

La conferència anual de l'ICMM tingué lloc a Gdansk a finals d'agost

Els dies 26, 27 i 28 d'agost d'enguany tingué lloc a Gdansk (Polònia) la Conferència de l'International Congress of Maritime Museums de 1998. La raó d'haver triat aquesta seu rau en el fet que es perllongaren els actes de celebració del mil·leni del primer document escrit referit a la ciutat, que se celebrà el 1997, com també que en aquest darrer any el Museu Marítim de Polònia celebrà el 35è aniversari de la seva creació. D'aleshores ençà, el Museu no ha parat de créixer, fins el punt que va poder donar acollida a totes les sessions de l'ICMM, en l'edifici annex inaugurat l'any 1997.

Les dues primeres sessions del Congrés es dedicaren a la presentació el Museu Marítim de Polònia i de diversos altres museus marítims de l'Europa de l'Est, fins enguany poc coneguts pels membres de l'ICMM. La tercera sessió de treball es desenvolupà sota el tema "A l'aigua o en sec? Com conservar vaixells històrics als museus", i tot i les dues grans escoles que defensen postures contràries —a l'aigua, o en sec—, la conclusió final fou que la millor opció és la conservació a l'aigua, si les condicions del vaixell ho permeten, atès que la conservació en sec té un grau de dificultat molt més elevat, tant en els aspectes tècnics com en els econòmics i, finalment, l'opció de conservar-lo en sec sempre es pot prendre si no és possible fer-ho a l'aigua, mentre que d'altra manera el procés és irreversible. A l'hora es va tractar la necessitat de fixar uns límits clars a la conservació, atès que no tots els vaixells, pel fet de ser antics, mereixen ésser conservats, més encara si es tenen en compte les dificultats per a fer-ho.

La darrera sessió tractà de la revitalització de vells museus marítims i el seu enfoc per al proper mil·leni i es procedí a la presentació de diversos casos. Una de les conclusions importants és el valor que s'atorga desde l'ICMM a les activitats com a eina de dinamització i externalització dels museus. En la mateixa sessió es presentà un CD rom produït mitjançant una col·laboració australiana-europea, sobre con-

centracions de vaixells històrics i les seves seus.

En les mateixes dates tingué lloc una exposició de modelisme naval internacional organitzada per l'associació Naviga, que presentà també el Campionat Mundial de Modelisme en classe C.

El número d'assistents al Congrés fou de 92 professionals d'arreu del món, que en les jornades de post congrés pogueren visitar diversos museus marítims bàltics, i que acordaren celebrar el proper gran congrés trianual a Philadelphia, el setembre de 1999.

El patrimoni marítim i la vela llatina

Josep Lluís Savall

Actualment s'ha entrat en una fase de posada en valor del nostre patrimoni etnològic. L'evolució tecnològica, especialment en el darrer segle, ha provocat canvis molt ràpids de les formes de vida i dels objectes que han acompanyat l'home en la seva quotidianitat. Això ha provocat una consciència del valor patrimonial dels objectes que van quedant en desús. En l'apartat del patrimoni marítim, aquesta consciència s'ha produït més tardanament, entre altres causes, perquè l'evolució tecnològica ha estat molt ràpida, els materials utilitzats a la mar són de ràpida degradació i l'espai de mar té un alt rendiment econòmic que fa molt cara la seva conservació.

A la nostra costa, aaven desapareixent els bastiments, avarats a les platges o asclats per a llenya i es conservaven molt poques unitats.

En un principi, algunes d'aquestes embarcacions es recuperen per a l'exposició, ja sigui per les necessitats expositives de la institució o per l'alt grau de deteriorament de la peça.

Posteriorment, van sorgint iniciatives que, a més de conservar la peça com a objecte de valor etnològic o artístic, recuperen els bastiments per a la navegació, amb la qual cosa també es recupera l'art de la navegació tradicional.

A la dècada dels setanta, s'inicia la recuperació de bastiments tradicionals. A la Catalunya Nord es recuperen tres sardinals de començaments de segle: La Santa Espina —que actualment es troba a les aigües de Calella de Palafrugell—, el Portos i la Notre Dame de la Consolation. Al Principat s'han anat recuperant peces importants de la pesca tradicional. La Lola —una barca d'encesa de 1903—, repara la seves fustes sota la direcció de Vicente García-Delgado i Quico Oller; Sa Rata —sardinal de 9 metres d'eslora construït a la Catalunya Nord—, torna a preparar-se per navegar a les Drassanes Sala, de l'Escala. Els Far de Formentera i de Cabrera —dues embarcacions d'uns 10 metres d'eslora—, són reparats a les drassanes de El Far, a Barcelona. El Port de Tarragona

recupera el Capitan Argüello, embarcació que fou propietat de l'escriptor Carlos Barral i construïda a les Drassanes Roch de Tarragona. La restellera d'exemples seria molt més llarga ja que l'estol segueix augmentant any rere any.

Posteriorment a la fase de recuperació de bastiments i als reinicis de la navegació amb vela llatina, es posà en marxa la fase de trobades de vela llatina com a plataforma per donar-la a conèixer i com a incentiu per als navegants. Les primeres trobades es produïren a la Catalunya Nord i després passaren al Principat. L'any 1986 Sant Feliu de Guíxols organitzà una trobada de vela llatina que després no tingué continuïtat. L'any 1988, Cadaqués organitzà la 1a trobada de vela llatina amb periodicitat anual, que enguany ha celebrat el seu desè aniversari.

L'exemple de la costa Brava va prenent cos en diversos indrets del Principat fins que l'any 1995 es constitueix la "Coordinadora de Trobades de Vela Llatina" que aglutina totes les iniciatives d'aquest tipus de vela tradicional, i l'any 1997 ja s'han realitzat tretze trobades per tot el litoral català des de Tarragona fins a Banyuls. Paral·lelament a la iniciativa del Principat i la Catalunya Nord es desenvolupen altres iniciatives a diversos punts de les Illes Balears, tant a Menorca com a Mallorca. Al País Valencià també es donen iniciatives d'aquest tipus, especialment a la zona de l'Albufera de València. A Múrcia també hi ha una llarga tradició de navegació amb la vela tradicional. La recuperació d'aquest art de navegar també té gran força a Còrsega i en diversos punts de la Península Itàlica. És a dir, en tot l'arc nordoccidental de la Mediterrània s'estan desenvolupant iniciatives que recuperen no només les embarcacions tradicionals de treball, sinó que, a més, es recupera una forma tradicional de navegació i, en definitiva, l'esperit d'un món que ja només es refugiava en la memòria del més vell.

Actualment a la costa catalana s'ha donat un pas més en el coneixement de la vela llatina. El Far de Barcelona organitza diversos cursos per a l'aprenentatge de la navegació amb vela llatina i formació de nous navegants. Ara, el Rafael i el Sant Isidre, dues barques de mitjana d'uns catorze metres d'eslora, han estat recupe-

rades i són utilitzades com a xàrters per introduir al públic en la navegació amb vela llatina.

Durant els darrers vint anys, doncs, s'estan produint tota una sèrie d'iniciatives encaminades a la recuperació del nostre patrimoni marítim en l'apartat de la vela llatina. Aquestes accions ens ajuden a recuperar el nostre passat mariner, tant l'objectual com el cultural en el sentit més ampli i ric del terme. Només ens queda esperar que es mantingui viu aquest esperit i que, a través del coneixement, augmenti l'interès pel nostre patrimoni.

Enguany s'han celebrat trobades de vela llatina a Elvissa (11 d'abril), a Barcelona (16 i 17 de maig), a Cambrils (30 i 31 de maig), a Barcelona (6 i 7 de juny), Calella de Palafrugell / Palamós (28 i 29 de juny), a L'Escala (11 i 12 de juliol), a Cadaqués (19 juliol, regata del Carme), a Llançà (29 i 30 d'agost), a Port de la Selva (5 i 6 de setembre) i de nou a Cadaqués (12 i 13 de setembre).

El conjunt de Greenwich ja es Patrimoni de la Humanitat

El Maritime Greenwich va ser declarat Patrimoni de la Humanitat per la UNESCO el dia 4 de desembre de l'any passat. Greenwich comprèn el conjunt més espectacular d'edificis i paisatge de les Illes Britàniques. Inclou el Royal Naval College, el Maritime Museum i el Royal Park, les elegants cases georgianes de Crooms Hill i d'altres joies arquitectòniques com el Castell de Vanbrugh. La forta associació històrica de l'àrea amb la construcció de vaixells, els mariners, l'armada, la reialesa, la mesura del temps i la distància, juntament amb les brillants expressions d'arquitectura, fan de Greenwich un lloc únic.

Per tal que un monument, edifici, àrea o paisatge sigui reconegut per la UNESCO com a Patrimoni de la Humanitat ha de tenir una importància rellevant d'àmbit mundial. Actualment hi ha 506 llocs en tot el món que han merescut aquesta denominació.

Gaudir de l'estatus de Patrimoni de la Humanitat comporta un gran prestigi però no suposa controls posteriors per part de l'organisme gestor, com tampoc ajuts específics per al manteniment o la difusió de l'espai. En el cas de Greenwich, la importància dels seus edificis històrics i paisatges és reconeguda en les designacions de protecció ja existents amb anterioritat a la declaració. L'estatus de Patrimoni de la Humanitat, però, és un factor material clau que el Consell i altres entitats gestores han de tenir en compte a l'hora de prendre decisions que afectin el conjunt.

La UNESCO exigeix que es dissenyi un pla de gestió que s'ocupi dels temes principals que afectin l'àrea i marqui els criteris i propostes necessàries per assegurar la gestió efectiva i coordinada del lloc i complementa, però no substitueix, el pla local dissenyat pel Consell. En el cas de Greenwich ha estat creat un grup directiu per supervisar el desenvolupament de l'esmentat pla de gestió.

II Premi Literari Nostromo: L'Aventura Marítima

La segona edició del Premi Literari Nostromo ha estat convocada per l'associació Amics de Nostromo i l'Editorial Joventut. El Premi Nostromo té dos objectius: el primer, contribuir a l'afirmació de Barcelona com a capital marítima, i el segon, fomentar l'aventura literària entre la gent del mar. Un tercer objectiu fóra consolidar una iniciativa que desitja omplir el buit marítim que hi ha en la literatura espanyola contemporània. Enguany el premi estarà dedicat a la figura de Pío Baroja, gran escriptor de la mar, i al capità de la companyia Transatlántica Manel Deschamps.

Segons fan constar les bases, el tema de la narració ha de ser fictici i ha de tenir una forta relació amb la navegació marítima. Els originals han de ser inèdits, amb una extensió mínima de 50 fulls DIN A4 mecanografiats a dos espais i per una sola cara, i podran ser escrits en llengua castellana o catalana. Hi haurà un únic premi que consistirà en una dotació econòmica de 300.000 ptes i la publicació anirà a càrrec de l'Editorial Joventut. La data límit de presentació d'originals fou el 15 de juny de 1998, i el veredict es donarà a conèixer a començament d'octubre.

El lliurament del premi de la primera edició de Premi Nostromo es va fer el 15 de maig de 1997 en el marc del Museu Marítim de Barcelona, un dels promotors del premi. A aquella primera convocatòria s'hi van presentar fins a 70 originals, i el guanyador va ser Joaquín Copeiro amb una història de pirates ambientada al Carib del segle XVII, ¡Ajajá Lyonés, por una niña me muerdo en Castajl!

Conferència Internacional sobre terminologia marítima

Els dies 15 i 16 de maig de 1998 tingué lloc a l'Escola d'Interprets i Traductors de Brussel·les la "Primera conferència Internacional de Terminologia Marítima". Segons expliquen els seus organitzadors, la globalització i els progressos tecnològics han provocat canvis significatius en els mitjans de comunicació, de traducció i de difusió de nova terminologia. Només uns dies abans de la inauguració de l'Exposició Mundial de 1998 a Lisboa, dedicada als oceans, l'esmentada conferència va reunir experts, professionals, traductors, lingüistes i historiadors que són actius en el camp de la terminologia sincrònica i/o diacrònica. L'objectiu de la conferència fou tractar els variats aspectes de la terminologia i lexicografia nàutiques a totes les àrees d'activitat: vaixells mercants, de l'armada, pesquers, d'esbarjo (iots), oceanografia, dret marítim, operadors portuaris, exploració petrolera en alta mar, entre d'altres.

A títol indicatiu es tractaren els temes següents:

- contactes interculturals i multilingües a la marina moderna.
- lingua franca: passat i present.
- problemes terminològics en traducció i comunicació
- història de la terminologia marítima.
- IT i traducció amb ordinador
- harmonització i estandarització internacionals de la terminologia.

Promediterrània 98 i la marina tradicional

Els passats dies 27 i 28 de juny "L'Estrop" (Associació de la Costa Brava per al Patrimoni Marítim) i l'Ajuntament de Palamós organitzaren "Promediterrània 98", unes jornades dedicades a la marina tradicional centrades en l'estudi d'aquest art de navegar. Les jornades coincidiren amb la trobada de vela llatina que es fa cada any a Port Bó de Calella de Palafrugell i la posterior navegació fins a Palamós.

Després de la inauguració de les jornades per l'alcalde de Palamós, Sr. Jordi Pallí, s'obrí el torn de ponències, la primera de les quals fou a càrrec d'Olga López, Conservadora del Museu Marítim de Barcelona, amb el títol "Recuperar una tradició, per què?". La vela llatina a la Mediterrània". A continuació l'investigador Vicente Garcia Delgado parlà sobre "Los aparejos y embarcaciones de vela latina y su adaptación al medio". L'estudiós de la marina de Lloret, Agustí M. Vilà i Galí, sobre "La vela llatina en el tràfic de cabotatge". Les intervencions del primer dia finalitzaren amb el parlament del President del Consorci El Far, Jordi Sales, amb un parlament sobre "L'experiència de l'Associació Barcelona fes-te a la mar i El Far, Centre de Treball del Mar en la recuperació del patrimoni marítim".

La segona jornada s'inicià amb la intervenció dels ponents francesos, Gerard Bani, Robert Batalle i Alain Roure, President de l'Associació de vela llatina de Saint Lorient de la Salanque, amb la ponència "Una Federació Francesa per al Patrimoni Marítim Mediterrani. Comunicar. Realitzar. Perdurar". A continuació el filòleg i tècnic patrimonial del CEMAPT, Josep Savall, exposà les seves reflexions sobre "Bastiments tradicionals: qualificació i usos patrimonials".

Com a cloenda de les jornades, es feu una exhibició de maniobra d'embarcacions de vela llatina a la platja.

La ruta marítima Josep Pla a bord del Rafael

Al llarg de l'any 1997 i amb la finalitat d'afegir-se als diferents actes que es varen organitzar arreu de Catalunya per a commemorar el centenari de Josep Pla, l'Ajuntament de Palamós, a través del Cau de la Costa Brava

— Museu de la Pesca, va organitzar la "Ruta Marítima Josep Pla" a bord del Rafael.

Ho ha fet conjuntament amb Tela Marínera, propietària de l'embarcació Rafael, una barca del bou construïda a Ciutat de Palma l'any 1915. Una embarcació singular i emblemàtica per le seves dimensions i antiguitat, aparellada com a barca de mitjana.

"La ruta marítima Josep Pla" és un producte cultural adreçat a grups i individus, visitants de Palamós, atrets per l'obra de Josep Pla i pel gust al mar i a la vela llatina, que permet la participació activa en les maniobres a bord del vaixell. Aquesta iniciativa és un servei cultural que pretenia i pretén ser una singladura al passat maríner de les nostres comunitats litorals. També vol ser el rescat dels valors històrics, etnogràfics, culturals, de la navegació tradicional a vela llatina. Així mateix significa la descoberta del paisatge que va donar nom a la Costa Brava, l'experiència d'una navegació silenciosa, com la d'aquells temps, guiada per les paraules de l'escriptor empordanès.

Els participants podien agafar la roda del timó, hissar la vela, fondejar o baldejar la coberta utilitzant com a còmplice de la navegació una selecció de textos que Josep Pla va dedicar a aquest món, il·lustrats per imatges que evocuen aquest mateix escenari i els seus actors.

Aquesta experiència ha comptat des de bon començament amb la col·laboració d'altres institucions i entitats: la Zona Portuària i de la Comissió de Ports de Catalunya, el Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional Catalana, el Consell Comarcal del Baix Empordà, "la Caixa", la Fundació Josep Pla, el Centre d'Iniciatives i Turisme de Palamós, la Confraria de Pescadors de Palamós i Sistemas de Seguridad Marítima.

La iniciativa ha gaudit d'una molt bona acollida entre els visitants de Palamós i s'ha convertit en un producte cultural original, coherent amb els recursos del nostre territori i d'amplia projecció, que tenim la voluntat de consolidar i potenciar.

Tal com explicaven els materials de promoció editats, la Ruta Marítima Josep Pla era el resultat del casori a tres bandes, del còctel entre tres ingredients que surten de les essències de la nostra identitat i del nostre territori: primer, la navegació tradicional a vela llatina a bord d'una embarcació d'època, de regust autènticament maríner, que desprèn olors de treball i d'esforç; en segon lloc, la descoberta del paisatge litoral des del port de Palamós fins a les illes

Formigues, amb els seus valors paisatgístics i culturals; el tercer, el guiatge de la singladura a través d'una selecció de textos de Josep Pla. Tot plegat amanit amb una bona càrrega lúdica i d'entreteniment que la tripulació del Rafael va saber administrar, dia darrera dia.

El Rafael ha estat fondejat a la badia de Palamós fins l'octubre tot proporcionant una imatge "de postal" a la vila. Les operacions d'embarcar i desembarcar els participants s'efectuaven des del moll. Es feien dues sortides diàries si el temps ho permetia, una a les 10 del matí i l'altra a les 4 de la tarda. La durada de la navegació era, aproximadament, de 4 hores. En embarcar-se, s'entregava el "Diari de navegació", un quadern que recull els textos planians que parlen del port, dels llocs i de l'activitat marínera d'aquest tram de costa. A mig camí, es fondejava la nau i entre tots es preparava una mica de pa amb tomata, embotits i un porró de vi fresc per endolcir la calor.

El màxim de persones embarcades per sortida fou de vint-i-tres. L'esperit de la proposta és el de la participació de la gent i sempre fent prevaler el confort i la seguretat dels usuaris.

Després de presentar l'activitat i d'explicar els principis de la vela llatina, els participants hissaven la major, i si el temps i les ganes acompanyaven, el floc i la messana. La navegació es feia al ritme que imposava el vent. S'anava explicant la costa, les pedres, les veles, els vents, les barques, la pesca i es llegia Pla. La platja de

Castell era un fondejador quasi obligatori, a recés de s'Agulla i del promontori que guarda el jaciment ibèric. Es voltaven les illes Formigues, amb Calella de Palafrugell i el cap de Sant Sebastià com a teló de fons, i rumb cap a Palamós un altre cop.

Des del 15 de juliol al 15 de setembre s'han embarcat més de 1.200 persones, repartides més pel matí que per la tarda. Una enquesta que es passava a l'atzar entre els participants ha permès concloure que l'experiència és viscuda amb plaer pel que significa de nou retornar a les arrels de la navegació. S'ha comprovat que a la gent li agrada participar, veure des de mar la costera i s'ho passa bé escoltant anècdotes i esforçant-se en els feines de bord.

El 80% dels embarcats han estat catalans, el 50% de Barcelona. La majoria hi tornaria.

Coneixements tradicionals, transmesos de pares a fills, mai escrits, resultat de la interacció mil·lenària entre els homes i la Mediterrània, que poden redescobrir-se a bord d'una embarcació, el millor instrument per a una cultura viva i a l'abast de tothom. Enguany hi hem tornat. Bona navegació!

II Concentració de vaixells d'època a motor de Port Ginesta

Els passats 6, 7 i 8 de juny es celebrà a Port Ginesta la II Concentració de vaixells d'època a vapor, a la qual podien participar embarcacions construïdes abans de 1972, és a dir, de més de 25 anys d'antiguitat.

La organització va anar a càrrec de Port Ginesta i la federació Catalana de Motonàutica, amb la col·laboració de l'Ajuntament de Sitges, el Museu Marítim de Barcelona, les firmes Adell Assegurances, Capitan Cook, Plastimo i el pu Havana Port, les revistes Náutica i Yate i el Mercedes Benz Veteran Club i el Classic Motor Club del Bages, agrupacions que coordinen la seva concentració d'automòbils clàssics amb la trobada de vaixells a motor, resultant-ne un animat cap de setmana. El bon temps que acompanyà les jornades va permetre que se celebressin totes les proves d'habilitat i maniobra com també una concorreguda travessa de regularitat que, en celebrar-se per primera vegada, comptà amb un curt recorregut de tan sols dues milles.

En aquesta segona trobada la qualitat fou el tret més destacable, i es va poder comptar amb diferents unitats de final dels anys seixanta i principi dels setanta en perfecte estat de conservació. Entre els participants cal destacar el Sandvig, un dragamines danès construït el 1960, el Columbia II, un Grand Bancks Europa de 42 peus de 1972 i diversos iots, entre els quals l'Starcrest, un De Vries de 1962, el Carmina, un Rio 10 Metri de 1972 o el Quickan II, un Storebro Royal Cruiser de finals dels anys seixanta. Entre tots destacà, no obstant, l'Amelfis, un Baglietto de 18 metres construït el 1966 i magníficament conservat que va pertànyer a l'actor Peter Sellers i té un envejable llibre de visites farcit de personalitats del món de l'esport, l'espectacle i la política, destacant-ne nombroses estades de Don Joan de Borbó.

El conjunt de les proves realitzades donaren com a guanyador, una vegada més, el Sandvig, seguit del Columbia II, que aconseguí també el trofeu Havana Port a la millor ambientació, i de

l'Starcrest, mentre que el Montserrat, una petita embarcació construïda el 1966 i equipada amb un modest fora borda, s'adjudicà el Trofeo Yate a la millor tècnica marinera, gràcies a la seva victòria en la prova de regularitat on s'adjudicà 90 punts sobre 100.

La combinació de les proves i dels diferents actes socials que tingueren lloc al llarg de la trobada gaudiren de gran èxit entre els participants, fet que posa d'evidència la necessitat de comptar amb més esdeveniments com aquest, ja que, diferentment que en el cas de la vela, els propietaris de iots i llanxes a motor no disfruten encara d'un mínim calendari d'activitats.