

ELS MESTRES D'AIXA DE PALAMÓS

PER

JOSEP PALLÍ i ROIG

A l'edat mitjana, Catalunya era una gran potència marítima que rivalitzava a la Mediterrània amb les repúbliques de Gènova, Venècia i Pisa. Les nostres naus navegaven fins a l'extrem oriental d'Europa; per tant, la indústria de la construcció de vaixells tenia una importància primordial.

Palamós, com a port reial, també tenia probablement les seves drassanes, potser des del moment en què varen començar a arribar-hi les primeres galeres del rei Pere *el Gran*; si més no, necessitava tenir algun mestre d'aixa per a fer les reparacions més necessàries a les naus que, degut als temporals o a les avaries pròpies de l'ús, es produïen en alta mar o lluitant amb les altres naus enemigues.

Tanmateix, poca cosa sabem d'aquelles drassanes; però, des de 1419 ja tenim algunes dades que permeten entreveure la importància que tingueren en aquells temps els mestres d'aixa que, com sabem, són els artesans especialitzats en la construcció de tota mena de naus fetes de fusta.

Uns documents trobats per Maria-Mercè Costa⁽¹⁾ corroboren la hipòtesi tota vegada que, amb motiu de la reparació d'una nau de guerra durant el regnat d'Alfons *el Magnànim* (1434) al port de Palamós trobem uns quants noms dels mestres d'aixa que ja hi havia a la nostra vila, així com d'uns altres oficis vinculats a les drassanes: calafats, boters, corders, ferrers, etc que treballaren en la reparació de la nau que, pel que es veu, va haver de

(1) MARIA-MERCÈ COSTA. *Reparació d'una nau en el port de Palamós (1434)*. "Estudis del Baix Empordà", ("EBE"), núm 7, 1988, pp 87-100.



Fig 1. Els mestres d'aixa de Palamós treballaren, durant el segle XIX, al lloc de la platja on actualment hi ha el Passeig del Mar: com que no disposaven de drassanes cobertes, ho feien a l'aire lliure i es servien d'uns estris molt senzills per a poder anar col·locant les quadernes i els objectes més pesants sobre el bastiment, com es pot veure en aquest dibuix basat en un model d'una maqueta del Museu Marítim de Barcelona (ref 3.326).

ser feta amb molta urgència; com que es necessitaren molts més homes dels que es disposava a les drassanes, se n'hagueren de contractar de fora i treballaven fins i tot en diumenge. La reparació va durar des del dia 23 de febrer fins al maig d'aquell any: es suposa que aquesta nau fou una de les que varen anar l'any següent a la conquesta de Nàpols, on tingué lloc la batalla naval de Ponça (1435).

A continuació donem una relació de les persones de Palamós que hi intervingueren:

Mestres d'aixa: Pere i Joan Bofill, i també Bartomeu Boneta.

Calafats: Llorenç Sabater, Pere Vinyals i Joan Pasqual.

Boters: Pere Prohirós, Joan Bruguera major, Joan Bruguera menor i Bernat Guitart.

Corder: Pere Massó, que féu cordes per a l'eixàrcia de l'arbre major.

Ferrer: Bernat Bofill, que féu algunes peces de ferro i els perns.

També, segons Josep Maria Marquès⁽²⁾, en els registres de les lletres episcopals del bisbat de Girona, en el període que va del 1334 al 1620, es troben una colla de benediccions de vaixells, amb el permís episcopal, per

(2) JOSEP M^a MARQUÈS, *Benediccions de barques*, ("EBE"), núm 11, 1992, pp 5-11.

a celebrar la missa al costat, o a sobre mateix del bastiment, si aquest era relativament gran. Fins i tot es concedien dispenses per a treballar en dia de festa a fi d'armar una nau reial, com així fou en el cas de l'esmentada anteriorment.

Entre una llista de 157 benediccions que hi va trobar l'esmentat historiador gironí n'he separat un total d'11 que es varen fer a Palamós, des del 1419 al 1566. Són les següents:

1419, per a Antoni Aloerga, mercader de Palamós, una nau (no diu de quina mena). 1455, per a Pere Pujol, una caravel·la. 1455, per a Ramon Volo, donzell, una caravel·la. 1473, per a Francesc Valentí, una caravel·la. 1481, per a Pere Vidal, una nau. 1511, per a Francesc Valentí, una nau. 1518, per a Jordi Res, mercader de Barcelona, una nau. 1521, per a Ramon de Cardona, una nau. 1536, per a Miquel Aragonès, una nau. 1542, per a Andreu Biure, donzell, una nau. 1566, per a Peiró Robau, un llondro.

Fins ací hem trobat ja: tres caravel·les, un llondro i set naus, que foren construïdes a les drassanes de Palamós; tanmateix, no sabem el nom dels mestres d'aixa que hi varen intervenir.

Hi ha, però, uns altres documents que sí que ens en faciliten alguns dels que hi havia entre els anys 1460 i 1642. Es tracta dels pergamins de Santa Maria de Palamós, inventariats per Lluís Camós i Cabruja⁽³⁾, entre els quals hem trobat uns quants mestres d'aixa vinculats a les drassanes de Palamós. Són aquests: 8-VIII-1460, Pere Bofill. 8-X-1539, Joan Pedrosa. (Recordem que el 7-X-1543 tingué lloc l'atac i destrucció de Palamós pel pirata turc Barba-rossa). 20-V-1547, Joan Massó. 5-IV-1559, Joan Gamira. 3-VIII-1566, Nicolau Bertran. 1-VIII-1582, Jaume Mauri, menor. 7-VIII-1582, Rafael Salamó. 2-V-1586, Pere Simon. 21-IV-1592, Miquel Mauri. 7-I-1593, Pere Soler. 21-X-1601, Joan Illa. 10-VI-1604, Antoni Mauri. 29-V-1605, Jaume Mauri. 4-IV-1607, Antoni Garrell. 17-IV-1611, Joan Servià. 7-VI-1622, Joan Vidal. 26-VII-1626, Antoni Mauri. 11-III-1642, Jaume Mauri.

Hi hem inclòs la data fatídica de l'atac que el pirata Barba-rossa va efectuar a la nostra vila per donar una referència dels fets en què aquelles persones forçosament es degueren veure involucrades; tanmateix, la vida va continuar el seu curs. En aquells anys, sabem que una família de mestres d'aixa, els Mauri, va transmetent l'ofici de pares a fills.

També cal assenyalar el fet curiós que, a la platja de la Fosca, dins el terme de Palamós, hi havia registrades, l'any 1638, 4 botigues o barraques

(3) LLUÍS CAMÓS CABRUJA i JOSEP M^a MARQUÈS, *Pergamins de Santa Maria de Palamós*, ("EBE"), núm 6, 1987, pp 119-135 i núm 7, 1988, pp 101-146.

que havien estat propietat de Pere Sureda, mestre d'aixa; Joan Caner, pescador; Antoni Jutge, calafat; Magí Simon, corder; Sebastià Sabater, barriler; Antic Carreras, barriler i Francesc Esteve i Padrosa, mercader, tots de Palamós. Aquestes dades es deuen a l'investigador Pere Trijueque⁽⁴⁾. Tot fa suposar, doncs, que possiblement a aquella part de la costa palamosina hi hagué també una petita drassana on es bastiren o repararen algunes naus.

Fou a partir de l'any 1553, quan a la parròquia de Santa Maria del Mar es començaren a registrar tots els naixements dels palamosins, i és gràcies a aquests llibres que trobem els noms i cognoms del seus habitants, així com els oficis dels caps de família, i podem observar quines eren les professions que ocupaven proporcionalment més gent d'entre tota la població: els mestres d'aixa són uns d'aquests.

Però hem aprofitat la facilitat de tenir a mà l'esmentada llista dels pergamins de Santa Maria del Mar, publicats gràcies a un acurat treball que féu Josep M^a Marquès, per a trobar una colla de noms de persones vinculades a les drassanes de Palamós: En el període que va de l'any 1547 al 1642 hi ha, per exemple, 17 mestres d'aixa, 12 calafats, 5 corders i altres oficis que també podien estar lligats al servei de les drassanes: 5 ferrers, 9 fusters, 20 barrilers, 15 mariners, 15 pescadors, 1 metge de mar i 1 duaner. En canvi només hi ha registrats 4 pagesos; un cas excepcional possiblement en tot el principat de Catalunya, en una època en la que la gent del camp eren majoria arreu dels pobles, si exceptuem les quatre capitals de província. L'explicació ve donada pel fet que, com tots sabem, el terme municipal de Palamós fou sempre molt reduït, amb poques terres de conreu, motiu pel qual els seus habitants vivien principalment de la pesca i de les feines derivades del comerç a la mar, sobretot de la navegació mercant.

Amb la unió política d'Aragó amb Castella quedà fortament perjudicada l'hegemonia que teníem els catalans a la Mediterrània i per disposició de la reina Isabel *la Catòlica* no ens fou permès tampoc el comerç directe amb les Amèriques. Les guerres de successió i la pirateria, entre altres coses, acabaren d'arruinar el Principat i motivà una greu decadència del seu comerç marítim el ser-li privat de poder noliejar cap nau que volgués anar a l'altre costat de l'Atlàntic. El moviment comercial per mar va quedar limitat al cabotatge entre els ports de la península, fins que Carles III va aixecar aquesta absurda prohibició permetent-ho, a canvi de passar pel control de la Companyia d'Índies a Sevilla, i després a Cadis, ja entrat el segle XVII.

(4) PERE TRIJUEQUE. *Les "barraques" de la costa.* "Proa de Palamós", núm 48, maig 1990, p 7.



Fig 2. Dintell del portal de la que havia estat la casa d'en Pere Muxó a Palamós (1772) on es pot apreciar perfectament una destral i una aixà, com a distintius de la professió del seu propietari. (Fotografia cedida pel MMB, inventari núm 1.091, foto núm 250).

Fou aquell el moment o l'inici d'una certa renaixença de la marina mercant catalana de la qual s'ha escrit força i de la que hi ha opinions molt controvertides.

Però, no fou fins a mitjans del segle XVIII que les drassanes de Palamós tornaren a tenir ja una certa importància, com així va passar també en molts altres llocs de la costa catalana, com a Sant Feliu de Guíxols, Lloret, Blanes i principalment al Maresme, als pobles de Malgrat, Calella, Canet, Arenys, Mataró, Vilassar, Masnou, així com a Barcelona, on es construïren una colla de vaixells de tota mena. Gràcies a les famoses escoles nàutiques d'Arenys de Mar, Mataró i Barcelona, es formaren un nombre important de patrons.

Del gran nombre de naus que sortiren de les drassanes de Palamós podem saber-ne algunes dades gràcies també als llibres de baptisme de la parròquia perquè es dona el cas que en la benedicció no solament es feia constar el nom que se li havia donat, sinó també la mena de barca que era, nom del patró, ús a què es destinava i, fins i tot, el lloc on es féu la benedicció, com podrem veure en algunes de les diferents partides que a continuació reproduïrem de l'esmentat llibre⁽⁵⁾.

Ja al 1708 hi figura una barca beneïda el 9 d'agost, del patró Antoni Olivós, que porta per nom "Sant Antoni".

Però no és fins al 1780 que tornem a trobar un llagut de pescar, per al patró Francesc Llopis; la benedicció es féu a l'arenal, davant la casa de Feliu Sureda, pescador.

1782, 21 de maig. *El Rector i R. Comunitat de Preveres d'esta parroquial esglèsia junts érem a les hores 8, i anàrem, a petició de l'infrascrit capità a beneïr amb professó solenne, és a dir amb les tres capes, bordons, Creu Major, dos Acòlits, Vera Creu, Bandera de Sant*

(5) "Marinada", Palamós, any IX, abril 1922, núm 101, pp 49-50.

Telm, cantant la lletania major, vestint els restants cinc prèveres comunitaris habits corals, a beneir amb solemne benedicció un Pinco posat en terra, sota la casa del Sr. Ros, Notari, que estava aleshores per avararse, el qual Pinco la ciutat de Mataró havia comprat a la Companyia dels senyors interessats al cos de l'alfèrç D. Martí Badia i Caner, capità que avià es de dit Pinco s'anomena Fèlix Castellà i Coll, natural de la ciutat de Mataró. La Puríssima Concepció és la Patrona i protectora del Pinco. En el mateix Pinco el senyor Capità donà refresc on foren convidats molts senyors i senyores, també la R. C. de Prèveres. El senyor Capità donà d'almoina a la R. Comunitat de preveres i Rector per la dita funció de Benedicció set lliures i 19 sous i quatre diners. Aquesta benedicció fou molt sonada i l'hem transcrita literalment com a exemple del que s'acostumava a fer a la benedicció d'una nau. (No estarà de més explicar, també, que un pinco, o pinc, era una nau semblant al xabec. Fou molt emprada a la Mediterrània i àdhuc arribaren a fer transports a les Antilles).

Altres benediccions:

1782, la barca de Joan Vidal i Matas, en l'arena, en el lloc dit "La Barcassa", sota les botigues de Josep Sureda. 26-VI-1785, un llondro del patró Jaume Taulina, en el lloc de l'arena de la mestrança. 1785, un bisquet fabricat per Pere Galí. 1786, la pollacra "Sant Josep", patró Josep Bajandas i Vidal. 1787, el viscre "Sant Josep", patró Vicens Llopis i Batlle. 1787, la pollacra "Sant Josep", patró Josep Torrent i Bassó. 1788, la pollacra "Nostra Senyora del Carme", patró Antoni Torrent, fabricada per Pere Savalls i Perich. 1791, el pinco "Sant Antoni", patró Pau Mauri. 1792, el bergantí "Nostra Senyora del Roser", patró Jaume Mauri, fabricat pel mestre d'aixa Agustí Muxó. 1792, un bergantí de Pere Cadira. 1805, la pollacra "Nostra Senyora del Carme", que fou reparada a Palamós i era del patró Joan Carreras de Lloret. 10-V-1805, el llagut "Tonante", del patró Josep Mauri. 3-VI-1805, el llagut "Nuevo Activo", construït a despeses dels tres germans Badia, del qual era patró el tercer germà, Antonio Badia. 10-X-1805, la pollacra "Santa Teresa", àlies "La Venturosa", del patró Esteve Alsina.

La Guerra de la Independència motivà, durant uns anys, la destrucció i ruïna de les drassanes de Palamós però aviat els mestres d'aixa es tornaren a refer i fou a partir d'aquest moment que tenim una colla de dades de les fragates, corbetes, bergantins, pollacres, goletes, bergantins-goletes i pollacres-goletes que es construïren a la nostra vila, des de 1817 a 1883, segons que hem trobat en els arxius del Museu Marítim de Barcelona.

Així doncs, no és estrany que quan, l'any 1814, es procedí a la benedicció d'una campana de l'església parroquial per substituir la que havia estat destruïda, entre els personatges rellevants que hi assistiren

figura Gaietà Oliver que era mestre d'aixa. La llarga llista dels vaixells que anaren sortint els hem trobat en els esmentats arxius, però, cal tenir en compte que sols hi figuren els vaixells superiors a 80 tones de desplaçament, excepte el primer que només arribava a les 75 tones⁽⁶⁾.

1817, benedicció del bergantí-goleta "Sant Sebastià", de 75 tones, construït a la platja de la vila pel mestre d'aixa Joaquim Muxó; patró, Marian Reig i Feliu, de Palafrugell. 1834, bergantí "Orestes" de 110 tones; mestre d'aixa, Gaietà Oliver. 1838, bergantí "Victoria" de 125 tones; mestre d'aixa, Joaquim Muxó. 1838, pollacra "Dos Amigos" de 167 tones; metre d'aixa, Gaietà Oliver. 1839, bergantí "Julio" de 190 tones; mestre d'aixa, Joaquim Muxó. 1839, bergantí "Indústria" de 200 tones; mestre d'aixa, Joaquim Muxó. 1839, bergantí "Mentor" de 218 tones; mestre d'aixa, Josep Muxó. 1840, bergantí "Pepito" de 198 tones; mestre d'aixa, Joaquim Muxó. 1840, bergantí "Otelo" de 180 tones; mestre d'aixa, Joaquim Muxó. 1840, pollacra "Beatriz" de 125 tones; mestre d'aixa, Joaquim Muxó. 1841, bergantí "Arturo" de 180 tones; mestre d'aixa, Joaquim Muxó. 1841, bergantí "Salvador" de 148 tones; mestre d'aixa, Gaietà Oliver. 1841, fragata "Isabel II" anomenada vulgarment "La Quesada", perquè fou Don Josep Maria de Quesada, capità de l'armada, qui n'encomanà la construcció al mestre d'aixa Joaquim Muxó; era una de les naus més grans que sortiren d'aquestes drassanes: amidava 137 peus de Burgos d'eslora, 33 de mànega, i 24 de puntal⁽⁷⁾. 1847, fragata "Esperanza" de 419 tones; mestre d'aixa Josep Muxó. 1847, pollacra "Joven Merceditas" de 102 tones; mestre d'aixa, Josep Muxó. 1848, bergantí "Lepanto" de 245 tones; mestre d'aixa, Josep Muxó. 1848, bergantí "Procer" de 148 tones; mestre d'aixa, Josep Muxó. 1848, pollacra "Anita" de 200 tones; mestre d'aixa, Josep Muxó. 1851, pollacra "Antonietta" de 227 tones; mestre d'aixa, Gaietà Oliver. 1851, pollacra "Mota" de 201 tones; mestre d'aixa, Francesc Oliver. 1851, pollacra-goleta "Ampurdanesa" construïda a Palamós i matriculada a Alacant. 1854, corbeta "Sant José" de 134 tones; mestre d'aixa, Josep Muxó. 1855, bergantí "Agapito" de 237 tones; mestre d'aixa Josep Pagès. 1855, pollacra "Angelita" de 236 tones; mestre d'aixa, Francesc Oliver. 1855, pollacra "Lesmes" de 152 tones; mestre d'aixa, Francesc Oliver. 1855, pollacra "Victoria" de 242 tones; mestre d'aixa, Josep Muxó. 1856, bergantí "Nuevo Vigilante" de 168 tones; mestre d'aixa, Francesc Oliver. 1856, bergantí "Nueva Estrella" de 78 tones;

(6) JOSEP RICART I GIRALT. *El Siglo de Oro de la Marina Velera de construcción catalana 1790-1870. Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, tercera època, vol XVIII núm 7.

(7) "Marinada", Palamós, any I, març 1914, núm 3, p 34.

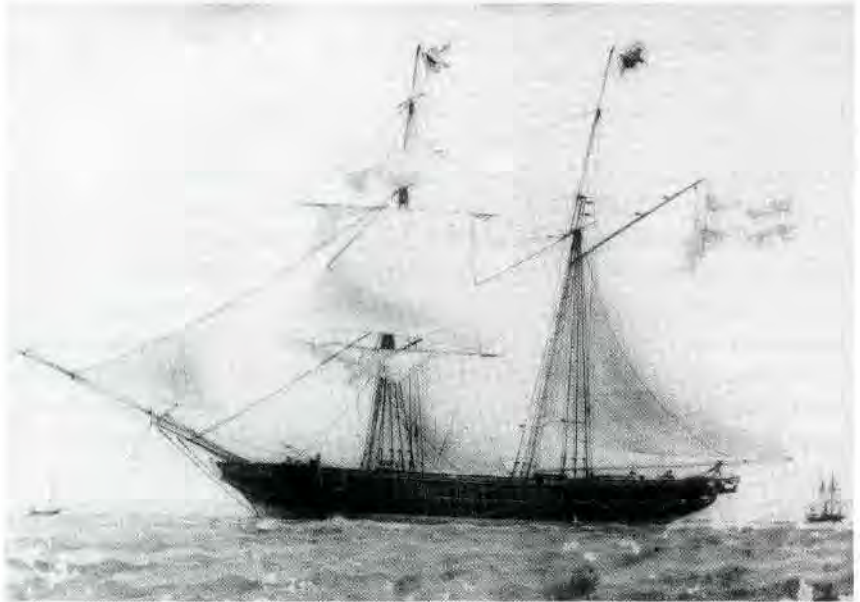


Fig 3. La pollacra-goleta "Ampurdanesa", construïda a Palamós l'any 1851, i matriculada a Alacant. Fotografia d'una aquarel·la d'A Roura (MMB inventari núm. 6.195, ref. 3.146).

mestre d'aixa, Josep Muxó. 1857, corbeta "Bella Clara" de 408 tones; mestre d'aixa, Francesc Oliver. 1857, pollacra "El Jaime" de 107 tones; mestre d'aixa, Francesc Oliver.

Diu Esteve Fàbregas i Barri, que les drassanes catalanes foren les més prolífiques d'Espanya i entre elles les de Palamós, amb en Josep i en Joaquim Muxó com a uns dels principals mestres d'aixa que acostumaven a fer uns vaixells molt sòlids, però, una mica pesants; alguns d'ells, arribaren a navegar durant 80 anys.

El mateix autor diu que entre 1780 i 1880 es construïren en conjunt unes 44 fragates, 51 corbetes, 277 bergantins, 220 pollacres i 142 bergantins-goletes, pollacres-goletes i goletes, amb un total de 734 vaixells, d'unes 164 tones catalanes per terme mitjà sense comptar els bastiments de menys de 80 tones⁽⁸⁾.

(8) ESTEVE FÀBREGAS i BARRI, *Dos segles de marina catalana*, Edit Selecta, Barna, 1961, pp 14-15.

També Joan B Camós conta alguna anècdota molt curiosa d'aquells vells mestres d'aixa del segle XIX que val la pena de llegir a "Marinada"⁽⁹⁾, així com el bateig o benedicció d'una barca que ens explica Miquel Roger i Cosa⁽¹⁰⁾.

Finalment vingué la decadència de la vela i el predomini dels vaixells a vapor, de casc metàl·lic, que també fou motiu d'un altre article de Martí Roger⁽¹¹⁾.

Hem trobat, entre els papers, els noms d'alguns mestres d'aixa: Pere Galfí, Ricoma, Japet, Pere Savalls, Francesc i Gaietà Oliver i, sobretot, el dels germans, Josep i Agustí Muxó, més conegut, aquest últim, per en Ti⁽¹²⁾. Tanmateix, n'hi hagueren alguns altres, fins a arribar al segle XX i durant tot aquest segle, dedicats principalment a la construcció i reparació de tota mena d'embarcacions de pesca i d'esbarjo, però, això ja és un altre capítol que caldrà contar un altre dia.

Els llocs on estigueren situades les drassanes de Palamós és molt complex. Segons hem vist en algunes de les referències que donen els llibres de baptisme sembla que treballaven pràcticament a l'aire lliure; no disposaven de construccions especials, més o menys consistents, com les drassanes de Barcelona. Disposaven a tot estirar, d'un senzill cobert de fusta o tal volta es servien d'unes veles a manera de tendals per a guardar-se dels raigs del sol o de la pluja: feinejaven en diferents indrets de la façana marítima, i així es parla de *l'arenal, davant la casa d'en Feliu Sureda el pescador* o de *la ribera de la platja que era llavors bon tros més endins del que és la façana cara al mar* (entenem que es refereix a la part de la muralla que quedà desguarnida quan va desaparèixer l'antic Palau Reial, entre el carrer del Canó i les cases on més tard es va instal·lar el Museu "Cau de la Costa Brava"). També varen tenir el seu lloc de treball a la part de la platja de sa Catifa, davant del port de l'actual Club Nàutic, on, de fet, encara es fan algunes reparacions.

Ja hem vist que, fins i tot al segle XVII hi va haver una drassana a la platja de la Fosca, segons sembla a la part que hom coneix per Tamardia, però, no degué tenir gaire importància perquè ja no n'hem trobat cap més referència ni sabem les naus que s'hi varen bastir.

També, B A Mauri parla del Dreçanal, que diu que era a la plaça de Sant Pere, i de les coves dels Miradors, que desaparegueren quan varen construir la carretera de Girona i fer-la arribar fins al port, l'any 1853. *Com*

(9) "Marinada", Palamós, any XIII, maig-juny 1926, nùms 151-152, pp 7-9.

(10) "Marinada", Palamós, any XIII, març 1926, núm 3, p 40.

(11) "Marinada", Palamós, any I, maig 1914, núm 3, p 68.

(12) FREDERIC PUJULÀ, *Alguns vells oficis*, "Proa de Palamós", juny 1982, núm 151, p 8.

a resultat de la millora les drassanes fores dutes a la platja, avui lloc de les cases dels senyors Martí Montaner i Miquel Gubert⁽¹³⁾.

A partir d'aquest moment, els principals mestres d'aixa treballaren a la platja de l'arenal, prop de la "xanca" on més tard varen alçar-hi l'estació del tren; d'ací també el nom del carrer del "Astillero".

És, aquest, un capítol molt important de la història de Palamós que caldria estudiar a fons, perquè és evident que si volem tenir un museu especialitzat en els temes de la pesca i també de les coses de la mar, caldria anar a cercar bona part de la documentació que encara deu quedar en els arxius de la marina mercant i de l'armada naval.

També fóra interessant aconseguir les fotografies o el planell d'algun d'aquells vaixells més característics de les drassanes palamosines. Però encara seria millor poder reproduir a tamany reduït, aquells bonics velers que sortiren de Palamós per anar a fer la carrera d'Índies. És una interessant i divertida activitat que brindo a tots aquells que són afeccionats al modelisme naval.

Afortunadament hi ha una col·lecció de reproduccions d'algunes d'aquestes naus en el Museu Marítim de Barcelona, situat en el magnífic edifici gòtic de les antigues drassanes d'on sortiren la major part dels millors vaixells de la nostra marina reial i de la mercant, que es poden veure, sempre que les sales estiguin lliures de les exposicions que anualment s'hi celebren⁽¹⁴⁾.

A la sala dedicada a Palamós hi ha el que segueix: un model de mig casc del bergantí "Nuevo Vigilante", donatiu de Salvador Oliver; fou construït a Palamós per Francesc Oliver i Pi (1866) i inscrit com a propietat del tercer pilot Josep Mirambell i Martí i altres; arqueig, 203 tones. Matriculat a Palma de Mallorca l'any 1899 amb el nom de "Bosch y Valent", que era el títol de la societat que el va adquirir. També hi ha una aquarel·la, pintada per J. Pineda, l'any 1885.

La pollacra "Beatriz" en un model de mig casc, construïda per Joaquim Muxó (1840) per encàrrec de Rafael Patxot; arqueig, 125 tones. Naufragà en el port de Santander la nit del 6 al 7 de desembre de 1847.

La pollacra-goleta "Ampurdanesa" en una aquarel·la de A. Roux, construïda a Palamós el 1851 i matriculada a Alacant.

Dintell de la porta de la casa del mestre de ribera Pere Muxó, del 1772,

(13) "Marinada". Palamós, any I, novembre 1914, núm 12, p 190.

(14) Museu Marítim de Barcelona. (Cal tenir en compte que per obres de restauració a partir del 1990 varen ésser tancades un cert nombre de les sales del museu i, per tant, alguns dels objectes ressenyats poden haver estat retirats temporalment, però, a la biblioteca del museu, hom pot trobar les seves fitxes).

El bergantí "Lepanto", de 245 tones, en un model de mig casc. Construït a Palamós el 1848 pel mestre Josep Muxó; inscrit a Barcelona. Es va enfonsar al port de Nova Orleans el 17 de desembre de 1873, de resultes d'una col·lisió amb el vapor americà "Belle-Lee". També hi ha una aquarel·la anònima del mateix bergantí.

A la sala dedicada a Fills de G Matas de Palamós hom hi pot veure la bandera-contrassenya d'aquesta empresa naviliera. El bertantí-goleta "HGM" en una aquarel·la de J Pineda i la fragata "Palamós" en una aquarel·la també de J Pineda. Aquesta fragata fou construïda a Nova Escòcia, el 1875 amb el nom de "John Bunyan" però es tornà a matricular a Barcelona el 1891; tenia un arqueig de 1.207 tones i fou desballestada finalment al port de Barcelona l'any 1907.

En un llibre recent⁽¹⁵⁾ son reproduïdes en làmines de colors unes pintures de tres vaixells fets a Palamós: El bergantí "El Salvador" amb l'aparell de pollacra, segons una aquarel·la de Pellegrin. Característiques: eslora 81 peus; quilla 71 peus; mànega 26 peus; puntal 10 peus i 6 polzades; arqueig 148 tones. Mestre d'aixa, Gaietà Oliver; data d'inscripció, 13 de juny de 1842; cost 9,000 *pesos forts*. Capitans: Joan B Rissech i Macià, Joan B Rissech i Domènech i també Francesc Rissech i Domènech (làmina A03).

La pollacra-goleta "Antonieta" amb aparell de pollacra. Característiques: eslora 96 peus; mànega de construcció 27 peus; mànega d'arqueig 25 peus; puntal 14 peus i 6 polzades; arqueig 227 tones. Mestre d'aixa, Gaietà Oliver; data d'inscripció, 19 de març de 1851. Capitans: Joan B Rissech i Macià i Joaquim Campderà i Ruyra (làmina A04).

La pollacra-barca "San José" segons un oli sobre tela de Mongay. Característiques: eslora 101 peus; mànega de construcció 26 peus i 6 polzades; mànega d'arqueig 24 peus i 6 polzades; puntal 12 peus; arqueig 134 tones. Mestre d'aixa, Josep *Moixó*; data d'inscripció, 4 de maig de 1854; cost 17.850 duros. Capitans: Joan B Robert i Casanovas, Pere Conill, Josep A Cabruja i Tarrats, Francesc Garriga i Teixidor i també Joan B Domènech i Parés (làmina A08).

(15) AGUSTÍ M^e VILÀ i GALÍ, *La Marina Mercant de Lloret de Mar dels segles XVIII-XIX*, Lloret de Mar, 1992.