Deltebre I

La història d'un naufragi

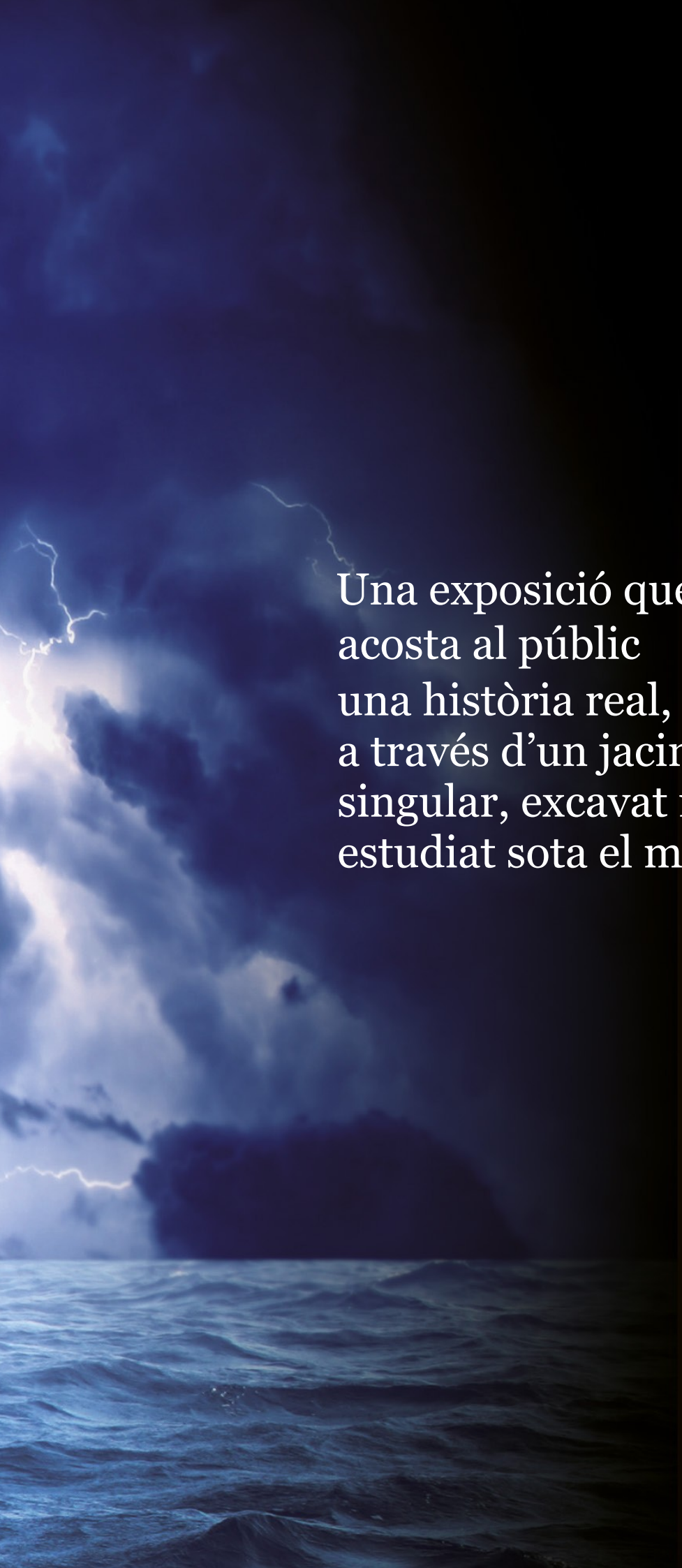
{ }

Museu d'Arqueologia de Catalunya

Del 28 de gener al 6 de març

Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura

Museu d'Arqueologia de Catalunya



Una exposició que
acosta al públic
una història real,
a través d'un jaciment
singular, excavat i
estudiat sota el mar.

L'essència

El Museu d'Arqueologia de Catalunya i el Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya (CASC) i organitzen l'exposició **"DELTEBRE I. La història d'un naufragi"** amb l'objectiu de donar a conèixer la història del jaciment subaquàtic de Deltebre I (Baix Ebre, Tarragona) i, al seu torn, l'apassionant treball de l'arqueologia subaquàtica. Les diverses campanyes d'excavació realitzades entre els anys 2008 i 2012 al jaciment de Deltebre I han permès documentar les restes d'un vaixell del segle XVIII que mesurava uns 30 metres i conservava bona part de la seva càrrega intacta. El valor històric de la troballa, sumat al fet que no hagués patit cap espoli i conservés el carregament en molt bon estat, han convertit Deltebre I en un jaciment excepcional.

L'immillorable estat de conservació de les restes del vaixell, tant orgàniques com inorgàniques, la gran quantitat de carregament conservat i les restes del casc de la nau, han llegat un document fascinant d'una història real que va succeir fa dos-cents anys.

La història

L'estiu de 1813, es va enfonsar a la desembocadura del riu Ebre un vaixell de transport militar de la flota anglesa que, conjuntament amb altres vaixells del mateix comboi, va lluitar en el conflicte bèl·lic de l'anomenada Guerra del Francès (1808-1814).

El vaixell formava part del comboi militar que va actuar en el setge de Tarragona. L'assalt i la defensa de la ciutat de Tarragona era l'objectiu de l'expedició marítima, organitzada pel lloctinent general, John Murray, i dirigida pel contraalmirall Hallowell. L'objectiu: dividir la península en dos i frenar el subministrament francès per trencar les línies franceses i obligar el mariscal Suchet a retirar-se de la línia del Xúquer i de València. Aquesta operació era clau en l'estratègia bèl·lica ideada a l'est peninsular, ja que anava acompanyada d'una gran ofensiva aliada dirigida pel comandant general Lord Wellington. La flota militar estava formada per diversos bucs de l'armada anglesa HMS (His/Her Majesty's Ship) i altres vaixells que transportaven material bèl·lic i d'avituallament.

Castellon
Guadalaviar R.
Valencia
Cullera
Xucar R.
Denia
C. Martin
Villena
Alicante
C. Jo Pola

El desenllaç

L'atac va ser un fracàs. Durant la retirada, una sèrie de vaixells de transport van quedar embarrancats per un temporal, a les boques de l'Ebre. Les fonts parlen d'un total de divuit embarcacions encallades, tretze de les quals es van poder recuperar. Per tant, cinc vaixells van quedar perduts a l'Ebre amb la seva càrrega militar. Un d'aquests vaixells era Deltebre I.

Dos-cents anys després, l'any 2008, un pescador local, el Sr. Carles Somolinos, comunica al Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya la troballa d'aquest vaixell. Des d'aleshores, el Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya s'ha encarregat d'excavar-lo i d'estudiar-lo.

«Digueu-me Ismael. Fa uns anys -no importa quants exactament-, amb pocs o sense gens de diners a la butxaca, i res en particular que m'interessés a terra, vaig pensar que me n'aniria a navegar una mica per aquests mons de Déu per veure la part aquàtica de la terra ". Així començarà Herman Melville la seva novel·la Moby Dick 38 anys després dels fets que relataré. I així comença també el meu viatge, al costat del de molts altres mariners que, com jo, es van enrolar a la gran flota que salparia del port de Londres per tal d'alliberar Espanya, vella enemiga, del jou de Napoleó, un adversari intel·ligent i despietat que havia sotmès Europa... »

{ L'exposició }

{13}
{14}
Conservant el passa
Conservando el pas
Preserving The Pas

{0}

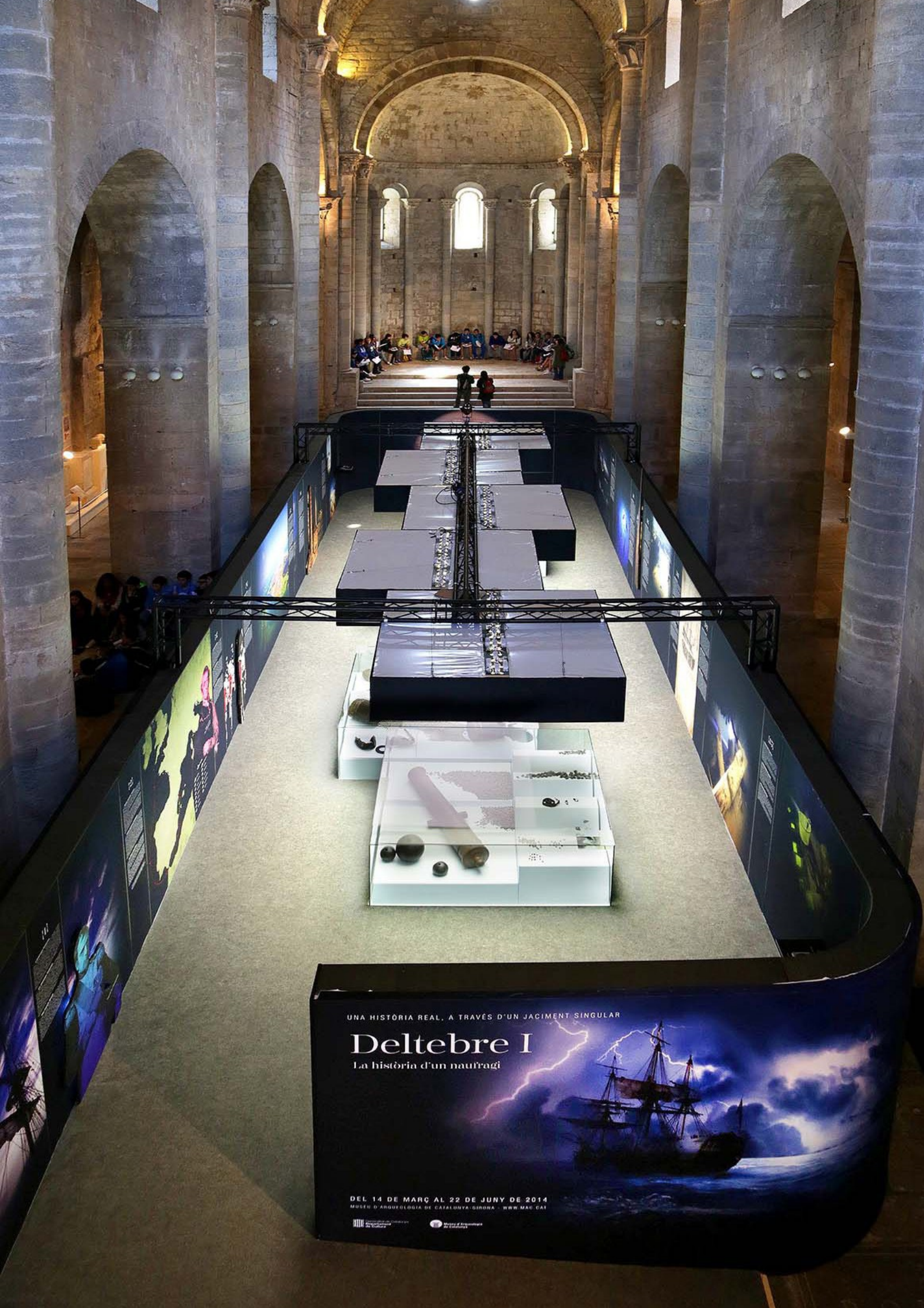
“DELTEBRE I. La història d'un naufragi” narra la història de Deltebre I, un vaixell de transport militar de l'armada anglesa que, procedent d'Alacant, es va enfonsar a la desembocadura del riu Ebre l'any 1813, durant el conflicte bèl·lic de la Guerra del Francès.

La narració, novel·lada en primera persona, la protagonitza un mariner del vaixell que va viure els esdeveniments.

L'exposició es divideix en **cinc àmbits**:

1. Una història real: el setge de Tarragona
2. El carregament d'un vaixell de transport militar
3. Vida a bord
4. Un gran vaixell. Una gran obra d'enginyeria
5. L'arqueologia subaquàtica

L'exposició


UNA HISTÒRIA REAL, A TRAVÉS D'UN JACIMENT SINGULAR
Deltebre I
La història d'un naufragi
DEL 14 DE MARÇ AL 22 DE JUNY DE 2014
MUSEU D'ARQUEOLOGIA DE CATALUNYA-GIRONA · WWW.MAC.CAT

{1}

Una història real: el setge de Tarragona

«El meu vaixell va salpar el 31 de maig de 1813 del port d'Alacant, al costat d'una poderosa flota que havia d'assetjar i prendre la ciutat de Tarragona. Formava part d'un pla per dividir i afeblir les forces napoleòniques des de diferents fronts. No obstant això, vam fracassar. Tarragona era una plaça ferida durant la conquesta napoleònica el 1811, tot just reconstruïda, coberta de ruïnes i amb efectius insuficients considerant la seva importància. Qualsevol altre hagués ordenat l'assalt en una plaça tan vulnerable com aquesta; però el general John Murray, comandant del nostre cos expedicionari, va demostrar una extrema indecisió i va posposar l'assalt fins que, preocupat per l'avenç francès, el 12 de juny va ordenar aixecar el lloc i reembarcar de forma precipitada, davant la confusió general de les tropes i l'atònita mirada dels nostres enemics.»

{1}

CAT: L'amenaça francesa

Sobre Anglaterra planeja l'amenaça d'un bloqueig comercial executat des del continent. Tanmateix, però, l'oportunitat d'ajudar Espanya en la seva rebel·lió, convertint-la en un camp de batalla que desgastarà el tirà mantenint la guerra lluny de les nostres fronteres, llars i feres. Encara ressonen a les eixutes ànimes les paraules que va pronunciar l'almirall Sir Horacio Nelson des de la seva nau, la HMS Victory, el 21 d'octubre de 1805: "Anglaterra espera que tot home compleixi amb el seu deure". Les havia pronunciat just abans d'una jornada que suposaria la seva mort i la seva major victòria: la batalla de Trafalgar. I amb el seu record en la nova memòria, honrant la seva mort, el seu triomf i el seu valor, ens vaig trobar a bord del vaixell que en l'octubre van Dafadera I.

ESP: La amenaza francesa

Sobre Inglaterra se cierne la amenaza de un bloqueo comercial ejecutado desde el continente. Tampoco, sin embargo, la oportunidad de ayudar a España en su rebelión, convirtiéndola en un campo de batalla que desgastará al tirano manteniendo la guerra lejos de nuestras fronteras, familias y lugares. Aún resuenan en nuestros oídos las palabras que pronunciara el almirante sir Horacio Nelson desde su nave, el HMS Victory, el 21 de octubre de 1805: "Inglaterra espera que todo hombre cumpla con su deber". Las había pronunciado justo antes de una jornada que supondría su muerte y su mayor victoria: la batalla de Trafalgar. Y con su voz en el memoria, honrando su muerte, su triunfo y su valor, me encontré a bordo del barco que hoy conocemos como Dafadera I.

ENG: The french threat

The threat of a trade blockade instigated from the continent was hanging over England. However, we had the opportunity to help Spain in its rebellion, turning the country into a battlefield that would wear down the tyrant while keeping the war far from our shores, families and homes. Vice Admiral Horatio Lord Nelson's words spoken on the HMS Victory on 21 October 1805 still ring in our ears: "England expects that every man will do his duty". He had sent his furious signal on the day he was to die and also to achieve his greatest victory – the Battle of Trafalgar. And with his voice echoing in my memory, in honour of his death, his triumph and his courage, I find myself aboard the vessel you now call the Dafadera I.

Napoleón I Bonaparte

{1}

Una història real: el setge de Tarragona

Per poder contextualitzar el setge de la Ciutat de Tarragona de juliol de 1813 s'ha recorregut a l'extensa bibliografia sobre el tema, entre la qual ha gaudit d'especial importància la recopilació de documentació original produïda pels mateixos autors del conflicte. Es tracta de la correspondència que els capitans dels vaixells i l'almirall de la flota van enviar als seus superiors per explicar-los el desenvolupament dels esdeveniments: mariscal Louis Gabriel Suchet, contraalmirall Duc de Wellington, Benjamin Hallowel i Sir Arthur Wellesley.

La correspondència pertany tant al bàndol napoleònic com al bàndol aliat, i s'hi detalla com es va produir la derrota a Tarragona i l'embarrancada a les boques de l'Ebre.

{2}

CAT> **Sobre vaixells i homes**

Recorde el port bullent de vida, les despedides, les preparatives. Passar a poc a poc la mà per la regala del vaixell, admirat de la seva noble solidesa i veure per primera vegada com es desplegaven les velles tresses llaudes de somnis, d'honor i deure, d'oportunitats, que ens allegaríen de la nostra pàtria cap a horitzons incerts. No sabía aleshores que aquell la seva última travessia i que aquest barco jamàs regressaria a Anglaterra.

El dia 20 de juny de 1812, quan començava a fosquejar, entre el vent del temporal, vaig sentir per primera vegada el gemec d'un vaixell que es mor; que ofereix i s'ofereix en les seves quaderneres i el fa semblar amb el seu so. I amb un cor encara més desolat per que sé que molts sorts ate mesos pesa ara un trac de la seva pàtria. L'orgullosa Anglaterra, que havia vengut a Trafalgar convertint-se en senyora del Mediterrani i l'Atlàntic, que lluitava contra Napoleó en socors d'Espanya, es tens tiava ara, impotent, a la desembocadura del riu al que anomenen Ebre.

ESP> **Sobre barcos y hombres**

Recuerdo el puerto bullendo de vida, las despedidas, los preparativos. Pasar despacio la mano por la regala del barco, admirado de su noble solidez y ver por primera vez desplegarse las velas llenas henchidas de sueños, de honor y deber, de oportunidades, que nos alejarían de nuestra patria hacia horizontes inciertos. No sabía entonces que sería su última travesía y que aquel barco jamás regresaría a Inglaterra.

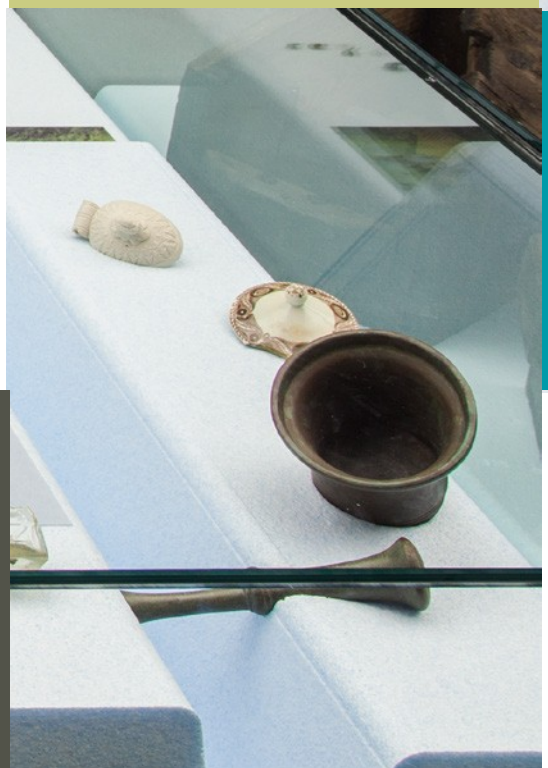
Al anochecer del día 20 de junio de 1812, entre el viento del temporal, escuché por primera vez el quejido de un barco que se muere. Que ofrece y se ofrece en sus cuadernas sobre el mar y se hace sentir con su sonido. Y eso fue aun más desolador porque lo que crujía bajo mis pies era un trozo de mi patria. La orgullosa Inglaterra, que había venido a Trafalgar convirtiéndose en señora del Mediterráneo y el Atlántico, que luchaba contra Napoleón en socorro de España, se tensaba ahora, impotente, en la desembocadura del río al que llamaba Ebro.

ENGL> **On Ships and Men**

I remember the hustle and bustle of the port, the farewells and the preparations and running my hand slowly along the ship's gunwale, admiring its noble solidity and seeing the unfurled sails for the first time: sailcloth seeded with dreams, honour, duty and opportunities that would take us far from our homeland towards uncertain horizons. I didn't know then that that ship would never return to England.

At dusk on the 20th of June 1812, above the noise of the storm and wind, I heard for the first time the lament of a dying ship. Its innards shuddered and settled with a sound that sent a shiver down my spine. The saddest thing of all was that the vessel creaking beneath my feet was a piece of my homeland. Proud England, who had vanquished at Trafalgar to become the lady of the Mediterranean and the Atlantic and was now taking on Napoleon's side of Spain. She acted sore, helpless, at the mouth of the river you call the Ebro.

Ofertes anglesa/Oferta inglesa/English offer
Ofertes franceses/Ofertas francesas/French offers
Retorn/Vuelta anglesa/Vuelta inglesa/English retreat



{2}

El carregament d'un vaixell de transport militar

«La nostra expedició transportava trenta canons, dos morters, i quatre obusos de 8. Encara que gairebé tots estaven fosos en ferro, alguns eren de bon i sòlid bronze. [...]. Per a una empresa com la que escometíem, la munició era variada i n'hi havia per a cada situació: des de les pesades bales esfèriques fins a bales buides carregades amb pólvora que en esclatar llançaven fragments, passant per saquets i pots que sota l'embolcall contenien un abundant nombre de bales de fusell, que provocaven una efectiva pluja d'ampli abast en forma de metralla i que causaven estralls entre la infanteria i la cavalleria enemigues. »

{3}

CAT> **La ciutat assetjada**

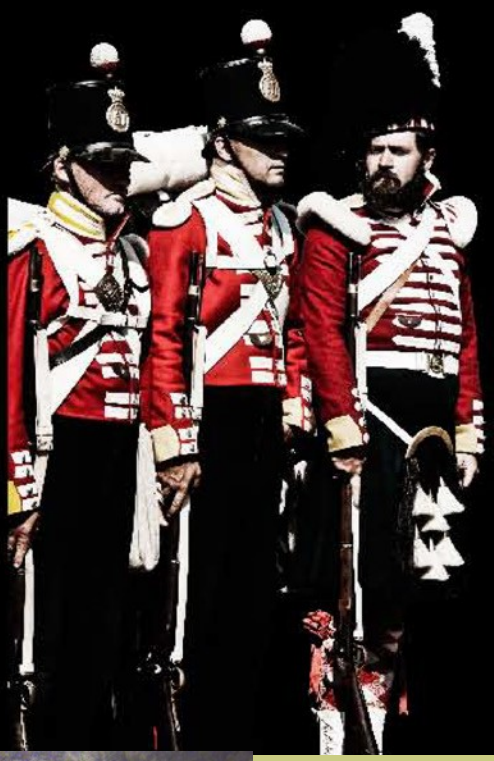
El mes de maig de 1812 del port d'Alacant, tot formant part d'una potència flota que havia d'assetjar i conquerir la ciutat de Tarragona. Formava part d'un pla per dividir i debilitar les forces napoleòniques d'un de diferents llocs. Però, tot i que Tarragona era una ciutat forta durant la conquesta napoleònica de 1811, tot just reconstruïda, coberta de ruïnes i amb efectius molt baixos considerant la seva importància. Un altre cop va ordenar l'assalt a una plaça tan vulnerable com aquesta, però el general John Murray, comandant del nostre cos expeditiu, va demostrar una extrema lealtat, intentant l'incontrolat fins que, preocupat per l'honor francès, el 12 de juny va ordenar atacar el setge i reorganitzar de forma precipitada, davant la confusió general de les tropes i l'estrès mèdic dels nostres enemics.

ESP> **La ciudad sitiada**

El barco salió el 31 de mayo de 1812 del puerto de Alicante, junto a una poderosa flota que debía sumar y tomar la ciudad de Tarragona. Formaba parte de un plan para dividir y debilitar las fuerzas napoleónicas desde distintos frentes. Sin embargo, fracasaron. Tarragona era una plaza fuerte durante la conquista napoleónica en 1811, apenas reconstruida, cubierta de ruinas y con efectivos muy bajos considerando su importancia. Otra vez ordenaron el asalto a esa plaza tan vulnerable como esta; pero el general John Murray, comandante de nuestro cuerpo expedicionario, demostró una extrema lealtad, retrasando el asalto hasta que, preocupado por el envoco francés, el 12 de junio ordenó levantar el sitio y reorganizar de forma precipitada, ante la confusión general de las tropas y la angustia médica de nuestros enemigos.

ENG> **The City under Siege**

My ship set sail from the port of Alicante on the 31st of May 1812, as part of a powerful fleet that was to lay siege to and take the town of Tarragona. It was part of a plan to divide and weaken the Napoleonic forces on different fronts. However, we were destined to fail. Tarragona's defences had been weakened during the Napoleonic conquest of 1811 and had barely been rebuilt; they's covered in ruins and had an inefficient garrison considering its importance. Another would have ordered an assault on such vulnerable defences, but General John Murray, the commander of our expeditionary force, showed extreme hesitation. He delayed the assault until, on the 12th of June, concerned by the French advance, he abruptly ordered the siege to be lifted and army to re-embark, much to our own confusion and the astonishment of our enemies.



{4}

CAT> **Desastre en als Alfacs**

Havíem aixecat el setge de Tarragona. A les tres de la matinada del dia 18 setmes tot el material s'havia preparat per sortir, però encara quedava una duna pròxima per arribar a Alacant, als Alfacs: terres baixes i pantanoses que ocupen la desembocadura de l'Ebre, terribles amb mal temps. Ens trobàrem allà el 20 de juny de 1812, immersos en un temporal que va dispersar les nostres embarcacions i va fer que 18 d'elles encallessin davant la riu. El socors dels nostres companys va permetre refotar-ne 13, però no la resta, que va quedar encallada i perseverà amb altres 4 de forma irreparable. Evacuàrem tot el que va ser possible, però el dolor del nostre que abandonàvem el seu vaixell, ens el lluptàven deixant el nostre món perdut per a sempre.

Fins el 28 de juny no ens reunírem amb la resta de la flota. El 14 de juliol va ser emès una ordre per la qual Murray seria conduït davant un tribunal militar. Jutjat l'any 1815 a Winchester, el general va ser amnistiat, tot i que fou declarat pròs blàt per al comandament.

ESP> **Desastre en Els Alfacs**

Habíamos levantado el sitio de Tarragona. A las tres de la mañana del día 18 setiembre todo el material había sido preparado para marcharse a la vela, sin embargo, aún quedaba una duna próxima para llegar a Alicante, Los Alfacs: tierras bajas y pantanosas que ocupan la desembocadura del Ebro, terribles con mal tiempo. Nos encontramos allí el 20 de junio de 1812, envueltos en un temporal que dispersó nuestras embarcaciones e hizo encallar a 18 durante la noche. El socorro de nuestros compañeros permitió reflotar 13 de ellas; pero en la otra, que quedó varada junto con otras 4 de forma irreparable. Evacuamos cuanto fue posible y con el dolor del marino que abandona su barco, nos abíamos dejando nuestro mundo perdido para siempre. Hasta el 28 de junio no nos reunimos con el resto de la flota. El 14 de julio se emitió una orden por la que Murray sería conducido a un tribunal militar. Juzgado en 1815 en Winchester, el general fue amnistiado aunque declarado poco idóneo para el mando.

ENG> **Disaster at Els Alfacs**

We had lifted the siege of Tarragona. At three in the morning on the 18th of the material was prepared and we were ready to set sail. However, a hamlet had still awaited us before we reached Alicante: Els Alfacs, low, marshy lands that occupy some 10 miles at the mouth of the Ebro, treacherous in foul weather. We faced casualties there on the 20th of June 1812 enveloped in a storm that scattered our vessels and grounded 18 of them during the night. With the help of our comrades we were able to refloat 13 of them, but not mine, which lay beached beyond rescue, together with four others. We evacuated all we could and with a sailor's heavy heart at abandoning his ship, we sailed away leaving our ship behind forever. It was not until the 28th of July that we were reunited with the rest of the fleet. On the 14th of July Murray was ordered to face a court martial. Tried in 1815 at Winchester, he was granted an amnesty, but declared unfit for command.

{2}

El carregament d'un vaixell de transport militar

Com a vaixell de transport militar es va trobar el carregament propi de la guerra: municions de diferent calibre, bombes, granades, munició de fragmentació. Objectes que ens acosten a aspectes quotidians de les guerres de principis del segle XIX.

També destaquen objectes singulars per la seva difícil conservació, com ara les corretges o els tacs de pólvora que actuen com metxes a les boques dels canons, o els barrils i les caixes de fusta que servien per transportar la munició dels fusells -bales de plom- i que encara conserven a les tapes les inscripcions en què es pot llegir el contingut del barril, el regiment al qual anava destinat, el mes i l'any en què es va tancar i, sobretot, la signatura de la persona encarregada, el mestre armer.

{5}

CAT> **Notícies en temps de guerra**

La nostra frustrada incursió per ter-nos sota el control de Tarragona va fer córrer molta tinta. Petits telegràfics, revistes de notícies que atracaven i despatxos i butlletins del govern arribaven a les redaccions, però en temps de guerra les notícies circulen lentament i amb dificultat.

Fins el 12 de juliol el *Redactor General* no va publicar a Cadis els detalls de la nostra expedició, composició de la flota i de les tropes, assenyalant la pèrdua dels nostres transports. Els diaris francesos van magnificar l'fiasco convertint-lo en una autèntica derrota, mentre que els diaris anglesos i espanyols especulaven, prudents, als informes del general Murray. Fet que sembla especial era tenint al cor del Duc de Wellington, que no trobava satisfacció en les seqüeres cartes que havia rebut del general sobre l'abandonament del setge. I de que de tota la correspondència que se va enviar durant aquests dies, ja fos d'origen anglès, espanyol o francès, probablement la del general Murray va ser la menys precisa.

ESP> **Noticias en tiempos de guerra**

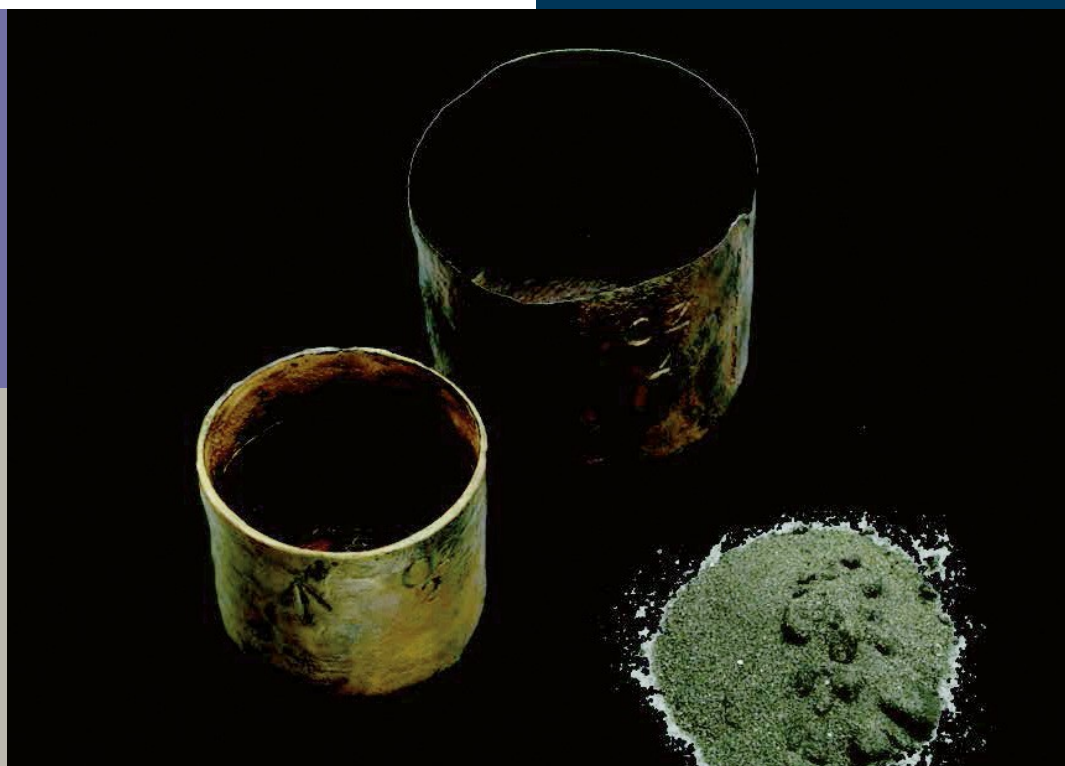
Nuestra frustrada incursión sobre Tarragona hizo correr mucha tinta. Partes telegráficos, revistas de noticias que atracaban y despachos y boletines del gobierno llegaban a las redacciones; pero en tiempos de guerra las noticias circulan despacio y con dificultad.

Hasta el 12 de julio el *Redactor General* no publicó en Cádiz los detalles de nuestra expedición, composición de la flota y tropas, anunciando la pérdida de nuestros transportes. Los diarios franceses magnificaron el fiasco convirtiéndolo en una auténtica derrota, mientras los periódicos ingleses y españoles especulaban, prudentes, los informes del general Murray. Al parecer este era también el caso del Duque de Wellington, que no encontraba satisfacción en las amplias cartas que había recibido del general sobre el levantamiento del sitio. Y es que de toda la correspondencia que se envió durante estos días, ya fuese de origen inglés, español o francés, probablemente la del general Murray fue la menos precisa.

ENG> **News in Times of War**

Our thwarted incursion into Tarragona caused rivers of ink to flow. Telegraphic reports, were from arriving vessels and government dispatches and bulletins reached the editorial desks; but in wartime news travels slowly and with difficulty.

Finally until the 12th of July that the *Redactor General* published the details of our expedition –the composition of the fleet and troops– and briefly recounted the loss of our transports. The French newspapers magnified the fiasco, turning it into a massive defeat, while the English and Spanish press prudently waited for General Murray's reports. Another person apparently waiting for the general was the Duke of Wellington, who was not satisfied with the evasive letters he had received from the former regarding the lifting of the siege. Of all the correspondence sent during those days –of English, Spanish or French origin— General Murray's was probably the least accurate.



{3}

Vida a bord

«El Dr. Samuel Johnson comparava la vida a bord d'un vaixell amb una estada a la presó; només que un home a la presó tenia, segons ell, més espai, millor menjar i, de vegades, millor companyia. La veritat és que la vida al mar era dura; fins i tot als vaixells de Sa Majestat. »

{6}

CAT> **Veles i canons**

Una de les principals acusacions a les quals va haver d'enfrontar-se el General John Murray fou l'abandonament d'un important nombre de peces d'artilleria a Tarragona.

Durant la guerra contra la França napoleònica, els arsenals fabricaven als descarnats cartones, obusos, morters, carronades, projectils i altres manufactures navals i militars. Però les paraules ciència i progrés eren l'arma principal d'una guerra que es lluita a terra amb científics, enginyers, arquitectes i sapiències, llisada en despatxos i arsenals que no eren simples magatzems ni fàbriques, sinó petites ciutats perfectament organitzades. Milers de treballadors: milers de persones: homes, fornetes i fot en seguit de personal, servint el seu Rei i la seva pàtria en aquell escenari de serradores, camps de tir, hospitals, barracons, habitatges, esglésies, escoles. Imposts construïts sobre veles i canons, dites; sorts llavors no vaig comprendre. I vaig saber que als tres canons que portaven als artillers de l'armada impresos en els botons de les seves casaques, insígnia i orgull del seu cos, eixi representaven també a tots aquestes, seguretats d'aquest poderós mecanisme sobre el qual es inventava el poder naval d'Anglaterra.

ESP> **Velas y cañones**

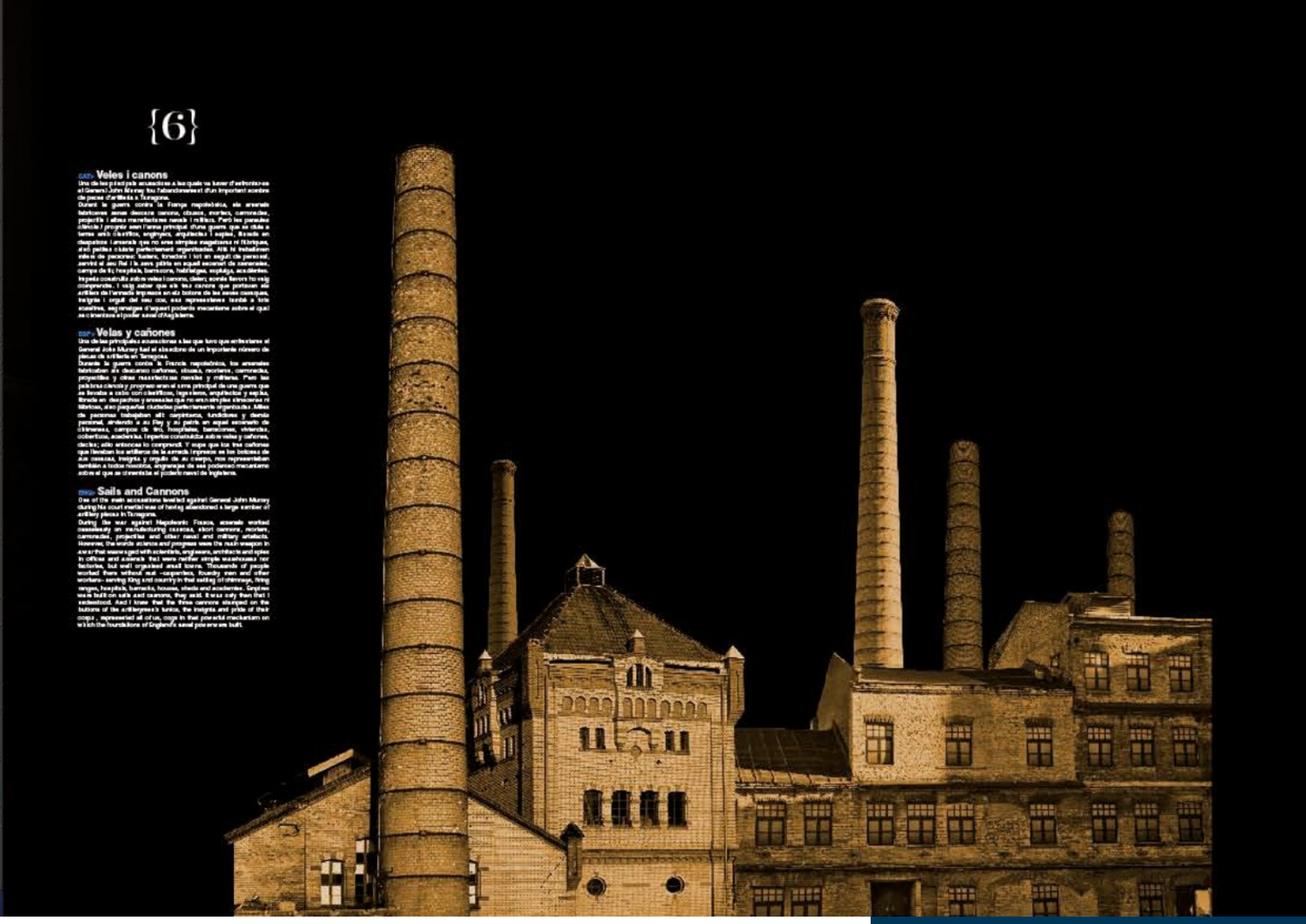
Una de las principales acusaciones a las que tuvo que enfrentarse el General John Murray fue el abandono de un importante número de piezas de artillería en Tarragona.

Durante la guerra contra la Francia napoleónica, los arsenales fabricaban allí descarnados cartones, obuses, morteros, carronadas, proyectiles y otras manufacturas navales y militares. Pero las palabras ciencia y progreso eran el arma principal de una guerra que se libraba a cargo de científicos, ingenieros, arquitectos y sapiencias, ideada en despachos y arsenales que no eran simples almacenes ni fábricas, sino pequeñas ciudades perfectamente organizadas. Miles de personas trabajaban allí: carpinteros, fundidores y demás personal, sirviendo a su Rey y a su patria en aquel escenario de chimeneas, campos de tiro, hospitales, barracones, viviendas, cuarteles, escuelas. Impuestos construidos sobre velas y cañones, dichos; sólo entonces lo comprendí. Y supe que los tres cañones que llevaban los artilleros de la armada impresos en los botones de sus casacas, insignia y orgullo de su cuerpo, nos representaban también a todos nosotros, engranaje de ese poderoso mecanismo sobre el que se cimentaba el poderío naval de Inglaterra.

ENG> **Sails and Cannons**

One of the main accusations leveled against General John Murray during his court martial was of having abandoned a large number of artillery pieces in Tarragona.

During the war against Napoleonic France, arsenals worked massively on manufacturing cannons, short cannons, mortars, carronades, projectiles and other naval and military products. However, the words *science and progress* were the main weapon in a war that was fought with scientists, engineers, architects and spies in offices and arsenals that were neither simple warehouses nor factories, but well organised small towns. Thousands of people worked there without mere –carpenters, foundry men and other workers– serving King and country in that setting of chimneys, firing ranges, hospitals, barracks, houses, shops and academies. Empires were built on sails and cannons, they said. It was only then that I understood. And I knew that the three cannons stamped on the buttons of the artillerymen's tunics, the insignia and pride of their corps , represented all of us, cogs in that powerful mechanism on which the foundations of England's naval power were built.



{3}

Vida a bord

Del material procedent del vaixell també en destaca l'excepcional conservació d'elements propis que testifiquen la quotidianitat de la vida a bord.

A la zona de popa, on s'ubicaven les dependències dels oficials, s'han localitzat instruments de navegació com filtres de sextant, compassos de navegació o elements per subjectar mapes, i s'ha trobat també un instrument de mesura que combina un calibrador de canons i una regla de càlcul (la calculadora de l'època), signada per un dels grans creadors d' instruments de precisió de Londres.

També s'han recuperat objectes relacionats amb el vestuari personal i l' equip dels militars: botons de casaques militars, corretges de fusells, sabates, objectes de cuir, etc.

CAT> **L'altra armada**

La glòria de les batalles suele reservar-se el tripulant dels navilis de guerra, però aquests buc no podien combatre sense el suport de vaixels auxiliars i armats. Per a cada corbeta, fragata o navili de 74 canons existien diversos vaixells que proporcionaven administratiment, complienen el tràfic mercant en temps de guerra o embarcaven tropes per a operacions anfibies. En l'expedició contra Tarragona es van utilitzar 132 vaixells de transport, i el seu era un d'ells. Bàl·tic roure anglès, condicions marineres i gran capacitat de càrrega sota els seus tres pals muntats per tones de tot calibre. Aquests vaixells eren essencials perquè amb les tropes calia desembarcar artilleria, cavalleries i tota mena d'armaments i provisions. Per aixòla nostra Armada utilitzava la pràctica totalitat dels vaixells capturats a l'enemic, que es servien a d'altres fragates, adaptats o adquirits, la qual cosa comporta una especial diversitat de vaixells auxiliars en conjunció amb la homogènia línia naval militar.

ESP> **La otra armada**

La gloria de las batallas suele reservarse el tripulante de los navíos de guerra, pero estos no podían combatir sin el apoyo de buques auxiliares y armados. Por cada corbeta, fragata o navío de 74 cañones existían varios buques que proporcionaban administrativamente, completaban el tráfico mercantil en tiempos de guerra, o embarcaban tropas para operaciones anfibias. En la expedición contra Tarragona se utilizaron 132 barcos de transporte, y el suyo era uno de ellos. Sólido roble inglés, condiciones marineras y gran capacidad de carga bajo sus tres palos montados por tonas de todo calibre. Estos buques eran esenciales porque con las tropas había que desembarcar artillería, caballerías y toda clase de armamentos y pertrechos. Por eso nuestra Armada utilizaba la práctica totalidad de los barcos capturados al enemigo, que se dividían a otros adaptados, adaptados o adquiridos; lo que daba una especial diversidad a los barcos auxiliares frente a la homogénea línea naval militar.

ENG> **The Other Navy**

The glory of naval battles was generally reserved for the crews of ships of the line, but they could not fight without the support of auxiliary vessels and armeds. For every corvette, frigate or 74-cannon ship of the line there were various vessels that brought supplies, complemented merchant shipping during wartime or embarked troops for amphibious operations. In the expedition against Tarragona, 132 transport vessels were used, mine being one of them. It was built of solid English oak, was seaworthy and had a large cargo capacity below its three masts equipped with sails of good quality hemp. Such vessels were essential because they had to land the artillery, cavalry and all types of armaments and provisions. That is why our navy used almost all the vessels it captured from the enemy, which were added to others that were hired, adapted or purchased. This led to a various diversity compared to the uniformity of the navy's military vessels.

CAT> **L'artilleria abandonada**

A Tarragona, com en qualsevol operació militar naval o terrestre, es necessitava una gran quantitat de canons. Tanmateix, a causa del seu pes i dimensions, el seu transport i manegi era difícil. La nostra expedició transportava 20 canons, 2 morters i 4 obusos de 8 polzades. Per a una empresa com la que emprenem, la mobilitat era vetada i ofereix por a cada situació des de les poncelles fins a obertures fins a les bales bulbes carregades amb pólvora que, en estallar, llançaves fragments passant per sagetes i pols que d'un l'enfollisall condicions molles bales de fusil que provocaven una efectiva pluja d'angel abast en forma de metralla, causant estralls entre la infanteria i la cavalleria enemiguen.

També portàvem un ampli assortiment per munitar pràctic de infantes: bales de fusil i de pistola, pólvora per carregar-les i calisses amb pedres de afilar que, en estrènyeles en les classe de foc de les seves armes, intervenent la càrrega en colpejar la cazoleta.

ESP> **La artillería abandonada**

En Tarragona, como en toda operación militar naval o terrestre, se necesitaba gran cantidad de cañones. Y a causa de su peso y dimensiones, su transporte y manejo era difícil. Nuestra expedición transportaba 20 cañones, 2 morteros, y 4 obuses de ocho pulgadas. Para una empresa como la que acometemos, la movilidad era vetada y la ofrece para cada situación desde las pequeñas balas esféricas hasta balas bulbosas cargadas con pólvora que al estallar lanzaban fragmentos, pasando por saetillas y tarros que bajo el envoltorio contenían abundante número de balas de fusil, y proveyeran una efectiva lluvia de amplio alcance en forma de metralla, causando estragos entre infantería y caballería enemigas.

También llevamos un amplio surtido para mantener abastecidos a los infantes: balas de fusil y de pistola, pólvora para cargarlas y calisas con piedras de afilar que, al colocarlas en las ferras de fuego de sus armas, intervenían la carga al golpear la cazoleta.

ENG> **The Abandoned Artillery**

In Tarragona, as in any military campaign on land or sea, a large number of cannons were needed. However, their size and weight made them very difficult to handle and transport. Our expedition transported 20 cannons, 2 mortars and 4 eight-inch obuses.

For an enterprise such as the one at Tarragona the mobilities were vetoed, with a tips for each situation. They ranged from solid heavy cartridges to hollow ones filled with gunpowder that exploded into fragments. There were also sachs and satchels that contained large amounts of rifle shot and spread a shower of shrapnel that caused havoc among the enemy infantry and cavalry.

We also carried a wide variety of munitions to keep the infantrymen supplied: rifle and pistol balls, gunpowder and boxes with flints that when inserted into the gunlock ignited the charge when it struck the pan.

{3}

Vida a bord

«La beguda és una de les grans alegries del marí. Ens protegia de malalties com l'escorbut i amenitzava el treball i les nits nostàlgiques. Els nostres oficials també gaudien d'aquest remei i, sens dubte, una de les seves debilitats era el Fondillón d'Alacant [...]. Diuen que el filòsof Voltaire treballava a la seva casa de camp amb una copa d'aquest vi a la mà, cortesia del comte d'Aranda, i que Lluís XIV de França va abocar-se a les portes de la mort mullant els seus bescuits en Fondillón [...].

Portàvem a bord bona provisió, que vam haver de deixar enrere en abandonar el vaixell. A la salut dels peixos. I a la vostra. »

Entre les restes d'aixovar propi del vaixell, sobretot de la zona noble situada a popa, van aparèixer -entre taules de marbre, ampolles de condiments i elements de rebost- unes ampolles de vi. Una de les ampolles encara conserva vi Foundillón, propi de la zona d'Alacant d'on van partir els vaixells de l'expedició. Aquest vi estava present a les taules de monarques, prínceps i cardenals fins a principis del segle XX, moment en què desapareix a causa de la fil·loxera.

{9}

La nit del 20 de juny

La nit del 20 de juny de 1913, el nostre capità, D. Chambers, va salvar la nova vida i la de la meva companya. Un fort temporal va empeyer diversos dels nostres vaixells sobre l'estuari de l'Ebre, partícip amb mala sort. Quan vam entrar a la profunditat adequada, vam recollir la vela i vam fer les àncores. El vaixell es va aturar prou al vent, però al cap de poc temps, es va girar darrerat fins que va tocar fons amb la popa, empujat per les ondes. Aguantàvem del tot que, en arribar el vent, van acudir altres vaixells i ens van ajudar. Així va acabar amb 18 vaixells de la flota, alguns van poder ser recuperats, en canvi va resultar impossible d'llevar cinc d'aquests vaixells. El meu va ser-ne un. Vaig veure que obtindrem una tònica de ancient, però no em vaig atrevir a dir-ho i van quedar-hi amb altres objectes d'ús diari i amb material de navegació. Quan vaig pujar a coberta, i vaig posar al costat de la bitàcola, vaig donar la volta a l'ampolleta amb què els oficials calculàvem les hores de les guàrdies i vaig deixar-hi com la sorra per última vegada mentre abandonàvem la nau.

La noche del 20 de junio

La noche del 20 de junio de 1913, nuestro capitán, D. Chambers, salvó mi vida y la de la compañera. Un fuerte temporal empujó a varios de nuestros barcos sobre el estuario de l'Ebre, polígrafos con suerte mal. Cuando entramos en la profundidad adecuada, recogimos la vela y lo ancla. El barco se detuvo proa al viento, pero al poco, empujó de diversos hasta tocar fondo con la popa, batido por la ola. Aguantamos así hasta que, amainando el viento, acudían con otros barcos a nuestra ayuda. Esto ocurrió con 18 buques de la flota, algunos pudieron ser recuperados para otros no era tan imposible llevarlos. El mío entre ellos. Vi que obtenía unos filtros de ancianos, pero no me atreví a llamarla la atención sobre ello y quedaron allí con otros objetos de uso diario y material de navegación. Cuando subí a cubierta y pasé junto a la bitácora, di la vuelta a la ampolleta con la que los oficiales calculábamos las horas de las guardias y dejé correr la arena por última vez mientras abandonaba la nave.

The Night of the 20th of June

On the night of the 20th of June 1913, our captain, D. Chambers, saved my life and those of my fellow crew members. A heavy storm had pushed several of our vessels close to the Ebro estuary, a dangerous place in rough seas. When we reached a suitable depth, we took in the sail and dropped the anchor. The ship came to a halt with the prow windward, but little by little it continued to drift until the stern, beaten by the waves, touched bottom. We hang on like that until the wind had lessened and other boats came to rescue us. The same thing happened to 18 vessels in the fleet, some of them were able to be retrieved, but it was impossible to save five of them, including mine. I saw that he had forgotten one of the ancient filters, but I didn't have the nerve to point it out to him and it remained there together with other objects for used for navigation and its day-to-day tasks. When I went up on deck and passed by the binnacle, I turned over the small glass bottle the officers used to calculate the time and let the sand rise down for the very last time as I abandoned ship.

{4}

Un gran vaixell.
Una gran obra d'enginyeria

«Sovint m'he preguntat què en devia haver estat, del meu vaixell. M'agrada pensar en la sòlida estructura gairebé intacta dos segles després, amb les quadernes de roure encara fermament travades a la carcassa i les fustes que donaven vida al folre del casc, acoblades mitjançant clavilles de fusta, conservant la forma del vaixell. Les planxes de coure continuarien protegint el casc de la sal i del cargolí. Els grans perns de bronze que unien l'estructura longitudinal i transversal (sobrequilla, quadernes i quilla), fidels a la seva funció, mantindrien la unió d'unes fustes cada vegada més afeblides, enverdint, estoiques, amb el pas del temps... »

{10}

CAT> **La vida al castell de proa**

La vida al mar es dura, fins i tot es als vaixells de Sa Majestat. Els marners ocupàvem el castell de proa i, per a nosaltres, no hi havia cabines, sinó una coltxeta de sotba llit. L'ampolleta marcava les guardies que organitzàvem la nostra vida a bord. El nostre dia a dia, en condicions normals, es ritmava: cada home tenia assignat el seu lloc i la seva tasca.

Algú em va dir una vegada que per ser un bon marner es necessitava una mentalitat preparada per suportar la furia dels elements, valor per enfrontar-se a l'enemic i a la mort, i esperit per suportar llargs períodes ociosos i rutinaris. Puc dir que aquestes qualitats abundàven als vaixells de Sa Majestat. I també ens feia mirar als homes de terra de dalt a baix. Perquè no només eren bons, ens n'en sentíem. En paraules del rei Jordi: "tot està segur en les mans d'un marner britànic".

ESP> **La vida en el castillo de proa**

La vida en el mar es dura, incluso en los barcos de Su Majestad. Los marineros ocupábamos el castillo de proa y para nosotros no había camarotes, sólo una coltxeta con lecho bajo. La ampolleta marcaba las guardias que organizaban nuestra vida a bordo. Nuestro día a día, en condiciones normales, era rítmico: cada hombre tenía asignado su puesto y su cometido.

Alguien me dijo una vez que para ser un buen marino era necesaria una mente preparada para soportar la furia de los elementos, valor para enfrentarse al enemigo y a la muerte, y espíritu para soportar largos períodos ociosos y rutinarios. Puedo decir que estas cualidades abundaban en los barcos de Su Majestad. Y eso nos hacía mirar a los hombres de tierra por encima del hombro. Porque no sólo éramos buenos, éramos los mejores. En palabras del rey Jorge, "todo está seguro en las manos de un marino británico".

ENGL> **Life in the forecastle**

Life at sea is a hard, even on His Majesty's ships. Sailors occupied the forecastle and there were no cabins for us, just a deck with a low ceiling. The hourglass marked the times of the watches around which our life on board was organised. In normal conditions our daily life was one of routine, with every man having his assigned post and task.

Someone once said to me that to be a good sailor you need a mind prepared to withstand the fury of the elements, the courage to face the enemy and death, and the spirit to endure long periods of idleness and routine. I can state with pride that these qualities abounded in His Majesty's ships. And that led us to look with disdain at landlubbers, because we weren't only good, we were the best in the world. As King George said "everything is safe in the hands of a British sailor".

{4}

Un gran vaixell.
Una gran obra d'enginyeria

El bon estat de conservació del vaixell permet parlar àmpliament de l'arquitectura naval i de la manera de construir vaixells al segle XVIII. Durant les excavacions es va poder identificar el timó, el millor conservat de tota la Mediterrània. Un element sencer de 9 metres i mig d'altura que, per les seves dimensions, encara roman in situ, tot i que s'ha pogut registrar i documentar fidelment per realitzar una proposta museística interessant.

Per contextualitzar el discurs sobre l'arquitectura d'aquests vaixells es compta amb les restes de la proa, d'uns 4 x 4 metres, que permet fer-se una idea del mètode de construcció dels vaixells de l'època.

{11}

CAT> **A la salut dels peixos**

La llegada de una de las grans llegides del mariner. Era protegir de malaltia com ara: Reciartut i amarillosa el trabal i les nits nostàlgiques. En moltes ocasions també gaudien d'aquest nèctar i, sens dubte, una de les seves debilitats era el "Fondillón d'Alacant".

Diuen que l'"Alacant" elaborat amb el raïm Monastrell, una variietat tan antiga i a l'Península que potsdiferent va arribar amb les primeres vitigns grecs, el de que so hi ens molt abas. Es tracta d'un fruit de recollida tardana pel gran sols i en color blau tan gramat negre, tan accentuant a aquestes dèbiles tiras com els propis esperyots, i com ella, crist amb molt de sol i ventper concentrar la dolçor i una notable quantitat d'alcohol. El vi ha de passar molts d'anys en vetas bótes per adquirir el sabor dolç, amb algune esprei, l'intens color i la textura espessa que el fan tan apreciat en totes les sacietats.

Diuen que el Nicolí Voltaire treballava a la seva casa de camp amb una copa d'aquest vi a la mà, cortesia del Comte d'Alacant, que Lluís XIV de França va visitar les portes de la mort mostrat els seus petits biscuits en Fondillón; que va escriure a plomes de gran escriptors com ara Daniel Defoe, Shakespeare, o el propi Stendhal, i que més com Ferran el Catòlic o Felipe II el va protegir, mentre que Isabel de Farnesi l'utilitzava per mantenir Felip V actiu el seu encontrat.

Portàvem a bord bota provinda, que vam haver de deixar enrere en abandonar el vaixell. A la salut dels peixos, i a la vostra.

CAS> **A la salud de los peces**

La bebida es una de las grandes delicias del marino. Nos protegía de enfermedades como el escorbuto y aliviaba la amargura de los largos ratos de trabajo y las noches nostálgicas. Nuestros oficiales también disfrutaban de este remedio y sin duda una de sus de sus debilidades era el "Fondillón de Alicante". Dicen que el "Alicante" es obtiene con la uva Monastrell, una variedad tan antigua en la Península que quizá llegara con los primeros viajeros griegos, si es que no estaba allí mucho antes. Se trata de un fruto de tardía recogida, piel gruesa y de color azul oscuro casi negro, tan hecho a estas áridas tierras como los propios espartos; y, como ellas, curtido con mucho sol y viento para concentrar el dulzor y una notable cantidad de alcohol. El vino debe pasar muchos años en viejas barricas para adquirir el sabor dulce, con algunos esperos, el intenso color y esa textura espesa que lo hacen tan apreciado en todas las sacietas.

Dicen que el Nicolás Voltaire trabajaba en su casa de campo con una copa de este vino en la mano, cortesía del Conde de Alacant, y que Luis XIV de Francia se acercó a las puertas de la muerte mojando sus bizcochos en Fondillón. Que escribió la pluma de grandes escritores como Daniel Defoe, Shakespeare, o el mismo Stendhal. Y que reyes como Fernando el Católico o Felipe II lo protegieron, mientras que Isabel de Farnesio lo utilizaba para mantener a Felipe V bajo su hechizo.

Llevábamos a bordo buena provisión, que debimos dejar atrás al abandonar el barco. A la salud de los peces. Y a la vuestra.

ENG> **To the Health of the Fishes**

Drink is one of a sailor's great pleasures. It protected us from diseases such as scurvy and brightened up our days of work and nights of nostalgia. Our officers also partook of this remedy and they had a definite penchant for "Fondillón de Alicante".

They tell me that "Alicante" is made from the Monastrell grape, a variety as old on the Iberian Peninsula that it is believed it may have been brought by the first Greek travellers, if it had not already been there long before that. It is a late-harvesting fruit, dark blue, almost black, in colour, with a thick skin seemingly made for the arid lands of Spain, and like them, it was exposed to much sun and wind that concentrated its sweetness and gave it a notable alcohol content. The wine had to spend many years in old casks to acquire the sweet taste with a slight sharpness, intense colour and the syrupy texture that is so appreciated by all aficionados.

It is said that the philosopher Voltaire worked in his country house with a glass of this wine in his hand, courtesy of the Count of Alacant, and that Louis XIV of France continued to dip his sponge cake in Fondillón even when he was at death's door; that it encouraged the pens of great writers such as Daniel Defoe, Shakespeare or Stendhal and that kings such as Ferdinand the Catholic and Philip II protected it, while Elisabeth Farnese used it to keep Philip V under her spell.

We were carrying a good supply on board, which we must have left behind when we abandoned the ship. To the health of the fishes. And to yours!

{12}

CAT> **Dos segles de silenci**

Sovint m'he preguntat qué havia sortat del meu vaixell. Moltes pensar en la sòlida estructura gairebé intacta dos segles després, amb les quadrades de roure encara ferramenta travades i formades i les fustes que donaves vida al fèmur del casco que, acobtada intàgenant clavilles de fusta, conservaves la forma del vaixell. Ja no tindrà amb l'estructura de fusta que constituïes sobre el fons del casc per protegir el carregament de la bombil. La gràcia situada a sota de la banda lavis de tarar es ebcia silient. Recordo que en distintes aquelles petites pedres, típics esperitoves als peus i en tesorets más d'un vis pèdrs al costat. Imagine-me que aquelles saturies sòc encara ofà, l'edificades entre la gràcia, en la sentura.

Malgrat el temps i la sorra, la popa encara sòlidamente, conservant orgullosa les finestres dels perns que l'unien al fèmb: aquell colossal tòrt de gairebé 10 metres, que romandre dos-cents anys al costat del sòl que havia governat al larg de tantes travesies.

Ara és com probablement vs discoverar el meu vaixell durant dos segles: tot esperant, potser, el mons el de desperta i m'ajudar a seva hàbitat.

ESP> **Dos siglos de silencio**

Con frecuencia me pregunto qué había sido de mi buque. Me gusta pensar en la sólida estructura casi intacta dos siglos después, con las cuadernas de roble aún firmemente trabadas al armazón y las maderas que daban vida al foro del casco, acopladas mediante cavilles de madera, conservaba la forma del buque. Ya no tendría sentido la bodeta de madera que constituías sobre el fondo del casco para proteger el cargamento de la humedad, con la gracia bajo ella, que debía tener un efecto aislante. Recuerdo que al distribuir aquellas pequeñas piedras, algunas nos enterraban los pies y al acuerdo más de una parcelé al costado. Imagínar aquellas capaces aún allí, abrazados entre la grava, me hace sonreír.

A pesar del tiempo y la arena, la popa aún sólidamente, conservando orgullosa las hendiduras de los pernos que la unían al fresh: aquel colosal tirado de casi 10 metros, que permanecerá descansos años junto al mar: que había gobernado a lo largo de tantas travesías.

Así es como descubrarás mi barco durante dos siglos: esperando, quizá, el momento de despertar y contar su historia.

ENG> **Two Centuries of Silence**

I often ask myself what became of my ship. I like to imagine that solid structure lying almost intact two centuries later, with its oak ribs still firmly fixed to the frame and the timbers that gave life to the keel of the hull, fitted together with wooden pegs, would still preserve the shape of the vessel. No longer of any use would be the decking we had worked so hard to build at the bottom of the hull to protect the cargo from damp, with the gravel below that would have helped to insulate it. I remember when we were levelling out those small stones how some of us got our feet buried in them and more than one stuck a shoe when we pulled them out. The thought of those shoes still there, stuck securely in the gravel, brings a smile to my face.

Despite the ravages of time and sand, the stern would still be standing out, proudly conserving the sockets of the bolts that held the rudder – that colossal rudder almost ten metres high that for over two hundred years alongside the ship it had steered on so many voyages.

That's how my ship would have rested for two centuries; in standing silence and absolute silence. Perhaps awaiting the moment the world be awoken, ready to tell its story.

< Timó de Dalfabra I. Fotografía i plànol arqueològic.
Personatge a escala amb una alçada de 1,75 m.
Timón de Dalfabra I. Fotografía y plano arqueológico.
Personaje a escala con una altura 1,75 m.
XX

{5}

L'arqueologia subaquàtica

«Excavem per conèixer i preservar, i encara que invertir un o dos anys en l'estabilització d'una peça sembli massa temps, la perspectiva és diferent si considerem que aquestes duien 200 anys sepultades sota el mar. »

{13}

CAT> **Fusta, ferro i lona**

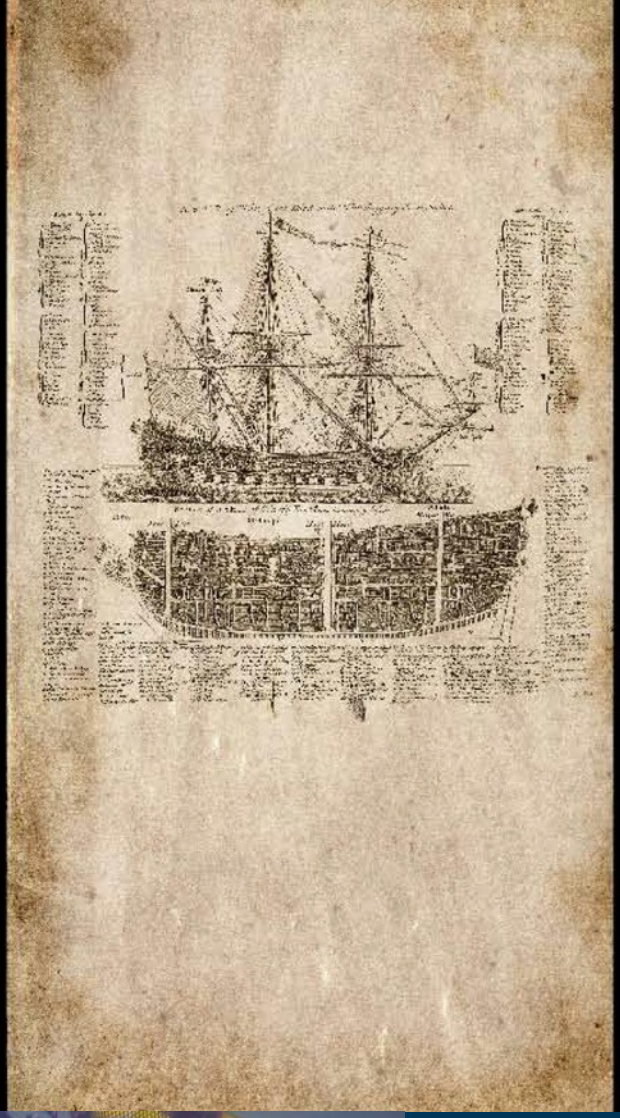
Durant el segle XVIII, una sola eina va va posar a disposició dels arsenals, tot revolucionant el món del disseny naval: la Ciència. Fins aleshores els vaixells havien estat produïts empírics, resultat del sistema prova-error, però ara les nacions volien sistematitzar progressivament els dissenys, mitjançant plantilles i complexos càlculs de forces sobre el papel.
Moltes coses separen la vida del marge i entre els mariners atlàntics i els mediterranis. Els britànics construïen i aquí pem vaixells més llargues, utilitzant estrenyi pons per de fusta per sostenir les seves peces. En les nacions mediterrànies, en canvi, les peces de l'estructura estan unides amb clous de ferro, cosa que encarint la construcció i la vida útil del vaixell. Nosaltres evitem aquesta pràctica perquè el ferro es al medi marí s'oxida, oxidant i la fusta es trenca. Però ells descoberts també del nostre sistema: diuen que els perns de fusta es podrien i que els diferents elements del vaixell s'acaben separant en als temporals dures.
No crec que ens posem mai d'acord.

ESP> **Madera, hierro y lona**

Y a lo largo del siglo XVIII, una nueva herramienta se puso a disposición de los arsenales, revolucionando el mundo del diseño naval: la Ciencia. Hasta entonces los barcos habían sido productos empíricos, resultado del sistema prueba-error; pero ahora las naciones iban a sistematizar progresivamente los diseños, mediante plantillas y complejos cálculos de fuerzas sobre el papel.
Muchas cosas separan la visión del mar que tenenen los marineros atlánticos y los mediterráneos. Los británicos construían y aquí pemos barcos más largos, utilizando sólo a todo grandes pernos de madera para ensamblar sus piezas. En las naciones mediterráneas sin embargo, las piezas de la estructura están unidas con clavos de hierro, lo que encarece su construcción y hace más pesado su casco. Nosotros evitamos esta práctica porque el hierro en el medio marino se oxida oxidando y hace romperse la madera. Pero ellos descubrían también de nuestro sistema: dicen que los pernos de madera se podrían y que los diferentes elementos del barco se acaban separando en los temporales duros.
No creo que nos pongamos nunca de acuerdo.

ENG> **Timber, Iron and Canvas**

In the 18th century a new tool that revolutionized the world of naval design was placed at the disposal of arsenals – science. Until then ships had been empirical products, the result of a system of trial and error. Now nations would progressively systematize the designs using templates and complex strength calculations worked out on paper.
There are many differences between how Atlantic and Mediterranean mariners view the sea. We English built and fitted out tighter ships, using really large wooden bolts to assemble the parts. In the Mediterranean nations, however, the parts of the structure were fixed together with iron nails, which made the building cost and made their hulls heavier. We avoided this practice because if you put iron in a marine environment it ends up rusting and causes the wood to split. They on the other hand, didn't think much of our system either; they said that wooden bolts rotted and that the different parts of the ship could separate in a heavy storm.
I don't think we ever agreed.



Secció del vaixell Victory s. XIX>
Sección del navío Victory, s. XIX
XIX

{14}

CAT> **Tornada a la realitat**

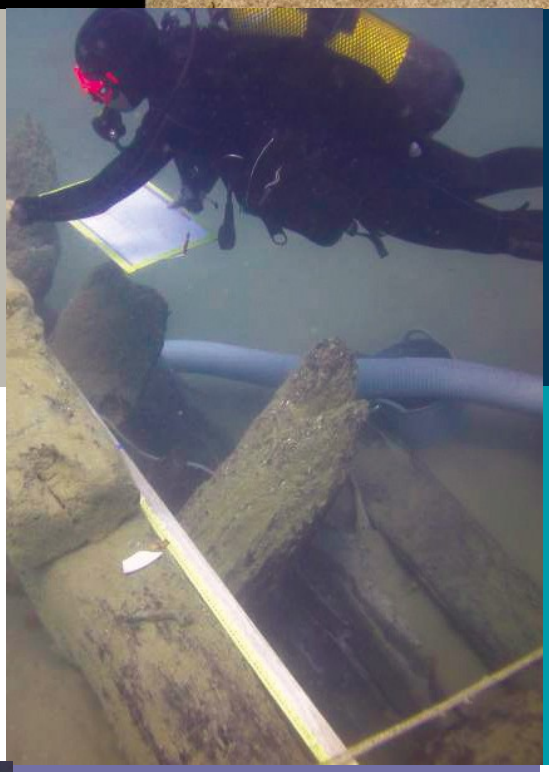
Aquí acaba la vida que podem explicar. Com podeu comprovar, els arqueòlegs encara no coneixem el final d'aquesta història. El vaixell valent encara no té nom, el marí marí encara no té rostre. Després moltes hores d'excavació, documentació i investigació per donar resposta a totes les preguntes. Encara continuen les excavacions que van iniciar l'any 2006, i encara que el Delta ha preservat el nàvil gairebé intacte, la pròpia dinàmica de l'Ebre es dificulta l'excavació, descarregant sediment sobre les restes, d'eliminant la visibilitat i generant forts corrents. Després d'arrenar la zona, documentàvem i fotografiàvem cada element del carregament abans de retirar-los amb cura per accedir a l'estructura del vaixell, i estudiar la seva construcció. A hora, seguim investigant fonts i arxius històrics. Tot això per donar de nou vida al vaixell i als seus tripulants. Fins i tot al marinar imaginari que hem creat per explicar aquesta història. Mentrestant, aquest vaixell seguirà sent el *Dafnaire I*.

ESP> **Vuelta a la realidad**

Aquí termina cuanto podemos contar. Como podéis comprobar, los arqueólogos todavía no conocemos el final de esta historia. Nuestro barco aún no tiene nombre; nuestro marino no tiene rostro. Gracias muchas horas de excavación, documentación e investigación para dar respuesta a todas las preguntas. Aún continúan las excavaciones que iniciamos en 2006. Y aunque el Delta ha preservado el navío casi intacto, la propia dinámica del Ebro dificulta la excavación, descargando sedimento sobre el pecio, disminuyendo la visibilidad y generando fuertes corrientes. Tras retirar la zona, documentamos y fotografiamos cada elemento del cargamento antes de retirarlo con cuidado para acceder a la estructura del barco, y estudiar su construcción. En tanto, seguimos investigando fuentes y archivos históricos. Todo ello para dar de nuevo vida al buque y sus tripulantes. Incluso, al imaginario marinero que hemos creado para contar esta historia. Mientras a este barco seguiremos llamándolo *Dafnaire I*.

ENG> **Return to Reality**

We've come to the end of what we have to tell you. As you can see, the archaeologists still don't know the end of this story. Our ship still doesn't have a name and our sailor doesn't have a face. We still have many hours of excavation, documentation and research ahead of us before we can answer all our questions. We are still working on the excavations we began in 2006 and although the delta has preserved the vessel almost intact, the dynamics of the River Ebro make excavating difficult as it constantly deposits sediment on the wreck, decreasing visibility and generating strong currents. After removing the sand, we documented and photographed each item of the cargo before carefully removing it so that we could reach the structure of the vessel and study its construction. On hand, we continued to research the sources and historical archives. All this was to bring the ship and its crew back to life and perhaps even the imaginary sailor we have created to tell this story. Meanwhile, we continue to call the ship *Dafnaire I*.



{5}

L'arqueologia subaquàtica

La conservació i la restauració d'aquests materials és imprescindible per poder-los exposar fora de l'aigua on van ser trobats i donar a conèixer al públic el seu valor històric i científic. El Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya ha estat l'encarregat de dur a terme la intervenció de Deltebre I. Les diverses campanyes d'excavació portades a terme han permès un coneixement exhaustiu de l'embarcació. Als laboratoris del centre s'ha treballat per conservar tot el material, gran part del qual era orgànic amarat en aigua, i adequar-lo per a l'exposició i futura conservació.

CAT> Conservant el passat

Des del moment en que comencen a emportar-se la sorra i el fang, l'ecosistema en que s'ha mantingut el vaixell patirà alteracions i es desencadena una sèrie de processos de degradació que varien en funció dels elements, la seva composició i la seva relació amb l'entorn. Per això, l'excavació, treball i estabilització dels materials requereix una acurada planificació. Aturar la corrosió, desalar, consolidar són processos que necessiten un ritme i un equip i instal·lacions específics.

Sovinejem per conèixer i preservar; i encara que invertir un o dos anys en l'estabilització d'una peça sembla massa temps, la perspectiva és diferent si considerem que les centenàries peces portaven 200 anys sepultades sota el mar.

CAS> Conservando el pasado

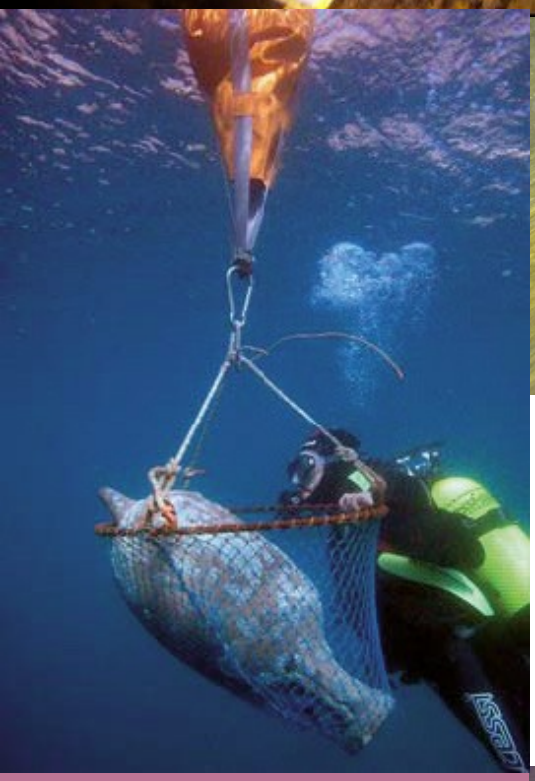
Desde el momento en que comenzaron a retirar la arena y el fango, el ecosistema en que se ha mantenido el pecio sufre alteraciones y se desencadena una serie de procesos de degradación que varía en función de los elementos, su composición y su relación con el entorno. Por esto, la excavación, tratado y estabilización de los materiales requiere una cuidada planificación. Detener la corrosión, desalar, consolidar, son procesos que necesitan un ritmo, equipo e instalaciones específicos.

Escarnemos para conocer y preservar; y aunque invertir uno o dos años en la estabilización de una pieza parezca demasiado tiempo, la perspectiva es diferente si consideramos que estas centenarias 200 años sepultadas bajo el mar.

ENG> Preserving The Past

From the moment we began to remove the sand and mud, the ecosystem in which the vessel had been maintained began to change and a series of degradation processes began. These vary depending on the items, their composition and their relationship with the environs. For this reason the excavation and removal of the finds had to be carefully planned. Halting the corrosion, desalinating and consolidating are all processes that need a certain rhythm and special equipment and facilities.

We excavate to learn and preserve and although spending one or two years stabilizing a piece may seem a very long time, it comes into perspective when you consider that it has lain under the sea for 200 years.



«Aquí acaba tot el que podem explicar. Com podeu comprovar, els arqueòlegs encara no coneixem el final d'aquesta història. El nostre vaixell encara no té nom; el nostre marí no té rostre. Queden moltes hores d'excavació, documentació i investigació per donar resposta a totes les preguntes.»

Museu d'Arqueologia de Catalunya

Passeig de Santa Madrona 39-41
Parc de Montjuïc. 08038 Barcelona

Tel: 93 423 21 49 | www.mac.cat