

Un vaixell històric com a perllongació del Museu Marítim al Port de Barcelona

El Cala Sant Vicenç a l'any 1968 (fotografia de Camil Busquets)



El passat dia 15 de gener el Museu Marítim de Barcelona passava a ser propietari del pailebot **Sayremar I** que culminava un procés de recerca d'un vaixell històric prou representatiu de la Mediterrània. Aquest projecte, que haurà de complir les funcions d'extensió a l'aigua del Museu, ja es tenia en compte al projecte museològic redactat l'any 1994. El **Sayremar I** és una embarcació amb casc de fusta i dos pals. A més a més,

presenta les següents característiques: eslora, 30,45 m; mànega, 8,50 m; puntal, 3,50 m; port, 166,87 t. brutes / 155,49 t. netes.

El vaixell, degudament restaurat, passarà a formar part del programa pedagògic del Museu, explicarà com era la navegació a vela, es convertirà en un focus d'atracció de la zona i, fins i tot, podrà assumir les funcions d'ambaixador de la

ciutat en les concentracions de vaixells històrics o portar una exposició representativa del Museu a d'altres zones de la Mediterrània.

Aquest és un criteri compartit per d'altres museus europeus implicats en la conservació i difusió dels respectius patrimonis marítims que dediquen importants esforços a la salvaguarda de vaixells històrics o a la construcció de

rèpliques. És el cas de grans museus com el National Maritime Museum de Greenwich (Londres), del National Maritime Museum d'Amsterdam o del Mystic Seaport Museum d'EUA, però també de nombrosíssims petits museus arreu d'Europa i de la resta del món com el Museu Marítim d'Stavanger (Noruega), el Museu Marítim de Marienham (Illes Aland), el Museu Marítim de Tallín (Estònia) i un llarg etcètera.

Una mica d'història

El pailebot es va construir l'any 1918 en una drassana de platja de Torrevieja (Alacant) i el mestre d'aixa fou Antoni Marí Aguirre. El seu cost foren 40.000 pessetes. El rei Alfons XIII atorgà la patent de navegació i pesca número 1324, el 28 de desembre de 1918.

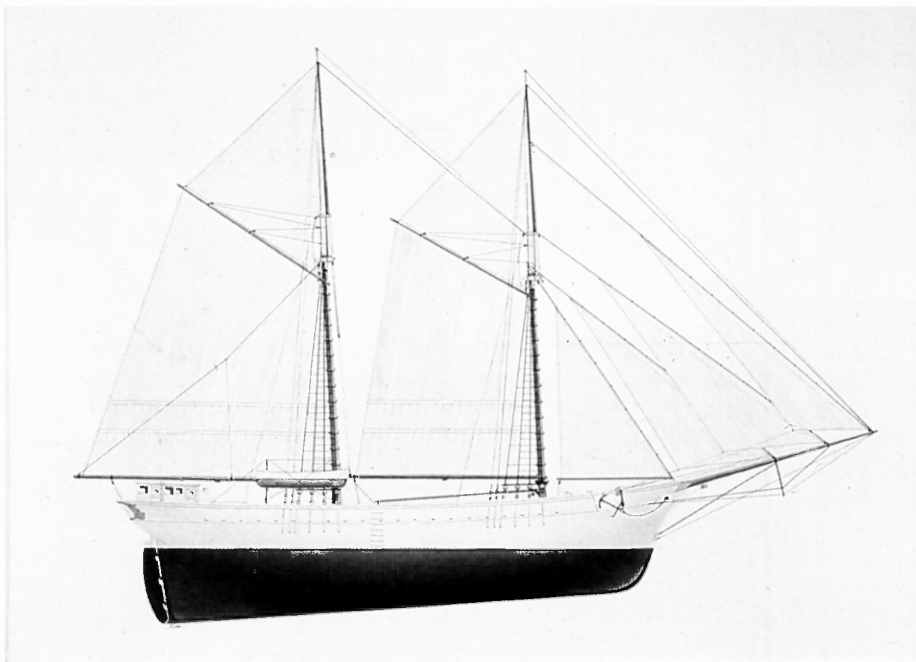
El primer propietari, que el féu construir, fou Pascual Flores Benavente. Aquest va ordenar la construcció de dos pailebots als quals donà el nom dels seus fills: el *Carmen Flores* i el *Pascual Flores*. El vaixell adquirit pel Museu Marítim de Barcelona és el que s'anomenà *Carmen Flores*. Era un vaixell dedicat al transport de mercaderies que comerciava amb les càrregues habituals: sal, minerals, fusta, cereals.

L'any 1921 féu un primer viatge a Amèrica amb una càrrega de sal i tornà amb una altra de cereals. Sortí d'Alacant cap a Manzanillo (Cuba) i Santiago de Cuba i tornà a Barcelona. En aquest primer viatge va generar beneficis suficients per pagar el vaixell, les despeses de viatge i la marineria, i encara van sobrar sis "duros" de plata, per la qual cosa, així com per la seva velocitat i qualitats marineres, se'l va començar a conèixer amb el sobrenom de "El Chulo".

L'any 1931 o 1932, fou comprat per Jaume Oliver qui li canvià el nom pel de *Puerto de Palma*. En aquesta època es té coneixement que feia estraperlo entre Barcelona i les Balears, ja que existeix una acta en què s'ordena que sigui decomissat per contraban de farina.

L'any 1936 fou adquirit per la Naviera mallorquina per 100.000 ptes i passà a dir-se *Cala Sant Vicenç*, seguint la tradició de la naviliera esmentada d'anomenar "Cala" tots els seus vaixells. Amb aquest nom navegà fins a l'any 1975.

El 1975 el comprà l'empresa Kylon SA, que l'anomenà *Sayremar I* i el dedicà a treballs d'auxili en salvament de bucs i a treballs submarins, bàsicament de repa-



El dibuix il·lustra l'aspecte del pailebot un cop s'hagi restaurat

ració d'estructures. Ha estat fet tasques fins al maig de l'any 1996, que deixà de navegar.

Restauració i usos

En el capítol dels usos i activitats, l'interès del MMB es concentra en la difusió dels sistemes de navegació tradicional o històrica que, fins fa ben pocs anys, es practicaven a la nostra costa i a la Mediterrània en general. L'interès d'aquestes activitats creix de manera continuada, lligada també al desenvolupament del turisme cultural.

Una embarcació tradicional constitueix per ella mateixa un component que exerceix una gran atracció i que arrodonirà l'oferta del Port Vell. Tal com succeeix amb d'altres embarcacions del mateix tipus, pot ser seu d'activitats ciutadanes i, com s'ha dit abans, que prengui el rol d'ambaixador en aquelles ocasions en què la seva presència pugui simbolitzar la ciutat de Barcelona.

Pel que fa a la navegació, la voluntat del Museu Marítim de Barcelona és que no sigui un element estàtic, sinó que pugui fer diverses sortides l'any en les quals es puguin posar a prova les tècniques de navegació tradicional o serveixi de base per a treballs de tipus científic que es portin a terme al Mediterrani.

A partir del moment de l'adjudicació s'han fet tots els tràmits necessaris per portar-lo a Barcelona on es faran les feines de restauració que el vaixell exigeix per tornar-lo al seu aspecte original. En

aquest sentit s'ha iniciat una tasca de recerca de dades del vaixell i de la seva història, a fi de documentar-lo exhaustivament.

Un cop o a mesura que es vagin enllestint aquests estudis començarà el procés de restauració. Val a dir que serà un procés llarg. També cal afegir que en aquesta tasca de recuperació i restauració caldrà que hi participin especialistes molt diversos: des d'enginyers navals fins a historiadors, passant per mestres d'aixa, restauradors de fusta, de pintura, etcètera, que posin a disposició els seus coneixements per aconseguir una restauració òptima.

Per tal que el ciutadans puguin participar d'aquest procés, es voldria poder disposar d'un espai proper al Museu on portar a terme la restauració del vaixell, és a dir, poder treballar semblantment a quan es va construir el pailebot en una drassana de platja, en un espai visitable pel públic del Museu.

D'altra banda, voldríem comptar amb la participació més àmplia possible dels ciutadans, i amb aquest objectiu el MMB posarà a consulta el nom que ha de tenir el vaixell i obrirem una subscripció popular per a contribuir a la seva restauració, bé sigui per a comprar les veles, el mascaró o elements prou simbòlics i emblemàtics.

Què són els pailebots?

En l'àmbit de la Mediterrània el terme "pailebot" fa referència a les embarcacions que porten un aparell de goleta. La



Recepció del pailebot al Moll de la Fusta

“goleta” és un tipus d'embarcació de mig tonatge definit pel seu aparell de can-grea, que consisteix a dotar a cada pal d'una vela trapezoidal envergada directament al pal, i a la part superior rematat per una petita vela anomenada “escandalo-sa”. Completen l'aparell alguns “flocs”, que són unes veles triangulars situades a la proa. Les veles van en sentit proa–popa diferenciant-se, doncs, dels aparells quadrats (propis de les fragates, bergantins, etc) que van col·locats en sentit babord–estribord. El més corrent eren els pailebots de dos o tres pals, però van arribar a fer-se, als Estats Units, de fins a set pals (el *Thomas W. Lawson*). L'aparell de goleta pot trobar-se arreu del món, però potser la Mediterrània ha estat l'indret on les goletes, a casa nostra anomenades pailebots, van tenir un paper més destacat.

La paraula “pailebot” ve de la corrupció del terme anglès “pilot's boat”, és a dir, embarcació dels pilots (els pràctics de port), ja que era aquest el tipus de nau més utilitzada pels pràctics nord–americans per la seva lleugeresa i maniobrabilitat. A més, era un tipus de nau molt popular en els ports on hi havia les grans flotes bacallaneres. Ben conegudes i estudiades pels marins mediterranis i com que a la mar no hi ha fronteres, la idea va ser adoptada per aquells arma-dors que volien per a les seves flotes naus més petites, ràpides i que poguessin tripular amb un mínim d'homes (de vuit a deu mariners, o menys, si era possible).

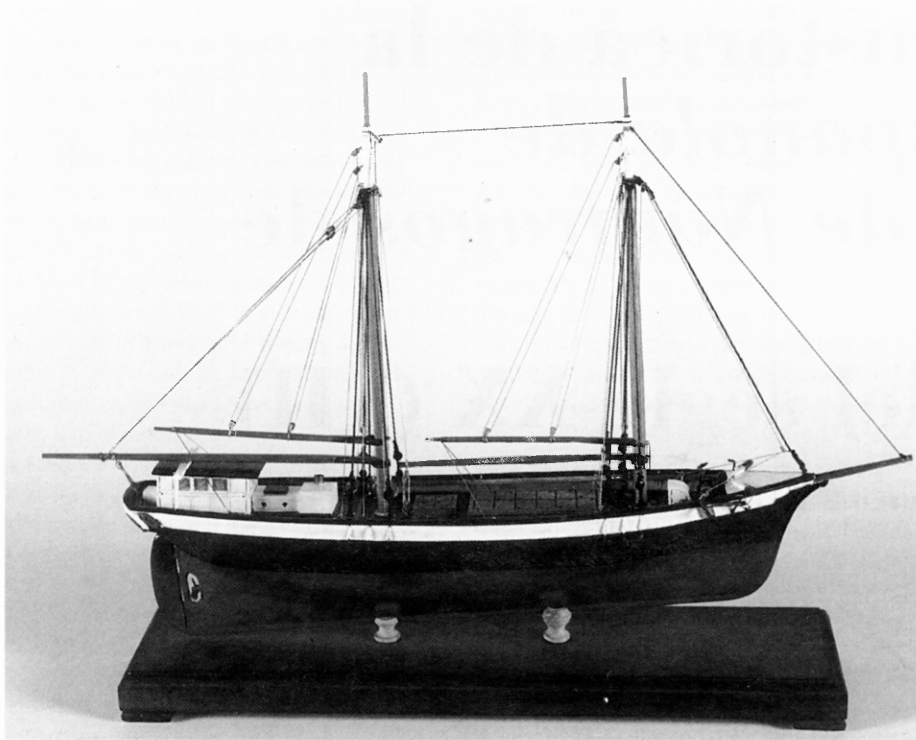
Adoptat pel món mediterrani ja a finals del segle XIX, els pailebots eren o bé antics velers locals (bergantins, pollacres, etc) amb l'aparell reformat per tal de fer-lo més senzill i reduir la tripulació, o bé embarcacions construïdes ja amb aquest aparell. De les drassanes catalanes, balears, valencianes o murcianes van sortir molts pailebots; els darrers van ser construïts als anys quaranta a Mallorca. Un període en què van tenir una presència molt accentuada fou durant els anys de la Gran Guerra (aprofitant la gran demanda de naus) i els immediatament posteriors. Cap a la dècada dels anys trenta, amb la incorporació dels motors, molts van passar a ser motovelers, amb l'aparell reduït o eliminat i van conservar només els pals.

Com a mitjà de transport econòmic van sobreviure fent cabotatge, sobretot portant mercaderies barates (taronges, ciment, sal, etc) en competència amb d'altres mitjans. Segurament l'empresa emblemàtica en aquest camp va ser la Naviera Mallorquina. Fins ben entrats els anys seixanta els nostres ports acollien molts antics pailebots, convertits en motovelers, però quan van es van convertir en un llast econòmic per a les companyies, van ser eliminats en la seva pràctica totalitat, i generalment, cremats. D'una nombrosa flota que omplia els nostres ports fa algunes dècades, només en queden alguns testimonis, veritables joies d'un passat molt proper i molt nostre.

El context en què cal situar l'adquisició del pailebot

La història recent del Museu ens explica que l'1 de febrer de 1993 es constituïa el Consorci de les Drassanes format per l'Ajuntament de Barcelona, propietari de l'edifici, la Diputació de Barcelona, titular des del 1941 del Museu Marítim i l'Autoritat Portuària de Barcelona que expressava d'aquesta manera la voluntat de col·laborar amb la ciutat i de fer participar al conjunt dels agents econòmics i socials del món marítim i portuari en la gestió del Consorci.

Entre les finalitats que assenyalen els Estatuts que aleshores es donaren els ens consorciats hi figuren, entre d'altres, el foment i la promoció d'exposicions, l'estudi i les investigacions que contribueixen al coneixement de la història i la situació actual dels diferents sectors marítics. També hi consta la voluntat de difondre àmpliament la cultura marítima i oceanogràfica del nostre país.



Maqueta feta pel Taller de Restauració del MMB

D'altra banda, el Consell General del Consorci aprovà el mes de desembre del mateix any, el Pla d'Actuació del Consorci per l'any 1994 on s'expressava la voluntat de revaloritzar el Museu Marítim de Barcelona així com l'edifici que conté. Entre els objectius que recull el document cal assenyalar, entre d'altres, pel seu interès i projecció de futur, la redacció i aprovació del projecte pedagògic i del projecte museogràfic:

Es tenia consciència que els infants constitueixen un sector de la nostra societat que permetrà assegurar el futur de la identitat i la cultura marítimes, a través d'un procés de sensibilització i d'educació al qual el Museu Marítim de Barcelona pot contribuir de manera decisiva. Aquest projecte pedagògic, que va ser implantat de forma immediata durant el curs 1995-96, s'insereix dins d'un ambiciós pla de difusió, d'abast més general, per tal que el Museu, el seu contingut i el seu missatge arribin a amplis sectors de la població.

El pla museogràfic va ser l'altre gran projecte elaborat l'any 1994. En aquest document es recollien les directrius de contingut temàtic i de llenguatge expositiu que regiran la nova presència de les col·leccions del Museu. Pel que fa referència al contingut temàtic, el pla museogràfic estableix que les àrees de l'exposició permanent estaran dedicades a aquells períodes cronològics i aspectes temàtics en què la cultura marítima mediterrània ha contribuït amb aporta-

cions fonamentals a l'evolució històrica de la navegació i dels aspectes relacionats amb aquesta activitat.

Per tant l'adquisició del pailebot per part del MMB s'inscriu en la renovació de la oferta cultural del museu i compleix un dels projectes de futur que la direcció s'havia plantejat des d'un bon començament. Aquesta renovació de l'oferta cultural ha generat efectes multiplicadors. En aquest sentit es pot afirmar que el Museu Marítim és el museo de Barcelona que més ha incrementat el nombre de visitants des de la seva remodelació efectuada l'any 1995.