

80

ANIVERSARI · NAVEGANT JUNTS DES DE 1943



# club vela blanes

2023 Núm. 30





COSTA BRAVA • INTERNATIONAL REALTY

Ecoarquitectura  
Construcciones sostenibles  
Hogares inteligentes  
Energías renovables

[www.construcam.com](http://www.construcam.com)

Tel. +34 607 811 111  
[info@construcam.com](mailto:info@construcam.com)

En Construcam siempre comprometidos con el medio ambiente.



Guanyador del I Concurs fotogràfic CVB - Autor Stéphane Azzoni. Sorfeiant onades.

Edita:

CLUB VELA BLANES  
Esplanada del Port, s/n.  
17300 BLANES (Girona)  
Tel.: 972 33 05 52  
<http://www.cvblanes.cat>  
e-mail: [club@cvblanes.cat](mailto:club@cvblanes.cat)

Coordinació i Direcció:  
José Luis Yubero

Fotografíes  
Maria Núria Dalmau  
Alfred Farré  
Eva Palau  
Joan Salvador Gelabert  
Montse Medalla  
Ivan Cabré

Redacció:  
José Luis Yubero

Impressió:  
Arts Gràfiques Cristina  
Av. Europa, 26 nau 7  
17300 BLANES  
T. 972 35 89 18  
[hola@grafiquescristina.cat](mailto:hola@grafiquescristina.cat)  
[www.grafiquescristina.cat](http://www.grafiquescristina.cat)

Dip. Leg. GE-171/78

## SUMARI

- 04. 42è Trofeu Vila de Blanes Creuer
- 05. Editorial
- 06. Josep Peralta: Tossut/Tentetieso
- 09. Consolidació de l'esport Blau Escolar
- 11. Un punt de vista molt particular de L'esport Blau Escolar
- 12. Medi Ambient. Plogging & Estructures SEAREG
- 17. Parla el Comodor
- 18. Pesca i Cuina: El gall de Sant Pere
- 20. Agenda Institucional gener-juny 2023
- 24. Quadern de bitàcola de "La Nura":  
Rius i canals de França I i II
- 50. Petites Illes De La Mediterrània: Ikaria (Grècia)
- 52. La Copa Amèrica a Barcelona
- 58. Vela de Competició 2022-2023
- 65. L'Àncora de tota la vida
- 70. Calaix de sastre
- 74. Racó per la història:  
El Ciutat de Barcelona tocat i enfonsat (Una història "malgratenca")
- 78. Fi de Temporada 2022





## 42è Trofeu VILA DE BLANES CREUER

Ivan Cabré i CVB



## EDITORIAL

Joan Balaguer i Puig. President



Benvolguts socs i amics,  
A les portes d'un nou estiu, em com-  
pla presentat-vos una nova edició  
de la Revista del Club, un espai dis-  
senyat especialment per proporci-  
onar-vos informació, entreteniment  
i reflexió sobre els temes més relle-  
vants de la nostra entitat. En aques-

ta ocasió, vull compartir amb vosaltres una varietat de continguts  
que esperem que siguin del vostre gust.

Aquests darrers anys, ha estat una de les nostres prioritats, anar  
renovant espais a tot el recinte del Club, convertint-los en uns en-  
torns cada vegada més còmodes i agradables, dedicant d'aques-  
ta manera més espais i serveis al vostre lleure.

En primer lloc, us voldria parlar de la nostra terrassa renovada, ex-  
clusiva pel soci, on podreu relaxar-vos i gaudir de moments únics.  
La nostra terrassa ofereix un ambient molt acollidor i tranquil,  
ideal per a prendre un cafè, dinar o sopar, llegir un llibre, la  
nostra revista o simplement gaudir del paisatge. Aquí podreu  
connectar-vos amb altres familiars, socs i amics; intercanviar  
idees i formar part d'una comunitat vibrant d'apassionats pel  
mar i la navegació. Disposem d'una extensa biblioteca nàutica  
al vostre servei amb gran varietat de llibres i revistes sempre  
a la vostra disposició.

A més, pensant en els nostres joves socs, ja fa un any, vam dis-  
senyar un espai jove, dinàmic i creatiu, especialment dedicat a ells.  
Volem que els nostres joves socs se sentin part activa de la nostra  
comunitat, on puguin compartir experiències, conrear amistats i  
desenvolupar el seu potencial social i esportiu.

D'altra banda, sabem de la importància del benestar físic en les  
nostres vides. És per això que en el fitness i l'spa hem incorpo-  
rat una àmplia gamma d'equips d'entrenament, noves màquines,  
classes dirigides per experts i serveis de relaxació i rejuveniment.  
Volem fomentar i promocionar un estil de vida saludable i, per  
tant, us recordo de la gratuïtat d'aquesta instal·lació per els socs.

En aquesta edició de la Revista Club, també voldria destacar la  
nostra sòlida presència i excel·lent relació amb importants enti-  
tats i organitzacions, on el Club De Vela Blanes participa en pri-  
mera persona, escoltat i recolzat en les seves necessitats i esta-  
blint vincles importants. Som presents a les Federacions Catalana  
i Espanyola de Vela, i també a l'Associació Catalana de Ports. En-  
guany hem organitzat amb gran èxit les XIX Jornades tècniques  
d'aquesta associació, en presència de les principals autoritats po-  
lítiques i professionals del sector, tant locals com nacionals.

Aquestes sòlides relacions institucionals, també amb l'Ajunta-  
ment de Blanes i la Generalitat de Catalunya, ens permeten estar  
a l'avantguarda dels clubs catalans. Treballem per a assegurar-nos  
que els nostres socs es beneficiïn d'aquestes col·laboracions i pu-  
guin gaudir d'una àmplia gamma de serveis i oportunitats.

En relació amb la qualitat dels nostres serveis, ens omple de sa-  
tisfacció que per tercer any consecutiu, hem estat reconeguts  
com el Millor Port de Catalunya a Navily, la més rellevant WEB de  
reserva d'amarraments d'Europa, gràcies a bona l'opinió i suport  
dels nostres visitants i transeünts.

Aquest reconeixement és un testimoniatge del treball i compro-  
mís del nostre personal de marineria, primeres persones que  
reben als nostres visitants. També del personal d'oficines, de  
neteja i esportiu que donen l'acompanyament i servei en el de-  
curs de l'estada.

Per concloure aquesta edició de la revista, en nom meu, de la Junta  
Directiva i de tot l'equip del Club de Vela Blanes, voldria agrair-vos la  
vostra confiança i suport. M'omple d'alegria poder gaudir d'un Club  
on al mateix temps que duem a terme una tasca d'integració social  
molt rellevant de la mà d'Aspronis, o que ajudem en la formació dels  
alumnes de les escoles de Blanes, també podem fomentar l'esport  
de la Vela o competir a les millors competicions amb els nostres  
regatistes de les diferents flotes. Fins i tot estarem representats al  
màxim nivell a les properes Olimpíades amb la nostra estimada rega-  
tista Nora Brugman, a qui desitgem la millor de les sorts.  
Que gaudiu d'un bon estiu!



## JOSEP PERALTA: TOSSUT / TENTETIESO

José Luí Yubero Rodríguez

En Josep, crec és poc aficionat al món del futbol, si fos al contrari hauria estat molt fàcil escriure un article jugant metafòricament amb el blanc de la neu i el blau del mar. Doncs, en Josep, és un gran enamorat a la pràctica d'ambdós esports: l'esquí i la navegació. Afortunadament serà, però, el nom del seu vaixell, TOSSUT, el que em servirà d'introducció per fer aquest petit article dedicat a tot un somniador nascut els anys cinquanta.

L'hivern de 1998, Alèxia Roura Valls firmava un article a la revista del Club de Vela Blanes, llavors Butlletí d'Informació Social, dedicat al iot TOSSUT de Josep Peralta, en l'apartat que la revista destinava, en cadascun dels seus números, als diferents socis i embarcacions del club. En aquest article, que es feia realitat després de l'entrevista prèvia que la mateixa Alèxia feia al soci, en aquest cas en Josep, s'explicava que el nom del primer vaixell "de veritat" que van comprar en Josep i la Maite, l'any 1985, era TENTETIESO.

Ara fa uns dies quan pensava en l'article a fer, vaig estar buscant aquell butlletí, per trobar informació que



m'ajudés amb el contingut, perquè prèviament en un correu del mateix Josep, que ja sabia que li dedicaria un article, em va explicar (no sé si ell o la seva dona) que el nom de TOSSUT ve de la traducció al català de la paraula castellana TENTETIESO, però en cap cas amb el significat de "tozudo" que és el primer que ens ve al cap. I clar, el primer que et ve al cap és l'adjectiu que defineix al patró. En tot cas, si també s'adequa al patró, és un tema que un servidor no valorarà i tampoc pot corroborar. Que sigui la seva pròpia família, la que entre somriures, quan llegeixi aquest escrit, decideixi.

Jo que soc de lletres vaig començar de seguida a donar voltes al cap i a navegar entre llibres i pàgines d'internet especialitzades en lèxic, mots, i vaig fer diferents consultes lingüístiques entre companys filòlegs castellans i catalans. Al final? Res de clar, i total per fer una mica d'introducció a l'article del meu bon amic Josep Peralta! És el que tenim la gent de lletres, acabem anant de vesper en vesper per fer cap al jardí (aquesta expressió és també fruit dels meus amics filòlegs).

Una cosa sí que us diré, i aquesta és l'única que m'ha quedat clara, TENTETIESO en català és SALTAMARTÍ, i fa referència a un ninot de matèria lleugera, o buit, que porta un contrapès en la base, i que, mogut en qualsevol direcció, torna sempre a quedar dret. Tossut el ninot si que ho és!

I que voleu que us digui. No veig SALTAMARTÍ com a nom del Furia 32 primer i del Bavaria després, d'en Josep!

(...)

Catorze anys abans de l'article de la revista, Josep i la seva dona Maite, arriben a Blanes a bord d'un petit vel: un Coronado 25. dissenyat per Frank Butler i Ed Edgard, de construcció en laminatge monolític de fibra de vidre i resina de polièster, va ser el primer vaixell amb l'interior modelat en una sola peça, fent-lo més sòlid, més lleuger i més barat. Tot un avantatjat a la seva època però un cúmul de maldecaps per en Josep.



Aquest primer vaixell, anomenat ALBADA, que fa referència al temps que transcorre des de trenc d'alba fins a la sortida del sol, és precisament el temps que el propi Josep dedicava al vaixell cada cap de setmana en termes de "bricolatge". Quan no se li'n feia malbé



una cosa, se li feia un altre. Em comenta en Josep que cada cap de setmana era un problema nou. L'altre dia encara em recordava, entre rialles, que el "cabreo" li va durar vint anys. Afortunadament, va poder més el bon ambient entre els membres de la flota del club d'aquella època (també propietaris de "coronados") com en Joan Cases, en Juan Manuel Ramírez i l'Ignasi Oliva entre d'altres, que els ensurts que li produïa la seva embarcació, com en el cas del motor (eix-inversor) i la banyera en què es convertia el vaixell ple d'aigua, o com aquella sortida amb els bons amics també del club, Ramón Codinachs i Maite Grau, en què fondejats en alguna de les caletes properes a la costa, va trencar un obenc, amb el problema que podia esdevenir la caiguda del pal.

Això només tenia una solució, s'havia d'acabar amb el neguit, i l'any 1985 es compra el TOSSUT, un creuer de regata de primera mà. En Josep va pensar que els problemes havien acabat, però això era un miratge quan, amb les primeres vacances i al golf de Roses/Cadaqués, van fondejar, tot esperant d'altres vaixells que els acompanyaven en la travessia, i van passar tres dies i tres nits sense dormir, amb una forta tramuntana a la badia, de més de 25 nusos, sense poder aixecar l'àncora. La gent que els veia allà amb semblant situació deuria pensar que els agradava el masoquisme a ultrança. En Josep m'explica l'aventura per telèfon i sento la veu de fons de la Maite, mentre ell em comenta que encara li dura el trauma a la seva dona.

Bromes i ensurts a part, sí que és veritat que el Tossut va suposar un canvi important respecte l'Albada. És del tot clar, malgrat la seva afició pels esports, que el nostre patró no és gaire donat a la competitivitat, però precisament aquesta qualitat i la figura d'un altre bon amic, en Jaume Mercader, varen ser la causa de la creixent afició d'en Josep per les regates. En Josep comença a animar-se a fer regates i travessies de forma sovint. Participa en les regates socials del club i s'atreveix amb alguna regata de la Tramuntana i La Dragonera.

És ben cert que les persones sempre són una bona companyia quan fan el que realment gaudeixen. En Jaume Mercader, un llop solitari, és d'aquelles persones que sempre ha gaudit del mar, en solitari i amb tripulació. I és per sobre de tot, un animal competitiu que sap navegar i sap tot el que s'ha de saber per competir en una regata. En Josep va veure créixer el seu interès per la competició i pel fet de saber de les regles arran d'un "incident" amb en Jaume en una de les regates socials dels caps de setmana. Un estribord/babord, una situació compromesa, l'intent d'evitar una col·lisió i el poc afany competitiu ("Jo sempre deixava passar els altres" em diu en Josep) varen suposar per al nostre protagonista una bona "bronca constructiva" d'en Jaume. Es va encendre en aquell moment el xip per saber realment de la competició i de les regles de navegació en el cap d'en Josep.

També n'ha tret d'altres ensenyances d'en Jaume Mercader. En Josep mai a tornat a marejar-se sobre un vaixell d'ençà que en Jaume li receptés comprimits de STUGERON. Molt curiós que un medicament per





l'aparell circulatori i pel sistema nerviós, acabés amb els marejos del nostre protagonista.

Hi ha una frase que al·lega “tots els excessos són dolents” i la veritat té raó, la competència sempre serà bona mentre no la portem a casos extrems. Competir et genera una satisfacció, alegria, desig, empenedoria, disciplina en molts casos, dedicació, força i moltíssima confiança, i sobretot sobretaules amb la resta de regatistes, de cafès que s'allarguen amb anècdotes i “discussions” de la competició viscuda a l'aigua. Però si la portem a l'extrem, podríem causar arrogància, enveja, descontrol i el pitjor de tot: fer excedir el bo d'allò que ens ha aportat la sobretaula.

Ràpidament en Josep va entendre que la competició amb moderació, generava moltes riqueses i bondats. I va voler, en aquest sentit, transmetre als seus. Així l'any 1986 enrola al seu fill Pepe al Tossut, i el 1989 a la seva filla la Mariona. Ambdós fills passen per l'escola de vela del club i després formen part de la flota de 420, tot seguint l'afició per la navegació i suposant una alegria per en Josep i la Maite.



La creixent activitat esportiva dels fills fa inevitable el que és inevitable. El tercer vaixell TOSSUT DOS uneix encara més la família i permet en Josep, gaudir d'una tripulació que sempre li ha mancat. Li permet gaudir dels coneixements dels seus fills i compartir experiències amb ells. A més, els seu plançons (aquesta metàfora és meua) han heretat l'afició per l'esport dels pares. El blanc de la neu i el blau del mar. Però també el ciclisme i la muntanya.

Poc imaginava un Josep, que de petit havia acompanyat al seu pare a l'escullera del Port de Barcelona a caçar musclos, en el que havia estat el seu primer contacte amb el mar; que els seus fills l'acompanyarien amb ell a fer regates els caps de setmana. Potser sí que ha estat aquí la tossudesca entesa com a constància, en l'aprenentatge primer de l'auto-suficiència davant de les adversitats que se li van plantejar amb l'Albada, i el fet d'anar més enllà en el coneixement de disciplines com la competició a vela després amb el Tossut, i els agents, bones companyies, exteriors que l'acompanyaven; els que han fet mantenir-se a lloc, com un “tentetieso”, aquest somniador de set dècades.



## CONSOLIDACIÓ DE L'ESPORT BLAU ESCOLAR

José Luís Yubero Rodríguez

L'Esport Blau Escolar és un dels programes d'esport escolar de la Generalitat de Catalunya, que desenvolupa la Federació Catalana de Vela, conjuntament amb la Secretaria General de l'Esport i l'Activitat Física, del Departament de la Presidència i el Departament d'Educació.

Posat en pràctica, en una prova pilot, el curs escolar 2017/2018, el programa combina educació i esport i proposa una activitat, de formació poliesportiva en esports de la vela i en el medi marí, a l'alumnat de 5è de primària (10-11 anys) de comarques de costa, en el marc curricular de l'àrea d'Educació Física, amb un tractament interdisciplinari.

Entre altres objectius: ajudar en la formació integral de l'alumnat de primària, amb l'adquisició d'habilitats físiques bàsiques, educar mitjançant l'esport a l'aire lliure, respectant i gaudint de la mar, o aprendre la tècnica de l'esport de la vela, per a aconseguir un nivell bàsic de navegació.

El programa combina educació i esport i proposa una activitat de formació poliesportiva en esports de mar i medi marí, en el marc curricular de l'àrea d'Educació Física, i amb un tractament interdisciplinari.

El programa consisteix en 10 sessions anuals distribuïdes en una primera sessió impartida pel profes-



sor/monitor en el centre escolar, 8 sessions de vela lleugera col·lectiva amb possibilitat de vela lleugera doble i individual en alguna de les sessions, i una última sessió que consisteix en una jornada final de caràcter lúdic o competitiu, en el club.



I més si tenim en compte que Blanes és una vila amb orígens i tradició marinera.

Més enllà del vessant esportiu i de treball col·lectiu, des del Club de Vela Blanes, hem volgut posar èm-



fasi en el fet de fomentar valors mediambientals i de treball en equip, alhora que hem buscat intentar fidelitzar nous públics en un esport sovint considerat, elitista, exclusiu per a famílies amb alt poder adquisitiu. En l'àmbit educatiu, a més, hem treballat elements com el vent, les mareas i els punts cardinals, a més d'un marc general de respecte per la natura en un moment especialment sensible en aquest àmbit.



El Club de Vela Blanes (Girona) va iniciar l'activitat a principis del curs 2019/2020 després de presentar-la al Consell Escolar Municipal a totes les escoles i AMPA d'educació primària de Blanes. Fins al dia d'avui i amb l'única excepció de l'aturada per la pandèmia, el 90% de les escoles de la població han dut a terme l'activitat, que s'està renovant cada nou any escolar. Més de mig miler d'alumnes de cinquè curs de primària, han passat ja per les nostres instal·lacions. Sa Forcanera, Quatre Vents, Mossèn Joan Batlle, Joaquim Ruyra, Escola Sta. Maria, Escola Cor de Maria, Pinya de Rosa són exemples fefaents que si es poden portar els pupitres de les escoles a mar.



Avui podem afirmar, que l'Esport Blau Escolar s'ha consolidat i ja forma part del currículum escolar de centenars d'alumnes de la nostra població. L'activitat ha possibilitat l'accés a aquesta disciplina esportiva a molts nens i nenes que de no existir-hi probablement mai haurien sortit a navegar. Hem aconseguit fer esport i educar alhora, i la vela catalana se'n beneficia directa i indirectament.

## UN PUNT DE VISTA MOLT PARTICULAR DE L'ESPORT BLAU ESCOLAR

Gal·la Mora Torrent (Monitora T1 Esport Blau i Escola Vela)



Em dic Gal·la Mora Torrent, tinc disset anys i soc de Blanes. Ja fa dos anys vaig aconseguir el cicle inicial en aparell fix i lliure i, gràcies a aquest, fa més d'un any que estic treballant al club. Soc els caps de setmana amb l'escola de vela, és a dir, amb aquells nens i nenes que just acaben de començar, i entre setmana, soc monitora d'Esport Blau.

La vela és un esport que combina l'aventura, la companyoria i la relació amb el mar. D'aquí neix la iniciativa d'Esport Blau, on els nens de cinquè de primària de les escoles de Blanes, des del Club de Vela, tenen l'oportunitat d'apropar-se més al mar i als esports que s'hi poden desenvolupar.

Durant deu sessions, l'alumnat pot aprendre habilitats molt valuoses com saber navegar, les parts d'un veler i els nusos, però a més, interactuen amb el mar i la seva fauna d'una manera més immersiva. Tot i això, la vela no es limita a practicar un esport o gaudir i respectar la natura, sinó que ens ensenya habilitats socials molt valuoses com poden ser la cooperació, la paciència i la responsabilitat. Doncs dins del vaixell, cadascú té uns deures i obligacions que hem de respectar i complir per tal de crear un bon ambient de treball i tenir confiança en un mateix i en els altres.

D'altra banda, l'oportunitat de relacionar-se d'una manera tan directa amb la natura, permet crear més consciència sobre la contaminació. És per això que intentem recollir la brossa que veiem surar.

Però a Esport Blau, a part de participar-hi els nens, hi ha tot un equip darrere que permet fer possible l'activitat. Els monitors i professors som els encarregats de transmetre tot el que sabem sobre la navegació a vela i això, suposa un gran esforç, ja que cadascú té el seu mètode i els alumnes no aprenen de la mateixa manera. Però alhora, tot aquest treball ens permet adquirir noves habilitats, coneixements i experiències a mesura que tenim la possibilitat de conèixer nens tan diferents els uns dels altres. Per tant, no es tracta d'una tasca en la qual només puguin gaudir i aprendre els nens, sinó que nosaltres també ho podem fer.

Així doncs, Esport Blau és una activitat que abasta temes i habilitats molt diversos i que van des de la col·laboració fins a la conscienciació sobre el medi ambient, i que permet tant a professors com alumnes gaudir d'un espai que tenim tan a prop nostre, però que ens és tan desconegut com és el mar.



## PLOGGING: NOUS REPTES AMB EL MEDI AMBIENT, L'ESPORT ECOSOLIDARI.

José Luís Yubero Rodríguez

Un dels principals problemes als quals s'enfronta el Medi Ambient i les societats humanes és la contaminació produïda per les escombraries. Les escombraries és un concepte molt ampli, que té greus conseqüències per al medi ambient, la salut d'humans, animals i plantes.

La principal conseqüència de la contaminació per escombraries implica una degradació de la salut dels éssers vius. Cal tenir en compte que les escombraries allibera substàncies tòxiques al medi ambient, que s'estenen tant pel sòl com per l'aigua i per l'aire. Quan aquestes subs-

susceptibles de practicar-se a entorn de les ciutats o els paratges naturals, que no són pocs al nostre país. No obstant això, un bonic passeig en el camp pot convertir-se en un turment si el trajecte està replet d'escombraries.

Lluny que pugui semblar un fet aïllat, cada vegada hi ha més escombraries i desaprofitaments acumulats en els boscos, prats, muntanyes i platges espanyoles. Segons diversos estudis, com el de l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona (ICTA-UAB), en els litorals espanyols després de la tem-



tànies tòxiques entren en contacte amb els éssers vius, siguin persones, animals o plantes, afecten negativament la seva salut. Així mateix, també és fonamental tenir en compte que la contaminació per escombraries té un important impacte negatiu en el medi ambient. Des d'una perspectiva estètica, degrada tant els paisatges naturals com els paisatges urbans, ja que és considerat com un dels principals problemes que comporta la contaminació per escombraries avui dia.

Per als amants de l'esport i la naturalesa, poques coses hi ha més plaents que poder sortir a córrer o passejar pel bosc o la platja, fer rutes senderistes i altres activitats

porada alta poden arribar a acumular-se 250.000 restes de residus per quilòmetre quadrat.

No obstant això, arribada des de Suècia, hi ha un corrent que pugna per lluitar contra la contaminació però sense deixar de costat la pràctica esportiva.

### Què és el 'plogging'? Orígens i història

El plogging és un moviment global recent i originari de Suècia que aprofita el running i altres esports a l'aire lliure per a retirar els residus que embruten les nostres ciutats i espais naturals. La idea d'aquesta iniciativa sostenible és

molt simple: els participants (ploggers) surten al carrer amb una bossa d'escombraries per a recollir els desaprofitaments que es troben durant la pràctica esportiva.

La paraula plogging prové del suec plocka upp (recollir) i l'anglès jogging (trotar). L'impulsor d'aquesta activitat va ser el suec Erik Ahlström, que en deixar el seu poble en 2016 per a instal·lar-se a Estocolm va començar a netejar d'escombraries els llocs que freqüentava quan feia esport. Poc després la rutina d'Ahlström es va estendre per Suècia a través d'esdeveniments populars i avui, gràcies a les xarxes socials, és un fenomen global que involucra a més de 20.000 persones al dia en més d'un centenar de països.



### El Club de Vela Blanes participa en el 1r Plogging Congress a Lloret de Mar

El director Esportiu del Club de Vela Blanes, Juan Miguel Aguirre, va participar com a ponent a la taula rodona "Les entitats: tendència mundial d'esportistes amb consciència mediambiental" i a "L'educació: la veu dels joves davant dels reptes del canvi climàtic".

Divendres 7 i dissabte 8 d'octubre, a les instal·lacions del Guitart Central Park Aqua Resort de Lloret de Mar es va celebrar a Lloret de Mar, el primer esdeveniment internacional que comparteix experiències de ploggers de diferents llocs del món que contribueixen amb l'esport a millorar la salut del planeta. La seva veu juntament amb la dels joves, les empreses que aposten per una nova economia lligada a la salut i al medi ambient i els polítics que han de prendre decisions que contribueixin a pal·liar el canvi climàtic van configurar una jornada interessant en la qual es varen plantejar objectius reals que impliquen discutir nous reptes socials, econòmics i mediambientals.

Fer esport i cuidar el medi ambient, aquesta és la fórmula en la que es basa el Plogging. La idea és que mentre practiques esport o fas exercici recullis els residus que trobes pel camí. Un petit gest que ha suposat un gran exemple i en aquests moments es calcula practiquen un centenar de països.

Cal destacar també la tasca social que representa aquesta activitat física que va més enllà de recollir residus, suposa també conscienciar i sensibilitzar altres ciutadans de la responsabilitat que tenim amb el planeta.

El nostre director esportiu, Juan Miguel Aguirre, va participar com a ponent a la taula rodona que feia referència a les entitats esportives, tot posant en relleu les adaptacions que el club de vela ha dut a terme per fer de la seva instal·lació una de les pioneres en conscienciació ambiental. Juanmi, també va fer èmfasi en el treball que està duent-se a terme amb els més joves que participen de la pràctica esportiva de la vela, sobretot escoles, amb qui assíduament es participa en recollides de residus al medi marí.

### El Club de Vela Blanes és partícip fa anys de les campanyes "Per un mar sense residus"

Malgrat que aquest moviment és relativament nou al nostre país, el Club de Vela Blanes, fa anys que porta a terme una campanya de sensibilització i participació activa en temes mediambientals. Una mostra és la seva implicació activa en les diferents campanyes que es posen en marxa des de la FCV amb el suport de l'ARC (Agència de Residus de Catalunya). Durant els darrers anys, els alumnes que participen de l'Esport Blau Escolar, aprofiten una o varies de les seves sessions per a fer una recollida de residus del medi marí.

Els últims anys, tot coincidint amb l'European Clean Up Day, dia d'acció comuna a tota Europa per conscienciar sobre la quantitat de residus que llancem de forma incontrolada al medi natural, o la Setmana Europea de Prevenció de Residus que es duu a terme cap al novembre; els alumnes de 5è de primària que practiquen vela aprofiten la seva sortida de navegació per la badia de Blanes per, durant dues hores, recollir els residus que surten a mar (majoritàriament plàstics) identificar-los i abocar-los als contenidors dels punts verds del club.



# EVOLUCIÓ “SEAREG”

## Ocean Ecoestructures i Club Vela Blanes

L'11 d'abril de 2022 el Club de Vela Blanes feia públic el seu compromís per ser clau en la implantació a gran escala d'estructures marines, agents actius de biodiversitat i lluita contra el canvi climàtic. Aquell dia el CEO d'Ocean Ecoestructures, Ignasi Ferrer, i el nostre gerent, Hèctor Espadas, signaven el conveni pel qual el Club s'unia al projecte SEAREG amb l'objectiu de regenerar vida marina a l'interior del nostre port esportiu. Així doncs, el Club de Vela Blanes, es comprometia a instal·lar un innovador sistema de recuperació del medi marí tot reafirmant el seu compromís amb la sostenibilitat que sempre l'ha caracteritzat.



El mes de juny el Club de Vela Blanes va presentar aquesta acció que va dur a terme en el marc del seu compromís amb la sostenibilitat, amb la instal·lació d'aquest sistema de regeneració del medi marí amb una tecnologia capdavantera desenvolupada per l'empresa Ocean Ecoestructures, que treballa amb micro-esculls de substrat natural que es mimetitza amb la naturalesa de l'entorn i així recupera els hàbits marins.

El sistema de Bio Boosting System (BBS) es va instal·lar al Club de Vela de Blanes, sumant-se així als ports esportius de l'Estartit, l'Escala i Palamós. Els Bio Boosting System es va distribuir en diversos indrets submergits del Club, on els científics pensaven que podia anar millor per a la regeneració. Després, calia esperar un interval entre 2 i 3 anys per veure els resultats i implementar nous passos en funció d'això.



L'octubre de 2022 es presentava el primer informe de seguiment ambiental i biològic d'aquest sistema. L'objectiu global de l'estudi consistia a realitzar el seguiment de la colonització i posterior successió biològica en les estructures “Life Boosting Units” (LBU) al llarg d'un període de tres anys. Durant aquest temps s'avaluarà l'èxit de reclutament d'espècies així com les diferències entre les comunitats observades en els LBU segons la zona d'instal·lació.



Aquest primer informe reflectia els resultats preliminars obtinguts una vegada transcorreguts els primers 4 mesos des de la introducció de les LBUs en el mitjà. Es varen prendre mesures de biodiversitat així com estimes de biomassa produïda en diferents localitzacions del port de Blanes. Les estructures estudiades (vuit en total) se situen en les quatre localitzacions representades en la **figura 1**. Amb el seguiment s'ha

volgut pretendre caracteritzar les comunitats de cada zona, la qual cosa pot ser clau per a desenvolupar una estratègia de gestió específica segons els organismes i condicions presents en cada punt. A més, les dades recollides seran útils per a identificar localitats amb major potencial per al creixement d'espècies beneficioses dins del port.

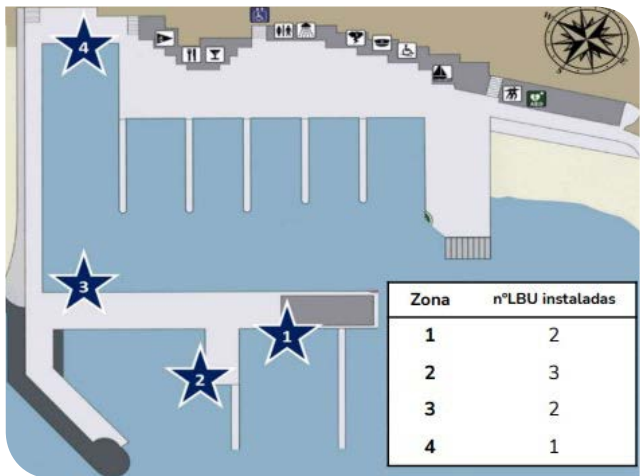


Figura 1

La metodologia emprada per a fer el seguiment va seguir tres línies:

### 1. Monitoratge de Biodiversitat:

En cada LBU es van instal·lar 6 plaques (10 x 10 cm) del mateix material, replicant les condicions exactes de cada estructura. A l'octubre, un equip de bussos va prendre fotografies de totes les plaques i va identificar les espècies presents. En cada LBU es va extreure una placa i es va examinar en el microscopi. Aquest procés permet obtenir major precisió en la identificació d'algunes espècies. **(Taula 1)**

### 2. Estimació de la biomassa produïda:

En el laboratori es van gratar les plaques per a separar els organismes. El material biològic es va pesar en sec i es van aconseguir estimes de biomassa.

### 3. Projecte SEAREG:

Instal·lació i seguiment de plaques de pre-sembra amb individus de macroalgues del gènere Cystoseira sp que constitueixen habitats d'elevada rellevància eco-

lògica. Es va avaluar la taxa de supervivència en cada placa, així com el creixement de les espècies introduïdes.

| Clasificación superior   | Especie                 | Z1 | Z2 | Z3 | Z4 |
|--------------------------|-------------------------|----|----|----|----|
| Rodófitos (algas rojas)  | Dasya baillouviana      | X  | X  |    |    |
|                          | Dictyota sp             | X  |    |    |    |
| Feofíceas (algas pardas) | Sphacelariaceae spp     |    | X  |    |    |
|                          | Spirobranchus triqueter |    | X  |    |    |
| Poliquetos               | Janua sp                | X  | X  | X  | X  |
|                          | Serpula vermicularis    | X  | X  | X  | X  |
|                          | Serpulidae sp1          |    | X  |    |    |
|                          | Botryllus leachii       | X  | X  |    |    |
| Ascidias                 | Botryllus schlosseri    | X  |    |    |    |
|                          | Herdmania sp.           |    |    | X  |    |
|                          | Phallusia mamillata     | X  |    | X  |    |
|                          | Anomia ephippium        | X  | X  | X  |    |
| Moluscos                 | Ostra sp.               |    | X  | X  |    |
|                          | Mytilus                 |    |    |    | X  |
| Hidrozoos                | Eudendrium sp.          | X  |    |    |    |
| Cnidarios                | Actinia spp             |    |    | X  |    |
| Crustáceos               | Balanus sp.             | X  | X  | X  | X  |
| Briozoos                 | Bugula neritina         | X  | X  |    |    |
|                          | Amanthia verticillata   |    | X  |    |    |
|                          | Celleporaria sp.        | X  | X  | X  |    |
|                          | Cabirea sp.             |    |    | X  |    |
|                          | Schizoporella sp.       | X  | X  | X  |    |
|                          | Aetea sp.               | X  |    |    |    |
|                          | Rosselliana sp.         | X  |    | X  | X  |

Taula 1 (Inventari d'espècies identificades a les diferents zones del port on es troben instal·lades les estructures LBU)

### Conclusions d'aquest primer informe:

Segons el comentat, en termes de biodiversitat, l'estat general de les estructures es troba encara en una fase primerenca. La majoria d'espècies identificades són oportunistes i de creixement ràpid, freqüents en entorns portuaris. Cal destacar la important presència d'organismes filtradors. Futures observacions poden aportar informació rellevant sobre les possibles funcionalitats ecosistèmiques d'aquests organismes (filtració de l'aigua, creació d'hàbitat).

Les diferències quant a la riquesa d'espècies i biomassa entre zones mostren un patró espacial que suggereix que el grau d'estancament de l'aigua podria estar influïnt considerablement en el desenvolupament de la biodiversitat a nivell local. Segons aquest patró, zones millor connectades amb la bocana del port (amb major recanvi d'aigua) presentarien major riquesa d'espècies, mentre que en zones aïllades, l'acumulació





de matèria orgànica afavoriria l'augment del volum (biomassa) d'un menor nombre d'espècies filtradores.

Finalment, en referència als resultats del pilot Seareg, l'èxit obtingut en el cultiu i creixement de Cysoseira té implicacions molt beneficioses per al projecte. Es pot interpretar com un indicador que en alguns punts, el medi aquàtic del Club de Vela presenta condicions compatibles amb el desenvolupament d'aquesta tipologia d'espècies, claus per la salut dels ecosistemes marins.

| Especies     |                        |                         |
|--------------|------------------------|-------------------------|
| Algas Pardes | Colpomenia sp          | Bugula neritina         |
|              | Padina pavonica        | Aetea sp                |
|              | Dictyota sp            | Watersipora sp          |
|              | Sphacelariales spp     | Amphibalanus amphirites |
|              | Sphacelaria plumula    | Palaeomon sp            |
| Algas Rojes  | Dasya baillouviana     | Pagurus sp              |
|              | Ceramiales sp2         | Sycon raphanus          |
|              | Litophyllum            | Leucosolenia sp         |
| Algas Verdes | Cladophora vagabunda   | Magallana gigas         |
|              |                        | Anomia ephiphium        |
| Ascidies     | Botryllus sp           | Musculus costulatus     |
|              | Botryllus sp2          | Aidablennius sphyinx    |
|              | Herdmania sp           | Tripterygion sp         |
|              | Botryllus schlosseri   | Chromis chromis         |
|              | Styela plicata         | Parablennius pilicornis |
|              | Clavelina lepadiformis | Diplodus vulgaris       |
|              | Pyura sp               | Symphodus oviformis     |
| Briozoos     | Schizoporella errata   | Scorpaena sp            |
|              | Celleporaria sp        | Sabellidae spp          |
|              | Savignyiella lafontii  | Spirobia sp             |
|              | Clythia sp             | Spirobranchus triqueter |
|              | Crisia sp              |                         |

Taula 2 (Inventari d'espècies identificades en creixement a les estructures LBU)

El març del 2023 es va presentar un segon informe de seguiment els resultats del qual varen mostrar un augment en el nombre d'espècies observades, així com en la biomassa de les estructures (Taula 2). Xifres molt prometedores que suposen un èxit pel projecte de regeneració dins les aigües del Club de Vela Blanes.

Tal com es va observar en mostrejos anteriors, les Zones 3 i 4 presenten els resultats més positius com a biodiversitat. Es tracta d'una zona molt exposada als corrents exteriors, per la seva proximitat i orientació a la bocana. Per això, podria haver-hi una aportació major de larves, espores o propàguls d'espècies provinents de fora del port, a més d'una millor qualitat de l'aigua.

La morfologia de cada LBU ha estat ideada per a potenciar no sols la biodiversitat d'espècies incrustants, sinó també de micro i macrofauna (peixos, crustacis, etc.). Això es pot apreciar en la presència, cada vegada més comuna de macroinvertebrats i petits peixos.

En aquest sentit, les comunitats bentòniques creixent en cada LBU, així com la mateixa morfologia de les estructures, podria estar actuant com a reclam per a espècies mòbils. Aquestes estructures són emprades com a refugi enfront de depredadors però també com a font d'aliment.

Tenint en compte el període d'immersió, els valors de producció de biomassa/LBU del Club Vela Blanes presenten les xifres més elevades reportades en els diferents ports que han instal·lat unitats LBU.

Aquests resultats d'ambdós informes, octubre 2022 i març 2023, integren la variació produïda durant l'estadi hivernal. Precisament es tracta d'un període en el qual l'activitat biològica és molt reduïda. En conseqüència s'espera que tots els indicadors augmentin encara més en els pròxims estudis a la fi de primavera.



Xavier Manresa i Gras  
Comodor Club Vela Blanes

PARLA EL COMODOR



Aquest any seguim i seguim...

...Seguim a la Costa Brava, entre Punta Santa Anna i platja de S'Abanell... seguim a Blanes, seguim al Club Vela Blanes, com un club esportiu que som, sota l'escalf de la Federació Catalana de Vela i de la Real Federación Española de Vela, organitzant batejos, cursos,

cursets, entrenaments, regates... per a poder dia a dia, fer de la vela un esport obert a tothom, fer de la vela un esport plural, accessible, inclusiu i saludable.

També amb l'esforç de tots, hem aconseguit fer rendible la nostra secció esportiva, a on a més de fomentar l'esport de la vela, disposem de diferents embarcacions per a lloguer i us dels nostres socis.

Com cada any amb la Vela Escolar, Esport Blau, la Vela Familiar i la Vela Inclusiva, portem la vela als nostres centres educatius, de Blanes i comarca a on els nois, noies i famílies poden tenir el primer contacte amb la vela i moltes vegades amb el mar; ja no és estrany veure veles a la baia de Blanes de dilluns a divendres de tot l'any...

Continuem amb els nostres casals d'estiu, setmanes de vela, cursets... a on els més petits gaudeixen de la nostra costa navegant amb tota mena d'embarcacions...

Seguim amb els nostres equips de Vela, des de molt petits a totes les edats, de diferents classes i categories, a on amb molt d'orgull portem el nostre gallardet arreu de Catalunya, Espanya, Europa i el món!

Continuem, acompanyant, assessorant i ajudant a esportistes d'elit que passat molts anys encara naveguen amb els nostres colors arreu del món.

...i seguirem, ...amb un any molt especial... Copa Amèrica, nova secció esportiva amb l'equip Rem Treumal /Club Vela Blanes, noves instal·lacions, millores en les embarcacions i fent cada dia més, que els nostres socis, els nostres navegants es sentin més de casa.

També vull agrair des de la Junta, l'esforç que fan dia a dia l'equip humà de la secció esportiva del club, començant per la direcció i finalitzant amb els entrenadors, monitors, mariners i els voluntaris, desenes i desenes de voluntaris que sense ells moltes de les proves esportives no serien viables ni possibles.

Gràcies!! Molts èxits esportius i Bon Vent!

- OFTALMOLOGIA GENERAL
- CIRURGIA OFTALMOLÒGICA
- LÀSER OCULAR
- LENTS DE CONTACTE
- CONCERTAT AMB LES PRINCIPALS MÚTUES
- REVISIÓ DE CARNETS DE CONSUIR, ARMES I NAVEGACIÓ

institut oftalmològic

FELIP

DESCOMPTA DEL 20% PER A SOCIS DEL CLUB DE VELA BLANES

Anselm Clavé, 86 • 17300 BLANES • Tels. 972 35 04 77 / 972 35 35 25





## PESCA I CUINA: EL GALL DE SANT PERE

Ewdys Luna i Cinta Bassas Llorens



En aquesta ocasió us volem presentar el gall o gall de Sant Pere, un peix molt apreciat que viu a les costes catalanes. Rep aquest nom a causa de la seva morfologia, ja que té unes aletes majestuoses que fan pensar en la cresta d'un gall i diu la llegenda que les taques fosques que presenta en els dos laterals són les marques dels dits de Sant Pere (patró dels pescadors). Té el cos ovalat i comprimit fet que aprofita per apropar-se a les seves preses de cara sense ser vist. Sol pescar-se amb arts d'arrossegament o palangres, però també es pot pescar amb la tècnica de la pesca a fons. En el nostre cas solem utilitzar la pesca al viu i la temporada va des de finals de primavera fins al setembre.

### La nostra experiència:

Després de preparar les canyes i fer provisió de combustible ens dirigim al calador. La idea és sortir a pescar primer l'esquer viu com poden ser sorells o llatxes (personalment ens agraden els sorells petits per la pesca del gall). En tenir la carnada passegem les canyes per les marques de la sonda i després de diversos intents tenim una picada del que sembla una bona peça. Un cop a dalt comprovem que es tracta d'un gall d'uns 3 kg. i al cap d'una estona sense més picades, però ben satisfets posem rumb a port. És hora de trucar a un parell d'amics que sempre estan disposats a compartir un bon dinar en bona companyia.

Ara us presentem una recepta boníssima d'un arrosset amb filet de gall que es pot acompanyar amb un bon vi de proximitat.

### *Arros amb trompetes i filet de gall de Sant Pere*

#### Ingredients (4 persones)

- 1 ceba picant
- 1 pebrot verd
- 3 grans d'all
- 2 branques de coriandre
- 200 g. de trompetes de la mort
- 1 nyora
- 30 g. de concentrat de tomàquet
- oli d'oliva verge extra
- 1/2 quilo d'arròs
- 1 gall de Sant Pere

#### Preparació

Primer de tot hidratarem la nyora en aigua durant uns 20 minuts i a part bullirem les espines del gall durant uns 15 minuts pel brou de peix.

Mentrestant picarem la ceba, el pebrot, els alls i el coriandre i els sofregirem a foc alt en una paellera.

A continuació afegirem la nyora i el concentrat de tomàquet i passats dos minuts afegirem l'arròs. Ho deixarem un parell de minuts més i afegirem el brou de peix i les trompetes i ho deixarem coure uns 18 / 20 minuts.

Lavors posarem els lloms del gall a una planxa o una paella ben calenta i assaonarem al gust (sal gruixuda, pebre negre, oli...).

Per acabar servirem l'arròs i damunt col·locarem el llom de peix i a gaudir!

*Bon profit!*

Vesteix amb confiança, treballa amb comoditat  
i mostra el teu estil amb les nostres peces personalitzades



AUBANELLGRUP

Gravats  
Aubanell

KINAKANYA  
VESTUARI I CALÇAT LABORAL

SPORTS

ROBA ESPORTIVA, LABORAL I MERCHANDISING

+ INFO: Avda. Catalunya, 41  
17300, Blanes, Girona  
972351920 (Kinakanya)

Avda. Costa Bava, 136, Nau 1  
08380, Malgrat de Mar  
937619998 (Gravats Aubanell)

www.aubanellgrup.com



## AGENDA INSTITUCIONAL GENER-JUNY 2023

José Luí Yubero Rodríguez



L'agenda institucional del club, els primers sis mesos d'aquest 2023 ha estat molt complerta i plena d'actes on el Club de Vela Blanes ha estat present de la mà del seu president i del seu gerent. Salons nàutics, congressos nacionals de ports o les jornades de l'ACPET, celebrades enguany a Blanes, en són un exemple.

Aquesta agenda va començar el mes de gener, del 21 al 29, amb el president i gerent del Club de Vela Blanes al saló nàutic de Düsseldorf. Joan Balaguer i Héctor Espadas, juntament amb representants del Patronat de Turisme Costa Brava Girona, Ports de la Generalitat i l'Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics participaven de la presentació de la guia "Cales i ports de la Costa Brava" a la ciutat alemanya i assistien també a l'acte de signatura de l'acord rubricat pel Govern de la Generalitat i l'ACPET per impulsar els ports catalans com a destinació de turisme nàutic.

L'exposició internacional més gran del món per em-

barcacions i esports nàutics va presentar totes les novetats, accessoris i productes del món de la nàutica, amb 17 pavellons i més de 1600 empreses del sector provinents de 60 països, i va ser el marc de diferents presentacions i actes on el Club de Vela Blanes va fer acte de presència.

Dimecres 25 de gener es va presentar la traducció de la guia "Cales i ports de la Costa Brava" a l'alemany, a la que varen ser presents Joan Balaguer i Héctor Espadas, president i gerent del Club de Vela Blanes, entitat que forma part dels 18 ports esportius de l'Associació de la Costa Brava. A l'acte varen participar la directora europea de l'Agència Catalana del Turisme Montserrat Sierra, Dunia Coromina del Departament de Marketing del Patronat de Turisme Costa Brava Girona, que va exposar el contingut de la guia, Raimon Roca, vicepresident de ACPET i Marta Domenech, directora general de la Conselleria de Turisme de la Generalitat de Catalunya.

Elaborada conjuntament amb el Patronat de Turisme Costa Brava Girona, Ports de la Generalitat i l'Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics, la guia vol ser una eina de promoció de tot el litoral de la Costa Brava des de Portbou fins a Blanes, i un referent per a navegants. Es dona la circumstància que és la primera publicació que es fa sota la mirada del turista nàutic i proposa, en aquest sentit, una descripció exhaustiva dels espais naturals de la costa gironina i dels seus ports de referència (instal·lacions i serveis que ofereixen). La guia també conté recomanacions sobre navegació responsable, en un moment en què els ports catalans estant duent a terme un important treball en la contenció dels efectes provocats pel canvi climàtic i en actuacions derivades de la transició energètica.

També els representants del Club de Vela Blanes varen ser presents a l'acord rubricat a la fira, per part de la Generalitat i l'ACPET, i que forma part dels eixos estratègics del Pla de Ports de la Generalitat per promoure l'activitat nàutica com un actiu turístic del país.

El secretari de Mobilitat i Infraestructures i president de Ports de la Generalitat, Marc Sanglas i Alcantarilla, i el president de l'ACPET, Albert Bertran Romero, varen signar aquest primer acord de col·laboració per potenciar els ports catalans i les seves instal·lacions nàutiques com a pols d'atracció turística al llarg de la costa catalana. Amb aquest conveni, les dues parts volen fomentar els ports com a destinació turística i potenciar el seu paper de promotors de turisme nàutic, un turisme que ajuda a dinamitzar l'economia, genera llocs de treball i aporta riquesa arreu de les poblacions costaneres i del seu entorn.

Amb 780 quilòmetres de costa, 45 ports de competència de la Generalitat, 29.000 amarradors esportius i un total de 50.000 embarcacions nàutiques, el litoral català posseeix unes condicions naturals i un clima idonis perquè els visitants puguin practicar activitats nàutiques, esportives i d'oci en tots els ports de competència de la Generalitat.

Així, les línies estratègiques de treball de les dues entitats que han signat l'acord, tenen com a objectiu vincular la varietat d'ofertes nàutiques com ara, lloguer d'embarcacions, la pràctica d'activitats nàutiques a la gastronomia, la cultura i l'entorn paisatgístic, creant la sinergia entre els ports com a pols d'atracció de

turisme nàutic i les destinacions com la Costa Brava, la Costa de Barcelona i la Costa Daurada -Terres de l'Ebre, fent-ne promoció a les fires per captar nous usuaris internacionals.

(...)

El mes d'abril el Club de Vela Blanes assistia al 5è Congrés Nacional de Clubs Nàutics a l'illa de la Palma. L'esdeveniment, organitzat per la Confederació Espanyola d'Associacions de Clubs Nàutics (CEACNA), va tenir lloc els dies 28 i 29 d'abril, ha reunit a més de 200 participants.



L'illa de la Palma va ser l'amfitriona del V Congrés Nacional de Clubs Nàutics, esdeveniment en el qual van participar diverses autoritats i empreses vinculades al sector nàutic. Entre les autoritats es trobaven el president de Ports de l'Estat, Álvaro Rodríguez Dapena, el director general de Marina Mercant, Benito Núñez Quintanilla; el cap dels Serveis Jurídics de Ports de l'Estat, José Antonio Morillo Velarde; el president Marines d'Espanya, Gabriel Martínez Martí; i el president de la Real Federació Espanyola de Vela, Javier Sanz Fernández, entre d'altres.

En aquesta edició, els principals eixos temàtics van ser la col·laboració entre les administracions de l'Estat, les CCAA i el sector en les pròrrogues concessionals, les iniciatives a través de la Real Federació Espanyola de Vela (RFEV), que ajudaran a convertir als clubs en centres de generació i creixement de la formació, les competicions, innovació tecnològica i eficiència energètica, medi ambient, els estudis de la mar, la protecció del litoral, l'ús dels medis marins, l'aportació dels clubs a la formació i el desenvolupament de l'esport nàutic.



L'ACPET va assistir a aquest Congrés Nacional de clubs nàutics celebrat a La Palma amb el president de Ports de Catalunya-ACPET, Albert Bertran, al capdavant, que va estar acompanyat pel president del Club Nàutic Cambrils, Ramón Vallverdú, l'expresident de Ports de Catalunya-ACPET, Tomás Gallart, el Gerent de Ports de Catalunya-ACPET, Xavier García, el representant de Ba Advocats, Eduard Solà, el vicepresident primer de Ports de Catalunya-ACPET, Raimon Roca, i el Gerent del Club Vela Blanes, Hèctor Espadas.

El nostre gerent es va desplaçar, en aquesta ocasió, a la Palma amb l'objectiu d'intercanviar impressions sobre els reptes i oportunitats als quals s'enfronten els clubs, com el cas de l'entitat que dirigeix, el Club de Vela Blanes, en matèria de gestió i sobre com integrar la sostenibilitat en l'estratègia de les marines. (...)



L'altre gran acte institucional d'aquesta primera meitat de l'any han estat les XIX Jornades tècniques de l'ACPET al nostre club. Èxit organitzatiu i de participació, les jornades que enguany celebraven el 40è aniversari amb el Club de Vela Blanes com amfitrió van aplegar més de 200 participants entre els quals s'inclouen representants dels ports esportius i turístics d'arreu del país, així com de diverses institucions i empreses relacionades amb el sector han participat de l'encontre.

En l'actualitat, el 90% dels ports esportius i turístics de Catalunya formen part de l'ACPET, amb un total de 46 integrants.

El 18 i 19 de maig Blanes es va convertir en la capital catalana dels Ports Esportius i Turístics amb les XIX

Jornades Tècniques de l'ACPET. Seguint l'ordre itinerant de les tres zones, aquest 2023 li va tocar el torn a un dels ports de la Zona Costa Brava l'organització d'aquesta trobada. L'escenari escollit va ser Blanes, i per aquest motiu l'amfitrió va ser el nostre club.

A banda de tractar a través de les variades ponències que es varen preparar, temes d'interès del sector, les jornades van ser una oportunitat per retrobar-se representants dels ports esportius i turístics d'arreu de Catalunya. L'objectiu era compartir coneixements i experiències que poguessin enriquir i millorar aquestes instal·lacions repartides arreu del litoral català.

Dijous 18 va començar la trobada, amb els parlaments inaugurals, que va finalitzar divendres amb 200 participants d'arreu del país i que va comptar amb el suport de Ports de la Generalitat de Catalunya i que es varen dur a terme a l'Hotel Beverly Park de Blanes.

L'acte inaugural va estar encapçalat pel president de Ports de Catalunya (ACPET), Albert Bertran, i el president del Club de Vela Blanes, Joan Balaguer. Amb ells, l'alcalde de Blanes, Àngel Canosa, va tancar els parlaments de benvinguda. També les jornades varen comptar amb la participació del director gerent del Club de Vela Blanes, Hèctor Espadas, així com d'altres representants de l'entitat.

La sessió de dijous matí, va estar centrada en el tema de motos aquàtiques als ports esportius, així com la gestió dels camps de boies, i la gestió mediambiental a les Illes Balears. La sessió matinal va tancar amb una taula rodona on es va debatre el present i futur de la Nàutica d'Esbarjo. A la tarda es va parlar de la 37a America's Cup Barcelona 2024, dels Sistemes d'Estalvi Energètic d'EFICIENCIC als Ports de Catalunya, així com d'ICOMIA, la indústria nàutica internacional i la descarbonització.

Les XIX Jornades Tècniques de Ports Esportius i Turístics es van tancar divendres 19 de maig amb una nova intervenció del president d'ACPET, Albert Bertran, així com de Marc Sanglès, secretari de Mobilitat i Infraestructures i president de Ports de la Generalitat. Amb foto de família i visita a les instal·lacions del Club de Vela Blanes, amb un dinar de cloenda, van finalitzar unes jornades que han estat marcades per l'alt índex participatiu i l'excel·lent organització.



## RESTAURANT CLUB VELA BLANES

Just a la vora del mar



### EVENTS

Fem events totes les setmanes. Cada dijous música en directe. Els dimarts monòlegs.



### MENJAR DE QUALITAT

Amb proveïdors de Km0 els nostres productes són frescs i de la millor qualitat.



### PAELLES I MARISC

Cada dilluns nou menú diari disponible de dilluns a divendres.

· Descompte per a socis del Club Vela Blanes ·

RESERVES I INFORMACIÓ  
**972 33 63 29**

Tota la informació, events i menús a la nostra web.  
[www.restaurantclubvelablanes.com](http://www.restaurantclubvelablanes.com)







## RIUS I CANALS DE FRANÇA

### Unes vacances diferents

NURA - Joan Salvador Gelabert

França té actualment 6.700km de vies navegables de les quals, uns 3.800km són canals i uns 2.900km són rius. Aquí a prop tenim, doncs, tot un món per explorar. És un tipus de navegació que no presenta cap dificultat i que ens és una gran desconeguda: la navegació pels rius i canals de França.

Aquest article pretén donar-vos informació i alguns consells per si us animeu a anar-hi. No és pas tan lluny com sembla, penseu que pels que teniu embarcació a motor, arribar per mar fins a l'accés als canals, són poques hores de navegació.

#### Amb quina embarcació ho puc fer?

Amb veler es pot fer. De fet, nosaltres ho hem fet varies vegades amb el Blauet, un veler d'uns 10m d'eslora i 1,55m de calat. Els velers, però, tenen dos grans inconvenients: el primer és haver de treure el pal per poder passar per sota els ponts, i el segon és el calat. Així com als rius no hi ha cap problema de calat, als canals pot haver-n'hi, ja que la majoria tenen una fondària garantida de navegació de 1,80m i en el cas del canal du Midi, que és el més proper, de 1,40m.

Amb motora normalment no tindreu cap problema pel que fa al calat, però podrieu tenir-ne amb el gàlib de l'embarcació ja que l'alçària màxima de pas per sota els ponts a l'eix dels canals és de 3,50m que pot variar alguns centímetres en més o en menys segons el nivell de l'aigua. Per tant, convé que tingueu clar quina és l'alcària màxima de la vostra embarcació,

comptant-ho tot, excepte l'antena VHF, que es pot abaixar. Nosaltres, amb la Nura, un Menorquin 50, hem ideat un sistema per poder abatere el màstil del radar i disminuir, així, el gàlib del vaixell.

#### Quina ruta puc fer?

Des de Blanes, el punt d'entrada als rius i canals de França més pròxim des d'aquí és per Portla-Nouvelle, on s'agafa el Canal de la Robine, que, passant per Narbona, connecta amb el Canal du Midi. El Midi us pot dur, si aneu en direcció a Carcassonne i Toulouse fins a l'Atlàntic, i si aneu en direcció Bezièrs i Sète, fins al Mediterrani. Aquest any, però, entrar per aquest punt no és possible, primer per la gran quantitat d'algues que han proliferat al canal de la Robine des que han deixat de passar-hi les peniches comercials i segon, degut a que, a Narbona, el "pont des marchands" que travessa el canal està en obres i el canal està tallat.



Rius i canals navegables de França (VNF)

De tota manera, hi ha altres accessos, com poden ser: Grau d'Agde, Sète, Fron-tignan, Grau du Roi, etc. Si es vol fer el canal du Midi, un bon punt d'accés és per Grau d'Agde, i si es vol anar cap al Rhône, la Saône i la resta de canals, un bon lloc d'accés és per Frontignan. A través de les vies navegables franceses, ens podem comunicar amb les de Bèlgica i les d'Alemanya i a través d'elles, per tot Europa. Per tant, la ruta que podeu fer vindrà en funció del temps de què disposeu.

Les rutes navegables interiors del continent europeu les podeu veure aquí:

[www.pnich.com/carte-voies-navigables-europe.html](http://www.pnich.com/carte-voies-navigables-europe.html)



#### Documentació obligatòria a bord:

- La documentació pròpia de l'embarcació: Rol al dia.
- La titulació del patró, únicament si es navega per rius. Per navegar per canals no és necessària cap titulació.
- L'assegurança de l'embarcació, que us la demanaran a quasi tots els ports, però molt poc a les altes nàutiques.



- La Vignette: és un passi que acredita que has pagat la taxa per navegar per tots els rius i canals de França. La quantitat a pagar varia en funció de l'eslora de l'embarcació i dels dies de navegació. Podeu comprar-la per un dia, per set dies, per trenta dies, o per tot l'any. S'ha de dur a estribord, a la vista, enganxada al vidre de la cabina.

Perquè us en feu una idea, aquest any, i per una validesa de tot l'any, una embarcació de 8 a 11 m d'eslora, i per 30 dies de navegació costa: (8,20€ x eslora) + 43,60€.

### Quines cartes puc fer servir?

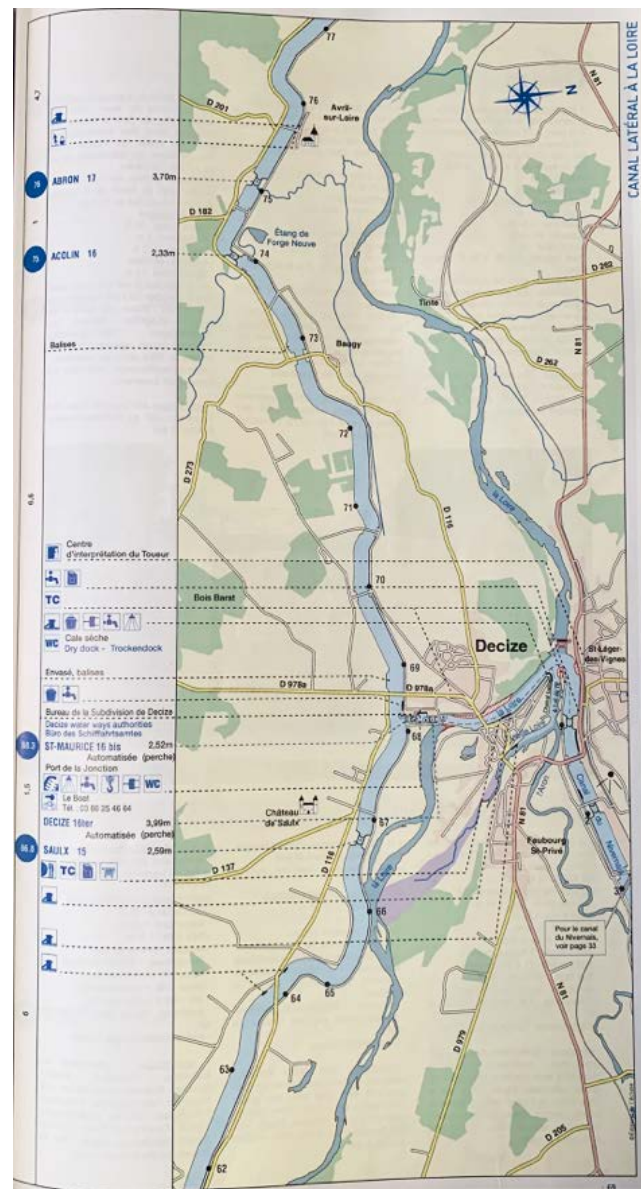
Pels rius i canals no hi ha cartes nàutiques com les que estem acostumats a fer servir per mar. El que hi ha són guies que t'informen km a km de les zones per on es pot passar, per on no es pot passar, on són les rescloses, l'altura que salven, on hi ha ports o altes nàutiques, quins serveis tenen, perills a la navegació etc. Hi teniu tota la informació que us farà falta. També podeu informar-vos a través de webs especialitzades com ara: [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

### Navegació per rius i canals.

La navegació pels canals no comporta cap mena de dificultat. Només s'han de tenir clars, tant l'alçada màxima com el calat de l'embarcació per tal que no hi hagi cap problema en passar sota els ponts i que no es toqui fons, tot i que el fons dels canals, bàsicament, és llot i donat que la velocitat màxima permesa és de 8 km/h, els danys a l'embarcació serien mínims.

S'ha de tenir en compte, també, que pels canals es pot navegar sense cap mena de titulació. Per aquesta raó hi ha tantes companyies de lloguer d'embarcacions que, als nous patrons, els donen quatre normes, quatre consells, 10 minuts de classes pràctiques... I a navegar i, a vegades, a les rescloses, us podeu ajuntar amb unes quantes d'aquestes embarcacions, amb patrons que, al no saber maniobrar, munten un bon sidral. A la vista d'això, les embarcacions ja les entreguen envoltades de defenses.

No s'ha de perdre de vista que als canals també podem trobar tant vaixells mercants de navegació comercial (cada cop menys) com vaixells de passatgers.



Extret de la guia de Fluviacarte

Als rius tot està molt ben regulat i definit a les guies nàutiques i la navegació no presenta cap dificultat, no obstant això, s'ha de tenir en compte:

- Que cal respectar els senyals de navegació i navegar dins del canal definit amb les corresponents boies verdes i vermelles.
- Que la velocitat màxima varia depenent del riu i de zones del riu i que normalment va de 15km/h a 30km/h tot i que hi ha trams ben senyalitzats, on la velocitat pot ser superior per poder-hi fer esquí nàutic.



Mercant al canal del Rhône a Sète



Barcasses abarloades navegant per la Saône

- El corrent de l'aigua, sobretot quan us ve a favor, ja que la velocitat de l'embarcació es veu augmentada i a les maniobres d'accés a la resclosa us pot posar en dificultats.
- Els troncs i altres objectes flotants que poden baixar riu avall i que poden colpejar el buc i les hèlix de l'embarcació.
- Els vaixells de comerç i de passatgers que poden tenir una eslora considerable i unes condicions de maniobrabilitat restringides, sobretot en els revolts del riu i al pas pels ponts.

Als canals les condicions meteorològiques no ens afecten pràcticament gens, excepte si fa molt de vent, que hem d'estar atents, tant quan passem per sota els ponts com quan fem les maniobres d'accés i sortida de les rescloses.

Als rius el vent fort pot aixecar onades curtes i molt seguides, sobretot si bufa en direcció contrària al cor-

rent, la qual cosa t'obliga a donar més potència als motors per poder navegar riu amunt. A l'accés a les rescloses amb corrent i vent fort a favor s'ha d'estar alerta, ja que la maniobra pot complicar-se, sobretot si t'has d'esperar.

### Ports i altes nàutiques.

Als rius trobarem ports perfectament equipats amb pantelans flotants, Capitania, aigua, electricitat, dutxes, la majoria amb màquines de rentar roba i asseca-dora i actualment amb Wifi.

La gran majoria de les altes nàutiques als rius són municipals, i estan equipades amb pantelans on ens hi podem abarloar i disposen de serveis d'aigua i electricitat i algunes amb dutxes en algun càmping proper. Cap al tard sol passar un funcionari o la Policia Local a cobrar l'estada.



Port de Macón







Alta nàutica a la Saône

Als canals trobarem preferentment altes nàutiques municipals, però també algunes de privades. A la majoria hi trobarem aigua i electricitat. Al centre de la població on estigui situada l'alta nàutica hi trobarem algun local on poder rentar i assecar la roba. El que a França en diuen "Laverie"

També podem atracar de manera lliure, és a dir: ens parem on ens vingui de gust i, clavant un parell de piquetes a terra, ens hi amarrem, sempre i quan no entorpim el pas dels vianants i/o ciclistes que circulin pel caí de sirga.

Tots els ports i la gran majoria d'altres nàutiques són de pagament, tot i que els preus, en general, són mòdics. Les altes nàutiques sense serveis són gratuïtes i algunes d'altres, en temporada mitja/baixa, també solen ser-ho.



Alta nàutica de Paray-le-Monial



Alta nàutica de Fragnes

### On puc trobar provisions?

- **Combustible:** A la gran majoria de ports, tant de rius com de canals, així com en alguna de les bases de lloguer d'embarcacions hi podem trobar subministrament de combustible. Hi ha altes nàutiques que d'acord amb el funcionari responsable et poden subministrar combustible mitjançant un camió-cisterna. És molt convenient saber el consum de la vostra embarcació a les velocitats que mantindrem durant la navegació de rius i canals per tal de poder fer previsions.
- **Aigua i electricitat:** D'aigua, com he dit abans, en trobarem pràcticament a tot arreu, altra cosa és que la presa de la mànega sigui la que porteu. Cada vegada es fa servir més la presa tipus Gardena, però no sempre és així, per tant aneu proveïts de totes les variants conegudes. D'electricitat, a quasi totes les altes nàutiques n'hi ha, i les preses són, generalment, de tipus schuko o industrials de 16 Amp.
- **Queviures:** A tots els pobles, com a mínim un dia a la setmana, hi ha mercat on hi trobarem fruites, verdures, formatges, embotits i queviures en general. A tots hi trobareu, també, petits supermercats, forns de pa, carnisseries, bars, etc.

### Equipament extra necessari.

- Guies nàutiques dels rius i/o canals que teniu previst fer. (estan en venda on line).
- Defenses. Com més n'hi hagi, millor. S'han de protegir els dos costats de l'embarcació tant arran d'aigua com a la borda i des de proa fins a popa. Nosaltres en duiem 8 per banda.
- És convenient portar un parell de taulons, un per banda, d'uns 20 cm x 2,5 m amb un cap a cada ex-

trem, que ens serviran, convenientment posats a la part exterior de les defenses centrals de l'embarcació, per protegir-les del fregament amb les parets de les rescloses. Aquests mateixos taulons ens serviran, en cas d'atracar abarloats en zones lliures del canal, com a passarel·la per salvar les herbes i poder baixar còmodament a terra.

- Caps d'amarrament. En necessitem un mínim de dos per banda, uns a proa i uns a popa, d'uns 15m mínim de llargària. En cas de dur cornamusa central -cosa molt convenient sobretot al Rhône- també cal dur caps allà, encara que més curts.
- Filtres a l'entrada d'aigua dels motors. Als canals hi ha moltes fulles surant per l'aigua que es poden colar fàcilment cap als motors. Cal revisar aquests filtres regularment.
- Bidó d'uns 20 litres de capacitat per si fos necessari anar a buscar combustible a una benzinera de carretera pròxima a l'embarcació.
- Carret de la compra suficientment fort per dur, si cal, el bidó plè de gasoil.
- Maceta i estakes i/o piquetes per clavar a terra i poder amarrar abarloats a qualsevol lloc del canal.
- Cable elèctric extra, molt llarg, per poder arribar a la torreta de connexions.
- Mànega extra llarga, o vàries que es puguin connectar entre sí per poder arribar a la presa d'aigua.
- Bicicleta; va molt bé tan per fer passejos pel camí de sirga, excursions a llocs interessants propers o per poder anar fins el poble a comprar queviures.



En espera a una resclosa del Rhône

### Quin tipus de rescloses hi ha i com funcionen?

Són rescloses molt grans, particularment al Rhône, d'uns 190x12m i una alçària que pot variar des dels 10m fins als 23m.

Un parell de km abans d'arribar a la resclosa s'ha de trucar per VHF indicant al "resclosier": tipus d'embarcació (en el nostre cas "plaisancier", com diuen ells), si ets "montant" o "avalant" (si puges o baixes el riu) i el resclosier t'indicarà si la resclosa està preparada o si t'has d'esperar. En el cas de que t'hagis d'esperar, tant aigües avall com aigües amunt de la resclosa hi ha un pantallà reservat per a "plaisanciers" per poder-s'hi amarrar durant l'espera, que a vegades pot durar estona.

Heu de saber també que a les rescloses, els vaixells que transporten matèries inflamables, gas o combustibles, tenen total preferència i han d'entrar sols a les rescloses. Després tenen preferència els vaixells de comerç i transport de mercaderies, i després els de passatge. En aquests casos, si hi ha prou lloc a l'interior de la resclosa, us permetran entrar-hi i us haureu de situar a la popa del mercant o del vaixell de passatge. L'autorització per poder entrar a la resclosa la dona el "resclosier" mitjançant un semàfor situat a l'entrada. Vermell: no es pot entrar; verd: es pot entrar; vermell i verd a l'hora: la resclosa s'està preparant, dos vermells: resclosa avariada o fora de servei.

Una vegada a l'interior de la resclosa us trobareu una colla de norais flotants a cada banda. Allà us hi heu d'amarrar. Aquest norai flotant pujarà o baixarà juntament amb vosaltres. Quan la resclosa no és massa alta us podeu trobar amb uns norais encastats dins els murs de la resclosa, situats de manera que tant si esteu pujant com si esteu baixant, podeu anar-vos amarrant d'un a l'altre. Estan situats com si fos una escala de norais.

### Rescloses dels canals

A les rescloses dels canals la cosa va diferent. D'entrada, les alçàries que salven són molt menors, (entre 2 i 4 m) i no hi ha norais flotants sinó que hi ha uns norais fixes repartits per la part superior de la resclosa on, mitjançant la gafa (el bitxero) hi heu de fer passar un cap que retorni a l'embarcació, de manera que quan pugi l'aigua heu d'anar cobrant-lo i quan baixi l'heu d'anar amollant, tot acompanyant l'embarcació; en cap cas us hi heu d'amarrar fixament, (quan baixés l'aigua quedaríeu penjant).

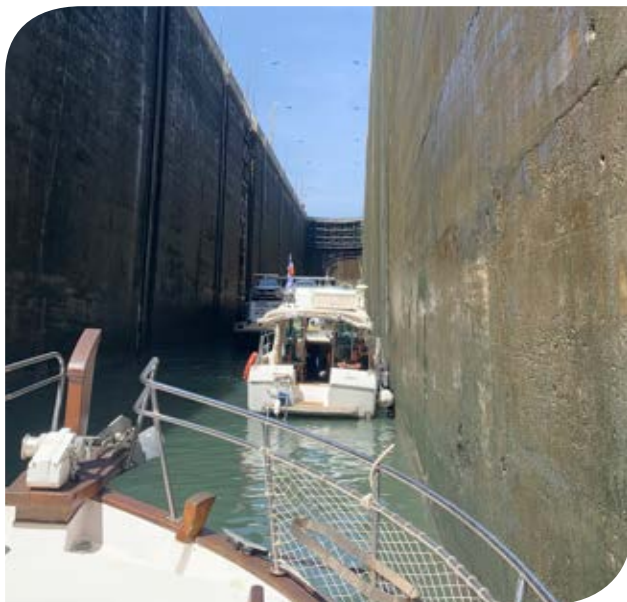
En general ens podem trobar dos tipus de rescloses: les manuals i les automàtiques.

- **Les manuals:** les fan funcionar els "resclosiers" i només heu de seguir les seves instruccions. D'aquestes ja en queden poques.



· **Les automàtiques:** n'hi ha de varis tipus, però el funcionament és el mateix: mitjançant un sistema de detecció de l'embarcació, la resclosa es prepara —recordeu, semàfor verd i vermell— un cop preparada, —semàfor verd— hi accediu. Un cop amarrats, a l'interior de la resclosa hi trobareu dues barres de ferro verticals una de blava i una de vermella. Tirant de la blava cap amunt, la resclosa es posa en funcionament. En cas que sorgeixi algun problema, tirant de la barra vermella cap avall, el funcionament de la resclosa queda immediatament parat. En aquest cas s'ha de trucar al servei de VNF (Vies Navigables de França) per avisar de l'incident i vindrà un responsable per solucionar el problema que hàgim tingut i tornarà a posar la resclosa en funcionament. Aquest telèfon és a totes les rescloses.

Hi ha algunes rescloses on, en lloc de barres, hi ha una torreta amb un botó verd i un de vermell que són els que s'han de pulsar, així com unes instruccions d'ús.



Resclosa del Rhône

Hi ha varis sistemes per detectar les embarcacions que s'hi aproximen a les rescloses automàtiques. N'hi ha que, en acostar-nos-hi, un radar detecta la nostra presència i ens avisa que ens ha detectat encenent un llum groc intermitent.

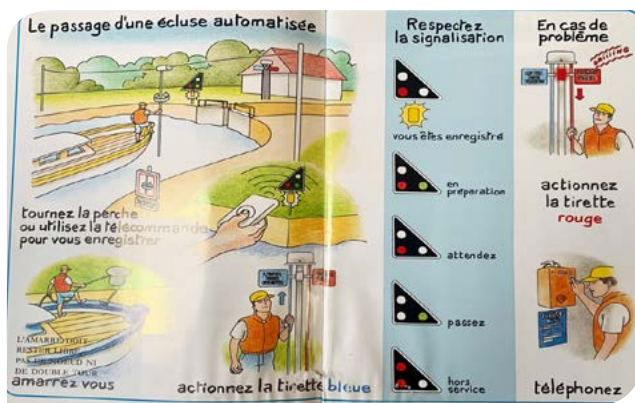
N'hi ha d'altres que funcionen amb una perxa suspesa al mig del canal i que haureu de fer giravoltar, la qual cosa farà posar en funcionament la resclosa, que també ens indicarà la detecció amb un llum groc intermitent.

En unes altres, a la primera resclosa del canal un "res-



Resclosa de canal

closer" us donarà un comandament a distància, que en apropar-nos a la resclosa haurem d'accionar. Ens avisarà de la detecció amb el llum intermitent groc i posarà la resclosa en marxa.



Extret de la Guia de VNF

### Quina és la millor època per anar-hi?

Totes les èpoques són bones però s'ha de tenir en compte que a l'hivern els canals del nord de França normalment es gelen i resten tancats a la navegació. A la primavera, el Rhône va més carregat d'aigua degut al desglaç de la neu dels Alps, per tant la corrent és més forta. En general, però, qualsevol moment és bo per anar-hi, només heu de tenir en compte que en temps de vacances d'estiu els canals més turístics s'omplen d'embarcacions de lloguer, ja que no els és necessària la titulació per patronejar l'embarcació, cosa que no passa als rius on la titulació és necessària.

Si disposeu del temps, animeu-vos a anar-hi, no ho dubteu, viureu una nova experiència, descobrireu una manera de navegar més calmada i coneixereu l'interior del país veí que és una meravella.



## RIUS I CANALS DE FRANÇA II

### L'experiència i les sensacions

NURA - Montse Medalla

En un altre article, en Joan Salvador us ha explicat la part diguem-ne tècnica. Jo us parlaré més del viatge en sí, de les sensacions que ens ha aportat, de l'experiència que ha suposat.

Vam preparar el viatge, com sempre, amb molta il·lusió, i el 3 de maig de 2022 vam sortir del port de Blanes a les set del matí, amb mar plana i veient com sortia el sol. La nit anterior, que ja l'havíem passat a bord, vam passar fred tot i les mantetes que, teòricament, ens havien d'abrigar. No us cregueu mai més que les mantes finetes abriguen. T'abriguen a casa, mentre mires la tele, amb una tassa de cacau a la mà, com a les pel·lícules. Al vaixell, a primers de maig, és molt millor un bon nòrdic o un sac de dormir, com Déu mana.

Arribant a Port de la Selva, sense gent encara, tot el port era per nosaltres! Aquí ens hi vam quedar fins que va passar la tramuntana. Amb el vent feia fred, les amarres tiraven fort i grinyolaven amb les ratxes. La nit del 4 al 5 va ser més tranquil·la perquè en Joan Salvador les havia reorganitzat —no em pregunteu com— i la cosa va funcionar. El vent potser era més fort, però ja no grinyolaven de manera tan escandalosa com la nit anterior. Al matí jo em vaig quedar escrivint i ell se'n va anar a caminar fins a la Selva de Mar, que és un poble molt bonic. A la tornada, me'l

va recomanar tant, que a l'endemà hi vam anar tots tres, la nostra gosseta Taca inclosa. El diumenge vam fer una altra caminada, fins al far que hi ha al camí de ronda que va fins a Llançà. Crec que es diu «Punta de S'Arenella».

El dilluns, per fi, vam sortir de Port de la Selva cap a les 8 del matí, amb la mar tan plana, que semblava mentida que el dia abans encara hi hagués aquell vent, i cap a les dues, entràvem per la bocana del port de Gruissan, que és un lloc turístic, amb botigues per turistes com nosaltres, i ni un sol súper en condicions per comprar-hi vianda «de veritat». A les nits, com que a la televisió no agafàvem cap cadena catalana, ens passàvem o una pel·lícula de les que portàvem a bord o un capítol de «Sí, ministre». No ha passat el temps, per aquesta sèrie!

El 10 de maig vam arribar a Sète, i a mitja tarda vam anar a fer una volta per la ciutat. Vam sopar aviat, cap a dos quarts de vuit del vespre, per començar a seguir els horaris francesos. L'endemà ens vam quedar



a Sète on vam aprofitar per anar al mercat. Ja faltava menys per deixar el mar.

El 12 de maig vam sortir de bon matí del port per entrar ja al Canal du Rhône a Sète. Vam estar saltant durant mitja hora, l'estona que es triga des del port de Sète fins a l'entrada del Canal. La «mer peu agitée» de la previsió météo no era tal. Era «mer agitée» directament. Entrant al canal, calma total. Vam observar més trànsit de vaixells de comerç que les altres vegades que havíem navegat per aquí. De fet, estaven arreglant el canal i, en alguns llocs, hi estan construïnt molls on s'hi pot atracar, tot i que no tens ni aigua ni llum. T'hi pots estar vint-i-quatre hores, si tens la sort de trobar lloc. Ara era fàcil, perquè era temporada baixa. No sabíem com estaria en ple estiu.



*Aigües Mortes*

A l'hora de dinar vam arribar a Aigües Mortes, on per poc que no xoquem amb un altre vaixell que venia a tota castanya i sense respectar les preferències. Hi ha gent per tot, a pertot. Al vespre vam anar a fer una volta i vam sopar en una pizzeria, on la Taca no va parar de tocar allò que no sona. La Taca ja és una iaïeta que se'n vol anar a dormir aviat i no respecta les ganes de festa dels seus humans.

El 13 de maig al mati vam anar a esmorzar al poble, pensant que ens quedaríem tot el dia, i que, a l'endemà, sortiríem molt d'hora per fer les deu o dotze hores de navegació que ens separaven d'Avignon. Però hi ha un port, a Saint Gilles, a unes tres hores, a prop de la primera resclosa abans d'entrar al Rhône. Allà podríem anar-hi i passar-hi la nit. Mentre fèiem aquestes elucubracions, vam veure el seguici d'un casament, amb la núvia pelant-se de fred i quatre noies que li portaven un llamp de cua. M'hauria agradat quedar-m'hi per veure tot el que es pogués veure, però en Joan Salvador i la Taca van decidir que no

som reporters de l'Hola sinó viatgers i, a base de raonaments, em van fer baixar a la terra de nou... I vam sortir cap a Saint Gilles, on només hi vam passar la nit.

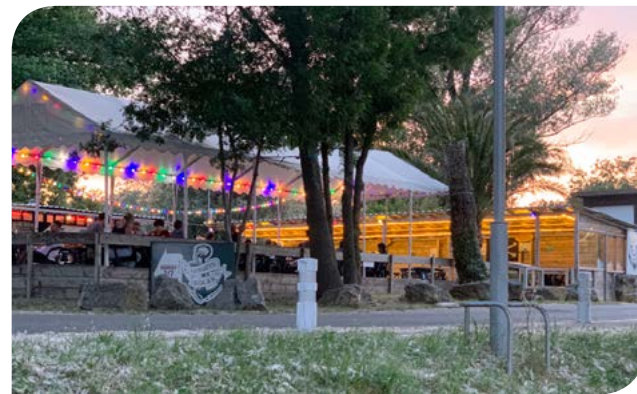


*Arribant a Avignon*

A l'endemà, tot just sortir, ja vam entrar a la resclosa de Saint Gilles, que regula la diferència de nivell entre les aigües del canal i les aigües variables del Rhône. Després de la resclosa, una petita navegada pel Petit Rhône ens va dur fins al "Grand Rhône" on ja ens vam trobar amb el corrent que porta el riu, cosa que va fer disminuir força la velocitat real de la Nura. I així, a poc a poc, vam arribar a la primera resclosa del Rhône. Un cop passada, el corrent ja és més normal, i així vam anar tirant cap a Avignon.

Nosaltres érem «sous le pont d'Avignon» i no dansàvem, encara que la balléssim una mica. Hem estat a Avignon un munt de vegades, i sempre hi havia un lloc o altre per als «plai-sanciers», o sigui, per als vaixells com el nostre, que no estan sotmesos a cap multinacional i que no són «grands bateaux» per portar moltíssima gent i fer negoci. Reivindico unes quantes places per als viatgers petits, aquells que anem a les petites botigues, igual que els que venen amb els grans vaixells, i potser encara més, perquè comprem també per menjar i beure, no només souvenirs!

Després d'Avignon, vam passar dues nits a Viviers, que compta amb un port arreglat des de fa quatre anys, amb unes dutxes noves, instal·lacions modernitzades, i una guinguette (guingueta, xiringuito) que obre a les set del vespre i posa uns llums de colors i música per ballar, que et fa pensar en les nits d'estiu prepadèmia. Un luxe de poble, acurat, endreçat i preciós. El dia que vam passar allà vam anar a plaça, vam comprar verdures i fruita, i a la tarda, lectura i fer el gos, emulant la Taca, que d'això que he dit, l'únic que no fa és llegir.



*La "Guinguette" de Viviers*

Per arribar d'Avignon a Viviers s'han de passar tres rescloses. Les rescloses del Rhône són enormes. Vam fer la més alta de les que havíem de fer en tot el viatge. Les dues primeres, les vàrem fer relativament bé, tot i que ens vam haver d'esperar una estona. Res comparat amb l'hora i mitja llarga que vam esperar davant la resclosa de La Bolenne, de 23 metres d'alçada. Imposa. Imposa molt, però com que ja l'havíem feta amb el Blauet (tres vegades de pujada i tres vegades de baixada), doncs ja sabíem el pa que s'hi dona. En Joan Salva-dor diu, al quadern de bitàcola, que vam fer aquell tram, rescloses incloses, amb bona marxa i els motors a 2400 rpm.

Després d'un dia i mig a Viviers, el dimecres 18 de maig, vam fer el tram de Viviers fins al port de L'Épervier a Valence. Ens vam llevar d'hora, vam treure la Taca, vam esmorzar, i vam posar-nos en marxa. Vam haver d'esperar perquè a la resclosa de Chateauneuf, que és a mig km, hi havia un vaixell que transportava gas i que ocupava gairebé tota la resclosa, a part que, els petrolers i els que transporten gas, tenen preferència absoluta i entren sols per temes de protocol de seguretat. Vam sortir de la resclosa gairebé a les 9, així que potser podríem haver dormit mitja horeta més i no hauria passat res!



*Port de L'Épervier, Valence*

La part del Rhône que vam fer anant cap a Valence, té unes zones canalitzades, que fan que hi hagi més corrent i com que anàvem de pujada, el corrent ens frenava força. Arribats a Valence, ens van acomodar en un pantallà carregat de vaixells que nosaltres diem (asseguro que ho diem amb tota la simpatia, i que no s'ofengui ningú) «de penjats». De gent com nosaltres, és clar, però que encara passen més temps als vaixells, perquè hi viuen. Hi havia una família de pare, mare i quatre fills, tots molt petits, vivint entre un catamarà mig «no-sé-com», perquè no trobo l'adjectiu, i una furgoneta on hi tenien dos gossos. També, en un altre vaixell, hi havia un avi que, amb les seves crosses, es passejava pantallà amunt i avall, i es parava a la punta a observar els vaixells que passen de llarg i els que entren a port. Davant per davant, teníem un magnífic vaixell «de mar», habitat per un home sol. Al nostre babord, un altre vaixell, de canal, amb un altre home sol, però que al matí desapareixia. Deu anar a treballar, vam pensar. Observar tots aquests veïns dona per escriure una novel·la! A més a més, feia una calor de mil dimonis! Al matí ens vam llevar d'horeta i vam fer un viatge fins al Géant-Casino, la qual cosa no vol dir que ens n'haguéssim anat a jugar el patrimoni a la ruleta: El Casino és un gran súper! Vam entrar per torns, ja que la Taca no hi pot entrar. En Joan Salvador va comprar coses «de navegant» que sempre es necessiten en un vaixell, encara que tingués mil caixes d'eines plenes a vessar de tota mena de rampoines... I després vaig entrar jo, per allò de la intendència. Que bé s'hi estava, a dins del súper, amb l'aire condicionat! En sortir, em va caure el sol al damunt. Actualment hi ha un pas per les bicicletes i pels vianants, per la qual cosa, el quilòmetre i poc que hi ha des del port fins al Géant-Casino, és molt més amable de fer. Ens vam quedar un dia més a Valence, perquè hi havia molt de vent.

El 21 de maig, des de Valence vam anar cap a Les Roches de Condrieu. Continuava l'onada de calor, que ens feia estar neguitosos, perquè va ser força espectacular, amb temperatures no habituals al mes de maig. Com que sembla que això va ser a tot arreu, el consol era un pobre consol, però acceptat amb paciència i resignació cristianes. Com a mínim, el vent havia parat, hi havia una calma absoluta, que feia, de la navegació, un plaer. La primera resclosa era plena de troncs que porta el riu arrossegant, i perquè no s'enganxin a l'hèlix, cal



anar amb molt de compte. A la segona resclosa, la de Gervans, ens va caldre esperar un vaixell de passatgers. Nosaltres hi vam entrar al darrere. Aquesta maniobra ens va retardar una hora. És el que hi ha, a les rescloses del Rhône i ja ens ho sabem. Més paciència i resignació. Vam arribar a Les Roches de Condrieu passades les tres, amb una calor de mil redimonis. És un port que té de tot, però no resulta confortable, tot i l'amabilitat del capità. Té un gran espai de «loisirs» nàutics. Una part antiga del Rhône l'han habilitat per practicar l'esquí aquàtic, molt concorregut. També hi ha una part de platja, que a la gent d'allà li va de primera. Nosaltres vam preferir dutxa i tancar-nos a la Nura, intentant fugir del sol!

El 22 de maig, diumenge. Les Roches de Condrieu-Lyon. Vam fer la primera resclosa passades les 8. Tot i que ja estava preparada, ens vàrem haver d'esperar que arribés un mercant i entrar-hi al darrere. Després, 30 quilòmetres de riu canalitzat fins a la propera resclosa, la de Pierre Benite, que ja seria l'última del Rhône. A les 12,30 arribàvem al Port de "plaisance" de Lyon. Tot ho vam trobar igual que la darrera vegada que hi havíem estat, el 2012, excepte l'edifici de la Capitainerie, que abans era un contenidor adaptat i ara és un edifici, que no té res a envejar als edificis moderns que conformen el «barri» de la Confluence, que és el punt on es troben els dos rius: el Rhône i la Saône. Al vespre va fer un ruixat que va permetre que les temperatures baixessin una mica i ens deixessin respirar.

El dilluns el vam passar a Lyon. Per anar al centre, hi ha autobusos, tramvies i fins i tot un vaporetto (com els de Venècia). No volen gossos en cap dels llocs, a no ser que siguin gossos pigall, per això vam passar d'anar-hi caminant com havíem fet en els viatges anteriors. És lluny. La Taca ja el va fer, el trajecte a peu, quan era jove. Ara tots tres ja ens hem fet grans, per



Port de Lyon

no dir vells, que queda fatal i que és la realitat. Vam fer un «café olé» (café au lait) boníssim, en un local que recordaré, perquè crec que és una cadena: Étienne. A mig matí jo me'n vaig anar al centre comercial enorme, amb un Carrefour, també enorme, a dintre, que hi ha molt a prop del port i vaig aprofitar per comprar verdures i fruita, que ja ens ho havíem ventilat tot. Al migdia hi va haver una tempesta amb pedra i tot. Va durar poc, però va refrescar l'ambient de manera que es podia viure perfectament i ja no calia fer invents tancant-se a la Nura i fugir del sol. Una delícia. A la tarda vaig tornar al centre comercial. Aquest cop, per passar-hi l'estona i visitar una llibreria molt gran, on em van cridar un parell de llibres (m'agrada molt, quan soc a França, llegir en francès).

Una cosa que no té gaire a veure amb navegació ni amb la literatura: Ens vam emportar moltes pel·lis (som dels friquis que encara tenim lector de dvd's)... Dissabte vam reveure «Carrie», la primera, la que van fer als anys 70, la que tots coneixem. Els avis, almenys. I dilluns, ens vàrem passar «Blade Runner». Brutal! (de tant en tant cal veure cine clàssic!). L'endemà aniríem cap a Trevoux. I ja érem a la Saône! Ja s'havien acabat les altíssimes rescloses del Rhône. El que vindria ara és molt més —com dir-ho?— «humà».

El 25 de maig vam sortir de Lyon a les 8 del matí, com sempre, després de treure la Taca i esmorzar. Travesàrem Lyon a poc a poc expressament, perquè la trobem una ciutat preciosa, que es fa admirar. Arribant a Couzan, la primera resclosa de la Saône, recordem que les poques rescloses de la Saône són molt grosses, però molt més baixes que les del Rhône. De tota manera, si hi ha un vaixell de mercaderies o de passatgers, cal esperar-se igualment. Així doncs, pots «perdre» temps de la mateixa manera que el perds amb les del Rhône. Per amarrar-te, no tens norais flotants, que, d'alguna manera, donen seguretat, ja que el vaixell puja amb ells. En aquest cas, hi ha norais encastats a les parets, i t'has de fixar amb dos caps diferents en un norai, que, a mesura que vagi pujant l'aigua, hauràs de canviar pel norai immediatament superior (com una mena d'escala). Això està molt més ben explicat al reportatge que ha fet en Joan Salvador. En aquesta primera resclosa no ens vam entendre amb la resclosa. Ella sí que ens havia entès a nosaltres: volíem passar. Però no vam entendre que ens poséssim darrere del vaixell de passatgers i, quan vam arribar al davant de la porta oberta i amb el semàfor verd, ens va tancar la porta davant del nas.

Vam tirar enrere i li vam preguntar què passava. Ens va dir que, si preferíem pujar sols, que ens esperéssim. Ens vam esperar, doncs, i a fe de Déu que millor que ho haguéssim fet, perquè després vam veure la mida desproporcionada del vaixell, que, segurament, ens hauria deixat l'última escala de norais, la del costat de la porta, on s'hi fan unes onades que sembla que sigués a la centrifugadora. Vam esperar, com deia, i vam entrar sols. Sort!

La centrifugadora va actuar, també, al mig de la resclosa, tot i no tenir els motors del vaixell de passatgers davant nostre. Vam continuar navegant per la Saône, que és un plaer, fins a Trevoux. Vam anar a passejar una estona i vam aprofitar per comprar algunes «gourmandises» (llaminadures). Vam comprar aquell tipus de galetes que els francesos en diuen «macarons», que consisteix en una mena d'entrepà de pasta, recoberta de «color» i farcida d'algun producte del mateix color. Per exemple: les de fruita de la passió, són de color taronja. Les de llimona, grogues. Les de pistatxo, verdes. Fan patxoca i són... hmmm!

El 26 de maig, dijous, vam sortir en direcció Montmerlé. Cap resclosa. A dos quarts d'onze ja hi érem, i a més, era dia de mercat. Vam comprar fruita i verdura. Vam fer un tomb pel poble, que és molt petit i hi havia molt poca cosa oberta. Tres perruqueries quasi seguides, que no sé pas de què viuen, si no és dels turistes que baixen dels vaixells de passatgers, o de gent com jo, que, amb la calor de la setmana anterior, vaig tenir la temptació de tallar-me els cabells com si hagués d'anar a la mili, cosa que no vaig arribar a fer. En Joan Salvador va fer unes reparacions petites que eren necessàries. No teníem pensat fondejar, però el molinet d'àncora no funcionava. Quan es va posar a fer la reparació, va descobrir que hi havia un cable desconnectat, així que va ser poca cosa.



Alta nautica de St. Laurent, Mâcon

El 27 de maig, divendres. A les nou entràvem a la resclosa de Dracé, de la qual en vam sortir un quart d'hora més tard. Va anar ràpid perquè estava preparada. A Mâcon vam atracar al pantalà flotant de Saint Laurent, que és el poble de l'altra banda del riu, però que no té serveis, per això, vam acabar de tirar fins al port de plaisance de Mâcon un kilòmetre més amunt. Aquest port ha canviat molt des de la darrera vegada que hi vam ser. Hi ha molts més pantalans, bar, guinguette, restaurant, botiga de recanvis nàutics, etc. A la tarda vam anar a comprar i ens vam arribar fins a l'Auchan, que és a un quilòmetre del port, més o menys. Per sopar, vam intentar fer una pizza amb la barbacoa. Divertit. Es cremà una mica de sota, i de sobre, la pasta era una mica crua. Hem de fer noves provatures, segur que ho aconseguirem, vam comentar. Després de sopar, en sortir a treure la Taca, vam descobrir que, a prop de la botiga nàutica, hi viu una família de conills. A primera vista semblaven gats, però no hi ha gats amb orelles de conill! N'hi havia tants, que ens van semblar una veritable plaga.

Dissabte vam anar caminant fins a Mâcon centre. Jo vaig tenir una petita gran decepció, perquè una llibreria enorme i preciosa que hi havia... ja no hi és! L'últim cop que hi vam ser, era el 2012. No sé per què, però em va venir una certa tristesa.

El diumenge, 29 de maig, vam sortir de Mâcon i vam començar a fer un dels trams més bonics del que anomenen «Grand Saône». Ribes planes, vaques pasturant, platgetes naturals, que encara eren verges de gent, en aquests dies. Vam passar per davant de la desembocadura de la Seille, que ens havíem mirat si la fèiem o no... Al final vam decidim seguir fins a Tournus, que ens va tornar a agradar molt. Ja hi havíem estat. La primera vegada, l'any 2007, fins i tot vam assistir a un concert de la coral del poble, en



Alta nautica de Tournus



una nau romànica preciosa. Les botigues de la zona de l'Abadia eren les úniques que estaven obertes tot i ser diumenge. El cafè amb llet davant l'Abadia el vam trobar caríssim, com els cafès amb llet o les cerveses davant de qualsevol monument de qualsevol poble o ciutat turística.

Dilluns vam sortir de Tournus i vam arribar a Chalon sur Saône. Un dia molt maco, vent en calma una sola resclosa, que ens vam trobar oberta. A les 11h ja érem al port de Chalon. Vam fer gasoil i vam anar cap a l'amarrador que ens van adjudicar. Vam deixar la Nura endreçada i vam sortir a fer una volta. Tot era tancat. Com a tants llocs en què les botigues treballen els diumenges. Dilluns, no pots comprar-hi res, excepte pa, queviures i coses de farmàcia. Demà serà un altre dia, vam decidir.

El dimarts vam repetir l'operació del dilluns, i aquesta vegada, tot era obert i a la ciutat hi havia vida. A l'InterSport del costat del Carrefour feien unes rebaixes extraordinàries, perquè es veu que havien de fer obres i ho liquidaven tot. En Joan Salvador s'hi comprà unes botes de muntanya excel·lents, per un preu molt raonable. També va anar a una botiga de bricolatge (a cadascú li tira el que li tira!) i en va sortir amb unes peces que «necessitava», va dir-me, per millorar el desguàs de la dutxa.



Chalon sur Saône

El dimecres, 1 de juny va ser similar al dimarts. Al port hi havia molt moviment de vaixells. Nosaltres ja teníem decidit quedar-nos-hi uns quants dies, aprofitant que no anàvem amb presses. Aquesta ciutat és molt bonica i sabem que potser no hi tornariem mai més... No se sap mai, però.

El dijous 2 de juny, després de sortir a fer el cafè amb llet al mateix bar «de sempre», on fan un cafè excel·lent (si en un lloc s'hi està bé, per què canviar-lo, no?) i de passejar una bona estona per la ciutat, decidírem que divendres marxariem per entrar, d'una vegada, als canals.

L'endemà tampoc vam marxar, la météo encara era dolenta. Hi havia d'haver pluges i tempestes amb grocs i pedregades. La prudència va fer que continuéssim a Chalon, doncs. El capità va aprofitar per arreglar una pèrdua d'aigua que hi havia, que feia que es disparés la bomba cada dos per tres. En teoria, la cosa va quedar arreglada. Després d'un dia de pluges, a les sis de la tarda va sortir un sol que cremava les pedres, però cap a les set es va tapar tot, i així, de cop, va fer una pedregada considerable, amb pedres de la mida de pilotes de ping-pong! Patiem perquè no se'ns foradés el bimini. Llamps, trons i pluja, tota la nit.

El 4 de juny, dissabte, vam sortir a fer una volta per la ciutat, que ara ja ens coneixiem bé. A la tarda, amb



Capvespre a Saint Leger sur Dheume

moltíssima calor, vam aprofitar per fer una rentadora i assecadora. En Joan Salvador s'arribà al Carrefour per comprar quatre coses.

Per fi, el diumenge, vam sortir de Chalon, fins a St. Leger sur Dheume. Havíem deixat els rius i ja érem, efectivament, als canals! Vam arribar al nostre destí a les 16,30 i vam amarrar a l'alta nàutica municipal. Teníem electricitat, però no teníem aigua, sort que a la Nura hi havia el dipòsit ple!

El dilluns, vam anar cap a Montceau les mines, mentalitzats que seria un dia molt dur, ja que teníem 19 rescloses de pujada i 13 de baixada. Les de baixada, rai! Les de pujada són difícils, perquè estan pensades per vaixells grans, i qui havia de posar en marxa el mecanisme de la resclosa era jo. És a dir: les portes s'obren, el vaixell entra, i a mi em toca estirar la corda del mecanisme, que està situada en un lloc bastant inaccessible per als mortals que hem de fer equilibris per arribar a la citada corda. Un cop t'agafes a la corda, s'ha d'estirar amb una força que no tinc. Vaig acabar el dia amb els bíceps, els tríceps i tot el que tenim als braços, fet caldo. Per què? Perquè m'havia de penjar de les cordes! I algú havia de portar el vaixell. Vull dir que en Joan Salvador portava el vaixell i jo feia totes les altres coses, i no va ser gaire fàcil. Ep! Tot això ja ho sabem, de cada vegada. No és una quei-

xa, sinó una constatació de fets. Dos fets: ho sabem, i ara som deu anys més vells. Malgrat tot, és tot tan bonic! En un moment donat, se'ns «enganxà» un iaio que anava sol i, com que era «gat vell», se'ns col·locà al darrere. D'aquesta manera, ell no havia de fer res de res, perquè de la corda m'hi penjava jo, que anava al vaixell del seu davant. Després de l'última resclosa de pujada, vam parar a dinar i després vam continuar, sabent que a partir d'aleshores, les rescloses serien de baixada, molt més còmodes de fer. Vam arribar a Montceau les mines cap a les cinc de la tarda. Dutxa a bord, sortida per la ciutat (que, amb tots els meus respectes, és lletja, però endreçada) i llavors es va posar a ploure. Per sort, un ruixadet i prou.

El dimarts, 7 de juny, vam fer el trajecte Montceau les mines - Paray-le-Monial. Teníem 14 rescloses de baixada per davant. Arribàrem a Paray-le-Monial passades les sis de la tarda. El paisatge havia estat tan reconfortant, tan preciós, que ens vam reafirmar amb la nostra decisió, de sortir i no esperar un dia més, presa una mica a contracorrent, pensant que potser ens trobaríem la pluja pel camí. Al vespre ens vam regalar una copa de cava, per celebrar la decisió presa. La diferència entre l'asfalt de Montceau les mines i el paisatge verd de Paray-le-Monial, és considerable. A risc de resultar sacrílega i potser pedant, he de dir que, mentre fèiem el sopar primer, o





Paray-le-Monial

mentre fregàvem plats després, miràvem per les finestres i el paisatge semblava una pintura de Hopper. Les cases, reflectides a l'aigua, precioses, com a paisatge, les formes dels núvols increïbles, la posta de sol meravellosa... No es podia desitjar res més, en un viatge! Va ploure tota la nit, però sense vent ni tempestes. Aquell xim-xim que acompanya el son! Finalment, el 9 de juny, dijous, vam sortir a les 11,30 de Paray-le-Monial. Fins a Digoin teníem només tres rescloses de baixada. Festa Major! Dinant vam fer la segona copa de cava. Cal celebrar les coses, que la vida està feta de petits plaers que s'han d'encadenar! Pels navegants: sortint del port, portàvem 1750,8 hores de motor (no sé per a què serveix, aquesta dada, però en Joan Salvador la va apuntant, o sigui que deu ser important. A l'arribada a Digoin, eren 1752,7 hores). Després de dinar, vam visitar el poble. Estàvem a punt de deixar el Canal del Centre, per entrar al Canal Lateral à la Loire.

El divendres, 10 de juny, va ser un dia de bojos. Vam sortir de Digoin al voltant de les nou amb la intenció de parar en una Alta nàutica entre Digoin i Dézice, on pensàvem arribar dissabte. Vam passar el pont-canal que travessa el riu Loire. Ja érem al Canal Lateral à la Loire des de la primera resclosa que havíem fet aquest matí. D'ara endavant, les rescloses serien manuals i es necessitava el resclosor. No pots fer tu mateix el que ells en diuen «l'éclusage». Això volia dir, entre altres coses, que entre les 12 i les 13,30, hauríem de parar en algun lloc, perquè els resclosors estarien dinant.



Pont-Canal sobre el Loire. Digoin

Amb aquests pensaments positius al cap, vam anar fent. Cap al migdia, davant la resclosa amb el pinto-resc nom de Putay, ens vam haver d'esperar. Mentre esperàvem, doncs, nosaltres també vam dinar. A les 13,30 va arribar el resclosor, ens va fer passar i li vam comentar una cosa que ens havia preocupat, que ens havia dit una resclosera uns dies abans: Hi ha una gran quantitat d'algues, diguem-ne «desenfrenades», als canals Nivernais i de la Bourgogne. Ell ens va dir que sí, que la senyora que ens ho havia dit tenia raó, però que ja ho anaven netejant i que «pas de problèmes». Vam seguir. Quan vam arribar a l'última resclosa que havíem de fer, no hi havia ningú, era tancada, el semàfor en vermell, l'aigua a baix i vam decidir esperar-nos, no fos cas que hi hagués un vaixell que venia per l'altra banda. I espera que esperaràs.

Vam començar a parlar de les algues i que tots dos havíem entès que aquell «pas de problèmes», aquell senyor ho havia dit amb la boca petita, perquè la resclosera que havíem trobat abans, ens havia preguntat si el nostre motor refrigera amb la mateixa aigua del canal, i la resposta a la pregunta va ser afirmativa. Ens havia dit que, abans d'entrar als canals que preteníem fer, ens informéssim bé. Mentre

dinàvem, en Joan Salvador havia consultat per internet i havia trobat molts articles on es parlava precisament d'aquest problema (perquè és un veritable problema). Quan portàvem gairebé mitja hora esperant el resclosor i no hi havia ni una ànima vivent ni cap vaixell que pugés ni baixés, per unanimitat, vam decidir recular i canviar l'itinerari. Així doncs, vam fer la volta i vam tornar a la resclosa del nom pinto-resc. Com volíem que hi hagués el resclosor, si allà hi havia quatre o cinc resclosors fent la cerveseta, i celebrant ves a saber què?



Alta nàutica de Pierrefite-sur-Loire

Es van estranyar una mica, en veure'ns tornar, i ens van preguntar «Què us fa por?» «Les algues», vam respondre. I ens van mirar com si fóssim extraterrestres. «Pas d'algues», anaven dient, però com ja he dit, amb la boca molt petita. Ells devien pensar que les algues que ens feien por eren les del Canal Lateral à la Loire, on n'hi ha (perquè n'hi ha, i moltes) però no arribes a tenir la sensació que puguin col·lapsar els motors.

Finalment ens vam parar a l'Altanautica de Pierrefite sur Loire, molt gran, on hi caben força vaixells, només que no hi ha ni aigua ni llum. Bé, sí: hi ha una font, que és on vam aprofitar per rentar quatre cosetes. Per una altra banda, hi havia una calma total, una paisatge preciós i la constatació que a França cuiden la gent. Hi ha uns parcs enormes, per petit que sigui el poble i, en general, tot és molt net i endreçat.

Les algues de què parlàvem, son plantes invasores que, segons havia llegit en Joan Salvador, provenen d'aquaris, inicialment, i es van propagant, a causa de la globalització, de la qual també formem part nosaltres, evidentment, com el tema dels cargols-poma, i espècies d'animals i plantes que acaben en llocs llunyans als seus propis orígens. Els vaixells com la

Nura, refrigeren el motor a través de la mateixa aigua del canal. Si tens la mala sort que aquestes algues se't fiquin al motor i el taponin, pot passar que el motor es reescalfi i el pugui arribar a fer malbé. Que se'l carreguin directament, vaja. Per atracar a Pierrefite-sur Loire, vam haver de passar per damunt/costat/a tocar, d'un bon gruix d'aquestes algues, que anaven fregant el casc i feia molta angúnia. Dues o tres vegades, navegant, n'havíem «agafat» amb l'hèlix, i calia fer marxa enrere bruscament perquè es desenganxessin. És així com, encara que no ho vulguis, pots formar part de l'expansió d'aquesta «bèstia», i distribuir-la pels diferents canals.

El dissabte 11 de juny vam tornar a Paray-le-Monial. Estàvem sols a l'alta nàutica. Començava a fer calor i ens vam remullar amb la dutxa de popa. Després de dinar, vam fer una mica el mandra i ens vam armar de valor per anar a comprar al Carrefour Express. Calia tornar a omplir la nevera.

Vam visitar la basílica, primer l'un i després l'altre, perquè a la Taca, ni la deixen entrar, ni se li ha perdut res, a l'església. És bonica, la basílica. Un romànic d'aquells que t'hi estaries una bona estona. Ens va sorprendre la quantitat de gent que hi havia resant, dintre i fora de l'església. Quan vam sortir, ens vam ficar a l'oficina de turisme que hi ha just al costat, per preguntar què era tota la parada que estaven fent al costat de l'alta nàutica. Es tractava d'unes estructures tipus envelat (unes carpes enormes) i n'hi havia moltíssimes i algunes eren molt grans. Quan anàvem de pujada, tot just les començaven a muntar, però no ens van interessar gaire. Ara, eren tan espectaculars i n'hi havia tantes, que ja ens picava la curiositat. A l'oficina ens van dir que no es tractava de cap fira de mostres, d'entitats o semblant, sinó que era «per





als pelegrins». No ho sabíem, però es veu que a Paray-le-Monial hi va haver aparicions de la Mare de Déu i del Sagrat Cor. Degut a aquestes aparicions, cada any hi ha pelegrins que hi van per resar, de la mateixa manera que poden anar a Lourdes, a Fàtima o a Santiago de Compostel·la. L'explicació de la quantitat de carpes d'aquest any, era perquè pel juliol i l'agost, se n'esperaven moltíssims, de pelegrins, i havien d'habilitar la zona. Paray-le-Monial té 9.200 habitants i hi ha un munt de congregacions religioses.

A l'endemà ens vam quedar allà mateix. La calor es va anar intensificant. En Joan Salvador no entenia que jo em posés a rentar algunes peces de roba, quan —deia— tenim els dos armaris plens. Jo li vaig repetir per enèsima vegada que les peces que volia rentar eren absolutament necessàries, perquè els armaris, a tot arreu, sempre estan plens de «res per posar-se». No hi ha manera humana que ho entengui. Tampoc entén que, mentre rentava la roba, a mà, per suposat, m'anava remullant i em passava una mica la calor!

El dilluns 13, vam continuar cap a Genelard. Una alta nàutica envoltada de cirerers, amb unes cireres molt petites. Jo me'n vaig menjar unes quantes de grogues (que eren verdes, o sigui que no eren madures) i que l'endemà m'havien de servir per anar sense problemes al lavabo, tot i que jo encara no ho sabia, mentre me les menjava. Les que no eren verdes, que tenien un color granat, a mi no m'acabaven de fer el pes, eren massa dolces i és que a mi m'agrada la fruita mig verda, tingui el color que tingui. Estàvem esgotats i és que sembla mentida, però fer rescloses amb tanta calor, cansa molt. Vam sopar que encara feia sol, i ens vam ficar al llit tan d'hora que podíem llegir amb llum natural. La Taca estava encantada, perquè a ella li agrada anar a dormir aviat.



Port de Montceau-les-Mines

Dimarts vam tornar a parar a Montceau les Mines. Aquesta vegada no ens va semblar tan ensopit com quan hi vam ser de pujada, perquè, en ser dia laborable, hi havia vida. Ens vam quedar fins dijous.

El dijous, 16, vam fer el trajecte fins a Saint Leger sur Dheune. Va ser dur. Era el dia de les 28 rescloses. Per sort, aquest cop, només n'havíem de fer 9 de pujada. Les 19 que quedaven, eren de baixada. La feina és similar, però és menys feixuc baixar-les que pujar-les. A Saint Leger la calor era tan intensa, que a les 18h, la banyera de la Nura marcava 37 graus. Estàvem a punt del col·lapse i vam donar gràcies d'haver-nos comprat un petit aparell d'aire condicionat. Ens va salvar la vida a tots tres. La Taca semblava morta, amb tantíssima calor. I nosaltres també. Suposo que tothom, a tot arreu!

El divendres 17, la intenció era tornar a Chalon sur Saône, però el dia es va torçar, perquè un vaixell-hotel on només hi havia quatre passatgers! (un, dos, tres, quatre) i deu persones de tripulació, pel cap baix, va col·lapsar totalment les rescloses. Ja hi havia manca d'aigua, i els resclosers no volien fer baixar o pujar vaixells que volguessin anar sols. Feien «l'éclusage» amb dos vaixells, per mala cara que fessin els capitans. Però el vaixell que dic, que es deia «Finezze», ocupava ell solet tota la resclosa, i per aquí va venir el col·lapse. Ens van tenir un parell d'hores esperant i al final el rescloser es va excusar i ens va dir que potser, quan arribéssim a Chalon, «il n'y aurait pas des places». Ens vam parar tots a Fragnes un poblet abans d'arribar a Chalon-sur-Saône. El dia «de merde», es va acabar convertint en una descoberta perfecta: A Fragnes vam trobar una alta nàutica que no coneixíem, preciosa, amb arbres que feien ombra (Oh!), gespa, un parc al costat, una «laverie», on podríem rentar llençols i tovalloles, aigua, electricitat, un preu magnífic... Una autèntica descoberta, a quatre o cinc quilòmetres de Chalon. Quan havíem passat de pujada, ni ens hi havíem fixat! Dissabte, de bon matí, vam visitar una granja familiar on vam comprar formatges de cabra i uns iogurts que feien molt bona pinta, i que, després, en tastar-los, els vam trobar boníssims. La resta del dia vam anar entomant la calor com vam poder. A les 19 h, la Nura encara marcava 36 graus. Ens vam dutxar amb la mànega i l'aigua era gelada. En vam gaudir moltíssim, d'aquella dutxa!

El 20 de juny, després d'esmorzar i de recollir-ho tot, vam sortir i vam fer la resclosa que ens separava de



Chalon. Després de tants dies navegant per canals, tornar a fer-ho per la Saône va ser curiós. Quina amplada! Al port de Chalon ens vam col·locar a l'únic lloc lliure que vam trobar. En Joan Salvador va anar al Carrefour a carregar d'aigua, llet, cerveses i begudes, en general, i jo hi vaig anar després, com sempre, per comprar tot el que necessitàvem per cuinar i menjar. El dimarts encara feia una calor del dimoni, però es va posar a ploure i, per sort, va refrescar una mica l'ambient. A la nit, no només ens acompanyava la pluja, sinó una bona tempesta de trons i llamps. Molt bonica, aquella tempesta, des de la perspectiva protectora de la Nura! El port era ple, no hi cabia ni un vaixell més. Dimecres, després de la pluja, ja estàvem més tranquils. La calor aixafa tothom, grans, petits, homes, dones, fins i tot als animals... La Taca, velleta com és, ho notava tant o més que nosaltres. Es va revifar completament, i vam sortir, amb el paraigua, per si de cas, a fer una volta pel centre. Vam tenir el temps just, en arribar de nou a la Nura, perquè es va tornar a posar a ploure amb moltes ganes. La temperatura va baixar considerablement, cosa d'agrair!

El dijous, 23 de juny, quan a Catalunya tothom pensa en la revetlla, nosaltres... també. Trobàvem a faltar la coca! Però sabíem que divendres arribaria en Jordi amb els nens i ens portarien una coca, que havia cuinat el mateix Jordi.

El divendres, dia de Sant Joan, s'aixecà un dia gris, com



Alta nàutica de Fragnes



si hagués de ploure en qualsevol moment, i abans que ho fes, vam aprofitar per anar al Carrefour. Ens feia molta il·lusió que vinguessin a veure'ns en Jordi i els nens i, tenint en compte que havien fet 700 km d'anada, que haurien de tornar a fer, de tornada, diumenge... era d'agrair!

Com que van arribar relativament d'hora, vam sortir a fer una volta per la «vile». Vam sopar hamburgueses «Charolais», fetes a la barbacoa, a bord. A l'hora d'anar a dormir, l'interior de la Nura es va convertir en una discoteca en hora punta, o, si voleu, el camarot dels Germans Marx. Criatures, bosses, andròmines, la Taca, buf... Els nens i jo vam demanar connectar la tele a través del wifi, per veure un «Especial Eufòria». Ho vam passar molt bé, i vam dormir «d'aquella manera», sis persones i la Taca... Un campament!

El dissabte, 25 de juny. Vam sortir de Chalon per fer, primer, la volta a l'illa del port de Chalon, i enfilat al tra vegada la resclosa que ens separava de Fragnes, la resclosa de Crissey. Arribant a Fragnes, mentre avis i nets «fèiem coses», en Jordi va agafar la bicicleta que portem a bord i se'n va tornar a Chalon, 9 quilòmetres, a recollir el cotxe, que havia quedat allà. La capitana del port ens va fer saber que a la tarda havia de tornar a ploure, i que, sota el gran porxo del davant de la Capitainerie, al vespre, hi hauria una festa veïnal a la qual ens podíem sumar: una mena de karaoke per la gent del poble, pizza i begudes (molt bé de preu, sobretot pels petits). Per dinar vam decidir fer la barbacoa que teníem pensada per al vespre, però entre la pluja que s'anunciava i la festa, que ens feia gràcia, vam canviar els plans.



*Sopar comunitari a Fragnes*

Vam passar un dia molt agradable, i, efectivament, la météo no va fallar i cap a les cinc es posà a ploure. Primer, un xim-xim. Després, la cosa es desfermà

una mica, però no el suficient com perquè, cap a dos quarts de nou, no es pogués anar a la festa! Hi vam ser molt ben acompanyats, les pizzes eren de primera qualitat i les pannacota per postres, també. Les begudes dels nens estaven incloses amb el tiquet. Els adults les vam pagar a part. El sopar va resultar deliciós i l'ambient, molt bonic. No vull parlar de la música. Els karaokes els carrega el diable! No crec que ningú, de la gent que cantava, hagués pogut arribar a la final d'Eufòria, ni tan sols passar el càsting, però ens ho vam passar tan bé, que havia valgut la pena ser-hi! Nosaltres no vam cantar, perquè hauria plogut encara més. La Taca ens va acompanyar a sota la taula durant tot el sopar, i no es va queixar per res. Bona minyona! Vam dormir molt millor que la nit anterior, ja estàvem entrenats.

El diumenge, 26 de juny, ens vam posar en marxa, vam esmorzar, ells van preparar-se les bosses i motxilles i els entrepans per a la tornada. L'avi i els nets van anar a veure un vaixell-hotel, el «Finezze», el mateix que feia dies ens havia col·lapsat les rescloses. Van anar a veure com passava per la resclosa que hi ha una mica més amunt, que l'ocupava tota ell sol. Un espectacle. Cap a les 11, se'n van anar i la Nura es quedà buida. «Xafarrancho»!. Al cap d'una estona, ja no semblava que hagués passat un exèrcit i tot va tornar al seu lloc. Els trobaríem a faltar! Va ploure tot el dia i va continuar plovent tota la nit. Dilluns, seria igual. Exactament: plovia i no parava. Vam decidir que el dimarts aniríem Saône amunt, cap a Seurre.

El dimarts, 28 de juny, doncs, vam sortir cap a la resclosa. El rescloser ens va fer passar junt amb una péniche enorme i ens en vam sortir prou bé, tot i que hi cabíem justet. La péniche, quasi tocava la porta del davant, i nosaltres quasi tocàvem la porta del darrere, però «c'est pas grave». Vam entrar a la Saône i vam enfilat «cap amunt». Quan vam arribar a la resclosa d'Écueilles ens vam trobar la Dulcinea, un vaixell de passatgers, que ens va fer la santíssima. Haviem d'esperar. Vam esperar i vam sortir de la resclosa a les 13,15. Al cap d'una hora arribàvem a Seurre. Hi havia força lloc i ens instal·làrem abarloats en un pantalà. El poble ens va semblar molt ben endreçat, com tants pobles de França, però no hi havia cap botiga a prop tret d'una boulangerie. Com que teníem de tot, no ens va preocupar.

El dimecres, 29 de juny, vam sortir de Seurre en direcció Auxonne, però pensant que ens quedariem a Saint Jean de Losne. Resulta que no ho vam poder fer, perquè, tot i que el port H2O, ja el coneixem, a



*Auxonne*

l'alçada de Saint Jean de Losne, vam veure, astorats, que les algues s'estan menjant literalment el port. No hi vam voler entrar, allà! i vam anar a veure si al moll del davant del poble hi havia lloc. No n'hi havia. Per tant, vam seguir fins a Auxonne. Ja hi hem estat quatre vegades en altres ocasions, i m'ho conec. A mi tot el que és desconegut em fa basarda, així, d'entrada. D'aquest tram de la Saône en diuen "La Petite Saône". Per arribar a Auxonne vam fer una altra resclosa, de mida de canal, i no pas de riu. Ens vam instal·lar al pantalà, davant d'un grup de cases que la meua iaia hauria anomenat «cases barates» o «cases del governador»... A mi em sembla mentida que un poble tan bonic com Auxonne hagi deixat construir aquest tipus de blocs, que semblen dels anys 50 i lletjos a més no poder. Ep, és la meua opinió! En Joan Salvador, que és més optimista que jo, em va dir que «des de dintre, les cases no es veuen». I té raó. La vista que tenen sobre el canal els deu compensar la lletjor. Ves a saber...

Al matí, abans de sortir de Seurre, la Taca ens havia caigut a l'aigua! Havia volgut saltar per on no tocava i xof! El resultat va ser que feia una pudor inaguantable, així que una de les tasques a fer a Auxonne, abans de fer res més, havia de ser dutxar-la. Almenys, la pudor que va passar a fer, va ser la de «gos moll», però rentat amb el seu xampú! A mitja tarda ens vam armar de valor i vam fer una volta pel poble, que, a part dels pisos del nostre davant, és preciós. Feia molta calor. L'Església de Notre Dame d'Auxonne és una preciositat. De fet, gairebé tots els edificis del centre-centre ho són. El campanar és ben tort, ja li diuen «Le clocher torçu». Vam fer quatre fotos i vam tornar a la Nura. La calor ja era força insuportable.



*Seurre*



El dijous, 30 de juny, vam sortir de l'amarrador a quarts de nou, amb la intenció d'anar fins a Dole.

A la primera resclosa, el rescloser ens va donar un maletí amb un comandament a distància antic, però que ens permetria posar en funcionament les rescloses de manera automàtica. Vàrem començar força bé, però a partir de la tercera resclosa ens vam trobar una «grande péniche» comercial que anava a 3 o 4 km/h, a part d'estar-se molt estona per fer cada resclosa. Gairebé desesperats (caminant hauríem arribat abans), vam arribar a Dole. Pensàvem que hi arribaríem cap a la una, però en realitat hi vam arribar cap a les quatre, l'hora de berenar! Quan vam acabar d'atracar, que ens va costar trobar un lloc que no estés ple d'algues, es posà a ploure. Havíem fet just! Dole és una petita meravella (ja sé que fins ara només parlem de petites meravelles, troballes de pobles encantadors, però... És que és així). La preciositat de Dole ens tragué la mala llet d'haver estat tantes hores per arribar-hi. No us ho perdeu, si hi podeu anar. És preciós!



Dole

L'1 de juliol, divendres. Va ploure tota la nit, però el dia es va llevar amb un sol esplèndid, i amb una temperatura perfecta: en tot el dia no vam passar dels 20 graus. Un gust! Vam descobrir la petita ciutat admirant-nos com uns badochs amb tot el que ens envoltava. Hi ha un passatge que va per sota del canal, la mar de curiós. Dole és la ciutat natal de Louis Pasteur. Hi ha un tros, rodejant la casa de Pasteur, que li diuen «La Petite Venice». Crec que a totes les ciutats on hi ha aigua, t'hi trobes una «Petite Venice». Tota aquella zona està plena de restaurantets al voltant dels petits canals que travessen la ciutat. Aquí hi vam passar uns dies molt agradables.



Dole

El dilluns, 4 de juliol, vam sortir de Dole cap al voltant de les nou i molt aviat vam passar la primera resclosa. Ara ens trobaríem totes les rescloses de baixada! Cap a migdia vam sortir del canal i vam tornar a la Saône. La intenció era veure si hi havia lloc davant de Saint Jean de Losne, no pas entrar al port, que, com ja vàrem dir, està plagat d'algues. Les algues ens estaven fent la punyeta, en aquest viatge. Una llàstima! En passar per davant del poble només hi havia lloc per un vaixell i, com que en teníem un davant nostre, estava clar que la plaça era per ell. Nosaltres vam continuar baixant, era el pla B: tornar a Seurre. Va començar a ploure. A Seurre hi havia tot el lloc del món. A mitja tarda va escampar la mica de pluja i va sortir el sol, però no feia gens de calor. Ja tornaria, ja, la calor!

El dimarts ens vam quedar a Seurre per fer algunes compres d'intendència. Sempre diem que «no necessitem res» i acabem fent unes compres que semblen per a una família nombrosa. A la nit vam descobrir una bèstia que semblava una rata i que ja coneixem d'altres vegades de navegar pel Rhône i la Saône, és una espècie invasora, el Coipú, amb dues dents grogues molt grosses. Jo, primer, especulava amb si era



Dole



una llúdriga, però estava clar que era «la rata». La fauna és variada, al riu, amb abundància d'aus. Orenetes, amb els seus xisclets característics, tórtres, pardals, corbs, agrons, ànecs, cignes, blauets, bernats pescaires, polles d'aigua; també hi ha peixos de totes les mides possibles, alguns de gegantins, d'altres mitjans i alguns de molt petits. Un zoo!

El dimecres, 6 de juliol, amb la roba neta i seca, ben esmorzats, la Taca treta i tot, vam tirar cap a Verdun sur le Doubs. L'anècdota va ser que, en arribar a la resclosa, en Joan Salvador, en lloc de dir-li al rescloser que érem «un bateau avalant», li va dir «montand». Teníem la resclosa a favor, i, de cop, veiem que ens tanca la porta... Llavors vam reaccionar! És clar! Si hem dit que érem montands, i en realitat som avalants! El vam tornar a trucar, ens vam excusar per haver-nos equivocat i, per sort, no era massa tard i ens tornà a obrir les portes. D'entrada, ja havíem posat el canal de ràdio equivocant, i també havíem hagut de reaccionar sobre la marxa, per adonar-nos que estàvem parlant amb la resclosa d'una resclosa que ja havíem fet feia dos dies. Teniem el dia girat!, vam riure. Cap més entrebanc, però. Érem a Verdun sur le Doubs —un poblet situat al Doubs, un afluent de la Saône— a l'hora del cafè amb llet de mig matí. Ens vam posar al costat d'un veler holandès, amb qui ja havíem coincidit a Seurre. La Capitainerie ens va fer l'efecte d'una nau espacial. En realitat és un bar, situat a dalt del poble. El riu queda bastant avall. Per pujar, cal passar per una rampa molt inclinada, més i tot que la de Chalon sur Saône, que té una inclinació del 30% i costa tant de pujar com de baixar. La Taca hi va tenir algun problema. Les seves potes ja no són el que havien estat. Vam passar el dia entre fer el gos, llegir, sortir a fer una volta, fent fotos del poble, que és molt bonic (més pintoresc que una altra cosa) i ja està.



Alta nàutica de Verdun sur le Doubs

Dijous, 7 de juliol (San Fermín). Ens vam llevar d'hora i vam anar al mercat. Vam ser els primers de marxar, però és que teníem por que, si arribàvem tard a Chalon sur Saône, no hi trobéssim lloc. Arribant a Chalon, només hi havia dues places! I una era tan petita que no hi cabíem. Un cop ubicats, vam anar a fer el cafè amb llet al nostre bar preferit de Chalon. Els dies que vam passar a Chalon sur Saône, divendres, dissabte i diumenge, 8,9 i 10 de juliol, vam fer coses que, a hores d'ara, ja ens eren quotidianes, en aquest viatge. Vida normal, amb tot el temps del món. Sempre ens sobrava temps, cosa que no passa mai quan som a casa. El dia 9, més del mateix. El dia 10 ens vam assabentar que venia una altra onada de calor, a França i a tot arreu. Jo ja tremolava, no pas de fred i la Taca no ho sabia, però ja tremolaria, també. Ens vam acomiadar dels cafès i de Chalon sur Saône. Em sembla que aquesta vegada ja és per sempre, tot i que no es pot dir mai, això. De tornada a la Nura, l'aire condicionat començà a funcionar, i no havia de parar en tota la tarda. Això de l'onada de calor, tot just començava!



Tournus

L'11 de juliol, dilluns. Vam sortir ben d'hora. Feia vent del nord, que ens refrescava l'ambient. Fins i tot teníem fred! Ja el trobaríem a faltar, aquest fred! Tots els vaixells plaisanciers pujaven. Només baixàvem nosaltres i un veler, que ens vam trobar a la resclosa i que, com nosaltres, s'aturà a Tournus. A les 12 ja hi érem. Hi havia lloc. Vam comentar que hi havia molt poca circulació de vaixells, aquest any. L'home del veler anava sol. Era un belga que ens va dir que anava fins a Almuñécar però que abans volia passar uns sis mesos per la costa catalana si trobava un port baratet. Un port baratet, diu! No el vam voler decebre... A la tarda vam anar al súper, un Auchan que hi ha a cinc minuts de l'alta nàutica. Vam comprar aigua perquè amb la





calor, beviem moltíssim! El dimarts, dia 12, també el vam passar a Tournus. Havent dinat, la temperatura començà a pujar com una boja. Ai, ai, ai!

El dimecres, 13 de juliol, vam sortir cap a Mâcon. Volíem passar el 14, festa nacional francesa i que està tot tancat, en un port on tinguéssim aigua i llum, dutxes i, si podia ser, «la-verie». A les 12, 15 ja érem a Mâcon. Amb una calor del quinze! Tots els pareos, que havien estat guardats fins aleshores, van sortir a la llum, perquè ens calia protegir-nos del sol. La Nura semblava un campament de gitans. La Nura i tots els vaixells que eren allà de passada, com nosaltres. A la nit van fer focs artificials, però... Els de Blanes som immunes a qualsevol tipus de focs artificials que no siguin els de Blanes. Això no sé si ho dic amb orgull o amb pedanteria. Mig mig... A les cinc de la tarda del 14 de juliol festa nacional francesa, la guingueta plena de gent suant, que es veia des de la Nura, el termòmetre marcava 39 graus. Ahí lo dejo. La plaga de conills que viuen al port, si no hi posen mà, potser se'ls triplicarà en no gaire temps. Són moníssims, això sí! I se'ls veu acostumats a conviure amb la gent, que no els fa ni cas. Igual que si fossin gats. Entre conills, calor i gent suant i prenent refrescos, l'estampa era pintoresca!

Divendres vam sortir de Mâcon, cap a Montmerlé. Hi ha una petita anècdota i és que ens vam parar per fer gasoil i resulta que la màquina no funcionava. En Joan Salvador se'n tornà a Capitainerie i li van explicar, amb cara de condescendència, «com funcionava» la màquina. Tornà. La màquina no funcionava. Tornà a Capitainerie. Va arribar acompanyat d'un dels treballadors, amb cara de savi. La màquina no funcionava.

Tot plegat, fet tal com manen els cànons: Posa la tarja. Marca el pin. Quin sortidor vols. Quants litres vols. Vols o no vols rebut?... Tres vegades, ho va fer. Dues tot sol, i l'altra, amb les sàvies indicacions del treballador, que acabà dient allò que ja sabíem: «Ne marche pas». En fi. Vam marxar havent omplert només una part d'un dels dipòsits, i amb en Joan Salvador decidit a anar observant que al compte no ens cobressin tot el que havia marcat amb la tarja. A Montmerlé vam trobar lloc, sense problemes. Pocs plaisanciers amunt i avall...A la tarda va pujar la temperatura alarmantment. La Taca estava mig desmaiada, jo m'anava passant la mànega i també l'anàvem remullant a ella amb aigua tèbia...



*Alta nàutica de Montmerlé*

El dissabte, 16 de juliol, cap a les cinc de la tarda estàvem amb l'aire condicionat posat, les previsions poc afalagadores... Respecte a l'onada de calor, hi havia moments en què hauríem volgut fer petar els dits i teletransportar-nos a casa, hi havia d'altres moments en què pensàvem «no n'hi ha per tant». Potser és que el cos se'ns anava acostumant a poc a poc. Com allò de bullir una granota de mica en mica, que quan se n'adona ja està bullida del tot. Vèiem el mapa de Catalunya, en vermell i granat. Que no ens passi res... pensàvem. No a nosaltres, no, que, a última hora, estàvem de vacances... Que no ens passi res, amb el nostre planeta, que tant hem maltractat. Tant de bo encara hi siguem a temps! Amb aquests pensaments i tot, el viatge estava resultant perfecte. No havia marxat ningú des del dia que havíem arribat. La parella d'avis que anaven avall, igual que nosaltres, ens van explicar que al Canal de la Bourgogne, ara per ara, no s'hi podia entrar, degut a les algues, i que part del Canal del Centre, l'havien hagut de tancar a la navegació perquè se'ls havia esquarterat un bief (tros del canal entre resclosa i resclosa). Es veu que perdia aigua i s'havia de reparar. Això era per allà a Montceau-les-mines, que nosaltres ja hi havíem passat, anant i tornant! Havíem tingut sort. Es veu que havien avisat als vaixells d'un costat i l'altre del tram del canal tancat, que no podrien navegar-hi. Si et queda el vaixell atrapat allà, o fas la volta i arribes gairebé fins a París, o allà et quedes... O s'hi queda el vaixell, fins que ho reparin (ves a saber quan) i se t'han acabat les vacances. Ens havíem encomanat a Santa Rita? No! Però a nosaltres ens havia sortit prou bé!

El 18 de juliol seguíem a Montmerlé. Es preveien unes calors d'aquelles insuportables, que vivíem en carn pròpia. Sortíem a comprar pa i al súper, a primeríssima hora, aprofitant, també, per treure la Taca. Ja es veia que el dia seria complicat. A partir d'aquí, només

sortíem de la Nura per treure la Taca, portant-la a coll per la passarel·la, perquè tenia una ungla trencada. És curiós, perquè a l'anada, la gent a qui li agraden el gos-sos, ens pregunta-ven si era «agée». Sí, és velleta, els responíem. Ara, de baixada, i amb la calor, se la miraven un parell de cops i, a més a més de la pregunta, movien el cap a banda i banda, com dient «pobreta». Poc sabien, aquesta gent, que la Taca feia un parell de mesos encara era capaç de pujar al Turó de l'Home, a Les Agudes i al Matagalls!

El dia 19 vam fer el trajecte Montmerlé-Trevoux. S'esperaven 35 graus a l'ombra. Un dels dies més calorosos, que després veuríem que encara ho podien ser més, degut a la llarga onada de calor per tot arreu. Tot i així, vam decidir anar baixant. Abans de sortir, en Joan Salvador va anar a buscar un pack d'aigua, perquè ens la beviem com si fos aigua! Les altes nàutiques que ens anàvem trobant pel camí estaven buides. No hi havia moviment de vaixells. El més normal, pel que havíem vist les altres vegades que havíem passat, hauria estat que hi hagués bufetades per trobar un lloc. Doncs no. Hi havia lloc. Dues places lliures. Després de pagar al càmping que fa de Capitainerie, com aquell que diu, ens vam quedar tot el dia dintre la Nura. La calor era insuportable de veritat. L'aire que ens envoltava era com si sortís de l'assecador de cabells. A la tarda, a la Nura hi havia 40 graus. La Taca estava molt tocada. La vam instal·lar a la proa amb dos ventiladors. Tenia un respirar feixuc. La refrescàvem amb draps molls. Sortia a penes per fer les seves necessitats, i a coll. L'asfalt cremava i les poques herbes, seques, que hi havia, també. I se li claven als coixinets. Com que menjava i bevia aigua, estàvem relativament tranquils.



*La Saône a Lyon*

El 20 de juliol vam fer Trevoux - Lyon. Vam sortir a les 9 del matí i el sol ja cremava. Com que navegant s'hi estava prou bé per l'airet que passava, anàvem ben a poc

a poc. Ens vam creuar amb pocs vaixells, potser dos o tres. Un d'ells era un Menorquin 120. Ens vam saludar afectuosament! Al migdia vam arribar al port de la Confluence i, tal com ja ens imaginàvem, no hauria calgut reservar. Només hi havia dos vaixells. El nostre era el tercer. El 21 de juliol, dijous, ens vam quedar a Lyon. És a partir del migdia, que la gent es tancava a casa. En el nostre cas, al vaixell, perquè sortir al carrer era ficar-se en un forn. La calor frenava tothom.

El dissabte 23 de juliol, ja al Rhône, vam fer el tram des de Lyon fins a Les Roches de Condrieu. Les dues rescloses les vam fer la mar de bé, totes dues estaven a punt per nosaltres, en arribar-hi. I el diumenge, vam arribar fins a Valence, altra vegada al port de L'Epervier. A L'Epervier vam fer gasoil, sota un sol insultant. A les 6 de la tarda, a la banyera de la Nura estàvem a 40 graus. L'aire condicionat anava a tope i ens va salvar de cadascuna de les onades de calor. El cel s'ennuvolà, però amb un únic núvol blanquinós, que feia una atmosfera digna de pel·lícula de ciència ficció. Heu vist «La carretera», amb Vigo Mortensen? Doncs...Mireu-la. Una atmosfera que feia por.



*Les famoses algues*

El 26 de juliol vam fer de Valence a Cruas, un port que no coneixíem. En Joan Salvador el va qualificar com «un dia de merda». La previsió era de vent, però en feia molt més del que la météo preveia. A la primera resclosa, més d'una hora d'espera. Pujada i baixada de mercants, amb un vent cada vegada més fort: tramuntana, per nosaltres. Mestral, per ells. Però és el mateix vent. A la segona resclosa, altra vegada. Mercants amunt i avall. La resclosa ens va tancar la porta pels morros. Una hora fent voltes, amb massa vent com per anar al moll d'espera i amarrar-nos. Un desastre! Vam decidir quedar-nos al port de Cruas. Allà vam veure que els Evangelis estaven equivocats i que Jesucrist no caminava pas sobre les aigües, sinó sobre les algues!



El dimecres, 27, ens vam quedar a Cruas, llegint, passejant, amb alta temperatura, però que, amb el vent, no es feia tan feixuc. En Joan Salvador va anar fins al poble, que quedava lluny del port, i va portar pa i va fer unes fotos espectaculars, perquè el poble és molt bonic i et sorprèn gratament. Jo em vaig quedar amb la Taca, que no estava per sortir a caminar.

El dijous, 28 de juliol, vam anar de Cruas a Viviers. La Taca va empitjorar. Ara ja anàvem més de pressa per baixar, degut a la calor, degut a les algues, i degut a la nostra gosseta.

El divendres, 29 de juliol vam anar fins a Avignon, on hi havia un ambient molt maco, de teatre al carrer i molta gresca. A tot arreu hi havia cartells del festival de teatre que havien fet durant tot el mes i encara hi havia grups que actuaven per les cantonades. Les escorrialles d'un esdeveniment molt important, que ja fa molts anys que el fan.



Castell del Rei René al Rhône

El dissabte, 30 de juliol, vam arribar d'una tirada fins a Aigües Mortes. Només ens quedava una resclosa per fer al Rhône, la de Beaucaire. I després, al Petit Rhône, la de Saint Gilles, que fa 30 cm. L'endemà el vam passar a Aigües Mortes i el dilluns, 1 d'agost, sortíem cap a Gruissan. El contrast de passar dels canals a mar va ser fort. Ho hem fet vegades! Però no ens hi acabem d'acostumar. Cada vegada ens ve de nou, i més, si la mar és arrissada, com era el cas. La calor, al mar, també era molt intensa.

De Gruissan, en vam sortir el dia 2 d'agost, i vam navegar fins a Portbou. Vam sortir a les 8, i a les 9 vam trucar a la Capitania de Port de la Selva, per anar-hi a passar un parell de dies, però ho tenien tot reservat

per la resta de la setmana. Tampoc no vam trobar lloc a Llançà. Per això ens vam acabar decidint per Portbou, un port tan net i cristal·lí que convida fins i tot a banyar-se. Llàstima que estigui prohibit! Tot i que la calor era molt forta, passava una mica d'airet que feia que tot fos una mica més agradable d'entomar. Hi ha una guingueta, on, al capvespre, ens hi vam comprar unes pizzes per emportar-nos. Vam sopar a bord, com uns senyors —les pizzes eren boníssimes— i vam dormir prou bé.

El dimecres, 3 d'agost, vam fer de Portbou a L'Estartit. Vam trobar la mar una mica moguda, tot i que la previsió era de poc vent. El vent va acabar sent de N.E., d'uns 15 nusos. Vam ballar fins al Cap de Creus, que el vam passar cap a les 10. Poc abans d'arribar-hi, ens van acompanyar uns quants dofins que ens saltaven a la proa. Impossible fotografiar-los. Ho vam intentar, però a les fotos no es veia res.

La Nura, amb aquestes condicions de mar i de vent, navega molt bé i ja a redors del Cap, la mar va calmar i el vent també. A les 12 entràvem al port de L'Estartit, després d'haver driblat un munt de barquetes, caiacs, barques més grosses, i amb l'ai al cor (jo). Ens van donar un dels amarradors nous que han fet a la part interior de la bocana. S'hi estava bé, llevat que estàvem lluny del poble, a part d'estar allà on es noten tots els moviments —constants— d'entrada i sortida de barques i barquetes. Totes tenien pressa per sortir o entrar i la Nura es movia constantment. El dia va transcórrer tranquil·lament, amb calor, però ja hi estàvem acostumats. Jo em vaig anar a fer un bany a la platja, que és just al costat del port. L'aigua era calenta com quan et banyes a la banyera. Ja ho havien dit, per la ràdio, que la temperatura de l'aigua del mar era massa elevada. I que d'aquí vindrien problemes d'aiguats, calamarsades i no sé quantes coses més...



Capvespre a Saint Leger sur Dheume

Dijous, 4 d'agost. De L'Estartit a Blanes. Vam sortir a les 7,45, després de passar la nit del lloro, a causa de la xafogor. Hi havia hagut gent, al velar del costat, que havia dormit a la intempèrie. Jo ho vaig pensar, però la humitat era tan alta, que hauria quedat xopa, a part que la temperatura a fora era més o menys la mateixa que a dintre. De tornada ens vam trobar marejol i vent, que duraria tota la travessa. A mesura que passaven les hores, augmentava el nombre de vaixells que navegaven (normal). A les 12 vam fondejar per fer un bany i refrescar-nos. Ja érem a Treumal. Només vam fer un sucamulla, perquè, tot i el bonic color de l'aigua, hi havia un munt de meduses. Un cop refrescats, vam seguir cap a Blanes, on vam arribar amb 1883, 10 hores de motor. Calia endreçar la Nura, fer una bona dutxa, i anar a dinar al restaurant del Club.

S'havia acabat el viatge, però ara necessitàvem processar-ho tot. Ens havíem d'ubicar. Havia estat una gratíssima experiència, un viatge fantàstic, una d'aquelles coses que, encara que es repetís, no s'assemblaria en res a cap altre viatge... Com ho podria dir? No ho sé. No em surt, ara com ara. Però em sembla que, el que vull dir, s'entén.

Acabat el quadern de bitàcola, la tarda del 4 d'agost del 2022.

Montse i Joan Salvador

**Epíleg:** Aquest ha estat l'últim viatge de la Taca. Ens va deixar un mes després d'arribar, però sabem ha estat una gosseta feliç.







## PETITES ILLES DE LA MEDITERRÀNIA IKARIA - Grècia.

37° 35' N 26° 17' E

M. Núria Dalmau

Havien passat més de cinquanta anys, però allí estava la casa, oculta rere la vegetació. Les eures, les liles, les buguenvílies, havien taponat les finestres enreixades de la planta baixa i descaradament s'havien emprat del balcó del primer pis. Les herbes bones i dolentes, els arbusts, els arbres havien emplenat el petit jardí; fins i tot, no es podia obrir la reixa d'entrada que intrincades branques entrellaçaven.

Tenia quinze anys quan van arribar els italians a ocupar l'illa. La guerra ja havia fet els seus estralls. Els homes havien marxat, molts a treballar a les mines de carbó, els camps s'havien abandonat i ja no quedava bestiar. Les dones cultivaven un hort o tenien gallines, però, la fam va ser tan gran, que van posar fi

a tot i al petit poble de Karabostomo van morir 300 persones d'inanició.

Llavors va acabar la guerra. No hi havia medis per portar tot el que calia a l'illa i es va optar per endur-se'n a la gent a camps de refugiats, primer a Turquia, després repartits per arreu. Ell i la seva família van anar a parar al Congo belga. Des d'allí i després de dos anys de penes i treballs van aconseguir emigrar als Estats Units, es van instal·lar a Ohio i ell va treballar a una fàbrica d'aquestes que ara estan abandonades i rovellades. Quan es va jubilar va tornar a l'illa, la seva illa: Ikaria.

Ikaria una muntanya en l'Egeu entravessada als vents de nord i sud que la fuetejant sense pietat.



Illa de vida senzilla i bàsica on els seus habitants gaudeixen d'una esperança de vida de més de noranta anys (un dels 5 punts al món amb més longevitat).

Les aigües termals flueixen a la costa dins de mar (Thermia a 1 km de la capital). En la petita "marina" de Ayios Kirikos hi han deixat una mini piscina on, si un gosa, pot fer un bany a 46° (la temperatura varia, però al 2022 era de 45/46°C.).

Si no teniu vertigen, podeu llogar un cotxe i donar la volta a l'illa per unes carreteres d'infart i pujar fins al monestir de Osias Teoktistis (es podria traduir com Déu constructor) on les estranyes formacions rocoses donaren refugi a la població en els temps d'atacs pirates. Potser hi podreu comprar melmelada o codonyar que unes agradables senyores preparen en el monestir.

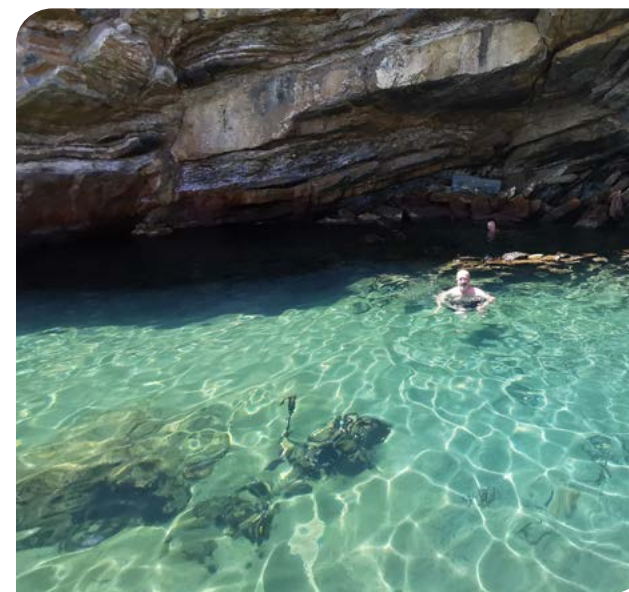
Moltes han estat les vicissituds viscudes a l'illa: la dominació otomana, les guerres mundials i la civil...Ha



estat lloc d'exili pels comunistes després de la guerra civil posterior a la Segona Guerra Mundial i durant la dictadura dels coronels. Els comunistes i van deixar empremta (Mikis Teodorakis s'hi va haver d'estar dos anys). Molts d'ells gent d'estudis de diverses professions que van millorar molts aspectes a l'illa. Potser per això, fins a les darreres eleccions, hi havia guanyat sempre el partit comunista.

Tota la seva història, però, no ha pogut alterar el tarannà dels illencs que es reuneixen a qualsevol hora sota l'ombra dels arbres de la plaça davant el port i fan petar la infinita xerrada.

Ah!, per cert, en Giorgos, el nostre protagonista va morir al cap de 94 anys. Havia recuperat l'habitatge familiar i es va dedicar a l'hort i al bestiar com quan era jove. La seva filla, fisioterapeuta em va explicar la seva història mentre em feia un massatge a les meves adolorides lumbar. Gràcies Stela.





# 37<sup>TH</sup> AMERICA'S CUP BARCELONA

## LA COPA AMÈRICA A BARCELONA

Roger Ferrer i Josep Lluís Yubero

### INTRODUCCIÓ

La 37a America's Cup, que tindrà lloc entre l'agost i l'octubre del 2024 convertirà Barcelona en el centre d'atenció de la vela mundial. La capital catalana portarà a terme un esdeveniment mundial al voltant del Port Vell i al llarg de la platja fins al Port Olímpic. El món de la vela ha fet de Barcelona la seva llar i promet ser una de les America's Cup més intenses en els cent setanta-quatre anys d'història de l'esdeveniment.

Aquesta competició és el trofeu internacional més antic –es remunta al 1851– i és considerada com un dels reptes esportius més difícils.

Aquell any se celebra a Londres, Anglaterra, la Gran Exposició Universal. i el Royal Yacht Squadron (club de vela prestigiós de la ciutat de Cowes) organitzà el dia 22 d'agost la regata Queen's Cup que tenia com a premi un trofeu valorat en 100

guinees (moneda de l'època). Per aquest motiu, la COPA AMÉRICA, també se la coneix com la COPA DE LES 100 GUINEES.

Aquell dia quinze velers es presentaren a la línia de sortida amb les embarcacions i tripulacions ben preparades i més motivades encara per intentar guanyar aquella primera edició del trofeu.

Catorze dels quinze velers els presentà el club organitzador, el Royal Yacht Squadron, amb totes les de guanyar. Un sol contrincant ve de lluny, de l'altre costat de l'Atlàntic. És un shoener (goleta) que el NYYC (New York Yacht Club) ha enviat per posar les coses difícils a la nombrosa participació anglesa. Aquesta goleta es diu Amèrica.

El recorregut consisteix en donar una volta a l'illa de Wight i la flota es posa puntualment a navegar a tota vela. En un moment donat, la reina Victoria I d'Anglaterra pregunta als seus acompanyants:

- Qui va primer?
- La Amèrica, Majestat!
- I en segon lloc?
- No hi ha segon, Majestat!

Aquesta famosa anècdota que, com aquesta competició, sobreviu al pas del temps, és recordada encara cent setanta-dos anys després.



No hi ha color, i l'Amèrica i el seu patró John Cox s'enduen el trofeu de forma aclaparadora i merescuda.

El New York Yacht Club, un dels clubs més prestigiosos del món, va ostentar el trofeu durant 132 anys abans de perdre'l el 1983 a mans d'Austràlia. En tan llarg període de competició ja podem imaginar els esforços de guanyadors i reptadors (se'ls coneix com a desafiants) per dissenyar velers més i més ràpids que els permetés canviar el camí victoriós del NYYC a la COPA AMÉRICA.

D'entre de les molt rigoroses regles de joc que els velers havien de seguir, hi havia un cert espai de llibertat en el disseny de les quilles (els apèndixs que fan de contrapès quan el veler escora al cenyir). I aquesta petita gran llicència constructiva és la que permetrà la victòria australiana.

Aquell 1983 el vaixell nord-americà LIBERTY és el defensor de la regata més famosa del món i el desafiant és l'AUSTRÀLIA II, no cal que us diguem d'on venia amb aquest nom. EL casc del AUSTRÀLIA II era fantàstic, però no feia la diferència amb el del LIBERTY. Tot apuntava que, un cop més, el NYYC s'enduria la copa.



Els australians, però, tenien l'arma secreta ben protegida, i només ells sabien com estava dissenyada i quines prestacions diferencials presentava. Van amagar la quilla a la vista de tothom i de l'equip americà; fins i tot enviaven submarinistes per espigar la quilla revolucionària i l'amagaven sota una lona quan treien el casc del veler a sec per netejar-lo i polir-lo.

Comença la competició i al final de les 7 regates (la final de la COPA AMÉRICA se celebra al millor de

7 proves) el resultat és ajustat, sí, però sorprenent pel tomb històric que representa: El desafiant guanya al defensor per 4 a 3! La regata ha estat molt igualada i, al finalitzar la quarta prova, el LIBERTY guanyava per 3 victòries a 1.

| Liberty 'vs' Australia II |              |           |
|---------------------------|--------------|-----------|
| Regata                    | Vencedor     | Tiempo    |
| 1                         | Liberty      | por 01.10 |
| 2                         | Liberty      | por 01.33 |
| 3                         | Australia II | por 03.14 |
| 4                         | Liberty      | por 00.43 |
| 5                         | Australia II | por 01.47 |
| 6                         | Australia II | por 03.25 |
| 7                         | Australia II | por 00.41 |

(...)

Fem aquí un "kit-kat" per comentar-vos i proposar-vos si no ho heu fet ja, que vegeu la pel·lícula "La fuerza del Viento" (USA, 1992), produïda per Francis Ford Coppola, on amb un rerefons real i amb un guió amb una certa imaginació, descriu els fets narrats més amunt. Les imatges dels velers són reals i us submergeixen de ple en la competició i els seus moments intensos plens d'adrenalina i de fortes emocions.

(...)

Des d'aquell 1983, la Copa només l'han guanyat equips dels Estats Units, Suïssa i Nova Zelanda. L'actual Defensor de l'America's Cup és l'Emirates Team New Zealand, que representa el Royal New Zealand Yacht Squadron.

### EL PRECEDENT ESPANYOL

Més enllà d'aquesta trencadora edició de 1983, i amb no pocs esforços i influències per aconseguir-ho, els organitzadors de la COPA AMÉRICA decideixen que sigui València la seu de la competició que es va celebrar en el 2007.

IBERDROLA, patrocinador principal del desafiament espanyol, és qui dona nom al veler que, juntament amb altres candidats fan les regates prèvies classificatòries per a determinar els semifinalistes i finalistes.

El IBERDROLA presenta una tripulació amb molta





experiència i contrastada solvència i obté la classificació per les semifinals, juntament amb el LUNA ROSSA italià, el BMW ORACLE RACING i el EMIRATES TEAM NEW ZEALAND.

L'Equip espanyol fa bon paper, però el EMIRATES el guanya merescudament per 5 a 2.

La final la competeixen el LUNA ROSA i el EMIRATES, i és aquest darrer el que guanya i queda així definit com el desafiador que s'enfrontarà amb el defensor (guanyador de l'edició anterior): el ALIGHI suís.

Us proposo vegeu un vídeo que correspon a la regata 7 entre el defensor - ALIGHI - i el desafiador - EMIRATES - que no té pèrdua i manté l'emoció fins al final de la regata.



## EL TORN DE BARCELONA

La cosmopolita Barcelona coneguda a tot el món pel seu art, la seva arquitectura i la seva vitalitat ha estat la seu triada per acollir la 37a America's Cup i els seus equips.

Totes les bases dels equips estaran situades a la zona del Port Vell i envoltades pel village de l'America's Cup, on es podran congrega desenes de milers d'espectadors cada dia. Per garantir una visió perfecta, la zona del camp de regates, just al costat de les esculleres d'entrada al port, se situarà davant d'àmplies zones destinades als aficionats i plataformes d'observació a la platja.

La Cerimònia Oficial d'Inici de la 37a America's Cup se celebrarà a Barcelona el 22 d'agost del 2024. El seguiran la prova preliminar final i les Challenger



Selection Series, que conduiran a l'America's Cup Match que començarà el 12 d'octubre del 2024. Durant el 2023 / principis de 2024, hi ha la possibilitat que se celebrin fins a tres esdeveniments preliminars. El juny del 2023, tots els equips tindran la base instal·lada i estaran entrenant a Barcelona.

## QUI HI COMPETIRÀ

El vigent posseïdor de l'America's Cup és Emirates Team New Zealand, que representa el Royal New Zealand Yacht Squadron, però espera una forta competència. INEOS Britannia, el "Challenger of Record" (Primer desafiament), del Regne Unit, és el primer dels Challengers (desafiaments) i està a càrrec de les Challenger Selection Series (Sèries de selecció de desafiament) en què es decideix qui s'enfrontarà Nova Zelanda pel trofeu. El singular format de la Copa fa que el Defensor del trofeu tingui automàticament dret a competir al 'Match' final, mentre que els Challengers (desafiaments) celebraran una sèrie de regates per trobar el millor vaixell, que s'enfrontarà a l'equip neozelandès. Les inscripcions confirmades, a més d'INEOS Britannia, són: Alinghi Red Bull Racing, de Suïssa; Luna Rossa Prada Pirelli, d'Itàlia; i American Magic New York Yacht Club, dels Estats Units.

## AMB QUINS VAIXELLS

A l'anterior edició de 2020 ja es va introduir aquest disseny de velers que, com a característica principal i diferencial en relació amb altres velers més tradicionals, incorporen foils (aquest apèndix que els serveixen per elevar-se de la superfície de l'aigua i inicial el vol).

Com és i com funciona un foil? Deixant a part l'altíssima tecnologia en els materials emprats en la seva construcció (titani, carboni, manganès i d'altres) és importantíssim el perfil de les parts que aniran submergides a l'aigua).

Els perfils dissenyats fan que, a l'arribar el veler (ara ja ho podem dir del cert que ho és) a una velocitat mínima, el casc comenci a elevar-se de la superfície de l'aigua, que desaparegui l'efecte de l'obra viva (la que en un veler tradicional sempre toca l'aigua) i que disminueixi la fricció de forma gairebé total.

Resultat? El veler vola i accelera de forma que arriba a una velocitat clarament per sobre de la que el mateix veler sense foils podria desenvolupar.



Els AC75 són el cim dels monobucs amb hidroales ("foils"). Creats per a la 36a America's Cup, són un salt tecnològic pel que fa als vaixells convencionals, com ho és la Fórmula 1 pel que fa als cotxes. Les hidroales els eleven sobre l'aigua i els permeten generar tant d'impuls que naveguen 4 vegades més ràpid que el vent.

Per a la 37a America's Cup, la segona generació d'AC75 serà encara més ràpida, amb hidroales més amples i millores en tots els aspectes. Portaran vuit tripulants i alguns dels millors talents de la vela hi competiran a bord.

Els AC40, per la seva banda, són els vaixells que s'utilitzen per a les proves de la Women's i de la Youth America's Cup i com a vaixells d'entrenament per als equips principals que competeixen a la 37a America's Cup. Més petits, però no menys potents, amb una tripulació de quatre persones, aquests coets de butxaca van ser presentats a so de bombo i platerets el setembre de 2022, i el seu rendiment ha estat sorprenent.

Resumint molt, estem davant d'embarcacions que tenen molt poc desplaçament (pes; com pesaria un veler de fibra de vidre de 10 o 11m d'eslora), una alçada de mànstil de carboni excepcional (el doble del que podríem esperar) i una superfície vèlica gegant (més de 230 m²). La conseqüència de tot això és la velocitat a la qual poden arribar, que és de 55 nusos (més de 100 Km/h).







### FORMAT DE L'ESDEVENIMENT

La 37a America's Cup constarà de diverses proves que culminaran al Match d'octubre. Les Regates Preliminars serviran com a regates d'escalfament abans de les Challenger Selection Series, en què es decidirà qui avança i s'enfronta al Defender pel premi final.

- Hi haurà fins a tres Regates Preliminars, les dues primeres disputades a AC40 i l'última, a Barcelona, amb els AC75. El format, la puntuació i les condicions de les Regates Preliminars es publicaran en el moment oportú.
- Les Challenger Selection Series (setembre 2024) determinaran quin equip s'enfrontarà al Defensor, Emirates Team New Zealand, a l'America's Cup Match. Constarà d'una fase de Round Robin (sistema de lliga) i una fase final. L'etapa de Round Robin pot consistir en una ronda simple o doble, depenent del nombre de competidors i del temps disponible per competir. Els dos primers equips es classifiquen per a la fase final. El guanyador serà el primer Challenger de la fase final que aconseguixi almenys set punts.
- L'America's Cup és la regata sense segon lloc. O es guanya o es perd, i així ha estat durant més de 170 anys. L'octubre del 2024, el Defensor Emirates Team New Zealand s'enfrontarà al guanyador de les Challenger Selection Series en un Match de 13 regates. Cada regata serà un match race (duel) entre els dos equips. El guanyador de cada regata

suma un punt, el perdedor no en suma cap. El primer equip que obtingui set punts es convertirà en el Defensor de la 38a America's Cup.

A més, tant les dones com els joves de la Women's i de la Youth America's Cup, es llançaran a competir al més alt nivell, obrint així el camí cap al futur de l'America's Cup.

### COM ES POT SEGUIR L'ESDEVENIMENT

Es distribuirà una cobertura d'alta qualitat (en directe, resums, clips i notícies) de l'America's Cup de la manera més àmplia possible per maximitzar l'audiència de l'esdeveniment. Això inclourà la distribució a televisió, a Internet i per a mòbils a través d'acords de col·laboració amb cadenes de televisió i a través de la pàgina web de l'America's Cup i les seves xarxes socials oficials.

### EN ALTRE ORDRE DE COSES

Amigues i amics, grans i joves, amants de la vela i no tan amants d'aquest noble i sa esport: Esperem que a mesura que es vagin apropant els esdeveniments anem entrant en l'esperit de la COPA AMÉRICA i que ho gaudim de ple en aquesta 37a edició.

Creiem que el CLUB DE VELA BLANES té una bona oportunitat per generar afició i per viure amb emoció un únic estiu de 2024.

Als nens i nenes i joves navegants del club: Viviu la formula 1 de la vela. No ens ho perdrem!

Aprofitem finalment per anunciar-vos un altre esdeveniment de nivell mundial que tindrem aquest setembre a Barcelona:

ORC DOUBLE HANDED WORLD CHAMPIONSHIP  
Es tracta del Campionat Mundial ORC de creuers A DOS.

<https://www.bcnorcdhworld2023.com/>

La notícia important per al nostre club és que tindrem no una, sinó dues tripulacions que competiran amb el gallardet del CLUB DE VELA BLANES: El KORRIGAN del president del club, Joan Balaguer i el SMERIT de Tito Moure.

Desitgem bon vent i molta sort als nostres navegants i esperem que gaudeixin de les regates per les quals s'han estat preparant intensament.

### MES INFORMACIÓ

<https://www.americascup.com/cat/37th-americascup-barcelona>  
<https://www.business-yachtclub.com/eventos-corporativos-nauticos/america-cup-2024/>  
<https://www.americascup.com/cat/home>  
<https://nautispots.com/una-breve-historia-de-la-america-cup/>  
[http://www.fondear.com/TODO\\_Regatas/Copa\\_America/Historia/Historia\\_CA.htm](http://www.fondear.com/TODO_Regatas/Copa_America/Historia/Historia_CA.htm)  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Copa\\_Am%C3%A9rica\\_\(Vela\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Copa_Am%C3%A9rica_(Vela))

Película LA FUERZA DEL VIENTO  
<https://www.youtube.com/watch?v=TZUGHsleTPM>  
<https://blog.escolaportbarcelona.com/copa-america-barcelona-2024-historia-y-fechas/>  
 RULES THE COURSE  
<https://www.youtube.com/watch?v=0auZuiM5j2l&t=5s>  
<https://www.youtube.com/watch?v=dGxy5Sxzttc>



**ERICBOATS**  
BLANES

[www.ericboatsblanes.com](http://www.ericboatsblanes.com)  
 info@ericboatsblanes.com  
 Tel. +34 696 409 149  
 +34 607 198 519

CON O SIN  
TITULACION  
WITH OR WITHOUT  
LICENSE  
AVEC OU SANS PERMIS





## VELA DE COMPETICIÓ 2022-2023

José Luís Yubero Rodríguez

### 470 MIXT

Nora Brugman amb pas ferm cap a París 2024



En el darrer número de la revista del Club de Vela, corresponent al passat 2022, dedicaven un ampli reportatge a la Nora Brugman Cabot. Un article a tall biogràfic on parlàvem de la seva vinculació amb el club i els dos intents de participació en els JJOO olímpics de Rio de Janeiro i Tòquio; així com de les àmplies possibilitats de participar en les properes olimpíades a París el pròxim 2024.

D'ençà i fins al dia d'avui tot apunta que la participació de la regatista del Club de Vela Blanes, a les olimpíades al país gal, serà una realitat. La campanya que va de setembre de 2022 a juny d'aquest any, ha estat tan fructífera en èxits esportius que difícilment pot escapar-se el bitllet i participació de la Nora a

París. En aquest sentit, i juntament amb el seu company al 470 mixt, Jordi Xammar, la Nora va aconseguir a finals d'octubre de 2022 proclamar-se subcampiona del món a Israel, després de 8 dies de competició. D'aquesta manera, Xammar, bronze a Tòquio 2020 i, la regatista del Club Vela Blanes, Brugman, afegeixen aquest èxit al subcampionat d'Europa obtingut el mes de setembre a Cesme (Turquia) confirmant-se tots dos com una de les sensacions de la classe.

Ja al febrer d'aquest 2023, la Nora es penjava una altra medalla en el camí cap a París proclamant-se campiona de la Lanzarote International Regatta. Impecables durant tota la competició, Nora i Jordi, es varen penjar l'or en aquesta regata i encetaven uns



mesos de duríssima competició per fer seva la plaça que els ha de portar a París.

El mes de març els catalans finalitzen quarts a la regata, Mallorca Sailing Center Regatta, preàmbul del 52è Princesa Sofia que es disputava a l'abril, i que s'ha convertit, els darrers anys, en una regata de preparació per a totes les flotes espanyoles de vela olímpica. En aquesta competició, que aplegava l'elit mundial a Palma, la Nora va aconseguir el quart lloc d'entre les 35 embarcacions en competició. Un molt bon resultat que li servia per preparar el 52è Trofeu Princesa Sofia el mes d'abril, que va guanyar en l'anterior edició. Malgrat no poder repetir la gesta, va assolir la medalla de bronze, i juntament amb en Jordi Xammar, varen ser l'única tripulació espanyola en pujar al podi, de tota la flota desplaçada a Palma i en totes les categories.

Finalment, fa poc més de dos mesos, la parella es desplaçava a França per competir en el nacional

francès a Port Hyeres. Nora Brugman i Jordi Xammar guanyen l'or a Hyeres i posaven la directa en el seu camí cap a París després de guanyar la Setmana Olímpica Francesa.

Tot just acabada la cita francesa a Hyeres, al maig, es desplaçaven a San Remo per competir a l'Europeu d'aquest 2023. Amb el títol de subcampions aconseguit el 2022, i amb tots els èxits sumats des de setembre a data d'avui, es presentaven com una de les parelles favorites. Finalment, la parella catalana, primera tripulació espanyola a l'uropeu, no va poder repetir el subcampionat de l'any passat, però enfilen la recta final cap a París 2024 amb totes les opcions.

La propera cita, al mes d'agost, el Mundial de classes olímpiques a la Haia repartirà les primeres places olímpiques nacionals. Esperem ja, llavors, poder explicar-vos a tots els lectors que la regatista del Club de Vela Blanes, participarà en els propers JJOO.





## WINDSURF (Raceboard i Windsurfer)

### Els regatistes del CVB Campions d'Espanya i Catalunya



La temporada 2022-2023 ha estat del tot fructífera pel windsurf blanenc. Amb una de les flotes més nombroses a Catalunya i amb una escola on aquesta modalitat esportiva gana adeptes any rere any; els èxits esportius en les modalitats de Raceboard i Windsurfer, en categories masculina i femenina, estan essent una constant en competicions en l'àmbit de Catalunya, Espanya i internacionals.

Ja a finals de l'any passat, al Trofeu Cornudella es va entreveure que aquesta campanya anava per bon camí amb les victòries de Laura Cabezas a la categoria femenina i el segon lloc de Quim Figueras a la categoria masculina de la classe Raceboard. I tot just començar 2023 aquestes bones sensacions es van continuar a la prova disputada al GEN de Roses on es varen aconseguir fins a 6 premis entre la classe Raceboard i Windsurfer. Els protagonistes a la regata de Balís, repetien a Roses. A la classe Raceboard Laura Cabezas guanyava la regata a la categoria femenina i Quim Figueras feia 3r al podi de Raceboard; mentre que el domini a la

classe Windsurfer era absolut amb quatre primers llocs per a regatistes del Club de Vela Blanes: Marc Tusquets, Jordi Bosch, Lluís Colomé i Tatiana Bosch.

Però els premis grossos estaven encara per arribar, i ho van fer a la primavera. Al mes d'abril, en plena Setmana Santa al Club Marítim Altafulla es varen disputar els Campionats de Catalunya de les classes Raceboard i Windsurfer i l'Equip del Club de Vela Blanes va fer palesa, allò que ja es veia venir com evident, la seva superioritat dins aquestes dues classes.

A terres tarragonines Laura Cabezas i Quim Figueras es proclamaven Campions de Catalunya de Raceboard en categories femenines i masculines respectivament; i Marc Tusquets i Jordi Bosch ho feien com a campió i subcampió de Catalunya de la classe Windsurfer.

A finals d'aquell mes d'abril, al trofeu N2 disputat a casa nostra, Jordi Bosch, Marc Tusquets i Lluís Colomé certificaven el bon moment dels regatistes bla-



nencs la classe a la classe Windsurfer mentre que els recentment estrenats Campions de Catalunya de Raceboard, Laura Cabezas i Quim Figueras repetien triomf en aquest N2 celebrat a Blanes. Luís Camacho, l'ànima d'aquest equip, pujava tercer al podi en aquesta classe.

Finalment, aquest passat mes de maig es va disputar la Copa d'Espanya de la classe Raceboard al Club Nàutic de Xàbia. Laura Cabezas, Campiona d'Espanya el 2022, es va proclamar subcampiona de la copa a València després de tres dies de competició amb una meteorologia complicada.

Paral·lel a aquest triomf, però a les illes, Lluís Colomé (2n a la seva categoria) es proclamava Campió de la Copa d'Espanya de Windsurfer al IWIM 2023 a Eivissa, mentre Marc Tusquets (3r) a la seva categoria i Tatiana Bosch (3ª) femenina en pes lleuger, aconseguien més podis pels blanencs.

Aquests triomfs fan que el windsurf blanenc estigui vivint el millor moment esportiu dels darrers anys, amb una flota del Club Vela Blanes que combina experiència i veterania, amb joventut i ganes.

La senda oberta fa ja uns anys, pel regatista blanenc Luís Camacho, secretari català de la classe Raceboard, ha possibilitat un ressorgiment a la pràctica d'aquesta modalitat de vela al Club de Vela Blanes que està donant moltes alegries.





## CREUERS ORC A2 I SOLITARIS

**SMERIT de Tito Moure, assidu dels podis, Campió de la Copa Catalana i Subcampió de Catalunya de creuer ORC A2 2022**



Fa uns anys que gaudim en la nostra flota de la presència de Tito Moure i el seu iot, primer XMERIT i ara SMERIT. President de l'ARAM (Associació de Regatistes d'Altura del Mediterrani), en Tito ha aconseguit aplegar un grup d'esportistes assidus a participar en Regates d'Altura.

Amb la finalitat de fomentar la participació en regates d'altura, especialment a Catalunya, València i Balears, l'objectiu de l'entitat que presideix en Tito, és canalitzar les inquietuds, suggeriments, queixes i idees per a traslladar-les a les corresponents Federacions i Clubs organitzadors de les regates i ser un interlocutor que faciliti la comunicació entre organitzadors i participants, així com donar difusió als esdeveniments.

Extraordinari regatista, enguany en Tito ens ha portat unes bones alegries. Assidu de les regates d'Altura en el grup a dos, a finals de l'any passat es va proclamar

Campió de la Copa Catalana de Creuers ORC A2, al Club Nàutic Balís. En aquesta classe es varen aplegar un total de 16 embarcacions entre els dos grups en competició. Tito Moure va finalitzar, en primer lloc, després de recórrer les més de 35 milles de la prova. Joan Balaguer, actual president del nostre club, amb el KORRIGAN, va finalitzar quart.

Amb la Copa Catalana sota el braç, L'SMERIT tancava l'any 2022 com a subcampió de Catalunya i 3r classificat del Circuit de Regates Costaneres de la FCV.

En els mesos que acumulem aquest 2023 en Tito també s'ha proclamat guanyador de la XXIII Regata La Petrolera, subcampió A DOS de "La Llarga" de la PALMAVELA 2023, va aconseguir el tercer lloc al 50è Trofeu de Vela Comte de Godó a la classe ORC a DOS i va aconseguir el 5è lloc a la 43a edició de la regata Columbretes.



**KORRIGAN de Joan Balaguer seguint l'estela de l'SMERIT**



Fa uns anys que el KORRIGAN 4 de Joan Balaguer va seguint les petjades de l'SMERIT. Ambdues embarcacions participen assíduament a les mateixes regates i dins del mateix grup de creuers es van repartint premis, podis i llocs en les diferents proves i rànquings.

Enguany, al que podríem anomenar amb afecte, germà petit de l'SMERIT, va iniciar temporada al setembre proclamant-se campió de la Regata Marítim-Soller al RCMB. Regata que organitza des de 2018 el Reial Club Marítim de Barcelona (RCMB) en col·laboració amb l'Associació de Regatistes d'Altura del Mediterrani (ARAM) i la Federació Catalana de Vela, d'unes 100 milles, amb sortida des del Port de Barcelona i arribada al Port de Sóller el passat 2022 va ser guanyada pel KORRIGAN de Joan Balaguer, amb Àlex Fernández de

tripulant, dins el grup 1 de la classe A2. El Korrigan continua així sumant punts que l'han de portar al més alt del calaix al Campionat de Catalunya A2.

El Korrigan que tot just venia de finalitzar l'estiu i completar l'edició 2022 de la Regata Blanes-Medes-Blanes, en tercer lloc, va finalitzar l'any com a 4rt classificat de la Copa Catalana, i sisè al Campionat de Catalunya ORC A2.

En el que portem de 2023 ha estat subcampió a la XXIII Regata La Petrolera, subcampió també a l'edició Blanes-Medes-Blanes i segon classificat també a l'edició 2023 del Trofeu Vila de Blanes de creuer. Ha participat també, com l'SMERIT, a "La Llarga" de la PALMAVELA 2023 i ha aconseguit el cinquè lloc a l'edició 50a del Trofeu Comte de Godó.

**ALQUILER MOTOS DE AGUA Y SALIDAS CON MONITOR**

Desde from/de **50€**

**JET SKI RENTAL DEPARTURES WITH MONITOR LOCATION JET SKI DEPARTS AVEC MONITEUR**

consultar/semanalmente check/weekly:

**Precios por moto prices/prix:**

| TIME    | 1P  | 2P   |
|---------|-----|------|
| 15 min. | 50€ | 70€  |
| 30 min. |     | 100€ |
| 45 min. |     | 130€ |
| 1 hora  |     | 160€ |
| 2 horas |     | 290€ |

**Happy Hour**

**Tania's Blanes jetski RENT**

**blanesjetskirent**

**+0034 645 610 661**





## JEKYLL, l'altre guanyador dins la classe Creuer

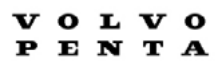


Quan encara queden proves per finalitzar la temporada, i obtenir algun podi més, no podem oblidar el J80 de l'Stephane Azzoni, segon a la XXXIII Regata Dragonera-BalsaMar de l'edició d'aquest 2023.

Un Jekyll que abans de finalitzar el passat any, i a la categoria tripulació, amb Jordi Vllar a la canya, guanyava el Gran Premi El Balís; i es proclamava segon classificat del Circuit de Regates Costaneres A2 de l'any 2022.



Servei oficial Yamaha i Volvo Penta; distribuïdor exclusiu BWA - BMA per Catalunya i De Antonio Yachts per Costa Brava Sud



Nàutica Casas, SA - Av. Castell d'Aro, 114 - 17250 PLATJA D'ARO - Tel. 972 817 612 - [www.nauticacasas.com](http://www.nauticacasas.com) - [info@nauticacasas.com](mailto:info@nauticacasas.com)



## L'ÀNCORA DE TOTA LA VIDA

José Luís Yubero Rodríguez



Des de fa uns anys estem observant un canvi en la fesomia de les botigues del nostre entorn sobretot a les grans ciutats com Barcelona per exemple. Veïem com tanquen moltes botigues "de tota la vida" i, en el seu lloc, obren "locals diferents" o senzillament desapareixen. Amb la crisi primer i amb la pandèmia després veïem com aquest fenomen s'ha aguditzat. Avui dia ja no se salven ni les oficines de les entitats financeres. I tampoc és exclusiu de les grans ciutats! Blanes no és aliè a aquest fenomen, però la fi de l'Àncora (ara que ho penso no he preguntat a Tomàs pare, si Tomàs fill, continuarà amb la saga del Tomàs avi), de produir-se em faria molta pena.

Pena perquè he conegut aquesta botiga d'ença que tenia 9/10 anys. Allà vaig comprar-me la meua primera canya de pescar i allà és on anava a comprar cuacs per la pesca. I pena perquè des que l'any 1993 vaig començar a treballar al Club de Vela Blanes, la meua relació amb la família i el seu negoci ha estat força estreta. He vist créixer en Tomàs fill com a regatista al club.

Aquesta tarda he quedat per conversar amb en Tomàs Llorens Montells, nascut el 1960 i soci del Club des de l'any 1996, a la seva botiga de canyes de pescar (per mi sempre serà la botiga de canyes de pescar) i tota mena d'utensilis, estris i material relacionat amb el món de la pesca i nàutic.

Surto del club i vaig cap a la botiga, de fet només he de pujar unes escales i travessar el carrer, ara tot just que han finalitzat les obres per adequar (que ja feia temps ho necessitava) aquesta part del port, la rotonda i carretera; que en els mesos d'estiu es converteix en un forat sense sortida. Una rateta on autobusos de turistes, furgonetes de repartidors, vehicles de tota mena i cambrers que esquiven el tràfic, d'un a l'altre cantó del carrer, acostumen a organitzar un bon circ.

Encara no ha arribat Sant Joan. La tarda està tranquil·la.

Abans d'entrar a la botiga faig una foto a la façana sense adonar-me, ho faré després, quan al llarg de la conversa preguntí a Tomàs pel nom de la botiga, que un ancora força gran es troba incrustada





al balcó del primer pis. Probablement, el nom de la botiga hauríem de buscar-lo en aquest element. “Ja feia de barana pel voltant de 1945 (any escrit amb un maó que ja existia a la façana i que Tomàs guarda amb “gelosia”, incrustat a la paret de l’interior de la botiga) amb una cadena”. En l’actualitat, el primer pis ja si te barana al balcó, i d’ella penja una senyera, gastada i cremada pel sol. Bandera vella, honra capità, diuen.

He arribat una mica abans de temps i la botiga està tancada. Em quedo uns minuts observant l’aparador. L’avi Tomàs, el pare d’en Tomàs és un manetes. Un manetes i tot un guerrer, com ho és tota la gent del mar. Aquell pescador que el dia de Sant Pere de 1972 va inaugurar la botiga amb els seus fills, quatre estanteries i el genero just per omplir-les, ara omple l’aparador de petites obres d’art fetes per ell i que representen barques de pescar, peixos, clauers, etc. Un petit museu marítim en miniatura conseqüència de la paciència i el temps que caracteritzen la vida dels guerrers que ara ja gaudeixen del seu descans mentre els hereus continuen la saga. Torno a preguntar-me ara que estic escrivint l’article, si quan es jubili en Tomàs, serà la fi de l’Àncora o el seu fill continuarà amb el negoci.

Arriba en Tomàs i entrem dintre. Porto algunes preguntes preparades sense recordar el motiu, ens posem a parlar de la mili. Dona la coincidència que tots dos la vam fer a Canàries. Jo l’any que esclatava la primera guerra del Golf i ell l’any del 23F. També és casualitat!

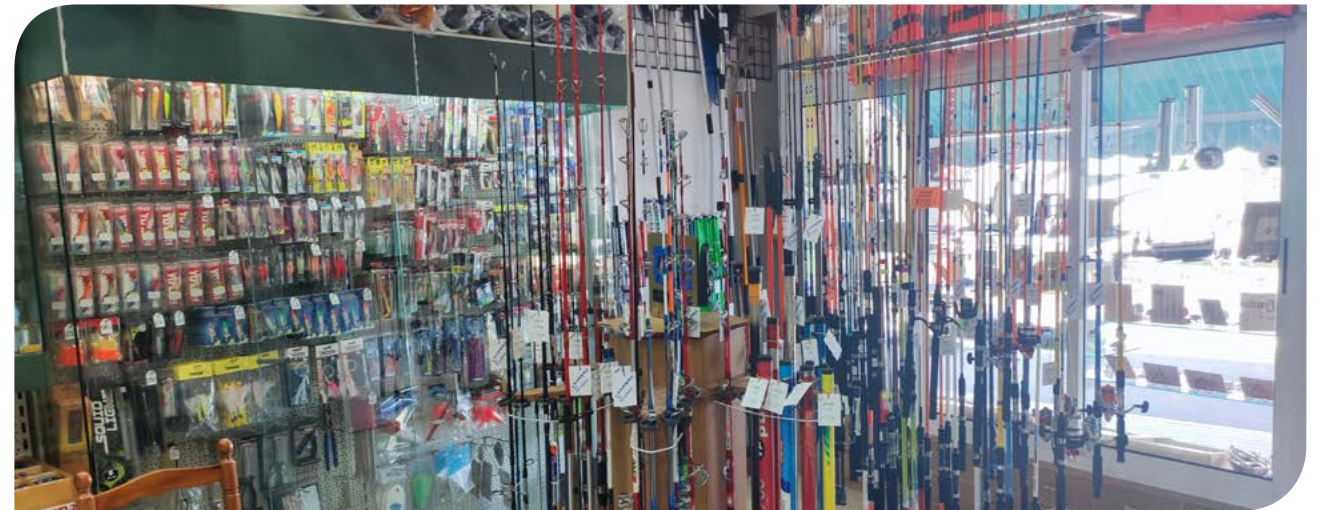
Després de les batalletes de la mili i de saber que també tots dos vam cursar batxillerat a l’Institut Sa Palomera (en anys diferents evidentment), m’ensenya unes fotos que porta al telèfon mòbil de quan estudiava i reconec de seguida l’entrada al centre en el que jo també vaig cursar batxillerat abans de marxar a la mili a Canàries.

M’explica que la botiga, en època del seu avi era un magatzem ple de xarxes i flotadors. I, oh! Sorpresa! L’avi no es deia Tomàs, es deia Jaume. El seu fill, el manetes, el pescador, el guerrer dels aparadors museístics, decideix muntar un dia, una botiga de material i estris de pesca. Inclús va haver-hi un temps que carregaven també les ampolles de busseig (aire comprimit) dels submarinistes i bussejadors.



En Tomàs em recorda que el dia de la inauguració, juntament el seu germà i amb un aparador esquifit, que amb prou feines omplia de gènere les estanteries, i sense haver venut res, a punt de tancar, van entrar a la botiga a comprar cucs de rosca liofilitzats. Aquella primera compra i única compra del dia de la inauguració va omplir d’alegria la família. Poc imaginava en Tomàs la quantitat de cucs que haurà venut des d’aleshores.

Amb la seva dona Antònia, tal com van fer els pares, es posa al capdavant de la botiga i es fa soci del club. Corria l’any 1987. És el moment en el qual el seu fill comença un estiu a fer un curset de vela i acabarà formant part de la flota d’optimist primer, i d’europees més tard. M’explica llavors les aventures que, amb la resta de pares de regatistes, organitzaven els caps de setmana per anar de regates al llarg de la costa catalana.



Si l’avi Tomàs era el manetes, el fill i el net porten el gen de l’esport a la sang. Tot i que en Tomàs em confessa que no li ve de família, al contrari que el fet de navegar, malgrat que admet que més d’una vegada s’ha marejat (a casa del picapedrer, cent goteres a la teulada), va començar precisament a córrer pel passeig de la Platja de Las Canteras, a les Palmes de Gran Canària, en temps de mili. No li dic, però em ve al cap el personatge fictici que apareix per primera vegada (després al cinema) a la novel·la de Winston Groom, Forrest Gump. Avui sabem per la pel·lícula i el llibre, que Forrest va arribar un moment que va deixar de córrer. Ara com ara no sé quan ho farà en Tomàs. I és que ha arribat el moment que em comenci a deixar a anar un currículum al respecte al que no li veig fi.

En Tomàs és membre del Grup Fondista de Blanes, amb els que va començar a entrenar, porta més de 92 mitja maratons i em confessa que vol arribar a les 100. Ha finalitzat catorze o quinze, no recordo ara, maratons (més de 40 km). Forma part de l’organització de la PSR (Pyrenees Stage Run) set dies de trail-running amb més de 130 corredors de tot el món en l’edició d’engunay. Una cursa de set etapes que comença a Ribes de Freser i acaba a Salardú, amb 220 km amb 1500 m de desnivell, que travessa Andorra i creua 5 parcs naturals. Tota una aventura a la qual suma també la col·laboració de la Costa Brava Stage Run, aquesta de 3 dies.

Però això no és tot! El nostre protagonista es mareja a mar, però sembla que no té por a les altures.

# L'ANCORA

**DE TOT PER A PESCAR - CUCS VIUS - ARTICLES NAVALS - XARXES**  
**Tel. 972 353 087**  
**P. Mestrança, 115 (Port) 17300 BLANES (Girona)**



En Tomàs s'ha fet la majoria dels 3000 de Catalunya i com un enamorat del trekking a "patejat" bona part de la Patagonia i terres de Nova Zelanda; tot i que diu que una de les seves millors experiències ha estat al Nepal (camp base de l'Everest). I per arrodonir aquest currículum, que sempre ha compartit amb l'Antònia, també li agrada l'esquí, i com no, ho ha practicat als Alps (Dolomites) i Canadà. Tot un rodamón!

Sentint-lo parlar se'n fa difícil creure que la fi de la botiga està a prop. De fet, ja m'ha confirmat amb anterioritat que encara mantindrà l'àncora tirada un parell d'anys. El 2025 farà els 65 anys i probablement tant ell com l'Antònia es jubilaran junts a finals d'any. Sigui com sigui, ensenya'm la muller i et diré quin marit té. I es que ambdós són una calcomania! L'Antònia mima també molt la seva salut i a les seves classes de manteniment prèvies a la pandèmia a la ciutat esportiva, suma alguna que

altre cursa i és una gran aficionada a llargues caminades amb les amigues des de bon matí.

Els veig varats a terra i ancorats a curt termini (malgrat que no parin de fer coses) i això em deixa una mica més tranquil. Fan que la pena de la qual parlava al principi sigui menys.

L'Àncora va fer 50 anys, mig segle, el passat 2022. Tres generacions no mereixen, de moment un punt i final. I és que a ben poques persones se'ns escapa la llàstima que suposa el tancament d'espais amb personalitat pròpia. No es tracta de fer distincions, però és obvi que hi ha botigues més característiques que altres. Per història, per ser peculiars o per tenir algun "què" de difícil explicació. Potser és pel tracte, perquè es nota que són "de tota la vida", potser es deu a la tradició. O senzillament perquè parlar d'anar a Can Tomàs, quan l'avi es deia Jaume, mereix un punt i seguit.



## Club Vela Blanes

NAVEGANT JUNTS  
DES DE 1943

# L'Agenda de l'Estiu 2023

Celebra amb  
nosaltres el **80è**  
Aniversari del  
Club Vela Blanes!



Visita el nostre **Instagram**  
i estigues al dia de totes  
les **novetats del Club!**

@clubvelablanes

ORGANITZA:  
**Club Vela Blanes**

Esplanada  
del Port, s/n,  
17300 Blanes,  
Girona

ESDEVENIMENTS

cvblanes.cat

06 / Juny

➤ **23** DE JUNY

Revetlla de  
**Sant Joan**

➤ **30** DE JUNY

Inici  
**Concurs de fotografia**

07 / Juliol

➤ **01** DE JULIOL

DE 18.30H A 21.30H.

**Festa dels 80**

INICI TEMPORADA PICA-PICA, COCKTAIL, DJ  
GRATUÏT SOCI TARGETA DAURADA, CONVIDATS SOCI 25€.

➤ **08** DE JULIOL

A PARTIR DE LES 10H.

**Sardinada del Soci**

➤ **15** DE JULIOL

DE 19.00H A 20.00H.

**Classe de Zumba**

➤ **21** DE JULIOL

DE 21 AL 22 I DEL 24 AL 26 DE JULIOL

**Concurs de Focs  
d'Artifici de Blanes**

➤ **29** DE JULIOL

A LES 19H

**Projecció de la pel·lícula:**  
"Travessia grup rem Santa Cristina  
Lloret de Mar- Menorca"

A LES 22H

**Festa Country**

➤ **30** DE JULIOL

FI DEL PERÍODE DE PRESENTACIÓ DE FOTOGRAFIES

**Concurs de fotografia**

08 / Agost

➤ **05** D'AGOST

Nit  
d'**Havaneres**

➤ **07** D'AGOST

PUBLICACIÓ DE LES FOTOGRAFIES DEL  
CONCURS A INSTAGRAM I INICI DE LES VOTACIONS

**Concurs de fotografia**

➤ **12** D'AGOST

Festa Infantil  
**Pallassos Pescaplastiks  
i Food truck Creppes**

➤ **19** D'AGOST

DE 19.00H A 01.00H.

Festa de les  
**Colles Paelleres**

➤ **22** D'AGOST

Campionat de  
**Rummikub**

➤ **26** D'AGOST

Festa  
**Fi de temporada**



## CALAIX DE SASTRE

José Luí Yubero Rodríguez

### L'Equip de paddle surf del Club de Vela Blanes, subcampió del Circuit Català de Sup 2022, inicia fort la temporada

Els "riders" blanencs van acaparar fins a 14 premis, a les diferents categories, per edat i absolutes, corresponents a la temporada 2022 del circuit català de Sup.

La gala de lliuraments es va portar a terme a l'Antiga Fàbrica Estrella Damm coneguda històricament com "La Bohemia".

Dimecres 15 de març de 2023 va tenir lloc a Barcelona, a l'antiga fàbrica Damm, coneguda històricament com "La Bohèmia", a l'exemple barceloní, una nova edició de lliurament de premis, per part de la Federació Catalana de Surf, dels premis i guardons corresponents a la temporada 2022 del Circuit Català de Sup.

L'acte que va aplegar nombrós públic a l'edifici catalogat com a Bé d'Interès Documental, construït al 1905 i que va funcionar com a planta productora de cervesa fins a l'any olímpic de 1992, va estar encapçalat per representants de la Secretaria General de l'Esport de la Generalitat, l'UFEC i la Federació Catalana de Surf entre d'altres.

Per segon any consecutiu la festa va tenir un marcat "accent blanenc". La delegació de paddle surf del Club de Vela Blanes va rebre el premi com a subcampió català, entre els 11 equips de la competició, després d'una magnífica temporada, i va aconseguir fins a 14 guardons entre els quals destaquen els campions, elit masculí i femení màster: Xavi Marina i Elis Llangués, i els campions amateur junior i amateur femení kahuna: Àngel Guerrero i Marta Carrascosa.

Van fer podi també en les seves respectives categories: Valentina Escoriza, Jordi Reixach, Dídac Miranda, Neus Collado, Elsa Auguer i Ona Naranjo.



Abril i maig d'aquest 2023, van portar els primers trofeus de la temporada a l'equip de paddle surf del Club Vela Blanes: A la prova europea internacional, WORLD SUP FESTIVAL, Elsa Auger i Javier Escoriza aconseguien pujar al podi i Jordi Reixach ho feia a l'App World Tour del circuit mundial, a la Costa Blanca. Per la seva banda, Eli Llangués, Elsa i Valentina Escoriza ho feien a la segona prova del circuit català al Club Nàutic Masnou.

La secció de paddle surf del Club ha iniciat amb triomfs un 2023 que s'aveïna d'allò més fructífer.

### El Club de Vela Blanes, recupera la secció de rem

Diu la gent més vella del lloc que antigament havia existit secció de rem al Club de Vela Blanes i no anaven nosaltres a treure'ls-hi la raó.

El 1987 és l'any clau pel retorn del llagut al nostre país. Des de dos punts del país comença amb força la recuperació: per una banda, l'Associació Cap de Creus - Cap de Sant Vicenç, es va constituir amb la intenció de fer intercanvis culturals entre el Principat i la Catalunya Nord. Aquesta associació la formaven els pobles: Cadaqués, Port de la Selva, Llançà, Colera, Portbou, Cervera, Banyuls, Portvendres i Cotlliure. I per altre l'Obreria de Santa Cristina de Lloret de Mar va promoure la recuperació dels llaguts en la processó de la festa major de Santa Cristina (Lloret de Mar). L'Obreria de Santa Cristina, l'Ajuntament de Lloret de Mar, el Gremi d'Hotelers de Lloret de Mar i la Confraria de Sant Elm de Lloret de Mar van ser els quatre primers llaguts.

El 1989 l'onada d'entusiasme envers els llaguts es va contagiar a les viles veïnes. A Blanes es van comprar quatre llaguts: un el Club Vela Blanes, un l'Ajuntament de Blanes i dos la Confraria de Pescadors de Blanes. A Tossa de Mar, la Confraria de Pescadors de Tossa també va comprar un altre.

L'any 1990 i organitzada pel Patronat Municipal d'Esports de l'Ajuntament de Blanes es va dur a terme la Primera Regata de Llaguts-Trofeu del Mercat del Vaixell Usat. El llagut del Club de vela Blanes "Instalgas" va aconseguir la victòria. La firma comercial, llavors primera empresa catalana especialitzada en muntatges de dipòsits de combustibles GLP, amb el director gerent Vicenç Alonso Arranz, va patrocinar l'embarcació del Club de Vela Blanes que estava integrada per: Carles Gibert, Joan Surís, Enric Carreras, Josep Buixeda, Ferran Aledo, Fèlix Gibernau i Albert Ponsdomènech com a timoner (*Recull ANY LXX-Número 1601- 28 d'abril de 1990*).

L'any 1991 l'Obreria de Santa Cristina impulsa la formació de nous equips, creant-se el segon equip femení de rem a Lloret. Molt ràpid, però, va decaure l'interès a les viles veïnes i la barca de Tossa fou aprofitada pels lloretencs. També passà el mateix amb dos llaguts de Blanes. Dels altres dos restants, un es va fer malbé i l'altre, el de l'Ajuntament es va fer servir per a l'escola de rem organitzada des del Patronat d'Esports de Blanes. Aquest va ser l'embrió del Club de rem Blanes-Treumal especialitzat en el llagut català que va ser fundat a finals del 90 del segle passat.

Nasqué gràcies a l'impuls d'un equip de basquetbol de la població que durant l'estiu volgué continuar practicant algun esport. El 1999 debutà a la Lliga Blanes-Lloret i, posteriorment, a la Lliga Catalana i al Campionat de Catalunya de llagut. Ha participat en regates de renom com el Trofeu Ciutat de Badalona i havia organitzat alguna regata a la badia de Blanes puntuable per la lliga catalana.

Des de mitjan mes de maig d'aquest 2023, en què es van iniciar els primers contactes amb els actuals tècnics i directius de l'entitat (fa uns anys ja va haver-hi uns primers contactes que no van arribar a bon port), i durant aquest passat juny en què ja han fet les primeres sortides des de les nostres instal·lacions, la secció de rem ha passat a integrar-se en la nostra entitat com un altra secció competitiva i de formació, amb els seus entrenaments i sortides setmanals.

Si l'any 1989 el Club de vela Blanes, va ser propietari d'un llaüt, aquest 2023, trenta-quatre anys després, inicia amb aquesta nova secció una singladura que esperem que doni moltes alegries.





# RECVLL

ANY LXX - NÚMERO 1.601 - 28 d'abril de 1990

## I REGATA DE "LLAGUTS"

### Trofeu del Mercat del Vaixell Usat

*El llagut del Club Vela Blanes "Instalgas", guanyador de la prova*

Organitzat pel Patronat Municipal d'Esports de l'Ajuntament de Blanes, tingué lloc el passat 15 d'abril, la I Regata de llaguts, Trofeu del Mercat del Vaixell Usat, amb un recorregut del port esportiu a "Sa Palomera", anada i tornada.

Les embarcacions participants foren quatre: la Confraria de Pescadors de Blanes, Patronat Municipal d'Esports, Gremi d'Hostaleria de Lloret de Mar i Club Vela Blanes. Aquesta última embarcació era patrocinada pel senyor Vicenç Alonso i Arranz, director-gerent de la firma comercial "Instalgas". La regata fou molt espectacular i totes les tripulacions lluitaren de valent per aconseguir el primer lloc,



remant amb molta energia i força.

Cal remarcar que des del primer moment de la sortida l'embarcació del C.V. Blanes-Instalgas, va posar-se en el primer lloc, guanyant merescudament aquesta regata del I Trofeu Mercat del Vaixell Usat. Cal esmentar l'alegria de tots els tripulants, ja que a les tres proves celebrades anteriorment, sempre havien quedat en segon lloc, guanyant cada vegada la tripulació de la Confraria de Pescadors de Blanes. És per això que aquesta victòria fou acollida amb molta alegria i satisfacció. La classificació final fou la següent: 1er.- "Instalgas" del Club Vela Blanes, amb un temps de 9 minuts, 45 segons; 2on.- Confraria de Pescadors de Blanes, 10,33; 3er.- Gremi d'Hostale-

6—RECVLL

ria de Lloret de Mar, 10'50 i 4art.- Patronat Municipal d'Esports, 11,23.

L'embarcació guanyadora estava integrada per Carles Gibert, Joan Surís, Enric Carreras, Josep Buixeda, Ferran Aledo, Félix Gibernau i Albert Ponsdomènech, timoner. L'acte de lliurament de trofeus tingué lloc al costat del monument a Joaquim Ruyra al Passeig de la Mestrança i fou presidit per l'alcalde Félix Bota, conseller d'Esports, Ramón Ramos; Director del Mercat, Agustí Robert; President de la Confraria de Blanes, Ferran Ros; Responsable del destacament naval de Blanes, Josep Conesa i pel C.V. Blanes hi eren presents el Comodor del Club, Miquel Borrás; Secretari, Santiago Sastre i Enric Carreras, vocal.

La firma comercial "Instalgas" patrocinadora de l'embarcació del C.V. Blanes, és la primera empresa de Catalunya que realitza l'especialitat muntatge de dipòsits de combustibles G.L.P. que, en 20 anys ja ha muntat més de tres mil. "Instalgas" és una empresa puntera sens dubte, que treballa a tot gas i amb qualsevol gas o combustible. La seva capacitat professional està recolzada a més a més, per la Generalitat, per qui efectua, entre altres les proves obligatòries de rendiment de calderes. També organismes oficials autoritzen a "Instalgas" com a experta empresa instal·ladora, per a realitzacions per tota la península.

Entre els múltiples serveis d'Instalgas, destaquen, aire condicionat, calefacció, gasos, tractament de líquids, (combustible), electricitat, fontaneria, energia solar, vapor, manteniments, etc. Per a qualsevol informació, truqueu als telèfons (93) 337 85 16 i 337 35 58 l'Hospitalet de Llobregat (Barcelona).

AGUSTÍ ABRIL  
Corresponsal de Premsa

the perfect location

blanes  
nautic  
by  
varador 2000



SINCE 1984  
varador  
blanes shipyard  
COSTA BRAVA





# EL CIUTAT DE BARCELONA TOCAT I ENFONSAT (Una història “malgratenca”)

José Luís Yubero Rodríguez

Ara farà uns quants mesos em van proposar escriure un article per la revista del club que parlés del vaixell “Ciutat de Barcelona”. La persona que m’ho va suggerir, el maroní Carles Ramos Solà, antic gerent del Club de Vela Blanes, volia així retre homenatge (si es pot dir així) a l’article que ell mateix havia escrit pel butlletí informatiu del soci de l’any 91. Em va agradar la idea!

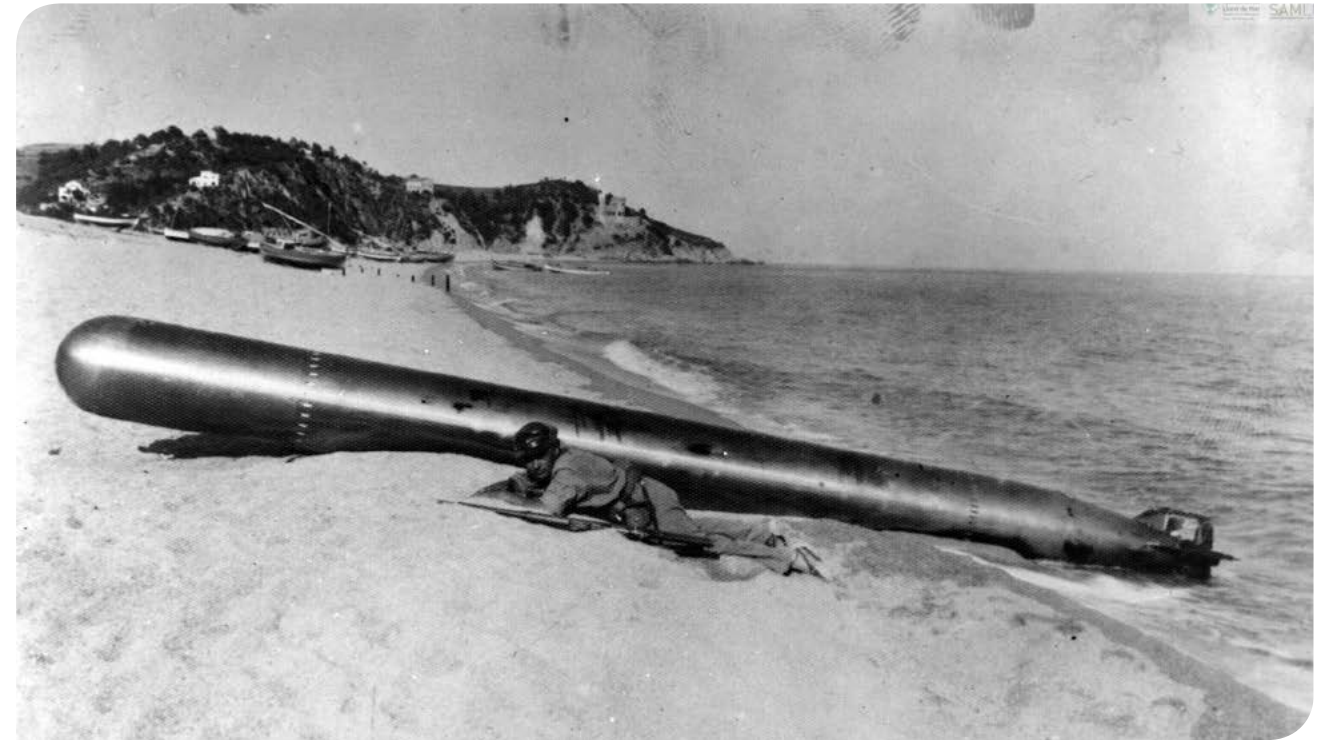
El 8 de juny de 1929 les drassanes italianes de Cantieri Navale Triestino en Monfalcone van votar l’embarcació Infant Don Jaime. Era un vaixell mixt de passatgers i càrrega amb un desplaçament de 5.560 tones de registre brut i 97,2 metres d’eslora. Va navegar tota la seva vida sota la contrasenya de la Companyia Trasmediterránea i en 1931, el mes d’abril i a conseqüència de la implantació de la República, va ser canviat de nom a Ciutat de Barcelona.

El vaixell era propietat d’una empresa pertanyent a l’empresari espanyol Juan March Ordinas, qui va ser un important suport econòmic dels falangistes. Quan va esclatar la Guerra Civil Espanyola al juny de 1936, el Ciutat de Barcelona va ser nacionalitzat pel govern republicà.

No va tenir una llarga vida i la Guerra Civil Espanyola ho va aconseguir en forma d’un torpede llançat pel submarí General Sanjurjo que, el diumenge 30 de maig de 1937, va impactar a la seva sala de màquines enfonsant-ho enfront de les costes de Malgrat de Mar a la província de Barcelona. Transportava uns 200 voluntaris de les Brigades Internacionals de Marsella a Espanya. S’estima que mig centenar d’ells es varen ofegar, així com d’altres passatgers i membres de la tripulació.  
(...)

Aquesta és la història dels fets transcorreguts i explicats per l’empresa GRIEGC (Grup d’Investigació d’Espais de la Guerra Civil). Empresa dedicada a la recerca històrica, científica i tècnica de la Guerra Civil; així com a la restauració del patrimoni; l’arqueologia; la catalogació i inventari de vestigis; el paisatgisme; el disseny gràfic; la publicació; la comunicació audiovisual i difusió; l’organització de congressos, assemblees i similars; i els cursos, conferències i visites guiades:

Les actuacions dels submarins italians per aigües catalanes durant la Guerra Civil van ser bastant nombroses,



encara que no van tenir l’èxit que d’ells s’esperava com a intentar detenir o almenys entorpir el trànsit marítim.

El bàndol rebel va aconseguir la cessió de dos d’aquests submarins italians a mitjan abril de 1937, el Torricelli i el Archimede, que serien canviats de nom General Sanjurjo i General Mola respectivament. D’aquests dos submarins el que va tenir una especial transcendència en les aigües de Catalunya va ser el General Sanjurjo (ex-Torricelli); atacant vaixells mercants i assolint incús l’enfonsament d’alguns d’ells, com la motonau Ciutat de Barcelona.

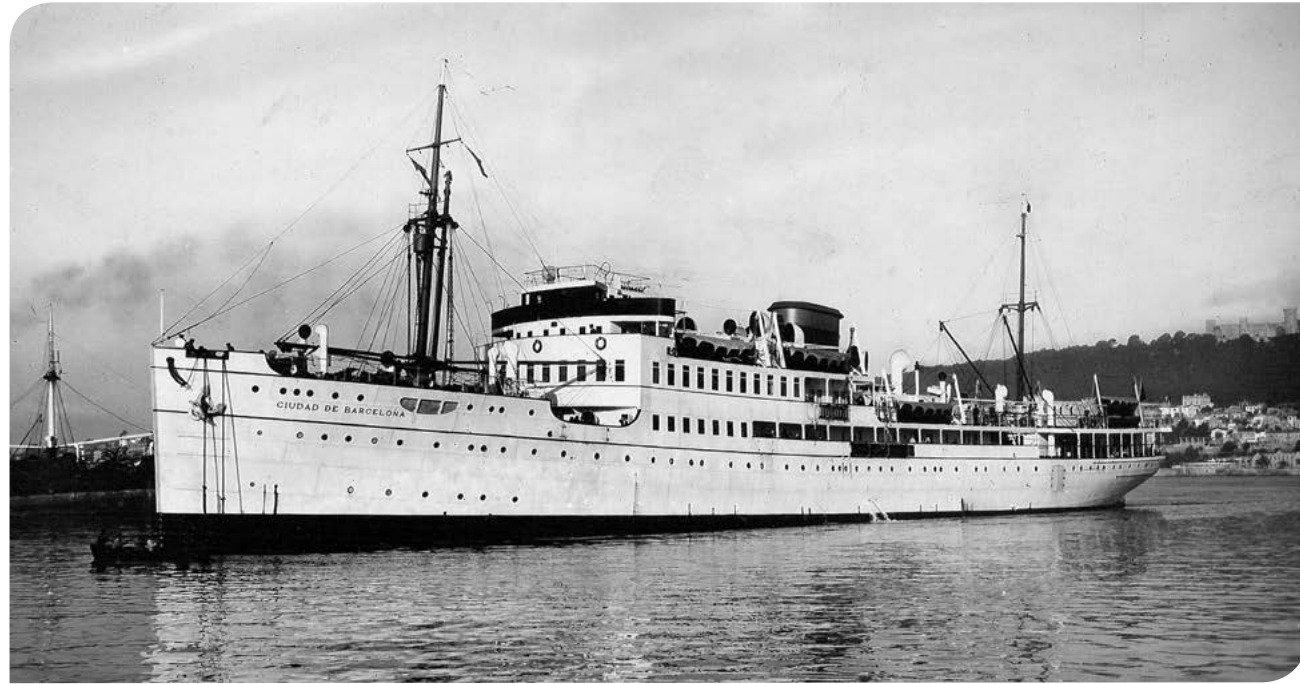
En aquest cas, el General Sanjurjo va iniciar la seva activitat la nit del 29 de maig, moment en què sortia de la seva base de Sóller per a actuar en aigües catalanes. L’endemà, cap a les 10.00 hores, el submarí va atacar en aigües jurisdiccionals republicanes al Ciutat de Barcelona quan aquest es trobava a l’altura de Lloret de Mar, en el qual va arribar a llançar-li dos torpedes, encara que cap d’ells faria blanc en el seu objectiu. Un dels artefactes va perdre velocitat i es va detenir a tres metres de la platja de Lloret de Mar, sense fer explosió; mentre que l’altre no va ser possible trobar-ho perquè es va enfonsar en les proximitats d’unes roques <sup>1</sup>. Fins al lloc dels fets es van desplaçar tècnics republicans per a recollir el torpede que havia quedat a la platja, sent les característiques d’aquest d’uns 7,10 metres de llarg per 85 centímetres de diàmetre, corresponent totes les seves inicials a una mar-

ca italiana. Més tard, el torpede va ser portat a Malgrat de Mar, on es va exposar uns dies després, portant-lo més tard cap a Barcelona per a analitzar-lo.

En qualsevol cas, al voltant de les 14.00 hores i a l’altura de Malgrat de Mar, molt prop de la desembocadura del riu Tordera i a uns 700 metres de la costa, el mateix submarí atacava de nou també en aigües jurisdiccionals republicanes la motonau Ciutat de Barcelona, encara que aquesta vegada amb èxit.

El Ciutat de Barcelona era una motonau de luxe, amb un aspecte exterior similar a un transatlàntic però de dimensions més reduïdes, construït en les drassanes italianes en 1929 i registrat en Lloyds Register en 1930. Pertanyia a la flota republicana, concretament a la Companyia Transmediterránea de Barcelona i durant aquells dies feia la ruta Marsella-València, transportant un important nombre de brigadistes internacionals. Segons la versió del diari Llibertat de Mataró, una vegada que el vaixell va entrar en aigües jurisdiccionals espanyoles, la tripulació ja es va adonar que els seguia un submarí, però encara que van informar de les seves sospites i l’aviació va proposar que el vaixell fes nit a Sant Feliu de Guíxols, va topa davant la negació del comandant, que finalment va decidir continuar el viatge per a tractar d’arribar a Barcelona amb l’ajuda d’un petit hidroavió que li feia tasques d’escolta <sup>2</sup>.





El submarí va llançar solament un torpede cap a la motonau, i en una acció molt ràpida, va poder enfonsar-la. Els mateixos tripulants del Ciutat de Barcelona van poder adonar-se que els seguia un torpede, però no van poder veure el submarí, ja que l'agressió va ser tan ràpida que la motonau no va tenir temps de realitzar cap maniobra per a poder evitar el perill i esquivar el projectil. El vaixell va ser tocat per la popa, penetrant el torpede per la bodega número tres, que es va omplir ràpidament d'aigua per la via oberta, enfonsant-se en tan sols cinc minuts. En aquest espai de temps, la tripulació, que segons la premsa republicana va rivalitzar en actes d'heroisme <sup>3</sup>, va tenir temps de llançar-se a l'aigua, fins i tot alguns mariners que van resultar ferits per efectes de l'explosió. El total de persones que transportava la motonau era de 280 passatgers, dels quals 50 van morir ofegats, i dels quals tan sols es va poder recuperar cinc cadàvers; mentre que diversos dels ferits van poder ser recollits pels pescadors de la costa, sobretot de Malgrat de Mar, que van acudir immediatament al vaixell sinistrat.

L'acció es va realitzar al migdia del diumenge 30 de maig, en un dia on regnava el bon temps, la qual cosa feia assegurar que hi hagués prou gent a la platja de Malgrat de Mar, que van poder veure aparèixer el Ciutat de Barcelona pel Cap de la Tordera i sentir el fort soroll que va fer al saltar una part del vaixell <sup>4</sup>. Però és que el Ciutat de Barcelona es va enfonsar tan ràpidament, que molts veïns de la població, alertats pel soroll de l'impac-

te, van arribar a la platja però sense aconseguir poder observar res de l'embarcació, que havia desaparegut ja. Immediatament després de l'agressió, el petit hidroavió que escortava al Ciutat de Barcelona, va perseguir el submarí, al qual li va tirar dues bombes, creant un gran esglai entre la gent concentrada a la platja, però sense conseqüències per al submergible. Aquest era un hidroavió petit que portava dos flotadors, un en cada costat per a poder aterrar o enlairar, i va ajudar també en les tasques de salvament, on alguns dels naufragats s'agafaren a aquests flotadors per a salvar-se <sup>5</sup>.

Les embarcacions de pesca de Malgrat de Mar van prestar un gran servei humanitari, ja que gràcies a elles van poder salvar moltes vides. Els pescadors es trobaven a la platja recollint les xarxes i actuant amb rapidesa, van sortir amb les seves barques per a anar a salvar als passatgers del naufragi, tant és així, que es pot afirmar que de no haver estat per aquells pescadors no s'hagués pogut salvar tantes vides. Segons el testimoni del pescador Josep Marès <sup>6</sup>, va pujar a la barca juntament amb uns companys més per a anar a salvar gent, però quan es trobava a mig camí es va enfonsar el vaixell. La seva embarcació va arribar la primera al lloc sinistrat, on hi havia molts passatgers en l'aigua agarrats amb fustes. Aquests pescadors, en tenir una barca gran, van poder salvar entre 50 o 60 tripulants, en el mateix moment en què arribaven més barques de pesca per a salvar el màxim de gent. Igualment, les localitats del voltant també

es van bolcar amb l'ajuda, especialment tota l'enviada des de les poblacions del Maresme. Pocs minuts després del torpede del vaixell, un dels comissaris polítics de la Caserna de Mataró, Pere Mandil, rebia l'avís per telèfon des de Malgrat de Mar que un vaixell s'enfonsava davant aquella platja, i immediatament s'organitzava un equip de salvament que juntament amb ambulàncies de la Mutualitat Aliança Mataronina i de la Creu Roja local sortien als pocs minuts cap a Malgrat de Mar. Segons el diari de Mataró Llibertat, una ambulància de la Mutualitat Aliança Mataronina va ser la primera a arribar, juntament amb tres camions més, i els ferits van ser traslladats i auxiliats a l'Hospital de Malgrat de Mar i en la Caserna d'Artilleria de Mataró <sup>7</sup>. (...)

Fins aquí l'explicació dels fets d'aquesta "història malgratenca" de l'incident esdevingut en plena Guerra Civil.

Malgrat avui dia no podem ni assegurar que en quedin restes al fons del mar, sí que durant els anys noranta del segle passat, encara es parlava de restes de la popa, la quilla i algunes quadernes. En Carles Ramos, en el seu article a la revista del Club, l'any 91, comentava que l'embarcació havia estat sotmesa a fins a quatre "esperpèntics" intensos de desballestament, des del seu enfonsament, per a procedir a l'extracció de la seva suposada valuosa càrrega.

El que no ha quedat en l'oblit, sobretot dels malgratencs, és el mateix incident. L'any 2019 l'escultor i activista anglès Rob MacDonald, amb una campanya de crowdfunding, iniciada tres anys abans, va aconseguir finançar la construcció d'un monument per a recordar als brigadistes del Ciudad de Barcelona.

Durant la campanya de mecenatge es va impulsar un projecte d'art comunitari que permetés a centenars de persones i estudiants conèixer i participar en la construcció del monument. Un procés de creació conceptual i físic que es va convertir en tot un projecte escultòric conegut com a "Solidarity Park". L'escultura principal d'aquest projecte, una obra de 60 figures esculpides representades cantant a bord d'un vaixell conceptual amb un seient a la base en forma d'ones, està situada al passeig de mar de Malgrat, a tocar l'estació de trens a prop de la platja. Quan va ser atacat, el Ciutat de Barcelona, el vaixell es trobava a 400 metres de la platja.

El monument va ser inaugurat el 30 de maig del 2022 coincidint amb el 85è aniversari de l'enfonsament de l'embarcació. Un pas més per mantenir en el record i en la memòria, en aquest cas, una història malgratenca.



- (1) *Llibertat*, 31 de mayo de 1937.
- (2) *Llibertat*, 31 de mayo de 1937.
- (3) *Solidaridad Obrera*, 1 de junio de 1937.
- (4) *El hundimiento se produjo en el tramo de playa comprendido entre las calles de Mar y Marià Cubí, según GARANGOU TARRÉS, Sònia, Malgrat 1930-1940. Els anys silencisats. Ayuntamiento de Malgrat de Mar. Malgrat de Mar. 2005. Pág. 255.*
- (5) *GARANGOU TARRÉS, Sònia, Malgrat 1930-1940. Els anys silencisats. Pág. 257.*
- (6) *GARANGOU TARRÉS, Sònia, Malgrat 1930-1940. Els anys silencisats. Pág. 257.*
- (7) *Llibertat*, 31 de mayo de 1937.



# FI DE TEMPORADA 2022

Fotos Alfred Farré





# Rigat Park & Spa Hotel



ОТЕЛЬ RIGAT PARK – ЭТО ИДЕАЛЬНОЕ МЕСТО, ЧТОБЫ РАССЛАБИТСЯ И ВЕСЕЛО ПРОВЕСТИ ВРЕМЯ.  
ОН ВОБРАЛ В СЕБЯ ВСЕ НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ УНИКАЛЬНОГО ОТДЫХА В ЛЬОРЕТ-ДЕ-МАР

EL HOTEL RIGAT PARK ES EL HOTEL PERFECTO PARA DISFRUTAR DE UNA ESTANCIA DE RELAX Y DIVERSION.  
ESTE ESPACIO REÚNE TODOS LOS DETALLES PARA HACER ÚNICOS SUS DÍAS EN LLORET DE MAR

THE RIGAT PARK HOTEL IS THE PERFECT PLACE TO ENJOY A RELAXING AND FUN STAY  
WITH ALL THE DETAILS TO TURN YOUR DAYS IN LLORET DE MAR UNIQUE

LE RIGAT PARK HÔTEL EST L'ENDROIT IDÉAL POUR PROFITER D'UN HÔTEL DE DÉTENTE ET DE PLAISIR.  
CET ESPACE A TOUS LES DÉTAILS POUR JOUIR DE SES JOURS À LLORET DE MAR

