



«Vàrem pujar dalt del vaixell,
perquè volies veure de la vora
tot aquell món de corda, vela i fusta
que és com un home viu, i ajusta
igual que el múscul i la pell...»
Josep Maria de Sagarra,
El pailebot, juliol del 1933

■ INTRODUCCIÓ

El mar lligat a la història de la humanitat ha generat un ric patrimoni material i immaterial que ha de ser objecte d'estudi, difusió i preservació. El patrimoni marítim forma part del que, en els darrers anys, bona part de la comunitat professional ha denominat *nous patrimonis*.

Molts dels elements que el conformen no han tingut, ni tenen, encara avui, una adequada consideració patrimonial al nostre territori. Es tracta generalment de patrimoni fràgil: les seves característiques i el medi en el qual es troba el fan vulnerable. És evident que això afegeix un compo-

Les embarcacions del Museu Marítim de Barcelona: un patrimoni per descobrir

Elvira Mata i Enrich
Directora tècnica del
Museu Marítim de Barcelona

nent negatiu per a la seva preservació, per tant, cal que siguem conscients que estem treballant amb un patrimoni en perill gran de desaparició.

Les embarcacions són una part del patrimoni marítim; es tracten d'elements patrimonials que, ateses les seves característiques, són, sens dubte, una part del patrimoni que podem considerar especial.

La preservació i conservació d'embarcacions és un dels reptes que ha anat estretament lligat a la tasca que han realitzat els museus marítims al llarg dels anys, com una conseqüència lògica de la seva pròpia raó de ser, i en els darrers temps aquesta qüestió s'ha anat convertint en un dels seus objectius prioritaris.

De forma paral·lela a l'acció que porten a terme els museus en favor de la preservació d'embarcacions, trobem també exemples de projectes de recuperació de vaixells que normalment van lligats a l'interès de particulars

que són verdaders entusiastes de la cultura marítima i que, de forma individual o a través de moviments associacionistes, han aconseguit impulsar la recuperació i preservació d'algunes embarcacions històriques i tradicionals. En tenim alguns exemples al nostre país.

És obvi que la consideració per a les embarcacions històriques i tradicionals fora de les nostres fronteres, i especialment en el món anglosaxó, està molt més arrelada i desenvolupada que a casa nostra. Tan sols cal que fem una petita recerca pel món virtual per veure realment quines han estat i quines són encara les diferències entre ambdues realitats culturals. De totes formes, això no significa, en absolut, que aquests exemples provinents especialment del món anglosaxó estiguin exempts de dificultats, ni tampoc que a l'àrea mediterrània no existeixin bones experiències d'embarcacions històriques o tradicionals preservades.

El que resulta evident, i la comunitat internacional involucrada en la gestió i preservació d'aquest patrimoni hi està plenament d'acord, és que la conservació del que denominem *patrimoni marítim flotant* és una qüestió complexa i costosa, tant pel que fa als recursos econòmics que es necessiten per poder emprendre amb èxit la preservació d'aquests elements patrimonials, com també l'esforç que cal fer en recursos humans, així com les dificultats que comporta la seva gestió, sobretot si es volen mantenir a l'aigua i en actiu.

La conservació d'embarcacions en sec es realitzà, des de fa anys, d'una forma generalitzada en tots aquells museus que tenen la conservació i gestió del patrimoni marítim com la seva missió principal. Tampoc no és estrany trobar embarcacions preservades en museus amb un cert contingut relacionat amb el mar o bé en entitats o institucions lligades al món marítim com, per exemple, les escoles de nàutica o els instituts de recerca relatius a temes marítims. En canvi, quan ens referim a la conservació d'embarcacions històriques a flor d'aigua el panorama és força diferent.

Fins fa ben pocs anys la consideració dels diversos elements, materials o immaterials, que avui considerem propis del patrimoni marítim era ben estranya en la nostra cultura mediterrània. Fent una revisió del nostre passat

més immediat tan sols trobem algunes excepcions generalment lligades, quasi bé sempre, a la inquietud d'alguna persona en concret.

Els vaixells són un dels exemples més clars de l'adaptació de l'espècie humana a un medi natural; són el vehicle que ha anat lligat a l'ambició de poder, al comerç, a l'intercanvi d'idees, als descobriments, al món del treball, a l'aventura, a la competició o al lleure. Alguns consideren, o han considerat, que el vaixell és una màquina quasi perfecta; uns altres afegeixen que la seva complexitat és immensa i, en moltes ocasions, l'han classificat, sense cap mena de dubte, com un dels grans invents de l'home al llarg de la seva història. D'altra banda, no es pot negar que moltes de les grans fites històriques de la humanitat han anat lligades, en nombroses ocasions, a una embarcació, molts d'aquests fets són coneguts per bona part de la nostra societat i, tot i així, la consideració d'un vaixell com un element patrimonial, a casa nostra, és realment molt recent.

També succeeix, en termes generals, que quan es parla d'embarcacions sovint es pensa tan sols en la seva vessant material, és a dir, en la mateixa embarcació. Es fa referència a les seves característiques específiques, la seva tecnologia o l'any de la seva construcció, però normalment s'obvia la vessant que ha fet que l'embarcació sigui alguna cosa més que un artefacte que sura. En aquests darrers anys, afortunadament, aquesta qüestió ha començat a canviar: la vessant material i la immaterial han de tenir la mateixa consideració en matèria de preservació..

Les embarcacions han de ser considerades com els últims representants de les comunitats marítimes. Cal incentivar la recerca de l'univers de la gent de mar, és a dir, la seva vida quotidiana, les seves professions a bord i a terra, el seu *savoir-faire*, el seu entorn social, les seves creences, la seva mentalitat, etc.

Parlar d'embarcacions des del Museu Marítim de Barcelona (MMB) també significa fer-ho, sens dubte, d'una de les col·leccions més singulars dels seus fons patrimonials i, al mateix temps, d'una de les línies de treball prioritàries que el Museu ha tingut des dels seus inicis com a institució museística.

L'MMB ha afrontat la conservació d'embarcacions en



Patrimoni

diverses èpoques de la seva història de forma ben diferent. Els diversos projectes de preservació segurament responen, en alguns casos, a la manera de fer dels mateixos museus en alguns períodes concrets, en d'altres, a la influència que el mateix Museu ha rebut d'experiències d'altres institucions i que han marcat algunes de les seves decisions i també, per què no dir-ho, al criteri dels professionals que hi han treballat al llarg dels anys.

perspectiva creiem que han estat, totes elles, projectes vàlids; com hem dit abans, doncs, cada una de les diverses operacions de preservació ha contribuït, sens dubte, a salvaguardar una part del nostre patrimoni que avui, amb tota seguretat, ja hauria desaparegut.

L'objectiu principal d'aquest article és el de presentar la col·lecció d'embarcacions del Museu i no el d'aprofundir en la gestió que comporta la conservació de les em-



Honestament, creiem que cada una de les accions que el Museu ha anat desenvolupant en aquest sentit, sempre i sense excepció, ha contribuït, en menor mesura o major, a la salvaguarda d'aquesta part «especial» del nostre patrimoni marítim. Aquestes accions, valorades en conjunt, alguns cops ens han pogut semblar més o menys encertades, però analitzades avui amb una certa

barcions ni en la complexitat de la gestió del patrimoni marítim flotant. No obstant això, sí que ens ha semblat necessari explicar quina ha estat la tasca del Museu en aquest camp, la qual cosa farem en la darrera part d'aquest document.

Vista general, amb algunes embarcacions, de l'exposició permanent al Museu de Marinha, a Lisboa. E. Mata, MMB.





■ LA COL·LECCIÓ D'EMBARCACIONS DE L'MMB

Com a institució dedicada a la preservació del patrimoni marítim del nostre país, l'MMB conserva una notable col·lecció d'embarcacions. Ens ha semblat obligat fer una petita anàlisi de la col·lecció que conservem i custodiem i, per tant, us proposem fer, en primer lloc, una passejada per la col·lecció d'embarcacions del Museu.

Aquesta col·lecció està composta per un total de 53 unitats, cada una de les quals té les seves característiques particulars i, evidentment, la seva història concreta. Cada un d'aquests vaixells conté un munt d'històries de vida que, malauradament, en la majoria de casos ens són totalment desconegudes i que, en molts d'altres, hem de reconèixer que són difícils de recuperar.

El primer que hauríem de dir, per la importància que representa, és que dues de les embarcacions que formen part de la col·lecció han rebut un reconeixement específic per part del Govern de la Generalitat de Catalunya, el qual ha considerat que, en ambdós casos, per la seva rellevància i el seu significat, havien de ser incloses de forma individualitzada dins del Catàleg del Patrimoni Moble de Catalunya. Ens referim concretament al llagut *Lola*, declarat Bé d'Interès Cultural, i al pailebot *Santa Eulàlia*, amb el màxim nivell de protecció d'acord amb la Llei del Patrimoni Cultural Català i declarat també Bé d'Interès Nacional. Això ha significat que per primera vegada al nostre país un vaixell hagi rebut un reconeixement específic al màxim nivell de declaració i protecció en relació amb el patrimoni cultural del nostre país.

En aquesta anàlisi de la col·lecció el que hem fet primeirament ha estat revisar tot el material documental vincu-

lat a les embarcacions que conserva el Museu i hem vist que ens falten moltes dades. Els documents que han arribat fins a nosaltres recullen una informació molt dispersa i amb moltes lacunes. L'ingrés de les embarcacions al Museu, malauradament, no sempre ha anat acompanyat de la documentació sobre la història de cada embarcació. Encara que en alguns casos la informació que es pugui localitzar sigui relativament escassa, caldrà que en un futur proper ens obliguem a engegar projectes de recerca de cada una de les nostres embarcacions i puguem recuperar, d'aquesta forma, el màxim d'informació possible de la seva història; no fer-ho seria una irresponsabilitat per part nostra.

Els resultats d'una primera anàlisi –insistim, molt genèrica– de la col·lecció ens ha permès establir una primera classificació de les embarcacions, les quals ens hem inclinat a classificar des d'un punt de vista relacionat amb el seu ús. En fer aquesta classificació segons el criteri esmentat hem decidit que les embarcacions de pesca i les exòti-

ques fossin classificades com a grup individualitzat i, també, que en aquesta classificació consideressim de forma especial tant el pailebot *Santa Eulàlia* com la rèplica de la *Galera Reial* de Joan d'Austria.

Una altra classificació possible podria haver estat dividir les embarcacions en dos grups: el de les embarcacions dedicades al gaudi (22 unitats) i el de les embarcacions lligades al món del treball (30 unitats), i deixar un apartat per a la rèplica de la *Galera Reial*.

Així, d'acord amb la proposta escollida, totalment arbitrària, tenim una primera classificació que de major nombre de representació a menor seria la següent:



- Embarcacions esportives: 18 unitats
- Embarcacions de pesca: 16 unitats
- Embarcacions exòtiques: 7 unitats
- Embarcacions de treball: 6 unitats
- Embarcacions de lleure: 4 unitats
- Embarcacions especials: 2 unitats

Excepte les embarcacions que procedeixen de cultures llunyanes, les dues embarcacions de pesca procedents de Galícia i dues embarcacions esportives concretes, la resta d'unitats estan estretament relacionades amb el territori català. Així, la major part són o bé embarcacions concebudes i construïdes al nostre país, o bé embarcacions de fabricació més moderna que, encara que la seva procedència sigui de constructors o enginyers navals, majoritàriament del món anglosaxó, han estat utilitzades al llarg de la seva vida útil al nostre país; fins i tot, en molts casos, ens referim a embarcacions que, amb disseny estranger, han estat construïdes en drassanes del nostre litoral.

Una de les qüestions que reflecteix aquesta anàlisi de la col·lecció és que la forma d'ingrés més habitual de les diverses unitats al Museu ha estat la donació. De tots els casos, tan sols en nou ocasions el Museu ha optat per la compra com, per exemple, amb el pailebot *Santa Eulàlia*. També es va fer una compra simbòlica –per un euro– del bot de pràctics anomenat *Pollux* a la Corporació de Pràctics de Barcelona, o també d'algunes unitats de pesca adquirides pel Museu ja en la dècada dels quaranta.

Aquest alt percentatge de forma d'ingrés, la donació, ens permet dir i, fins i tot, afirmar que el Museu és vist per bona part de la nostra societat com una de les institucions de referència per a la conservació d'aquesta part del patrimoni cultural a Catalunya.

La col·lecció d'embarcacions ha estat confeccionada en la seva totalitat entre els anys 1936 i 2011. La primera embarcació que va ingressar al Museu va ser un llagut de nom *Carmen* amb el número d'inventari 248, que avui està perduda i de la qual tan sols s'ha conservat un rem. Aquesta embarcació, malauradament, es va perdre l'any 1938 en el transcurs d'un dels bombardeigs que va patir la ciutat de Barcelona durant la Guerra Civil Espanyola.

També veiem com el 51% de les embarcacions de la col·lecció ha ingressat al Museu en els darrers 18 anys a partir de 1993, any de la constitució del Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona. Ha estat també en aquesta mateixa data que el Museu ha iniciat el camí de mantenir algunes d'aquestes embarcacions a l'aigua i en operativitat, és a dir, habilitades per a la navegació.

De les 53 unitats de la col·lecció, el Museu manté 49 embarcacions en sec i quatre a l'aigua; properament, s'incrementaran en una unitat les que formen part de l'extensió a l'aigua.

Dins d'aquest apartat dedicat a la presentació del treball d'estudi analític de la col·lecció ens referirem ara a les diverses embarcacions segons la proposta de classificació feta i que ja hem citat amb anterioritat.

El grup de les embarcacions esportives és el més nombrós. El conjunt està dominat per unitats que, encara que en la majoria dels casos corresponguin a dissenys estrangers, bona part d'elles es tracten d'embarcacions que han estat construïdes en indústries catalanes i que han estat utilitzades en aigües de les nostres costes.

Una menció més que especial i obligada es mereix la dels tres patins de la col·lecció. El patí és una embarcació genuïnament catalana: va ser ideat a les costes del Barcelonès al voltant de l'any 1928 i és considerat internacionalment com un dels invents clau en el desenvolupament de la navegació de lleure. Realment, es coneix a nivell mundial com *el patí català*. Es tracta de l'única embarcació esportiva al món que no té un timó per ser governada, sinó que és el cos del tripulant i la seva habilitat de moure's amb rapidesa d'un costat a l'altre del patí el que aconsegueix dominar-la; el pes del tripulant en força les maniobres. La tradició del patí de vela està molt arrelada al nostre país. La col·lecció del Museu compta amb una peça de fusta propulsada a rem i dos patins de vela, també de fusta, un dels quals va ser construït l'any 1940.

De la resta d'embarcacions esportives en volem destacar especialment alguns bastiments, ja que considerem que tenen un especial significat, sense que això representi un menyspreu a la resta de les unitats que conformen la col·lecció.



Patrimoni

En primer lloc, destaquem un vaixell de classe Optimist ingressat l'any 1994 amb matrícula de Barcelona i el número de sèrie 130. Els optimist són embarcacions esportives petites i manejables que s'utilitzen per introduir els joves d'entre set anys i 16 a l'esport de la vela. Es tracta d'una embarcació ideada, originalment, a Dinamarca i que, per les seves característiques (seguretat i baix preu), s'ha pogut introduir a tot el món amb molta facilitat. La unitat del Museu és un optimist de fusta procedent de la indústria catalana; va ser construït a Astilleros Cardona de Barcelona i es tracta d'una de les primeres embarcacions esportives d'aquest tipus que van arribar al nostre país.

També cal ressaltar un veler de classe Snipe, que pren el seu nom d'un tipus d'aú: el becadell (*snipe*, en anglès). Aquesta embarcació, batejada amb el nom de *Toñete* en honor del seu constructor i propietari, va ser la primera embarcació d'aquest tipus que va ser construïda a Espanya. L'any 1975 és l'any de la seva construcció i respon a un disseny de l'any 1931 fet per l'enginyer naval Willim Crosby. El propietari del *Toñete*, Antonio Ruiz Martínez, va ser l'introductor de la classe Snipe a Espanya. La seva obsessió per navegar per les aigües de l'últim tram del riu Miño el va portar a idear una embarcació inspirada en el disseny de Crosby, per la qual cosa en va construir una de lleugera, amb orsa retràctil, que li va permetre superar les dificultats en la navegació d'aquesta zona. Els velers tipus Snipe van arribar a tenir

molta popularitat en tot l'Estat espanyol fins al punt que, cap als anys quaranta, a Espanya, la flota d'aquesta classe de veler esportiu era la segona flota mundial en nombre d'embarcacions; només la superava la flota de *spikes* dels Estats Units.

Farem també una especial referència, dins del grup d'esportives, als *dinghys* que, encara que com la major part de les embarcacions d'aquesta tipologia de la nostra col·lecció responen a dissenys estrangers, sí que, amb

l'excepció de tan sols una unitat, van ser construïts en diverses drassanes de la costa catalana.

El terme *dinghy* es pot referir a diversos tipus d'embarcacions: un bot petit, un bot de fusta emprat com a auxiliar d'una embarcació més grossa, les embarcacions actuals de cautxú també auxiliars o un vaixell esportiu, entre d'altres.

Els que formen part del fons del Museu són embarcacions esportives i es van popularitzar, sobretot, a l'àrea de Calella de Palafrugell, fins que van acabar convertint-se, en pocs anys, en l'embarcació protagonista de les primeres regates esportives que es van organitzar a la Costa Brava.

El *dinghy* es tracta d'un tipus de veler esportiu molt utilitzat al nostre litoral que, com en el cas dels optimist, per les seves característiques tècniques, la facilitat de la seva construcció i el seu baix preu, ha estat molt popular en els darrers temps en la pràctica de l'esport de la vela a casa nostra. Els *dinghys* es caracteritzen per portar una orsa, és a dir, una peça trapezoïdal acoblada a la qui-



illa de l'embarcació que evita que el vaixell vagi a la deriva i que, per tant, la fa una nau segura.

Dins la col·lecció d'esportives hi trobem també un vaixell de nom *E/ví* que respon a un disseny del mític Herreshoff. Nathanael Greene Herreshoff I era un enginyer naval nord-americà que va revolucionar la navegació esportiva amb els seus dissenys, alguns dels quals van ser vaixells que van participar amb èxit a la Copa d'Amèrica entre els anys 1890 i 1920.

Ens referirem igualment, de forma especial, al veler esportiu de la classe Flying Dutchman, en aquest cas, pel seu valor simbòlic. Aquest tipus de veler esportiu és un balandre de regates, el seu disseny data de l'any 1951 i es va incorporar al món de l'olimpisme als Jocs Olímpics de Roma, el 1960.

La unitat que es conserva a l'MMB va participar als Jocs Olímpics de Barcelona, l'any 1992, i tripulat pels senyors Lluís Doreste i Domingo Manrique va guanyar la medalla d'or olímpica de la seva categoria. Per aquest motiu i perquè aquesta va ser la darrera ocasió en què aquest tipus de veler esportiu va participar en uns jocs olímpics, cal atorgar-li un significat especial. Aquests motius es van considerar suficients per tal de prendre la decisió d'ingressar aquesta embarcació al Museu; fins aquell moment, a les col·leccions del Museu no s'havia ingressat mai cap embarcació que no fos de fusta.

Tancarem l'apartat de les esportives fent un esment especial d'un veler que el Museu conserva i manté a l'aigua. Es tracta d'un veler de regates anomenat *Drac* de la classe Dragon i que pertany a la categoria de dragons clàssics, aquells que estan construïts segons els plànols originals i que la seva construcció és anterior al 1972. En el cas que ens ocupa, l'E-27 es tracta d'un veler construït l'any 1966 a les drassanes Borresen de Dinamarca (en podem veure la plaqueta identificativa sota la canya del timó).

Aquesta embarcació, donada al Museu l'any 2003, va ser restaurada i recuperada en la seva totalitat en la mateixa drassana del Museu i ara compta amb una tripulació voluntària que d'acord amb el Museu la manté en actiu; sovint la podem veure navegant enfront del litoral de la nostra ciutat.

Els velers de la classe Dragon van aparèixer els darrers anys de la dècada dels trenta en aigües del mar Bàltic i, en molt poc temps, el seu ús es va estendre per tot Europa. Es tracta d'un disseny de l'enginyer naval Johan Anker, que tenia una gran experiència com a regatista i que va aconseguir un veler molt ràpid, el qual, entre els anys 1948 i 1972, va ser considerat de classe olímpica.

Per concloure aquest apartat dedicat al grup de les esportives no volem deixar d'esmentar el fet que no és en absolut gratuït que siguin tan nombroses les embarcacions esportives conservades al Museu; de fet, ja hem dit que constitueixen el grup més nombrós. Això, doncs, respon a la popularitat que ha adquirit la navegació esportiva al nostre país i a la inquietud dels seus propietaris envers la seva preservació.

Comentarem ara el grup format per les embarcacions de pesca que és, segurament, el conjunt més conegut pels nostres visitants i col·laboradors. Bona part de les diverses peces que formen part d'aquest grup de la col·lecció ha estat exposada durant anys a la nostra exposició permanent fins fa pocs mesos; a més, algunes d'aquestes embarcacions han estat protagonistes del nostre discurs museogràfic.

Una primera dada que constatem és que dins de les unitats de pesca hi trobem les embarcacions de la col·lecció del Museu que tenen una construcció més antiga. Algunes d'elles daten dels primers anys del segle xx i corresponen, en la major part dels casos, a tipologies de bastiments tradicionals, avui ja totalment desapareguts.

Totes les embarcacions d'aquest grup, a excepció de tres unitats, són pròpies de la costa catalana. Les barques que pertanyen a altres cultures són una xàvega malaguenya i una *dorna* i un *polveiro* pròpies de la tradició pesquera de les costes de Galícia. Aquestes dues embarcacions són, segurament, els últims exponents conservats de la seva tipologia i procedeixen de la família Massó, que es va instal·lar a Bueu (província de Pontevedra) a començaments del segle xix per crear empreses vinculades a la indústria del peix. L'any 1932 la família Massó va fundar un museu dedicat a la indústria conservera en aquesta ciutat gallega.

La resta d'embarcacions que conformen la col·lecció



Patrimoni

són un verdader ventall de tipologies d'embarcacions dedicades a la pesca al llarg del litoral català i que, sens dubte, representen bona part de la història de l'activitat pesquera del nostre país. De totes elles en destacarem algunes, sempre basant-nos en el seu especial significat.

L'embarcació *Lola* és un llagut de fusta amb aparell llatí i remes construït a la ciutat de Roses l'any 1906 pel mestre d'aixa Pere Guitart Pujol. Aquesta embarcació va ser utilitzada a Cadaqués com a «barca del foc» en l'anomenada pesca de l'encesa. Aquest sistema de pesca és d'origen mil·lenari i el seu naixement se situa a la zona del Cap de Creus; el seu ús es troba documentat ja des d'època medieval, i dura fins ben entrat el segle xx. Aquesta pràctica pesquera estava molt reglamentada.

Un dels seus propietaris va ser Estilià Sala, que la va donar com a regal de casament al seu fill Jaume Sala Quirch i la batejà amb el nom de *Lola* com a gentilesa envers la seva jove, Dolors Llorens. Va estar en mans de la família Sala fins als anys setanta, segons la documentació, i va ser utilitzada per a la pesca fins al 1937 i, després, com a embarcació d'esbarjo.

Aquests barques duien, sobre-sortint de la barca i en la part de popa, una mena de graella de ferro anomenada *faitó o fester* on es posaven les teies o la fusta de pi. En èpoques més modernes es va substituir per la llum d'acetilè i, més tard, per petroli i butà. Les embarcacions eren varades de nit i quan arribaven al lloc de calar, vora la platja, a recer de les cales, els pescadors encenien el foc que atreia sardines i anxoves. Quan ja hi havia prou peix, voregaven cap a terra i calaven l'art, encerclant el peix, que quedava empresonat. Aquest art es llevava des de terra.

La vida de l'embarcació *Lola* sempre ha anat lligada al poble empordanès de Cadaqués. Un cop finalitzat el seu període actiu vinculat a la pesca va ser utilitzada durant

uns quants anys com a embarcació d'esbarjo. Els seus darrers propietaris van voler recuperar-la i mantenir-la en el seu estat original; durant el seu procés de restauració van utilitzar les mateixes tècniques de construcció artesanal i van emprar els mateixos materials que quan va ser construïda a principis del segle xx. Aquests mateixos propietaris, preocupats per la preservació de l'embarcació i per tal d'assegurar-ne la seva conservació, van donar-la al MMB l'any 2009.

L'embarcació preserva les formes originals, els elements, els materials i les característiques pròpies d'aquest tipus d'embarcació. És l'únic exemplar de «barca del foc» que es conserva a Catalunya i l'únic testimoni d'aquest sistema artesanal de la pesca de l'encesa. La *Lola* va ser declarada un Bé del Catàleg del Patrimoni Cultural Català l'any 2010; és, per tant, una de les dues embarcacions que té una consideració especial al nostre país per part del Govern de la Generalitat de Catalunya.

Ens referirem ara a una embarcació que creiem que té un significat especial relacionat amb la seva procedència: la Catalunya Nord. La barca catalana *Jean et Marie* va ser construïda l'any 1906 a les drassanes del mestre d'aixa Michel Bonafos de Banyuls de la Marenda per encàrrec del patró Jean Berta; l'any 1926 va ser venuda a un pescador de la ciutat de Seta que la va revendre a un pescador de Valrans per utilitzar-la per a la pesca de la tonyina. Va ser motoritzada l'any 1930.

Les embarcacions dites *sardinals* són barques de la família dels llaüts que van ser dissenyades i construïdes, en tota la costa catalana, per ser utilitzades en la pesca de la sardina i de l'anxova. Aquest tipus d'embarcació, quan feinejava a la zona del golf del Lleó, es coneix amb el nom de *Barca catalana* i fins i tot s'ha popularitzat el sobrenom de *Les catalanes*. A començaments del segle xx



La barca catalana *Jean et Marie*, construïda l'any 1906 a Banyuls de la Marenda (Rosselló). A. Ibáñez, MMB.

Embarcacions tradicionals al Moll de la Fusta. En primer terme, la barca catalana *Nostra Senyora de la Consolació*, de la Catalunya Nord. E. Mata, MMB.





Patrimoni

van ser moltes les embarcacions d'aquest tipus que es van construir a la Catalunya Nord: està documentat que en el moment del seu màxim esplendor, tan sols a la zona de Cotlliure, aquestes barques donaven feina a més de set-cents mariners al mateix moment.

Es tracta d'un tipus de vaixell de línies molt estilitzades i amb una gran superfície vèlica que li confereix una destacada bellesa, per la qual cosa potser és una de les embarcacions de vela llatina més boniques. Sol tenir una eslora d'entre vuit i onze metres i, per la gent de mar, gaudex d'unes qualitats molt marineres i ràpides.

Aquesta embarcació, la *Jean et Marie*, fou donada l'any 1987 al Museu per l'*Association Voile Latine de Cotlliure*. Aquesta associació, creada l'any 1975 per una trentena de propietaris d'aquestes embarcacions, va ser el nucli impulsor de la recuperació i preservació d'aquests bastiments tradicionals al Rosselló. Actualment, n'hi ha una trentena que participen de forma activa al litoral de la Catalunya Nord, la majoria de les quals són gestionades per associacions.

Ens referirem ara a una embarcació de pesca, el caro d'art *Papet*, una de les poques embarcacions de pesca de la col·lecció que no utilitzava la vela. Els caros d'art eren embarcacions de la família dels llaguts que no tenien pal, eren llargues i estretes, amb quilla robusta i escues i s'utilitzaven per pescar a prop de la platja; es feien servir per calar l'art de platja. Aquest tipus de barca no va utilitzar mai la vela: era una embarcació a rem.

L'embarcació que ens ocupa, el caro d'art *Papet*, va ser construït a Blanes l'any 1907 pel mític mestre d'aixa Josep Vieta i Burcet, conegut amb el malnom de «l'avi Bagué». És segurament un dels mestres d'aixa més reconeguts i importants de tots els temps de la costa catalana. El seu avi, que també es deia Josep Vieta i que va ser el primer de la dinastia dels constructors navals Vieta, va crear la primera drassana documentada a Blanes l'any 1799.

El *Papet*, amb matrícula de Mataró, va pescar en aigües de Sant Feliu de Guíxols i de la rada de Tossa fins al 1931. Va ser adquirit pel Museu l'any 1939 per 550 pessetes al seu darrer propietari, Jaume Sala. Per la documentació que es conserva sabem que el seu nom està lligat al renom del seu primer propietari, que l'embarcació va ser

utilitzada també per a la pesca del tresmall i que va participar en diverses ocasions a la tradicional processó marinera de Santa Cristina, una de les poques festes marítimes de la costa catalana que encara es preserven. Aquesta embarcació, el *Papet*, va ser restaurada per l'MMB l'any 1985; el treball va consistir a recuperar les formes tradicionals de l'embarcació preservant al màxim possible les parts originals del caro.

El Museu conserva un segon caro, anomenat *San Juan*, que va ser construït l'any 1924 per Jaime Mateu Taulé, mestre d'aixa de Badalona. Aquesta embarcació de línies molt esveltes i belles va ser comprada pel Museu l'any 1949 a Bartolomé Rementol Matons de Montgat per un valor d'entre mil pessetes i 1.200 (així consta en la documentació). Aquest home, conegut amb el sobrenom de «Rusó de Montgat», l'havia comprada a Rementol per 255 duros.

Per acabar amb el grup de les embarcacions de pesca veurem ara que hi ha, en la col·lecció, algunes barques que pertanyen al grup dels llaguts. Cal dir que el terme *llagut* s'utilitza de forma molt generalitzada i no sempre per referir-se al mateix tipus d'embarcació; així, doncs, aquesta és una qüestió que sovint induceix a errors.

De la família dels llaguts en destacarem dues palangreres. La primera, que du el nom de *Madrona*, la veritat és que va ser utilitzada com a palangre i com a sardinal, tal com es pot veure en la documentació que se'n conserva. En realitat, les diferències tècniques entre palangreres i cardinals eren molt petites, atès, essencialment, el sistema de pesca que utilitzaven per tal de millorar-ne el treball.

La palangrera *Madrona* va ser construïda l'any 1924 i el seu primer patró va ser Bartomeu Codina. Aquesta barca va estar en actiu fins al 1949, quan va passar a formar part de les col·leccions del Museu.

La segona embarcació, de nom *San Juan*, va ser construïda a Calella l'any 1920, amb matrícula de Mataró. Va ser comprada pel Museu a Joan Falcó Rosales l'any 1940 per dues mil pessetes. En la documentació hi trobem també el nom d'un altre dels seus propietaris: Juan Morell Buch. Aquesta barca la podem veure ara a l'exposició permanent del Museu de la Pesca de Palamós, un dels

museus que formen part de la Xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana, que lidera l'MMB.

Aquest tipus d'embarcació, la palangrera, té unes formes molt similars a les dels sardinals, encara que de mides més grans. Hi podem observar algunes diferències constructives com, per exemple, l'absència de tapa de regala. Era utilitzada per a la pesca amb palangre, la qual trobem documentada a Barcelona ja des del segle xvi; aquest sistema de pesca és encara molt emprat a Catalunya.

En relació amb les embarcacions exòtiques hem de dir que la seva forma d'ingrés al Museu ha estat sempre la donació, a excepció de la jangada procedent del Brasil, per motius que desconeixem totalment. No hem trobat, entre la documentació que tenim, el motiu que ens expliqui per què el Museu va prendre la decisió de comprar aquesta embarcació, pròpia d'una cultura tan llunyana i que té poc a veure amb la nostra història marítima. Els lligams que hi podem intuir són realment molt fràgils.

Farem també una especial menció de les unitats exòtiques procedents de Guinea Equatorial. Es tracta de caiucs, canoes construïdes pel buidatge d'un tronc d'arbre, que eren utilitzades a les costes africanes per a la pesca o per al transport de mercaderies. Eren, doncs, embarcacions de treball. La data d'ingrés de totes elles és la mateixa: l'any 1963. Guinea Equatorial és un dels països més petits del continent africà; no hem d'obviar que un període de la seva història ha anat lligat a la història d'Espanya. Ja hem dit que la data d'ingrés al Museu de totes aquestes embarcacions de procedència guineana va ser l'any 1963, és a dir, una data anterior a 1968, any de la independència d'aquest país africà. Un dels donants era un agent de duanes d'una agència instal·lada a Barcelona. Les relacions comercials entre Espanya i Guinea Equatorial eren habituals en aquell període i, per tant, ens atrevim a dir que l'interès particular d'aquestes persones i la relació que mantenien amb el Museu els va portar a fer aquestes donacions. Es tracta de caiucs procedents de diverses zones geogràfiques de Guinea Equatorial, tant de la part continental –Mbini–, com de les illes Corisco i Bioko (antiga Fernando Poo).

Pel que fa al grup de les embarcacions de lleure, aquest està compost tan sols per quatre unitats. Corres-

ponen a aquest grup dos canots de passeig, procedents tots dos del Reial Club Marítim de Barcelona, un club que va néixer el 1902 amb el nom de Reial Club de Barcelona gràcies a la fusió del Real Club de Regatas de Barcelona i el Real Yacht Club. És un dels clubs de referència de la nostra ciutat; de fet, els primers esportistes de l'Estat espanyol que van participar en uns jocs olímpics (París 1910) van ser regatistes de rem del Reial Club Marítim de Barcelona, com també ho va ser el primer esportista del mateix club que va guanyar una medalla olímpica, l'any 1932, a Los Angeles.

Encara que aquestes dues embarcacions són de construcció anglesa, responen a un tipus d'embarcació molt utilitzada per la gent que freqüentava els clubs marítims de la nostra ciutat durant una època determinada; en trobem bons exemples en algunes fotografies conservades al nostre arxiu fotogràfic.

L'esport nàutic al nostre país ha anat molt lligat a la pràctica del rem. La història ens mostra que els primers clubs nàutics de Catalunya es van iniciar amb la pràctica del rem. Així, doncs, a començaments del segle xx era força habitual veure embarcacions petites, els anomenats *canots de passeig*, construïdes amb fustes de molta qualitat i que eren utilitzades per passejar per les aigües interiors dels ports, com és el cas d'aquestes dues embarcacions.

La darrera unitat del grup de les embarcacions de lleure és l'embarcació anomenada *Patapum*. Es tracta d'una embarcació de fusta amb buc de llagut que es troba, en aquests moments, en ple procés de restauració a la drassana del Museu. Aquesta embarcació, un cop s'hagi finalitzat el procés de la seva recuperació, passarà a formar part del grup de vaixells que el Museu manté a flor d'aigua i en actiu en aigües del port de Barcelona. L'embarcació va ser construïda l'any 1931 a les drassanes de Llançà com a embarcació de pesca per ser utilitzada com a esbarjo, i matriculada al port de Roses l'any 1932. Va estar en actiu fins al 2007 i, un any més tard, va ingressar a la col·lecció d'embarcacions del Museu.

Aquesta embarcació té un especial significat des d'un punt de vista social, ja que respon perfectament a la barca que podia ser utilitzada pels estivejants de la costa, en



Patrimoni

Gaudint d'un dia de mar en aigües del port de Barcelona a bord de canots de passeig. Any 1915. Autor desconegut, MMB.



aquest cas de la Costa Brava. L'estiuig era un hàbit de les famílies benestants catalanes, generalment de procedència urbana, que està documentat des de finals del segle XIX fins a ben entrat el segle XX.

L'embarcació ha tingut també una història vinculada als fets històrics del mateix país. El *Patapum* va ser requisat durant la Guerra Civil Espanyola i va ser utilitzat per fer el servei de guardacostes pel bàndol republicà. Uns anys més tard, i un cop acabada la guerra, els seus propietaris la van poder recuperar així que va ser trobada abandonada en una platja de la costa francesa; sembla que va ser utilitzada per fugir d'Espanya quan va finalitzar la guerra.

Pel que fa a les unitats que hem classificat en l'apartat d'embarcacions de treball, totes estan relacionades amb el món del treball portuari del mateix Port de Barcelona; ens referirem, de forma destacada, al bot de pràctics anomenat *Pollux*.

Aquesta embarcació va ser adquirida pel Museu el mes de febrer de l'any 2001 pel preu simbòlic d'un euro a la Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona. Aquesta entitat, en el moment de donar de baixa com a embarcació operativa el *Pollux*, va contactar amb el Museu per plantejar l'ingrés d'aquest vaixell a les col·leccions de l'MMB. Un cop ingressat, va ser restaurat a la drassana del Museu partint de la consideració de preservar l'aparença original del vaixell.

Aquesta embarcació fou construïda l'any 1985 en unes drassanes del Port de Barcelona: la Cooperativa Astilleros Mare Nostrum. Té buc de fusta i es tracta d'un dels darrers testimonis d'aquesta tipologia d'embarcacions. El *Pollux* ha preservat perfectament les formes i característiques dels bots de pràctics que es van començar a construir als anys trenta d'acord amb la normativa estàndard d'aquell moment.

Es tracta d'una de les quatre embarcacions que el Museu manté a flor d'aigua i en actiu. En moltes ocasions, actua com a embarcació auxiliar del pailebot *Santa Eulàlia* i compta amb un grup de voluntaris que col·laboren amb el Museu i ajuden a mantenir-la activa.

Finalment, ens referirem a aquelles embarcacions que hem considerat especials; en primer lloc, parlarem del

Santa Eulàlia. Aquest vaixell representa el punt d'inflexió en la política de preservació d'embarcacions de l'MMB. Fins aquell moment el Museu havia preservat nombroses embarcacions lligades, majoritàriament, a la nostra història, però sempre en sec. Tan sols hauríem d'esmentar la gestió del Museu durant anys de la nau *Santa Maria*, ancorada a les aigües del port de Barcelona, la qual no era ni un vaixell històric ni un vaixell operatiu.

La recuperació del *Santa Eulàlia* significa la voluntat del Museu de preservar una embarcació característica de la nostra cultura marítima; per primer cop l'MMB aconseguia preservar una embarcació històrica i en actiu. Així, doncs, el Museu va mantenir el pailebot apte per a la navegació amb tot l'esforç i tota la complexitat que això significa.

L'any 1997 l'MMB va adquirir, en subhasta pública, el casc d'un pailebot que havia estat construït a la platja de Torrevella (Alacant) l'any 1918. El procés de restauració, que es va realitzar en un període de tres anys, va culminar amb la recuperació d'un veler que manté l'aparença de l'original i la possibilitat d'investigar i preservar tot l'entorn de la mateixa embarcació. Amb aquest projecte es posava la primera pedra de l'extensió a l'aigua del Museu, que avui està format per un conjunt de quatre embarcacions representatives de navegacions i usos ben diferents.

L'extensió a l'aigua del Museu representa, a més de la conservació en actiu de les diverses embarcacions, la difusió de les mateixes i el fet de garantir el seu accés a la ciutadania. D'aquesta forma, el Museu incentiva un major nivell de sensibilització envers les embarcacions i la seva consideració i preservació.

En els darrers anys el Museu ha obert també un nou espai habitatge com a drassana tradicional amb el doble objectiu de treballar, per un costat, en la restauració i el manteniment de les embarcacions que custodia i, per l'altre, en la preservació de l'ofici de mestre d'aixa. El Museu també s'ha dotat d'unes instal·lacions de magatzem per poder assegurar la preservació d'embarcacions patrimonials.



El pailebot *Santa Eulàlia* al port de Rovinj (Croàcia) durant el XVè Fòrum de Patrimoni Marítim a la Mediterrània (any 2009). E. Mata, MMB.



Per poder mantenir una embarcació operativa, els vaixells han de respondre a les exigències que fixa la regulació marítima tant des d'un punt de vista administratiu (nom, bandera, matriculació...) com en tots als aspectes relatius a matèria de seguretat. Així, doncs, els vaixells històrics que naveguen han de complir amb la legislació marítima actual. Aquesta és una qüestió difícil, ja que es tracta d'una legislació posterior a la construcció de la majoria dels vaixells que poden ser declarats com a part del patrimoni marítim. En tots els casos sempre cal buscar el punt d'equilibri que ens permeti preservar, al màxim possible, les característiques originals del vaixell sense obviar, en absolut, les responsabilitats en matèria de seguretat.

La segona embarcació a la qual ens referirem com a cas especial serà la rèplica a escala real de la *Galera Reial* de Joan d'Àustria. Encara que mai no va ser pensada i construïda per a la navegació, sí que va seguir la metodologia de treball pròpia de la construcció naval. Aquesta embarcació va ser construïda a la dècada dels setanta per Astilleros Cardona, unes drassanes que es van instal·lar a mitjan segle xix al port de Barcelona fins que van ser absorbides, l'any 1980, per Astilleros Viudes.

Ens trobem davant d'un cas de construcció d'una rèplica, és a dir, davant la reconstrucció d'un vaixell històric a partir d'un projecte de recerca, en aquest cas, la nau capitana de la Santa Lliga a la batalla de Lepant. El Museu va portar a terme durant un llarg període de temps una recerca sobre aquest vaixell que va acabar amb la construcció d'un model a escala i amb la construcció del vaixell a escala real, la qual es conserva a la nau central de les Drassanes Reials de Barcelona.

És evident que aquesta unitat de la col·lecció no és, en cap cas, un vaixell original, però sí que té el valor gens menyspreable de plantejar la construcció d'un vaixell del segle XVI a partir d'una hipòtesi de treball. No tenim, malaüradament, gaire informació referida ni al procés de recerca previ ni a la construcció de la pròpia rèplica. Comptem, a més de l'embarcació a escala real, amb un model de factura excepcional de la galera que va ser construït al taller de modelisme del Museu durant un període de tres anys de forma paral·lela a tot el procés de recerca. El model va ser realitzat per Josep Carreras, un gran mo-

delista, tal com es pot comprovar en cada un dels models construïts per ell i que es conserven a les col·leccions del Museu. Del projecte de construcció de la galera es conserven també alguns esbossos i fangs de les figures decoratives, així com les dades sobre el projecte de la *Galera Reial* que es recullen en la publicació que es va escriure en l'època de la seva reconstrucció.

El valor de les rèpliques és una de les qüestions que encara susciten confrontació entre els professionals que treballen en el món de la gestió i conservació del patrimoni marítim.

■ EL MUSEU I LA PRESERVACIÓ D'EMBARCACIONS

Durant tots els anys de la seva existència, la tasca que el Museu ha desenvolupat en favor de la preservació dels vaixells històrics i tradicionals no s'ha restringit tan sols a la preservació específica dels diversos bastiments que, avui, componen la col·lecció d'embarcacions que aquí us hem presentat. Des de la voluntat ja manifestada pel Museu en els seus primers anys de vida, quan va plantejar per primera vegada la preservació del vaixell *Sant Miquel*, fins avui, l'MMB ha engegat tot un seguit d'accions en favor d'aquest patrimoni, i això l'ha convertit en un dels motors principals, a Catalunya, en la conservació d'aquesta part del patrimoni.

El Museu ha actuat, en aquest camp, sota la perspectiva que la situació d'aquests elements patrimonials era realment difícil (molts d'ells estaven en situació límit per a la seva preservació). La veritat és que, en termes generals, els vaixells no han gaudit al nostre país d'una atenció especial per a la seva conservació, i aquesta manca de consideració, juntament amb la seva pròpia vulnerabilitat, ha provocat quasi bé la seva total destrucció a Catalunya. Actualment, es troba en una situació extremadament fràgil; segurament, una de les més delicades del patrimoni cultural.

Les accions que el Museu ha engegat en els darrers anys han traspasat el propi recinte de les Drassanes Reials de Barcelona i podríem dir que han sobrepassat el marc d'actuació de les seves pròpies parets.



Patrimoni

Les diverses accions en matèria de preservació d'embarcacions que el Museu ha desenvolupat han format part d'un pla de treball que s'ha plantejat, com un dels seus objectius principals, el fet d'afrontar, d'una forma responsable, la preservació de les embarcacions a Catalunya. En aquest sentit, el Museu ha donat suport a diversos projectes de recuperació de vaixells històrics de la costa catalana (el *Sant Ramon* a Vilassar de Mar, la *Teresa* a Cambrils, el *Sant Pau* a Sant Pol de Mar); ha desenvolupat projectes d'abast europeu en relació amb la recuperació d'embarcacions històriques, sobretot a l'àrea mediterrània; ha presentat, conjuntament amb el Museo do Mar de Vigo, un manifest en favor d'aquest patrimoni a Espanya davant de la Unió Europea; ha estat un dels motors que ha impulsat la reflexió al voltant d'aquest patrimoni establint ponts de comunicació entre les diverses administracions implicades, organitzant taules de debat i jornades de reflexió a l'entorn de les embarcacions històriques i tradicionals i de la seva gestió; ha mantingut contactes professionals amb aquelles entitats i institucions pioneres en aquesta qüestió a nivell internacional, i ha impulsat els mecanismes que han fet possible la protecció d'embarcacions d'acord amb la Llei de Patrimoni Cultural Català. Actualment treballa, conjuntament amb la resta de museus marítims de la Mediterrània, en la cerca d'una metodologia de treball comuna per a la gestió i conservació de les embarcacions històriques i tradicionals de la nostra mar.

L'experiència dels darrers anys ens permeten assegurar

que abans d'iniciar un procés de salvaguarda d'una embarcació és imprescindible analitzar el seu significat i la viabilitat del projecte, sobretot si es pretén mantenir-la en actiu. En els darrers temps cada cop són més les veus professionals que critiquen el manteniment de les embarcacions a flor d'aigua, sigui quin sigui el seu cost, i que qüestionen també el desenvolupament de noves iniciatives sense garanties que n'assegurin la seva bona gestió i conservació. Ara bé, aquests mateixos professionals defensen, al mateix temps, el manteniment dels diversos projectes de vaixells històrics ja iniciats, als quals cal buscar solucions per a la seva supervivència.

El Museu és conscient, tanmateix, que a Catalunya la feina tot just ha començat, que cal iniciar una política encaminada a dissenyar en profunditat tots els instruments i mecanismes legals que ens permetin poder preservar aquestes embarcacions, que cal intensificar el treball per identificar les embarcacions, registrar-les i afrontar la problemàtica de la seva classificació i protecció, i també que cal desen-

volupar i promoure estàndards professionals per portar a terme bones pràctiques en la conservació i restauració de vaixells de patrimoni, així com buscar acords i solucions adequades que ens permetin mantenir algunes d'aquestes embarcacions habilitades per a la navegació. De fet, aquesta és l'única forma en què podem mantenir viva la memòria de la gent de mar.

«Le Conseil d'Europe, reconnaissant la prééminence de la culture maritime et fluviale en tant que témoignage



Treball a la drassana del Museu per a la restauració d'embarcacions. M. Torras, MMB.





des premiers liens européens, et reconnaissant la nécessité de garder cette culture vivante en maintenant les bateaux et navires historiques et traditionnels en opération pour enseigner à des stagiaires, établirait la primauté du contenu culturel sans préjudice des intentions justifiées des règlements de sécurité moderne, et recommanderait à ses États membres d'adapter leur réglementation à la nécessité de préserver cet héritage flottant (au lieu de la situation actuelle où l'héritage flottant doit s'adapter aux règlements modernes).»

RESUMEN

La conservación de embarcaciones es uno de los retos que están estrechamente ligados a la tarea que han desarrollado, a lo largo de los años, los museos marítimos; esta cuestión se ha convertido, en los últimos tiempos, en uno de sus objetivos prioritarios. Hablar de embarcaciones desde el Museu Marítim de Barcelona significa, con toda seguridad, hablar de una de las colecciones más singulares de sus fondos patrimoniales y, al mismo tiempo, de una de sus líneas de trabajo prioritarias desde el año de su constitución hasta nuestros días. La colección de embarcaciones del MMB está compuesta por un total de 53 unidades, de las cuales cuatro están a flote en aguas del Puerto de Barcelona; cada una de estas unidades cuenta con su historia y sus características particulares. Cada embarcación es portadora de numerosas historias de vida que, muy a nuestro pesar y en la mayoría de casos, son totalmente desconocidas para nosotros y que, desgraciadamente, en muchas ocasiones son difíciles de recuperar. ●