



## La Mar d'Amics

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

### Editorial

El final de l'any 2009 ens portà un nou ensurt de temporal amb les previsions meteorològiques. Aquest cop, però, en donar-se l'avís es procedí a traslladar les embarcacions del nostre varador de Palamós. Finalment, tal i com tots desitjàvem, no passà res. El mar ens respectà aquest cop i dies després les barques tornaven a ocupar els espais habilitats després d'una neteja i reordenació. El varador inicia una segona etapa amb la gestió d'una comissió que el dinamitzarà i equiparà per fer-lo encara més útil als socis, sòcies i les seves embarcacions. Lluny de la nostra terra saltava la notícia a Galícia. El govern gallec rebaixava fins un 90% les taxes portuàries per les entitats esportives i patrimonials sense ànim de lucre. Aquí es presentava una esmena a la Llei General de Navegació Marítima que ha d'aprovar les Corts a Madrid. Una esmena que pretén deixar una porta oberta al futur del patrimoni marítim material i flotant que tant deixat ha estat de les administracions públiques fins ara. També hi ha hagut un relleu en la presidència de la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial. Per tot plegat sembla que dins el nostre àmbit d'actuació comencin a moure's les coses i les persones.

L'any 2010 se'ns presenta amb l'obertura d'una nova porta pel compliment d'un dels objectius principals de la nostra entitat. Objectiu que és inclòs en el nostre nom: "...difusió de la navegació tradicional...". Un mitjà nou que anirà més enllà de les pàgines virtuals on ens hem mogut fins ara. Un programa televisiu: "De cara al mar", iniciarà la seva singladura durant dotze més un programes setmanals de vint-i-cinc minuts a partir de, aproximadament, la primavera. TV Costa Brava ha estat qui ha ofert la possibilitat que hem fet nostra ràpidament per no deixar perdre una oportunitat d'aquesta mena. Amb una difusió important al territori i través de la xarxa de televisions independents, el nostre programa arribarà arreu del nostre país. Per fer-ho possible La Mar d'Amics ha reunit un grup de persones, "savis", que han definit i treballen en l'elaboració de guions, recerca d'imatges i altres feines encara més transparents. Treballant amb la col·laboració, entre d'altres, de la Federació i del Museu de la Pesca. "De cara al mar" parlarà del mar, però també de les persones i de la navegació, amb l'objectiu d'aproximar les persones al nostre medi. Seran dotze més un temes amb els seus convidats, les seves gravacions i una agenda setmanal que aproximarà les activitats de la marina tradicional i esportiva a tothom. Aquest gir en l'activitat habitual de l'associació no significa cap renúncia i les Tertúlies Marineires segueixen el seu camí -amb algun canvi d'ubicació temporal de darrera hora - amb un públic divers i interessat en els diferents temes que es van proposant.

### FOTOGRAFIES GUANYADORES DEL III CONCURS SOCIAL



1r premi: Mireia Canalda



2n premi: Marta Prevosti



3r premi: Marta Prevosti

actualitat

## LA MASSIFICACIÓ DE BARQUES I LA DEGRADACIÓ DE LA POSIDÒNIA AL YOUTUBE

Salvem el Crit – Aritjol ha encarregat un documental per denunciar la massificació i el descontrol de la navegació d'esbarjo i les greus conseqüències sobre el fons marí i el paisatge costaner. Les imatges han estat preses per professionals durant l'estiu entre la costa de Begur, Palafrugell i Palamós, un dels indrets amb més densitat amarratges i embarcacions del Mediterrani. Aquest fet, juntament amb la manca de control i la deixadesa de l'administració, han provocat durant els darrers anys un greu deteriorament i regressió dels boscos de Posidònia Oceànica, una planta de vital importància per la biodiversitat marina, protegida per la normativa, però oblidada per les administracions locals. Aquesta espècie creix en profunditats inferiors als 40 i antigament ocupava gran part del fons marí i arribava fins a la mateixa platja, actualment ha desaparegut o està apunt de fer-ho en molts dels punts menys profunditat del litoral gironí. Un altra dels importants efectes que es vol denunciar és l'important degradació paisatgística, així com les greus molèsties i l'evident perill sobre altres activitats més respectuoses com el bany, l'snorkel i el kaiak.

Mentre s'enllesteix el documental definitiu els ecologistes han penjat un petit fragment al portal YouTube (<http://www.youtube.com/user/mallerenga>) per tal que qui vulgui el pugui visualitzar. Es vol mostrar l'altra cara de la Costa Brava, la que amaguen els objectius, els prospectes i les campanyes publicitàries oficials, però la que realment es troben els turistes que ens visiten a l'estiu. "Volem fer arribar el document a les administracions competents per tal de sensibilitzar-les i que reaccionin urgentment sense perdre més temps, ja que encara es podrien recuperar alguns boscos". Per desgràcia, lluny d'intentar mitigar aquest problema, aprofitant la creació de la reserva marina per posar ordre, possiblement fruit de les pressions del lobby nàutic, l'administració pretén excloure tota la franja costanera, cales i racons, de dins la reserva marina de les Formigues, per tal de seguir deixant en mans dels ajuntaments la seva gestió, quan han estat precisament ells els principals culpables de la actual descontrol i de la seva greu degradació i deixadesa. És un greu error deixar fora de la reserva un dels espais més rics en biodiversitat marina i un dels punts on es donen les majors pressions i conflictes d'interessos, és una nova mostra de covardia i debilitat dels nostres polítics.

Josep Maria Piferrer-Salvem el Crit – Aritjol

## INNOVANAUTIC, EMPRENEDORS AMB LA SOSTENIBILITAT.

Innovanautic es una empresa de base tecnològica enfocada a la innovació de sistemes de gestió d'energia, motoritzacions avançades i aplicació eficient d'energies renova-

bles en embarcacions.

**Ofereix productes i serveis d'alta eficiència, seguretat i prestacions per tal de gaudir d'un nou concepte de navegació, amb el grau més alt de confort i respecte pel medi. Obre la possibilitat de disposar de sistemes per a propulsió i confort de la teva embarcació basats en la tecnologia més avançada, els quals t'asseguren un nivell immillorable de confort a bord, combinat amb unes prestacions, maniobrabilitat, seguretat i disponibilitat de propulsió, fins ara desconegudes i en qualsevol situació. Tots els seus productes compleixen les certificacions per a us marí i els components que els integren estan fabricats per les primeres marques de components industrials. El dimensionat del sistema es realitza per mitjà d'una eina informàtica de simulació segons l'embarcació, els tipus de navegació més habituals i d'altres factors.**

Es possible instal·lar tant sols un sistema que el limiti a la substitució del meu antic motor dièsel, mantenint una operació similar?

Sí, la opció de combinar els productes PROP, BAT-AGM, BIT-BAS i GENSET, et permetran operar la propulsió de l'embarcació de manera similar i a un cost més reduït que la compra d'un motor nou.

Puc incorporar sistemes nous a un sistema adquirit amb anterioritat per guanyar prestacions i confort?

Donat que la interconnexió dels sistemes es realitza per el que s'anomena un bus de camp, aquesta ampliació no presenta cap problema.

La gestió de consums em permetrà disposar de beguda i menjar en fresc i aigua calenta per la dutxa durant les travesses?

Sí, el sistema gestiona l'energia, prioritant l'ús en un o altre consum atenent a les prioritats marcades per l'usuari, podent incorporar a més la gestió de fins a 5 consums per cada mòdul instal·lat, com poden ser dessaladores, climatització de camarots, etc.

En cas d'avaría dels sistemes electrònics, es pot realitzar alguna reparació d'emergència?

No cal, el sistema disposa de tres modes d'alimentació del motor, de manera que en cas de l'avaría electrònica encara tens dos modes que poden funcionar i que podràs dirigir-te a un port de forma segura.

Els sistemes oferts per Innovanautic tenen prou autonomia?

El sistema que oferim es pot dimensionar per al nivell d'autonomia desitjat, podent-se ampliar de forma modular si es desitja, malgrat tot, la autonomia que s'obté entre les bateries i els sistemes de generació de suport arriba a ser comparable amb la d'un sistema dièsel convencional.

El sistema de propulsió compleix amb la legalitat exigida per l'administració?

Sí, els sistemes oferts, i instal·lats en l'embarcació de demostració han passat totes les homologacions i tràmits

de legalització pertinents i els components que formen el sistema com motors i invertebrats disposen de les homologacions fins i tot per a us en marina mercant.

No es fràgil el disposar de sistemes electrònics en ambient marí?

Els sistemes electrònics instal·lats es troben perfectament aïllats del medi marí, ja que es protegeixen per immersió en un bloc de resines protectores, d'altres sistemes emprats es troben marinitzats amb capes de resina sense que la humitat o la salabror els pugui afectar.

La maniobrabilitat del vaixell es veu afectada? Aquesta característica, es veu millorada de forma molt important al disposar d'una entrega de parell nominal a l'eix des de molt baixes voltes, a l'inrevés dels motors convencionals que aporten el parell nominal sols a altes rpm.

[www.innovanautic.com](http://www.innovanautic.com) 9/12/2009

## LA CRISI FARÀ RENTABLE - ALTRA COP - LA NAVEGACIÓ A VELA?

La sempre fascinant web [www.lowtechmagazine.com](http://www.lowtechmagazine.com) apuntava recentment que els grans vaixells mercants pel transport de contenidors naveguen darrerament molt a poc a poc, amb una velocitat de creuer pròxima als 10 nusos en lloc dels habituals 26, amb l'objectiu d'estalviar combustible. Aquesta velocitat és, curiosament, inferior a la dels grans velers que navegaven fa 100 anys.



El vaixell alemany Preussen (a la foto), el vaixell de vela de major eslora mai construït, fou avarat l'any 1902 i connectava els ports d'Hamburg (Alemanya) i Iquique (Xile). La millor velocitat mitjana obtinguda per aquest vaixell fou de 13,7 nusos.

El Wall Street Journal descriu la manera com el Eugen Maersk, el vaixell portacontenidors més gran del món, estalvia combustible per retallar costos:

A aproximadament la meitat de la velocitat habitual, el consum de combustible cau entre 100 i 150 tones de fuel al dia en lloc de les 350 tones normals. Això significa que en la singladura els armadors estalvien uns 5.000 dòlars per hora. "La estratègia actual consisteix en reduir la marxa tant com sigui possible", comenta Christian Hagart, el primer oficial del Eugen Maersk.



Tot això passa ara, quan el preu del combustible ha tornat a baixar. Tornarem a veure vaixells velers de transport pels nostres mars

<http://www.maikelnai.es/2009/04/22/la-crisis-hace-rentable-otra-vez-la-navegacion-a-vela/> 8/12/2009

## L'ELVIRA A SANT FELIU DE G.

Des de setembre de 2007 que la barca de teranyina "Elvira", en la qual un bon nombre de socis i sòcies de La Mar d'Amics hi dedicaren cents d'hores de treball, és



propietat de l'ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. Ha hagut de passar més d'un any perquè l'"Elvira" fes la curta singladura que separen els ports de Palamós i Sant Feliu de Guíxols. I ho ha fet a les palpentas, silenciosament, gairebé clandestinament. Un dia hi era i al dia següent més d'un es preguntava on era.

Ara reposa plàcidament sota el Museu de la Caseta de Salvament, prop de la grua i amarrada a l'entrada del varador de Can Carré. Tant de bo que aviat s'hi pugui veure una continuïtat a aquell projecte iniciat amb l'empenta i el rigor que permeten salvar-la del desballestament. Els amics i amigues de La Mar d'Amics esperem amb il·lusió poder gaudir d'un d'aquells dies de cessió d'ús que signarem en el conveni de canvi de propietat. Sabem que no són els millors moments, econòmicament parlant, per emprendre projectes agosarats, però també sabem que si es vol i es saben cercar les complicitats necessàries amb la societat civil els diners passen a un segon terme. Aquesta capacitat de lideratge és la que demanem als nostres polítics - és aquesta la seva feina, oi? -, nosaltres ja hi posarem el nostre granet (o un sac!) de sorra en el moment adequat.

L'"Elvira" va ser salvada d'una mort segura, fou guardada però entrà en un coma llarg. Ara s'ha despertat, caldrà veure el seu procés de recuperació.

## AMARRAR GAI REBÉ DE FRANC.

Pot sobtar de llegir una notícia com la que ens acaba d'arribar de la Comunitat Autònoma de Galícia. El 30 de desembre de 2009 publicava en el seu diari oficial la «Lei de Orzamentos de Galícia para 2010», que modifica la Llei 6/2003 sobre taxes que permetrà una reducció de fins el 90% de les taxes portuàries per les embarcacions tradicionals, diu així (no traduït):

*e) Nas concesions ou autorizacions de dominio público portuario outorgadas a entidades náuticas ou culturais sen ánimo de lucro para actividades de ensinanza da náutica deportiva ou de conservación ou recuperación de embarcacions tradicionais terá unha bonificación do 90% no que se refire exclusivamente a estas actividades, sempre que non sexan obxecto de explotación económica.*

De tot plegar i del text de la Llei es desprenen, segons la Federació Galega per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial, dues conseqüències importants:

1) La reducció del 90% en la tarifa X5 (tarifa a nivell estatal amb el nom de G5) per les embarcacions tradicionals.

2) Suposa fins una reducció d'un 50% per les entitats que tinguin instal·lacions pròpies, en aigües dels Ports de Galícia, i realitzin activitats esportives i culturals, com ho són l'impuls i la difusió del patrimoni marítim en general i el de les embarcacions tradicionals en particular. La reducció a aplicar està en funció de l'importància d'aquestes activitats.

Una molt bona notícia pels nostres amics gallecs. Una esperança per a la resta de l'estat. En el fons es pot sentir sinó admiració envers ells. Però cal pensar que aquest petit triomf ha estat de ben segur fruit d'un treball de fons. D'un treball en comú, provinent de l'adició, de la majoria de les associacions que conformen la seva activa Federació. A Catalunya ens queda molta feina a fer. Per un cop el nostre país no lidera una activitat. Potser ens hem mirat tots plegats en excés el borboll del melic? Aquesta és la forma de protegir el patrimoni marítim, d'ajudar a la seva difusió i manteniment. Què esperarà Ports de la Generalitat a proposar una modificació de les seves taxes que ajudi a la nostra minsa flota? De quants vaixells parlem: 100, 150, 200,... a tota Catalunya? Sumant-los tots. En un sol port com el Marina Palamós n'hi ha més de 800 embarcacions amarrades. D'amarradors n'hi ha globalment moltíssims al nostre país, però ajudar a les barques tradicionals catalanes difícilment superarà en cap cas l'un per cent. Un fet que cal saber llegir entre les línies, sempre espesses dels textos legals, és que parla d'entitats nàutiques o culturals sense ànim de lucre, per tant, de les seves instal·lacions i de les barques de la seva titularitat es sobreentén. Ben poques barques de la nostra mediterrània podrien acollir-se a aquesta substancial rebaixa. De ben segur que sortiran veus que diran que aquesta mesura és discriminatòria. D'altres que discutiran quin són

els criteris per qualificar una barca de tradicional o no. Alguns que voldrien aprofitar la seva aplicació per fer passar bou per bestia grossa. Però allò que ens cal és treballar plegats perquè aquestes petites victòries no quedin tant lluny de casa.

## TERTÚLIA SOTA EL BOT DE SALVAMENT



Foto: Toni Clapés

De tots aquells que remenen barques i vaixells és ben sabut que per aquesta època toca de fer la varada d'hivern. Reparar petits desperfectes de l'obra viva i donar-li una nova protecció. Per tant no es d'estranyar que la Tertúlia Mariner amb el títol "Construcció amateur d'embarcacions" s'hagi hagut de buscar un emplaçament més còmode que la bodega del bergantí Cyrano que es troba aquests dies en dic sec.

Però l'alternativa fou prou atractiva: el Museu de la Caseta de Salvament de Sant Feliu de Guíxols. Més d'una vintena de persones gaudiren de l'espai -una mica fresc - de la planta baixa de tant emblemàtic edifici. Entre el bot de salvament i el canó llançacaps, arraulits al voltant d'una pila de llibres i plànols, s'escoltaren les explicacions i comentaris d'en Xavi Cano que ha construït una petita flota de petites embarcacions amb els anys; o les aventures d'en Ben Crawshaw - "Cormorà" per malnom -, un anglès que viu des de fa uns anys a Creixell, i que ha fet diferents singladures des de la seva vila fins a França o Eivissa, amb la "Ona Windblue", un petit veler de menys de cinc metres. Dues hores de conversa amena i entretinguda amb preguntes i intervencions lliures que permetren conèixer de més a prop una afecció encara poc desenvolupada a les nostres latituds, però que compta amb una llarga trajectòria centenària a l'Amèrica del Nord i als països anglosaxons europeus.

En Xavi Cano explorà en els seus inicis, com construï la primera barca "Lateva I", que era capaç de portar dalt la baca d'un Seat Panda per anar a les incipients Trobades de vela llatina. A partir d'aquesta n'ha bastit un total de quatre. Amb uns condicionants molt concrets com el pes i la distància entre el seu habitatge a Cardona i el mar més

pròxim. Condicionants que han anat canviant amb el descobriment dels festivals marítims internacionals. Bon coneixedor d'aquest món presentà una bona col·lecció de textos, plànols i fonts on trobar informació.

El cas d'en Ben Crawsahw és ben diferent. En el seu fantàstic català explicà tot el seu procés d'iniciació no tant sols a la construcció d'embarcacions, sinó també a l'iniciació en el bricolatge. La "Ona Windblue" fou construïda en una plaça pública, a l'exterior, en companyia de tots aquells curiosos que s'aturaven a veure la seva feina. Una bona definició de les necessitats, capacitats i exigències li permeté de triar el model més adequat abans d'iniciar els treballs. Després, segons ell, tot fou més senzill del que pensava. La seva barca disposa de dues veles, un parell de remos, un parell de braços i un cervell més ben moblat del que hom pot pensar per les seves aventures marítimes. El seu primer viatge remuntà la costa catalana fins a terres franceses. Dormint i cuinant a bord del seu bot. L'any passat s'atreví a materialitzar el seu somni de "saltar" fins a Eivissa. Una aventura ja relatada en el darrer butlletí (número 16 - octubre 2009) de La Mar d'Amics, però que en la veu del seu protagonista fou un dels millors moments de la vetllada.

## EL NEXT WAVE.



Foto: Jordi Salvador

Un gran vaixell de vela ha ocupat un bon tall del moll del port de Palamós. És un vaixell forani, anglès, amb el seu robust buc d'acer. S'hi ha estat prop de tres mesos. Potser més d'un s'hi ha apropiat, alguns fins i tot han estat capaços de parlar amb els tripulants i han estat convidats ràpidament a pujar a bord. Els seus mariners són gent amable, oberta, d'origens ben diferents que confereixen l'oportunitat de comunicar-se en diferents idiomes. El vaixell duu un nom poètic "Next wave" (propera onada). Vingueren de lluny, de Liverpool i la seva tasca era ben diferent, segurament, a aquella que podíem esperar. No feien investigacions biològiques, ni estudiaven el relleu marí. Tampoc era ben bé un vaixell escola. El vaixell forma part d'una organització religi-

osa, la *Marine Reach Ministries*, que transmet la doctrina cristiana arreu del món. No és l'únic. D'altres de semblants porten al seu interior autèntiques llibreries flotants que visiten ports llunyans que serveixen per a mantenir la seva obra evangelitzadora. Ha estat al port de Palamós fins a mitjans de gener, després emprengué una singladura mediterrània que el duria a Eivissa i més tard, a l'estiu, a Sicília.

Per les persones que estimem els vaixells, i més els velers, veure cada dia una goleta com aquesta era un goig. A Palamós ja disposem d'alguns vaixells que es fan mirar com la barca de mitjana *Rafael* que aviat serà centenària, la goleta *Pepa Bandera*, les barques de pesca del Museu de la Pesca *Estrella Polar* i *Gazela*, o el projecte inacabat de recuperació de la teranyina *Elvira* que finalment ja ha marxat cap al veí port de Sant Feliu de Guíxols. Qui més qui menys recorda amb enyorança l'imatge del nostre port amb bona part de la flota de grans velers que ens visitaren amb motiu de la *Tall Ships Race* ara fa un parell d'anys. Quin munt de fotografies es dispararen en poc menys de 48 hores.

Ara que s'està redactant un nou projecte sobre el front marítim de Palamós seria un bon moment per fer un cop d'ull a l'importància que donen nord enllà als vaixells antics i tradicionals. Són per si mateixos un magnífic decorat, un motiu pictòric o si voleu avui dia, un enquadrament fotogràfic. Només cal mirar les postals que venen al carrer Major, capaces d'aprofitar les trobades i concentracions de barques tradicionals. Tot plegat significaria un atractiu turístic afegit, nou i diferent per a la nostra vila i un complement dinamitzador del nostre Museu.

## RESUM DE LA TEMPORADA 2009 DE LA JUNTA DE CLASE DE VELA LLATINA DE LA FCV



A finals de novembre varem resumir la temporada 2009 quan encara no havia acabat, per lo que ara és hora de concloure-la

Durant aquests darrers mesos hi ha hagut cinc fets importants que ens han permès afrontar el 2010 amb optimisme.

El primer ha sigut la celebració del Saló Nàutic, en el que, per primera vegada el públic va poder tastar la navegació amb vela llatina en l'espai Fun Beach en el que hi havia una embarcació de vela llatina junior .

El segon ha sigut que , després de les converses mantingudes, les drassanes Capeador de Menorca ha deixat a la Classe, a través de la FCV, una embarcació de vela llatina sènior, durant el 2010, per la seva utilització en les Escoles de vela dels Clubs , per els Seminaris de vela llatina per a monitors de vela i per participar en les regates programades i altres esdeveniments que la Classe consideri adients.



Bot de vela llatina cedit. Foto: www.capeador.com

Tercer .La Junta de la Classe ha decidit la construcció de tres aparells de vela llatina adaptats als Optimist, per fomentar el coneixement de la Classe entre els joves. El C.N. Ametlla de Mar hi està molt interessat i ja ens les ha demanat

El quart és que estem negociant amb diferents Escoles de Vela la cessió de les dues muletetes del Consorci El Far per les Escoles de Vela

El cinquè fet , que per cert és la primera vegada , la FCV ha aprovat una subvenció a la Classe Vela Llatina que inclou :

a/ L'assegurança a tot risc de l'embarcació de vela llatina sènior que ens ha deixat les drassanes Capeador.

b/ El finançament de tres aparells de vela llatina adaptats als Optimist.

c/ Els Trofeus de les regates que es faran entre optimist i optimist aparellats amb vela llatina.

d/ L'estudi de la possibilitat que el document que ha fet el nostre company Vicente Garcia-Delgado es publiqui a la pag web de la FCV o s'editi.

Per tot això, la Junta de la Classe veu amb optimisme el 2010. El nostre objectiu és, per una banda, donar a conèixer la vela llatina a la nostra joventut tant per ampliar la base de navegants com per preparar el relleu generacional que necessitem, i per l'altra consolidar les activitats, esportives i

lúdiques, que facin de la nostra Classe un espai on tothom si senti a gust. Junta de la Classe Vela Llatina

## OBJECTIUS 2010 FEDERACIÓ CATALANA DE VELA: VELA LLATINA



Una de les dues barques que posseeix la FCV. Foto: Lluïsa Obrador (Llançà 2007)

La junta de classe Vela Llatina de la Federació Catalana de Vela ens ha fet arribar els seus objectius per l'any 2010:

- Crear aparells de Vela Llatina adaptats als Optimist per què hi pugin navegar amb els Optimist dels Clubs.
- Organitzar regates entre Optimist aparellats amb vela llatina , Optimist normals i bots de vela llatina junior.
- Apadrinar la utilització per el Centre Municipal de Vela de les muletetes de "Barcelona fes-te a la mar" per fer cursos de vela llatina.
- Centralitzar els esforços en 2 – 3 Clubs per la creació de flotes de Vela Llatina Junior.
- Realitzar el 2n Campionat de Catalunya de Vela Llatina Celebrar, a més, dos regates de Vela Llatina en Clubs que garanteixin una bona participació.

## REFLEXIÓ SOBRE EL FUTUR DE LA NAVEGACIÓ TRADICIONAL.

Durant dues dècades el moviment nascut a partir de les trobades de vela llatina ha permès que gràcies a l'esperit de molts particulars s'hagin anat recuperant les barques i vaixells que romanien vius a la nostra costa. Han estat les iniciatives privades, que no les associacions, qui han fet aquest treball. Amb alguna excepció - és el cas de Bricbarca i A Tot Drap - els bastiments romanen propietat d'armadors particulars que les usen bàsicament durant els mesos estivals. Ara sembla que aquesta etapa ha acabat. En els dos darrers anys s'ha produït una davallada de participants en les trobades que es programen periòdicament cada estiu. S'han provat nous formats, com la navegada amb motiu del centenari de la Costa Brava, però la tendència no canvia. Mantenir una barca antiga de fusta costa molts diners. Mantenir un amarrador durant tot l'any costa una fortuna només accessible a molts pocs. El rendiment, nombre de cops que realment s'aprofita l'embarcació cada any, és molt baix, i les persones -més en èpoques de crisi - finalment decideixen mirar cap un altra costat. D'altra banda els projectes professionals lligats a aquest món passen moments molt difícils, tant per motius econòmics com per motius administratius, emmallats entre diferents lleis, reglaments i administracions.

Tenint com a premissa, per una banda, el fet de ser un nouvingut en l'àmbit de la navegació tradicional, si més no, davant de les diferents patums que en ella s'hi mouen; i per altra banda, militar actualment en els diferents estaments associatius que la pretenen encaminar cap a un futur incert. La visió de la situació actual de tot el moviment associatiu que gira entorn la navegació tradicional i la conservació i recuperació del patrimoni marítim és globalment pessimista.

Quan fa més d'un any que l'Estrop, entitat que d'alguna forma coordinava les diferents associacions del litoral gironí, es troba en una situació d'hibernació sense una data clara de reanimació. Reduïda a una trobada trimestral amb excusa gastronòmica que ha estat capaç de convocar a més persones en un any que les reunions de la seva junta directiva en el darrer lustre. En les quals es parla molt i es defineix poc, essent per tant del tot poc operatives. No passant de ser l'excusa per no donar sepultura a una entitat històrica pels seus objectius que es malmeté, com moltes d'altres, quan el seu principal impulsor deixà pas a una renovació ben guanyada. Per un altra costat trobem la Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial (FCCPMF). Nascuda fa cinc anys amb l'afany de sumar els esforços de les disset associacions repartides pel territori català. Aquesta no ha estat capaç de federar més enllà de set entitats, quedant doncs en absoluta minoria i totalment desautoritzada de portes enfora com a representant d'aquest grup tant disgregat d'individus preocupats per un fet cultural com és el patrimoni marítim. Cal analitzar en profunditat quines han estat les causes d'aquesta disgregació i diversitat d'interessos que no han permès aquesta unitat i recerca d'objectius comuns. De fet sembla que en ambdós casos el problema principal ha estat el lideratge. En el primer cas, la personali-

tat d'en Joaquim Pla i la seva capacitat engrescadora per tirar endavant projectes, conjuntament amb un treball personal rigorós i, sobretot, constant, el feu motor d'una sèrie d'activitats que encara molts recorden amb certa nostàlgia. La seva successió no ha estat senzilla. En un primer moment, després de la dimissió fou el vicepresident qui se'n feu càrrec. Però és de tothom ben sabut que les responsabilitats mal o gens acceptades no comporten sinó ineficàcia i refredament. La presidència de l'Estrop és finalment assumida per en Miquel Martí, director del Museu de la Pesca de Palamós entre altres càrrecs. L'accepta com a mal menor davant la dissolució de l'entitat. Per tant com a pedaç a una situació que sembla irreversible. Els darrers anys, abans de la hibernació actual, l'entitat passa per uns moments d'inactivitat total tret de les reglamentàries assemblees. Es manté doncs aquesta associació d'associacions de forma nominal per un esdevenir més pròsper i potser, perquè ningú està decidit a administrar-li el verí final per la seva eutanàsia.

El cas de la Federació és diferent. Neix amb un esperit fort. Dins la emblemàtica bodega de la barca de mitjana Sant Ramon. Des de la seva fundació es pretenen esmenar errors com el de la personalització, de manera que els representants a la junta directiva són dues persones de cada entitat, que poden ser canviades des de la pròpia associació sense que això afecti al funcionament de la federació. La bona idea no passa d'aquí com es demostrà en pocs mesos. Idees grandiloqüents fora de la capacitat econòmica de l'entitat la deixaren en una situació crítica, després de la qual hagueren de passar dos anys fins al seu restabliment, però no sense seqüeles. Amb tot la realitat fou que tant en una entitat com a l'altra es repetien els rostres. La federació està fent coses, és cert. La presència de la Mostra de Marina Tradicional dels darrers tres anys dins el Saló Nàutic Internacional de Barcelona és un exemple. Ara bé, en aquest cas no es pot obviar el treball personal -tornem als personalismes- del Josep Anton Trepà, qui amb molt de treball ha negociat anys rere any aquesta participació. Que una federació catalana tingui problemes per aconseguir cobrir els torns de presència en un estand durant nou dies entre els centenars de socis i socias és una símptoma de malaltia.

En una reunió recent es ressaltà la realitat de què bona part del moviment associatiu patrimonial marítim del nostre país funciona només com les aus migratòries: a l'estiu. A tot estirar entre la setmana santa i mitjans de setembre. Aquesta realitat és només truncada per tres associacions que mantenen una programació d'activitats durant els dotze mesos de l'any. Davant aquesta realitat una de les tasques de la federació hauria de ser el recolzament ple a aquestes activitats a través d'una informació directa a la resta d'individus que es mouen per les mateixes aficions i interessos. Quan no, aprofitar les inèrcies i programar-ne d'altres, sense grans dispendis com xerrades, conferències, tertúlies, projeccions, etc., en aquelles poblacions que no gaudeixen d'entitats "vives" durant la tardor i l'hivern. Però lluny d'aquestes activitats senzilles, a l'abast i divulgadores tendents, entre altres coses, a augmentar la base social de les diferents entitats, dins de la Federació encara es parla de cons-

truir rèpliques de vaixells i de grans obres. Somniar és gratis. Però la realitat de la societat on ens trobem passa indescribiblement pels diners. Per aconseguir-los cal treballar i guanyar-ne, perquè te'ls donin cal negociar, i per negociar cal disposar de quelcom per bescanviar. En el nostre cas, de primer cal sumar els esforços de tot un col·lectiu, ara disgregat, per arribar a ser realment representatiu. Després caldrà fer-nos visibles, arribar a ser un agent social amb capacitat de mobilització -pacífica, no pot ser d'altra forma - per fer arribar la nostra veu a les administracions corresponents. Abans de negociar i de reclamar cal ser capaç de subvertir els papers dels interlocutors per entendre i arribar a conèixer l'antagonista. Heu parat a meditar sobre que pensa un càrrec polític amb capacitat per distribuir subvencions i ajuts quan arriba un representant d'un col·lectiu tant petit com el nostre per important que sigui el nostre treball cultural. Els col·leccionistes de xapes de taps de cava poden representar per l'administració un grup - de votants, estem en democràcia - molt més important que els nostàlgics armadors i tripulants de tota la flota de vela llatina de Catalunya per posar un exemple. Per tant, quina capacitat d'acció té actualment la federació si a nivell econòmic no disposa de recursos propis i a nivell polític no té cap pes? L'amic Quico Despuig feu un comentari que potser passà desapercbut en la darrera reunió de la federació: "Cal recomençar el treball des de baix, ho fem des de dalt i vàrem equivocar-nos". Una reflexió tardana però encertada a la que caldria acollir-se si volem que plegats la navegació tradicional a Catalunya tingui alguna mena de futur.

Jordi Salvador - novembre 2009

## LES EMBARCACIONS HISTÒRIQUES I TRADICIONALS DAVANT EL PROYECTO DE LEY GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

El per què d'una esmena?

Perquè amb ella ens posem a l'alçada de la resta dels països europeus en temes com la protecció del patrimoni cultural marítim.

Perquè ens permet mantenir i fomentar la creació de lloc de treball en potenciar els diferents sectors econòmics vinculats a les embarcacions històriques i tradicionals: drassanes, mestres d'aixa, velers, mecànica, marineria, escoles de formació, tècnics turístics,...

Perquè les embarcacions històriques i tradicionals formen part d'una identitat que ens és pròpia i ens vincula històricament al mar, i això contribuirà al desenvolupament d'iniciatives en temes tant diversos com la promoció turística amb un valor afegit cultural, l'ordenació de ports, en potenciar la creació del que es pot anomenar molls històrics - que ja en alguns dels existents a nivell europeu atrauen cada any centenars de visitants (veure fotos)-, l'accés a la navegació dels cicles educatius més inicials, etc.



El recentment reformat Port de Canet a la Catalunya Nord ha situat la seva flota tradicional i clàssica en la primera línia del passeig.

Foto: Jordi Salvador (2008)



El port històric de Veerhaven al centre de Rotterdam.

Foto: Jordi Salvador

er tot plegat, creiem fonamental l'introduir la següent esmena al (en castellà a l'original)

### PROYECTO DE LEY GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Disposición adicional: Protección del Patrimonio marítimo flotante. Estatuto jurídico de las embarcaciones históricas y tradicionales.

Las embarcaciones tradicionales e históricas, entendiendo como tales aquellas embarcaciones que en su proceso constructivo se utilizaron técnicas artesanales inherentes a una sociedad o grupo social, dotándole de un interés identitario y patrimonial, y que como producto de una actividad artesanal, está ligada a su entorno, interactuando con la naturaleza y la propia historia de la comunidad social, bien por la transmisión de los conocimientos de los artesanos, bien por el desarrollo de la actividad para la que la embarcación fue construida (comercial, cabotaje, pesca, recreo, etc.), que incentivan y promueven la náutica, las vocaciones marítimas y los oficios tradicionales, que como parte que son del legado que nos vincula como pueblo al mar pueden ser consideradas como monumentos culturales vivientes y son manejadas de acuerdo a los principios tradicionales de la técnica y la práctica marítima y de acuerdo e inspirándose en los principios expuestos en el artículo 46 de la Constitución española (1), la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO (2003) (2), la Carta de Barcelona (Charter Barcelona) (3) y el Wilhemshaven Memorandum of Understanding (MoU) (4), este último ya firmado por el Gobierno de España, y de conformidad con los principios

del derecho comparado europeo y el European Maritime Heritage (3), se regirán por un estatuto jurídico propio, desarrollado por vía reglamentaria, que garantizará su protección, uso y promoción de las mismas y de los oficios artesanales vinculados a ellas, entendiendo que forman parte de un legado cultural y patrimonial inherente a la sociedad española y reconociendo que la conservación de embarcaciones con valor histórico en sus condiciones tradicionales y de funcionamiento como un vivo patrimonio marítimo común es de interés público.

Dicha norma recogerá y unificará en un único estatuto jurídico los criterios y normas a aplicar a las embarcaciones tradicionales e históricas en los aspectos de construcción, navegación, seguridad marítima, figuras de protección del patrimonio, instrumentos de fomento, régimen fiscal, etc. Y deberá entrar en vigor antes de un año, contado a partir de la publicación en el Boletín Oficial del Estado de la presente Ley General de Navegación Marítima.

(1) CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA. Artículo 46: Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen y su titularidad. La ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio.

(2) CONVENCION PARA LA SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL. UNESCO <http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?pg=00006>

(3) CHARTER BARCELONA (2002) THE BARCELONA CHARTER EUROPEAN CHARTER FOR THE CONSERVATION AND RESTORATION OF TRADITIONAL SHIPS IN OPERATION <http://www.european-maritime-heritage.org/bc.aspx>

(4) Memorandum of Understanding (MoU) (2005) Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships. <http://www.european-maritime-heritage.org/mou.aspx>

## ADHESIONS DE LES ENTITATS A L'ESMENA A LA LEY GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.

Relació d'entitats adherides fins el 24 de gener de 2010.

Balears

Club Nàutic Cala Gamba  
 Associació França a la Vall de Sóller  
 Barques de Fusta  
 Associació de la Vela Llatina de Mallorca  
 Al.lots de Barca. Associació de Patrimoni Marítim  
**Associació d'Amics de N'Agustina**  
**Associació d'Amics del Museu Marítim de Mallorca**  
 Amics de la Mar de Menorca  
**Veler "Rafael Verdera"**

Canaries

Fundación Correillo La Palma

Catalunya

Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial

**Associació per la Conservació d'Embarcacions Tradicionals de Castelldefels.**

Veles e Vents Navegació Tradicional SL

A Tot Drap. Associació per la recuperació del patrimoni marítim.

**La Mar d'Amics. Associació per la difusió de la navegació tradicional i la recuperació del patrimoni marítim de Palamós.**

Associació dels Amics de la Vela Llatina de Calella de Palafrugell

**Associació d'Amics de la Vela Llatina de l'Escala**  
 Projecte Ninam SL

Euzkadi

Albaola Elkartea. Associació para la difusió del patrimoni marítim vasco.

Euskal Batel Eroak Elkartea. Associació de propietarios y usuarios de bateles.

França

Société Nautique de Narbonne

« Les amis du deux frères », vaixell centenari.

Galícia

Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial. En el seu escrit explicita que l'integren 42 associacions i mouen 150 embarcacions.

Institucions

Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España  
 Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos de España

Delegación Territorial de Galicia del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos

**Il.lustre Col.legi d'Advocats de Barcelona**

Consejo General de la Abogacía Española

Facultat de Nàutica de Barcelona (UPC)

Cluster Marítim Español, en nombre de todo el Sector Marítimo Español.

Informació facilitada per Josep Anton Trepal.



## BATAVIAHAVEN



A l'oest del mar interior holandès, el Markermeer, i prop de la vila de Lelystad es troba el port de *Batavia*. A tocar de les escluses de transferència amb el IJsselmeer, l'altra mar interior. L'imatge del paisatge era curiosa donat que bona part de l'aigua es trobava glaçada donant als vaixells amarrats al port una estranya imatge. En el nou port que aquest any 2010 ha d'acollir el campionat del món de vela s'hi pot veure una petita flota de grans velers, que majoritàriament dedicats als charter, han trobat en aquest punt de les terres conquerides al mar un lloc d'amarratge de baix cost degut a les taxes portuàries favorables. Una aposta de Lelystad per captar un turisme que sol passar de llarg d'aquesta zona.



Amarrat en un dels seus molls es troba la rèplica del COV *Batavia* un vaixell de la companyia de les Indies Orientals de l'any 1628. Fou reconstruït entre el 1985 i 1995 i avarat amb la presència de la reina Beatriu. El vaixell original gaudí d'una vida molt més curta que el que podem veure actualment. En el seu viatge inaugural, només set mesos després de la seva botadura el vaixell encallà i s'enfonsà prop del Cap de Bona Esperança. La sort de cona part dels més de trescents tripulans fou que la marea baixa els permeté d'arribar a una illa pròxima. Amb tot de 342 persones només restaren amb vida provisionalment 220. Però la desgràcia no havia fet més que començar donat que a l'illa no hi havia aigua dolça. Amb els dies la desesperació feu beure aigua salada a molts d'ells. El nombre de morts s'incrementà fins a 120 persones

víctimes de malalties, de la violència i de les rebelions abans de l'arribada d'un vaixell de rescat dos mesos més tard. Els amotinats foren detinguts, jutjats i executats. De les 341 persones a bord, finalment 68 homes, 7 dones i 2 nens sobrevisqueren a la catàstrofe.

El galeó no passa desapercebut. Destaquen les seves musiquerries com era habitual en els vaixells del segle XVII, en comparació amb les del segle posterior. En el moment de fer-ne la rèplica l'estudi d'aquestes tingueren una gran importància. Es trobà molt poca escrita sobre com eren les talles, escultures del castell de popa de la nau. Lloc on es concentren la major part dels treballs. A l'estudi s'usà la documentació existent dels vaixells de guerra del moment, tot i que el *Batavia* era un vaixell de comerç. Proporcionà també molta informació el "Vasa" que conserva una decoració gairebé intacta i datada de 1628, tot i tractar-se altra cop d'un vaixell de guerra insignia de la corona sueca. Calia també decidir els llocs exactes on situar les musiquerries, estudiant la maniobra del vaixell. Finalment se'n construïren els següents tipus: motlures, fulles, màcares grotesques, mitges figures, escultures, armes i pintures.



Tots aquests guarniments tenien una funció comparable amb modern "tunning" dels automòbils, és a dir, la d'impressionar tant als amics com als enemics. De proa a popa destaquen el seu mascaró, el Lleó d'Holanda, guerrers romans, màcares grotesques, delfins i deus marins. També les imatges que tenen relació amb el nom del vaixell: *Batavia* (B atalla dels antics habitants d'Holanda contra els romans l'any 65 d.C., que es vinculà amb la resistència contra els espanyols del S. XVII). A popa elements arquitectònics: elements de base, pilars, capitells, elements ornamentals com trenes, fulles,

arabescos, etc.

**Evidentment es tracta d'un vaixell de fusta. Quan la fusta és la principal materia prima comporta que centenars d'arbres han d'ésser talats. El manteniment de les flotes de països com Anglaterra, Irlanda, Escòcia o Espanya significaren la desaparició de grans superfícies d'arbrat, una deforestació encara avui no recuperada.**

La construcció dels vaixells era feta, sempre que era possible, prop de les zones arbrades. Quan no, els troncs **havia d'ésser transportats per mitja del cabal dels rius pròxims.** En el moment de la reconstrucció del *Batavia* aquest fou un dels principals problemes. Fou necessari cercar-la a Dinamarca i al sur de la Selva Negra alemana. Roure, freixa, pi, palosanto, tiler són alguns dels diferents tipus de fusta emprats en la constucció.

Pel que fa als 1180 metres quadrats de veles cal dir que **estan fetes a mà a partir de peces de lli d'una amplada de 60 cm.** El seu pes humides -avui es navega amb veles sintètiques que no acumulen humitat - és una de les variables importants a tenir en compte, al que cal sumar el dels caps de cànem que el poden duplicar en funció de les circumstàncies meteorològiques.

I ara què?

Un cop el *Batavia* és a l'aigua un nou projecte està en marxa.



És la rèplica del "7 províncies" que s'està bastint en un espai pròxim, envoltat de tallers de fusteria, forja, escultura. Un projecte que dinamitza una àrea, com atractiu turístic-cultural. Visites teatralitzades fan la delícia dels més **menuts envoltats d'un ambient pròxim als pirates més coneguts**, i als adults els permet de conèixer una part de l'història prou desconeguda i **deformada pels films sobre la navegació del segle XVII.** El projecte permet alhora la **preservació d'un patrimoni cultural, dels antics oficis i mètodes de treball.** Acostant-los a les persones del nostre **segle dins del que anomenen "arqueologia-experimental".**

Text i fotos Jordi Salvador. Més informació a [www.bataviawerf.nl/](http://www.bataviawerf.nl/)

## Patrimoni marítim intangible

### LES HAVANERES

Un fet cultural de finals de segle dinou, influenciat per l'ocupació d Cuba, va portar el desenvolupament d'unes cançons populars anomenades havaneres.

Les havaneres eren cantades per gent que venia de Cuba, bàsicament gent de mar (mariners i pescadors). Aquestes cançons han arrelat profundament a gairebé totes les poblacions costaneres de Catalunya i fan referència al passat, són cànctics alegres que recorden una època gloriosa en què Catalunya cantava a la colònia d'ultramar i a aquelles valeroses persones que la van fer possible i la van defensar fins a la fi.

Les seves cançons parlen d'amors i desamors, d'acomiadaments, de la mar..., i del rom cremat. No ha estat un fet cultural aïllat, únic a Catalunya; les havaneres també varen tenir un ressò a nivell de tot l'Estat, és per això, juntament amb el fet que la llengua que es parlava a Cuba era l'espanyol, que també hi ha havaneres cantades en castellà.

#### 1. ORIGEN DE LES HAVANERES

Als Països Catalans han estat cultivades a molts indrets costaners, on arribaren a través dels navegants i dels indians (emigrants que tornaven a la Península Ibèrica a finals del segle XVIII i especialment durant el segle XIX).

D'origen humil, a la seva tornada, alguns un cop enriquits gràcies a la seva participació en negocis de plantacions, comerç, tràfic marítim, etc., es solien construir una mansió d'estil colonial i mostrar la seva prosperitat fomentant les arts i les donacions benèfiques.

#### 2. CARACTERÍSTIQUES MUSICALS

Estructura rítmica:

La seva estructura rítmica és precisa i més aviat lenta. El seu compàs és binari i s'escriu en compàs 2/4, hi ha opinions que defensen la seva escriptura en 6/8, degut a les seves figuracions ternàries. El compàs 2/4 indica millor el seu ritme. En el primer temps corxera amb puntet i semi-corxera, i en el segon dues corxeres.

Estructura melòdica:

La majoria de les havaneres estan escrites en tonalitat major.

L'àmbit acostuma a ser de Do 3 a Mi 4. Com són cantades majoritàriament per homes, seria una octava baixa. Les frases acostumen a tenir dos períodes cada una de 8 compassos.

### 3. INTÈRPRETS D'HAVANERES

Els grups que interpreten les havaneres no neixen en un moment determinat per decisió de ningú, sinó que sorgeixen de la tradició de cantaires que sempre hi ha hagut a les zones costaneres. Molts components de grups de cantaires d'havaneres són o han estat pescadors.

Ja al voltant dels anys 50, una música popular que mai arribà a morir reprenia el vol a les tavernes aquells dies que era impossible sortir a la mar, aleshores la tertúlia i el cant acompanyats del piano, els dits sobre la taula i més tard la guitarra, duraven fins a la matinada.

### 4. LES HAVANERES DINS LA MÚSICA CLÀSSICA

L'exemple més famós d'aquesta dansa és la del primer acte de l'òpera "Carmen" de Georges Bizet que va compondre només retocant l'havanera "El Arreglito" (1840) del compositor espanyol Iradier; altres grans compositors com Claude Debussy, Maurice Ravel, Isaac Albéniz, Manuel de Falla, Camille Saint-Saëns, Emmanuel Chabrier, Aubert o Montsalvatge també ens han deixat preciosos exemples d'havaneres. El compositor francès Raül Laparra al 1908 va compondre una òpera amb el títol de "La Havanera". Debussy utilitzà el ritme de l'havanera en "La velada en Granada", en "La puerta del vino" i en altres obres instrumentals. Chabrier és autor d'una havanera per a piano, Ravel d'una peça en forma d'havanera i Saint-Saëns d'una havanera per a violí i piano. És especialment interessant el cas de l'arranjament de l'havanera a Catalunya, cultivada a moltes zones de la costa. Es cantava en català, castellà o bé en versions bilingües. Avui el fenomen de l'havanera és ben viu gràcies a les desenes de grups i formacions d'arreu del país, també de terra endins. Any rere any les cantades se succeeixen durant el temps d'estiu, amb manifestacions prou importants i de ressò com la de Calella de Palafrugell o la Mostra que es fa a l'arbrera de Palamós.



Barques de vela llatina a la platja del Port Bo on es celebra la tradicional Cantada de Calella de Palafrugell. Foto: arxiu LMA

Informació extreta i adaptada de [www.xtec.cat](http://www.xtec.cat)

## Sabies què...

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

- Segons informacions de darrera hora les dates per la festa marinera PALAMÓS, TERRA DE MAR 2010 seran del 28 al 30 de maig.
- La comissió de varador vol organitzar un curs de calafats. Tots aquells socis i sòcies que estigueu interessats poseu-vos en contacte mitjançant el correu electrònic de l'associació.
- Aviat hi haurà electricitat al varador. Finalment s'ha hagut d'optar per la solució del generador. Aquest serà l'inici d'una nova etapa?
- Molts socis i sòcies han manifestat la seva "enveja" envers les entitats gallegues per la forma que en té cura el seu govern autonòmic. Una rebaixa del 90% en les taxes portuàries... Això sí que són rebaixes!
- Ara que la nostra estimada "Elvira" - la barca de teranyina - ja és a Sant Feliu de Guíxols molts esperem que el seu procés de recuperació continuï. Tenim ganes de poder-la "estrenar".
- Ja hi ha dues barques de LMA que han confirmat la seva participació a la festa marinera internacional "Temps de Fête -Douarnenez'10", a la Bretanya francesa. Quines? Les viatgeres Nena i Xerina. Qui s'anima a anar-hi?



Vaixells antics i art modern es combinen als molls de Douarnenez en aquesta imatge de l'edició del 2008.

Foto: Monica Sitjes.

Doncs ara ja ho saps!