca de modernitzar les comunicacions interinsulars, per la qual cosa es va convocar un concurs-subhasta per atorgar el servei.

L'adjudicatària va resultar ser la Companyia de Vapors Correus Interinsulars Canaris, filial de l'anglesa Elder Dempster Ltd. Els seus dos primers vapors, construïts a Anglaterra van ser batejats amb els noms de "Lleó i Castell" i "Viera i Clavijo". El primer va arribar a Las Palmas l'Agost de 1.888, i dos mesos més tard, el segon.

Al caramel que va resultar ser el negoci marítim a les Canàries van acudir nombroses navilieres. Unes, nacionals i altres, com la ja citada, branques d'altres estrangeres.

Establertes les línies regulars d'acord amb el concurs de 1.886, aviat van resultar ser clarament insuficients per atendre la creixent demanda. En conseqüència, el 1.911, Vapors Interinsulars va encarregar a drassanes angleses la construcció d'una sèrie de 3 vaixells grans ("Viera i Clavijo", "Lleó i Castell" i "La Palma") i uns altres 3 nois ("Fuerteventura", "Lanzarote" i "Gomera-Hierro"). Tots ells van ser lliurats al llarg de 1.912, el mateix any de l'enfonsament del desafortunat "Titanic". Les principals característiques dels primers podem resumir-les així: Vaixells mixtos de passatge-càrrega, de casc d'acer, 2 cobertes, 1 hèlix. Eslora= 61,0 mts., Màniga 9,14 mts., Pontal 5,97 mts., Calat 12'01". Màquina de triple expansió

de 700 hp. Velocitat 11 nusos. Capacitat per a 190 passatgers en tres classes.

La navegació de vela va continuar en aquestes illes fins i tot bé entrada la dècada dels 70, si bé aquelles goletes van ser dotades de motors auxiliars per a les maniobres en port i també, per poder continuar navegant durant els pocs dies de calma que es donen a l'Arxipèlag.

El La Palma va ser construït per W. Harkerss & Son Ltd., a Middlesbrough, número/nombre de construcció: 192. La seva avarada va tenir lloc el 15 de Febrer de 1.912. Acabat el 10 d'abril va sortir el 16 al comandament del Capità Sr. Aurelio del Arco i després d'una escala a Bremen va arribar a Las Palmas el 24. La Reial Patent de Navegació li va ser expedida amb data 18 de Juny de 1.913. Inscrit en la Llista 2a, Foli 29 del Registre de Santa Creu de La Palma.

Dels seus llargs anys de vida marinera es pot destacar: El 1.918 va ser noliejat juntament amb els seus altres dos bessons per Armadures de la Península fins al final de la 1a Guerra mundial. El Gener de 1.925 va sofrir una d'encallada en Escull a conseqüència de fort temporal. El Març de 1.929 va sofrir un incendi ràpidament sufocat i que va originar escassos danys. El Desembre de 1.930 va auxiliar el canoner Uad Ras que havia embarrancat en Cala Fuster (Fuerteventura). El Setembre de 1.931 va deixar remolc al vapor Tordera que havia quedat a la deriva per ruptura de l'eix de cua a unes 200 milles al nord de Tenerife.

El 15 de Juliol de 1.933 va abordar l'Àguila d'Or causant-li danys per valor de ¡10.000 Ptes.! (60 €). El Febrer de 1.934 aconseguí posar a la superfície al pesquer Pedro que havia embarrancat a prop de Cap Juby.

El Juliol de 1.936 va ser militaritzat i va navegar com a transport de guerra armat per a la seva defensa, fins que el 1.938 va tornar al servei interinsular. L'Octubre de 1.958 es van acabar els treballs feines de modernització. Llavors se li van instal·lar cremadors de fuel-oil amb què es va aconseguir major economia i alguna cosa més de velocitat.

El 1.930 la Companyia de Vapors Correus Interinsulars Canaris va ser adquirida per la Companyia Transmediterrànea que va continuar explotant les línies sobre la base de successius contractes amb l'Estat. I altres vaixells van venir a recolzar els veterans correïllos. "Ciutat de Mahón" i "Ciutat de Màlaga", "J. J. Sister", "Ciutat d'Osca", "Ciutat de Teruel". Després van venir els anomenats Santas; Santa María del Pino (1.963), Santa María de las Nieves i Santa María de la Candelaria (1.964), i Santa María de la Caridad i Santa María de la Paz (de 1.967). Tots ells destinats a la navegació interinsular, si bé van resultar ser un fracàs. Amb la incorporació d'aquestes motonaus de casc blanc, els primitius correïllos van passar a ser denominats els correïllos negres.

Però, tornant als sis corrells negres, només ens queda el La Palma que fins al moment s'ha vingut resistint a morir. El Viera i Clavijo va ser venut en 1.978 a Marel B V, Nieuwerkerk, i donat de baixa en el Lloyd ' segon , va servir com a residència a la superfície per a personal de les drassanes Verolme de Rotterdam. El 1.984 va ser remolcat a Zierikzee (Rotterdam) per convertir-se en Museu, on es creu que va ser escalabornat.

El Lleó i Castillo va ser venut per 800.000 Ptes. El 1.981 a Martín Juan Arkev per al seu desballestament, que va tenir lloc a Las Palmas el mes d'octubre. Els altres tres nois també van acabar els seus dies sota els bufadors dels desballestadors.

Troband-se el "La Palma" al port d'Arrecife el 16 de Març de 1.976 va sofrir una greu avaria en una de les seves calderes. L'endemà va arribar a Las Palmas. Ja que ja en aquell temps estava prevista la seva pròxima retirada del servei i tenint en compte l'alt cost que suposava la reparació de la caldera, va acabar amarrat al moll|molla de Las Palmas en espera del que es decidís quant al seu futur.

El 12 de novembre va ser adquirit en subhasta pública per la quantitat d'un milió i mig de pessetes per Jürgen Flick que es proposava convertir-lo en museu, club de iots i casino-restaurant a la superfície, com s'ha vingut fent en ports estrangers en casos similars, per cert, amb gran èxit.

La idea, encara que bona, va ensopegar amb la burocràcia i la incomprensió. Traves, impediments, objeccions... des de tots i cada un dels Organismes que hauria d'aprovar el projecte van acabar amb la paciència del Sr. Flick. El 6 de Desembre de 1.982 l'Ajuntament de Las Palmas va acordar per unanimitat la compra del vaixell a Flick per convertir-lo en centre cultural públic, i a tal final|finalitat es va constituir una Comissió. Aquesta operació mai no es va realitzar.

Va continuar passant el temps i el Sr. Flick no trobava forma de treure's de sobre aquell problema. El 6 de Febrer de 1.985 ofereix el vaixell gratuïtament a l'Ajuntament de Las Palmas. No obté resposta. Insisteix. El 27 d'agost presenta un ultimàtum donant-li un termini que acaba el 15 de setembre i que resolgués legalment el lliurament. Per tota contestació el silenci administratiu.

Malgrat tot, el 29 de setembre va tornar a insistir en el sentit que malgrat que comptaven amb altres parts interessades, encara mantenia la seva oferta per si hi havia un immediat acord. L'Ajuntament va tornar a donar la callada per resposta.

El 5 de Febrer de 1.986 el Parlament de les Canàries va admetre a tràmit una proposició no de Llei sobre adquisició del correillo La Palma. Mentrestant, i en un nou intent per desfer-se del vaixell el Sr. Flick se l'oferta, també amb caràcter gratuït, a l'Ajuntament de Tenerife.

El 12 de Febrer del mateix any, gràcies a la iniciativa del llavors President Sr. José Segura Clavel, el Ple de l'Ajuntament estudia la proposta Flick i accepta el fer-se càrrec del vaixell amb els vots a favor de Socialistes, Grup Popular i Grup Mixt i amb l'abstenció d'ATI.

És llavors quan les forces vives de Las Palmas es mobilitzen per tractar d'evitar que el vaixell vagi per a Tenerife. Es crea una Associació d'Amics del Vapor "la Palma", prolifera els articles d'opinió en la premsa local. El propi Alcalde va arribar a manifestar: " El senyor Flick farà el que vulgui; però el vaixell no surt de Las Palmas".

Finalment, el 13 de Març de 1.986 i a remolc del Tamaran, va entrar al port de Santa Creu de Tenerife el correillo tan discutit. Des de llavors roman en varador esperant, esperant...

RICARDO GENOVA. Capità de la Marina Mercant

## EL FUTUR

En finalitzar els treballs de restauració es preveu que el vaixell compti amb instal·lacions a bord que li permetin complir amb els objectius marcats per La Fundació en el seu projecte de restauració i usos futurs:

- Es restauraran exactament igual a com eren originalment el Pont de Govern, el Camarot de l'Oficial Radi, el ranxo de proa, el Saló de fumadors i uns camarots de 1a Classe, a tall de museu i perquè s'aprecii la forma i les condicions de vida a bord, en els primers anys del vaixell.

- S'habilitarà una bodega com a Sala d'exposicions/Galeria d'art. Es disposarà d'un gran Saló multiusos per realitzar presentacions i amb possibilitat de realitzar congressos.

- Es disposarà d'un restaurant de qualitat per a més de 50 persones.

- Es disposaran peces museístiques per tot el vaixell relacionades amb la navegació a les Canàries.

- S'habilitarà una bodega com a biblioteca i museu, especialitzant-se en temes de navegació i emigració a les Canàries.

- Es disposarà d'una cafeteria amb servei de restauració a disposició dels visitants.

D'aquesta manera, el vaixell com a museu, biblioteca i espai cultural i de lleure, estarà disponible per desplaçar-se per tot l'Arxipèlag, partint del seu port base en Santa Creu de Tenerife, on atracarà en un entorn portuari d'època a tall d'un parc temàtic, oferint un producte únic i innovador. Les escales previstes no es limitaran a les Capitals Insulars, ja que es pretenen recuperar les línies originals efectuades a començaments de Segle, que incloïen els assentaments rurals que tenien difícil comunicació per via terrestre, en una època on les carreteres i els mitjans|medis de locomoció eren precaris i molt escassos. Nuclis portuaris com el de Garachico, Guia, El Porís, Sabinosa, Punta Gran, Hermigua, Vall

Gran Rei, Gran Tarajal, Pou Negre, Las Nieves, Sardina, Arrieta, La Tiñosa, Port Espíndola o Tazaorte tornaran a veure la silueta del correillo, posant-se a disposició dels seus respectius Cabildos i Ajuntaments per a la realització d'actes corporatius i per al gaudi dels seus ciutadans, que podrien realitzar petites excursions per la costa del seu Municipi o, simplement, gaudir de les seves instal·lacions i serveis en un entorn d'època.

Els criteris prioritaris en què s'ha fonamentat el projecte de restauració són el de tractar de mantenir, en la mesura possible, l'estètica de la construcció naval de principis del segle XX, de manera que, mantenint al màxim els nivells de seguretat que l'administració exigeixi, el vaixell torni a navegar impulsat per la seva màquina de vapor i que el vaixell tingui una finalitat social, que beneficiï tota la població.

L'objectiu per tant és poder oferir a mitjan el 2.009 a tots els membres benefactors, col·laboradors i a tota la societat, el gaudi d'un vaixell històric i llegendari, com a museu interactiu i itinerant. A tot això hem de sumar-li el valor afegit de ser l'únic vaixell de la seva classe, de vapor, de principis del Segle XX i que ha estat restaurat a Espanya, arrabassant a més al vaixell DOULOS, construït el 1.914, el títol de ser el vaixell de passatge en navegació més antic del món.

Volem posar el "La Palma" a l'esglaó històric que es mereix. Amb l'esforç de tots els que participem tornarem a veure el Correillo solcant novament les aigües de les Canàries.

Els criteris prioritaris en què s'ha fonamentat el projecte de restauració són el de tractar de mantenir, en la mesura possible, l'estètica de la construcció naval de principis del segle XX, de manera que, mantenint al màxim els nivells de seguretat que l'administració exigeixi, el vaixell torni a navegar impulsat per la seva màquina de vapor i que el vaixell tingui una finalitat social, que beneficiï tota la població.

L'objectiu per tant és poder oferir a mitjan el 2.009 a tots els membres benefactors, col·laboradors i a tota la societat, el gaudi d'un vaixell històric i llegendari, com a museu interactiu i itinerant. A tot això hem de sumar-li el valor afegit de ser l'únic vaixell de la seva classe, de vapor, de principis del Segle XX i que ha estat restaurat a Espanya, arrabassant a més al vaixell DOULOS, construït el 1.914, el títol de ser el vaixell de passatge en navegació més antic del món.

Traduït JSG

## SA TAMARDIA DE LA FOSCA I LES BARQUETES DE FUSTA

La platgeta de Sa Tamardia és a La Fosca, al municipi de Palamós, just darrera del parc urbà del Cap Gros en un raconet encantador. També s'anomena platja dels pescadors perquè al llarg de molts anys allí recalaven durant els mesos de bon temps amb els seus petits bots alguns pescadors professionals que estenien i reparaven les seves xarxes protegits del vent de garbí i gaudint d'una font d'aigua dolça i un entorn preciós. Finalment també hi ha qui fanomena platja del Rocafosca perquè just darrere la platja

s'hi trobava fins la dècada dels 60 l'Hotel Rocafosca, un hotel singular de 36 habitacions regentat per una família de Palamós i que era l'única edificació del indret. La platgeta, anomenem-la com vulgueu, fins 1965 aproximadament era plena de barquetes de fusta de motor i de vela que li donaven color, vida, moviment i una estètica senzilla i relaxant durant els mesos de bon temps.

Avui dia aquesta platja, tot i la seva ubicació privilegiada, no fa gaire goig. No hi ha pescadors que la cuidin i li donin caràcter (l'últim, en Paco, va morir ara deu fer 15 anys). Alguns antics propietaris de barques van construir fa bastants anys lletgíssimes plataformes de ciment sobre les roques per poder-hi deixar les barques al hivern. Encara hi són i algunes noves barques les utilitzen ara amb la mateixa intenció mentre d'altres, que al hivern es retiren, les utilitzen perquè no hi ha cap altre opció quan el mar s'anima. Al estiu algunes d'aquestes plataformes tenen un aspecte lamentable doncs hi podem veure ferros rovellats, petits bots de plàstic mig trencats que "guarden el lloc", estris, draps i objectes incomprensibles i inútils tirats de qualsevol manera, etc. I el mal aspecte del raconet s'agreuja radicalment amb la presència d'una passarel·la metàl·lica horrorosa i estrident que els encarregats del camp de fondeig de La Fosca enclasten sobre l'aigua sense cap concessió a una mínima harmonia amb l'entorn i després de remenar dràsticament les pedres del fons marí de la platgeta. La única cosa, a banda de la seva privilegiada situació, que li dona a Sa Tamardia un punt encantador és la presència de tres barquetes de fusta ben cuidades que recorden les que durant molts anys eren part important de la seva ànima.

De barques com aquestes, de fusta, de 15 a 25 pams de llargada, antigues, a motor o a vela, encara se'n veuen pels voltants però, per desgràcia, cada cop menys. De tant en tant en podem trobar-ne alguna abandonada aquí o allí amb les fustes resseques i mig esqueixades. I com que pràcticament no se'n construeixen de noves la població va minvant ràpidament. El cert és que la utilització i el manteniment d'aquestes barques, al marge de les seves connotacions positives, són plens de problemes que exigeixen dedicació, coneixements, temps, diners i esforç físic, tot en proporcions notables que no sempre són al abast de qui en té alguna. Per això de tant en tant trobem algú que tira la tovallola.

És una gran pena que aquest tipus de barques, algunes centenàries, vagin desapareixent perquè són quelcom emblemàtic de les nostres costes, de les nostres platges i terres. Són objectes fascinants, objectes quasi bé amb ànima, meravelles de l'artesanía, historia viva de la vila, però malgrat tot això són una espècie en perill d'extindó i crec que caldria fer un esforç per tractar de salvar-la. Quan aquestes barques són a llocs on llueixen la gent las mira i remira, les fotografia, les pinta (quants quadres es veuen amb barquetes com aquestes?) i això és perquè tenen quelcom d'especial, un encant profund i singular que percep quasi bé tothom. A Palamós, els anys 50 i 60 encara n'hi havia moltíssimes. Avui en queden "vives"

menys de 30 (prop de 20 de pescadors professionals i la resta d'esbarjo) i per això creiem que seria una iniciativa molt encertada declarar-les patrimoni cultural de la Vila.

L'administració local podria fer coses per intentar evitar la esmentada extinció, al menys a nivell del propi municipi, començant per elaborar un cens de les barques existents. No volem ara allargar-nos en la proposta i discussió d'altres mesures que creiem adients per afavorir la conservació d'aquests bots però sí volem comentar que una qüestió bàsica és la de la seva ubicació durant els mesos de bon temps que és quan més s'utilitzen. Les dificultats per trobar llocs adequats per poder utilitzar els bots desanimen enormement als qui, en principi, estarien disposats a cuidar-los tant com calgui. L'ajuntament, i pot ser altres estaments administratius, podrien col·laborar molt efectivament donant facilitats en aquest sentit. I és en aquest punt on suggerim que la platgeta de Sa Tamardia seria un lloc magnífic per ubicar-hi, de maig a octubre, aquest tipus de barques. N'hi cabrien al voltant d'una dotzena, que és una xifra significativa donat el cens real, i la primera conseqüència seria la millora radical del aspecte de la platgeta passant de ser un raconet lletjot a un racó mariner autèntic i estèticament esplèndid, que atrauria l'atenció de tothom perquè, com hem comentat, aquestes barques tothom se les mira i remira quan són a un lloc on poden lluir. I aquesta millora del aspecte de Sa Tamardia és molt apreciable ara que es crea la reserva marina de les Illes Formigues, i els municipis implicats tenen una major projecció. Podria fer-se quelcom semblant al que s'ha fet a la platgeta del Port-Bo, a Calella de Palafrugell, on s'ha reservat l'espai per a bots antics de fusta exclusivament. No cal dir que aquesta platgeta de Calella és un dels llocs més fotografiats, pintats coneguts i admirats de la Costa Brava i per tant un precedent i una referència a tindre molt en compte a l'hora de millorar l'aspecte de les platges de Palamós i també a l'hora de fer alguna cosa per ajudar a conservar aquestes barquetes que porten tant de temps entre nosaltres.

Soci nº 51

## PROVÀREM LA PROPULSIÓ ELÈCTRICA: LAGOON 420 HYBRID

Tot i no tractar-se d'un veler tradicional s'inclou aquesta informació en el butlletí perquè aporta una visió del que pot ser un futur no massa llunyà en la propulsió dels vaixells d'una forma lleugerament més sostenible.

En acabar el passat Saló de Palma de Mallorca tinguérem l'oportunitat de navegar un dia complet i en companyia dels responsables de Lagoon France, per conèixer amb detall les "emocions" que transmet aquest nou model que ve a substituir el 410. Lluny d'explicar el més típic d'una prova de vaixells, volem senzillament transmetre l'experiència de navegar amb aquest nou sistema de propulsió, que estiguérem alternant continuament per poder

entendre el nou concepte de la navegació híbrida.

A l'interior del vaixell es troba un commutador de 5 posicions que podem comparar amb una palanca de canvi d'un cotxe automàtic. Un cop seleccionada la posició "navegació" el vaixell es troba lles per respondre a les dues palanques d'energia que governen cadascun dels dos motors i començar la maniobra de sortida.



La placa electrònica controla conjuntament amb el variador de cadascun dels motors els paràmetres elèctrics del sistema. El commutador de 5 posicions permet definir el mode de funcionament de l'energia del vaixell. En un dels cofres exteriors es troba còmodament instal·lat el generador diesel que alimenta tots els sistemes de Lagoon 420 Hybrid.

Primera sensació: La sensibilitat és fantàstica i el control de la potència no té parangó. És possible posar a girar els motors des d'unes poques voltes per segon fins al règim màxim de potència. Una diferència fonamental, respecte als tradicionals motors diesels radica en el parell motor màxim i continu que ofereix el motor elèctric a qualsevol règim de gir. Això es tradueix en una immediatesa de resposta i de potència impossibles amb qualsevulla motor d'explosió.

Segona sensació: Cal acostumar-s'hi, hem d'anar amb cura amb la palanca de potència, donat que fins i tot al màxim de potència, la única cosa que escoltem són les bombolles del doll d'aigua que surt disparat per les popes dels bucs. El murmurí és semblant al d'un rierol de muntanya. No hi ha més sorolls. Potser seria convenient la instal·lació d'un parell de compta-revolucions en els arbres de les hèlixs, per poder conèixer la potència de propulsió que s'està generant en cada patí. Cap vibració, cap murmurí. Només potència.

Tercera sensació: Se sobte i sense més notem que el grup electrogen s'ha engegat. La central digital ha detectat que estem "menjant" molts amperes del grup de bateries i necessita generar corrent per mantenir aquesta velocitat: 6 nusos en elèctric i amb més de 1.000 milles d'autonomia.



Tot queda reenviat fins el lloc de comandament. Una persona es perfectament capaç de menar el vaixell. El panell elèctric indica mitjançant amperímetres analògics l'estat actual dels consums i càrrega de cada motor. Instal·lats sota el timó i a l'alçada dels peus hi ha els comandaments dels cabrestants elèctrics que ajusten les escotes i drisses sense cap esforç. Sobre ells s'han disposat caixes per organitzar els caps que no treballen.

8 nusos de velocitat màxima mesurats amb GPS. El generador s'aturarà tot sol quan sigui necessari, de la mateixa manera que s'engegarà. Ara si que notem el soroll del motor però el grup es totalment silenciós i esta astutamente ubicat en un enorme cofre a l'exterior del vaixell. Des de les cabines o en els llits el silenci és total..., bé, tant sols s'escolta el xapoteig de les onades contra el buc. Es a dir, una delícia per aquells a qui els agrada realitzar navegacions llargues i nocturnes!

Quarta sensació: El dia és de luxe. La badia de Palma ofereix unes condicions magnífiques per navegar a vela. 20 nusos de vent, sol moderat i 25 graus de temperatura. Qui vol més? Hissarem la major i desenrotllarem tot el gènova. El Lagoon està equipat amb cabrestants elèctrics de forma que res de treballar com a bojos amb la drissa.



A popa de cada pati es troben els dos grups de bateries que alimenten els motors i es carreguen amb el generador. Cadascun d'ells té 6 grans bateries de 12 V connectades en sèrie (400 quilos d'àcid/plom) per arribar als 72 V de contínua que necessiten els motors de propulsió.

Tot és fàcil i les maniobres estan perfectament reenviades fins el lloc de govern de forma que el vaixell pot ser menat sense problemes (major i gènova) per un sol tripulant.

Posarem les palanques a la seva posició neutre. Ara les hèlixs es segueixen movent arrossegades per l'aigua, i generant energia elèctrica que recarrega els grups de bateries. En el moment que aquestes estiguin del tot carregades les hèlixs giraran sense cap retenció i frenaran molt poc al catamarà.

Mar molt tranquil·la i 20 a 25 nusos de vent que permeten de comprovar el bé que navega a vela fins i tot amb cenyides fins a quasi els 40° de vent. A 60° i fins el través, el catamarà mantingué els 7 nusos i amb la comoditat absoluta de navegar adreçats sense la mínima escora. Evidentment! Més endavant tinguérem l'oportunitat de navegar amb el genaker comprovant l'eficàcia d'aquesta vela i el fàcil que es manipula amb un enrotllador Factor.

Altres posicions de control.

Les altres posicions del commutador de marxa estan pensades per bloquejar la propulsió en fondeig o per permetre l'ús i gaudi del vaixell mentre som amarrats o autolimitar la propulsió del vaixell al 60% del màxim. Sigui quina sigui l'opció triada, el sistema és totalment intel·ligent i té en compte una pila de paràmetres per decidir si ha d'engegar el grup electrogen que alimenta els motors i carrega els grups de bateries, quan s'ha de desconnectar i que fer

amb l'energia que obtenim al navegar a vela com a conseqüència del gir de les hèlixs.

[http://www.fondear.com/ToDo\\_Baicos/Vela/Lagoon/Lagoon\\_420/PropElectric.htm](http://www.fondear.com/ToDo_Baicos/Vela/Lagoon/Lagoon_420/PropElectric.htm) 24/09/2009 Traduït per JSJ

## TÉ CINQUANTA ANYS D'HISTÒRIA

### La barca "Es Torn" recupera el seu esplendor.

El "Ilaüt" "Es Torn" ha recuperat tot el seu esplendor després de cinquanta anys d'història. Tot ha estat gracies a la tasca de l'Associació Amics de la Mar de Menorca, que ha tingut cura dels treballs de restauració de l'embarcació, cedida a a l'entitat per Toni Llabrés, després que aquesta ja portava deu anys en el dic sec de la pedrera de Robadones.



Dels treballs de recuperació s'han fet càrrec tres socis, que a partir d'ara seran els padrins de "ES Torn": Bep Gornès, Luis Camarero i Evarist Coll. De les tasques de supervisió n'ha tingut cura el mestre d'aixa Bep Marquès.

La remodelació s'ha dut a terme en dues fases. La primera d'elles entre l'abril i el juliol de 2008, un període després del qual la barca ja era a punt per navegar. Posteriorment, el Ilaüt retornà al taller que els Amics de la Mar tenen a Es Pla, on hi romangué entre febrer i maig d'enguany. Fins ara, en la seva nova etapa, ja ha participat en diferents trobades de vela llatina, com les de Sa Ràpia (Mallorca), Sant Pere (Maó) i Fomells.

Ahir es procedí a la "colàrsega" del port de Ciutadella a la seva inauguració, en un acte que comptà amb la presència del conseller Joan Lluís Torres, a més d'una important representació de socis de l'entitat.

"Es Torn" té una esbora de 24 pams i una mànega de 9. Està aparellada amb una vela major i un floc.

[http://www.menorca.info/menorca\\_info/v4\\_1\\_2/index.php?tsx=noticia&idnx=1125718](http://www.menorca.info/menorca_info/v4_1_2/index.php?tsx=noticia&idnx=1125718)

## LA TRAVESSIA A EIVISSA DEL ONAWIND BLUE.

Vaig salpar de la platja de Granadella, al sud de cap de la Nao, a la una del migdia del 22 de juny, amb mar de fons de llevant i una petita brisa del mateix quadrant; i vaig passar el cap fins a la cala Sardinera on esperava que entrés el vent previst del sud.

A la una de la matinada vaig llevar l'àncora amb un vent favorable de migjorn, de 6 a 8 nusos, sortint a un mar confós. Amb un ris a la major, l'Onawind Blue navegava a una velocitat de 3 a 5 nusos, embarcant alguna onada de tant en tant. La lluna estava en la fase fosca i s'hi veia ben poc. A més, a 3 milles de la costa hi ha el canal de navegació que agafen tots el gran bucs que van a l'Estret des del nord-oest del Mediterrani. Vaig parar el bot unes quantes vegades per deixar passar alguns vaixells; i cap a les 5 del matí, quan gairebé estava fora del canal, navegant al llarg a 5 nusos, el timó es va partir per la meitat.



Mentre muntava un rem com a timó de fortuna i la meua embarcació surava sense govern, un pesquer que passava per proa va virar de sobte, agafant un rumb que el portava directament a l'Onawind. Jo duia un llum a dalt de la perxa del major i un frontal al cap que apuntava a les velles, però era evident que el vaixell no em veia. Vaig intentar comunicar-m'hi mitjançant el VHF, però sense obtenir resposta. Vaig passar una mala estona, fins al punt de decidir abandonar el meu vaixell. Com que anava lligat amb un arnés i una corda, pensava que el pitjor seria que el pesquer enganxés la meua barca. En canvi, si jo no era a bord de l'Onawind, el bot pesaria molt menys i potser l'ona de proa del pesquer l'apartaria. Just quan em deslligava i agafava les defenses i el pot estanc per fer-los servir com a flòtdor, el pesquer va desviar el rumb uns pocs graus, suficients per no enxampar-me de ple, però vam embarcar força aigua de la seva estela. Superat l'ensurt, vaig acabar de muntar el timó de fortuna. Faltava poc per què sortís el sol, el vent es mantenia i ja havia fet 12 milles.



Timó de fortuna fet amb un rem.

Vam passar tot el dia navegant de través. A les 5 de tarda vaig deixar Es Vedrà a popa i vaig posar rumb per la badia de Talamanca on podria fer un timó nou. Dos dies després, quan ja s'havia assecat la pintura de timó, vaig salpar cap a Formentera arribant a la tarda a l'illa d'Espalmador. L'endemà vaig anar a la llacuna de la Savina; i a la tarda, amb un bon vent d'aleta, vaig tornar a Eivissa per preparar l'etapa següent.



El timó nou i a punt d'entrar en servei.

L'Onawind Blue a l'illa d'Espalmador, entre Formentera i Eivissa.

El 26 de juny, amb tot a punt, vaig deixar Talamanca per anar a Tagomago. El bon vent es mantenia i l'Onawind Blue surfejava! Ja que anàvem bé vaig decidir tirar un mica més cap al nord i vam fer nit a la banda nord de la Punta Grossa. L'endemà, a les 4 de la matinada, vaig sortir cap a les illes Columbrets amb un vent flux que va caure encara més a la sortida del sol. Per poder fer una travessia de 65 milles nàutiques en un temps raonable és

imprescindible mantenir una velocitat mínima. Jo havia de



mantenir els 3 nusos per arribar en menys de 24 hores, el temps màxim que jo considerava que em podria mantenir despert sense perill de cansament excessiu. Si a vela no feia els 3 nusos, llavors havia de remar. Navegant a 2 nusos no costa gaire pujar la velocitat fins a 3 nusos, 3 nusos i mig. I vogant vaig passar gran part del dia fins que a primera hora de la tarda es va restablir el vent.

Vaig passar una tarda molt agradable, lluny de terra com mai no havia estat, navegant per sobre d'aigües amb 1.300 metres de profunditat. El contraplacat d'un centímetre de la barca semblava molt prim... Vaig veure molts dofins; i a la posta de sol van aparèixer les Columbrets a proa, just on havien d'estar. Després va caure el vent i vaig arribar al Columbret Gran a les 2 de la matinada, on vaig abarloar l'Onawind Blue a l'auxiliar d'un altre veler, ja que totes les boies estaven ocupades.



L'Onawind a les Columbrets, on gairebé no se'l veu.

El 29 de juny va ser un dia de descans. Un cop recuperat, vaig sortir una altra vegada a les 4 de la matinada cap al Delta de l'Ebre, a 55 milles al nord. Però el vent no va aparèixer i va ser un dia molt llarg als remos. Quan no podia més em banyava i, com que anava lligat, portava l'Onawind a remolc. Cap al tard va entrar el vent, però jo tenia pressa per trobar cobertura telefònica, perquè feia dies que no parlava amb la família, i vaig continuar vogant. Al les 9 del vespre vaig treure l'Onawind a la platja del Trabucador, ja prou cansat.



quadern de bitàcola



No hi ha vent, però el cafè és a punt. La cuina de l'Onawind és minúscula, però el menjar és fresc i els plats, elaborats.

Després de una nit curta vaig salpar a la meua hora preferida: les 4 de la matinada. Hi havia força pesquers i anava amb molta cura per evitar qualsevol apropament. Ara, però, començava a notar el cansament dels dies anteriors i, sobretot, tenia un mal de cul que feia encara més difícil vogar constantment. A les 10 em vaig aturar a la desem-

bocadura de l'Ebre. No tenia cap sentit intentar travessar el golf de Sant Jordi sense vent; per això vaig pujar la barca a la platja, vaig fer un bon esmorzar i vaig dormir a l'ombra del vela major. Quan va entrar la marinada de xaloc, cap a les 2 de la tarda, vaig salpar rumb al cap de Salou, a 23 milles al NNE. El vent va fallar quan estava a 5 milles del cap i vaig haver de tornar a remar. Al final vaig llençar el ferro davant de l'infern turístic de la Pineda a les 9 del vespre del dia 1 de juliol.

Només quedaven 14 milles per arribar a Creixell, unes sis hores remant. Vaig llevar l'àncora a la hora estipulada i, després de cinc hores i mitja vogant, vaig arribar a la platja de Creixell on la meva família m'esperava. Va ser un moment de molta satisfacció i felicitat.

Ben Crawshaw

<http://elmareselcami.blogspot.com/> 6/09/2009

## DE QUIN COLOR SÓN LES BARQUES?

Els que em coneixeu sabeu que sóc de terra endins i que molts temes de la mar se m'escapen. No obstant fa temps que tinc un dubte que em ronda: de quin color són les barques? És dir, de quin color eren les barques??

M'explico: quan algú restaura una motocicleta BMW dels anys cinquanta la pinta de negre o de blanc si vol ser fidel a l'original i si el que restaura és una Moto Guzzi, ineludiblement la pintarà de vermell però, quan es restaura una barca, he anat veient que els colors depenen del gust dels propietaris i en molts casos no acostumen a respondre als colors originals amb els que la barca va ser pintada per primer cop.



Del tot legítim, em direu; per això paga la barca, la pintura i els maldecaps que aquesta afició i sacrifici dona però, no és modificar una part del patrimoni? No és comparable a una BMW pintada de rosa però, sota el meu punt de vista, ja no és original. També comprenc a aquells que volen

fugir del blanc i deixar de navegar en un quadre d'en Sorolla tot donant un toc de color però, tot i que jo també ho faria, em surgeix un altre dubte: quins colors tenen fonament històric?

Pigments naturals n'hi ha hagut molts des de l'antiguitat però no tots s'han fet servir en els diferents tipus d'em-



barcadons ni en les mateixes situacions geogràfiques. Per tant, el ventall de colors queda limitat, si som puristes, per l'eix espai-temps. En el mateix sentit, podem fer una altra volta i preguntar-nos si és apropiat aplicar aquestes tonalitats amb pintures modernes o ens hem d'aferrar als pigments naturals amb la poca durabilitat i totes les incomoditats que ocasionen, per no parlar del menor grau de protecció que ofereixen. Al cap i a la fi, tot es esforç particular i sembla just fer-ho de la millor forma que tingui cadascú però també sembla legítim pensar el contrari.

I parlant de pigments arribo al meu darrer dubte: tant amples són els Pirineus? Fa unes setmanes vaig tornar a visitar la tomba d'en Antonio Machado a Colliure dintre d'una sèrie de visites personals als escenaris de l'exili (la Retirada, com diuen per la zona) i em va tornar a cridar l'atenció que les barques tradicionals dels ports del Rosselló siguin majoritàriament de colors vius i, clar, comparades amb les imatges catalanes (del sud) que portava a la retina semblàvem molt més alegres.

Els dubtes, però, són els mateixos i em costa creure que quan eren eines de treball tinguessin tants colors cadascuna. Ja se sap que, la gent de mar de l'època entre d'altres virtuts tenia la de ser estalviadora i pràctica i, potser ells em podrien haver explicat de quin color eren les barques...

Text i fotografia Carles Rodríguez

## Patrimoni marítim Intangible

### CUINA A BORD

#### Fricandó de marisc

##### Ingredients:

1 kg de bolets variats (pes en fresc)  
1 cabeça d'all  
1 llauna d'espàrrecs  
5 carxofes  
250 gr de musclos  
250 gr de cloïsses  
250 de sipions o popets  
250 de gambes  
1 sèpia de 250 gr  
1/4 de litre de vermut  
Julivert  
Oli  
Safrà  
Sal  
Pebre

##### Elaboració

En una cassola, millor de fang, amb una quantitat moderada d'oli, posem en fred els alls pelats i sencers. Els deixem que es començin a daurar; en aquell moment afegim els bolets, les verdures, el peix, les espècies i reservarem per més tard els musclos, les gambes, les cloïsses i els espàrrecs. Quan els sipions o els popets estiguin força fets, afegirem les cloïsses, els musclos i els espàrrecs.

En un pot posarem al foc un got gran de vermut. Quan comenci a escalfar-se l'ençendrem i deixarem que es redueixi amb el foc del pot apagat, senzillament cremant-se.

Afegir el vermut reduït a la cassola conjuntament amb les gambes, que no han d'estar-s'hi més de cinc minuts. Si convé, per que hi resti una fons caldós, podem afegir-hi una mica de brou o de vi blanc. Un cop cuinat, tancar i deixar reposar de 5 a 10 minuts.

Extret de "La cocina a bordo y otros fogones" de Pep Bermejo. Traduït per JS

## Sabies què...

Comentaris i propostes de socis i sòcies, notícies curtes, i d'altres coses que potser... Cal conèixer.

- En pocs dies comença el Salón Nàutico de Barcelona (així en castellà), hi haurà per quarta edició una zona dedicada al patrimoni i la navegació tradicional. Enguany La Mar d'Amics participa dins l'estand de la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim amb imatges de la navegada "100 anys navegant per la Costa Brava" i informació sobre les Tertúlies Marineres. Del 6 al 15 de novembre de 2009.
- Fins a cinc embarcacions de La Mar d'Amics participaren en la Trobada de Vela Llatina i Festa de la Sal de l'Escala (de menor a major): Nena, Xerina, Pepeta, Rafael i Cyrano.
- Finalment els socis i sòcies s'han decidit a enviar documents i escrits a la junta de la entitat per tal de participar en la confecció d'aquest butlletí. Esperem que continuï l'iniciativa.
- Sembla que aviat sortirem per TV Costa Brava. Tot i ser en un moment de pre-producció, es van definint temes i títol de programa. Tot secret... De moment.
- L'ajuntament de Badalona vol construir una rèplica d'un bou de pesca a la mateixa platja, tal com es feia fa més de cinquanta anys.
- En el port de Palamós -hi passarà l'hivern- podeu veure un gran vaixell clàssic a motor, el Don Giovanni. Un remolcador trencagels transformat en iot de luxe.
- Durant el mes de novembre sembla que es publicarà el decret de creació de la Reserva Marina d'Interès Pesquer. Pel que es publica a la premsa amb més detractors que entitats a favor.
- Finalment la participació de força associats i associades aconseguí programar els temes d'una nova temporada de les Tertúlies Marineres. Gràcies!

**Doncs ara ja ho saps!**