



Ressenyes



Exposició (8/4/2014 - 28/9/2014)

## Víking. Més enllà de la llegenda

Aquesta exposició ha estat una gran aposta del MMB. Produïda per Mussempartner i l'Statens Historiska Museer (SHM), institució que depèn del Ministeri de Cultura Suec, endinsava el visitant en el coneixement de la cultura dels víkings en base a recents descobriments arqueològics: la seva història, els costums, la vida domèstica, els rituals de la mort, el poder de la mitologia i el simbolisme dels seus vaixells.

El mar i els rius d'Europa van ser els aliats de les flotes de vaixells víkings entre els segles IX i XII dC. Aquests Homes del Nord van travessar Europa des de les fredes terres nòrdiques fins a la càlides costes de la Mediterrània. Primer van expandir-se per les costes de la Bàltica i de la mar del Nord, després van baixar fins a Escòcia, Anglaterra i Normandia. Més tard van afrontar les grans distàncies i les incursions cap al sud d'Europa i també cap a l'interior del continent asiàtic.

L'exposició convidava a descobrir què és el que sabem realment del poble que anomenen víking i trencar alguns estereotips al voltant del poble Norse. Era un poble de guerrers, saquejadors, exploradors, comerciants o agricultors? Els últims descobriments arqueològics ofereixen una nova perspectiva. La idea popular d'un poble saquejador, ferotge i dels cascos amb banyes s'ha substituït per una imatge molt més complexa. Fa més de mil anys que aquesta cultura es va anar desenvolupant i expandint i el que avui coneixem com a època dels víkings correspon a un període mític dels pobles escandinaus que se situa cronològicament entre els anys 750 i 1100 dC, i que està documentat científicament en quatre continents.

Les poblacions establertes a Escandinàvia en aquesta època víking no eren un grup unificat, malgrat que moltes fonts escrites s'hi refereixen com a *normands* o *Norse*. També, segons els diversos especialistes, s'utilitzaven els termes *pagans*, *bàrbars* o *gent del nord*. El fet d'utilitzar la paraula *víking* per descriure tota la cultura escandinava és una invenció de l'era moderna. Aquesta exposició ha servit per documentar aquesta diversitat i la complexitat d'aquella societat.

Els continguts científics de l'exposició s'articulaven a partir de quatre-cents objectes originals procedents de l'Statens Historiska Museet, que han estat exposats tan sols en ocasions excepcionals fora del territori escandinau. L'exposició estava estructurada en vuit àmbits que oferien una acurada i profunda visió sobre els diversos aspectes de la seva cultura: la vida quotidiana, els rituals i les creences, la mitologia, l'artesania i el seu significat, les seves embarcacions, etc. La



mostra també comptava amb nombrosos elements interactius i produccions multimèdia, i ha estat molt ben acollida internacionalment. Completava la mostra la rèplica d'un vaixell víking i anava acompanyada d'un paquet d'activitats lúdiques i educatives vinculades al món dels víkings, com ara un taller de joieria i d'escriptura, conferències, cinema a la fresca, un viatge a Dinamarca, xerrades amb especialistes, etc.

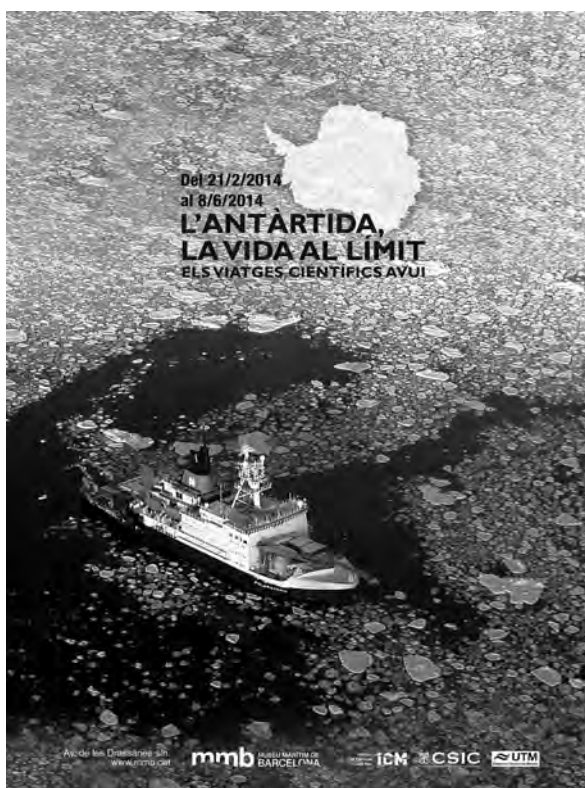
Exposició (4/2014 - 5/2014)

## Antàrtida, la vida al límit

Coincidint amb el viatge de tres mesos d'un equip de quatre científics del CSIC que formaven part de l'expedició del vaixell alemany *Polarstern*, de l'AWI (Alfred Wegener Institute), que està fent recerca a l'Antàrtida, l'MMB i el CSIC van acordar fer una exposició que tenia com a objectiu explicar com avui encara és una aventura anar a aquest continent. A l'exposició s'hi podia veure tot allò que és necessari per portar a terme una expedició: des de la documentació fins als objectes personals, passant per l'equip científic. D'altra banda també incorporava gran quantitat de material audiovisual sobre la navegació i la vida a bord del vaixell.

L'exposició s'organitzava en una successió temporal de situacions o d'escenes que eren la representació de les diferents etapes de preparació, organització, execució i finalització d'una campanya oceanogràfica a l'Antàrtida. La idea central era explicar amb documents originals, material gràfic i filmat i, sobretot, amb equipaments i instruments, com s'organitza una expedició, com es viu a bord d'un vaixell oceanogràfic i com es treballa per obtenir els objectius programats en els projectes de recerca actuals. Es tractava de combinar el treball professional dels científics amb els aspectes logístics i socials de les campanyes al pol Sud.

Per contextualitzar tots els àmbits es van seleccionar una sèrie d'objectes adequats a cada bloc temàtic, com per exemple mapes, vídeos diversos, taula de dades geogràfiques i climàtiques, baguls oberts amb material on es podia veure el contingut o amb equipaments i efectes personals i llistats de queviures i materials per a les bases del continent. També s'hi incorporava material de laboratori, amb aparells d'anàlisis químiques, un microscopi i equipament de laboratori divers, un patí Nansen de recollida de mostres al gel, una rèplica d'un core de gel amb llum, el plànol del vaixell en un plafó (zona logística), un robot submarí amb tot l'equipament, l'ancoratge sencer (trampa de sediment, alliberador acústic i correntòmetre), etc.



Exposició (9/2014 - 12/2014)

## *Gyotaku*, dibuixos de peixos

Aquesta exposició va venir de la mà de l'artista Victòria Rabal, directora del Museu Molí Paperer de Capellades. Victòria Rabal és llicenciada en Belles Arts i en Història de l'Art, i diplomada en Gravat. Va ser membre fundadora de la IAPMA (International Association of Papermakers and Artists) i, el 2008, la Generalitat de Catalunya la va nomenar Mestra Paperera. Des de l'any 1984 ha impartit nombrosos cursos i tallers sobre el paper al nostre país i a d'altres indrets, com ara el Brasil, l'Equador, el Japó i els Estats Units. En els darrers anys ha exposat la seva obra a galeries i museus de Barcelona, Madrid, Düren, Glasgow, Estocolm, Gezels i Buenos Aires.

Aquesta artista treballa des de fa anys el tema del mar i dels peixos. L'interès pel món dels peixos la va portar a fer els primers *gyotakus* –tradició japonesa de fer una impressió amb tinta sobre paper dels peixos que es posen a la venda, tot indicant-ne el nom, el pes i la data de la captura–. A l'octubre de 2010, amb la col·laboració de la direcció de Mercabarna i dels majoristes del Mercat Central del Peix, va començar el projecte de l'Atles: "Els peixos de Mercabarna. *Gyotaku*: capturar l'ànima dels peixos."

Existeixen dos tipus de procediments per fer el *gyotaku*: un de directe, anomenat *chokusetsu-ho*, i un altre d'indirecte, anomenat *kansetsu-ho*. El més emprat i popular és el *chokusetsu-ho* o mètode directe. El procés consisteix a entintar el peix amb un pinzell amb tinta xinesa, després es retira la tinta sobrant i es posa damunt el peix un paper fi, resistent i alhora absorbent, capaç de registrar totes les textures del cos de l'animal. A continuació, es pressiona amb cura i, finalment, s'aixeca el paper ja imprès.

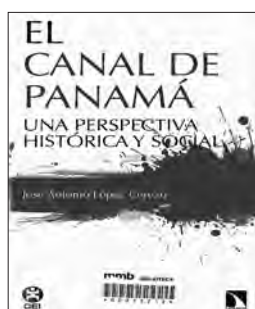


*Gyotaku*  
capturar l'ànima dels peixos

Victòria Rabal

## El canal de Panamá

Ressenya: Enric Garcia



José Antonio LÓPEZ CEREZO

*El canal de Panamá. Una perspectiva histórica y social*  
(Madrid: Los Libros de la Catarata, 2014), 127 pàgines.

El centenari de l'entrada en servei del canal de Panamá ha estat l'ocasió ideal per recordar en llibres, articles i documentals aquesta obra d'enginyeria que tan gran impacte ha tingut sobre el món contemporani. Un dels treballs més interessant, pel punt de vista utilitzat en la revisió, és el del professor José A. López Cerezo, de la Universitat d'Oviedo, on és, entre d'altres coses, director del Departament de Filosofia i Coordinador de la Xarxa CTS del programa de ciències de l'Organització d'Estatos Iberoamericans. Aquest perfil ja ens avança que no es tracta d'un historiador i, per tant, el llibre ressenyat no encaixa fàcilment en aquesta disciplina.

L'autor realitza una aproximació CTS (ciència, tecnologia i societat) a la dinàmica de la tecnologia, prenent com a cas d'estudi l'episodi històric de la construcció del canal de Panamá. El CTS és un camp de treball interdisciplinari que s'ocupa, des de fa unes tres dècades, de les complexes interrelacions que la ciència i la tecnologia estableixen amb les societats en les quals es desenvolupen. El punts de vista CTS responen tant a una renovació acadèmica de l'estudi de la ciència i de la tecnologia com a una renovació de la consideració de la funció social de les mateixes.

Amb aquest plantejament, l'obra realitza una reflexió acadèmica sobre la naturalesa de la tecnologia i de la relació d'aquesta amb la societat. El repte del canal de Panamá, el fracàs de Lesseps després de l'èxit obtingut anys abans amb

el canal de Suez i la comparació entre els mètodes francesos i nord-americans són vistos des de la dimensió no tècnica de la tecnologia. En poques paraules, la tesi és que els francesos van afrontar la tasca amb una concepció estreta o restringida de la tecnologia. Segons l'autor, el projecte també estava condicionat de partida per una visió saint-simonista de la tecnologia "pour le bien de l'humanité", que transformava les possibilitats tecnològiques en una eina progressista. El segle XIX fou una època optimista també pel que fa al transport. En plena era del vapor, se somiava amb futurs sistemes de transport que permetrien el moviment fluid de les persones i del coneixement que millorarien la vida de l'ésser humà en conjunt.

La proposta de López parteix d'una pregunta inicial: Per què els nord-americans van tenir èxit allà on els francesos van fracassar? La resposta immediata, aparentment simple però que caldrà analitzar amb detall, és que els segons no van fracassar perquè els francesos ja havien fracassat prèviament, i perquè van aconseguir comprendre a temps l'abast i la naturalesa dels errors dels europeus.

Per als francesos, el problema era vist merament com un problema tècnic, d'excavació, i essencialment pensaven que els calia fer una rasa prou llarga i profunda. Per als americans, des del primer moment, es va tractar d'un problema de transport: calia moure persones, moure recursos, moure tropes i també influències, i només llavors es podrien moure muntanyes i, finalment, vaixells. El seu plantejament no tenia només una dimensió en el pla de l'enginyeria; tenia, sobretot, una dimensió social i organitzativa. Per altra banda, la intervenció nord-americana va fer possible la unió de dos oceans, com estava previst, però també va afavorir l'aplicació de la "doctrina Monroe" (Amèrica per als "americans") i va posar els Estats Units en una situació d'influència internacional. Roosevelt, a partir de l'experiència en la guerra contra Espanya a Cuba, ja havia comprès que el control del mar era una part integral del domini militar i comercial d'una nació. Encara més, l'èxit final del canal va tenir també quelcom de simbòlic: va separar, de forma literal, dues Amèriques ja separades en tants aspectes.

En definitiva, la proposta de López Cerezo no representa una crònica més de la història del canal, sinó una reflexió sobre la tecnologia, les seves possibilitats i les seves conseqüències.

## Noventa por ciento de todo

Ressenya: Jordi Ibarz



**Rose GEORGE**

**Noventa por ciento de todo. La industria invisible que te viste, te llena el depósito de gasolina y pone comida en tu plato** (Madrid: Capitán Swing, 2014), 295 pàgines.

Sota aquest suggeridor i atractiu títol hi ha una interessant anàlisi periodística de la indústria naviliera internacional, aquesta indústria de la qual tan poc sabem i que per això l'autora pot qualificar d'invisible. La importància del treball rau, sobretot, en aquesta qüestió, en tractar de fer llum sobre una indústria que té una importància capital en les nostres vides i que, ahora, sembla que tingui un especial interès a mantenir-se al marge de l'opinió pública.

L'autora, Rose George, aborda l'estudi de la marina mercant emprant el format del reportatge periodístic i el que fa és embarcar-se en un vaixell portacontenidors de la companyia Maersk i relatar un viatge entre el port anglès de Felixstowe i el de Singapur, a l'altra banda del món. Comença el seu treball amb la descripció del vaixell i de la tripulació. Les gegantines dimensions de la nau les contrasta amb la

reduïda tripulació, formada per una vintena de persones que ens posen en la pista del que constitueix una de les bases dels extraordinaris beneficis econòmics de les grans companyies navilieres: l'alta productivitat del treball de les tripulacions dels vaixells i del capital invertit. Seguidament realitza algunes apreciacions sobre les característiques del trànsit en contenidors i li sorprèn l'opacitat d'aquest sistema de transport. En concret, es refereix a les dificultats per conèixer quin és el veritable contingut dels contenidors, que sovint porten mercaderies diferents de les declarades. Descriu les operacions de càrrega del vaixell comparant-les amb les que existien abans de la introducció dels contenidors. En aquest sentit, assenyalava la reducció de la importància dels estibadors en aquestes tasques. També ens parla de les característiques de les tripulacions. Respecte això en destaca el caràcter multinacional i com, en els darrers anys, les tripulacions, i molt especialment la marineria, estan formades per persones de nacions poc desenvolupades. També situa en diverses parts del llibre les difícils condicions de treball de les tripulacions dels vaixells mercants actualment. Dedicava la seva atenció als riscos –podríem dir ordinaris– de la navegació, com poden ser els naufragis. En aquest sentit, descriu la problemàtica del que anomenem pavellons de conveniència i la seva incidència en l'incompliment de les normes de seguretat i també en tot allò que fa referència als drets dels treballadors. El pas del vaixell en què viatja l'autora per les aigües somalis és aprofitat per relatar els riscos d'atacs pirates que, des de fa pocs anys, amenacen extraordinàriament la navegació per aquella zona. A aquest tema li dedica, de fet, dos capítols i li ofereix una atenció que té molt més a veure amb l'espectacularitat del fenomen i el seu caràcter mediàtic que no pas amb el fet que serveixi per explicar realment la importància de la navegació marítima en el dia a dia de la nostra existència. Tot seguit, en un nou capítol, parla de la importància de les institucions benèfiques existents en molts ports per realitzar una tasca de suport als mariners que hi recal·len. Ens anem acostant ja a la part final del llibre, i alhora del viatge, i sembla com si l'autora tingués dificultats per omplir les pàgines que falten. Així doncs, trenca totalment amb el fil argumental que suposa el relat de la seva experiència com a embarcada i se situa en un altre moment i en un altre espai: en el port d'Immingham, a la costa est d'Anglaterra.

En aquest cas, parla del paper de les missions religioses establertes també com a institucions per a l'assistència social dels mariners. Torna de nou a sortir del guió establert del relat del seu viatge amb el vaixell portacontenidors i dedica un dels darrers capítols als danys que el trànsit marítim provoca sobre les balenes. Per això relata un altre dels seus viatges a un lloc molt diferent, a la costa nord-est dels Estats Units, un lloc d'albirament de balenes que, a més, coincideix amb un corredor important de transport marítim i que, per tant, és un lloc on sovint es produeixen colisions amb els cetacis. Per acabar, dedica un capítol a narrar les condicions de salvament marítim i el seu desembarcament del vaixell després de la llarga travessia.

És aquest un llibre de lectura fàcil, que aborda temes sovint desconeguts per a totes aquelles persones alienes al transport marítim. En aquest sentit, el llibre té un caràcter clarament divulgatiu. L'autora se centra en aquells aspectes més espectaculars –els naufragis, els pirates, tot allò que té a veure amb la sostenibilitat mediambiental– per tal de mantenir l'atenció sobre el tema. En el seu treball de divulgació

emprarà termes que farien treure foc pels queixals a aquelles persones mínimament introduïdes en això del món marítim. Així, si més no a la traducció castellana del llibre, parla d'*aparcar* en lloc d'*atracar* el vaixell o es refereix a les distàncies recorregudes en termes de quilòmetres, més fàcils de comprendre per als que no coneixen aquest món que les milles nàutiques. Malgrat aquestes crítiques, podem considerar el llibre de George com una bona primera aproximació a la indústria del transport marítim actual. No obstant això, el llibre no arriba a entrar en allò realment interessant de la indústria marítima, no ens parla del significat que té que el negoci estigui repartit entre unes poques companyies, ni dels acords i les aliances que aquestes tenen establerts o previstos. Si aprofundís una mica sobre això implicaria veure fins a quin punt les lleis de la lliure competència en l'economia de mercat són d'aplicació en aquest cas i com l'organització econòmica d'aquesta indústria té efectes directes sobre la nostra manera de vestir, sobre com omplim els dipòsits de benzina dels nostres vehicles i sobre el menjar que posem als nostres plats.