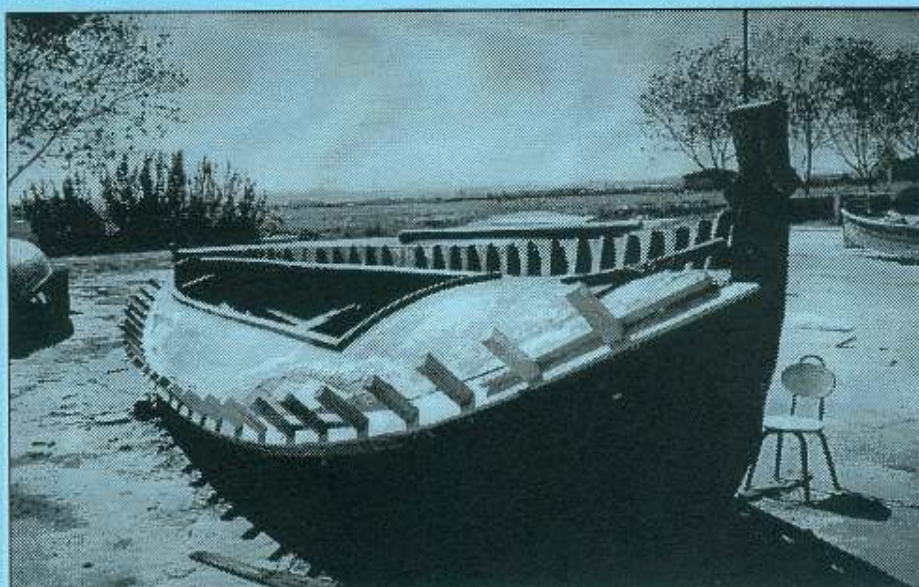


ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



SUMARI

EDITORIAL, 155

MODELISME, 156

El desenvolupament de l'ancora en el decurs del temps

ETNOGRAFIA, 160

El Llagot de les Balears. Part. IIIa

HISTÒRIA, 163

Breu història sobre la pesca, la caça i el transport de l'arros a l'Albufera de València: les embarcacions de treball com a denominador comú.

NOTICIARI, 168

Quatre membres de l'AAMMB, acompanyats de tres familiars, han viatjat fins Estocolm. Motiu principal: visitar el nou Museu del Vasa.

Marcarme'97. Els petits gegants del mar

L'esplendor de la Barcelona Marítima. 1750-1850.

Les Drassanes Reials de Barcelona

Ressenya de la xerrada pedagògica d'en Pau Ribé i Quimasó. Breu història de les Triremes Gregues i la seva construcció

EDITORIAL, 155

Consell de Redacció

MODELISME, 156

El desenvolupament de l'àncora en el decurs del temps
Pau Ribé i Quimasó

ETNOGRAFIA, 160

El Llagut de les Balears. Part. IIIa
Vicente Garcia-Delgado Sancho
Traducció: Antoni Rodríguez Fernández

HISTÒRIA, 163

Breu història sobre la pesca, la caça i el transport de l'arròs a l'Albufera de València: les embarcacions de treball com a denominador comú.
Antoni Rodríguez Fernández

NOTICIARI, 168

Quatre membres de l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, acompanyats de tres familiars, han viatjat fins Estocolm, ciutat aquàtica, edificada sobre 14 illes unides per 50 ponts. Motiu principal: visitar el nou Museu del Vasa.
Isidre Oliveras i Pareira

Marcarme'97. Els petits gegants del mar
Albert Campanera i Rovira

L'esplendor de la Barcelona Marítima. 1750-1850.
Albert Campanera i Rovira

Les Drassanes Reials de Barcelona
M.M.B.

Ressenya de la xerrada pedagògica d'en Pau Ribé i Quimasó: Breu història de les Trirremes Gregues i la seva construcció
Consell de Redacció

Portada: Barca en procés de restauració al port de Catarroja. Fotografia: Antoni Rodríguez Fernández.

Contraportada: detall de l'aparell d'una barca de l'Albufera al port de Catarroja. Fotografia: Antoni Rodríguez Fernández.



Direcció i maquetació:

Antoni Rodríguez Fernández

Consell de Redacció:

Junta de l'Associació Amics del Museu Marítim de Barcelona

Producció i impressió:

Can Còpies, c/ Còrsega, 81-83 08029-Barcelona

Edita:

Associació Amics del Museu Marítim de Barcelona

ISSN 1135-4143

Administració:

AAMMB, Museu Marítim, Av. Drassanes, s/n, 08001 Barcelona

Prohibida la reproducció total o parcial de qualsevol mena, sense l'autorització prèvia de l'Associació.

SIRGA no es responsabilitza de l'opinió que expressen els articles signats

Des de SIRGA, l'AAMMB continua amb l'objectiu d'apropar-se a la realitat del Patrimoni Marítim amb la publicació de nous articles d'actualitat. Així neix aquest número 7 amb temes que tracten del següent:

—El cicle de conferències celebrades al Museu Marítim de Barcelona els dies 9, 10 i 11 de desembre de 1997 sota el títol de *l'Esplendor de la Barcelona Marítima*;

—*Marcarme '97 "Els Petits Gegants del Mar"* amb la VI Mostra-Concurs Internacional de Modelisme Naval i la V Mostra-Concurs de Pintura Marinera en memòria de Jaume Puig-Agut, que es celebrà a la sala Marquès de Comillas de les Drassanes Reials de Barcelona del 17 de desembre de 1997 al 9 de gener de 1998.

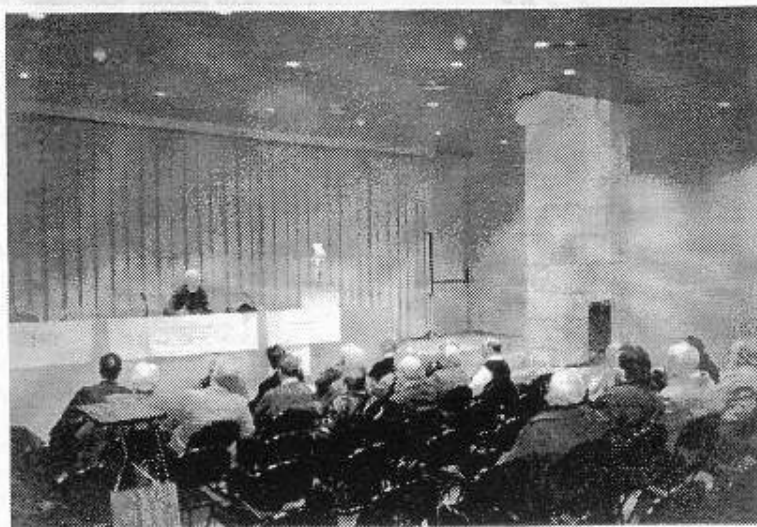
A més aquest número tracta:

—La conferència —o *xerrada pedagògica*, donada per Pau Ribé i Quimasó titulada *Breu història de les Trirremes Gregues i la seva construcció*, que donà el dijous dia 8 de gener;

—La visita realitzada recentment al Museu del Vasa pels membres de l'AAMMB aquest 1998.

També s'exposen la publicació dels articles sobre modelisme, etnografia, investigació i recuperació del nostre Patrimoni Marítim, que segueixen la línia marcada per SIRGA.

SIRGA té la intenció de continuar amb la difusió i la salvaguarda del Patrimoni Marítim. En aquest sentit uns objectius a assolir serien dur a terme les diverses idees tractades en les reunions de l'AAMMB i el MMB., que esperem en un futur restin exposades en la nostra revista.



Xerrada pedagògica duta a terme per Pau Ribé i Quimasó titulada *Breu història de les Trirremes Gregues i la seva construcció*. Fotografia: Antoni Rodríguez Fernández.

EL Desenvolupament de l'àncora en el decurs del temps

Pau Ribé i Quimasó

Segons el diccionari nàutic i tots els altres, amb lleugeres diferències, diuen així: *L'àncora és un aparell de ferro o acer amb forma d'arpó o doble ham que, lligat a l'extrem d'una cadena, cable o cap gruixut, hom deixa caure a l'aigua i serveix per impedir que una embarcació sigui emportada pel vent o pels corrents, i també per aconseguir efectes evolutius en les maniobres.*

Resumint i fent-ho extensiu a tot tipus d'àncores, siguin antigues o modernes, l'àncora és un instrument que serveix per mantenir més o menys immòbil una embarcació.

Podem observar que en la definició, els diccionaris parlen d'un *aparell de ferro o acer*, i no sempre ha estat així. Antigament es desconeixia aquest mineral, i sí que hi havia embarcacions d'una certa importància. Fins que el mineral de ferro no es va poder transformar per mitjà de la forja en l'element que avui coneixem, passaren moltes centúries i algun mil·lenni, i d'alguna manera aquestes embarcacions havien de mantenir-les amb una certa immobilitat.

Amb aquestes primitives circumstàncies varen néixer els aparells que serien els precursors de les àncores d'acer que avui coneixem, i que precisament no eren d'aquest material, perquè no es coneixia.

L'àncora més antiga que es coneix és la de pedra. La idea era que, col·locant un objecte més o menys pesant al fons del mar subjectat per mitjà d'un cap i fent ferm l'altre extrem a l'embarcació, aquesta quedava d'una certa manera immobilitzada; una teoria que encara avui serveix per semblar tot el litoral dels anomenats "caps de mort" i que la seva finalitat és l'ancoratge de petites embarcacions.

La primera àncora (de pedra) es localitzà a Egipte l'any 2800 a. de C. Consistia en una pedra arrodonida amb unes canals esculpides amb forma de creu a cada costat; la finalitat d'aquestes canals era allotjar-hi la lligada de l'extrem d'un cap mentre que a l'altra punta es fermava a l'embarcació. (fig. 1)

També a Egipte durant la XII dinastia 2000 anys a. de C., ja s'hi troben en tombes funeràries dels faraons d'aquell període, un tipus d'àncora una mica més pràctica que consistia en una pedra també més o menys pesant, cisellada cònicament amb un forat a la part més alta, on es cosia un cuir per evitar que el cap que es lligava en aquest forat es desgastés amb l'ús (fig. 2). També durant aquests temps s'utilitzà una altre mitjà que consistia a omplir uns grans cabassos amb pedres baixant-los lligats d'un cap al fons.

Els grecs i els romans en els seus escrits, també parlen d'un sistema d'ancoratge que anomenaven "pedres del fons"; per tant hem de creure que aquestes dues civilitzacions en algun moment de la seva història també empraren aquest mitjà per subjectar les seves embarcacions.

Però, aquest tipus d'ancoratge no arribava a ser molt efectiu, perquè les pedres, en no tenir cap punt que les deixés clavades al fons de l'aigua, tenien tendència a ser arrossegades per corrents o vents d'una certa intensitat i la nau que les usava acostumava a desplaçar-les.

La idea de defugir aquest problema va produir el naixement de les àncores mixtes o sigui la combinació de la pedra i la fusta. Aquesta combinació es reduïa a fer una pedra plana lleugerament cònica amb dos forats a la part més ampla, i entrar-hi a pressió uns bastons gruixuts, corbats de fusta molt dura i acabats amb punta pels seus extrems, mentre que a l'altre extrem de la pedra duïa el forat per la lligada del cap que mantenia fixa l'embarcació (fig. 3). Aquest nou sistema d'ancoratge feia que el pes de la pedra introduïa la punta dels bastons dintre de la sorra del fons o les situava entre les roques, d'aquesta manera immobilitzava d'una ma-

Evolució tipològica de l'àncora



Figura 1



Figura 2

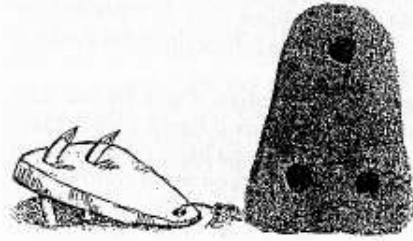


Figura 3



Figura 4

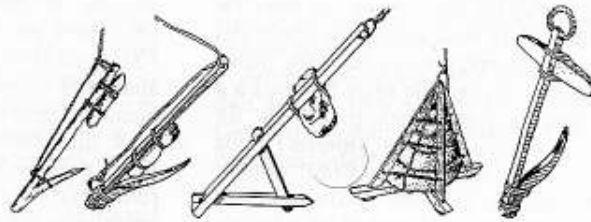


Figura 5



Figura 6



Figura 7

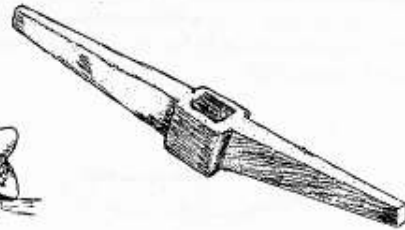


Figura 8

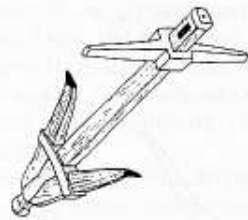


Figura 9

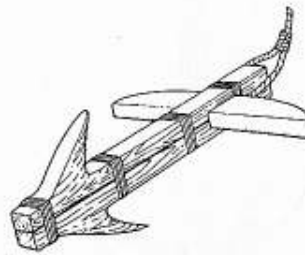


Figura 10

nera més eficaç l'embarcació. La primera àncora d'aquest tipus data de 1.000 anys a. de C. i és trobada a la tomba del faraó Amón, a Karnak (Egipte).

També hi ha vestigis d'una àncora molt semblant en el dibuix o figura a les actuals. Es tractava de tallar una barra de pedra amb dos forats sobreposats en sentit contrari l'un de l'altre, d'aquesta manera s'obtenia un estri molt semblant a un ruixó. Però el sistema tenia una pega, al ser la pedra molt trencadissa, en hissar-la molt sovint només pujava mitja barra (fig. 4)

Sens dubte, les àncores mixtes fetes de pedra i fusta han estat adoptades arreu del món amb diferents formes i maneres, prova d'això és que avui en ple segle XX encara a molts pobles pescadors primitius de Malàisia, Polinèsia, Nipons, Xinesos i molts altres les usen (fig. 5). Del Brasil podem contemplar una d'aquestes àncores a la Jangada brasilera de Recife, que hi ha al Museu Marítim de Barcelona (fig. 6), i sense anar tan lluny a Galícia les dornes dedicades a pescar pops artesanalment, també fan servir un tipus semblant d'àncora. A l'esmentat Museu s'exhibeix una d'aquestes embarcacions i entre el seu ormeig hi ha un d'aquests sistemes d'ancoratge.

Cal destacar les àncores que utilitzaven a les illes Célèbes (Oceania): consistia en un cos de pedra ovalada envoltada per un cercle de fusta (fig. 7), el pes de la pedra introduïa part de l'esmentat cercle dintre el fons sorrenc i deixava l'embarcació bastant immobilitzada, aquest estri tenia una forma molt semblant al planeta Saturn.

Durant molts anys al litoral català es varen trobar gran quantitat d'unes grans peces de plom (fig.8), que els pescadors, quan les trobaven enganxades a les seves xarxes en hissar-les, les aprofitaven per arrodonir els seus guanys i les venien al drapaire i altres en feien plom per a les xarxes. No és fins l'any 1930, quan en buidar el llac de Nemi (Itàlia), apareixen entre altres coses una àncora romana de grans proporcions en molt bon estat, que clarificà l'ús d'aquestes peces de plom: eren els cèps de les àncores de fusta romanes d'època republicana. Aquestes àncores eren totalment de fusta excepte els unglots que generalment eren de ferro o coure i les unions dels braços amb la canya i el cep eren de plom (fig. 9).

Les esmentades àncores acostumaven a ésser de grans dimensions, prova d'això és el pes de l'àncora localitzada al llac de Nemi, que té un pes de 1850 quilos i datada a

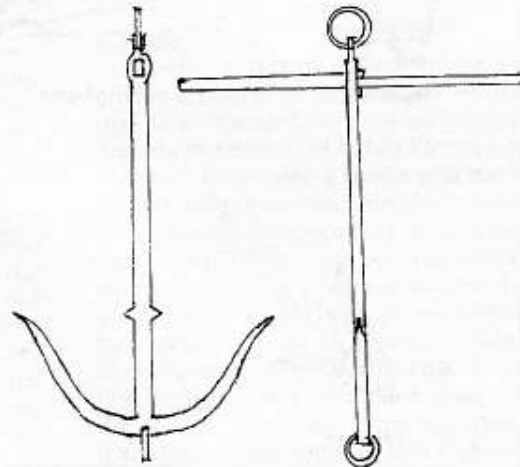


Figura 11.

meitat del primer segle d. de C. D'aquests tipus d'àncores s'en pot veure una reproducció molt ben aconseguida en una escala una mica més reduïda al Museu Marítim de Barcelona.

Per les troballes arqueològiques, se suposa que aquest tipus d'àncores començaren a entrar en ús durant el segle VI a. de C. i s'extingiren a finals del primer segle d. de C. Segons Plini, els inventors de l'àncora amb cep de plom foren els etruscs i pels descobriments arqueològics el cep més antic és precisament d'aquest poble (fig. 10)

Els primers en utilitzar el ferro per aquests serveis varen ésser els grecs, a l'entorn de l'últim mil·lenni a. de C.; encara que el descobridor i el primer en desenvolupar-lo fou el poble hitita 2000 anys a. de C. No és d'estranyar doncs que els grecs fessin ús d'aquest material pesant per fer proves per aconseguir una àncora més perfecte, per això en el mosaic trobat a l'arc de triomf d'Orange, es poden veure dues àncores d'aquest material, amb els braços, canya i cep d'una sola peça, per l'aspecte que presenta el dibuix no havien d'ésser gaire efectives perquè tant els braços com el cep tenen la mateixa horitzontalitat.

Per això no és d'estranyar que en escolar el llac Nemi, entre totes les troballes hi hagués una altra àncora tota ella de ferro amb el cep mòbil de fusta (fig. 11); aquí ja tenim una altra variant de les àncores mixtes, el ferro i la fusta, amb una diferència específica. Fins ara la fusta era el cos principal de l'estri; ara és el contrari, el pes de l'estructura principal és el ferro i la fusta es transforma en un element secundari, encara que en una missió molt important: l'estabilitat de l'àncora de manera que un dels seus unglots estigui clavat dintre del fons marí, i en ser mòbil els permetia que quan tenien l'àncora a coberta, traient-li el cep aquesta quedava completament plana damunt de la coberta i no estovava gens.

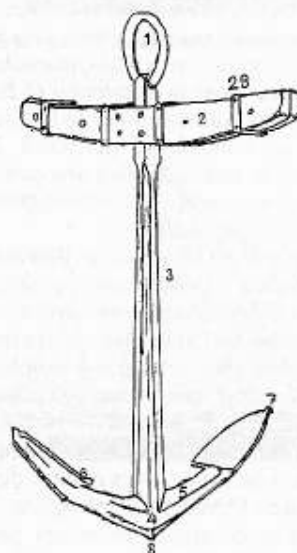
Quant als descobriments arqueològics, els entesos en la matèria asseguren que durant l'últim segle abans de C. i el primer després de C. ja utilitzaven els dos tipus

d'àncores i aquesta altrernança sembla que durà fins el període medieval, que ja s'imposa la de ferro amb el cep de fusta, però d'una manera fixa en lloc de mòbil.

Aquest tipus d'àncora molt perfeccionada, és usada per tots els vaixells del segle XVII i la meitat del XVIII (fig. 12), moment en què apareix l'àncora de l'Almirallat, ja totalment de ferro i és la mare de totes les actuals amb les variacions que han comportat el transcórrer dels últims cent cinquanta anys, amb unes àncores no tan voluminoses, però molt efectives i un ancoratge quasi perfecte. Avui dia l'àncora més usada és la del tipus Hall de braços i unglots mòbils, per naus de bastant tonatge.

Aquest article s'ha dut a terme a partir dels estudis dels arqueòlegs Jacques Gay, Gerhard Kapitän i F. Pallarés, i la valuosa cooperació del Museu Marítim de Barcelona.

Figura 12. 1: arguenell o cigala; 2: cep; 2b: abraçadora o xunxo; 3: canya; 4: creu; 5: brassos; 6: unglu o unglot; 7: bec de lloro; 8: diamant.



El llagut de les Balears

Part IIIa

Vicente Garcia-Delgado Sancho
Traducció: Antoni Rodríguez Fernández

Aparell. L'aparell utilitzat era el clàssic de vela llatina i, en alguns casos, de vela mística, de vela cangrea, de guaira i inclòs de tipus mixte llatina amb d'altres tipus.

El nombre de màstils podia variar entre un i tres: a) de major; b) de major i mitjana; c) de trinquet i mitjana; d) de trinquet, major i mitjana i poden portar tots ells flocs (veure il·lustracions).

Els màstils poden tenir diversos graus d'inclinació, segons dimensions i situació de les veles. En general el trinquet pot anar inclinat cap a proa i recolzat en la sobrecoberta o *paramola*, encara que a les últimes embarcacions construïdes es col·loca en *candela* i més endarrerit. El major acostuma a estar inclinat cap a proa entre uns 15 a 20 graus i el de mitjana acostuma a tenir una inclinació de 2 a 3 graus cap a popa, maniobrant-se la seva *escota* per la *botafora* o el *baticul*.

Les escotes del trinquet i de la vela major podien ser controlades pel patró, ja sigui agafades per una *cabilla* o a una *cornamusa*, però sempre a punt de ser amollades ràpidament si era necessari.

En general els llaguts de les Balears tenien petits detalls i algunes característiques locals que permetien diferenciar-los entre les diverses illes de l'arxipèlag i inclòs dintre de les mateixes illes, com per exemple els llaguts Felanitxers, que tenien una proa corbada cap a proa o de *violí* i *escues*; altres llaguts com els de Formentera tenen menys calat i són de formes més planes, degut a la tipologia de les seves costes i dels seus bancs de sorra en constant moviments, però això mai són regles fixes.

Els diversos aparells utilitzats en els llaguts. Els llaguts presenten diversos aparells, que van d'un a tres màstils, segons el tipus de treball a realitzar, regió i lloc, a més del gust particular dels seus propietaris.

El fet de portar molts màstils permetia que a una mateixa superfície vèlica total, el centre vèlic estigués situat més baix. Això feia que l'*escora* fos menor i es pogués mantenir el drap durant més temps i també pogués canviar la situació del centre vèlic al llarg de l'embarcació, segons les condicions del moment. També permetia reduir ràpidament la superfície vèlica abaixant una o més veles, ja que el prendre rissos en segons quines circumstàncies era molt difícil, sobretot a mar endins.

Aquest tipus d'aparell (el de tres pals) es diferenciava per les seves veles poc espigades i un angle de quasi 90 graus en el puny d'*escota*.

El fet de portar tres màstils exigia més tripulació i un aparell més complicat, encara que la tendència era la simplificació per obtenir un menor cost en tripulació i en aparells. Així la vela de trinquet fou substituïda per un floc d'una superfície aproximada. Això feu reduir l'aparell amb menys pes a proa -màstil i entena- i un major rendiment vèlic, com es demostra en la pràctica.

Conseqüentment, roman més difós l'aparell de falutx o de barca de mitjana i el típic de les Balears, d'un màstil vertical a proa amb un floc i mitjana.

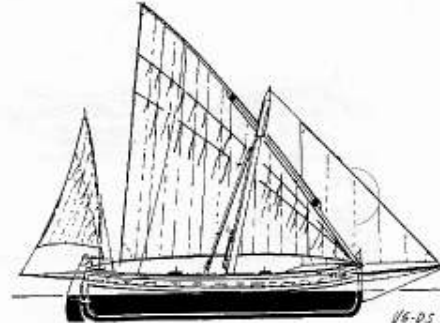
A més dels clàssics llaguts van existir altres tipus d'embarcacions al llarg de les costes de les illes Balears. Aquests van ser:

- Els *Cussís* de codast cap a dins, que recorden a les embarcacions malteses d'uns 4 m. d'eslora.
- Els *Bots de popa quadra* i veles espigades, que podien arribar a tenir un coeficient de dues vegades l'eslora.
- Els *Barquerols* de 6 a 7 m. d'eslora, que eren llaguts cobertats.
- Els *bots Palangrers* de 6 a 7 m., propis de Menorca, a l'igual que els *bots de bèrguins* amb corredors laterals o no, de 5 m. d'eslora.



U6-D5

a) Llaüt de màstil



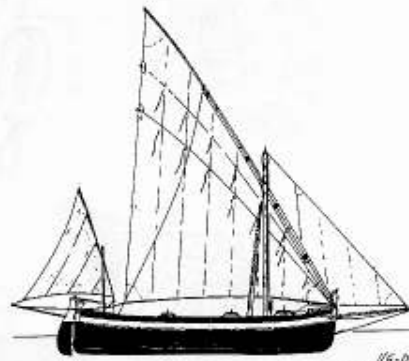
U6-D5

b) Aparell de mestra i mitjana



U6-D5

c) Llaüt de dos pals. Trinquet i mitjana (inclinat a proa) i Llaüt de dos pals. Trinquet i mitjana (en candela)



U6-D5

També van existir altres tipus com les *Tèquines*, *Pasteres* o *Pasteques*, de 3 m. d'eslora, que són les *xalanes* típiques de les illes; les *Boltxeres* de 7 a 8 m.; les *Marisqueres*, de 6 m., així com d'altres tipus diferents d'embarcacions, com les *Falues* de 8 m. d'eslora, les *Llanxes* de 5 m. d'eslora, etc..., que no són pròpies d'aquest treball però que entrarem a descriure'ls en futurs treballs si hi ha ocasió.

En el proper número donarem unes nocions de les proporcions dels aparells de vela llatina de les Illes Balears.



U6-D5

d) Llaüt de tres pals

Breu història sobre la pesca, la caça i el transport de l'arròs a l'Albufera de València: les embarcacions tradicionals com a denominador comú

Antoni Rodríguez Fernández

L'Albufera de València, el *Lluent* la trobem documentada ja en època romana per diversos autors entre els quals destaquen Plini i Estrabó (1). Aquest llac marítim, nomenat pels àrabs *Albugira* o *Albuheria* (mar petit), té a les seves ribes diversos poblets. Aquests poblets van viure de l'arròs, de la pesca, i d'indústries afins com és la construcció de llaguts albuferencs (barques, barquetots i barquetots i/o xicotets) a les seves petites drassanes a Catarroja.

Alguns pobles de l'Albufera. Per la part de l'horta el poble de **Sollana**, que junt a Montroy fou encomenada i Ordre de Montesa, va pertànyer en feude al duc de Pastrana. Aquest poble, com a petit embarcador, sorprenia amb les embarcacions enquitranades a la seva riba.

El poble de **Silla**, a la vora del *Lluent*, fou plaça forta en la València romana. Els romans la habitaren anomenant-la *Centumuelles* (magatzem de vins) i fou famosa per la seva producció de vins.

A **Catarroja**, la *Carihambra* d'època romana, hi hagué uns homes que tingueren fama de destres foners, com els Balearics *foners*, a més d'arquers. Com a pescadors foren idonis per a l'art de la pesca i es comptaven entre els més antics pescadors. En època de Jaume I se'ls concedí, sobre els repartiments de terres i alqueries i de privilegis en les seves conquestes, el dret a l'exploració de l'Albufera amb el gravàmen d'entregar la quinta part del botí que donés la caça i la pesca del llac a la corona del regne de València.

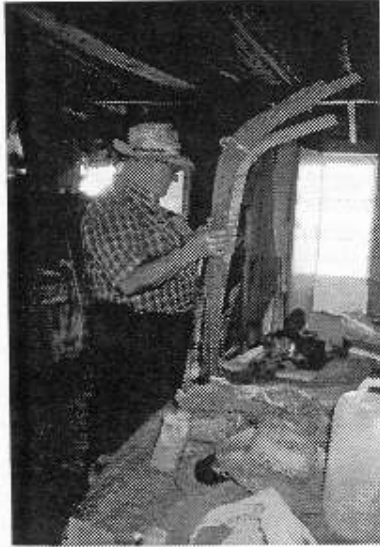
Formant part de l'Albufera hi ha el poble de **El Palmar**, on viuen els pescadors de l'Albufera. Aquests pescadors inventaren el costum, perpetuat de pares a fills, del sorteig dels *redolins* per pescar anguiles, ja que hi ha llocs estratègics per aquesta classe de pesca. Perquè hi hagués justícia

alhora de distribuir aquests llocs de pesca de l'anguila es pensà en el sorteig dels *redolins* en un matí de diumenge sant per a tot l'any. Els jurats de la Comunitat de Pescadors de l'Albufera guarden, per torn, el gran Arxiu. Aquest arxiu és l'història d'aquests sorteigs en què a més consten les ordenances, comptes i fins i tot privilegis reials. El dia del sorteig dels *redolins* és important, ja que els pescadors s'accontenten amb el que els toquen per sort. A més es permet que el pescador del primer *redolí*, que obté el millor lloc per a la pesca la *Sequiota*, si és home pobre pugui vendre el seu sorteig per a l'explotació anual.

La caça i la seva relació amb els pescadors de l'Albufera. La caça a l'Albufera de forma ordenada té els seus orígens en temps dels reis de la corona d'Aragó, que dictaminaren que només els monarques i els prínceps podien caçar en el llac i en la devesa. Durant el regnat de Martí l'humà en el dia del seu sant donà lliure llicència al poble, foners, ballesters etc, per a caçar en la devesa i en l'*Albugira*. Amb la reina donya Catalina s'instituí, sota el regnat de Carles II, el dia del seu sant per a què es pogués celebrar al llac tirades populars. Per això *Sant Martí* i *Santa Catalina* foren els dies de caça gratuïta. Al llarg del temps les tirades albuferencs es feren famoses. En aquest sentit foren necessàries les embarcacions construïdes

En la barca-correu d'en Isidre Raga. Foto: Antoni Rodríguez Fernández





Antoni Mayo Fortea calafat de Catarroja amb les seves plantilles a la seva drassana. Foto: Antoni Rodríguez Fernández.

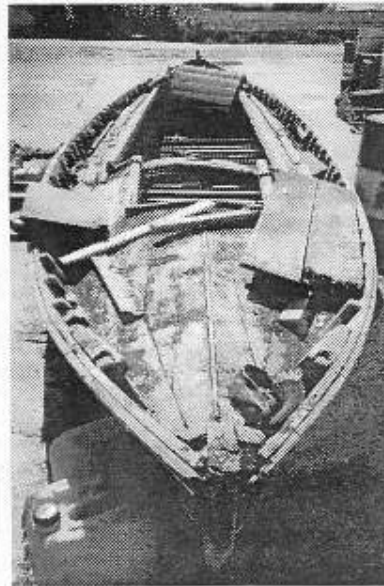
en les petites drassanes al port de Catarroja per conduir als caçadors als llocs elegits. Es perseguí als caçadors furtius que tiraven sobre els conills i coloms de la devesa i es dictaren lleis contra els que caçaven amb xarxa les aus migratòries que arribaven al llac des del nord i centre d'Europa. Contra els pescadors de la modalitat de la pesca a la *ensesa*, a base de portar foc de llenys secs en les popes de les embarcacions, també hi hagué prohibicions, ja que aquells llums espantaven les aus que s'amagaven en matolls dels quals rara vegada sortien a la llum.

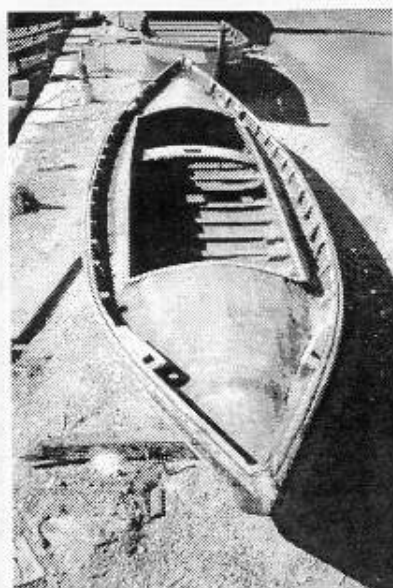
Des de 1803 l'Albufera i la caça van pertànyer al patrimoni de la corona. Hi havia contractistes de l'explotació de la caça i arrendaments de la devesa. En l'època de les tirades el *Saler*, el seu port i canals, s'omplien d'embarcacions a rem i vela per distribuir als caçadors entre el diversos llocs, que tingueren noms tradicionals (la mata de l'Antina, la Barca Podrida, el Rincón de San Roch, etc...). En aquest sentit acudia des de València un representant de l'arrendament de l'Albufera, per actuar en l'acte de la *demanda dels llocs*. Aquest dia els barquers guanyaven molts diners al llogar-se com a conductors amb les seves embarcacions, que a força de perxa portaven els caçadors. A més portaven unes estaques i uns cubs de fusta a forma de mig tonell (el *burladero*) on es ficaven amagats a ple sol els caçadors. Així camuflats entre

els matolls de jonquills i herbes es dedicaven a capturar les aus. En aquesta activitat les embarcacions es disseminaven per l'amplitud del llac i pels canals fins al petit delta del *Perelló*, l'últim confí del llac tocant amb la mar.

Sobre el transport de l'arròs. Encara que el riu dels arrossars és el Júcar, els arrossars també s'extenen a l'Albufera. Es sembra arròs en el delta del Perelló. Dels arrossars emanen els miasmes del paludisme i encara que constitueix un perill per a la salut els valencians no el van deixar de conrear per les grans riqueses que produïa la seva exportació i perquè tampoc van poder renunciar al seu plat favorit: la paella. En època d'Alfons IV es prohibí el cultiu de l'arròs, ja que els albuferencs van patir una epidèmia de febres i es pensà en renunciar al ser cultiu, però el seu caràcter laboriós, voluntariós i tenaç guanyà quantes ordenances el prohibiren. Ni el rei catòlic *Fernando*, que també ordenà que es deixés de cultivar, ni l'emperador *Carlos I* pogueren fer res contra la tenacitat laboriosa dels llauradors de l'arròs. En aquest sentit sempre hi hagué un transports de mercaderies donada l'importància de l'arròs. Els llaguts de vela llatina, construïts a Catarroja pels experts mestres d'aixa, portaven al seu interior uns 100 sacs d'arròs per viatge, que després amb les tartanes pels camins i carreteres es conduïen al port de

Barquetot al port de Catarroja. Foto: Antoni Rodríguez Fernández.





Un baquet de càrrega. Foto: Antoni Rodríguez Fernández.

València per al seu embarcament i exportació. A més la gent de l'Albufera estaven en contacte amb València mitjançant la *barca-correu* (de grans dimensions com la de propietat d'Isidre Raga, veure foto), que un cop per setmana anava als pobles per trametre el correu i informava sobre la demanda i mercat de l'arròs. En 1901 els pescadors del Palmar, cansats d'arrossegar una vida de pobresa, es dedicaren a omplir trossos de pantans amb pedres, sorra i terra per convertir la bassa en camp i transformar-se de pescadors a llauradors arrossers. Trossots del llac en les seves ribes eren assenyalats amb quatre estaques i pacientment els anaven omplint amb terra amb l'objectiu de construir un futur camp per cultivar l'arròs.

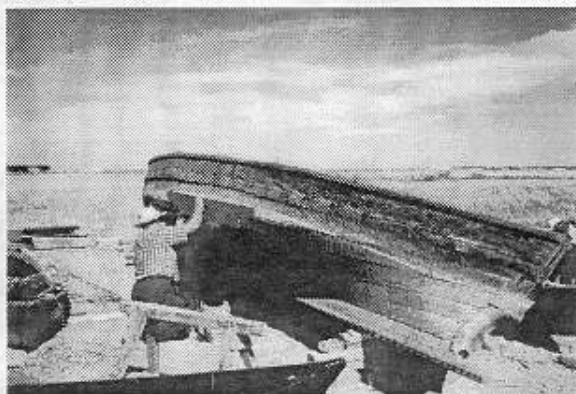
Sobre la pesca: Tot i que hi hagueren pescadors que es dedicaren al cultiu de l'arròs encara continuà un major nombre de persones dedicades a la pesca. L'originalitat del pescador albuferenc fou la pesca a la *ensesa*, molt practicada a l'hivern, amb les embarcacions negres enquitranades. Aquestes embarcacions encenien per la nit feixos d'herbes seques de la devesa a manera de torxa i disposades de forma que no afectessin la fusta per a

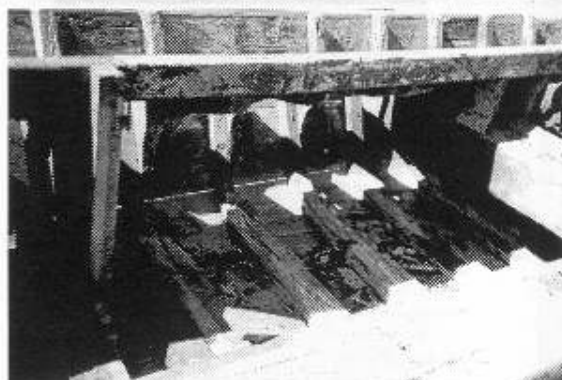
no cremar l'embarcació. El llum vermell, groc i blau del foc va atraure als peixos en abundància, que sortien a la superfície curiosos i envoltaven la barca. En aquest moment el pescador brandava la *fitora* amb la que capturava els peixos i els acumulava al fons de la barca.

Quant a la pesca de les anguiles en el **Perelló** i en l'illa del **Palmar** els pescadors es dedicaven als vivers d'anguiles, on es criaven i es desenvolupaven, encara que els pescadors també sortien amb les embarcacions per pescar de les anguiles marees. A la *Sequiota* les nits de temporal les anguiles troben refugi contra el vent i la pluja i és allà on van a buscar-les, enmig d'aquestes nits de temporal, els pescadors albuferencs i les capturen amb el tir de *fitora* o amb les xarxes, ja que amb dies tranquils de sol i aigua transparent són difícils de capturar.

La Comunitat de pescadors resideix en el Palmar. És una institució antiga que té al davant un jurat. Els pescadors de l'Albufera de València, a l'igual que els del Graó del Port, són fervents religiosos. En el Palmar, per exemple, es celebra amb gran entusiasme el rosari de l'aurora, en què tots els pescadors del Palmar acompanyen l'estendard de l'església cantant i tocant instruments de vent. També es celebren amb gran fervor tots els anys la festivitat del nen Jesús, patró del Palmar i dels pescadors. Hi ha una llei antiga que permet en un dia indicat que tothom que es dedica en l'Albufera a pescar les anguiles, dels espècimens anomenats *leptocéfals*, surtin junts (sense atendre a les exigències dels *redolins*) en una jornada de pesca general, que rep el nom de l'*arrossegà*. Així la Comunitat de Pescadors del Palmar dona un dia lliure als seus anguilers.

Antoni Mayo Fortea restaurant el folre d'una barca.
Foto: Antoni Rodríguez Fernández.





Detall constructiu intern d'una barca. Foto: Antoni Rodríguez Fernández.

Durant les estades a l'Albufera vaig conèixer, a Catarroja, el Sr. Antoni Mayo Fortea, que continua les tasques d'enquitranat i en la restauració de diverses embarcacions (barques, barquetots-marimatxos-, barquets de càrrega i xicotets). El Sr. Mayo Fortea em feu passar a la seva drassana i m'explicà la construcció d'aquestes embarcacions amb la utilització de les plantilles (veure foto). Aprofitant les visites a Catarroja vaig aixecar el plànol d'alguna d'aquestes embarcacions en procés de restauració de les quals exposo una part (veure plànols).

Al Perellonet vaig conèixer el Sr. Isidre Raga amo d'una barca de 12,50 mts. d'eslora i 2'90 de màniga anomenada *Isidre nº 1 i Amparo*. Aquesta embarcació es feu servir com a barca-correu en la sèrie televisiva *Cañas y barro*, de l'obra de Vicente Blasco Ibáñez.

Les festes que organitzen a l'Albufera són el dia 4 d'agost a Silla i el dia 11 de setembre a Catarroja, on participen les embarcacions tradicionals.

Aquest article és el resultat d'un treball de camp dut a terme els estius de 1993 i 1994 i està recolzat amb dades històriques extretes d'un estudi publicat per Emilio Fonet de Asensi: *La Albufera*, a *Temas Españoles*, núm. 364, Publicaciones Españolas, Serrano, 23, Madrid 1958. La intenció d'aquest article és aportar un gra de sorra als estudis que es publiquen sobre l'Albufera i les seves embarcacions tradicionals per apropar-nos més a la seva realitat històrica.

Bibliografia a consultar:

—Diccionario histórico de los artes de

pesca nacional, Sañez Reguart, 1771-1775.

—Vicente Blasco Ibáñez, *Cañas y barro*, 1902.

—Benigno Rodríguez Santamaría, *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones*, Madrid, 1923.

—Ricardo Sanmartín Arce, *La Albufera y sus hombres*, Akala, 1982.

—Maria Angeles Arazo i Francesc Jarque, *Albufera*. Ajuntament de València, 1987.

—Jordi Lleonat, *La pesquería de Cataluña y Valencia*. Institut de Ciències del mar, 1990.

—Plan especial de protección del parque natural de la Albufera, 1991.

—Vicenç M. Roselló i Verger, *L'Albufera de València*, 1995.

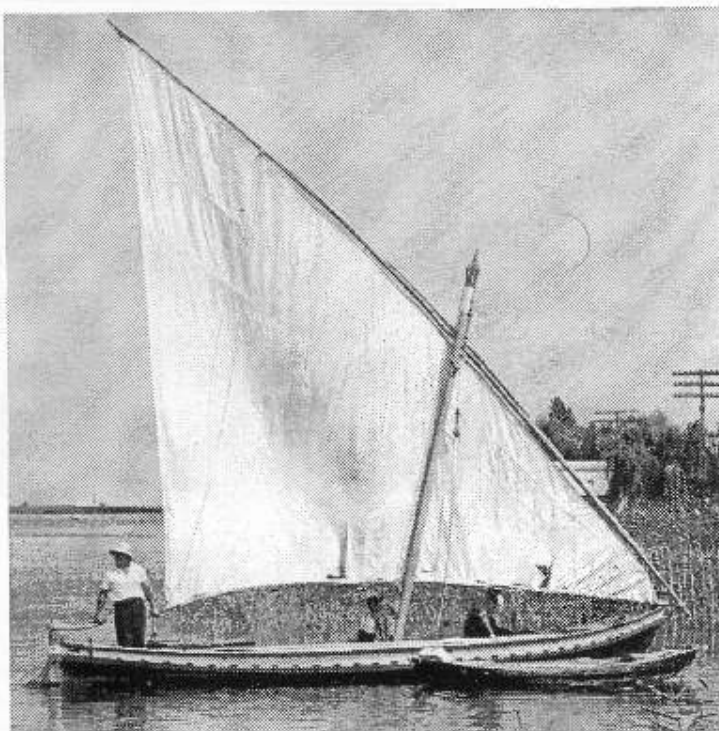
—Martine Garry, *Une communauté de pêcheurs en Espagne. L'Albufera de Valence. Le Chasse Maree. Revue d'Histoire et d'Ethnologie Maritime*, pàg. 8-23, any 1997.

(1) Veure García Bellido, Antonio: *La España del Siglo Primero de Nuestra Era (según P. Mela y C. Plinio)*. Colección Austral, Espasa Calpe.

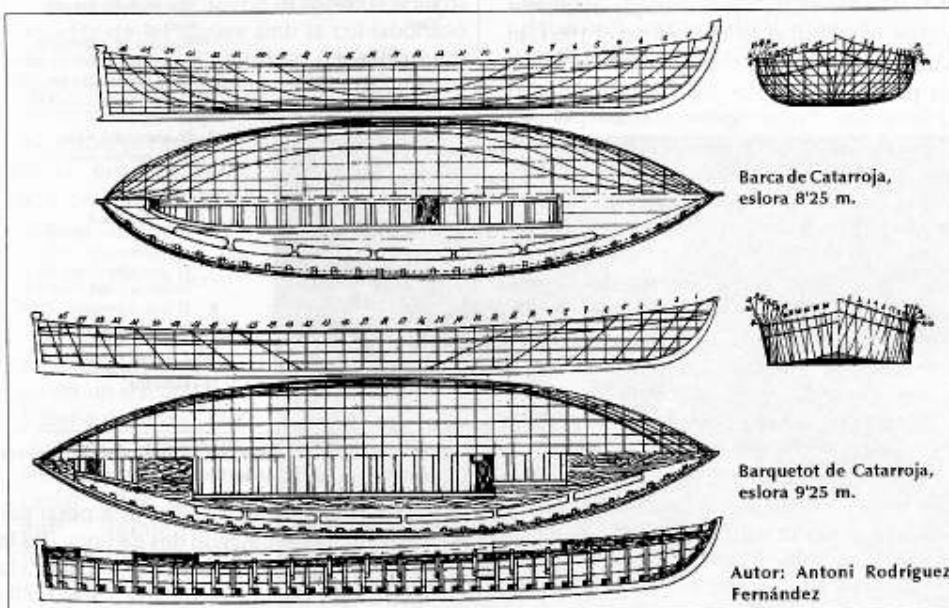
En l'apartat *Referencias a España contenidas en la "Naturalis Historia"* del llibre III de Caius Plinius Secundus en la pàgina 130 hi ha una referència sobre el llac, que té la cita núm. 90. Aquesta cita està tractada en l'apartat *Comentarios a Plinius* en la pàgina 232. Tot i que Plini no li dona nom al llac, segons García Bellido (que evidencia l'exageració de Plini sobre la penetració del llac fins als Celtibers) ha de ser l'Albufera. Aquest llac en un altre text resta citat amb el nom de Nacararum Stagnum.

Detall constructiu intern d'un barquetot. Foto: Antoni Rodríguez Fernández.





Barca a vela.
Aquesta foto reflecteix el plànol vèlic en relació al plànol de formes longitudinal exposat a sota. Fons: Todo Valencia, ed. Escudo de Oro, S.A. pàgina 76.



Barca de Catarroja,
eslora 8'25 m.

Barquetot de Catarroja,
eslora 9'25 m.

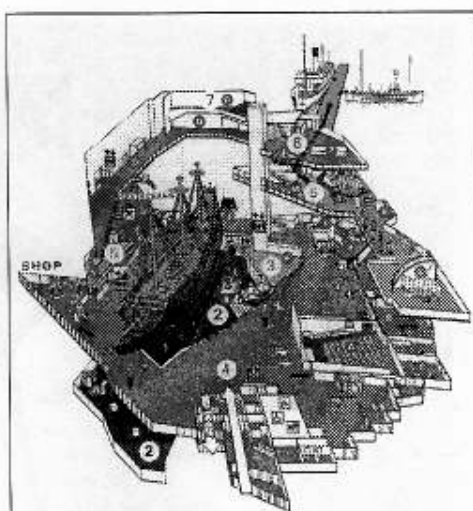
Autor: Antoni Rodríguez
Fernández

Quatre membres de l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona, acompanyats de tres familiars, han viatjat fins Estocolm, ciutat aquàtica (un terç de la mateixa és aigua), edificada sobre 14 illes unides per 50 ponts. Motiu principal: visitar el nou Museu Vasa

Isidre Oliveras i Parera

¿Que puc dir del vaixell Vasa que no s'hagi escrit amb tots els idiomes del món? Enfonsat en 1628, en començar el primer viatge, localitzat el 1956 i reflotat el 1961, el Vasa, vaixell únic al món de la seva època, ha passat 333 anys sota les aigües del port d'Estocolm. Encarregat en 1625 pel Rei *Gustav II Adolf*, botat el 10 d'agost de 1628, era aquest el més bonic, esplendorós i poderós vaixell de guerra construït fins llavors a Escandinàvia. Mil roures foren abatuts per la seva construcció; tenia sobre els ponts 64 canons, màstils de 52 metres de alçada, centenars d'escultures pintades i daurades amb or fi. Desafortunadament després d'haver navegat no més de 300 metres, sota una ràfega de vent, el vaixell escorà, trontollà i s'enfonsà per anar a parar a 33 metres sota les aigües d'Estocolm.

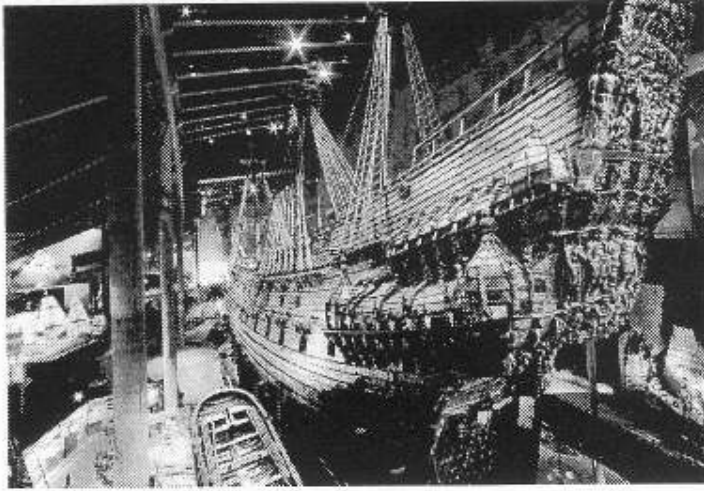
La història diu que no hi va haver cap falla durant les maniobres. L'única causa de la catàstrofe fou la inestabilitat del vaixell. El resultat de les excessives pretensions del constructor havien sigut massa grans. L'obra



- Planta 2**
- D** L'aventura de la informàtica
Parada de multimèdia
- E** La drassana
Així es va construir el Vasa
- Planta 3**
- F** Exposicions temporals
- Planta d'entrada 4**
- G** El rescat
Així es va descobrir i rescatar el Vasa
- H** El buc rei
Història del Vasa al segle XVII
- I** Per quina raó va zotsobrar el Vasa?
Serie d'imatges, versió anglesa de les habitacions
- J** Tres mestres
Els autors de les escultures del Vasa
- Planta 5**
- K** La vida a bord
Objectes originals i una reproducció de l'interior del vaixell
- L** Bucs en combat
Batalla naval al s. XVII.
Projecció permanent de la pel·lícula en pantalla esfèrica
- M** Dos vaixells conservats
Pasarela al trencagels Sankt Erik, construït el 1915 i al far flotant Finngrundet, construït el 1903.
- N** El conte del Vasa
Racó per als nens, a estribord
- Planta 6**
- O** El llenguatge figurat del poder
El simbolisme en les escultures del Vasa
- P** El buc navegant
Navegació al s. XVII
- Planta 7**
- Q** Mirador

Full d'informació (traduït del castellà) de les diverses plantes i sales d'exposició. Fons: Vasa Museet.

morta massa alta, el vaixell massa pesat per navegar. La seva longitud des de popa fins la punta del bauprès 69 metres. L'amplada a la quaderna mestre 11'70 metres. De la quilla



Postal. Fons: Vasa Museet.

a dalt de popa 19'30 metres. L'alçada del pal major 52 metres, el seu calat 4'80 metres. El desplaçament 1.210 tones i el velamen 1.275 m². Resultat l'obra morta pesava molt més que la viva. La dotació 145 mariners i 300 soldats.

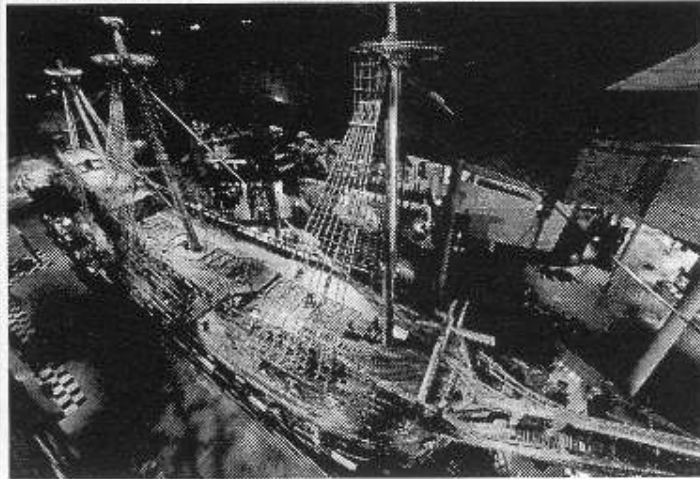
El Vasa fou recuperat després d'esforços inaudits de les aigües amb la col·laboració de l'Armada i l'empresa de salvament Neptuno. Després de la costosa restauració i exposat al principi en un local provisional, ha acabat per convertir-se en una gran atracció internacional que ha estat ja admirada per més de 15.000.000 de persones.

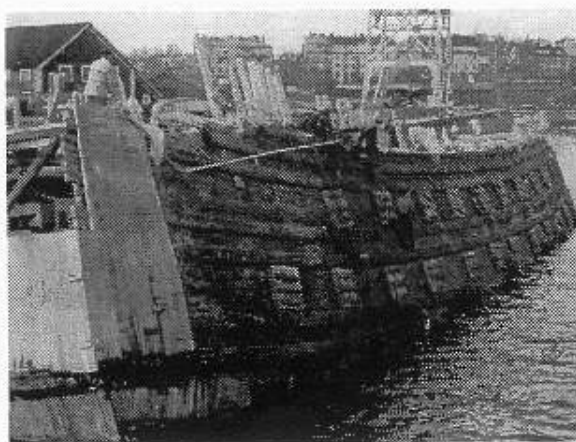
Des del 15 de juny de 1990 el Vasa es troba en un decorat per fi digne de la seva envergadura. El nou **Museu Vasa** ha estat concebut sobre un dic antic damunt les roques de l'illa *Djurgarden* des del

qual el vaixell sembla disposat a endinsar-se en el mar.

Aquest magnífic nou museu, la seva compacta estructura de formigó armat, recobert de planxes de coure, crea unes condicions climàtiques constants que en principi han de preservar indefinidament el casc de roure del vaixell. La capacitat d'aquest nou museu és d'una superfície de 12.540 m². Foren

Postal. Fons: Vasa Museet.





El Vasa durant les tasques de rescat. Fons: Catàleg del Vasa Museet, pàgina 18.

utilitzats 150.000 llambordes i 4000 m² de parquet. Poden entrar-hi 1.500 persones per hora. A l'entrar al museu el primer que impressiona és veure la gran estructura i abundància de les decoracions del vaixell Vasa, que són imponents. El Vasa va ser introduït dins l'edifici abans d'aixecar-hi les parets.

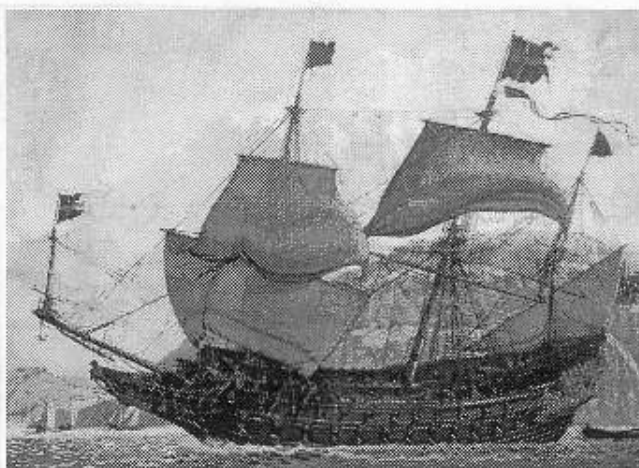
En aquest immens edifici hi ha 7 plantes de galeries (veure el full d'informació) que permeten contemplar des de tots els angles aquest vaixell únic i meravellós del segle XVII. Per posar de relleu el Vasa i per a què la visita es desenvolupi amb tota comoditat s'han utilitzat les tècniques més modernes de la museografia. Una gran sala ha estat habilitada per a la projecció en 12 idiomes d'un documental. Nou exposicions permanents expliquen la història del vaixell, la vida a bord, el seu naufragi, el rescat, etc... Hi ha dispositius informàtics que permeten, al qui ho desitgi pilotar el

vaixell o provar la seva estabilitat. Preses i seqüències filmades permeten així mateix descobrir l'interior del vaixell. Una maqueta de 7 metres amb una extraordinària abundància de detalls concreta la imatge del que devia ser el Vasa el 1628.

Reconstruït en un 95% a partir de les troballes dels arqueòlegs subaquàtics amb més de 14.000 objectes en el seu interior és el vaixell Reial un tresor del patrimoni cultural de la humanitat. **El Museu Vasa** ha estat, és i serà el lloc més visitat d'Escandinàvia. Si teniu ocasió no us el perdeu.

Finalment agrair de tot cor, pel seu interès i dedicació a la directora del Museu Marítim de Barcelona, Elvira Mata, ja que gràcies a ella teníem l'entrada franca als dos museus visitats amb totes les atencions per part dels corresponents directors. Gràcies.

Dibuix del Vasa de Björn Landstron. Fons: Catàleg del Vasa Museet, pàgina 4.



MARCARME '97. Els petits gegants del mar

Albert Campanera i Rovira

Organitzat per l'àmbit cultural del Carme-Mar i sota el patrocini de la Generalitat de Catalunya (Departament de Cultura); Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional Catalana; Port de Barcelona (Autoritat Portuària de Barcelona); la Caixa i les Drassanes de Barcelona, va tenir lloc, entre el 17 de desembre al 8 de gener passat, a la sala Marquès de Comillas de les Drassanes Reials de Barcelona, la VI Mostra-Concurs Internacional de Modelisme Naval i la V Mostra-Concurs de Pintura Mariner, memorial Jaume Puig-Agut.

A la mostra, molt concorreguda, van participar-hi igualment l'Escola Taller i el Museu de Pesca de Palamós. En espais exclusius, dins l'apartat de modelisme naval enriquida per les aportacions de nous professionals, l'elecció del jurat no va ser gens senzilla per la qualitat i quantitat de vaixells exposats, més d'un centenar construïts per 71 persones i/o institucions, entre les que destacaren per ordre d'ubicació i diferents rasons i escales els següents models: Coca de Mataró (en metall), Airosa Gladys, Mayflower, Barcelona Maru, Wallenius Lines, Charles Morgan, San Telmo, Gondola Veneciana, Richelieu, Brick-barca, Tirpitz, Juan Sebastian Elcano, Bot de Salvament de Calafell, diversos models del Maria Assumpte, Montserrat, Teranyina i bot de Llum, Le Superbe, Trirreme Grega, Scharnhorst, Yamato, Le Protecteur, Galatea, Victory (dins d'una ampolla), Xàbega Malaguenya, Vaixell de Keops, Vapor de Rodes, Palangrera, Goleta, Aragón, Numancia, Carboner (Cap Roig), etc...

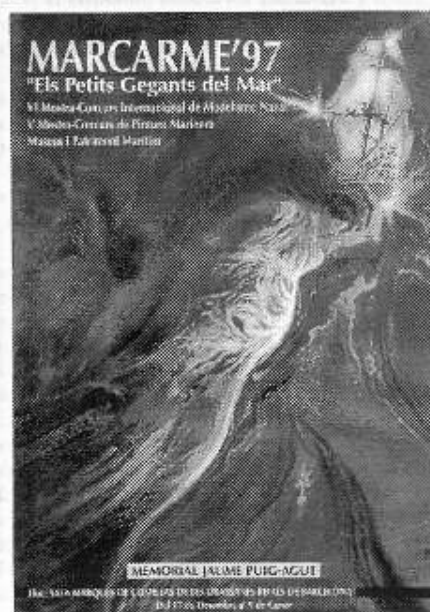
Els premis, força disputats, van ser concedits entre altres als següents associats: A. Bosch Noguera, P. Ribé i Quimasó, L. Rovira Carbonell i R. Vila i Sainz. En aquest sentit voldríem dir que continua sent inexplicable la quantitat de temps i treball que inverteixen alguns modelistes en reproduir vaixells estrangers, i es clar si nosaltres no fem pàtria no vindran de fora a fer-nos la.

En relació a la V Mostra de Pintura Mariner podem dir l'acurada selecció de més de 100 obres exposades en cinc mòduls, algunes autèntiques obres d'art pro de difícil incardinació pels estils i tècniques. Tot i això lluïa de manera especial un quadre que sota el títol de *El Mite i el Mar* de C. Camañes Sanchez ens va cridar particularment l'atenció.

Al concurs van participar-hi 86 signatures, algunes ben conegudes a les que es van afegir nou més cedides per artistes col·laboradors de la mostra.

En resum: podem dir sense cap mena de dubte que *Marcarme '97* ha estat un èxit total com ho demostraren la quantitat de visitants que sota el marc incomparable de la sala Marquès de Comillas ens va fer somniar per uns dies entorn al romanticisme que envolta la mar, els vaixells i els seus homes. Com deia *Cneo Pompeio Magno*: "Navigare Necessè est vivere non est necessè". És avui tan viu com ho fa més de 2000 anys.

Portada del programa MARCARME'97 "Els Petits Gegants del Mar".



L'esplendor de la Barcelona Marítima, 1750-1850

Albert Campanera i Rovira

Dins el marc de les activitats desenvolupades amb motiu de l'exposició *De la barca a la companyia. L'esplendor de la Barcelona marítima 1750-1850* el Museu Marítim de Barcelona va organitzar un cicle de conferències amb l'objectiu d'oferir una visió des de diversos camps de les transformacions del país durant aquest període fortament influenciat per l'adveniment del maquinisme dins les activitats econòmiques de caràcter nàutic.

Al llarg del cicle, de tres dies de durada (del 9 a l'11 de desembre passat), es van oferir cinc conferències i una visita guiada a l'exposició que dona títol a l'esmentada tasca.

Les sessions, fortament concorregudes per estudiants i membres de l'Associació, van tenir dues vessants clarament diferenciades. La primera, l'encapçalà en Carlos Martínez Shaw, membre del Centre d'Estudis d'Història Moderna Pierre Vilar, que en la seva conferència *100 anys de comerç colonial a Barcelona*, no només demostrà la seva erudició amb habilitat i saviesa sinó que va donar llum a molts aspectes del comerç marítim català abans de la cèlebre pragmàtica d'en Carles III, que en 1778 derogà el monopoli gadità envers el comerç amb ultramar; comerç que després de les guerres napoleòniques va contribuir al naixement d'algunes fortunes ben conegudes per tots nosaltres, assegurades entre altres coses amb unes bones drassanes i l'exportació del vi, tèxtils i fruits secs, però també en el tràfic negrer.

Per tot això va quedar ben clar que *l'esplendor de la Barcelona Marítima* només va ser possible gràcies al comerç amb Amèrica. Dins d'aquesta línia figurà la conferència que en Pablo Emilio Pérez Mallaina, de l'Universitat de Sevilla, va oferir envers *La vida cotidiana de la gent de mar en la edad moderna*, i de veritat he de dir que ens va deixar a tots bocabadats, ja que demostrà uns coneixements increïbles sobre la vida a bord dels vaixells de la carrera d'Índies, traçant amb mà mestre el perfil dels mariners i les seves condicions de vida. Per tot això, confiem que en un proper futur l'acollidora Sala d'Actes del Museu serà novament testimoni dels gegantins coneixements

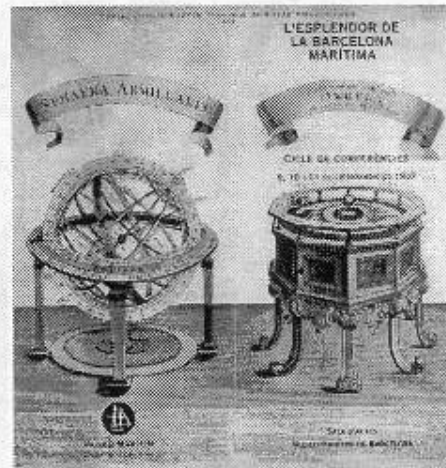
d'en Pablo Emilio, perquè sense cap dubte els que tinguérem la sort d'escoltar-lo ens va semblar poc.

En Agustín Guimerá Ravina, del *Consejo Superior de Investigaciones Científicas*, i parent del gran dramaturg del mateix cognom ens va oferir una temàtica molt interessant, almenys sobre el paper, titulada *La empresa negrera en la Cataluña del siglo XIX*, però argumentant que tot això ho reflecteix acuradament en un proper llibre. Ens varen quedar una mica decebuts perquè naturalment ens hagués agradat noms i cognoms enmig de tantes generalitats. Tot i això l'esment envers el corsarisme català va ser un dels punts que serà convenient esbrinar de cara al futur si és que veritablement volem tenir un acurat coneixement de la Catalunya Marítima.

La segona vessant tenia dos títols fortament fascinants: *El port: del cor de la ciutat a l'artefacte tècnic* i *La Marina i les transformacions tecnològiques, 1750-1850. L'època en què va canviar el món*, però malauradament per una sèrie de circumstàncies no van ser tot l'interessant que esperàvem, possiblement pel seu tractament.

En resum, l'esforç que representa per la direcció del Museu Marítim haver de portar a la pràctica aquest cicle omple de joia a qualsevol navalista, perquè continuem sent un país de mentalitat continental i tot el que es faci per apropar i donar a conèixer les coses de la mar en totes les seves variants serà sempre poc.

Portada del tríptic del Cicle de Conferències *L'esplendor de la Barcelona Marítima*. Fons: M.M.B.



Les Drassanes de Barcelona

MMB

Les Drassanes Reials de Barcelona constitueixen una mostra única en el món d'arquitectura gòtica civil dedicada a activitats marítimes. Des dels inicis de la seva construcció, situats al segle XIII, l'edifici va ser projectat per acollir la construcció de les naus que formaven els estols de la Corona d'Aragó, protagonistes de l'expansió catalana per tota la Mediterrània. Posteriorment, altres activitats vinculades amb la navegació es varen dur a terme entre els seus murs, fins el moment que es decidí constituir-les en seu del Museu Marítim de Barcelona.

La revalorització de les Drassanes corre paral·lela a la recuperació de la façana marítima de Barcelona i l'operació de remodelació del Port Vell de la ciutat, per tal d'afavorir un retrobament amb el mar i constituir un espai d'oci on el ciutadà pugui conjugar les activitats de lleure amb la recuperació de la memòria col·lectiva vinculada amb la Mediterrània.

La preocupació per la salvaguarda d'aquest magnífic edifici ha estat present des de fa temps en els programes d'actuació de les institucions responsables de la gestió del Museu Marítim de Barcelona. Va ser la Diputació de Barcelona, conscient de la importància de les Drassanes, qui va impulsar l'any 1985 la redacció d'un Pla Director que establís les bases per a la restauració i la recuperació d'aquest conjunt monumental, fixant-se com a objectius fonamentals la preservació de l'edifici, la recuperació del seu aspecte primigeni i la seva inserció en l'operació de remodelació del Port Vell de la ciutat; la primera fase d'aquesta operació es va concloure l'any 1990 amb la restauració de la Sala Marquès de Comillas.

A partir del 1993, el Consorci de les Drassanes de Barcelona assumí aquest objectiu

com a prioritari, i en conseqüència, ha impulsat la realització de treballs de restauració a diverses àrees de l'edifici, en la mateixa línia que s'establia en el Pla Director de les Drassanes.

Però tant important com aquesta tasca continuada de conservació i restauració de l'edifici que acull el Museu Marítim de Barcelona, és l'esforç constant per a què la nostra ciutat i la comunitat internacional valori justament el conjunt monumental singular del qual sortosament en podem gaudir. Fruit d'aquest esforç és la presència reiterada del Museu Marítim de Barcelona en els fòrums de debat internacionals dedicats a la problemàtica que afecta a finals del segle XX, als equipaments culturals marítics inserits en operacions de remodelacions portuàries, com el que tingué lloc a Chatham (Anglaterra) els dies 18, 19 i 20 de març.

En la mateixa línia de reconeixement internacional, el passat mes de febrer el Consell de Patrimoni Històric, organisme de coordinació entre el Ministeri d'Educació i Cultura i les comunitats autònomes acordà donar suport davant l'UNESCO, a la candidatura de les Drassanes Reials de Barcelona, per a què el nostre edifici sigui declarat Patrimoni de la Humanitat.

Aquesta iniciativa vindrà a reafirmar la importància del nostre edifici alhora que esperem que constitueixi un altre pas en la sensibilització de la nostra societat envers els valors patrimonials que la cultura i la història marítima catalana ens han llegat.

Drassanes de Barcelona. Obres que realitza F. Closa Alegret S.A. en l'actualitat. Foto: Portada interna de la revista *Drassana del MMB*.



Ressenya de la xerrada pedagògica d'en Pau Ribé i Quimasó: Breu història de les Trirremes gregues i la seva construcció

Consell de Redacció

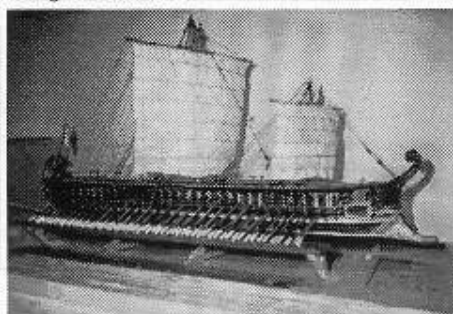
El dia 8 de gener es realitzà a la sala d'actes del MMB la xerrada pedagògica a càrrec d'en Pau Ribé i Quimasó, que significa la continuació als programes plantejats en el número anterior de la revista.

En resum, el tema que es tractà fou la nau grega per excel·lència en època antiga: la Trirreme (del grec *Trieres*, *equipada a trios*).

En Pau Ribé començà l'exposició amb les Penteconteres. Aquestes naus eren propulsades per una filada de vint-i-cinc remers a cada banda; tenien d'eslora 38 mts. i una màniga inferior a 4 metres. Amb la incorporació de l'esperó cap al 800 a. de C. es produí una veritable revolució en el sector de la construcció naval, ja que es passà de la lluita cos a cos a enfonsar o destruir la nau enemiga.

Continuà en la seva exposició amb el pas de la birreme a la trirreme. Aquest pas fou viable per la col·locació d'una peça nova, la postissa, que estigué situada a l'alçada de la

Tirrene grega feta per Pau Ribé i Quimasó. Fotos: Antoni Rodríguez Fernández.



regala i pel lloc de fora, que va permetre als constructors allunyar el punt de recolzament uns 60 cms de la borda.

Amb la Trirreme s'arribà al segle V a. de C. a l'evolució d'unes embarcacions molt senzilles i d'origen fonamentalment grec i fenici. Les trirremes tingueren uns 35 mts. d'eslora i uns 3,5 de màniga. L'esperó era el seu principal element ofensiu. El governament es feia mitjançant dos timons laterals de caixa situats en les aletes. La disposició dels tres bancs ocupats pels 170 remers era la següent: 31 remers en l'ordre superior i 27 en l'intermig i inferior. En els extrems de proa i popa al fer-se més estrets només hi havia remers en l'ordre superior. La construcció del buc es feia amb l'unió dels taulells del folre -el folre exterior media uns 3,5 cms de gruix- mitjançant espigues i clavilles, que donaven una perfecta distribució d'esforços per tot el buc.

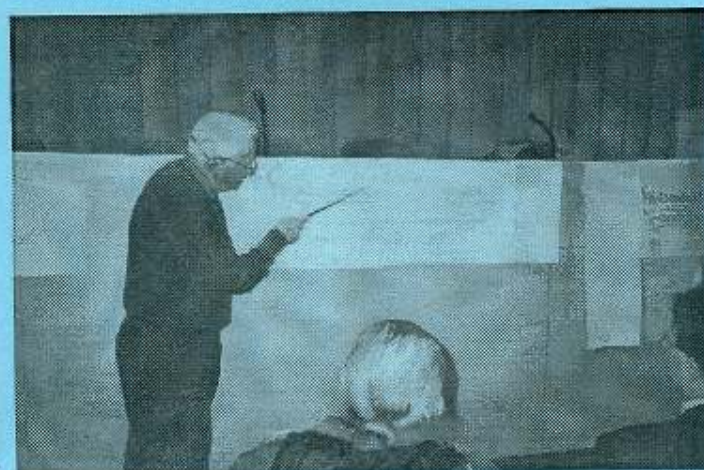
Com a anècdota sobre la velocitat a la que podien arribar les Trirremes en Pau comentà un esdeveniment que va ocórrer l'any 427 a. de C.: la ciutat de *Mitilene*, en l'illa de Lesbos, s'havia sublevat contra els atenencs, que van parar la rebel·lió. El demagog atenès Cleón va proposar com a càstig l'extermini de tota la població i aconseguí que la seva proposta l'aprovés l'assemblea. Així es feu a la mar una trirreme amb la fi de portar l'ordre a la guarnició atenès. Al dia següent l'assemblea amb sentit comú canvià d'opinió i ràpidament preparà una altra nau, que potser va partir unes 24 hores més tard cap a Lesbos, a uns 345 kms. de distància. En resum aquesta segona nau arribà a *Mitilene* en menys de 24 hores amb una velocitat d'uns 9 nusos. Quan arribaren l'ordre s'havia donat, però afortunadament no havien tingut temps per aconseguir-la.

En definitiva aquesta conferència, que durà aproximadament una hora i vint minuts, agradà a tothom que va assistir a l'acte. Un cop acabada el Sr. Ribé passà a contestar diverses preguntes.

Des d'aquí felicitem al nostre soci i vocal de la junta directiva i esperem una continuació en aquestes xerrades pedagògiques

obertes a tothom que estimi el nostre patrimoni marítim.

Les dades per a la realització d'aquesta ressenya han estat extretes del treball efectuat per Vernard Foley i Werner Soedel *Naves de guerra a rem en la antigüedad*, Investigación y Ciencia. A més de les investigacions realitzades pel professor John Sinclair Morrison i l'arquitecte naval John Coates.

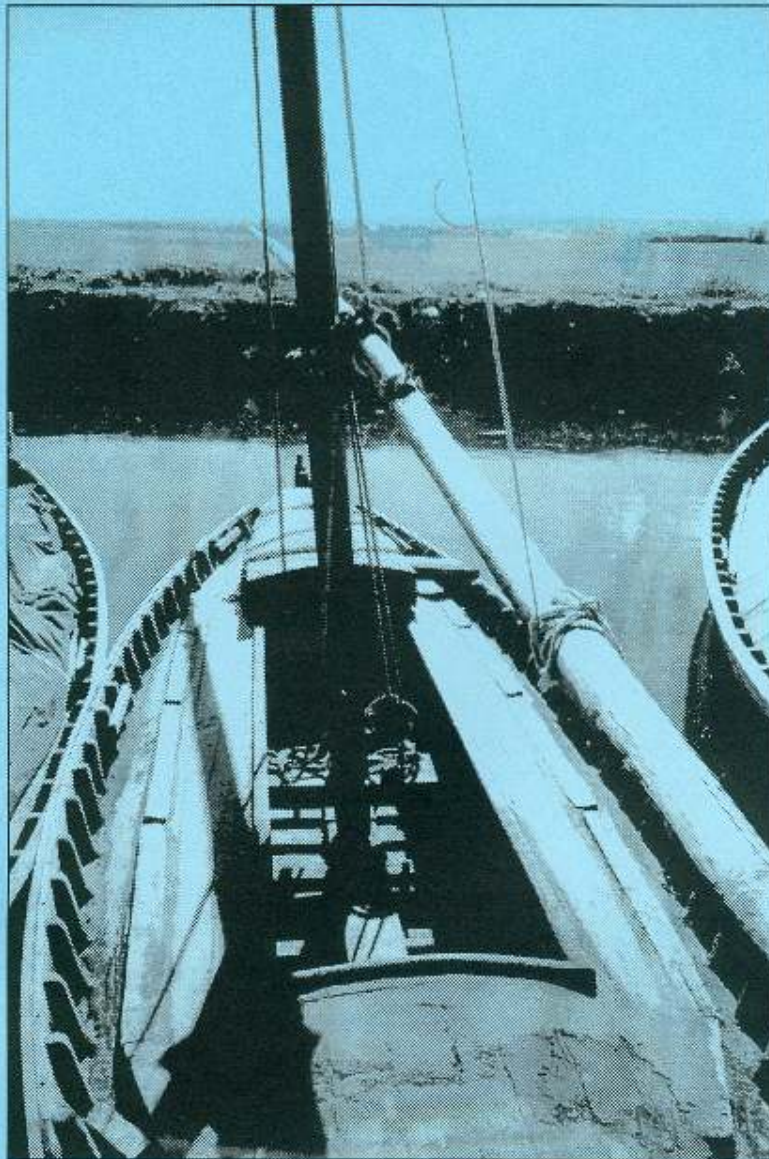


Relleu Leonormant. Fons: Museu de l'Acropolis d'Atenes.



Dibuix dels tres ordres de rem. Extret de la publicació sobre *la Trirrem Olímpias*, Museu Marítim del Egeu a Mikonos.

Diversos moments de la xerrada pedagògica d'en Pau Ribé. Fotos: Antoni Rodríguez Fernández.



III
ASSOCIACIÓ AMICS MUSEU
MARITIM DE BARCELONA