

“MASCARONS”

VENTÓS

2025

SALA PARÉS

“MASCARONS”

VENTÓS

2025

A la mar,

a Neptú,

i a la Verge del Carme.

Travessia pels sentiments i la memòria

Hi ha gestos que revelen molt més del que aparenten. Fer una llista, per exemple. Triar i ordenar els noms de vint-i-sis vaixells que han marcat una vida. Podria semblar un exercici senzill, però no ho és. És un acte d’honestedat, de memòria, de coratge, de records, d’ordenar les emocions, de traçar una línia entre el passat i el present. Perquè posar nom als vaixells —com qui posa nom als sentiments, als afectes, a les ferides, a les llums i ombres d’un mateix— vol dir assumir que tot el que un ha estat passa per aquestes metàfores flotants. A en Lluís Ventós li han modelat l’obra, però també l’ànima.

Això és el que ha fet amb aquesta exposició. Ha tornat als vaixells que l’han travessat i als que ell ha travessat. Ha posat fusta, ferro i intuïció allà on altres només veurien una barca. I ha convertit vint-i-sis embarcacions en vint-i-sis mascarons. Però, atenció, aquí no es tracta de representar cap vaixell. Es tracta d’habitar-lo, de fer-lo parlar. Cada mascaró és un fragment de vida; una confessió escultòrica; una història que es desplega com una vela. Són peces que neixen del tacte, de la memòria i de l’amor. Amor envers el mar, els seus i una manera de viure que és també una manera de resistir. Perquè, en realitat, l’exposició no és una sèrie d’objectes aïllats, sinó una sola escultura feta de vint-i-sis peces.

Una obra de formes essencials, netes i depurades entre la geometria pura —cercle, columna, espiral, línia vertical— i la forma orgànica —ala, tentacle, cos antropomòrfic o animal—. Els volums es combinen sovint en jocs d’equilibri subtil, amb estructures que aparenten fragilitat, però que transmeten solidesa interior i sempre tensió entre moviment i estabilitat. En Lluís treballa la fusta en estat viu, mantenint-ne els nusos, vetes, esquerdes i cicatrius, com si cada peça conservés la memòria del material. Textura natural que es combina amb superfícies polides i suaus en contrast amb zones rugoses o inacabades, per suggerir la dualitat entre el que s’ha treballat i el que s’ha viscut. El contrast entre fustes clares i fosques ajuda a marcar oposicions simbòliques: llum/foscor, mar/terra, vida/mort, jo/els altres.

En Lluís sap fer parlar la fusta, el metall i el buit. Les escultures ens parlen de moltes coses: del descobriment i de la por; de la infantesa i la maduresa; de la família, de l’amistat i la soledat; de la pèrdua i de l’esperança. Són viatges. Són persones. Són tot allò que ens fa fràgils i valents alhora. Per això ens toquen. Perquè, al capdavant, qui no té els seus propis vaixells —reals o imaginaris— que ens han guiat fins on som i el que som?

Hi ha el vaixell on tot comença, com el Pepe. Hi ha el que representa el desig, la llibertat o la família. El que s’enfonsa i deixa rastre. El que ens porta a cales conegudes, com rituals íntims. El que ens mostra la foscor més profunda i el que ens recorda que, fins i tot allà, podem encendre una llum. El que viu i fa viure. El que marxa i deixa marca. Ha mirat cada nau amb l’ànima, ha escoltat què li deien les fustes i ha deixat que els records guiessin les mans. Qui el conegui hi reconeixerà tendresa, sentit de l’humor, tossuderia, una mirada afilada i alhora compassiva, i sinceritat sense esquerdes. Ni vol ni pot separar vida i obra, tot forma part del mateix mar.

No espereu trobar respostes. Potser ni tan sols explicacions. Però hi trobareu veritat. Una veritat feta de formes, d’espais buits, de textures, de silencis. Una veritat que es desplega amb la serenitat i la força de qui ha viscut intensament i no té por de compartir-ho.

Vint-i-sis mascarons. Vint-i-sis vaixells. Una sola travessia: la d’un home, la d’un artista, que ha fet de l’escultura la seva veu i del mar el seu camí. El viatge tot just comença. Prepareu-vos per salpar.

Travesía por los sentimientos y la memoria

Hay gestos que revelan mucho más de lo que aparentan. Hacer una lista, por ejemplo. Elegir y ordenar los nombres de veintiséis barcos que han marcado una vida. Podría parecer un ejercicio sencillo, pero no lo es. Es un acto de honestidad, de memoria, de coraje, de recuerdos, de ordenar las emociones, de trazar una línea entre el pasado y el presente. Porque poner nombre a los barcos —como quien pone nombre a los sentimientos, a los afectos, a las heridas, a las luces y sombras de uno mismo— significa asumir que todo lo que uno ha sido pasa por estas metáforas flotantes. A Lluís Ventós le han moldeado la obra, pero también el alma.

Esto es lo que ha hecho con esta exposición. Ha vuelto a los barcos que le han atravesado y a los que él ha atravesado. Ha puesto madera, hierro e intuición allá donde otros solo verían una barca. Y ha convertido veintiséis embarcaciones en veintiséis mascarones. Pero, cuidado, aquí no se trata de representar a ningún barco. Se trata de habitarlo, de hacerlo hablar. Cada mascarón es un fragmento de vida; una confesión escultórica; una historia que se despliega como una vela. Son piezas que nacen del tacto, la memoria y el amor. Amor por el mar, por los suyos y por una forma de vivir que es también una manera de resistir. Porque, en realidad, la exposición no es una serie de objetos aislados, sino una sola escultura hecha de veintiséis piezas.

Una obra de formas esenciales, limpias y depuradas entre la geometría pura —círculo, columna, espiral, línea vertical— y la forma orgánica —ala, tentáculo, cuerpo antropomórfico o animal—. Los volúmenes se combinan con frecuencia en juegos de equilibrio sutil, con estructuras que aparentan fragilidad, pero que transmiten solidez interior y siempre tensión entre movimiento y estabilidad. Lluís trabaja la madera en estado vivo, manteniendo los nudos, venas, grietas y cicatrices, como si cada pieza conservara la memoria del material. Textura natural que se combina con superficies pulidas y suaves en contraste con zonas rugosas o inacabadas, para sugerir la dualidad entre lo trabajado y lo vivido. El contraste entre maderas claras y oscuras ayuda a marcar oposiciones simbólicas: luz/oscuridad, mar/tierra, vida/muerte, yo/los demás.

Lluís sabe hacer hablar a la madera, al metal y al vacío. Las esculturas nos hablan de muchas cosas: del descubrimiento y del miedo; de la niñez y la madurez; de la familia, de la amistad y la soledad; de la pérdida y de la esperanza. Son viajes. Son personas. Son todo lo que nos hace frágiles y valientes a la vez. Por eso nos tocan. Porque, al fin y al cabo, ¿quién no tiene sus propios barcos —sean reales o imaginarios— que nos han guiado hasta donde estamos y lo que somos?

Está el barco donde todo comienza, como Pepe. Está el que representa el deseo, la libertad o la familia. El que se hunde y deja rastro. El que nos lleva a calas conocidas, como rituales íntimos. El que nos muestra la oscuridad más profunda y el que nos recuerda que, incluso ahí, podemos encender una luz. El que vive y hace vivir. El que se marcha y deja huella. Ha mirado cada nave con el alma, ha escuchado lo que le decían las maderas y ha dejado que los recuerdos guiaran sus manos. Quien lo conozca reconocerá ternura, sentido del humor, tozudez, una mirada afilada y, a la vez, compasiva, y sinceridad sin fisuras. Ni quiere ni puede separar vida y obra, todo forma parte del mismo mar.

No esperéis encontrar respuestas. Quizá ni siquiera explicaciones. Pero encontraréis verdad. Una verdad hecha de formas, de espacios vacíos, de texturas, de silencios. Una verdad que se despliega con la serenidad y la fuerza de quien ha vivido intensamente y no teme compartirlo.

Veintiséis mascarones. Veintiséis barcos. Una sola travesía: la de un hombre, la de un artista, que ha hecho de la escultura su voz y del mar su camino. El viaje está a punto de empezar. Preparaos para zarpar.

NISSAGA

El mascaró

Una “O” de fusta, sòlida, càlida, suau i elegant és el punt de partida de la travessa inquietant que ens proposa aquesta vegada en Lluís Ventós. No és casualitat. Tres motius. Per un cantó, la lletra escollida és la porta d’entrada a una experiència vital —i que no ho han de ser, totes?— que ens aboca a un viatge incert del passat cap el futur. Per l’altre, el seu segon cognom és Omedes, amb la qual cosa el mascaró dona continuïtat a un llinatge que ha fet de la passió pel mar la manera de mantenir la fertilitat de les arrels. Parlem dels orígens, dels cicles de la vida, a través del so clar i inconfusible de la lletra O i guiats per una escultura de traços sobris, nets i purs. En tercer lloc, a través d’aquesta peça envoltant ens enfrontem al nom bíblic de l’embarcació per interrogar-nos sobre la dualitat d’allò que és sagrat i allò que és profà. Sagrat, la família; profà, el mar. O era a l’inrevés. Un avís: ningú ha dit que l’exposició seria fàcil i complaent. Afrontem les primeres onades d’una singladura de final incert que ens ha de projectar des de l’univers Ventós a les nostres pors, anhels i records. Una advertència: en Lluís no s’amaga mai. Per molt íntima que sigui la història que ens explica, aquest aventurer inclassificable no escatima detalls i matisos. Això és perquè parlem de creativitat.

LINAJE

El mascarón

Una “O” de madera, sólida, cálida, suave y elegante es el punto de partida de la inquietante travesía que nos propone esta vez Lluís Ventós. No es casualidad. Tres motivos. Por un lado, la letra escogida es la puerta de entrada a una experiencia vital —¿acaso no lo son todas?— que nos aboca a un viaje incierto del pasado hacia el futuro. Por el otro, su segundo apellido es Omedes, con lo cual el mascarón da continuidad a un linaje que ha hecho de la pasión por el mar la manera de mantener la fertilidad de las raíces. Estamos hablando de los orígenes, de los ciclos de la vida, a través del sonido claro e inconfundible de la letra O y guiados por una escultura de trazos sobrios, limpios y puros. En tercer lugar, a través de esta pieza envolvente nos enfrentamos al nombre bíblico de la embarcación para interrogarnos sobre la dualidad de lo sagrado y lo profano. Sagrado, la familia; profano, el mar. O era al revés. Un aviso: nadie ha dicho que la exposición sería fácil y complaciente. Afrontamos las primeras oleadas de una singladura de final incierto que debe proyectarnos desde el universo Ventós a nuestros miedos, anhelos y recuerdos. Una advertencia: Lluís no se esconde nunca. Por muy íntima que sea la historia que nos explica, este aventurero inclasificable no escatima detalles y matices. Y es que hablamos de creatividad.





ALELUYA -

El vaixell

Barca de motor de fusta de l'avi d'en Lluís Ventós, construïda als Estats Units, de l'estil de la que tenia Ernest Hemingway a Cuba i de poc calat. Va ser un encàrrec que va trigar tant a arribar que quan finalment li van lliurar al propietari, l'àvia de l'artista va exclamar: "Al·leluia!". D'aquí li ve el nom.

El barco

Barca a motor de madera del abuelo de Lluís Ventós, construida en los Estados Unidos, del estilo de la que tenía Ernest Hemingway en Cuba y de poco calado. Fue un encargo que tardó tanto en llegar que cuando finalmente se lo entregaron al propietario, la abuela del artista exclamó: "¡Aleluya!". De ahí el nombre.

COMPANYA

El mascaró

Dualitat i moviment. Segona anotació del quadern de bitàcola. Una ala de fusta clara per donar forma a la lleugeresa; un suport de fusta fosca i formes contundents per donar forma a la resistència. Una ala de fusta clara per donar forma al moviment; un suport de fusta fosca i formes contundents per donar forma a l'estabilitat. Una ala de fusta clara per donar forma a l'aire; un suport de fusta fosca i formes contundents per donar forma al mar. Amb l'espiral com a símbol de creixement i descoberta per equilibrar l'escultura. Una combinació que fa que l'obra flueixi com el vent que va impulsar l'Argonauta cap al desconegut, en un viatge emocional, de superació i llibertat. Si som capaços de situar-nos més enllà dels impulsos sensorials que ens provoca una primera mirada, ens adonarem de la paradoxa que ens planteja aquesta peça carregada de significats. És el mascaró el que arrossega el vaixell, no el que el complementa, el que li dona suport quan defalleix, el que l'ajuda a superar-se, el que l'insufla coratge i el fa volar per sobre de les aigües quan aquestes embraveixen. Perquè el mascaró del vaixell Lluís és l'Amparo i, com els argonautes, ells s'han enfrontat a innumerables reptes en la llarga travessia que van emprendre junts. Sempre amb èxit.

COMPAÑERA

El mascarón

Dualidad y movimiento. Segunda anotación del cuaderno de bitácora. Un ala de madera clara para dar forma a la ligereza; un apoyo de madera oscura y formas contundentes para dar forma a la resistencia. Un ala de madera clara para dar forma al movimiento; un apoyo de madera oscura y formas contundentes para dar forma a la estabilidad. Un ala de madera clara para dar forma al aire; un apoyo de madera oscura y formas contundentes para dar forma al mar. Con la espiral como símbolo de crecimiento y descubrimiento para equilibrar la escultura. Una combinación que hace que la obra fluya como el viento que impulsó al Argonauta hacia lo desconocido, en un viaje emocional, de superación y libertad. Si somos capaces de situarnos más allá de los impulsos sensoriales que nos provoca una primera mirada, nos daremos cuenta de la paradoja que nos plantea esta pieza cargada de significados. Es el mascarón el que arrastra el barco, no el que lo complementa, el que lo apoya cuando desfallece, el que lo ayuda a superarse, el que lo insufla coraje y lo hace volar por encima de las aguas cuando estas embravecen. Porque el mascarón del barco Lluís es Amparo y, como los argonautas, se han enfrentado a innumerables retos en la larga travesía que emprendieron juntos. Siempre con éxito.





ARGONAUTA -

El vaixell

Veler que en Lluís Ventós i la seva dona, Amparo Lario, van tenir i gaudir durant molts anys i que finalment es van vendre. Mai van canviar-li un nom que evoca un dels viatges llegendaris de la mitologia grega quan un grup d'herois van acompanyar Jasó en l'expedició per recuperar el Velló d'Or. Funcional i elegant, de línies refinades i estructura sòlida, buc blanc amb una franja blau turquesa. Tot el que necessitaven dues persones àvids d'explorar què hi havia més enllà dels horitzons.

El barco

Velero que Lluís Ventós y su mujer Amparo Lario tuvieron y disfrutaron durante muchos años y que finalmente vendieron. Nunca le cambiaron el nombre, que evoca uno de los viajes legendarios de la mitología griega cuando un grupo de héroes acompañaron Jasón en la expedición para recuperar el Vellochino de Oro. Funcional y elegante, de líneas refinadas y estructura sólida, casco blanco con una franja azul turquesa. Todo lo que necesitaban dos personas ávidas de explorar qué había más allá de los horizontes.

FOSCOR

El mascaró

El rumb vira 180 graus. La situació es complica: naveguem cap al costat més fosc de la naturalesa humana. El relleu, el contrast cromàtic i la posició de la figura antropomòrfica de fusta que s'erigeix en mascaró ens avisa que amb el Batàvia hem entrat al regne del terror. De la crueltat, de l'avarícia, de la desesperació, del sofriment, del poder sense control. Les ferides i cicatrius de la peça són ben visibles. El seu aspecte tètric, les imperfeccions que dibuixen les vetes, traspuen sofriment. La duresa i la tristor dels trets materialitzen allò que és tràgic, on el tòtem ens hi ha transportat tant sí com no. Alhora ens desafia a no caure en la complaença i a lluitar per superar aquest estadi ignominiós. És el testimoni de les llums i ombres de la història de la humanitat, però també un homenatge a totes les víctimes de la follia dels falsos profetes: els del segle XVII i els d'avui. És una escultura que crida contra la injustícia, que encoratja a lluitar per la supervivència i a superar les adversitats. Tot i la fragilitat dels homes, ens repta a buscar solucions. Per a en Lluís sempre n'hi ha una. No és un fatalista i, en instants de defalliment, sempre pot recórrer a la seva condició d'artista.

OSCURIDAD

El mascarón

El rumbo vira 180 grados. La situación se complica: navegamos hacia el lado más oscuro de la naturaleza humana. El relevo, el contraste cromático y la posición de la figura antropomórfica de madera que se erige como mascarón nos avisa de que con el Batavia nos adentramos en el reino del terror. De la crueldad, de la avaricia, de la desesperación, del sufrimiento, del poder sin control. Las heridas y cicatrices de la pieza son muy visibles. Su aspecto tétrico, las imperfecciones que dibujan las vetas, rezuman sufrimiento. La dureza y la tristeza de sus rasgos materializan lo trágico, donde el tótem nos ha transportado queramos o no. A la vez, nos desafía a no caer en la complacencia y a luchar para superar este estadio ignominioso. Es el testigo de las luces y sombras de la historia de la humanidad, pero también un homenaje a todas las víctimas de la locura de los falsos profetas: los del siglo XVII y los de hoy. Es una escultura que hace un llamamiento contra la injusticia, que alienta a luchar por la supervivencia y a superar las adversidades. A pesar de la fragilidad de los hombres, nos empuja a buscar soluciones. Para Lluís siempre hay una. No es ningún fatalista y, en instantes de desfallecimiento, siempre puede recurrir a su condición de artista.





BATAVIA -

El vaixell

El Batàvia era un vaixell de la Companyia Neerlandesa de les Índies Orientals que va naufragar el 1629 a Austràlia. El comandant Pelsaert va anar a buscar ajuda i va deixar el control a Cornelisz, qui va liderar un motí i una massacre que es va saldar amb la vida de 125 persones. Wiebbe Hayes i un grup de nàufrags van resistir i combatre els amotinats fins que Pelsaert va tornar amb un vaixell de rescat. Cornelisz va ser executat i alguns amotinats van ser abandonats a Austràlia. El Batàvia és avui una de les pitjors tragèdies marítimes. Hi ha una rèplica del vaixell als Països Baixos.

El barco

Batavia era un barco de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales que naufragó el 1629 en Australia. El comandante Pelsaert fue a buscar ayuda y dejó el control a Cornelisz, quien lideró un motín y una masacre que acabó con la vida de 125 personas. Wiebbe Hayes y un grupo de náufragos resistieron y combatieron contra los amotinados hasta que Pelsaert volvió con un barco de rescate. Cornelisz fue ejecutado y algunos amotinados acabaron abandonados en Australia. La del Batavia es hoy una de las peores tragedias marítimas. Hay una réplica del barco a los Países Bajos.

APARENCES

El mascaró

El primer que et crida l'atenció de l'escultura és la senzillesa. Només és un miratge perquè, després del cop d'ull inicial, esclata sense solució de continuïtat un univers que se'ns presenta dividit en tres nivells. En diàleg constant i fluid, en harmonia també, però cadascuna de les parts amb entitat pròpia que només amb la intervenció d'en Lluís es fonen com una unitat. El mar, l'esforç de l'home i la memòria col·lectiva dels pescadors són les tres baules que encaixen en una escultura de fusta desgastada, marcada pel pas del temps i la petjada de la salinitat. Parlem de tradició, però d'una tradició amb uns matisos que juguen amb les aparences. Perquè en aquest art ancestral que és la pesca també n'hi ha que estiren les costures de les regles del joc fins al límit. Fins a trencar les xarxes —entengui's normes— moltes vegades. El mascaró no arriba a aquest extrem i suporta les envestides més enllà dels límits que marca la tolerància pel reconeixement i l'estima que els hi professa en Lluís. Una escultura amb una base prou sòlida per poder conviure en harmonia amb un entorn que va canviant tal com suggereix el dinamisme de la figura. De la mateixa manera que conviuen i es respecten els vaixells i el mar.

APARIENCIAS

El mascarón

Lo primero que te llama la atención de la escultura es su sencillez. Solo es un espejismo porque, tras el vistazo inicial, estalla sin solución de continuidad un universo que se nos presenta dividido en tres niveles. En diálogo constante y fluido, en armonía también, pero cada una de las partes con entidad propia que solo con la intervención de Lluís se funden como una unidad. El mar, el esfuerzo del hombre y la memoria colectiva de los pescadores son los tres eslabones que encajan en una escultura de madera desgastada, marcada por el paso del tiempo y la huella de la salinidad. Estamos hablando de tradición, pero de una tradición con los matices de los que juegan con las apariencias. Porque en este arte ancestral que es la pesca también hay quienes estiran las costuras de las reglas del juego hasta el límite. Hasta romper las redes —entiéndanse normas— muchas veces. El mascarón no llega a este extremo y soporta las embestidas más allá de los límites que marca la tolerancia por el reconocimiento y el aprecio que les profesa Lluís. Una escultura con una base bastante sólida para poder convivir en armonía con un entorno que va cambiando tal y como sugiere el dinamismo de la figura. Del mismo modo conviven y se respetan los barcos y el mar.





BERTO -

El vaixell

Berto és un vaixell de pesca d'arrossegament propietat de la família Perelló d'origen tarragoní que, per procedència i història, ha estat un referent fonamental de l'economia pesquera moderna del Port de la Selva. “Els aprecio molt; en definitiva, és una història bohèmia que ve de Tarragona” (Lluís Ventós dixit).

El barco

Berto es un barco de pesca de arrastre propiedad de la familia Perelló de origen tarraconense que, por procedencia e historia, ha sido un referente fundamental de la economía pesquera moderna del Port de la Selva. “Los aprecio mucho; en definitiva, es una historia bohemia que viene de Tarragona” (Lluís Ventós dixit).

INDIGNACIÓ

El mascaró

Hi ha objectes que expliquen històries. N’hi ha d’altres, però, que encarnen contradiccions i decisions que voregen l’esperpent. Aquest és el cas del mascaró dedicat a Carmen Flores, una escultura de fusta, orgànica i suggeridora, que dona forma a una història que durant anys s’ha volgut esborrar, camuflar o reanomenar. El Carmen Flores va ser el nom original del vaixell que avui coneixem com a Santa Eulàlia, peça icònica del Museu Marítim de Barcelona. Però aquest nom, carregat de memòria de mariners, d’estraperlo i d’oceans, va resultar incòmode als ulls d’una institució que ho trobava massa espanyolitzant. I es va esborrar. Però la fusta, la història i el gest de resistència van romandre. Aquí, precisament, apareix el mascaró d’en Ventós, una peça de gran càrrega simbòlica: una espiral de fusta que s’eleva i s’enrosca sobre ella mateixa, deixant un buit central que actua com un ull o com un silenci. El material —fusta, viva, orgànica— ens parla del mar, del treball manual, del temps; el moviment sinuós, retorçat i tens no ens dirigeix cap a l’horitzó sinó cap al passat, cap a la memòria i les formes voluptuoses i senzilles remetent a un tors humà (femení?) que ens convida a la reflexió no exempta d’una fina ironia històrica.

És un mascaró que no encapçala cap vaixell. Ni busca representar, sinó evocar. És l’antimascaró per a la proa simbòlica que dibuixa un naufragi administratiu que va voler fer neteja d’identitats incòmodes. L’escultura és un contrarelat que diu el que la història oficial va preferir callar. En Lluís Ventós restaura amb l’art allò que la política va voler esborrar amb paraules i no reivindica només un nom, sinó el dret a recordar sense maquillatge. El mascaró no crida, però resisteix, per guiar la caravel·la que mai va ser. Alguna cosa havia de tenir un sentit enmig d’aquest cúmul de despropòsits. I res millor que la puresa d’una escultura carregada de silencis on la fusta és suport i significat.

INDIGNACIÓN

El mascarón

Hay objetos que cuentan historias. Sin embargo, hay otras que encarnan contradicciones y decisiones que rayan el esperpento. Este es el caso del mascarón dedicado a Carmen Flores, una escultura de madera, orgánica y sugerente, que da forma a una historia que durante años se ha querido borrar, camuflar o renombrar. Carmen Flores fue el nombre original del barco que hoy conocemos como Santa Eulàlia, pieza icónica del Museo Marítimo de Barcelona. Sin embargo, ese nombre, cargado de memoria de marineros, de estraperlo y de océanos, resultó incómodo a los ojos de una institución que lo encontraba demasiado *españolizante*. Y lo borraron. Pero la madera, la historia y el gesto de resistencia permanecieron. Aquí, precisamente, aparece el mascarón de Ventós, una pieza de gran carga simbólica: una espiral de madera que se eleva y se enrosca sobre sí misma, dejando un hueco central que actúa como un ojo o como un silencio. El material —madera, viva, orgánica— nos habla del mar, del trabajo manual, del tiempo; el movimiento sinuoso, retorcido y tenso no nos dirige hacia el horizonte sino hacia el pasado, hacia la memoria y las formas voluptuosas y sencillas remiten a un torso humano (¿femenino?) que nos invita a la reflexión no exenta de una fina ironía histórica.

Es un mascarón que no guía ningún barco. Ni busca representar, sino evocar. Es el antimascarón para la proa simbólica que dibuja un naufragio administrativo que quiso hacer limpieza de identidades incómodas. La escultura es un contrarrelato que dice lo que la historia oficial prefirió callar. Lluís Ventós restaura con arte lo que la política quiso borrar con palabras y no reivindica solo un nombre, sino el derecho a recordar sin maquillaje. El mascarón no grita, pero resiste, para guiar la carabela que nunca fue. Algo debía tener un sentido en medio de ese cúmulo de despropósitos. Y nada mejor que la pureza de una escultura cargada de silencios donde la madera es soporte y significado.





CARMEN FLORES -

El vaixell

El pailebot Santa Eulàlia, originalment anomenat Carmen Flores, va ser construït el 1918 a Torre Vieja per al transport mercant. Al llarg del segle XX va canviar de nom i funció diverses vegades, incloent-hi usos comercials, militars i de rescat submarí. El 1997 va ser adquirit pel Museu Marítim de Barcelona i restaurat fidelment al seu disseny original. El 2000 va tornar a navegar amb totes les veles i va esdevenir un símbol viu del patrimoni marítim català. Avui actua com a museu flotant i embarcació cultural activa. L'any 1950 es va construir una caravel·la anomenada Santa Maria com a decorat per a una pel·lícula sobre Colom.

El Museu Marítim de Barcelona la va adoptar com a atractiu turístic, i tot i que no podia navegar, va acabar sent la seva font d'ingressos principal. Després d'un atemptat que la va deixar en mal estat, el museu va decidir no restaurar-la. Com tots els grans museus marítims del món, aspirava a tenir un vaixell icònic i navegable, i per això va iniciar la recerca d'un buc autèntic. Així és com van trobar i adquirir el Carmen Flores, que van restaurar i rebatejar com Santa Eulàlia per adequar-lo a criteris simbòlics i normatius.

El barco

El pailebote Santa Eulàlia, originalmente llamado Carmen Flores, se construyó en 1918 en Torrevieja para el transporte mercante. A lo largo del siglo XX cambió de nombre y función varias veces, incluyendo usos comerciales, militares y de rescate submarino. En 1997 fue adquirido por el Museo Marítimo de Barcelona y restaurado fielmente a su diseño original. En 2000 volvió a navegar con todas las velas y se convirtió en un símbolo vivo del patrimonio marítimo catalán. Hoy actúa como museo flotante y embarcación cultural activa. En 1950 se construyó una carabela llamada Santa Maria como decorado para una película sobre Colón.

El Museo Marítimo de Barcelona la adoptó como atractivo turístico, y aunque no podía navegar, acabó siendo su principal fuente de ingresos. Tras un atentado que la dejó en mal estado, el museo decidió no restaurarla. Como todos los grandes museos marítimos del mundo, aspiraba a tener un barco icónico y navegable, por lo que inició la búsqueda de un buque auténtico. Así es como encontraron y adquirieron el Carmen Flores, que restauraron y rebautizaron como Santa Eulàlia para adecuarlo a criterios simbólicos y normativos.

AMISTAT

El mascaró

Els amics i la vela llatina. N'hi ha d'altres, però aquesta és una manera excel·lent de sintetitzar en Lluís Ventós. Confiança, suport, comprensió, escalf i sinceritat és el que desborda als que tenen la sort de tenir-lo d'amic. Aconsegueix una cosa tan difícil com que, al seu costat, mai hi ha silencis incòmodes. Navegació harmònica, pausada, reflexiva, mestre d'aixa, fet a mà, puresa, tècnica. La vela llatina és això, però per sobre de tot és un estat d'ànim, una filosofia de vida. Aquest component altament emocional és el primer estadi on ens porta aquesta peça alhora intensa i suau del mascaró d'El Senyal. El contrast visual que provoca de la part superior negra imposa, l'asimetria de la figura tensa. La forma corbada com si es tractés d'una vela llatina acarona el vent, la subtileza del conjunt ens captiva amb un moviment compassat i la fusta polida endolceix les arestes de la tradició i el llegat familiar. Com a bon senyal, ens indica el punt on conflueixen uns anhels i valors que treballa cada dia per evitar que es difuminin en l'horitzó. El que importa és amb qui es comparteix el viatge. Amistat i vela llatina; prou per "despullar" en Ventós.

AMISTAD

El mascarón

Los amigos y la vela latina. Hay otros, pero esta es una excelente manera de sintetizar a Lluís Ventós. Confianza, apoyo, comprensión, calidez y sinceridad es lo que emana a los que tienen la suerte de tenerlo de amigo. Consigue algo tan difícil como que, a su lado, nunca hay silencios incómodos. Navegación armónica, pausada, reflexiva, carpintero de ribera, hecho a mano, pureza, técnica. La vela latina es esto, pero por encima de todo es un estado de ánimo, una filosofía de vida. Este componente altamente emocional es el primer estadio donde nos lleva esta pieza a la vez intensa y suave del mascarón de El Senyal (la señal). El contraste visual que provoca de la parte superior negra impone, la asimetría de la figura tensa. La forma curvada como si de una vela latina se tratara mima el viento, la sutilidad del conjunto nos cautiva con un movimiento acompasado y la madera pulcra endulza las aristas de la tradición y el legado familiar. Como buena señal, nos indica el punto donde confluyen unos anhelos y valores que trabaja cada día para evitar que se difuminen en el horizonte. Lo que importa es con quien se comparte el viaje. Amistad y vela latina; suficiente para descubrir a Ventós.





EL SENYAL -

El vaixell

El Senyal és una barca de vela llatina de Francesc Casanovas, un amic de Lluís amb qui ha compartit nombroses travessies. La van comprar els pares — uns estiuejants— del Francesc quan festejaven i es va aparellar amb vela llatina quan aquesta modalitat de navegació estava en decadència absoluta. El “senyal” en argot marítim es pot referir a elements de navegació, comunicació entre embarcacions, marcatge de xarxes de pesca, referències visuals i alertes d'emergència. És essencial per a la seguretat i l'orientació i té un significat profund per als mariners i pescadors.

El barco

El Senyal es una barca de vela latina de Francesc Casanovas, un amigo de Lluís con quien ha compartido numerosas travesías. La compraron los padres — unos veraneantes— de Francesc durante su noviazgo y se aparejó con vela latina cuando esta modalidad de navegación estaba en decadencia absoluta. La “señal” en argot marítimo se puede referir a elementos de navegación, comunicación entre embarcaciones, marcaje de redes de pesca, referencias visuales y alertas de emergencia. Es esencial para la seguridad y la orientación y tiene un significado profundo para los marineros y pescadores.

SUPERACIÓ

El mascaró

El mascaró resplendeix fins a enlluernar tot el que l'envolta. Resplendeix l'estrella magnètica i angulosa com la duresa del gel per il·luminar una voluntat indomable de sobreviure. Resplendeix per guiar-nos en situacions extremes. Resplendeix per destacar el valor del lideratge i de la cooperació ahir, avui i sempre. Resplendeix per recordar-nos que hi ha una llum en la foscor més absoluta. També resplendeixen les fustes, trencades per la pressió del gel, que aguanten amb fermesa a l'estrella per posar en relleu la força de tots els Shackletons del món que planten cara a les adversitats. Tot i la tonalitat fosca i envellida, resplendeixen perquè d'això va la resistència i la superació: tot i que hi ha moments en què sembla impossible, sempre podem capgirar el destí i evitar caure en l'abisme. La història de l'Endurance es pot veure com un fracàs, i segurament aquesta és la convicció més estesa. En Lluís no ho veu així. Amb el mascaró reivindica l'expedició com una victòria, reivindica el viatge com una inspiració per emprendre aventures i superar desafiaments. Podem estar desesperats, però mai vençuts; podem estar atrapats però mai resignats. L'escultura resplendeix i no deixa de resplendir encara que estigui sota el gel a 3.000 metres de profunditat.

SUPERACIÓN

El mascarón

El mascarón resplandece hasta deslumbrar todo lo que lo rodea. Resplandece la estrella magnética y angulosa como la dureza del hielo para iluminar una voluntad indomable de sobrevivir. Resplandece para guiarnos en situaciones extremas. Resplandece para destacar el valor del liderazgo y de la cooperación ayer, hoy y siempre. Resplandece para recordarnos que hay una luz en la oscuridad más absoluta. También resplandecen las maderas, rotas por la presión del hielo, que aguantan con firmeza la estrella para poner de relieve la fuerza de todos los Shackletons del mundo que hacen frente a las adversidades. A pesar de la tonalidad oscura y envejecida, resplandecen porque de esto va la resistencia y la superación: aunque haya momentos en los que parece imposible, siempre podemos cambiar el destino y evitar caer en el abismo. La historia del Endurance se puede ver como un fracaso... y seguramente esta sea la convicción más extendida. Lluís no lo ve así. Con el mascarón reivindica la expedición como una victoria, reivindica el viaje como una inspiración para emprender aventuras y superar desafíos. Podemos estar desesperados, pero nunca vencidos; podemos estar atrapados, pero nunca resignados. La escultura resplandece y no deja de resplandecer aunque esté bajo el hielo a 3.000 metros de profundidad.





ENDURANCE -

El vaixell

El 1914, Shackleton va iniciar una expedició a l'Antàrtida a bord del vaixell Endurance, amb l'objectiu de travessar el continent gelat. El febrer de 1915, el vaixell va quedar atrapat al gel del mar de Weddell i la tripulació va haver de sobreviure durant mesos. Després d'un intent desesperat, Shackleton i alguns homes van navegar en botes salvavides fins a Geòrgia del Sud, on van aconseguir ajuda i rescatar la resta de la tripulació el 30 d'agost de 1916. Tots van sobreviure. Després de ser abandonat, l'Endurance es va enfonsar al mar de Weddell i el 9 de març de 2022 va ser trobat a 3.000 metres de profunditat en perfecte estat de conservació. Es va convertir en el millor naufragi de fusta trobat mai.

El barco

El 1914, Shackleton inició una expedición en la Antártida a bordo del barco Endurance, con el objetivo de atravesar el continente helado. El febrero de 1915, el barco quedó atrapado al hielo del mar de Weddell y la tripulación tuvo que sobrevivir durante meses. Después de un intento desesperado, Shackleton y algunos hombres navegaron en botes salvavidas hasta Georgia del Sur, donde consiguieron ayuda y rescatar al resto de la tripulación el 30 de agosto de 1916. Todos sobrevivieron. Después de ser abandonado, el Endurance se hundió en el mar de Weddell y el 9 de marzo de 2022 se encontró a 3.000 metros de profundidad en perfecto estado de conservación, convirtiéndose así en el mejor naufragio de madera encontrado jamás.

COMPROMÍS

El mascaró

Lluny de dogmatismes, però proper a la consciència i el compromís ecològic. Parlem de respecte, reconeixement i admiració a l'entorn, i per sobre de tot al mar. Hauria estat impensable que en Lluís no s'aturés a reflexionar sobre l'Erika i materialitzés les conclusions en un mascaró a manera de denúncia. No podia deixar passar la història d'un vaixell que s'ha convertit en símbol de desastre i responsabilitat mediambiental. I no ho ha fet. No només no ho ha fet, sinó que ha anat un pas més enllà per oferir-nos una de les seves peces més arriscades. L'aparença inicial pot confondre. Cal aprofundir per captar la potència de la metàfora visual. En el moment que s'aconsegueix, l'escultura s'obre de bat a bat i les revelacions van caient com si fossin fitxes del dominó. Les formes tallants i l'estructura trencada expliquen que l'Erika es va partir en dos, la inclinació de la peça ens enfronta a la inestabilitat del vaixell, les línies ondulades ens sacsegen per la força incontrolable de les ones i la foscor que l'envolta és la marea negra que va provocar el fuel vessat. Hi ha una porta oberta a una nova realitat, com ens demostra la solidesa de la base que suporta sense fissures la nostra supèrbia i els nostres errors. Ara bé, res ve donat, s'ha de perseverar.

COMPROMISO

El mascarón

Lejos de dogmatismos, pero próximo a la conciencia y el compromiso ecológico. Estamos hablando de respeto, reconocimiento y admiración al entorno, y por encima de todo al mar. Habría sido impensable que Lluís no se detuviera a reflexionar sobre el Erika y materializara las conclusiones en un mascarón a manera de denuncia. No podía dejar pasar la historia de un barco que se ha convertido en símbolo de desastre y responsabilidad medioambiental. Y no lo ha hecho. No solo no lo ha hecho, sino que ha ido un paso más allá para ofrecernos una de sus piezas más arriesgadas. La apariencia inicial puede confundir. Hay que profundizar para captar la potencia de la metáfora visual. En el momento que se consigue, la escultura se abre de par en par y las revelaciones van cayendo como fichas de dominó. Las formas cortantes y la estructura rota explican que el Erika se partió en dos, la inclinación de la pieza nos enfrenta a la inestabilidad del barco, las líneas onduladas nos sacuden por la fuerza incontrolable de las olas y la oscuridad que lo rodea es la marea negra que provocó el fuel derramado. Hay una puerta abierta a una nueva realidad, como nos demuestra la solidez de la base que soporta sin fisuras nuestra soberbia y nuestros errores. Ahora bien, nada viene dado, hay que perseverar.





ERIKA -

El vaixell

L'Erika era un petrolier maltès construït amb menys de l'acer imprescindible per a un vaixell d'aquestes característiques. En el seu últim viatge transportava 30.000 tones de fuel des de Dunkerque a Livorno quan, durant un temporal al Cantàbric el desembre de 1999, es va partir en dos per un defecte estructural i va provocar una marea negra a la Bretanya. El gener de 2007, Total i altres responsables van ser condemnats a pagar 192 milions d'euros en indemnitzacions. La sentència és històrica perquè va introduir per primera vegada a França el concepte de "perjudici ecològic" i va establir un precedent en la protecció mediambiental.

El barco

Erika era un petrolero maltés construido con menos del acero imprescindible para un barco de esas características. En su último viaje transportaba 30.000 toneladas de fuel de Dunkerque a Livorno cuando, durante un temporal en el Cantábrico el diciembre de 1999, se partió en dos por un defecto estructural y provocó una marea negra en Bretaña. En enero de 2007, Total y otros responsables fueron condenados a pagar 192 millones de euros en indemnizaciones. La sentencia es histórica porque introdujo por primera vez en Francia el concepto de "perjuicio ecológico" y estableció un precedente en la protección medioambiental.

SEDUCCIÓ

El mascaró

La situació és la següent: un home dins una canoa que rema per les aigües del Port de Barcelona. Sense fixar-se en res més que la cadència de rem. De cop i volta, es troba sota un vaixell imponent i desafiant —com tants d'altres— que no té res de particular llevat del nom, Gema (la B és irrellevant). No és un nom qualsevol, ni és una dona qualsevol, ni és una desconeguda qualsevol. La Gema és real, tan real com fora de context, igual que aquesta situació inversemblant que ni el millor guionista hagués imaginat. En Lluís crea la peça que més entronca amb la tradició que representa els mascarons de proa amb una figura femenina i li dedica al vaixell que, sobre el paper, menys li escau. És l'escultura d'una dona lluitadora que transmet protecció i creació, d'una bellesa indòmita, sense artificis i seductora amb dues formes ascendents corbes, esveltes i encisadores. Delicadesa i força en una fusta orgànica, plena de vetes i nusos com les marques del temps i de les vivències. Una dona d'un misteriós i elegant erotisme gens explícit.

L'escultura ens remet a la dualitat de la figura femenina i només podia guiar pel nom i la posició el Gema B, i així evitar que torni —que tornem— a perdre el control.

SEDUCCIÓN

El mascarón

La situación es la siguiente: un hombre dentro de una canoa que rema por las aguas del Puerto de Barcelona. Sin fijarse en nada más que la cadencia de remo. De repente, se encuentra bajo un barco imponente y desafiante —como tantos otros— que no tiene nada de particular salvo el nombre, Gema (la B es irrelevante). No es un nombre cualquiera, ni es una mujer cualquiera, ni es una desconocida cualquiera. Gema es real, tan real como fuera de contexto, igual que esta situación inverosímil que ni el mejor guionista hubiera imaginado. Lluís crea la pieza que más entronca con la tradición que representa los mascarones de proa con una figura femenina y le dedica al barco que, sobre el papel, menos le procede. Es la escultura de una mujer luchadora que transmite protección y creación, de una belleza indómita, sin artificios y seductora con dos formas ascendentes curvas, esbeltas y encantadoras. Delicadeza y fuerza en una madera orgánica, llena de vetas y nudos como las marcas del tiempo y de las vivencias. Una mujer de un misterioso y elegante erotismo nada explícito. La escultura nos remite a la dualidad de la figura femenina y solo podía guiar por el nombre y la posición a Gema B, y así evitar que vuelva —que volvamos— a perder el control.





GEMA B -

El vaixell

El Gema B era un portacontenidors construït el 1985 per Naviera Pinillos, una de les empreses marítimes més antigues d'Espanya. El 1997, després de la compra per Boluda, va ser el protagonista indirecte d'un accident al Port Vell de Barcelona el 1998, quan va xocar amb set velers històrics després que una de les seves embarcacions remolcadores perdés les amarres. Entre els vaixells afectats hi havia l'Icària, l'Anne Dorothea i el Mare Nostrum, d'alt valor patrimonial. L'Anne Dorothea va ser restaurat i actualment forma part del Museu Marítim de Barcelona. El Gema B va tornar a Barcelona el 2003, però el 2010 va ser desballestat a l'Índia.

El barco

Gema B era un portacontenedores construido en 1985 por Naviera Pinillos, una de las empresas marítimas más antiguas de España. En 1997, después de la compra por Boluda, fue protagonista indirecto de un accidente en el Port Vell de Barcelona en 1998, cuando chocó con siete veleros históricos después de que una de sus embarcaciones remolcadoras perdiera los amarres. Entre los barcos afectados había el Icaria, el Anne Dorothea y el Mare Nostrum, de alto valor patrimonial. El Anne Dorothea fue restaurado y actualmente forma parte del Museo Marítimo de Barcelona. Gema B volvió a Barcelona en 2003, pero en 2010 fue desguazado en India.

CONVIVÈNCIA

El mascaró

Som a la badia de Port de la Selva acompanyant en Ciset en una sortida de pesca a bord del seu falutx. Tres certeses envolten un dubte: el mascaró és un peix, una nau o un ham? Perquè d'això es tracta, de preguntar-nos on ens vol situar exactament en Lluís amb aquesta peça. L'univers en què ens vol obligar a moure'ns és el que defineixen el mar, la navegació i la pesca tradicional. Un univers en canvi constant. Això obre un nou interrogant: és possible la convivència entre l'home i la vida marina? La resposta és que sí, sempre que seguim les maneres i valors que representen en Ciset. És quan tot pren sentit. El mascaró no ens demana que decidim si és un peix, una nau o un ham, perquè no es tracta d'escollir un element per sobre dels altres, sinó d'acceptar que hi ha una manera d'entendre la vida que té sentit quan som capaços de cohabitar sense sotmetre el que ens envolta. No només al mar, sinó a tot arreu i en totes les circumstàncies. En resum, com diu i compleix rigorosament en Lluís, és tan senzill com complir estrictament que tot el que es pesca es menja.

CONVIVENCIA

El mascarón

Estamos a la bahía de Port de la Selva acompañando a Ciset en una salida de pesca a bordo de su falucho (barca de mesana). Tres certezas rodean una duda: ¿el mascarón es un pez, una nave o un anzuelo? Porque de esto se trata, de preguntarse dónde nos quiere situar exactamente Lluís con esta pieza. El universo en el cual nos quiere obligar a movernos es el que definen el mar, la navegación y la pesca tradicional. Un universo en cambio constante. Lo que abre un nuevo interrogante: ¿es posible la convivencia entre el hombre y la vida marina? La respuesta es que sí, siempre que sigamos las maneras y valores que representa Ciset. Es cuando todo cobra sentido. El mascarón no nos pide que decidamos si es un pez, una nave o un anzuelo, porque no se trata de escoger un elemento por encima de los demás, sino de aceptar que hay una manera de entender la vida que tiene sentido cuando somos capaces de cohabitar sin avasallar lo que nos rodea. No solo en el mar, sino en todas partes y en todas las circunstancias. En resumen, como dice y cumple rigurosamente Lluís, es tan sencillo como cumplir estrictamente que todo lo que se pesca se come.





JONC -

El vaixell

Narcís Corominas, conegut com a Ciset, era tot un exemple de la cultura marinera, explica en Lluís Ventós. Cultivava els productes de la terra i pescava els del mar per cuinar-los després al seu restaurant L'Esclop, al Port de la Selva. Cada matí sortia amb el falutx de només 22 pams i pescava amb xarxes i altres arts de pesca. El falutx és una embarcació que representa el lligam entre la pesca artesanal i la gastronomia local. Una tradició que forma part de la cultura marítima catalana i que s'ha utilitzat durant segles per a la pesca i la navegació costanera. És de petites dimensions, amb una estructura lleugera però robusta, adequada per resistir els corrents i els vents de la Mediterrània.

El barco

Narcís Corominas, conocido como Ciset, era todo un ejemplo de la cultura marinera, explica Lluís Ventós. Cultivaba los productos de la tierra y pescaba los del mar para después cocinarlos en su restaurante L'Esclop, en el Port de la Selva. Cada mañana salía con el falucho de solo 22 palmos y pescaba con redes y otros aparejos de pesca. El falucho es una embarcación que representa el vínculo entre la pesca artesanal y la gastronomía local. Una tradición que forma parte de la cultura marítima catalana y que se ha utilizado durante siglos para la pesca y la navegación costera. Es de pequeñas dimensiones, con una estructura ligera pero robusta, adecuada para resistir las corrientes y los vientos del Mediterráneo.

NOSTÀLGIA

El mascaró

L'arrosseguen el vent i les onades. La posició lleugerament inclinada, el cap mirant a baix, el cos de la figura seccionat, desgastat i amb evidents i doloroses cicatrius. La dona de fusta desborda emocions, dignitat i bellesa. Està tranquil·la però trista. Resignada, també. Com si sabés que ha emprès l'últim viatge i el destí que l'espera és tan tràgic com inevitable. La barca que guia està condemnada a la desaparició, navega cap al desballestament, arrossegada per allò que hem anomenat progrés. Per així tancar una època sense la qual no es pot entendre la història marítima d'Eivissa i Formentera. És cert que desapareix, però tan cert també com que ha quedat gravada a la memòria col·lectiva de la gent que va estimar la Joven Dolores i l'esperit que emanava del vaixell. Pot desaparèixer la màquina, el que mai pot desaparèixer és la càrrega simbòlica que arrossega. De llibertat, d'aventura, de fer possible l'impossible, de trencar barreres, de mirar el mar cara a cara i de crear vincles indestructibles. Una manera de fer, de ser; en definitiva, de viure que no coneix finals.

Per si no us n'heu adonat, la Joven Dolores continua navegant davant vostre. En Lluís ja se n'ha encarregat.

NOSTALGIA

El mascarón

Lo arrastran el viento y las olas. La posición ligeramente inclinada, el rostro mirando hacia abajo, el cuerpo de la figura seccionado, desgastado y con evidentes y dolorosas cicatrices. La mujer de madera desborda emociones, dignidad y belleza. Está tranquila pero triste. Resignada también. Como si supiera que ha emprendido el último viaje y el destino que le espera es tan trágico como inevitable. La barca que guía está condenada a la desaparición, navega hacia el desguace, arrastrada por aquello que hemos denominado progreso. Para así cerrar una época sin la cual no se puede entender la historia marítima de Ibiza y Formentera. Es cierto que desaparece, pero tan cierto es también como que ha quedado grabada en la memoria colectiva de la gente que amó a la Joven Dolores y el espíritu que emanaba el barco. Puede desaparecer la máquina, lo que nunca podrá desaparecer es la carga simbólica que arrastra. De libertad, de aventura, de hacer posible lo imposible, de romper barreras, de mirar al mar cara a cara y de crear vínculos indestructibles. Una manera de hacer, de ser; en definitiva, de vivir que no conoce fin.

Por si no os habéis dado cuenta, la Joven Dolores sigue navegando ante vosotros. Lluís ya se ha encargado de ello.





JOVEN DOLORES -

El vaixell

La Joven Dolores va ser un vaixell emblemàtic que va unir Eivissa i Formentera durant anys a partir del 1965. Construïda en fusta, va ser la primera embarcació que transportava cotxes, que s'havien de pujar manualment a través d'una passarel·la, entre les dues illes. El trajecte diari, que durava una hora i mitja, va suposar un fort impacte econòmic i social a les illes fins al 1995, quan va ser substituïda per vaixells més moderns. Durant dècades va ser testimoni de la vida de mariners, turistes i de nombroses històries personals, fins i tot va inspirar un àlbum de la cantant Christina Rosenvinge. Després de deu anys varada es va desballestar el 22 de març del 2005 a Dénia, i això va posar fi a una part de la història de les Pitiüses.

El barco

La Joven Dolores fue un barco emblemático que unió Ibiza y Formentera durante años a partir de 1965. Construida en madera, fue la primera embarcación que transportaba coches, que tenían que subirse manualmente por una pasarela, entre las dos islas. El trayecto diario, que duraba una hora y media, supuso un fuerte impacto económico y social en las islas hasta que en 1995 la nave fue sustituida por barcos más modernos. Durante décadas fue testigo de la vida de marineros, turistas y de numerosas historias personales, y hasta sirvió de inspiración para un álbum de la cantante Christina Rosenvinge. Tras diez años varada se desgazó el 22 de marzo de 2005 en Denia, lo que puso fin a una parte de la historia de las Pitiusas.

RESISTÈNCIA

El mascaró

Resistir. Resistir davant les adversitats, les incerteses, la incredulitat, el rebuig, la naturalesa desbocada, els dubtes i les pressions. La força de les conviccions garanteix l'èxit del projecte. Ignorar el superflu i apostar per la senzillesa en el disseny, optar per la matèria natural i pura, també per les tècniques ancestrals de treballar i d'aquesta manera donar forma a un objecte que sigui capaç de transportar un viatger disposat a trencar barreres. A endinsar-se en oceans de manera temerària si cal, només amb l'única protecció d'uns principis innegociables. Ni més ni menys. De fragilitat res de res, no ens deixem enganyar, és tot resistència i equilibri. La forma del mascaró és allargada com els taulons del rai que es relliguen a través d'uns forats estratègicament repartits, el material emprat és una fusta desgastada que combina senzillesa i rudeses fins que crea una figura que connecta les cultures antigues amb les actuals. En una travessa d'anada i tornada. Algú pot pensar que em refereixo al Kon-Tiki, però no, escric d'en Lluís i d'aquesta escultura. Escric sobre una intensa trajectòria de reflexió, determinació, exploració, creació, diàleg amb els materials i descobriments que va molt més enllà de qualsevol vaixell.

RESISTENCIA

El mascarón

Resistir. Resistir ante las adversidades, las incertidumbres, la incredulidad, el rechazo, la naturaleza desbocada, las dudas y las presiones. La fuerza de las convicciones garantiza el éxito del proyecto. Ignorar lo superfluo y apostar por la sencillez en el diseño, optar por la materia natural y pura, también por las técnicas ancestrales de trabajar y, de este modo, dar forma en un objeto que sea capaz de transportar a un viajero dispuesto a romper barreras. A adentrarse en océanos de manera temeraria si hace falta, con la única protección de unos principios innegociables. Ni más ni menos. Nada de fragilidad; no nos dejamos engañar, todo es resistencia y equilibrio. La forma del mascarón es alargada como los tablones de la balsa que se religan por unos agujeros estratégicamente repartidos, el material empleado es una madera desgastada que combina sencillez y rudeza hasta crear una figura que conecta las culturas antiguas a las actuales. En una travesía de ida y vuelta. Alguien puede pensar que me estoy refiriendo al Kon-tiki, pero no, hablo de Lluís y de esta escultura. Escribo sobre una intensa trayectoria de reflexión, determinación, exploración, creación, diálogo con los materiales y descubrimientos que va mucho más allá de cualquier barco.





KON-TIKI -

El vaixell

L'explorador Thor Heyerdahl va travessar el Pacífic en el rai Kon-Tiki per demostrar que els antics pobles americans podien haver arribat a Polinèsia el 1947. Va navegar 101 dies des del Perú fins a l'illa de Raroia, amb una tripulació de sis persones per confirmar la teoria. L'expedició va ser qüestionada per científics, però va demostrar la viabilitat del viatge. Heyerdahl va publicar un llibre que s'ha traduït a 70 idiomes i un documental sobre el viatge que va guanyar un Oscar l'any 1951. El Museu Kon-Tiki d'Oslo conserva restes de l'embarcació i materials d'altres expedicions. El 2012 es va estrenar una pel·lícula basada en aquesta aventura.

El barco

El explorador Thor Heyerdahl cruzó el Pacífico en la balsa Kon-tiki para demostrar que los antiguos pueblos americanos podían haber llegado a Polinesia en 1947. Navegó 101 días desde Perú hasta la isla de Raroia, con una tripulación de seis personas para confirmar la teoría. La expedición fue cuestionada por científicos, pero demostró la viabilidad del viaje. Heyerdahl publicó un libro que se ha traducido a 70 idiomas y un documental sobre el viaje que ganó un premio Óscar en 1951. El Museo Kon-tiki de Oslo conserva restos de la embarcación y materiales otras expediciones. En 2012 se estrenó una película basada en esta aventura.

DESARRELAMENT

El mascaró

Una estructura vertical suporta una roda incompleta de forma dentada que ens situa a la sala de màquines del vaixell. El primer que suggereix la peça és pèrdua, abandonament i precarietat per fosca, desgastada i rovellada. És el mascaró d'una nau que s'ha convertit en l'estendard de l'explotació de l'home per l'home com a compendi de totes les misèries on són capaços de moure'ns. La deshumanització pren la forma d'un viatge forçat, arriscat i de trencament. Trencament de les arrels que ens lliguen als orígens, la dignitat esquerdada en la lluita desesperada per sobreviure, els destins interromputs pel desgast i els sacrificis heroics. I tot cau en l'oblit, quan no en la indiferència, perquè formen part de la quotidianitat. L'escultura ho transmet amb la cruesa i tristor que traspuen les cares dels desplaçats. Els espera una vida que podrà ser millor o pitjor, però sempre serà incompleta.

Com el mascaró.

En Lluís no ens podia deixar així i ha fet que l'obra sigui alhora un far que rescata tragèdia de la foscor i manté el bri d'esperança.

DESARRAIGO

El mascarón

Una estructura vertical soporta una rueda incompleta de forma dentada que nos sitúa en la sala de máquinas del barco. Lo primero que sugiere la pieza es pérdida, abandono y precariedad por oscura, desgastada y enmohecida. Es el mascarón de una nave que se ha convertido en el estandarte de la explotación del hombre por el hombre como compendio de todas las miserias hacia donde son capaces de movernos. La deshumanización toma la forma de un viaje forzado, arriesgado y de ruptura. Ruptura de las raíces que nos atan a los orígenes, la dignidad agrietada en la lucha desesperada para sobrevivir, los destinos interrumpidos por el desgaste y los sacrificios heroicos. Y todo cae en el olvido, cuando no en la indiferencia, porque forman parte de la cotidianidad. La escultura lo transmite con la crudeza y tristeza que rezuman las caras de los desplazados. Les espera una vida que podrá ser mejor o peor, pero siempre será incompleta. Como el mascarón.

Lluís no nos podía dejar así y ha hecho que la obra sea a la vez un faro que rescata tragedia de la oscuridad y mantiene la brizna de esperanza.





KOYDUK-S -

El vaixell

El Koyduk-S va ser un vaixell amb matrícula turca i nom fals, construït el 1968 en el qual viatjaven 562 immigrants indocumentats: entre ells, 54 dones —5 embarassades— i 63 nens que estaven amuntegats des de feia dos dies. L'antiga nau de càrrega va ser abandonada enmig d'un temporal al Mediterrani, però va poder ser remolcada al port de Gallipoli, al sud d'Itàlia, el 23 d'abril del 2001, on tots els passatgers, la majoria kurds procedents de Turquia, van ser acollits. A diferència d'altres vaixells-ferralla que es van enfonsar o van embarrancar abandonats per la tripulació, en aquest no es va haver de lamentar la pèrdua de vides humanes. L'última activitat registrada del Koyduk-S va ser el 2012.

El barco

El Koyduk-S fue un barco con matrícula turca y nombre falso, construido en 1968 en el cual viajaban 562 inmigrantes indocumentados: entre ellos 54 mujeres —5 embarazadas— y 63 niños que estaban amontonados desde hacía dos días. La antigua nave de carga fue abandonada en medio de un temporal en el Mediterráneo, pero pudo ser remolcada al puerto de Gallipoli, en el sur de Italia, el 23 de abril de 2001, donde todos los pasajeros, la mayoría curdos procedentes de Turquía, fueron acogidos. A diferencia de otros buques-chatarra que se hundieron o embarrancaron abandonados por la tripulación, en este no hubo que lamentar la pérdida de vidas humanas. La última actividad registrada del Koyduk-S fue en 2012.

RESPECTE

El mascaró

Un peix en posició vertical carregat de simbolisme convertit en un mascaró. Un peix que vincula el mar amb la pesca, la pesca amb l'home i l'home amb la mar en un recorregut circular de moviment perpetu. En l'univers Ventós, el peix és vida, llibertat i dinamisme. La pesca és tradició, lluita amb l'entorn, connexió amb la manera tradicional de treballar i supervivència. El mar ho és tot. De manera que la relació que estableix entre les tres variables és estrictament espiritual i des d'aquí crea una escultura que és elegància, que fuig dels artificis, és orgànica i de textura polida, mentre fa ostentació d'unes vetes inquietants. La peça és esvelta, lleugera i alhora resilient, com els peixos, com aquelles estirps de pescadors que han viscut del mar des de temps immemorials i que des de l'admiració a l'entorn han bastit la manera d'entendre's amb la naturalesa. Sempre amb respecte, mirant-se als ulls, amb el diàleg franc que s'estableix entre els guardians lleials i els tresors. Això a en Lluís li surt de forma natural; la seva obra és guardià i tresor al mateix temps.

RESPECTO

El mascarón

Un pez en posición vertical cargado de simbolismo convertido en un mascarón. Un pez que vincula el mar con la pesca, la pesca con el hombre y el hombre con el mar en un recorrido circular en movimiento perpetuo. En el universo Ventós, el pez es vida, libertad y dinamismo. La pesca es tradición, lucha con el entorno, conexión con la manera tradicional de trabajar, y supervivencia. El mar lo es todo. De forma que la relación que establece entre las tres variables es estrictamente espiritual y desde aquí crea una escultura que es elegancia, que huye de los artificios, es orgánica y de textura pulcra, mientras hace ostentación de unas vetas inquietantes. La pieza es esbelta, ligera y a la vez resiliente, como los peces, como aquellas estirpes de pescadores que han vivido del mar desde tiempos inmemoriales y que desde la admiración al entorno han construido la manera de entenderse con la naturaleza. Siempre con respeto, mirándose a los ojos, con el diálogo franco que se establece entre los guardianes leales y los tesoros. Esto a Lluís le sale de forma natural; su obra es guardián y tesoro al mismo tiempo.





M^a LLUÏSA -

El vaixell

La M^a Lluïsa és una barca de pesca tradicional, construïda en fusta i destinada a la pràctica artesanal al Mediterrani. Embarcació robusta, amb una proa lleugerament elevada característica de les barques adaptades a la navegació costanera i a les condicions marítimes canviants. Els caps i els remes delaten activitat. La M^a Lluïsa era la barca del Tomàs, el pescador contractat per Ernest Ventós i Xavier Garçon. Feta pel mestre d'aixa Josep Almera amb port base a Mataró l'utilitzava per pescar professionalment. Les espècies capturades eren el moll, el llagostí i el llenguado, entre d'altres.

El barco

M^a Lluïsa es una barca de pesca tradicional, construida en madera y destinada a la práctica artesanal en el Mediterráneo. Embarcación robusta, con una proa ligeramente elevada característica de las barcas adaptadas a la navegación costera y a las condiciones marítimas cambiantes. Los cabos y los remos delatan actividad. M^a Lluïsa era la barca de Tomàs, el pescador contratado por Ernest Ventós y Xavier Garçon. Hecha por el carpintero de ribera Josep Almera con puerto base en Mataró la utilizaba para pescar profesionalmente. Las especies capturadas eran el salmonete, el langostino y el lenguado, entre otros.

EMOCIÓ

El mascaró

Pepe, Maria Lluïsa i Meritxell són les tres barques amb les quals en Lluís va entendre el mar fins a fer-ne part indissociable de la seva vida i la seva obra. Si les dues primeres van acabar de configurar i donar la dimensió d'aquest nou univers que l'absorbia a passos engegants, el Meritxell és la barca amb la qual inicia per primera vegada aquest viatge de llibertat i connexió amb la natura, amb l'aigua i el vent. Un trajecte impregnat de la innocència de la infantesa, però que a partir d'aquell moment començava a quedar enrere. Hem parlat d'enlairar-se i de llibertat perquè d'això es tracta: d'aprendre, d'observar i de trencar barreres i arquetips fins a fondre's amb l'entorn. Les veles es despleguen, es posa en marxa una singladura sense fi carregada d'emocions i és aleshores quan tot comença a prendre sentit en una mena de ritus, de nou i sempre, d'aigua i vent. Àvid d'experiències, en Lluís es transforma en un ocell preparat per emprendre un vol iniciàtic planejant sobre les onades. L'ocell està serè, en harmonia, amb plomes dos colors per donar cabuda a infinitat de matisos i té unes formes suaus que transmeten serenitat i pau. Un ocell exactament igual que el del mascaró que guia el Meritxell cap a l'essència de la navegació tradicional i el record d'una infantesa inoblidable.

EMOCIÓN

El mascarón

Pepe, Maria Lluïsa y Meritxell son las tres barcas con las que Lluís entendió el mar hasta hacer parte indisoluble de su vida y su obra. Si las dos primeras acabaron de configurar y dar la dimensión de este nuevo universo que lo absorbía a pasos agigantados, Meritxell es la barca con la que inicia por primera vez este viaje de libertad y conexión con la naturaleza, con el agua y el viento. Un trayecto impregnado de la inocencia de la niñez, pero que a partir de aquel momento empezaba a quedar atrás. Hemos hablado de elevarse y de libertad porque de esto se trata: de aprender, de observar y de romper barreras y arquetipos hasta fundirse con el entorno. Las velas se despliegan, se pone en marcha una singladura sin fin cargada de emociones y es entonces cuando todo empieza a cobrar sentido en un tipo de rito, de nuevo y siempre, de agua y viento. Ávido de experiencias, Lluís se transforma en un pájaro preparado para emprender un vuelo iniciático planeando sobre las olas. El pájaro está sereno, en armonía, con plumas dos colores para dar cabida a infinitad de matices y tiene unas formas suaves que transmiten serenidad y paz. Un pájaro exactamente igual que el del mascarón que guía Meritxell hacia la esencia de la navegación tradicional y el recuerdo de una niñez inolvidable.





MERITXELL -

El vaixell

Es tracta de la barca d'infància de l'artista, amb què va descobrir la seva passió pel mar. Va ser encarregada pel seu pare, Ernest, i el seu amic Xavier Garçon de Cabrera al mestre d'aixa de Vilassar de Mar, Josep Almera. Tots dos van contractar un pescador de Tarragona, Tomàs, que es va convertir en el mentor de l'artista, ja que li va transmetre els seus coneixements sobre el món del mar. Tomàs s'encarregava del manteniment de la barca, i amb ell, Ventós, de petit, sortia a pescar a trenc d'alba. Aquesta embarcació, actualment anomenada Bolere, ha estat recuperada per l'associació Bricbarca de Vilassar de Mar i encara avui continua navegant per les aigües vilassarenques.

El barco

Se trata de la barca de infancia del artista, en la que descubrió su pasión por el mar. Fue encargada por su padre, Ernest, y su amigo Xavier Garçon de Cabrera al carpintero de ribera de Vilassar de Mar, Josep Almera. Los dos contrataron un pescador de Tarragona, Tomàs, que se convirtió en el mentor del artista, ya que le transmitió sus conocimientos sobre el mundo del mar. Tomàs se encargaba del mantenimiento de la barca, y con él, Ventós, de pequeño, salía a pescar al alba. Esta embarcación, actualmente llamada Bolere, ha sido recuperada por la asociación Bricbarca de Vilassar de Mar y todavía hoy continúa navegando por las aguas de Vilassar.

SUPERACIÓ

El mascaró

La vida ens pot colpejar sense previ avís. Hi ha un moment en què les circumstàncies et superen i tot està fora de control. Aleshores pots fer dues coses: deixar-te endur per la incertesa i la desesperança o agafar les regnes i acceptar que no pots canviar el passat, però sí el futur. Això és el que va fer Julio Villar; fer la volta al món en un vaixell, com a mínim, precari, sense experiència ni coneixements de navegació. Parlem de determinació, resistència, perseverança i audàcia. Però el Julio no està sol. En Lluís també planta cara al repte de demostrar-nos que fins i tot en la foscor més absoluta hi ha una sortida —només cal fixar-se en el color de la peça— i s'atreveix a donar forma i volum a aquest estat d'ànim. De l'única manera possible. Des de les seves vivències, sentiments i amb la màxima sinceritat. És un mascaró que reflecteix el minimalisme i la senzillesa del vaixell. Fusta clara i estable a la base, sobrietat i consistència en una silueta allargada que es va fragmentant a mesura que creixen i avancen les experiències i adversitats viscudes al llarg la travessia; tant la nàutica com la creativa. Llibertat, moviment i aventura en una escultura carregada d'èpica i romanticisme.

SUPERACIÓN

El mascarón

La vida nos puede golpear sin previo aviso. Hay un momento en que las circunstancias te superan y todo está fuera de control. Entonces puedes hacer dos cosas: dejarte llevar por la incertidumbre y la desesperanza o coger las riendas y aceptar que no puedes cambiar el pasado, pero sí el futuro. Esto es lo que hizo Julio Villar; dar la vuelta en el mundo en un barco precario, por decirlo suavemente, sin experiencia ni conocimientos de navegación. Estamos hablando de determinación, resistencia, perseverancia y audacia. Pero Julio no está solo. Lluís también hace frente al reto de demostrarnos que incluso en la oscuridad más absoluta hay una salida —solo hay que fijarse en el color de la pieza— y se atreve a dar forma y volumen a este estado de ánimo. De la única manera posible. Desde sus vivencias, sentimientos y con la máxima sinceridad. Es un mascarón que refleja el minimalismo y la sencillez del barco. Madera clara y estable en la base, sobriedad y consistencia en una silueta alargada que se va fragmentando a medida que crecen y avanzan las experiencias y adversidades vividas al largo la travesía; tanto la náutica como la creativa. Libertad, movimiento y aventura en una escultura cargada de épica y romanticismo.





MISTRAL -

El vaixell

Petit veler de només 6 metres d'eslora que va fer realitat el somni de Julio Villar, muntanyenc i viatger solitari, després d'un greu accident de muntanya el 1962. Sis anys més tard, als 25, va emprendre un viatge en solitari amb el seu modest vaixell Mistral, de fibra i construït a França. Va navegar pel Magrib, Atlàntic, Carib, Pacífic, Oceania, Índic i Atlàntic Sud, passant per llocs com les Galápagos, Tahití, Austràlia, Madagascar i Brasil. Després de 38.000 milles nàutiques, va completar la volta al món en quatre anys i mig, arribant al port de Lekeitio l'estiu de 1972. Es considera una de les travessies més llegendàries a bord d'una de les embarcacions més lleugeres que han circumval·lat mai el món.

El barco

Pequeño velero de solo 6 metros de eslora que hizo realidad el sueño de Julio Villar, montañero y viajero solitario, después de un grave accidente de montaña en 1962. Seis años más tarde, a los 25, emprendió un viaje en solitario con su modesto barco Mistral, de fibra y construido en Francia. Navegó por el Magreb, el Atlántico, el Caribe, el Pacífico, Oceanía, el Índico y el Atlántico Sur, pasando por lugares como las Galápagos, Tahití, Australia, Madagascar y Brasil. Después de 38.000 millas náuticas, completó la vuelta al mundo en cuatro años y medio, llegando al puerto de Lekeitio el verano de 1972. Se considera una de las travesías más legendarias a bordo de una de las embarcaciones más ligeras que han circunvalado el mundo.

AVENTURA

El mascaró

OpSIS en grec significa visió o mirada. Ara imaginem que ens trobem a mar obert i tenim per davant un viatge on descobrirem nous horitzons i explorarem mons desconeguts. La travessa ens proposa endinsar-nos en el que és la veritable experiència de la navegació i, per tant, si la curiositat infinita no et fa vibrar, no cal que t'hi embarquis. No tindria sentit, però tampoc cal que t'amoïnis perquè no és viatge per a tothom. Si d'alguna cosa ens parla l'escultura d'en Lluís és de llibertat i d'optar per una alternativa lluny de la llosa de les rutines, les normes i les obligacions. És una composició geomètrica fragmentada però harmònica, que juga amb llums i ombres per donar-nos diferents perspectives. Fusta polida de formes suaus pensada i construïda per recórrer llargues distàncies. Tres fragments en equilibri, com si es tractés de les diverses etapes de la singladura a través dels tres elements que guiaran el nostre destí: el vent, les veles i el mar. Falta el quart i necessari element: l'home, que hi posa l'esperit d'aventura i el punt de folia per enfrontar-se a la immensitat dels oceans. O per enfrontar-se al repte de donar forma a 26 mascarons en una arriscada navegació per l'espai i el temps.

AVENTURA

El mascarón

OpSIS en griego significa visión o mirada. Ahora imaginemos que nos encontramos en mar abierto y tenemos por delante un viaje donde descubriremos nuevos horizontes y exploraremos mundos desconocidos. La travesía nos propone adentrarnos en la que es la verdadera experiencia de la navegación y, por lo tanto, si la curiosidad infinita no te hace vibrar, no hace falta que te embarques. No tendría sentido, pero no te preocupes porque no es un viaje para todo el mundo. Si de algo nos habla la escultura de Lluís es de libertad y de optar por una alternativa lejos de la losa de las rutinas, las normas y las obligaciones. Es una composición geométrica fragmentada pero armónica, que juega con luces y sombras para darnos diferentes perspectivas. Madera pulcra de formas suaves pensada y construida para recorrer largas distancias. Tres fragmentos en equilibrio, como si se tratara de las distintas etapas de la singladura a través de los tres elementos que guiarán nuestro destino: el viento, las velas y el mar. Falta el cuarto y necesario elemento: el hombre, que pone el espíritu de aventura y el punto de locura para enfrentarse a la inmensidad de los océanos. O para enfrentarse al reto de dar forma a 26 mascarones en una arriesgada navegación por el espacio y el tiempo.





OPSIS -

El vaixell

L'OpSIS és un vaixell de vela oceànica que va ser propietat de Josep Tarradellas, un navegant experimentat. Està preparada per a grans travessies i, per tant, compta amb una estructura sòlida i un sistema de navegació eficient. L'embarcació està vinculada a Port de la Selva, on el seu propietari passava els estius, i d'aquesta manera es reforça la connexió entre la navegació d'altura i l'arrelament a una localitat marítima. "Aquest veler és propietat d'un bon amic i gran navegant que va fer travessies per l'Atlàntic i amb qui vaig compartir moltes històries de les seves aventures. Les escrivia i ens les feia arribar puntualment", destaca en Lluís Ventós.

El barco

El OpSIS es un barco de vela oceánica que fue propiedad de Josep Tarradellas, un navegante experimentado. Está preparada para grandes travesías y, por lo tanto, cuenta con una estructura sólida y un sistema de navegación eficiente. La embarcación está vinculada al Port de la Selva, donde su propietario pasaba los veranos, y de este modo se refuerza la conexión entre la navegación de altura y el arraigo en una localidad marítima. "Este velero es propiedad de un buen amigo y gran navegante que hizo travesías por el Atlántico y con quien compartí muchas historias de sus aventuras. Las escribía y nos las hacía llegar puntualmente", destaca Lluís Ventós.

DESCOBRIMENT

El mascaró

El Ventós més Ventós de tota la col·lecció que conforma la mostra. Joc de volums, línies netes, formes essencials, abstracció carregada de simbolisme, missatge emocional, fusta amb les marques naturals i referències recurrents al mar i a la navegació. Uns elements, tots, que estan presents en la peça que corona una barca que és més que una barca. El mascaró és una escultura vertical travessada per lleixes geomètriques horitzontals com si es tractés d'unes veles llatines fixades al buc de la barca. Corbes i angles rectes es combinen en equilibri precari com el que s'estableix entre el mar i l'home que sap, o creu saber, com dominar-lo. Superfícies fluides, planes i afilades que s'adapten entre elles de manera intuïtiva, igual que quan navegant a vela llatina el diàleg amb el vent és de complicitat. Amb el Pepe va començar tot. Va començar a gestar-se en Lluís mariner i en Lluís artista que coneixem i seguim, i no necessàriament en aquest ordre. Pepe va ser guia i far, va ser la barca dels descobriments. Sense el Pepe la història seria una altra. Gràcies, Pepe.

DESCUBRIMIENTO

El mascarón

El Ventós más Ventós de toda la colección que conforma la exposición. Juego de volúmenes, líneas limpias, formas esenciales, abstracción cargada de simbolismo, mensaje emocional, madera con las marcas naturales y referencias recurrentes al mar y a la navegación. Unos elementos, todos, que están presentes en la pieza que corona una barca que es más que una barca. El mascarón es una escultura vertical atravesada por estantes geométricos horizontales como si se tratara de unas velas latinas fijadas al casco de la barca. Curvas y ángulos rectos se combinan en un equilibrio precario como el que se establece entre el mar y el hombre que sabe, o cree que sabe, cómo dominarlo. Superficies fluidas, planas y afiladas que se adaptan entre ellas de manera intuitiva igual que cuando navegando a vela latina el diálogo con el viento es de complicidad. Y es que con Pepe empezó todo. Empezó a gestarse el Lluís mariner y el Lluís artista que conocemos y seguimos, y no necesariamente en este orden. Pepe fue guía y faro, fue la barca de los descubrimientos. Sin Pepe la historia sería otra. Gracias, Pepe.





PEPE -

El vaixell

Pepe és una petita barca eivissenca de 3,20 metres que va ser el primer contacte de l'artista amb el mar, la pesca i la vela llatina. Originalment a motor, era propietat del seu avi Lluís Omedes, en què navegava el seu ajudant Pepe, un hàbil mariner. Anys més tard, en Lluís la va restaurar i adaptar a vela llatina, descobrint així una manera de navegar més intuïtiva i harmoniosa. Amb ella, va participar en les Trobades de Vela Llatina de Cadaqués i en el segon centenari del Reial Club Marítim de Barcelona (1997). Aquesta barca blanca amb vores turqueses i corall ha estat testimoni de nombroses travessies i aventures.

El barco

Pepe es una pequeña barca ibicenca de 3,20 metros que fue el primer contacto del artista con el mar, la pesca y la vela latina. Originalmente a motor, era propiedad de su abuelo Lluís Omedes, en la que navegaba su ayudante Pepe, un hábil marinero. Años más tarde, Lluís la restauró y adaptó a vela latina, descubriendo así una manera de navegar más intuitiva y armoniosa. Con ella, participó en los Encuentros de Vela Latina de Cadaqués y en el segundo centenario del Real Club Marítimo de Barcelona (1997). Esta barca blanca con bordes turquesas y coral ha sido testigo de numerosas travesías y aventuras.

COMPLICITAT

El mascaró

El Pepe és on es forja en Lluís Ventós que avui coneixem i el Rauxa ens ensenya com ha anat desenvolupant les determinades capacitats. Com el profund valor que li dona a l'amistat, en gaudir i fer gaudir d'una bona companyia, la fluïdesa com a conversador infatigable, l'entusiasme envejable que impregna en tot el que fa i l'envolta, o saber transmetre sense esforç a qui l'envolta la joie de vivre. Tot pren forma en el mascaró que tenim al davant. Fusta polida i clara que recorda les branques d'un arbre o els tentacles d'un mol·lusc per crear l'hàbitat adient: una barca enmig del mar que es confon amb l'aigua i el vent. Uns cercles metàl·lics que s'insereixen en la fusta de forma suau però contundent com els vincles emocionals imprescindibles per a una amistat vertadera. La combinació de solidesa i lleugeresa que desprèn la peça és el que la manté en moviment constant, com ha de ser una bona conversa a la qual mai s'hauria de posar fi. I el nom de la barca, Rauxa, tanca el cercle d'una experiència de plaer, que defuig de traçar un destí, conviu amb la improvisació i transcorre en comunió amb l'entorn. Un viatge emotiu i sensorial. Sempre.

COMPLICIDAD

El mascarón

Pepe es donde se forja el Lluís Ventós que conocemos hoy y Rauxa (arranque o arrebató en castellano) nos enseña cómo ha ido desarrollando las determinadas capacidades. Como el profundo valor que le da a la amistad, al disfrutar y hacer disfrutar de una buena compañía, la fluidez como conversador infatigable, el entusiasmo envidiable que impregna en todo lo que hace y le rodea, o saber transmitir la joie de vivre sin esfuerzo a quienes lo rodean. Todo toma forma en el mascarón que tenemos delante. Madera pulcra y clara que recuerda las ramas de un árbol o los tentáculos de un molusco para crear el hábitat adecuado: una barca en medio del mar que se confunde con el agua y el viento. Unos círculos metálicos que se insertan en la madera de forma suave pero contundente como los vínculos emocionales imprescindibles para una amistad verdadera. La combinación de solidez y ligereza que desprende la pieza es lo que la mantiene en movimiento constante, como tiene que ser una buena conversación a la que nunca se tendría que poner fin. Y el nombre de la barca, Rauxa, cierra el círculo de una experiencia de placer, que se niega a trazar un destino, convive con la improvisación y transcurre en comunión con el entorno. Un viaje emotivo y sensorial. Siempre.





RAUXA -

El vaixell

El Rauxa és un petit veler d'esbarjo, probablement de tipus sloop (un sol pal i una vela major), que es veu navegant en aigües tranquil·les. La imatge transmet una sensació de llibertat, calma i plaer per la navegació, en sintonia amb el seu ús per a la pesca de musclos, tertúlies i moments de gaudi. L'embarcació té una estètica clàssica i elegant, amb la vela blanca desplegada i una estructura sòlida, ideal per a travessies curtes i sortides marítimes entre amics. "Barca d'un amic de Cadaqués, amb qui anava a pescar musclos, compartir tertúlies i ampolles de bon vi".

El barco

Rauxa es un pequeño velero de recreo, probablemente de tipo sloop (un solo palo y una vela mayor), que se ve navegando en aguas tranquilas. La imagen transmite una sensación de libertad, calma y placer por la navegación, en sintonía con su uso para la pesca de mejillones, tertulias y momentos de goce. La embarcación tiene una estética clásica y elegante, con la vela blanca desplegada y una estructura sólida, ideal para travesías cortas y salidas marítimas entre amigos. "Barca de un amigo de Cadaqués, con quien iba a pescar mejillones, compartir tertulias y botellas de buen vino".

DOLOR

El mascaró

Ens posem seriosos. En Lluís Ventós no es permet cap concessió quan es tracta del Rosa y Carmen, perquè tornem a un lloc fosc i infame de la naturalesa humana com és el comerç d'esclaus. I perpetrat per un vaixell i un capità que malauradament ens són massa propers. L'Illa de Pasqua ja no tornaria a ser la mateixa després del pas del Rosa y Carmen. La peça la componen dues estructures diferents encaixades a la força. L'element natural i l'industrial es miren amb recel. A sota, la fusta empresonada per les cadenes que la comprimeixen fins a fer-la cridar. No sense motiu, immobilitzen centenars de cames i braços de persones arrencades del seu hàbitat amb vileza. A dalt, la mateixa fusta, el tronc és comú, bifurcada en dues direccions per tirar-nos en cara la duresa d'un viatge forçat en condicions infrahumanes i la tragèdia que comporta la separació; la separació de la teva terra, la separació dels éssers estimats i la separació de la teva cultura. Una escultura que neix de la ràbia, la impotència i traspua dolor. No podia ser d'altra manera, en Lluís també és un rapanui.

DOLOR

El mascarón

Nos ponemos serios. Lluís Ventós no se permite ninguna concesión cuando se trata del Rosa y Carmen, porque volvemos a un lugar oscuro e infame de la naturaleza humana como es el comercio de esclavos. Y perpetrado por un barco y un capitán que desgraciadamente nos son demasiado próximos. La Isla de Pascua ya no volvería a ser la misma después del paso del Rosa y Carmen. La pieza la componen dos estructures diferentes encajadas a la fuerza. El elemento natural y el industrial se miran con recelo. Debajo, la madera encarcelada por las cadenas que la comprimen hasta hacerla gritar. No sin motivo, inmovilizan centenares de piernas y brazos de personas arrancadas de su hábitat con vileza. Arriba, la misma madera, el tronco es común, bifurcada en dos direcciones para echarnos en cara la dureza de un viaje forzado en condiciones infrahumanas y la tragedia que comporta la separación; la separación de tu tierra, la separación de los seres queridos y la separación de tu cultura. Una escultura que nace de la rabia, la impotencia y rezuma dolor. No podía ser de otra manera, también Lluís es un rapanui.





ROSA Y CARMEN -

El vaixell

El Rosa y Carmen era una corbeta de tres pals construïda el 1854 a Canet de Mar, utilitzada per a la pirateria i l'esclavitud. El 1862 sota el comandament de Juan Maristany va participar en una expedició que va assaltar l'Illa de Pasqua, on van capturar 349 rapanui i matar desenes de persones. Els esclaus van ser distribuïts per diferents rutes i venuts a Callao i Tahití, incloent-hi l'hereu real de l'illa, Mata Rangi. Aquests fets van contribuir al genocidi de gran part de la població. Només 15 van ser repatriats a l'Illa de Pasqua al cap d'un any, malalts i portadors d'epidèmies. La tripulació mai va ser jutjada, però el seu nom ha quedat com un símbol de la crueltat i la barbàrie colonial.

El barco

El Rosa y Carmen era una corbeta de tres palos construida en 1854 en Canet de Mar, utilizada para la piratería y la esclavitud. En 1862 bajo el mando de Juan Maristany participó en una expedición que asaltó la Isla de Pascua, donde capturaron a 349 rapanui y mataron a decenas de personas. Los esclavos fueron distribuidos por diferentes rutas y vendidos a Callao y Tahití, incluyendo el heredero real de la isla, Mata Rangi. Estos hechos contribuyeron al genocidio de gran parte de la población. Solo 15 fueron repatriados a la Isla de Pascua después de un año, enfermos y portadores de epidemias. La tripulación nunca fue juzgada, pero su nombre ha quedado como un símbolo de la crueldad y la barbarie colonial.

REpte

El mascaró

Un antic vaixell de vela olímpica que en Lluís Ventós transforma en una barca de rem per a dues persones i un timoner, i li dedica un mascaró que reinterpreta un personatge mitològic de l'illa de Pasqua. Què hi ha en comú en totes aquestes realitats? Què les connecta? Es tracta d'una relació impossible? D'un dilema irresoluble? Mentre l'escultura de l'home ocell és clarament identificable, el nom de la barca ens submergeix en la boira: que ens vol amagar? Desconec les respostes, però anem pel bon camí. En Ventós ens està provocant, busca que encadenem una pregunta rere l'altre, vol que competim entres nosaltres, que ens superem, que ens esforcem, que siguem capaços d'obrir una segona porta quan es tanca la primera, que estiguem preparats per canviar i adaptar-nos amb èxit a una nova realitat. I ho aconsegueix. Vincular l'home ocell amb el Ruixim és resistència, força, mèrit, superació, transformació, habilitats, guanyar, sol o en equip, moviment i control. No van d'això les Olimpíades? Que no són una experiència física i espiritual?

La barca era per a un sol navegant, ara és per a tres. S'ha repensat per adaptar-se a un nou ús i perdurar en el temps, ha continuat competint, manté el desafiament amb el mar... Com en Lluís. Cal que continuï?

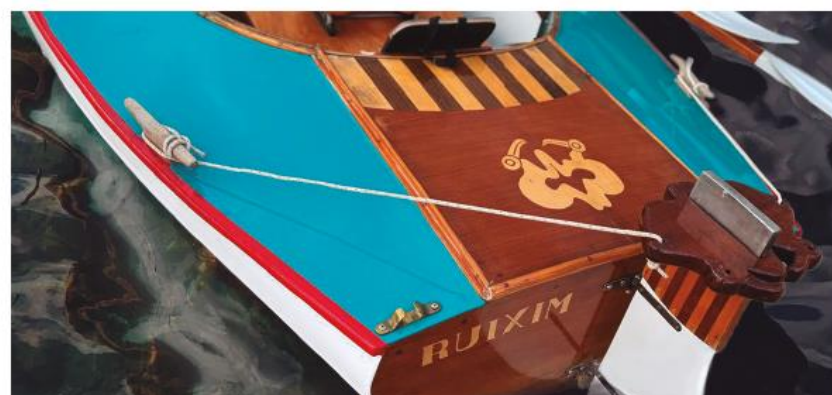
REto

El mascarón

Un antiguo barco de vela olímpica que Lluís Ventós transforma en una barca de remo para dos personas y un timonel, y le dedica un mascarón que reinterpreta un personaje mitológico de la isla de Pascua. ¿Qué tienen en común todas estas realidades? ¿Qué las conecta? ¿Se trata de una relación imposible? ¿De un dilema irresoluble? Mientras la escultura del hombre pájaro es claramente identificable, el nombre de la barca nos sumerge en la niebla: ¿qué nos quiere ocultar? Desconozco las respuestas, pero vamos por el buen camino. Ventós nos está provocando, busca que encadenemos una pregunta tras otra, quiere que compitamos entre nosotros, que nos superemos, que nos esforcemos, que seamos capaces de abrir una segunda puerta cuando se cierra la primera, que estemos preparados para cambiar y adaptarnos con éxito a una nueva realidad. Y lo consigue. Vincular el hombre pájaro con Ruixim es resistencia, fuerza, mérito, superación, transformación, habilidades, ganar, solo o en equipo, movimiento y control. ¿No van de esto las Olimpiadas? ¿No son una experiencia física y espiritual?

La barca era para un solo navegante, ahora es para tres. Se ha replanteado para adaptarse a un nuevo uso y perdurar en el tiempo, ha seguido compitiendo, mantiene el desafío con el mar... Como Lluís. ¿Hace falta que continúe?





RUIXIM -

El vaixell

El Ruixim és una barca de vela de la classe olímpica Finn molt resistent, totalment de fusta i per a un sol navegant. L'embarcació pertanyia a Jaume Casademont, que la va rebre com a regal del seu pare. L'any 1980, en Lluís Ventós la va transformar en una barca lleugera de rem per a dues persones i un timoner. Encara avui té un amarratge al Port de la Selva. El seu símbol en marqueteria representa un Tangata Manu, "l'home ocell" de l'illa de Pasqua.

El barco

Ruixim es una barca de vela de la clase olímpica Finn muy resistente, totalmente de madera y para un solo navegante. La embarcación pertenecía a Jaume Casademont, que la recibió como regalo de su padre. En 1980, Lluís Ventós la transformó en una barca ligera de remos para dos personas y un timonel. Todavía hoy tiene un amarraje en el Port de la Selva. Su símbolo en marquetería representa un Tangata Manu, el "hombre pájaro" de la isla de Pascua.

FAMÍLIA

El mascaró

Si miren atentament el mascaró que Ventós ha esculpit para la Santa Marta es poden estalviar de llegir el que ve a continuació. El primer lloc on es forja el sentit de comunitat és la família nuclear. L'estructura pares-fills és la que proporciona l'afecte, l'estabilitat, els valors i les eines emocionals necessàries per navegar amb garanties per la complexitat de la vida. Uns vincles que es creen en un espai compartit, sigui on sigui i sigui com sigui la llar on es forgen: entre quatre parets o en un vaixell en moviment constant. I potser són més intensos en aquest darrer espai, on les relacions són més directes i sinceres perquè sorgeixen de les mirades, les paraules i els silencis. Ara bé, si no hi ha un guia, un referent, un patró que traci el rumb, el recorregut és inútil. En Lluís ho sap. El primer que cal és una base robusta que sorgeix d'un tronc fortament arrelat a les experiències personals i familiars. A partir d'aquí, construir una forma humana i primitiva amb un enorme component simbòlic perquè parlem d'aprenentatge, respecte, estabilitat, refugi, suport, amor, seguretat, consol, comprensió... Aquest sentinella ha de tenir l'ull ben obert i estar alerta perquè també ha de ser protector i alhora capaç de transmetre la saviesa acumulada pel pas del temps i la memòria. Amb una picada d'ullet a les tradicions —fusta esquerdada, rústica i orgànica—. Vaja, com el tòtem ancestral que en Lluís ha convertit en mascaró. No podran dir que no els havia avisat.

FAMILIA

El mascarón

Si miran atentamente el mascarón que Ventós ha esculpido para la Santa Marta se pueden ahorrar lo que viene a continuación. El primer lugar donde se forja el sentido de comunidad es la familia nuclear. La estructura padres-hijos es la que proporciona el afecto, la estabilidad, los valores y las herramientas emocionales necesarias para navegar con garantías por la complejidad de la vida. Unos vínculos que se crean en un espacio compartido, sea donde sea y sea como fuere el hogar donde se forjan: entre cuatro paredes o en un barco en movimiento constante. Y quizá son más intensos en este último espacio, donde las relaciones son más directas y sinceras porque surgen de las miradas, las palabras y los silencios. Ahora bien, si no hay un guía, un referente, un patrón que trace el rumbo, el recorrido es inútil. Lluís lo sabe. Lo primero que hace falta es una base robusta que surge de un tronco fuertemente arraigado a las experiencias personales y familiares. A partir de aquí, construir una forma humana y primitiva con un enorme componente simbólico porque estamos hablando de aprendizaje, respeto, estabilidad, refugio, apoyo, amor, seguridad, consuelo, comprensión... Este centinela tiene que tener el ojo muy abierto y estar alerta porque también tiene que ser protector y, a la vez, capaz de transmitir la sabiduría acumulada por el paso del tiempo y la memoria. Con un guiño a las tradiciones —madera agrietada, rústica y orgánica—. Vaya, como el tótem ancestral que Lluís ha convertido en mascarón. No podrán decir que no los he avisado.





SANTA MARTA -

El vaixell

Barca que encara té l'artista. Aquesta barca de fusta, amb cabina, de més de 7 metres d'amarratge, construïda a Mallorca, pertanyia originàriament a un senyor de Llançà. Va ser transformada pel mestre d'aixa quan l'artista la va adquirir després de vendre l'Argonauta. La seva idea era convertir-la en la seva barca familiar.

El barco

Barca que todavía tiene el artista. Esta barca de fibra, con cabina, de más de 7 metros de amarraje, construida en Mallorca, pertenecía originariamente a un señor de Llançà. Fue transformada por el calafateador cuando el artista la adquirió después de vender el Argonauta. Su idea era convertirla en su barca familiar.

OBLIT

El mascaró

En posició rígida i en completa solitud. Una escultura amb absència de detalls. Sense trets facials ni elements concrets que ens recordin cap referència. Una figura immòbil, fràgil i hieràtica per donar forma a una vida tràgica caiguda en l'oblit. Una vida llimada fins a fer-se fonedissa pel temps i les circumstàncies, com va ser la d'un tripulant que va continuar navegant un cop mort. A la manera de l'holandès errant és com el concep en Lluís, tot i que aquí no hi ha redempció possible perquè no es va momificar a alta mar en pocs dies, sinó que va ser un llarg procés que va començar quan va morir la seva dona. Primer per dins i després fins a mimetitzar-se amb l'embarcació. Sol i enmig d'un silenci eixordador. En Ventós fa una única concessió per aportar un punt de bellesa en una singladura/vida envoltada de misteri que en els seus últims anys no existia ni importava a ningú. I no és fàcil perquè costa, i molt, de trobar un episodi vital que provoqui tanta tristor. És la calidesa de la fusta i la solidesa de la peça la que ens fa empatitzar amb aquest monument funerari que ens acompanya a recuperar les històries oblidades. Del mar, però no tan sols del mar.

Homenatge a Mandred Fritz Bajorat

OLVIDO

El mascarón

En posición rígida y en completa soledad. Una escultura con ausencia de detalles. Sin rasgos faciales ni elementos concretos que nos recuerden referencia alguna. Una figura inmóvil, frágil y hierática para dar forma a una vida trágica caída en el olvido. Una vida limada hasta desaparecer a golpe de tiempo y circunstancias, como fue la de un tripulante que siguió navegando una vez muerto. Como el holandés errante es como lo concibe Lluís, a pesar de que aquí no hay redención posible porque no se momificó en alta mar en pocos días, sino que fue un largo proceso que empezó al morir su esposa. Primero por dentro y después hasta mimetizarse con la embarcación. Solo y en medio de un silencio atronador. Ventós hace una única concesión para aportar un punto de belleza en una singladura/vida rodeada de misterio que en sus últimos años no existía ni importaba a nadie. Y no es fácil porque cuesta, y mucho, encontrar un episodio vital que provoque tanta tristeza. Es la calidez de la madera y la solidez de la pieza la que nos hace empatizar con este monumento funerario que nos acompaña a recuperar las historias olvidadas. Del mar, pero no solo del mar.

Homenage a Manfred Fritz Bajorat





SAYO -

El vaixell

El Sayo, un Jeanneau Sun Magic 44, es va trobar a la deriva el 25 de febrer del 2016 amb el cadàver momificat del seu únic tripulant, Manfred Fritz Bajorat, un experimentat navegant alemany. Havia partit el 2008 i va ser vist per última vegada a Mallorca el 2009. Després de la mort de la seva esposa l'any 2010, se'n va perdre tot rastre. La policia va determinar que havia mort d'un atac de cor feia només una setmana. No obstant això, un vaixell de regata el va veure el 31 de gener amb el pal trencat i aparentment abandonat. El cos, trobat sobre l'escriptori del vaixell, es va momificar en només vint-i-sis dies, un fenomen insòlit anomenat "momificació precoç" causat per la combinació de sol, vent, sal i aire salí, que va frenar la descomposició d'una manera extraordinària.

El barco

Al Sayo, un Jeanneau Sun Magic 44, lo encontraron a la deriva el 25 de febrero de 2016 con el cadáver momificado de su único tripulante, Manfred Fritz Bajorat, un experimentado navegante alemán. Había partido en 2008 y se le vio por última vez en Mallorca en 2009. Después de la muerte de su esposa en 2010, se perdió todo rastro de él. La policía determinó que había muerto de un ataque de corazón hacía solo una semana Sin embargo, un barco de regata lo vio el 31 de enero con el palo roto y aparentemente abandonado. El cuerpo, que hallaron sobre el escritorio del barco, se momificó en solo veintiséis días, un fenómeno insólito denominado "momificación precoz" causado por la combinación de sol, viento, sal y aire salino, que frenó la descomposición de una manera extraordinaria.

FIDELITAT

El mascaró

És possible trobar el teu lloc ideal al mar, en un espai concret perfectament definit com si fos una parcel·la? Té cap sentit pujar a la barca i emprendre cada dia el mateix viatge curt, sense sobresalts ni novetats, fondejar a la mateixa cala de sempre i, al cap d'unes hores, tornar per on has vingut? La resposta a les dues preguntes és que sí. Es tracta de trobar el teu mar en un punt concret i establir-hi una connexió estable i constant. No cal res més: un refugi mentre es deixa de sublimar l'exploració i l'aventura com el summum d'una vida plena. La rutina és un bé a reivindicar entre tant hiperventilat a la recerca constant de noves experiències. El propietari de l'Spica II ho té clar i ho practica, en Lluís no només es posa en el seu lloc, sinó que és capaç de donar-hi forma i contingut per fer-nos-ho entenedor. Un mascaró monolític amb dues perforacions circulars desiguals com a punts d'observació —un per al mar, l'altre per al cel— per dirigir-se una vegada i una altra cap al mateix destí. L'estructura és sobria, vertical, immòbil, inalterable al moviment del mar, arrelada a unes coordenades conegudes on s'arriba després d'un trajecte tranquil. La fusta és fosca perquè no es tracta de viure el mar en la seva extensió, sinó en la seva intimitat i la llum justa la dona l'Spica, l'estrella més brillant de la constel·lació de Virgo, quan fondeja a la cala. És una altra relació amb el mar, no fa falta buscar més enllà. El navegant l'ha trobat i li és fidel. És la bellesa de la rutina, la poesia del viatge repetit però carregat de significat. Cap a una cala, un record, una persona i tot el que puguis imaginar.

FIDELIDAD

El mascarón

¿Es posible encontrar tu lugar ideal en el mar, en un espacio concreto perfectamente definido como si fuera una parcela? ¿Tiene algún sentido subirse a la barca y emprender cada día el mismo viaje corto, sin sobresaltos ni novedades, fondear en la misma cala de siempre y, al cabo de unas horas, volver por donde has venido? La respuesta a las dos preguntas es que sí. Se trata de encontrar tu mar en un punto concreto y establecer una conexión estable y constante. No hace falta nada más: un refugio mientras se deja de sublimar la exploración y la aventura como el summum de una vida plena. La rutina es un bien por reivindicar entre tanto hiperventilado en esa busca constante de nuevas experiencias. El propietario del Spica II lo tiene claro y lo practica, Lluís no solo se pone en su piel, sino que es capaz de dar forma y contenido para hacérselo entendible. Un mascarón monolítico con dos perforaciones circulares desiguales como puntos de observación —uno para el mar, el otro para el cielo— para dirigirse una y otra vez hacia el mismo destino. La estructura es sobria, vertical, inmóvil, inalterable en el movimiento del mar, arraigada a unas coordenadas conocidas donde se llega después de un trayecto tranquilo. La madera es oscura porque no se trata de vivir el mar en su extensión, sino en su intimidad y la luz justa la da Spica, la estrella más brillante de la constelación de Virgo, cuando fondea en la cala. Es otra relación con el mar, no hace falta buscar más allá. El navegante la ha encontrado y le es fiel. Es la belleza de la rutina, la poesía del viaje repetido pero cargado de significado. Hacia una cala, un recuerdo, una persona y todo lo que puedas imaginar.





SPICA II -

El vaixell

El vaixell porta el nom de Spica, l'estrella més brillant de la constel·lació de Verge i la quinzena més brillant del cel nocturn. Es creu que és l'estrella que va proporcionar a Hiparc les dades que el van portar a descobrir la precessió dels equinoccis. Nicolau Copèrnic va fer moltes observacions de Spica amb el seu triquetrum casolà per a les seves investigacions sobre la precessió.

El barco

El barco lleva el nombre de Spica, la estrella más brillante de la constelación de Virgo y la quinceava más brillante del cielo nocturno. Se cree que es la estrella que proporcionó a Hiparco los datos que lo llevaron a descubrir la precesión de los equinoccios. Nicolás Copérnico hizo muchas observaciones de Spica con su triquetrum casero para sus investigaciones sobre la precesión.

FATALITAT

El mascaró

El Titanic està a punt de bloquejar-me. Escriure és un repte i només soc capaç d'avançar paraula a paraula, síl·laba a síl·laba. Sobre el paper, hauria de ser el més senzill d'enfrontar-s'hi dels 26 mascarons que formen la col·lecció. L'orgull, però, ens traïx i ens fa cometre greus errors d'apreciació fins a fer-nos creure indestructibles. Reprenc el relat, però és un miratge i a cada frase m'enfonso més i més. Només hi ha un bot salvavides i m'hi aferro com si fos una taula de les restes del vaixell. És el mascaró. Hi ha un problema: tot i que és l'única sortida possible, fa distincions i no admet tothom. Exigeix una ment oberta, capacitat per relativitzar i humilitat. Simplicitat geomètrica, formes esglaonades cap a un enfonsament progressiu, inevitable i per fases, una base sòlida per a una peça que sembla trencada i una sensació angoixant d'impotència perquè ens arrossega a les profunditats. El mascaró ens converteix també en víctimes per retre un homenatge a totes les persones que hi van perdre la vida. Durant uns moments he tingut la sensació d'haver viscut en primera línia la tragèdia del Titanic.

FATALIDAD

El mascarón

El Titanic está a punto de bloquearme. Escribir es un reto y solo soy capaz de avanzar palabra a palabra, sílaba a sílaba. Sobre el papel, debería ser el más sencillo al que enfrentarme de los 26 mascarones que forman la colección. Sin embargo, el orgullo nos traiciona y nos hace cometer graves errores de apreciación hasta hacernos creer indestructibles. Retomo el relato, pero es un espejismo y a cada frase me hundo más y más. Solo hay un bote salvavidas y me aferro a él como si fuera un tablón de los restos del barco. Es el mascarón. Hay un problema: aunque es la única salida posible, hace distinciones y no admite a todo el mundo. Exige una mente abierta, capacidad para relativizar y humildad. Simplicidad geométrica, formas escalonadas hacia un hundimiento progresivo, inevitable y por fases, una base sólida para una pieza que parece rota y una sensación angustiosa de impotencia porque nos arrastra a las profundidades. El mascarón nos convierte también en víctimas para rendir un homenaje a todas las personas que perdieron la vida. Durante un momento he tenido la sensación de haber vivido en primera línea la tragedia del Titanic.





TITANIC -

El vaixell

El RMS Titanic es va construir entre 1909 i 1912 per la White Star Line i es va convertir en el transatlàntic britànic més gran, a més de considerar-se insumergible. El 14 d'abril de 1912, durant el viatge inaugural de Southampton a Nova York, va xocar contra un iceberg a 600 km de Terranova i es va enfonsar en tres hores. 1496 persones de les 2208 a bord van morir perquè malgrat que disposaven de tecnologies avançades per a l'època, la quantitat de botes salvavides era insuficient. La tragèdia va marcar la història marítima i va portar a la creació del Conveni Internacional per a la Seguretat de la Vida Humana al Mar (SOLAS, en anglès) el 1914. El 1985, l'oceanògraf Robert Ballard va localitzar el Titanic a 3821 metres de profunditat a l'Atlàntic Nord.

El barco

El RMS Titanic se construyó entre 1909 y 1912 por la White Star Line y se convirtió en el mayor transatlántico británico, además de considerarse insumergible. El 14 de abril de 1912, durante el viaje inaugural de Southampton a Nueva York, chocó contra un iceberg a 600 km de Terranova y se hundió en tres horas. 1496 personas de las 2208 a bordo murieron porque, a pesar de disponer de tecnologías avanzadas para la época, el número de botes salvavidas era insuficiente. La tragedia marcó la historia marítima y llevó a la creación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, en inglés) en 1914. En 1985, el oceanógrafo Robert Ballard localizó el Titanic a 3821 metros de profundidad en el Atlántico Norte.

ÈPICA

El mascaró

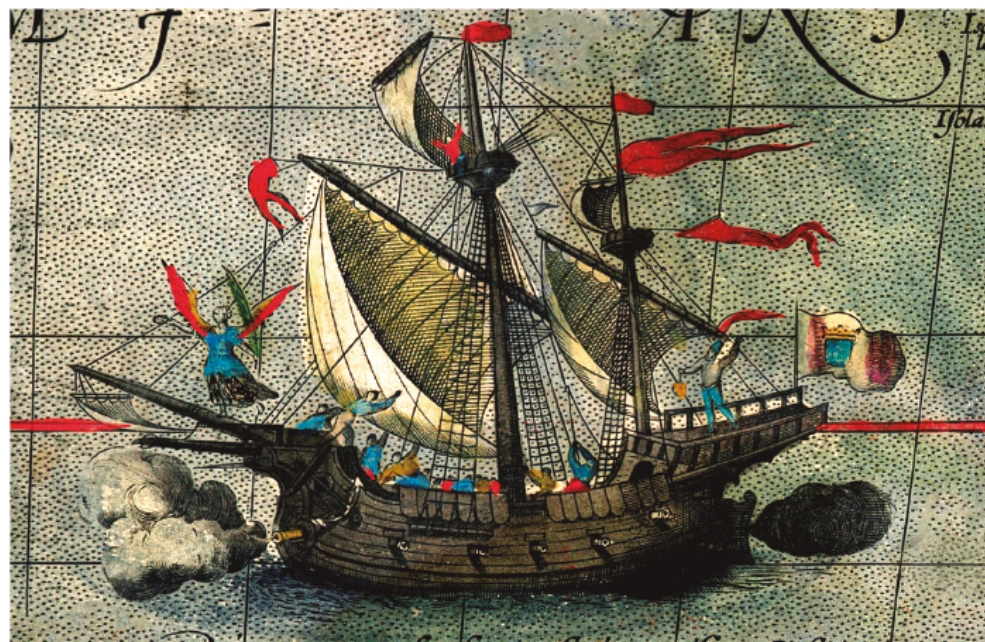
Hi ha viatges que esculpeixen caràcters, i el del Victoria en va esculpir molts i encara n'esculpeix. Les veritables travessies van més enllà de qüestions estrictament geogràfiques; sempre hi ha un fort component espiritual que prendrà més o menys volada en funció dels terrenys desconeguts que ens atrevim a descobrir. La volta al món de fa més de cinc-cents anys n'és el paradigma. Principi i final es difuminen, els límits salten pels aires i la història canvia per sempre. Sacrifici, sang, supervivència, moments per maleir i moments per trobar aixopluc en les escasses zones de confort. El cap no para de donar-hi voltes. Cal continuar esculpint per donar forma i ordenar els pensaments. Deixem que se n'ocupi en Lluís. El resultat és una forma de mitja lluna que ens remet al buc d'un vaixell travessant l'horitzó, uns extrems pintats de vermell passió i patiment, fragilitat i duresa, per resumir la grandesa de la gesta. Tres anys de reptes inimaginables i sortir-ne victoriós. Parlem d'estats d'ànims i aquests ni es poden tancar en un espai, ni acotar-se en el temps.

ÉPICA

El mascarón

Hay viajes que esculpen caracteres, y el de Victoria esculpió muchos y todavía los esculpe. Las verdaderas travesías van más allá de cuestiones estrictamente geográficas; siempre hay un fuerte componente espiritual que despegará más o menos en función de los terrenos desconocidos que nos atrevamos a descubrir. La vuelta al mundo de hace más de quinientos años es el paradigma. Principio y final se difuminan, los límites saltan por los aires y la historia cambia para siempre. Sacrificio, sangre, supervivencia, momentos para maldecir y momentos para encontrar cobijo en las escasas zonas de confort. La cabeza no deja de dar vueltas. Hay que seguir esculpiendo para dar forma y ordenar los pensamientos. Dejemos que de eso se ocupe Lluís. El resultado es una forma de media luna que nos remite al casco de un barco atravesando el horizonte, unos extremos pintados de rojo pasión y sufrimiento, fragilidad y dureza, para resumir la grandeza de la gesta. Tres años de retos inimaginables y salir victorioso. Estamos hablando de estados de ánimo y estos no se pueden cerrar en un espacio ni acotarse en el tiempo.





VICTORIA -

El vaixell

La Nao Victoria va ser el primer vaixell que va fer la volta al món. Va salpar de Sevilla el 1519 sota el comandament de Luis de Mendoza i va tornar tres anys després, a les ordres de Juan Sebastián Elcano. Construïda a Ondarroa, formava part de l'Armada de la Especiería, destinada a arribar a les illes de les espècies. Només 18 dels 70 tripulants van sobreviure; van arribar a Sanlúcar de Barrameda en condicions extremes. L'expedició va superar enormes dificultats, incloent-hi tempestes, fam, motins i naufragis. Destaca el pas per l'estret de Magallanes, una fita en la història de la navegació. Aquest viatge es considera una de les gestes més grans de l'exploració marítima.

El barco

La Nao Victoria fue el primer barco que dio la vuelta al mundo. Zarpó de Sevilla en 1519 bajo las órdenes de Luis de Mendoza y volvió tres años después, bajo las de Juan Sebastián Elcano. Construida en Ondarroa, formaba parte de la Armada de la Especiería, destinada a llegar a las islas de las especias. Solo 18 de los 70 tripulantes sobrevivieron; llegaron a Sanlúcar de Barrameda en condiciones extremas. La expedición superó enormes dificultades, incluyendo tormentas, hambre, motines y naufragios. Destaca el paso por el estrecho de Magallanes, un hito en la historia de la navegación. Este viaje se considera una de las mayores gestas de la exploración marítima.

Catalogació

Escultura

1	“ALELUYA”	Fusta de sapel.li	37,5 x 5,5 x 38 cm
2	“ARGONAUTA”	Fusta d’ayous i elondo	49 x 57 x 11 cm
3	“BATAVIA”	Fusta de garrofer	76 x 11 x 39 cm
4	“BERTO”	Fusta d’amatller	43 x 13 x 40 cm
5	“CARMEN FLORES”	Fusta d’olivera	92 x 15 x 28 cm
6	“EL SENYAL”	Fusta d’amatller i banús	67,5 x 6,5 x 35 cm
7	“ENDURANCE”	Fusta d’amatller i coure	44 x 49 x 3,5 cm
8	“ERIKA”	Ferro	50 x 33,5 x 7 cm
9	“GEMA B”	Fusta d’amatller	63,5 x 21 x 37 cm
10	“JONC”	Fusta d’amatller	37 x 8,5 x 33 cm
11	“JOVEN DOLORES”	Fusta d’amatller	68 x 35 x 38 cm
12	“KON-TIKI”	Fusta cedre real Honduras	190 x 30 x 9 cm
13	“KOYDUK-S”	Ferro	44 x 66 x 7,5 cm
14	“Mª LLUÏSA”	Fusta d’iroko	64 x 9 x 14 cm
15	“MERITXELL”	Fusta de sapel.li, freixe i banús	51 x 58 x 8 cm
16	“MISTRAL”	Fusta de banús	46 x 14 x 18 cm
17	“OPSIS”	Fusta d’ember i cedre bossé	84 x 7,5 x 31,5 cm
18	“PEPE”	Fusta de guayacan i banús	64 x 25 x 30 cm
19	“RAUXA”	Fusta de sapel.li i cedre bossé	80 x 60 x 44 cm
20	“ROSA Y CARMEN”	Fusta d’olivera i ferro	166 x 90 x 100 cm
21	“RUIXIM”	Fusta de merbau i sapel.li	34 x 7 x 26 cm
22	“SANTA MARTA”	Fusta d’amatller	51 x 13 x 13 cm
23	“SAYO”	Fusta de cirerer i sapel.li	44 x 10 x 26 cm
24	“SPICA II”	Fusta de banús	65 x 34 x 4,5 cm
25	“TITANIC”	Ferro	159,5 x 144 x 46,5 cm
26	“VICTORIA”	Fusta de banús i pi	110 x 9 x 20 cm

Crédits

Fotografies

3	“BATAVIA”	Aquarel.la Ross Shardlow. Western Australian Museum
5	“CARMEN FLORES”	Fotografia Darblade. Museu Marítim de Barcelona
7	“ENDURANCE”	Fotografia Frank Hurley. Royal Geographical Society
8	“ERIKA”	Fotografia Marina Nacional Francesa/AP
11	“JOVEN DOLORES”	Fotografia Carmelo Convalia
12	“KON-TIKI”	Kon-Tiki Museet
13	“KOYDUK-S”	REUTERS
20	“ROSA Y CARMEN”	Óli Juan Barneda. Museu Municipal de Nàutica del Masnou
23	“SAYO”	Fotografia Barobo Police station
25	“TITANIC”	Fotografia Ken Welsh
26	“VICTORIA”	Detall mapamundi Abraham Ortelius. Sociedad Geográfica Española

Agraïments

A Nathalie Sibils, Gonzalo Bultó, Maria Vergés i Pau Català.
Als meus amics Joan Alemany, Guillermo Onrubia, i especialment a Ignasi de Planell, sense la seva intervenció aquest projecte no hauria sigut possible.

Texte
Ignasi de Planell

Fotografia
Pau Català

Disseny gràfic
Maria Vergés
Emma Camacho
Nathalie Sibils

Traducció
Scheherezade Surià

Col.laboració
Gonzalo Bultó

Impresió
Guillermo Onrubia

Petritxol, 5
08002 Barcelona
Telf. (+34) 93 318 70 20
info@salapares.com
www.salapares.com

SALA PARÉS
BARCELONA 1877

 Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura

 Institut Català de les
Empreses Culturals

ICUB Institut
de Cultura

 DEPARTAMENT
DE CULTURA

“MASCARONS”

VENTÓS

2025

SALA PARÉS

To the Sea,
To Neptune,
and to the Virgin of Carmen.

A Journey Through Feelings and Memory

There are gestures that reveal much more than they appear. Making a list, for example. Choosing and ordering the names of twenty-six ships that have marked a life. It might seem like a simple exercise, but it isn't. It's an act of honesty, of memory, of courage, of memories, of ordering emotions, of drawing a line between the past and the present. Because naming ships—like one names one's feelings, affections, wounds, the lights and shadows of oneself—means accepting that everything one has been passes through these floating metaphors. They have shaped Lluís Ventós's work, but also his soul.

This is what he has done with this exhibition. He has returned to the ships that have gone through him and those he has crossed. He has placed wood, iron, and intuition where others would only see a barge. And he has transformed twenty-six vessels into twenty-six figureheads. But beware, this is not about representing any ship. It is about inhabiting it, making it speak. Each figurehead is a fragment of life; a sculptural confession; a story that unfolds like a sail. These are pieces born of touch, memory, and love. Love for the sea, for his people, and for a way of life that is also a way of resisting. Because, in reality, the exhibition is not a series of isolated objects, but a single sculpture made of twenty-six pieces.

A work of essential, clean, and refined forms, somewhere between pure geometry—circle, column, spiral, vertical line—and organic form—wing, tentacle, anthropomorphic or animal body. The volumes are frequently combined in subtle balance, with structures that appear fragile but convey inner solidity and always a tension between movement and stability. Lluís works with wood in its living state, preserving the knots, veins, cracks, and scars, as if each piece preserved the memory of the material. A natural texture is combined with smooth, polished surfaces in contrast to rough or unfinished areas, suggesting the duality between what has been worked and what has been lived. The contrast between light and dark woods helps to highlight symbolic oppositions: light/darkness, sea/land, life/death, self/others.

Lluís knows how to make wood, metal, and emptiness speak. His sculptures speak to us about many things: discovery and fear; childhood and maturity; family, friendship and loneliness; loss and hope. They are journeys. They are people. They are everything that makes us fragile and brave at the same time. That's why they touch us. Because, after all, who doesn't have their own ships—real or imaginary—that have guided them to where we are and what we are?

There's the ship where it all begins, like Pepe. There's the one that represents desire, freedom, or family. The one that sinks and leaves a mark. The one that takes us to familiar coves, like intimate rituals. The one that shows us the deepest darkness and reminds us that, even there, we can light a light. The one that lives and makes us live. The one that leaves and leaves a mark. He has looked at each ship with his soul, listened to what the timbers told him, and let memories guide his hands. Anyone who knows him will recognize tenderness, a sense of humor, stubbornness, a sharp yet compassionate gaze, and unwavering sincerity. He neither wants nor can separate life and work; they are all part of the same sea.

Don't expect to find answers. Perhaps not even explanations. But you will find the truth. A truth made of shapes, empty spaces, textures, silences. A truth that unfolds with the serenity and strength of someone who has lived intensely and is not afraid to share it.

Twenty-six figureheads. Twenty-six ships. A single voyage: that of one man, that of an artist, who has made sculpture his voice and the sea his path. The journey is about to begin. Prepare to set sail.

LINEAGE

The Figurehead

A solid, warm, smooth, and elegant wooden “O” is the starting point for the unsettling journey proposed by Lluís Ventós this time. It’s no coincidence. Three reasons. On the one hand, the chosen letter is the gateway to a life experience—aren’t they all?—that leads us on an uncertain journey from the past to the future. On the other hand, his second surname is Omedes, with which the figurehead gives continuity to a lineage that has made a passion for the sea the way to maintain the fertility of its roots. We are speaking of origins, of the cycles of life, through the clear and unmistakable sound of the letter O and guided by a sculpture with sober, clean, and pure lines. Third, through this immersive piece, we confront the biblical name of the vessel to question the duality of the sacred and the profane. Sacred, the family; profane, the sea. Or it was the other way around. A warning: no one said the exhibition would be easy or indulgent. We are facing the first waves of a journey with an uncertain ending that must project us from the Ventós universe to our fears, desires, and memories. A warning: Lluís never hides. No matter how intimate the story he tells us, this unclassifiable adventurer spares no detail and nuance. And we are talking about creativity.

The Boat

Lluís Ventós’s grandfather’s wooden motorboat, built in the United States, in the style of the one Ernest Hemingway owned in Cuba, with a shallow draft. It was a commission that took so long to arrive that when it was finally delivered to the owner, the artist’s grandmother exclaimed, “Hallelujah!” Hence the name.



COMPANION

The Figurehead

Duality and Movement. Second entry in the logbook. A light-colored wooden wing to give shape to lightness; a dark-colored wooden support and powerful shapes to give shape to resistance. A light-colored wooden wing to give shape to movement; a dark-colored wooden support and powerful shapes to give shape to stability. A light-colored wooden wing to give shape to the air; a dark-colored wooden support and powerful shapes to give shape to the sea. With the spiral as a symbol of growth and discovery to balance the sculpture. A combination that makes the work flow like the wind that propelled the Argonaut into the unknown, on an emotional journey of self-improvement and freedom. If we are able to place ourselves beyond the sensory impulses provoked by a first glance, we will realize the paradox posed by this meaningful piece. It is the figurehead that pulls the ship along, not the one who complements it, the one who supports it when it falters, the one who helps it overcome, the one who inspires courage and makes it soar above the waters when they become rough. Because the figurehead of Lluís’s ship is Amparo, and, like the Argonauts, they have faced countless challenges on the long journey they undertook together. Always with success.

The Boat

A sailboat that Lluís Ventós and his wife Amparo Lario owned and enjoyed for many years and eventually sold. They never changed its name, which evokes one of the legendary voyages of Greek mythology when a group of heroes accompanied Jason on the expedition to recover the Golden Fleece. Functional and elegant, with refined lines and a solid structure, a white hull with a turquoise blue stripe. Everything needed for two people eager to explore what lay beyond the horizons.



DARKNESS

The Figurehead

The course changes 180 degrees. The situation becomes more complicated: we are sailing toward the darkest side of human nature. The shift, the chromatic contrast, and the position of the anthropomorphic wooden figure that stands as a figurehead warn us that with the Batavia we are entering the realm of terror. Of cruelty, greed, despair, suffering, unchecked power. The wounds and scars on the piece are very visible. Its gloomy appearance, the imperfections outlined in the grain, ooze suffering. The harshness and sadness of its features materialize the tragic, where the totem has transported us, whether we like it or not. At the same time, it challenges us not to fall into complacency and to fight to overcome this ignominious state. It bears witness to the lights and shadows of human history, but also a tribute to all the victims of the madness of false prophets: those of the 17th century and those of today. It is a sculpture that calls out against injustice, that encourages us to fight for survival and overcome adversity. Despite the fragility of humankind, it compels us to seek solutions. For Lluís, there is always one. He is no fatalist, and in moments of weakness, he can always turn to his artistry.

The Ship

The Batavia was a Dutch East India Company ship that sank in 1629 in Australia. Commander Pelsaert went to seek help and left control to Cornelisz, who led a mutiny and massacre that claimed the lives of 125 people. Wiebbe Hayes and a group of shipwrecked sailors resisted and fought the mutineers until Pelsaert returned with a rescue ship. Cornelisz was executed, and some mutineers were abandoned in Australia. The Batavia is today one of the worst maritime tragedies. A replica of the ship is in the Netherlands.



APPEARANCES

The Figurehead

The first thing that strikes you about the sculpture is its simplicity. It's merely a mirage because, after the initial glance, a universe bursts forth seamlessly, divided into three levels. In constant and fluid dialogue, also in harmony, but each of the parts has its own entity that only with Lluís's intervention can merge into a single whole. The sea, human effort, and the collective memory of the fishermen are the three links that fit together in a weathered wooden sculpture, marked by the passage of time and the imprint of salinity. We're talking about tradition, but a tradition with the nuances of those who play with appearances. Because in this ancient art of fishing, there are also those who stretch the rules of the game to the limit. To the point of breaking the nets—understood as rules—many times. The figurehead doesn't go to this extreme and withstands the attacks beyond the limits set by tolerance for the recognition and appreciation Lluís shows them. A sculpture with a solid enough foundation to coexist in harmony with an environment that changes, as the dynamism of the figure suggests. In the same way, the boats and the sea coexist and respect each other.

The Boat

Berto is a trawler owned by the Perelló family of Tarragona origins, who, by origin and history, have been a key player in the modern fishing economy of Port de la Selva. "I appreciate them very much; in short, it's a bohemian story that comes from Tarragona" (Lluís Ventós dixit).



INDIGNATION

The Figurehead

Some objects tell stories. However, others embody contradictions and decisions that border on the grotesque. This is the case of the figurehead dedicated to Carmen Flores, an organic and evocative wooden sculpture that gives shape to a story that for years has been sought to be erased, camouflaged, or renamed. Carmen Flores was the original name of the ship we know today as Santa Eulàlia, an iconic piece in the Barcelona Maritime Museum. However, that name, laden with memories of sailors, black marketeers, and oceans, proved uncomfortable in the eyes of an institution that found it too Spanish-sounding. And they erased it. But the wood, the history, and the gesture of resistance remained. Here, precisely, appears the Ventós figurehead, a piece of great symbolic significance: a spiral of wood that rises and coils around itself, leaving a central hollow that acts as an eye or a silence. The material—wood, living, organic—speaks to us of the sea, of manual labor, of time; the sinuous, twisting, and tense movement directs us not toward the horizon but toward the past, toward memory, and the voluptuous, simple forms refer to a human (female?) torso that invites us to reflection, not without a subtle historical irony.

It's a figurehead that doesn't guide any ship. Nor does it seek to represent, but rather to evoke. It's the anti-figurehead for the symbolic prow that draws an administrative shipwreck that sought to cleanse uncomfortable identities. The sculpture is a counter-narrative that speaks what official history preferred to silence. Lluís Ventós restores with art what politics sought to erase with words and reclaims not just a name, but the right to remember without makeup. The figurehead doesn't scream, but it endures, to guide the caravel that never was. Something had to make sense amidst that accumulation of absurdities. And nothing better than the purity of a sculpture laden with silences where wood is both support and meaning.

The Ship

The schooner Santa Eulàlia, originally named Carmen Flores, was built in 1918 in Torrevieja for merchant transport. Throughout the 20th century, it changed names and functions several times, including commercial, military, and submarine rescue uses. In 1997, it was acquired by the Barcelona Maritime Museum and faithfully restored to its original design. In 2000, it sailed again under full sail and became a living symbol of Catalan maritime heritage. Today, it serves as a floating museum and active cultural vessel. In 1950, a caravel named Santa Maria was built as a set for a film about Columbus.

The Museo Marítimo de Barcelona, Barcelona's Maritime Museum, adopted it as a tourist attraction, and although it couldn't sail, it ended up being its main source of income. After an attack left it in poor condition, the museum decided not to restore it. Like all the world's great maritime museums, it aspired to have an iconic, seaworthy ship, so it began searching for an authentic vessel. This is how they found and acquired the Carmen Flores, which they restored and renamed Santa Eulàlia to adapt it to symbolic and regulatory criteria.



FRIENDSHIP

The Figurehead

Friends and the lateen sail. There are others, but this is an excellent way to summarize Lluís Ventós. Trust, support, understanding, warmth, and sincerity are what emanates from those lucky enough to have him as a friend. He achieves something as difficult as the fact that, by his side, there are never awkward silences. Harmonious, slow, reflective sailing, a shipwright's shipwright, handmade, purity, technique. The lateen sail is this, but above all, it is a state of mind, a philosophy of life. This highly emotional component is the first stage to which this simultaneously intense and gentle figurehead of El Senyal (the signal) takes us. The visual contrast caused by the black upper part is imposing, the asymmetry of the tense figure is striking. The curved shape, like that of a lateen sail, mimics the wind, the subtlety of the whole captivates us with a rhythmic movement, and the neat wood softens the edges of tradition and family legacy. As a good sign, it indicates the point where the aspirations and values converge, which he works on every day to prevent from fading into thin air. What matters is who he shares the journey with. Friendship and a lateen sail are enough to discover Ventós.

The Boat

The Senyal is a lateen-rigged boat owned by Francesc Casanovas, a friend of Lluís with whom he has shared numerous voyages. It was purchased by Francesc's parents—vacationers—during their courtship, and it was rigged with a lateen sail when this type of sailing was in complete decline. In maritime slang, the “signal” can refer to navigational elements, communication between vessels, marking fishing nets, visual references, and emergency alerts. It is essential for safety and orientation and holds profound significance for sailors and fishermen.



OVERCOMING

The Figurehead

The figurehead shines brightly, dazzling everything around it. The magnetic, angular star shines like the hardness of ice, illuminating an indomitable will to survive. It shines to guide us in extreme situations. It shines to highlight the value of leadership and cooperation yesterday, today, and always. It shines to remind us that there is light in the most absolute darkness. The timbers, broken by the pressure of the ice, also shine, firmly holding the star, highlighting the strength of all the Shackletons of the world who face adversity. Despite their dark and aged hue, they shine because this is what resilience and overcoming are all about: even if there are times when it seems impossible, we can always change our destiny and avoid falling into the abyss. The story of the Endurance can be seen as a failure... and this is surely the most widely held belief. Lluís doesn't see it that way. With the figurehead, he claims the expedition as a victory, he claims the journey as an inspiration to embark on adventures and overcome challenges. We can be desperate, but never defeated; we can be trapped, but never resigned. The sculpture shines and never ceases to shine even though it is under the ice at a depth of 3,000 meters.

The Ship

In 1914, Shackleton embarked on an expedition to Antarctica aboard the ship Endurance, aiming to cross the frozen continent. In February 1915, the ship became trapped in the ice of the Weddell Sea, and the crew had to survive for months. After a desperate attempt, Shackleton and some men sailed in lifeboats to South Georgia, where they found help and rescued the rest of the crew on August 30, 1916. All survived. After being abandoned, the Endurance sank in the Weddell Sea and on March 9, 2022, was found at a depth of 3,000 meters in perfect condition, making it the best wooden shipwreck ever found.



COMMITMENT

The Figurehead

Far from dogmatism, but close to ecological awareness and commitment. We're talking about respect, recognition, and admiration for the environment, and above all, for the sea. It would have been unthinkable for Lluís not to pause and reflect on the Erika and materialize his conclusions in a figurehead as a form of denunciation. He couldn't ignore the story of a ship that has become a symbol of disaster and environmental responsibility. And he didn't. Not only did he not do so, but he went a step further to offer us one of his most daring pieces. The initial appearance can be misleading. You have to dig deeper to grasp the power of the visual metaphor. The moment he achieves this, the sculpture opens wide, and the revelations begin to fall like dominoes. The jagged shapes and broken structure explain how the Erika broke in two. The tilt of the piece confronts us with the ship's instability. The wavy lines shake us with the uncontrollable force of the waves, and the surrounding darkness is the oil slick caused by the spilled fuel. There is an open door to a new reality, as demonstrated by the solid foundation that seamlessly supports our arrogance and our mistakes. Now, nothing is a given; we must persevere.

The Ship

Erika was a Maltese oil tanker built with less than the steel necessary for a ship of its size. On its final voyage, it was transporting 30,000 tons of fuel oil from Dunkirk to Livorno when, during a storm in the Cantabrian Sea in December 1999, it broke in two due to a structural defect, causing an oil spill in Brittany. In January 2007, Total and other responsible parties were ordered to pay €192 million in compensation. The ruling is historic because it introduced the concept of "ecological damage" for the first time in France and set a precedent for environmental protection.



SEDUCTION

The Figurehead

The situation is as follows: a man in a canoe rowing through the waters of the Port of Barcelona. He pays attention to nothing but the cadence of the oars. Suddenly, he finds himself beneath an imposing and challenging boat—like so many others—that has nothing special about it except its name, Gema (the B is irrelevant). It's not just any name, nor is it just any woman, nor is it just any stranger. Gema is real, as real as it is out of context, just like this unlikely situation that not even the best screenwriter could have imagined. Lluís creates the piece that most closely aligns with the tradition of depicting figureheads with a female figure, and he dedicates it to the boat that, on paper, is least suited to her. It is the sculpture of a feisty woman who conveys protection and creation, of untamed beauty, unadorned by artifice, and seductive with two ascending, curved, slender, and enchanting forms. Delicacy and strength in organic wood, full of grain and knots like the marks of time and experience. A woman of mysterious and elegant, yet unexplicit eroticism. The sculpture refers us to the duality of the female figure and could only guide Gema B by name and position, thus preventing her—us—from losing control again.

The Ship

Gema B was a container ship built in 1985 by Naviera Pinillos, one of Spain's oldest maritime companies. In 1997, after being purchased by Boluda, it was indirectly involved in an accident in Barcelona's Port Vell in 1998, when it collided with seven historic sailing ships after one of its tugboats lost its moorings. Among the ships involved were the Icaria, the Anne Dorothea, and the Mare Nostrum, all of which are of significant heritage value. The Anne Dorothea was restored and is currently part of the Barcelona Maritime Museum. Gema B returned to Barcelona in 2003, but was scrapped in India in 2010.



COEXISTENCE

The Figurehead

We are in the bay of Port de la Selva, accompanying Ciset on a fishing trip aboard his felucca (a mizzen boat). Three certainties surround a question: is the figurehead a fish, a ship, or a hook? Because that's what it's all about: asking ourselves where exactly Lluís wants to situate us with this piece. The universe in which he wants to force us to move is the one defined by the sea, navigation, and traditional fishing. A universe in constant change. This raises a new question: is coexistence between humans and marine life possible? The answer is yes, as long as we follow the ways and values that Ciset represents. That's when everything makes sense. The figurehead doesn't ask us to decide whether it's a fish, a ship, or a hook, because it's not about choosing one element over the others, but about accepting that there is a way of understanding life that makes sense when we are able to coexist without overwhelming our surroundings. Not just at sea, but everywhere and in all circumstances. In short, as Lluís says and rigorously follows, it's as simple as strictly adhering to the rule that everything you catch is eaten.

The Boat

Narcís Corominas, known as Ciset, was a true example of seafaring culture, explains Lluís Ventós. He grew produce from the land and caught it from the sea, then cooked it in his restaurant L'Esclop, in Port de la Selva. Every morning, he would set out on his felucca, just 22 feet long, and fish with nets and other fishing gear. The felucca is a boat that represents the link between artisanal fishing and local cuisine. A tradition that is part of Catalan maritime culture and has been used for centuries for fishing and coastal navigation. It is small in size, with a light but sturdy structure, well-suited to resisting the currents and winds of the Mediterranean.



NOSTALGIA

The Figurehead

It is dragged by the wind and the waves. Its position is slightly inclined, its face looking down, the figure's body severed, worn, and bearing obvious and painful scars. The wooden woman overflows with emotion, dignity, and beauty. She is calm but sad. Resigned too. As if she knows she has embarked on her final journey and the fate that awaits her is as tragic as it is inevitable. The boat she guides is doomed to disappear, sailing toward the scrapyard, dragged along by what we have called progress. Thus, it closes an era without which the maritime history of Ibiza and Formentera cannot be understood. It is true that it disappears, but it is also true that it has remained engraved in the collective memory of the people who loved Young Dolores and the spirit that emanated from the ship. The machine may disappear, but what can never disappear is the symbolic burden it carries. Of freedom, of adventure, of making the impossible possible, of breaking down barriers, of looking the sea in the eye, and of creating indestructible bonds. A way of doing, of being; in short, of living that knows no end. In case you haven't noticed, Young Dolores continues sailing before you. Lluís has already taken care of that.

NOSTALGIA

The Boat

The Joven Dolores was an iconic ferry that connected Ibiza and Formentera for years, starting in 1965. Built of wood, it was the first vessel to transport cars, which had to be loaded manually via a gangway, between the two islands. The daily journey, which lasted an hour and a half, had a significant economic and social impact on the islands until 1995, when the ship was replaced by more modern vessels. For decades, it witnessed the lives of sailors, tourists, and numerous personal stories, and even served as inspiration for an album by singer Christina Rosenvinge. After ten years aground, it was scrapped on March 22, 2005, in Denia, thus bringing to an end a part of the history of the Pityusic Islands.



RESISTANCE

The Figurehead

Resist. Resist in the face of adversity, uncertainty, disbelief, rejection, unbridled nature, doubts, and pressures. The strength of convictions guarantees the project's success. Ignore the superfluous and opt for simplicity in the design, opt for pure, natural materials, and also for ancestral working techniques, and thus create an object capable of transporting a traveler willing to break barriers. To venture recklessly into oceans if necessary, with the sole protection of non-negotiable principles. No more, no less. No fragility; we are not fooled, everything is resistance and balance. The shape of the figurehead is elongated, like the planks of a raft held together by strategically placed holes. The material used is a weathered wood that combines simplicity and ruggedness to create a figure that connects ancient cultures with modern ones. On a round trip. Some might think I'm referring to the Kon-tiki, but no, I'm talking about Lluís and this sculpture. I'm writing about an intense journey of reflection, determination, exploration, creation, dialogue with materials, and discovery that goes far beyond any ship.

The Boat

Explorer Thor Heyerdahl crossed the Pacific on the Kon-tiki raft to prove that ancient American peoples could have reached Polynesia in 1947. He sailed 101 days from Peru to the island of Raroia with a crew of six to confirm the theory. The expedition was questioned by scientists, but it proved the feasibility of the voyage. Heyerdahl published a book that has been translated into 70 languages and a documentary about the voyage that won an Oscar in 1951. The Kon-tiki Museum in Oslo houses remains of the vessel and materials from other expeditions. A film based on this adventure was released in 2012.



UPROOTTING

The Figurehead

A vertical structure supports an incomplete, toothed wheel that places us in the ship's engine room. The first thing the piece suggests is loss, abandonment, and precariousness, due to its darkness, wear, and rust. It is the figurehead of a ship that has become the banner of the exploitation of man by man, a compendium of all the miseries to which they are capable of moving us. Dehumanization takes the form of a forced, risky, and ruptured journey. The rupture of the roots that tie us to our origins, dignity shattered in the desperate struggle to survive, destinies interrupted by exhaustion and heroic sacrifices. And everything falls into oblivion, if not indifference, because they are part of everyday life. The sculpture conveys this with the rawness and sadness that ooze from the faces of the displaced. A life awaits them that may be better or worse, but will always be incomplete. Like the figurehead. Lluís couldn't leave us like this, and he has made the work a beacon that rescues tragedy from darkness and maintains a glimmer of hope.

The Ship

The Koyduk-S was a Turkish-registered ship with a false name, built in 1968, carrying 562 undocumented immigrants: 54 women—five of whom were pregnant—and 63 children, who had been crammed together for two days. The former cargo ship was abandoned in the midst of a storm in the Mediterranean, but was towed to the port of Gallipoli, in southern Italy, on April 23, 2001, where all the passengers, mostly Kurds from Turkey, were welcomed. Unlike other junk ships that sank or ran aground abandoned by the crew, this one did not result in any loss of life. The Koyduk-S's last recorded activity was in 2012.



RESPECT

The Figurehead

A vertically positioned fish, loaded with symbolism, transformed into a figurehead. A fish that links the sea with fishing, fishing with humankind, and humankind with the sea, in a circular journey of perpetual motion. In the Ventós universe, the fish represents life, freedom, and dynamism. Fishing is tradition, a struggle with the environment, a connection with the traditional way of working, and survival. The sea is everything. Thus, the relationship he establishes between the three variables is strictly spiritual, and from here he creates a sculpture that exudes elegance, eschewing artifice, organic and with a clean texture, while flaunting disturbing veins. The piece is slender, light, and at the same time resilient, like fish, like those lines of fishermen who have lived off the sea since time immemorial and who, through admiration for the environment, have built a way of understanding nature. Always with respect, looking into each other's eyes, with the frank dialogue established between loyal guardians and treasures. This comes naturally to Lluís; his work is both a guardian and a treasure.

The Boat

M^a Lluïsa is a traditional fishing boat, built of wood and intended for traditional fishing in the Mediterranean. It is a sturdy vessel with a slightly raised bow, characteristic of boats adapted to coastal navigation and changing sea conditions. The ropes and oars betray activity. M^a Lluïsa was the boat of Tomàs, the fisherman hired by Ernest Ventós and Xavier Garçon. Built by the shipwright Josep Almera, who was based in Mataró, he used it for professional fishing. The species caught included red mullet, shrimp, and sole, among others.



EMOTION

The Figurehead

Pepe, Maria Lluïsa, and Meritxell are the three boats with which Lluís understood the sea to the point of becoming an inseparable part of his life and work. If the first two boats ultimately shaped and defined this new universe that absorbed him in leaps and bounds, Meritxell is the boat with which he first embarked on this journey of freedom and connection with nature, with the water and the wind. A journey imbued with the innocence of childhood, but which from that moment on began to fade away. We've talked about soaring and freedom because that's what it's all about: learning, observing, and breaking down barriers and archetypes until one becomes one with the environment. The sails unfurl, an endless voyage full of emotions begins, and it's then that everything begins to make sense in a kind of ritual, anew and always, of water and wind. Eager for experiences, Lluís transforms into a bird ready to embark on an initiatory flight, gliding over the waves. The bird is serene, harmonious, with two-tone feathers to accommodate countless nuances, and its soft shapes convey serenity and peace. A bird exactly like the figurehead that guides Meritxell toward the essence of traditional navigation and the memory of an unforgettable childhood.

The Boat

This is the artist's childhood boat, where he discovered his passion for the sea. It was commissioned by his father, Ernest, and his friend Xavier Garçon de Cabrera from the Vilassar de Mar shipwright, Josep Almera. The two hired a fisherman from Tarragona, Tomàs, who became the artist's mentor, imparting his knowledge of the sea. Tomàs was in charge of the boat's maintenance, and Ventós, as a child, would go fishing with him at dawn. This vessel, now called Bolere, has been restored by the Vilassar de Mar Bricbarca association and still sails the waters of Vilassar today.



ACHIEVEMENT

The Figurehead

Life can hit us without warning. There comes a time when circumstances overwhelm you and everything is out of control. Then you can do two things: let yourself be carried away by uncertainty and hopelessness, or take the reins and accept that you can't change the past, but you can change the future. This is what Julio Villar did; he sailed around the world on a precarious boat, to put it mildly, with no experience or sailing knowledge. We're talking about determination, resilience, perseverance, and audacity. But Julio isn't alone. Lluís also faces the challenge of showing us that even in the most absolute darkness there is a way out—just look at the color of the piece—and he dares to give shape and volume to this state of mind. In the only way possible. From his experiences, feelings, and with the utmost sincerity. It's a figurehead that reflects the minimalism and simplicity of the boat. Light, stable wood at the base, sobriety and consistency in an elongated silhouette that gradually fragments as the experiences and adversities endured throughout the voyage—both nautical and creative—grow and progress. Freedom, movement, and adventure in a sculpture steeped in epic and romanticism.

The Boat

A small sailboat, just 6 meters long, made the dream of Julio Villar, a mountaineer and solo traveler, come true after a serious mountain accident in 1962. Six years later, at the age of 25, he embarked on a solo voyage with his modest, fiberglass boat, Mistral, built in France. He sailed through the Maghreb, the Atlantic, the Caribbean, the Pacific, Oceania, the Indian Ocean, and the South Atlantic, passing through places like the Galapagos, Tahiti, Australia, Madagascar, and Brazil. After 38,000 nautical miles, he completed the round-the-world voyage in four and a half years, arriving at the port of Lekeitio in the summer of 1972. It is considered one of the most legendary voyages aboard one of the lightest vessels ever to circumnavigate the globe.



ADVENTURE

The Figurehead

OpSIS means vision or gaze in Greek. Now let's imagine we're on the open sea, facing a journey where we'll discover new horizons and explore unknown worlds. The voyage invites us to embark on the true experience of sailing, and therefore, if endless curiosity doesn't excite you, there's no need to embark. It wouldn't make sense, but don't worry, it's not a journey for everyone. If there's one thing Lluís's sculpture speaks to us about, it's freedom and choosing an alternative far from the burden of routines, rules, and obligations. It's a fragmented yet harmonious geometric composition that plays with light and shadow to give us different perspectives. Neat wood with soft shapes, designed and built to travel long distances. Three fragments in balance, as if they were the different stages of the voyage through the three elements that will guide our destiny: the wind, the sails, and the sea. The fourth and essential element is missing: man, who brings the spirit of adventure and a touch of madness to brave the immensity of the oceans. Or to face the challenge of shaping 26 figureheads in a perilous voyage through space and time.

The Boat

The OpSIS is an ocean-going sailing boat once owned by Josep Tarradellas, an experienced sailor. It is equipped for long voyages and therefore boasts a solid structure and an efficient navigation system. The vessel is tied to Port de la Selva, where its owner spent his summers, thus strengthening the connection between deep-sea sailing and being rooted in a maritime location. "This sailboat is owned by a good friend and a great sailor who made Atlantic voyages and with whom I shared many stories of his adventures. He wrote them down and sent them to us promptly," Lluís Ventós emphasizes.



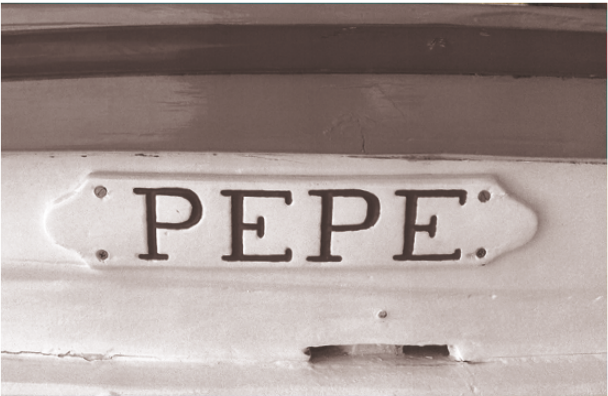
DISCOVERY

The Figurehead

The most Ventós of the entire collection in the exhibition. A play of volumes, clean lines, essential forms, abstraction laden with symbolism, an emotional message, wood with natural markings, and recurring references to the sea and sailing. All these elements are present in the piece crowning a boat that is more than just a boat. The figurehead is a vertical sculpture crossed by horizontal geometric shelves, resembling lateen sails fixed to the boat's hull. Curves and right angles combine in a precarious balance, like that established between the sea and the man who knows, or thinks he knows, how to master it. Fluid, flat, and sharp surfaces adapt to each other intuitively, just as when sailing with a lateen sail, the dialogue with the wind is one of complicity. And it all began with Pepe. The Lluís the sailor and the Lluís the artist we know and follow began to take shape, and not necessarily in that order. Pepe was a guide and a beacon, the boat of discovery. Without Pepe, history would be different. Thank you, Pepe.

The Boat

Pepe is a small, 3.20-meter Ibiza boat that was the artist's first contact with the sea, fishing, and the lateen sail. Originally a motorboat, it belonged to his grandfather, Lluís Omedes, and was sailed by his assistant, Pepe, a skilled sailor. Years later, Lluís restored it and adapted it to a lateen sail, discovering a more intuitive and harmonious way of sailing. With it, he participated in the Cadaqués Lateen Sailing Meetings and in the bicentenary of the Royal Maritime Club of Barcelona (1997). This white boat with turquoise and coral trim has witnessed numerous voyages and adventures.



COMPLICITY

The Figurehead

Pepe is where the Lluís Ventós we know today is forged, and Rauxa (a burst of excitement or outburst in Spanish) shows us how he has developed certain skills. Such as the profound value he places on friendship, enjoying and encouraging good company, his fluidity as a tireless conversationalist, the enviable enthusiasm he imbues in everything he does and around him, and his ability to effortlessly transmit joie de vivre to those around him. It all takes shape in the figurehead before us. Neat, pale wood reminiscent of the branches of a tree or the tentacles of a mollusk creates the perfect habitat: a boat in the middle of the sea that blends with the water and the wind. Metallic circles are gently but powerfully inserted into the wood, reminiscent of the emotional bonds essential for true friendship. The combination of solidity and lightness that the piece exudes is what keeps it constantly moving, like a good conversation that should never end. And the name of the boat, Rauxa, closes the circle of an experience of pleasure, which refuses to trace a destination, coexists with improvisation and takes place in communion with the environment. An emotional and sensorial journey. Always.

The Boat

Rauxa is a small recreational sailboat, probably a sloop (a single mast and a mainsail), seen sailing in calm waters. The image conveys a sense of freedom, calm, and the pleasure of sailing, in keeping with its use for mussel fishing, gatherings, and moments of enjoyment. The vessel has a classic and elegant aesthetic, with its white sail unfurled and a solid structure, ideal for short trips and outings with friends. "The boat of a friend from Cadaqués, with whom I used to go mussel fishing, share gatherings, and enjoy bottles of good wine."



SUFFERING

The Figurehead

Let's get serious. Lluís Ventós makes no concessions when it comes to the Rosa and Carmen, because we return to a dark and infamous part of human nature: the slave trade. And it was perpetrated by a ship and a captain who, unfortunately, are too close to us. Easter Island would never be the same after the passage of the Rosa and Carmen. The piece is composed of two different structures forced together. The natural and industrial elements regard each other with suspicion. Below, the wood imprisoned by chains that compress it until it screams. Not without reason, they immobilize hundreds of legs and arms of people vilely torn from their habitat. Above, the same wood, the trunk is common, forked in two directions to confront us with the hardship of a forced journey in inhumane conditions and the tragedy that separation entails: separation from your land, separation from loved ones, and separation from your culture. A sculpture born of rage, helplessness, and exuding pain. It couldn't be any other way; Lluís is also a Rapanui.

The Ship

The Rosa y Carmen was a three-masted corvette built in 1854 in Canet de Mar, used for piracy and slavery. In 1862, under the command of Juan Maristany, it participated in an expedition that raided Easter Island, where 349 Rapanui were captured and dozens killed. The slaves were distributed along different routes and sold to Callao and Tahiti, including the island's royal heir, Mata Rangi. These events contributed to the genocide of a large part of the population. Only 15 were repatriated to Easter Island after a year, sick and suffering from epidemics. The crew was never tried, but their name has remained a symbol of colonial cruelty and barbarism.



CHALLENGE

The Figurehead

An old Olympic sailing boat that Lluís Ventós transformed into a rowing boat for two people and a helmsman, and dedicated a figurehead to it that reinterprets a mythological character from Easter Island. What do all these realities have in common? What connects them? Is it an impossible relationship? An irresolvable dilemma? While the Birdman sculpture is clearly identifiable, the name of the boat plunges us into a fog: what is it trying to hide from us? I don't know the answers, but we're on the right track. Ventós is provoking us, seeking to make us link one question after another, he wants us to compete with each other, to surpass ourselves, to strive, to be capable of opening a second door when the first closes, to be prepared to change and successfully adapt to a new reality. And he succeeds. Linking the Birdman with Ruixim represents endurance, strength, merit, overcoming, transformation, skills, winning, alone or as a team, movement, and control. Isn't this what the Olympics are about? Aren't they a physical and spiritual experience? The boat used to be for a single sailor, now it's for three. It has been redesigned to adapt to a new use and endure over time. It has continued competing, it maintains the challenge of the sea... Like Lluís. Is it necessary to continue?

The Boat

Ruixim is a very sturdy, all-wood Finn Olympic-class sailing boat for a single sailor. The boat belonged to Jaume Casademont, who received it as a gift from his father. In 1980, Lluís Ventós transformed it into a lightweight rowing boat for two people and a helmsman. It is still moored in Port de la Selva today. Its marquetry symbol represents a Tangata Manu, the "birdman" of Easter Island.



FAMILY

The Figurehead

If you look closely at the figurehead Ventós sculpted for the Santa Marta, you'll be able to skip what follows. The first place where a sense of community is forged is the nuclear family. The parent-child structure is what provides the affection, stability, values, and emotional tools necessary to navigate life's complexity with confidence. These bonds are created in a shared space, wherever and however the home where they are forged: between four walls or on a ship in constant motion. And perhaps they are most intense in this latter space, where relationships are more direct and sincere because they emerge from glances, words, and silences. However, if there is no guide, a reference, a pattern to chart the course, the journey is useless. Lluís knows this. The first thing needed is a solid foundation that emerges from a trunk deeply rooted in personal and family experiences. From here, build a human and primitive form with an enormous symbolic component because we are talking about learning, respect, stability, refuge, support, love, security, comfort, understanding... This sentinel has to keep his eyes wide open and be alert because he also has to be protective and, at the same time, capable of transmitting the wisdom accumulated over time and memory. With a nod to tradition—cracked, rustic, and organic wood. Well, just like the ancestral totem pole that Lluís has turned into a figurehead. They can't say I didn't warn them.

The Boat

The boat the artist still owns. This fiberglass boat, with a cabin and a mooring line of over 7 meters, built in Mallorca, originally belonged to a man from Llançà. It was transformed by the caulker when the artist acquired it after selling the Argonauta. His idea was to make it his family boat.



OBLIVION

The Figurehead

In a rigid position and completely alone. A sculpture with no details. No facial features or concrete elements to remind us of any reference. A motionless, fragile, and hieratic figure giving shape to a tragic life long forgotten. A life eroded until it disappeared through time and circumstances, like that of a crew member who continued sailing after his death. Like the Flying Dutchman, this is how Lluís conceives him, despite the fact that there is no possible redemption here because he didn't mummify on the high seas in a few days, but rather a long process that began with the death of his wife. First on the inside and then until he blended into the boat. Alone and amidst a deafening silence. Ventós makes a unique concession to bring a touch of beauty to a voyage/life shrouded in mystery that in his later years neither existed nor mattered to anyone. And it's not easy because it's difficult, and very difficult, to find a vital episode that provokes such sadness. It's the warmth of the wood and the solidity of the piece that makes us empathize with this funerary monument, which accompanies us as we recover forgotten stories. Of the sea, but not only of the sea.

Homage to Mandred Fritz Bajorat

The Boat

Al Sayo, a Jeanneau Sun Magic 44, was found adrift on February 25, 2016, with the mummified body of its sole crew member, Manfred Fritz Bajorat, an experienced German sailor. He had departed in 2008 and was last seen in Mallorca in 2009. After the death of his wife in 2010, all trace of him was lost. Police determined he had died of a heart attack just a week earlier. However, a racing boat spotted him on January 31, its mast broken and apparently abandoned. The body, found on the boat's desk, mummified in just 26 days, an unusual phenomenon known as "early mummification," caused by the combination of sun, wind, salt, and salty air, which slowed decomposition to an extraordinary degree.



LOYALTY

The Figurehead

Is it possible to find your ideal place at sea, in a specific space perfectly defined as if it were a plot of land? Does it make any sense to hop on the boat and embark on the same short journey every day, without surprises or new developments, anchor in the same cove as always, and, after a few hours, return the way you came? The answer to both questions is yes. It's about finding your sea in a specific place and establishing a stable and constant connection. Nothing more is needed: a refuge while you stop sublimating exploration and adventure as the pinnacle of a full life. Routine is something to be reclaimed among so many hyperventilating people in the constant search for new experiences. The owner of the Spica II understands this and practices it. Lluís not only puts himself in his shoes, but is also capable of giving form and content to make it understandable. A monolithic figurehead with two unequal circular perforations as observation points—one for the sea, the other for the sky—to head again and again toward the same destination. The structure is sober, vertical, motionless, unaltered by the movement of the sea, rooted in familiar coordinates, arriving after a peaceful journey. The wood is dark because it's not about experiencing the sea in its expanse, but in its intimacy, and the right amount of light is provided by Spica, the brightest star in the constellation of Virgo, when it anchors in the cove. It's another relationship with the sea; there's no need to look any further. The navigator has found it, and it remains faithful to him. It's the beauty of routine, the poetry of a journey repeated but laden with meaning. Toward a cove, a memory, a person, and everything you can imagine.

The Boat

The ship is named after Spica, the brightest star in the constellation of Virgo and the fifteenth brightest in the night sky. It is believed to be the star that provided Hipparchus with the data that led him to discover the precession of the equinoxes. Nicolaus Copernicus made many observations of Spica with his homemade triquetrum for his research on precession.



FATE

The Figurehead

The Titanic is about to block me. Writing is a challenge, and I can only advance word by word, syllable by syllable. On paper, it should be the easiest of the 26 figureheads in the collection to tackle. However, pride betrays us and causes us to make grave errors of judgment, leading us to believe we're indestructible. I return to the story, but it's a mirage, and with each sentence I sink deeper and deeper. There's only one lifeboat, and I cling to it like a plank from the wreckage. It's the figurehead. There's a problem: although it's the only possible way out, it makes distinctions and doesn't accept everyone. It demands an open mind, the ability to put things into perspective, and humility. Geometric simplicity, staggered forms leading to a progressive, inevitable, and phased sinking, a solid foundation for a piece that seems broken, and an anguishing feeling of helplessness as it drags us into the depths. The figurehead also makes us victims, paying tribute to all those who lost their lives. For a moment, I felt like I had witnessed the Titanic tragedy firsthand.

The Ship

The RMS Titanic was built between 1909 and 1912 by the White Star Line and became the largest British ocean liner, and was considered unsinkable. On April 14, 1912, during its maiden voyage from Southampton to New York, it struck an iceberg 600 km off Newfoundland and sank in three hours. Of the 2,208 people on board, 1,496 died because, despite advanced technology at the time, the number of lifeboats was insufficient. The tragedy marked maritime history and led to the creation of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) in 1914. In 1985, oceanographer Robert Ballard located the Titanic at a depth of 3,821 meters in the North Atlantic.



EPIC

The Figurehead

There are journeys that sculpt characters, and Victoria’s journey sculpted many and continues to sculpt them. True voyages go beyond strictly geographical matters; there is always a strong spiritual component that will take off more or less depending on the unknown terrain we dare to discover. The circumnavigation of the world more than five hundred years ago is the paradigm. Beginning and end blur, boundaries are blown apart, and history changes forever. Sacrifice, blood, survival, moments to curse, and moments to find shelter in the few comfort zones. The head never stops spinning. We must continue sculpting to shape and organize our thoughts. Let’s leave that to Lluís. The result is a crescent shape that reminds us of the hull of a ship crossing the horizon, its edges painted red with passion and suffering, fragility and hardness, to summarize the greatness of the feat. Three years of unimaginable challenges and emerging victorious. We’re talking about states of mind, and they can’t be confined to a space or limited by time.

The Ship

The Nao Victoria was the first ship to circumnavigate the world. It set sail from Seville in 1519 under the command of Luis de Mendoza and returned three years later under Juan Sebastián Elcano. Built in Ondarroa, it was part of the Spice Armada, destined to reach the Spice Islands. Only 18 of the 70 crew members survived; they arrived in Sanlúcar de Barrameda in extreme conditions. The expedition overcame enormous difficulties, including storms, hunger, mutinies, and shipwrecks. The passage through the Strait of Magellan is notable, a milestone in the history of navigation. This voyage is considered one of the greatest feats of maritime exploration.



Catalogue List

Sculptures

1	“ALELUYA”	Sapele wood	37,5 x 5,5 x 38 cm
2	“ARGONAUTA”	Ayous and Elondo wood	49 x 57 x 11 cm
3	“BATAVIA”	Carob wood	76 x 11 x 39 cm
4	“BERTO”	Almond wood	43 x 13 x 40 cm
5	“CARMEN FLORES”	Olive wood	92 x 15 x 28 cm
6	“EL SENYAL”	Almond wood and Ebony	67,5 x 6,5 x 35 cm
7	“ENDURANCE”	Almond wood and Copper	44 x 49 x 3,5 cm
8	“ERIKA”	Iron	50 x 33,5 x 7 cm
9	“GEMA B”	Almond wood	63,5 x 21 x 37 cm
10	“JONC”	Almond wood	37 x 8,5 x 33 cm
11	“JOVEN DOLORES”	Almond wood	68 x 35 x 38 cm
12	“KON-TIKI”	Spanish Cedar wood	190 x 30 x 9 cm
13	“KOYDUK-S”	Iron	44 x 66 x 7,5 cm
14	“Mª LLUÏSA”	Iroko wood	64 x 9 x 14 cm
15	“MERITXELL”	Ebony, Sapele and Ash wood	51 x 58 x 8 cm
16	“MISTRAL”	Ebony	46 x 14 x 18 cm
17	“OP SIS”	Embero and Bosse wood	84 x 7,5 x 31,5 cm
18	“PEPE”	Ebony and Lignum vitae wood	64 x 25 x 30 cm
19	“RAUXA”	Sapele and Bosse wood	80 x 60 x 44 cm
20	“ROSA Y CARMEN”	Olive wood and Iron	166 x 90 x 100 cm
21	“RUIXIM”	Sapele and Merbau wood	34 x 7 x 26 cm
22	“SANTA MARTA”	Almond wood	51 x 13 x 13 cm
23	“SAYO”	Sapele and Cherry wood	44 x 10 x 26 cm
24	“SPICA II”	Ebony	65 x 34 x 4,5 cm
25	“TITANIC”	Iron	159,5 x 144 x 46,5 cm
26	“VICTORIA”	Ebony and Pine wood	110 x 9 x 20 cm

Credits

Photographs

3	“BATAVIA”	Watercolor by Ross Shardlow. Western Australian Museum
5	“CARMEN FLORES”	Photograph by Darblade. Museu Marítim de Barcelona
7	“ENDURANCE”	Photograph by Frank Hurley. Royal Geographical Society
8	“ERIKA”	Photograph by French National Navy/AP
11	“JOVEN DOLORES”	Photograph by Carmelo Convalia
12	“KON-TIKI”	Kon-Tiki Museet
13	“KOYDUK-S”	REUTERS
20	“ROSA Y CARMEN”	Oil painting by Juan Barneda. Museu Municipal de Nàutica del Masnou
23	“SAYO”	photographs by Barobo Police station
25	“TITANIC”	Photograph by Ken Welsh
26	“VICTORIA”	Worldmap detail by Abraham Ortelius. Sociedad Geográfica Española

Acknowledgements

To Nathalie Sibils, Gonzalo Bultó, Maria Vergés and Pau Català.
To my friends Joan Alemany, Guillermo Onrubia, and especially to Ignasi de Planell, without him this project would have never been possible.

Text

Ignasi de Planell

Photography

Pau Català

Grafic Design

Maria Vergés

Emma Camacho

Nathalie Sibils

Translation

Scheherezade Surià

Contribution

Gonzalo Bultó

Print

Guillermo Onrubia