

ASSOCIACIO AMICS DEL MUSEU MARITIM DE BARCELONA

Sirga

II Etapa núm 28 Agost 2006



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

RESUM	RESUMEN
3 Editorial.	3 Editorial.
4 Quans fanals n'hem de posar al nostre model Isidre Oliveras i Parera	4 Quantos fanales tenemos que poner a nuestro modelo Isidre Oliveras i Parera
5 Las banderas de la mar Isidre Oliveras i Parera	5 Las banderas de la mar Isidre Oliveras i Parera
6 Visita a l'antigues defenses de la costa de Barcelona Arseni Sañer Sala	6 Visita a las antiguas defensas de la costa de Barcelona Arseni Sañer Sala
8 Història de l'últim veler de te Anónim	8 História del último velero del té Anónimo
10 Resum hitoric de l'antic far de la banya Miguel Ángel Sánchez Terry	10 Resumen hitórico del antiguo faro de la Banya Miguel Ángel Sánchez Terry
13 Exposició: La grande Armada 2006 a Saint Maló Antoni Barata i Ferran Jornet	13 Exposición: La grande Armada 2006 a Saint Maló Antoni Barata i Ferran Jornet
16 Noticiari	16 Noticiari
18 Seminari globus terraqüis-esferes celestes Albert Campanera i Robira	18 Seminario globus terraqueos-esferas celestes Albert Campanera i Robira
19 El Creoula Albert Campanera i Robira	19 El Creoula Albert Campanera i Robira

FOTO PORTADA= Reproducció hipotètica d'una birrem del període púnic, basada amb les restes d'un model de birrem de 20 cm construït amb terrissa, descobertes al poblat ibèric del Cerro de las Balsas, L'Albufereta (Alacant), obra del modeliste de la nostra Associació Pau Ribé i Quimasó.

EDITORIAL

Aquest any celebrem el desè aniversari de la publicació d'una manera continuada, de la revista *SIRGA*. Sí que és cert que l'any 1994 ja se'n va editar un primer número, però no va tenir continuïtat per la raó que sigui, per això no és doncs, fins l'any 1996, ara fa deu anys, que tornà a veure la llum d'una manera seguida.

Des de llavors, amb més o menys encert, aquesta publicació no ha faltat a la cita cada quatre mesos durant les tres etapes per les quals ha passat, i esmento: *amb més o menys encert*, perquè la seva edició, unes vegades no ha estat del gust del uns i de vegades, dels altres, però, del que no hi ha dubte és que tots els que han intervingut en la seva publicació, tenint en compte que no eren persones de l'ofici i els mitjans econòmics de què disposaven eren molt minsos, hi han posat tota la seva bona voluntat i el millor del seu saber, perquè la sortida del número corresponent estigués a disposició dels socis.

Aquest editorial vol ser un petit homenatge aquests aprenents de periodistes, perquè gràcies a aquestes persones tots hem pogut gaudir periòdicament d'aquesta publicació. Una especial menció mereix el primer soci, que carregà amb la feixuga feina de configurar la revista i fer-la arribar d'una manera continuada, a les mans de tots els socis durant quasi de quatre anys, l'amic Antoni Rodríguez Fernández, i amb ell, noms de tant ressò dintre l'AAMMB com, Vicente García-Delgado, Isidre Oliveras i Parera, Albert Campanera i Rovira, Joan Vallhonrat, Camil Busquets i Vilanova i molts d'altres, alguns dels quals encara són al peu del canó avui dia.

Feliç aniversari a tots i gràcies per fer possible que avui encara estiguem aquí.

Consell de redacció:
Pau Ribé i Quimasò
Washington Garcia

Disseny i maquetisme:
Equip revista *SIRGA*

Edita:
Associació Amics Museu Marítim
de Barcelona
Av. de les Drassanes, s/n
08001 Barcelona
e.mail: amics.mmaritim@diba.es
www.museumaritimbarcelona.org

Impressió: Mabel Copy
c/ Parlament, 51

Depòsit legal: B 43.531-06

La revista *SIRGA* no es fa responsable de les opinions i articles signats a les seves pàgines.

QUANTS FANALS N'HEM DE POSAR, AL NOSTRE MODEL

Isidre Oliveras i Parera

A l'estructura de fusta o metall que serveix per allotjar-hi la carcassa de vidre que protegeix la llàntia principal d'un vaixell, des del segle XIII la coneixem amb el nom de *fanal*, però, anteriorment l'anomenaven *farola*.

Segons diu el tractadista Diego de Palacio, l'any 1587, consideraven que tenia una de les missions més cabdals del vaixell, deien que; *La lumbre que va metida en la linterna grande con que se hace guía para que otros naves la sigan*.

El fanal era doncs, en l'estructura de les popes de les naus, on s'allotjava la llum que permetia mantenir el contacte visual nocturn entre les diverses naus integrades en una agrupació o esquadra.

La necessitat d'una identificació especial del vaixell del qual s'emanaven les ordres, determinà una major grandària i forma distingida del fanal que portaven aquest tipus de vaixells. Se'n reservava l'ús de tres de simultanis a popa, un a cada costat del central per a la nau que comandava el general (nau capitana) i dos, un a cada costat de popa per a la de l'almirall o segon

en el comandament (nau de l'almirallat).

Aquests costums ja s'havien recollit a mitjan del segle XIV, en temps de Pere IV, a les ordenances de les armades navals de la corona d'Aragó, que especificaven: *Sea ordenanza general que siempre que una escuadra navegue con borrasca o noche cerrada, que cada galera lleve una linterna y la del general dos juntamente con el farol, esto es la una a una parte y la otra a la otra*.

Les caixes de vidre dels fanals adoptaren múltiples formes: circulars, prismàtiques, polièdriques, o cilíndriques, i estaven guarnides amb elements decoratius en funció de l'època.

El fanal constituïa un símbol de l'autoritat naval embarcada al vaixell, per la qual cosa es convertí en un ambicionat botí de guerra, juntament amb ensenyes, estendards i senyeres.

El modelista ha de tenir cura quan col·loca fanals als seus models, ja que depèn del tipus de maqueta que estigui construint.



DIFERENTS TIPUS DE FANALS DE POPA SEGONS NACIÓ

1 Fanal holandès s. XVII. 2 Fanal anglès s. XVII. 3 Fanal Francès s.XVIII. 4 Fanal suec s.XVIII

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

LES BANDERES DE LA MAR

Les banderes o senyeres en ric tafetà o amb simple drap, sempre s'arboren flamejant al vent des d'un lloc prominent, perquè siguin visibles a gran distància, per això sempre ha estat el mitjà ideal per manifestar la pertinença a una sobirania determinada, i també per indicar la presència a bord d'alguna autoritat o simplement per transmetre senyals.

La bandera, segons el seu tipus i grandària, ha estat el distintiu excel·lent de les col·lectivitats humanes, de les forces militars i de les unitats navals, i juntament amb l'escut, que, posat a la superfície d'aquesta o bé sense aquest símbol, manifestava la pertinença a un poder sobirà.

A l'Edat Mitjana la ensenya o bandera consistia en un escut amb els colors i símbols que indicaven la noblesa o rang del seu posseïdor col·locat al cim. Una vegada units els regnes de Castella i Lleó, aquests, van pendre com a divisa els símbols que parlaven d'aquests dos estats col·locant-los en un escut ovalat i partit amb dos quartels: un sobre un camp blanc un lleó de gules (vermell) i l'altre un castell d'or sobre un camp de gules aquesta divisa portava al seu cim la corona reial.

Abans de la unificació de tots els regnats amb un de sol, Espanya, els vaixells arboraven grans estendards reials, aquesta condició nobiliària venia clarament determinada a Catalunya per una senyera amb quatre pals de gules sobre un camp d'or, Aragó blasonava amb la creu de sant Jordi i Castella ho feia amb una bandera blanca amb un gran escut d'armes de Castella i Lleó a l'interior. Uni-

ficada Espanya, tota la armada usà la bandera blanca amb la creu de Borgonya també coneguda com la creu de sant Andreu, més tard es canvià aquesta creu per l'escut reial, que portava afegides les armes de Borgonya, Àustria i el collar del toisó.

L'any 1785, durant el regnat de Carles III, la marina espanyola adoptà la bandera tribarrada: dues barres vermelles senzilles i una de doble groga que mantenia l'escut de Castella, la qual substituï l'anterior bandera blanca.

Se'n presentaren al rei dotze models, però el monarca va preferir els colors que aragonesos i catalans havien passejat gloriosament per tot el Mediterrani.

En virtut d'un reial decret de 20 de maig de 1786 es feu extensiu l'ús de la nova bandera a places marítimes i castells, les Ordenances generals de l'Armada Naval l'ampliaren a tots els edificis de la marina. El dia 13 d'octubre de 1843 era declarada bandera nacional.

A partir del decret publicat el dia 19 de juliol de 1927, la marina mercant du la mateixa bandera nacional que els vaixells de guerra. Amb això s'atenia les aspiracions dels mariners i espanyols residents a ultramar que, en veure els vaixells mercants, no hi veien la verdadera bandera de la pàtria.

Amb aquestes dades, queda aclarit el tipus de bandera que posarem als nostres models segons l'època.

Visita a les antigues defenses de la costa de Barcelona

Arseni Sañer Sala

El dia 1 del mes juny passat, un grup de socis de l'AAMMB. va fer una visita, organitzada pel nou grup de treball d'Història i Marina de Guerra, encaminada en aquesta ocasió a conèixer les antigues defenses costaneres del litoral barceloní, espai que comprèn des de la desembocadura del riu Llobregat fins a la vila de Mongat. A les nou hores amb una puntualitat que s'agraeix quan es tracta de reunir un grup, fruit de la responsabilitat de cada persona, s'inicià la sortida des de l'entrada principal del Museu, repartits en cinc cotxes particulars cap al castell de Montjuïc.

Dos objectius ens apropen a aquesta magnífica construcció, primer sota el punt de vista monumental i com a fidel exponent de l'arquitectura militar. Deixant de costat el sentiment de l'horror escruixidor, que produeix el record de tantes persones que allà, van sofrir i fins i tot van morir, hem de reconèixer el mèrit d'aquesta construcció que s'inicià durant el primer terç del segle XVII.

En principi era una fortalesa molt més petita, i a meitat del segle XVIII s'engrandeix, d'acord amb el projecte de Próspero de Verboom, inspirat en les idees de l'enginyer francès Vauban. És digne d'esmentar que la torre quadrangular que corona el castell va servir de referència en els mesuraments del meridià terrestre, comprès entre Barcelona i Dunkerque (França) treballs duts a terme entre 1792 i 1799 pel físic i matemàtic francès Pierre François Mechain, utilitzats per calcular la distància exacta entre aquests dos punts, una de les bases per establir el que més tard seria conegut com: *Sistema Mètric Decimal* o "*metre patró*". Tornant a la visita, vam poder observar l'última bateria de canons instal·lada a principi de l'any 1940,

composta per quatre muntatges senzills de les esmentades peces de *SCN / Vickers de 152,24 cm*, idèntiques a les muntades en els creuers del tipus *Almirall Cervera*, emplaçats de cara al mar en *barbeta*.

Actualment estan inutilitzats militarment i conservats en el que podríem dir-ne en *bon estat*, malgrat romandre totalment a la intempèrie.

Aquesta bateria es complementava amb una altra anomenada *Álvarez de Castro*, situada en una cota més baixa fora del castell, que a la vegada era flanquejada per una altra que va rebre el nom de *Bellavista*. Actualment aquest espai l'omplen els acurats jardins, que cada dia més, ornamenten la muntanya.

A la part superior de la façana oest del castell hi havia un *búnquer*, que actualment ha desaparegut i que acollia la direcció de tir, enllaçada telefònicament amb les de Badalona i de Mongat. La visita va finalitzar amb un recorregut pel front marítim.

Novament als cotxes i en ruta cap a Badalona, vam arribar al turó de Can Caritg on el panorama és totalment contrari a l'anterior. Allà ens trobem en un perímetre aproximat de tres quilòmetres amb uns assentaments construïts dintre de la muntanya, és a dir quatre formidables *búnquers* a l'estil dels del *Mur de l'Atlàntic*, on estaven emplaçades quatre peces d'artilleria idèntiques a les que hi ha col·locades a Montjuïc.

El fet curiós és que aquesta bateria en la seva llarga permanència no arribà a disparar mai cap tir, ni tan sols de pràctiques, per la qual cosa no es va poder efectuar el reajustament del muntatge, com es fa normalment després dels primers tirs.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Aquest complex construït durant la Segona Guerra Mundial, va ser adquirit pel municipi de Badalona fa algun temps, que va transformar la zona en un jardí típicament mediterrani, salvat dels especuladors urbanístics gràcies al fet de ser una zona militar.

Finalment ens dirigim cap a Mongat, a l'espai que ocupa l'última bateria, actualment conegut aquest lloc com *El parc de les Bateries*, curiosament expressat en plural quan el correcte és en singular, en un perímetre molt més reduït i amb unes instal·lacions més minses que les de Badalona, Hi ha quatre assentaments en *barbeta*, però aquesta vegada amb quatre canons navals *Krupp* de 15 cm. mancats de *mantellets*.

Desactivada aquesta bateria, un dels canons està exposat al Museu Militar del

castell de Montjuïc, un altre va desaparèixer i els dos restants continuen als seus assentaments, o el que en queda, perquè han estat depredats sense cap consideració pels desaprensus anomenats *ferrovellers*. Al contrari de l'anterior, aquesta bateria si que va efectuar els anuals exercicis de tir, i avisaven cada vegada el veïnat perquè tinguessin la precaució d'obrir les finestres, per evitar el trencament de vidres a causa de l'ona expansiva.

La visita va acabar amb un dinar de germanor al club Nàutic del Masnou, on es va posar de manifest la cordialitat i la magnífica convivència entre els assistents, com ho prova la perllongada sobretaula que es va fer. La sortida del restaurant s'efectuà a l'entorn de les 17 hores per retornar a Barcelona.



Grup d'amics de l'AAMMB visitant les defenses del castell de Montjuïc

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

LA HISTÒRIA DE L'ÚLTIM VELER DEL TE

Amb més de 130 anys d'història, el *Cutty Sark*, juntament amb el navili *Victory* de l'almirall Nelson, és el vaixell més famós de la crònica naval de la Gran Bretanya.

La fama del *Cutty Sark* no prové d'haver participat en grans conteses militars, sinó tot el contrari, la seva llarga història prové del al transport de l'herba per a la infusió del te. Durant gairebé 100 anys, aquest veler va unir la metròpoli britànica amb les seves colònies transportant te i llana. Durant el segle XX, el *Cutty Sark* es guanyaria una merescuda jubilació de la seva activitat comercial per convertir-se en el que és ara, la principal atracció del Museu Marítim de Greenwich.

El *Cutty Sark* va veure el mar per primera vegada el 22 de novembre de l'any 1869 a Dumbarton (Regne Unit). Va ser construït per encàrrec de John «Jock» Willis, un comerciant que havia invertit tots els seus esforços en aquest projecte. El *Cutty Sark* va ésser un vaixell revolucionari per a la seva època. Es tractava d'un navili dels tipus anomenats *clíper*, un veler de transport molt més lleuger que la resta dels seus contemporanis, que lamentablement i a causa de l'època, es veuria ràpidament superat per les modernes embarcacions de vapor.

L'objectiu de Willis era aconseguir la victòria en la popular regata que cada any feien els velers que portaven a Gran Bretanya la nova collita de te des de la llunyana Xina. Els vaixells d'aquest comerciant no havien quedat mai en bon lloc, per la qual cosa va decidir rescabalar-se'n amb una embarcació única.

La construcció del vaixell no va estar exempta de la seva pròpia història. El disseny original de l'embarcació va anar a càrrec d'Hercules Linton, soci de les drassanes escoceses Scott & Linton.

Aquesta empresa que s'encarregà de construir-lo, i tot i que no havia construït mai una embarcació de l'envergadura del *Cutty Sark*, hi aplicà la mateixa política que utilitzaven per a la construcció de tots els seus projectes: el millor pel mínim preu.

Aquest principi els va dur a la ruïna poc abans de finalitzar la construcció d'aquest històric veler. Finalment, els constructors William Denny & Brothers van ser els que es van fer càrrec dels últims detalls del *Cutty Sark*.

La història d'aquest vaixell, comença amb la seva avarada, que va coincidir amb l'obertura del canal de Suez a Egipte (aleshores colònia britànica), obra, que va escurçar el trànsit marítim d'Àsia a Europa. Aquest estret que va unir el mar Roig i el Mediterrani evitava que el vaixells haguessin de fer la volta a tot el continent africà.

Lamentablement per al nou *clíper*, aquest pas no era accessible per als vaixells de vela, per això la seva història en el transport de te, va ésser més aviat curta. Entre els anys 1877 i 1885 va fer diversos serveis, per després especialitzar-se en el transport de llana des d' Austràlia, una activitat que l'ocuparia fins a l'any 1895. Durant aquest període, el *Cutty Sark* va batre alguns rècords de velocitat, entre altres, el vaixell més ràpid a fer el viatge entre Anglaterra i l'esmentada Austràlia.

Posteriorment, el *clíper* va passar a mans portugueses. La companyia Ferreira que n'era la nova propietària va assignar al vaixell la ruta que unia Portugal amb Brasil i Nova Orleans. Aquest període va durar fins l'any 1922. Durant aquest temps, els diversos propietaris que va tenir el van explotar al màxim. Després el van posar novament a la venda, cosa que va

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

permetre retornar-lo a terres angleses .

Va ser llavors quan va entrar en escena el capità Wilfred Dowman, un oficial de la marina anglesa retirat, que comprà als portuguesos l'històric vaixell, per una suma de 3.750 lliures, i el va restaurar per al seu ús particular. En morir, l'any 1938, la vídua de Dowman el va cedir a l'escola nàutica *Thames Nautical Training College* de Greenhithe, on es va convertir en un vaixell escola per a joves cadets.

No va ésser fins després de la II Guerra Mundial que es va retre homenatge a la figura i a les gestes d'aquest vaixell, i el van incloure com a peça destacada a la col·lecció permanent del Museu Marítim de Greenwich. I és allà on es va quedar definitivament. Avui dia, encara pot visitar-se al moll sec que ocupa davant de les dependències del Museu a Londres, cosa que ja han fet prop de 15 milions de persones de tot el món.

CURIOSITATS

Els amants dels licors sens dubte reconeixeran el nom de *Cutty Sark* com el d'una de les marques de whisky més famoses del món. De fet, la coincidència

entre el nom d'aquest whisky i el vaixell no és casual. Els productors d'aquesta beguda alcohòlica van agafar el nom de l'embarcació com a marca per al seu licor a principi del segle XX. Va ésser al març de l'any 1923 que els associats de Berry Bros & Rudd, comerciants de vi i espirotuosos, van convidar a un esmorzar el famós artista de l'època James Mc Bey. En comentar-li que estaven buscant un nom per al seu nou whisky, Mc Bey els va suggerir el del vaixell *Cutty Sark*, que en aquell temps havia tornat a Anglaterra. De fet, va ser aquest artista qui dissenyaria el logotip de la marca, la ja famosa silueta del vaixell a contrallum.

El nom *Cutty Sark* deriva del poema de Robert Burns *Tam O'Shanter*, que conta que una formosa bruixa, anomenada Nannie, corria una nit darrere de *Tam* cavalcant damunt de la seva euga grisa. Nannie duia posada solament la seva *Cutty Sark*, que era una camisa curta feta de lli de Paisley (de colors i dibuixos vistosos). En el poema la bruixa estén el braç i agafa la cua del cavall. Per aquesta raó, la seva imatge al mascaró de proa del vaixell, se la veu amb el braç esquerre estès.



Cutty Sark

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

RESUM HISTORIC DE L'ANTIC FAR DE LA BANYA

Aproximadament al mateix lloc on hi ha l'actual far del Delta la Banya, ja hi havia l'antic far de la Banya des de l'any 1864 que es va il·luminar per primer cop el dia 1 de novembre del mateix any.



Antic far de La Banya

Aquest far va ser construït per la empresa anglesa de Mr. Handerson Porter, de Birmingham i va costar 1,053 lliures. Pesava de 46,70 tones i funcionava amb una llum d'oli. De les instal·lacions, en tenien cura dos faroners. L'any 1883 se'l dotà d'un llum Maris de dues metxes i uns anys més tard d'una instal·lació de gas acetilè, que es fabricava allà mateix per mitjà d'un gasòmetre que funcionava amb carbur de calci.

L'any 1929 aquest sistema es va substituir per una instal·lació automàtica del tipus Dalen, també amb gas acetilè, emmagatzemat en tres acumuladors de la casa sueca AGA del tipus AK – 25, amb una visibilitat de 12 milles. Finalment, a causa del mal estat del far, va deixar de funcionar el dia 1 de novembre de l'any 1978, i donar pas a l'actual.

Aquest antic far es desmuntà, i se'l munta

de nou (ja es construí amb aquesta idea) al port de Tarragona. Actualment, és un símbol de l'esmentat port i evidentment de la seva població.

Actual far Delta d'Ebre La Banya

La història d'aquest far és la continuació de la de l'antic Far de la Banya, que fou traslladat del seu emplaçament i situat al dic de Llevant del Port de Tarragona. La necessitat de dotar d'un major abast al far primigeni i la impossibilitat de recreïxer la torre va obligar a projectar un nou far de major altura. La construcció va començar l'any 1975 i es va prendre com a base un disseny de torre de formigó armat estandarditzat, de 23,7 m d'altura i 3 de diàmetre.



Vista dels dos fars abans de treure l'antic

A la torre, pintada a bandes blanques i negres, es va col·locar l'òptica originària de 3r ordre i 750 mm de diàmetre adquirida el 1862 a l'empresa anglesa Chance Brothers i que procedia del far antic, amb el sistema lluminós d'acetilè que ja tenia. La Comissió d'Estudis de Models i Normes per a Senyals Marítims, va dissenyar la torre l'abril de 1970 per tal de facilitar els projectes de nous fars que estaven paralitzats davant el minso paper que tenien en les prioritats dels enginyers, cosa que suposava continuats retards en la modernització i millora del sistema de senyalització marítima espanyola. Amb el

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

títol "Proyecto de modelos oficiales de torres de faros" es van plantejar tres models de torres cilíndriques de 3, 4 i 5 m de diàmetre respectivament, en funció de l'altura necessària del pla focal sobre el terreny.

Per albergar els acumuladors de gas acetilè, es va construir un cos inferior concèntric i de major diàmetre que la torre que disposava de dos balconets exteriors i superposats a la part superior. Des del balconet inferior s'accedia al més alt, dissenyat per a la neteja i manteniment exterior d'una llanterna cilíndrica de 1750 mm de diàmetre, muntants helicoidals i vidres corbats. La llanterna va ésser adquirida a l'empresa La Maquinista Valenciana.

El Far va entrar en servei l'1 de novembre de 1978, data en què es va apagar l'antic de ferro.

Tot aprofitant les obres, es van demolir les restes de l'habitatge d'inspecció i el magatzem, i es va tancar la parcel·la que ocupava amb una tanca de gelosia.



l'aparell de llampades

Les dificultats que imposava el trasllat i la càrrega dels acumuladors de gas i el

desenvolupament aconseguit pels sistemes d'energia fotovoltaica van decidir l'electrificació l'any 1985. El resultat fou dues llampades blanques i un abast nominal de 12 milles. L'energia per alimentar el llum es va obtenir de 8 plafons fotovoltaics Holen de 40 W, capaços de proporcionar 26,25 ah/d a 24 V que alimentaven un conjunt de bateries formades per 12 elements Tudor EAN 100 estacionària de 2V i 708 Ah de capacitat. Es van instal·lar quatre llums de 150 W/24 V d'incandescència, tipus quiròfan multifilament, sobre un canviador automàtic CDL-24 de La Maquinista Valenciana i un aparell de llampades dobles del mateix fabricant.



Vista de l'actual far del Delta de l'Ebre

Posteriorment es va substituir l'aparell de llampades per un altre de més modern de la mateixa empresa, semblant al col·locat en els fars del Fangar, dic de Llevant del port de Tarragona i antic Far de la Banya situat en l'esmentat port. Es van reemplaçar els llums per d'altres halògens

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

de 150 W 24 V de més rendiment lluminós. El canviador també fou reemplaçat per un altre de ressort adquirit a l'empres espanyola Balizamar.

Tarragona i la resta dels fars de la província, el setembre de 1988, van dur a terme el primer projecte espanyol de supervisió remota dels fars. L'empresa Hispano Radio Marítima va fer la instal·lació. El centre de control era al Far de Sant Carles de la Ràpita amb el qual es comunicava per ràdio. L'equipament complet constava de diversos sensors que captaven els senyals a controlar (funcionament del llum, estat de les bateries, intrusions, etc.) i que s'enviaven a un ordinador i una ràdio mòdem. Estava alimentat per 6 plafons fotovoltaics de 40 W Holec, 12 elements de 2 V de bateries estacionàries Tudor i un regulador de càrrega Atersa. Tot i que no va donar bon resultat per l'elevat consum, l'experiència fou la base per a altres sistemes més moderns que es van implantar a tot el país i que va començar a funcionar a Tarragona el 4 d'abril de 1998. Les incidències que es produeixen es transmeten per ràdio al Far de Sant Carles de la Ràpita i des d'allí

per telèfon a l'edifici de Port Control, centre de control de la província, situat al port de Tarragona.

El Far de la Banya està situat en l'inici de la petita península dels Alfacs, a la zona sud del Delta de l'Ebre. La platja del Trabucador forma una barrera natural que origina el port natural dels Alfacs, on hi ha la població, i el port de Sant Carles de la Ràpita. Està integrat en una zona de gran interès ecològic i fou declarat Parc Natural protegit per les especials característiques per a la cria d'aus, en especial la de la gavina d'Andouin, que forma una de les majors colònies conegudes a la primavera. La torre és usada com observatori per al seguiment i recompte de les aus i d'altres animals que es crien en llibertat al Parc Natural pels serveis de biologia de la Generalitat de Catalunya. Per arribar-hi cal emprar un vehicle tot terreny i travessar la llarga llengua sorrosa que forma la platja del Trabucador. A les rodalies hi ha importants salines. A causa dels temporals de la zona, a vegades es nega i no és possible accedir-hi. En aquests casos cal utilitzar una embarcació des del veí port de Sant Carles de la Ràpita.



Vista del nou far des de la punta de la península dels Alfacs

Tenint-se d'enviar varis exemplars d'aquesta revista SIRGA, a entitats i alguns participants que prengueren part a l'exposició internacional de models navals organitzada per l'Associació Amics del Museu de la Marina de Paris a la localitat

de Saint Malo (França), i degut a la participació, com sabeu, d'alguns membres de la nostra Associació en aquest esdeveniment internacional, aquest article és publicat en idioma castellà per facilitar-los la traducció a la llengua que correspongui.

Exposició: *LA GRANDE ARMADA 2006* a Saint Malo

Antoni Barata i Ferran Jornet

Esta exposición se celebró del 17 de Junio hasta el 27 de Agosto en la capilla de *SAINTE SAUVEUR Intra Muros*, en la localidad francesa de Saint Malo, la organizan conjuntamente la Alcaldía de dicha población y la A.A.M.M. de París.

La historia de esta exposición comenzó aproximadamente hace 10 años, cuando surgió la idea de realizar en Saint Malo una exposición de alto nivel, y Mr. Robert Bertrand con un grupo de amigos prepararon el proyecto, pero, por problemas de organización y la deserción de la persona que debía responsabilizarse del evento, dejó la iniciativa en suspenso durante varios años.

En Octubre del año 2002 el proyecto fue retomado por la A.A.M.M. de París y presentado al Alcalde de la ciudad de Saint Malo Mr. Cuenau, quién se entusiasmó con esta idea y en Enero del año siguiente les dio el apoyo de la alcaldía, indicándoles que: *Si el bebé salía bonito irían a por un hermano*, con esta cita, se sobre entiende que si el éxito les acompañaba tenían el apoyo de éste ente para otra.

La exposición de el año 2003, fue un éxito y fruto del mismo ha dado pié a la celebración de la que en estos momentos nos ocupa y el propósito de repetirla cada tres años.

El convenio de nuestra Asociación con la

de París, ha sido el puente que nos ha permitido no solo el estar presentes en éste acontecimiento, sino que además, ha servido para darnos ha conocer a nivel europeo. Hay que destacar la colaboración de A.A.M.M. de Barcelona, con la aportación de los cuatro modelos que ya mostramos en la anterior revista número 27, los cuales están contribuyendo al éxito de esta exposición.

La mayoría de los modelos presentados en esta muestra, son piezas de una belleza y un trabajo artesanal dignos de la admiración general, además de un gran conocimiento histórico por parte de su realizador, no es de extrañar pues, que en su mayor parte sean obras premiadas en diferentes concursos con medallas de oro en sus países e internacionalmente, éste hecho asegura una tercera, cuarta, etc... ediciones.



Vista aerea de una de las salas

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

La suntuosa capilla de *SAINTE SAUVEUR Intra-Muros*, en Saint Malo, próxima a la Puerta de Dinan, se ha convertido en el marco de una exposición en réplicas de famosos navíos a escala reducida, verdaderas obras maestras que reflejan la historia del modelismo naval.



Acto de inauguración

En esta muestra se exponen más de un centenar de modelos tanto: de guerra, de comercio, de placer... de ayer y de hoy. Todos los modelos han sido reproducidos, repetimos, con delicadeza y una fidelidad que deslumbran por su belleza y calidad. La ornamentación, los detalles, su identidad... está todo, cada componente de estos pequeños tesoros es único.

Los modelistas participantes al certamen, no tuvieron ningún inconveniente en invitarnos a compartir su saber y sus secretos para poder realizar estas magníficas piezas. A la par que los visitantes al contemplarlas se sumergen a través de ellas dentro de la historia de la navegación soñando con aventuras y viajes.

Tuvimos la oportunidad de conocer a otras asociaciones, entre ellas la de Lieja (prov. de Bélgica), éste colectivo está formado por 30 socios, dividido en dos grupos de trabajo, uno constituido por modelistas de reconocido prestigio y otro grupo importantísimo dedicado a la investigación.

Como anécdota, resaltar la obra de Mr. Jean Boutantin (de la Asociación de Bélgica), de 85 años, que se inició al modelismo a los 72 que presentó un magnífico modelo en tres secciones que dejan al descubierto los interiores del barco perfectamente acabados.

En esta muestra los participantes de Lieja, presentaron unos 20 modelos, todos ellos de gran calidad que participan en numerosas exposiciones de modelismo naval. Todas las obras presentadas son de construcción en enramada y pertenecen a la marina de los siglos XVII y XVIII.

En todos los modelos de la muestra es patente el rigor en la arquitectura del casco, el aparejo de su jarcia y una perfectísima reproducción en los trabajos de las tallas que ornamentan estos navíos.



Detalle de la talla de popa de uno de los navíos expuestos

La madera que utilizan nuestros amigos belgas para llevar a cabo sus trabajos es el peral o manzano, según ellos, estas maderas permiten ser trabajadas tanto para la talla como para los demás elementos del modelo, este tipo de material es lo suficientemente moldeable, resistente y limpio. Sería interesante que nuestros modelistas probaran las excelencias de ésta madera por si puede mejorar la presentación de sus acabados.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Es notoria la influencia de la escuela francesa de Mr. Boudriot, si bien el conjunto de los modelos presentados son perfectos, todos acusan el mismo error, las cuadernas de proa y popa no son *reviradas*, detalle que Mr. Boudriot ha omitido en toda su obra y que en los barcos completamente forrados no se ve éste error, pero, en los construidos por el sistema de enramada se aprecia claramente. Nuestros maestros artesanos los Sres. Oliveras y Rovira en su momento lo hicieron constatar, cosa que los franceses lo admitieron, pero dijeron que ellos seguían la escuela francesa de Mr. Boudriot, hay que reconocer el patriotismo de los ciudadanos franceses.



Datalle de una fanal

Un estudioso relacionado con el grupo belga es Mr. Jean-Claude Lemineur, parece que está postulado para ser el sucesor de Mr. Jean Boudriot, está ultimando una monografía del navío *Le François* y es un especialista en marina de los siglos XVII y XVIII.

Otro contacto de interés para nuestra Asociación, ha sido la del Presidente de la *GUILD OF SHIP MODELLIST OF SAINT PETERSBURG*, esta asociación reúne a

unos 80 modelistas de la ciudad de San Petersburgo. El presidente de esta, el Sr. Alexander Dobrenko, que como hemos dicho, asistió a la muestra de Saint Malo, desde hace pocos años mantiene relaciones, como nosotros, con la A.A.M.M. de París, y tiene intención de colgar en la red de Internet una aula virtual en la que participen varias asociaciones para que aporten sus conocimientos y los de sus asociados y de éste modo crear una escuela de modelismo a través de dicha red.



Le Brillant visto por estribor

Es francamente imposible poder explicar cada una de estas obras de arte a través de *SIRGA*, por este motivo nuestra Asociación ha decidido organizar una proyección para visualizar esta magna muestra el próximo 14 de septiembre de 5 a 7 de la tarde y será comentada por nuestros Maestros Artesanos y amigos Isidre Oliveras y Lluís Rovira.

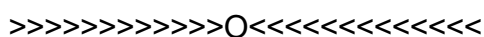
Los socios interesados en recibir una copia en soporte CD, en el cual se pueden apreciar todos los modelos con un total de unas 700 magníficas fotografías, pueden contactar con nuestra Secretaría, para reservarlo y disponer de él al final de la sesión.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Durant els dies 21 i 22 del mes de juny, com al desembre de l'any passat, se celebraren les jornades del projecte Renéixer a la Universitat Ramon Llull i patrocinades per la Caixa de Catalunya, dedicades a preparar els empleats d'aquesta entitat per a una futura jubilació.

Representants de les associacions Amics

de l'UNESCO i Avis Món, que conjuntament amb alguns socis dels AAMMB, presentaren aquest renovat programa, per donar a conèixer totes les activitats que els podem oferir per emplenar el temps lliure que tindran durant la seva nova situació laboral, es mostraren molt interessats amb les ofertes d'activitats de l'Associació.



Exposició

Del dia 15 de del mes de juny fins al 3 de setembre passats, es va celebrar en una de les sales de les grans naus del Museu Marítim de Barcelona, una exposició d'aquarel·les, del reconegut pintor d'aquesta especialitat el Sr. Estrada – Vilarrasa, l'esmentada exposició consta d'un gran nombre de temes mariners i passatges. La qualitat d'aquestes pintures està avalada per personatges tan eminents com els Srs. Camilo José Cela, Josep Maria Gironella, Raimon Panikkar, Glòria Bosch i Mir, Sempronio i Francesc Miralles, tots ells escriuen grans lloances d'aquest artista de la pintura, per cert molt merescudes després de contemplar aquesta gran exposició.



OBIT

El dia 14 del mes de juliol passat va expirar el nostre benvolgut soci i gran persona en Joan Pérez i Fontanals a la seva llar de Premia de Mar.

Rebin el més sentit condol de tots els membres de la nostra Associació: la seva

esposa, fills i demés familiars.

El grup de treball dels tallers dels Amics del Museu Marítim de Barcelona estem de dol.

Descansi en pau.

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

SEMINARI GLOBUS TERRAQÜIS-ESFERES CELESTES.

Una Historia Universal de la Curiositat

Albert Campanera i Rovira

Dins el cicle d'activitats pedagògiques que el Museu Marítim de Barcelona ve desenvolupant, aquest Seminari, presentat per en Roger Marcet, a càrrec d'en Francesc Ripoll Drets, llicenciat en història de l'art i membre de la International Coronelli Society for the Study of Globes, es sens dubte un dels més atípics que coneixem, no solament per el tema escollit sinó també perquè ens apropa a conceptes i fonaments de la cartografia volumètrica poc coneguts, al mateix temps que ens descobria amb un aura de melangia les velles tècniques per l'orientació, en uns temps on encara el concepte de cultura globalitzada no arriba a tots els indrets.

Per això parlar del Globus Terraqüis etc., tan estretament vinculat a la història de la navegació, desperta interès i certament ho mereixia, com molt bé apreciaren els assistents, endinsant-se amb un millor coneixement de la història de la *bola del mon* com es vulgarment coneguda, des de els seus orígens fins els nostres darrers dies, sota un ample ventall de punts de vista, recolzant la paraula amb una aclaparadora projecció de imatges.

Els globus i esferes celestes foren uns

artefactes molt importants per la vida quotidiana al passat, estretament lligats a la geografia, agermanant amb la seva construcció coneixements d'art i tècnica. La seva trajectòria es pot trobar des de la més llunyana antiguitat fins pràcticament el segle XX, malauradament a Espanya no tingué mai el ressò que mereixia, i crec que amb aquest aspecte l'existència de l'Inquisició va tanir molt que veure, cisellant qualsevol manifestació que surtis de l'ortodòxia.

Per altra part, l'estudi de l'esfera celeste amb la seva simbologia i corporalitat, per les contades persones que pogueren fer-lo, i aquí en podríem esmentar un bon ventall d'ells, no deixava d'espantar a una societat ignorant i camperola.

Tot i així es bo dir que durant molts anys aquest estris foren una mena de joguina, però que tenien una funció practica pel càlcul del temps entre altres coses, boles que solament es podien permetre aristòcrates y burgesos, motiu pel qual moltes d'elles han arribat fins els nostres dies, següents objectes molt preuats per antiquaris, col·leccionistes i estudiants de geografia.



ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

EL CREOULA.

Albert Campanera i Rovira

Dins el nombrós ventall de vaixells escola que habitualment visiten la Ciutat Comtal, val la pena recordar el portuguès *Creoula*, i no precisament per les seves dimensions sinó pel seu aparell. Per alguns de goleta i per altres, com els portuguesos, la seva definició correcta es la de lugre.

Tot i així, l'estada d'aquest navili portuguès de quatre pals a Barcelona es un fet molt poc habitual, donant-se la paradoxa que tot i ser un país veí, pràcticament es ignorat per la majoria de ciutadans. Per aquesta raó, fer una petita història del *Creoula*, pot ser interessant pels lectors de **Sirga**.

El *Creoula*, nom que significa crioll, es a dir europeu nascut a l'Amèrica, fora encarregat per la *Parceria Geral de Pesqueiras* a principis dels anys 30, per renovar la flota bacallanera portuguesa, donat que aquest peix de la família dels gálids, constitueix un dels seus aliments bàsics.

El vaixell fou dissenyat per l'anglès Alexander Slatter, inspirant-se en els models canadencs que pescaven a les aigües de Nova Escòcia, reforçant el buc per que pugés navegar pel gel, tenint com a característica més valuosa la seva maniobrabilitat davant qualsevol circumstància.

El contracte per les obres fora signat el 1936 a les drassanes CUF de Lisboa, com part d'una sèrie de tres, sota la direcció del càpita Anibal Ramalheira i els enginyers Antoni Lobo i Sousa Mendes, utilitzant per la fabricació dels bucs la planxa d'acer sobrant de la construcció dels destructors *Dao* i *Douro*.

Fou avarat conjuntament amb el seu bessó *Santa Maria Manuela* el 10 de maig de 1937, després d'una tasca de 62 dies amb el decurs de una cerimònia que presidi el cap d'Estat Portuguès General Carmona Lopes, entrant en servei el juny de l'any següent i tanmateix que els costos de la construcció eren majors a Portugal que a l'estranger, l'estat el subvenciona.

La propulsió es fa generalment a vela, però conta amb un motor auxiliar que al llarg del anys va ser canviat tres vegades. Una de les peculiaritats dels bacallaners portuguesos era el color vermell del buc i amb aquesta pintura comença les primeres campanyes en aigües de Terranova, fins que la Segona Guerra Mundial l'obliga a canvia el color per el blanc.

Desenvolupa a lo llarg de la seva vida com bacallaner 37 campanyes, amb més de 300.000 milles navegades fins el 1973, any en que el van retirat del servei per ser venut o desballestat, però les protestes per aquesta decisió forçaren a la *Parceria Geral de Pesqueiras* a vendre'l a l'Estat el 1977, que va pensar destinar en principi aquell venerable vaixell al museu de pesca.

El bon estat del vaixell forçà el 1981 a rebutjar aquest destí, decidint el secretari d'Estat Gonçalves Viana convertir el navili en escola per joves, a la fi de despertar vocacions marineres, projecte que es confià a la *Sociedade de Engenharia Naval Lda.*, d'acord amb el projecte desenvolupat pel capità Antonio Marques da Silva, però aquests treballs per dificultats econòmiques portaren el vaixell d'aquí cap allà fins l'any 1987, moment en que el *Creoula* transformat amb escola, comença una nova etapa de la seva llarga vida, amb la codificació militar de UAM 201, es a dir *Unidade Auxiliar de Marinha*, com a part del patrimoni de l'estat sota la tutela del ministeri de Defensa.

Avui en dia i amb el desenvolupament d'aquesta tasca tan lloable, l'hem visitat a Barcelona, com un recordatori permanent que pels camins de la mar ve la vida.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES.

Drassana: CUF Lisboa.

Desplaçament: màxim: 1.300 tones.

Dimensions: 67.4 x 9,9 x 4,7 metres.

Superfície del velam: 1.244 m²

Alçada dels quatre pals: 36 metres.

Maquinaria: 1 diesel MTU 8V. 500 CV

Dotació: 38 professionals.

Alumnes: 51

Modernitzat completament: 1992.