



UNA VEZ MÁS, LA HISTORIA EN EL SALÓN

# Resistiendo a la desidia oficial

*La representación de la navegación tradicional estuvo un año más presente en el Salón de Barcelona gracias a la insistencia y entusiasmo de los de siempre. En esta ocasión el esfuerzo ha sido notablemente superior dado que la crisis, sin duda, ha bajado la participación de muchos, aunque el menor formato del evento ha favorecido un mayor índice de visitas y participación.*

Textos y fotos: E. Tarrés

Los responsables de este espacio, que luce con luz propia desde hace ya unas temporadas en medio de una marea de embarcaciones de fibra, nos cuentan que este año ha sido posible realizar la exposición gracias a la ayuda e interés que siempre muestra y ofrece el Salón Náutico Internacional de Barcelona y al entusiasmo de unos pocos, los de siempre, que ponen todo su empeño en promocionar

una parte pequeña de la náutica de este país que, sin duda, debe ser considerada, protegida y hasta mimada para que no desaparezca del panorama marítimo español.

Como el lector intuirá no se trata de un espacio con la misma importancia comercial del resto del Salón. Se trata de un área reservada para informar y favorecer

el conocimiento de aspectos culturales relacionados con la náutica y la concienciación sobre la importancia de ser respetuosos con el escaso Patrimonio Marítimo que España pueda todavía ofrecer a las próximas generaciones. Por supuesto, la participación incondicional y entusiasta de algunos artesanos y Maestros de Ribera en este espacio es algo fundamental para el sostenimiento de este apartado y, desde



1 2

**1** La muestra cobró un protagonismo especial durante el Salón Náutico de Barcelona.

**2** El "Cala Alcaufar" de 1.933 lució como nunca. Estaba a la venta a través de M. Huguet.

luego, también tiene su utilidad comercial para la subsistencia de éstos.

Es por ello que desde Navegar queremos dar cuenta del importante esfuerzo realizado por unos cuantos, cada vez menos por motivos evidentes de desmotivación ante la nula respuesta y apoyo de la Administración, para cumplir con estos nobles objetivos que otros países vecinos favorecen, con toda la normalidad del mundo, poniendo al mismo nivel la importancia de mantener en buenas condiciones tanto una iglesia como una barca de pesca de principios del s. XX.

#### La muestra

Probablemente lo más llamativo para el visitante pudo ser la visión de la "Lola", una embarcación de pesca aparejada en vela latina 1.903 todavía en activo y cuyo propietario, Vicente Delgado, ha materializado su donación al Museu Maritim de Barcelona para que pueda ser todavía navegada bajo la supervisión de sus expertos en determinados programas culturales y educa-

tivos. Otra de las curiosidades de la muestra en este apartado, ha sido la exposición de un bote menorquín completamente restaurado de 1.933 que el maestro de ribera Miquel Huguet trajo al Salón para su venta. El "Cala Alcaufar", para los amantes de los detalles, tuvo que ver con la huida de Menorca de un notable financiero menorquín durante la Guerra Civil Española que lo hizo agazapado en su interior. Se expusieron otras barcas con historias muy interesantes y hasta se pudo contemplar como el maestro de ribera Quico Despuig calafateaba con estopa natural una embarcación. Bonito fue también contemplar como los de Belone construyen kayaks de madera con la posibilidad de construirse uno mismo, asistiendo a unos talleres específicos perfectamente dirigidos, nuestro propio kayak.

#### Los gallegos, los más activos

De las numerosas asociaciones asistentes al Salón de Barcelona, posiblemente la Federación Galega Pola Cultura Marítima e

EL RESCATE PENDIENTE DE LA INVOLUCRACIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO

## El "Thopaga" se muere

El "Tho Pa Ga", una goleta murciana construida en Aguilas en 1924 que de camino a la concentración de barcos de época de Brest 2008 en Francia naufragó en aguas internacionales, no puede ser rescatada con la colaboración de las autoridades francesas debido a la falta de una voluntad oficial del estado español ante la UNESCO en el que se manifieste el interés de España por conservar el barco. Si este reconocimiento se produjera, la situación se podría desbloquear dado que el salvamento de un barco de pabellón español en aguas internacionales si sería entonces factible al haber un acuerdo supranacional entre dos Estados que colaboran con el objetivo concreto de salvaguardar un interés patrimonial, cultural e histórico.

Según Toni Tur, Patrón del "Thopaga", el Ayuntamiento de Ibiza, ciudad declarada Patrimonio de la Humanidad, realizó una petición formal al embajador Español en la UNESCO. Lo mismo se hizo a través del la DGMM para que a través del Ministerio de Fomento se trasladara la misma petición al Embajador. A partir de aquí, no se sabe nada, ni siquiera si, finalmente, se tramitó o no dicha petición desde el Ministerio de Fomento. El embajador francés ante la UNESCO ha confirmado que él no ha recibido ninguna petición por parte de su homólogo español. Mientras, el "Thopaga" sigue en el fondo ante el total desinterés del Gobierno de España y la incompreensión de los aficionados españoles y franceses.

Recordemos que en Francia, en reconocimiento a la misión diplomática como barco de Estado que en su día y bajo el nombre de "Esperance 88" realizó con motivo del Bicentenario de Australia, hay una gran disposición social y oficial en poner los medios disponibles para un rescate, pero claro está, todo queda supeditado a que los dos países se pongan de acuerdo. Al parecer, tan solo falta la voluntad del Gobierno de España en esta colaboración ya que, al fin y al cabo, se trata de salvaguardar un barco que debiera considerarse como Patrimonio Marítimo Español y Europeo.

La goleta se halla de una pieza a 130 m de sobre arena en "buenas" condiciones. Gracias al uso de un robot submarino, se ha comprobado que está algo dañado por el enganche de un pesquero de arrastre. Corre el riesgo de que se estropee más debido a que se encuentra en una zona de pesca.





### En Galicia proliferan las asociaciones cuyos objetivos son salvar las embarcaciones emblemáticas de la zona

Fluvial sea la más activa a nivel nacional ya que se encargan de aglutinar la ebullición existente en sus costas por la restauración y conservación de embarcaciones antiguas cuyo destino final parecía inevitablemente el desguace. En Galicia proliferan las asociaciones vecinales cuyo objetivo es salvaguardar alguna embarcación emblemática de la zona contribuyendo a conservar su patrimonio cultural que por historia, obvia casi decirlo, incluye también el marítimo. Asistieron también las Federaciones andaluza y catalana y otras entidades significativas como el Museu de la Pesca de Palamós, el Museu de la Marina de Vilassar de Mar o el Museu Marítim de Barcelona. Otras ausencias incomprensibles son las del Consorci El Far que por problemas presupuestarios no pudo representarse.

#### Tres opciones de charter

Para los que les apeteciera navegar en barcos "de mitjana" catalanes de "antes de la época del motor", se tuvo la oportunidad de contactar con los responsables del Sant Isidre, del Rafael y del Sant Ramón, auténticas joyas de nuestra historia marítima mediterránea que ofrecen mucha oferta cultural paralela a la navegación que realizan. Sin duda una alternativa interesante para descubrir, vivir y sentir cómo navegaban nuestros antepasados.

#### Grandes proyectos

En la muestra también se pudieron conocer grandes proyectos de restauración. Uno es sobre la goleta de cabotaje sueca de 23 m de eslora "Åran" (1903), construida en Estocolmo el cual se va a destinar a programas educativos y que la empresa Veles e Vents Navegació Tradicional va a destinar para actividades culturales relacionadas con el patrimonio marítimo, el medio ambiente y

el entorno marino. Su puerto base está en Vilanova y la Geltrú. Otro gran proyecto es la reconstrucción del bergantín Galveztown en Málaga través del Astilleros Nereo. Se trata de un proyecto que, con capital americano, pretende reconstruir el bergantín en el que el español Bernardo de Galvez tomó por sorpresa los puestos británicos del Misisipi durante la Guerra de Independencia Americana. "La idea de reconstruir el Galveztown está cimentada en el fomento de la cultura malagueña a través de uno de sus personajes más ilustres y no por ello menos conocido por la mayoría de los malagueños y, por otro lado, en que brinda la oportunidad de recuperar el valor de la carpintería de ribera, actividad de gran importancia en el siglo XVIII y de la que hoy día los Astilleros Nereo son su único testimonio vivo en Málaga", explica Francisco Sánchez Guitard, propietario de los Astilleros Nereo, que fueron declarados en 2008 como parte integrante del Patrimonio Histórico de Andalucía.



- 1 Los de Belone enseñan a construir kayaks de madera o textil.
- 2 Se pudo ver como se calafatea con estopa natural.
- 3 Niños aprendiendo los nudos básicos.
- 4 La "Lola" ya del Museu Marítim de Barcelona.
- 5 Barcas con 70 años aún en activo.