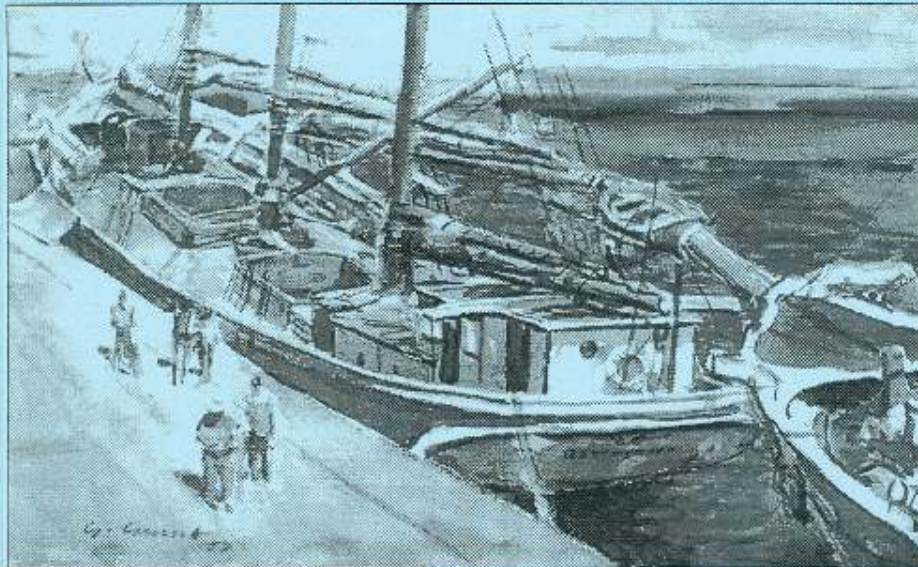


SIRGA

Revista de l'AAMMB

FEBRER 2000
Núm. 12

ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



SUMARI

EDITORIAL, 274

Consell de redacció

MODELISME, 275-284

Diferents maniobres de vaixells dels segles XVII, XVIII i XIX (Part IV)

Isidre Oliveras i Parera

Una barca mediterrània torna la tradició dels exvots
Article de Joan Boronat (Diari de Tarragona)

Suggeriments per col·locar portes de canons
Traducció de Carles Viladevall i Puntí. Article del Sr. W. Kelley Hannar del "Model Shipwright", Núm. 55.

FONS DOCUMENTAL, 285-286

EL Fons personal de Fèlix Ruiz Fortuny, un militar i polític del segle XX.
Josep M. Grau Pujol

ACTUALITAT DEL PATRIMONI, 287

Una visió fotogràfica de la "Cutty Sark"
Carles Viladevall i Albert Campanera

HISTÒRIA, 288-292

Barca de jàbega Estudi mitjançant el plànol de la jàbega de Màlaga Maria del Carmen del MMB (Part II)
Antoni Rodríguez i Joan Ubach

NOTICIARI, 293-295

El Comitè Nacional de Vaixells Històrics del Regne Unit

Contestació de Grant H. Walker, Conservador Assistent de Models U.S. d'Annapolis a la consulta de Jordi Busquets referent al vaixell "Great Republic"

Cicle d'exposicions al Museu MMB

Des de **SIRGA** l'AAMMB continua amb l'objectiu d'apropar-se a la realitat del Patrimoni Marítim amb la publicació de nous articles. Així neix aquest número 12 amb temes que tracten del següent:

* La continuació del treball referent a les diferents maniobres de vaixells dels segles XVII, XVIII, i XIX realitzat per Isidre Oliveras i Parera on descriu les finalitzacions de totes les maniobres sobre la coberta. La descripció minuciosa que fa d'aquestes maniobres a escala 1:75 està acompanyada dels excepcionals dibuixos de l'autor, que són entenedors alhora de poder entendre les diferents maniobres.

* L'article "Una barca mediterrània torna la tradició dels exvots", i publicat per Joan Boronat al Diari de Tarragona l'any 1993. Exposa l'entrevista feta al modelista naval, Sr. Jordi Busquets, que feu ofrena a l'ermita de Sant Antoni d'Altafulla d'un model de barca de pesca de la seva construcció. La publicació d'aquest article és amb l'autorització expressa del Sr. Busquets.

* La traducció de l'article del Sr. W. Kelley Hannar titulat "Suggeriments per col·locar portes de canons" publicat al "Model Shipwright", que fa Carles Viladevall amb l'assessorament tècnic del Sr. Oliveras.

* El fons personal del militar Sr. Fèlix Ruiz Fortuny, que es conserva a l'Arxiu Comarcal de Reus (ACR). El fons consta de documentació familiar i professional, i destaca la documentació referent a l'Armada Reial (Reglaments -1834-, Junta de l'Armada -1838/1843-, i Vaixells de guerra -1837/1838-). La intenció d'aquest article publicat per l'arxiver Josep M. Gran és esperonar alguna persona a realitzar algun treball de recerca sobre la història de la marina espanyola a la primera meitat del segle XIX mitjançant el fons.

* La ressenya de la xerrada de Camil Busquets referent a la regata "Cutty Sart" de l'any 1996.

* La segona part de l'estudi de xàvega de Màlaga realitzat per Joan Ubach i Antoni Rodríguez. Es fa referència a la xarxa emprada per aquest tipus d'embarcació. Es descriu la xarxa. El tipus de pesca realitzada. La decadència de l'art de xàvega, i la resta de vocabulari emprat amb el seu significat.

* La traducció de l'article del "Model Shipwright" núm. 99 de març de 1999, i titulat "El Comitè Nacional de vaixells històrics del Regne Unit", que dóna importància a la recuperació dels vaixells històrics.

* La transcripció literal de l'ofici adreçat per Grant H. Walker, conservador assistent de models de la U. S. naval Academy Museum d'Annapolis, a la consulta de Jordi Busquets referent al "Great Republic".

* L'article del Museu Marítim de Barcelona referent al cicle d'exposicions temporals per aquest any 2000. El cicle s'inicia amb l'exposició de pintura de l'obra pictòrica de Gabriel Amat (1899-1984).

En definitiva, la publicació d'aquests articles sobre modelisme, investigació i recuperació del nostre Patrimoni Marítim, continuen la línia marcada per SIRGA per difondre el Patrimoni Marítim.



Direcció i maquetació:

Antoni Rodríguez Fernández

Consell de Redacció:

Junta de l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona

Producció i impressió:

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

Edita:

Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona

Administració:

A.A.M.B., Museu Marítim de Barcelona, Av. Drassanes, s/n, 08001 Barcelona.

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

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

Portada: Dibuix de pallebot de tres pals d'Emerencià Roig. Fotografia: M.M.B.

Contraportada: Retrat d'Emerencià Roig i Raventós. Fotografia: M.M.B.

Diferents maniobres de vaixells dels segles XVII, XVIII i XIX Part IV

Isidre Oliveras i Parera

En el número 11 de la nostra revista *Sirga*, d'octubre de 1999, en l'article "Diferents maniobres de vaixells dels segles XVII, XVIII i XIX" (Part III) acabava parlant d'amanells, palanquins, xafaldets, braces, drisses, hissar les veles quadres, briols, bolines i bolitxes, aparell de balanç i rolin, i nomenclatura.

La finalització a coberta d'aquestes maniobres és un tema que ha preocupat sempre a molts modelistes, principalment els novells.

Intentarem fer una explicació descriptiva per donar a conèixer la finalització a coberta d'aquestes maniobres, ja que és un tema molt escabros si tenim present el que ens diu el Tinent General de l'Armada, Sr. Baltasar Ballarino en el seu llibre "El Ancla de Leva. Arte de aparejar y maniobrar de los buques", que va escriure ara fa uns 130 anys. Aquest diu així:

"El mal més greu que es nota a la nostra armada, és la manca de reglaments i la poca obediència en els pocs que hi ha. Aquesta mancança es fa més notòria en el maneig i disposició dels caps de maniobra sobre coberta, en què cada vaixell els porta al caprici del que l'ha aparellat, variant-se sovint al gust dels seus comandants, tot per no disposar d'un reglament del que ningú se'n pogues separar sota cap concepte. Aquesta varietat en la manera d'aparellar, te greus inconvenients per la part econòmica i administrativa d'una armada, però es comprendrà fàcilment que sota aquestes bases de varietats és molt difícil escriure una obra que pugui aclarir el caos de les maniobres sobre coberta. Nosaltres, no obstant, hem fet tot el possible per a què no quedi cap cas sense explicar, ni res per dir, o que s'ignori".

I continua dient:

"En quasi totes les marines del món, i principalment en la francesa, estan tots els aparells i lavoreig dels caps de maniobra sobre coberta, sota un reglament que no es pugui variar sinó quant el govern ho disposa, i seria de desitjar que la nostra armada finalment i d'una vegada, adoptés el mateix reglament. Per tant el consell que us vaig a donar, està basat en la normativa francesa, publicada a París per el Tinent de Navili de la Marina Francesa Mr. L. Temple.

Segueix dient:

"Una de les cures per tenir present en els passos dels caps a coberta és que siguin els més semblants possible els del trinquet als del pal major, doncs moltes vegades passa que ha de venir la gent de proa a maniobrar el pal major, i si varien molt els passos dels caps, poden portar equivocacions que originin males conseqüències".

El llibre que hem fet referència es va editar a l'any 1868, quan la vela ja estava condemnada a mort. Això vol dir que a Espanya no vàrem tenir mai una normativa que regulés una sola manera d'aparellar els nostres vaixells, especialment a les terminacions a coberta.

Per tot el que hem explicat, i a partir d'aquí en endavant, ens cenyirem a la normativa francesa i una mica a la nostra experiència, i que cada qual adopti el que més el pugui interessar.

En primer lloc, els caps a laborar que baixen a la coberta, en el seu recorregut, han de tenir el menys frec possible per no augmentar l'esforç des de coberta, i tenir cura que alhora d'aparellar no s'encreuin els caps uns amb els altres. També estem obligats a aconsellar-vos que tant en el claviller del pal com els de les bandes portaven bossells de retorn fermats al trencanill o a coberta al menys un per cada clavilla.

Els caps finalitzen al peu dels pals en les murades i en la proa del vaixell sempre per la banda de dintre -algunes maniobres, molt poques, arrangen per fora de les bordes-. Els que finalitzen al peu dels pals porten bossells de retorn sota els clavillers o per roldanes del guindaste. Aquest clavillers es componen per quatre pals quadrats de fusta col·locats verticalment sobre coberta a iguals distàncies del pal matxo, dos a proa i dos a popa. Porten dos o tres caixeres amb roldanes de bronze en la direcció de popa a proa, i aguanten uns taulons bastant gruixuts amb forats. A cada forat hi ha una clavilla per lligar-hi els caps de les maniobres. Sota dels clavillers, i fermats en el guindaste -segons les èpoques- portaven dues barres de ferro: una sota de l'altre i entre mig uns bossells giratoris anomenats de propà. En el pal major i en el de trinquet, els taulons de fusta del claviller són tres, un a cada costat i l'altre a popa. En el pal de mitjana només en porta dos, un a cada costat. Tant els taulons dels clavillers com els guindaste es solien fer de fusta de caoba.

Per una millor claredat del plànol i de la explicació que segueix, dividirem la coberta del vaixell en tres parts. La primera amb el trinquet, castell de proa i amures. La segona amb el pal major i amures. I, la tercera amb el pal de mitjana i amures fins al coronament.

Tot seguit comencem amb el castell de proa. Veureu en el plànol que amb el Nº 1 comencem pel centre de cruïxa fins a la serviola als dos costats.

Caps que finalitzen al castell de proa. 1, bolina del trinquet. 2, bolix de velabxo. 3, bolix de joanet. 4, carregadora de foc. 5, carregadora de contrafoc. 6, amura del trinquet.

Caps que finalitzen al peu del pal trinquet. Veureu que tots els números es repeteixen dues vegades. Aquests són:

Nº 1. Tots dos pels dos caps de les drisses del trinquet.

Nº 2. Un és per la trossa del trinquet, i l'altre per la tira del llantió. Serveix per afluixar la trossa.

Nº 3. Són per les dues tires de l'aparell de balanç de la verga de trinquet.

Nº 4. Són per les tires de drisses del foc i contrafoc.

Nº 5. Són un per la carregadora de vela d'estai de gàbia i l'altre pel puny d'amura.

Nº 6. Un és per la trossa de velabxo, i l'altre pel llantió de trossa.

Nº 7. Un és per la tira de l'aparell de rolin, i l'altre per la carregadora de vela d'estai volant.

Nº 8. Un és per el puny d'amura de vela d'estai volant, i l'altre per la carregadora de vela d'estai de joanet.

Nº 9. Un és pel puny d'amura de vela d'estai de

joanet, i l'altre pel puny d'escotí de sobrejoanet.

Nº 10. Amb aquests dos números es tesen els dos punys d'escota de velatxo, que sempre van a les roldanes del guindaste.

Nº 11. Són per als punys d'escota de vela de joanet. També al guindaste.

Nº 12. L'altre puny d'escota de sobre joanet.

Caps que finalitzen en el claviller dintre de l'orla.

Nº 1. Puny d'escota de floc.

Nº 2. Puny d'escota de contrafloc.

Nº 3. Palanquí del trinquet.

Nº 4. Apaga penol.

Nº 5. Briol de fora.

Nº 6. Briol del mig.

Nº 7. Briol de dintre.

Nº 8. Amantells de velatxo.

Nº 9. Amant de ris de velatxo.

Nº 10. Xafaldet de velatxo.

Nº 11. Apaga penol de velatxo.

Nº 12. Briol.

Nº 13. Briol.

Nº 14. Amantell de joanet.

Nº 15. Xafaldet de joanet.

Nº 16. Amantell de sobrejoanet.

Nº 17. Xafaldet de sobrejoanet.

Nº 18. Tira del puny de escotí de sobre.

Nº 19. Braces del trinquet.

Nº 20. Braces del velatxo.

Nº 21. Bolina de la major.

Nº 22. Bolitx de gàbia.

Nº 23. Bolitx de joanet.

Caps que finalitzen al peu del pal major.

Nº 1. Drisses de la verga major.

Nº 2. Un és per la trossa i l'altre és per el llantió.

Nº 3. El dos són per als xicots de tira de l'aparell de balanç.

Nº 4. Un és per les drisses de vela d'estai major i l'altre per la carregadora de vela d'estai de mitjana.

Nº 5. Un per les drisses d'estai major i l'altre per les drisses de vela d'estai de gàbia.

Nº 6. Un per les drisses de la vela d'estai volant i l'altre per les drisses de vela d'estai de joanet.

Nº 7. Un per la carregadora de vela d'estai de sobremitjana i l'altre per la carregadora de vela d'estai de perico.

Nº 8. Un per al puny d'amura de vela d'estai de mitjana i l'altre puny d'amura de sobre mitjana.

Nº 9. Un és pel puny d'amura de vela d'estai perico i l'altre per la tira de l'aparell de rolin.

Nº 10. Els dos costats són pel puny d'escota de vela de gàbia.

Nº 11. Els dos són pels dos punys d'escota de vela de joanet.

Nº 12. Trossa de la verga de gàbia i l'altre per a la tira del llantió de trossa.

Nº 13. Les dues parts són per les braces de joanet del trinquet.

Nº 14. Les dues parts són per les braces de sobrejoanet de proa.

Nº 15. Bolitx de sobre mitjana.

Nº 16. Bolitx de perico.

Caps que finalitzen en el claviller dintre de l'orla del major.

Nº 1. Puny d'escota de vela d'estai major.

Nº 2. Trossa de la major.

Nº 3. Puny d'escota de vela d'estai volant.

Nº 4. Puny d'escota de vela d'estai de joanet.

Nº 5. Palanquí de la major.

Nº 6. Apaga penol de la major.

Nº 7. Briol de fora de la major.

Nº 8. Briol del mig.

Nº 9. Briol de dintre.

Nº 10. Amantell de gàbia.

Nº 11. Amant de ris de vela de gàbia.

Nº 12. Xafaldet.

Nº 13. Apaga penol.

Nº 14. Briol.

Nº 15. Briol.

Nº 16. Amantell de verga de joanet.

Nº 17. Xafaldet de vela de joanet.

Nº 18. Amantell de verga de sobre joanet.

Nº 19. Xafaldet de vela de sobre joanet.

Nº 20. Braces de verga seca.

Nº 21. Braces de sobre mitjana.

Nº 22. Braces de perico.

Nº 23. Punys d'escota de vela d'estai de mitjana.

Nº 24. Braces de l'entena.

Caps que finalitzen al peu del pal de mitjana.

Nº 1. Els dos caps de puny d'escota de sobremitjana.

Nº 2. Els dos caps de puny d'escotí de perico.

Nº 3. Els dos caps de la drisses de la verga seca.

Nº 4. Un per la trossa i l'altre pel llantió.

Nº 5. Un és per la drissa de vela d'estai de mitjana i l'altre per la drissa de sobremitjana.

Nº 6. Un per la drissa de vela d'estai de perico i l'altre és per la drissa de l'entena.

Nº 7. Un per la trossa de la verga de sobremitjana i l'altre pel llantió de la trossa.

Nº 8. Candelissa de boca de cangrea i l'altre per la candelissa del mig.

Nº 9. Els dos són per les braces de sobrejoanet del major.

Nº 10. Els dos són per les braces de gàbia.

Nº 11. Els dos són per les braces de joanet de major.

Caps que finalitzen en el claviller de la part de dintre de l'orla de mitjana.

Nº 1. Els dos són per els punys d'escota de vela d'estai de sobremitjana.

Nº 2. Punys d'escota d'estai de perico.

Nº 3. Drissa de verga de sobremitjana.

Nº 4. Amantell de verga sobre mitjana.

Nº 5. Xafaldet de sobremitjana.

Nº 6. Apaga penol de sobre mitjana.

Nº 7. Briol de fora de sobremitjana.

Nº 8. Briol de dintre.

Nº 9. Drissa de verga de perico.

Nº 10. Amantell de verga de perico.

Nº 11. Xafaldet de vela de perico.

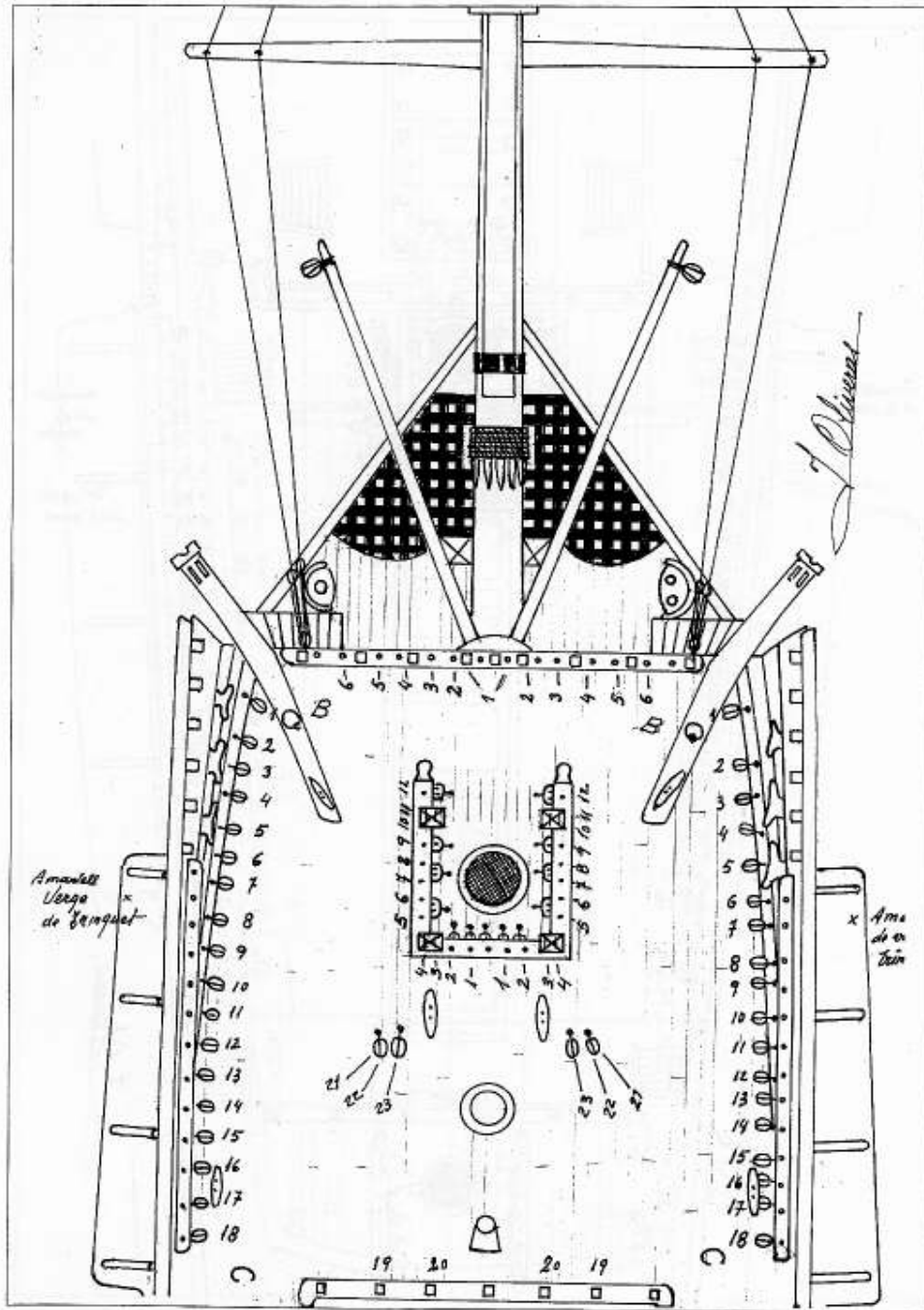
Nº 12. Briol de perico.

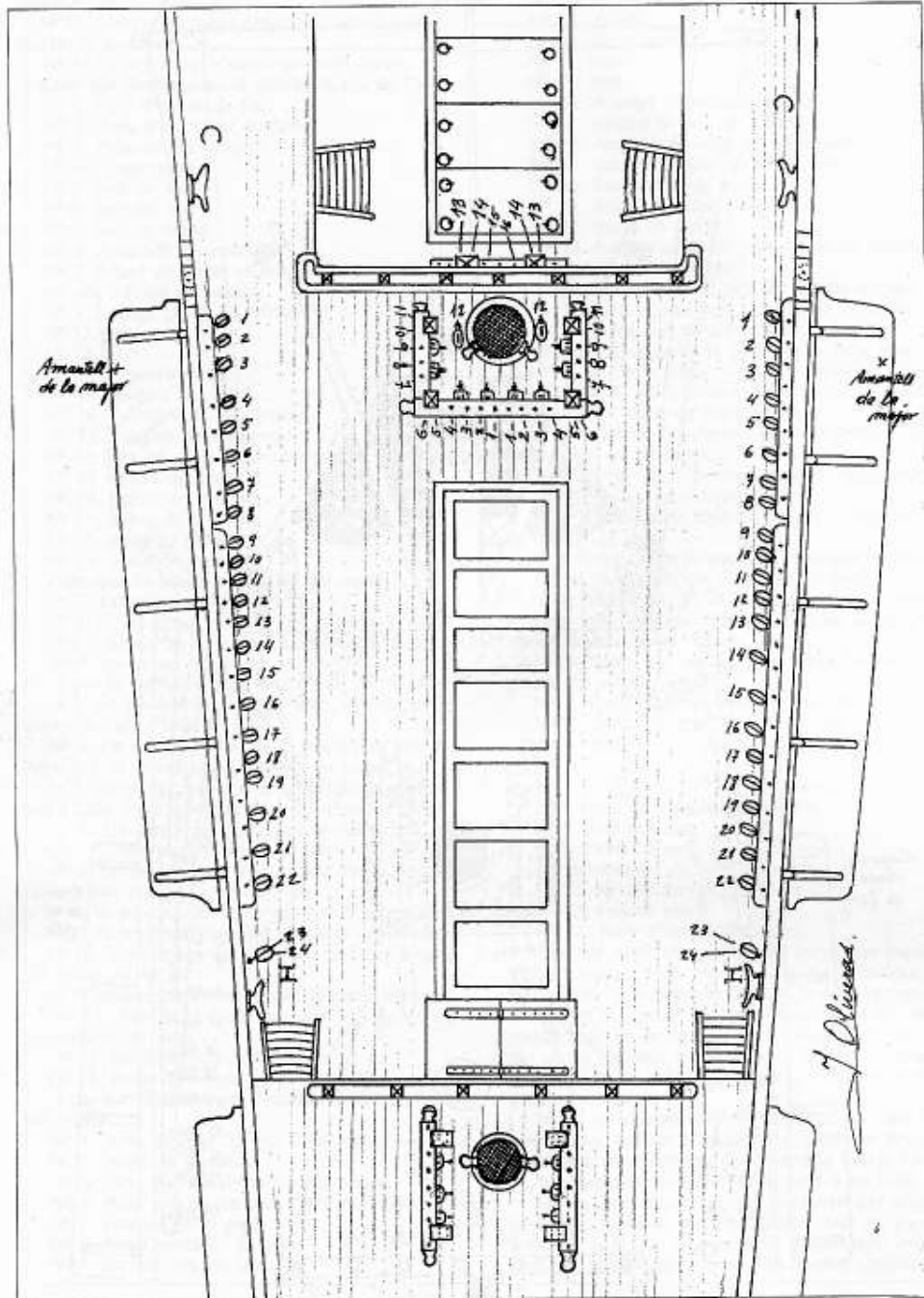
Nº 13. Puny d'escota de cangrea.

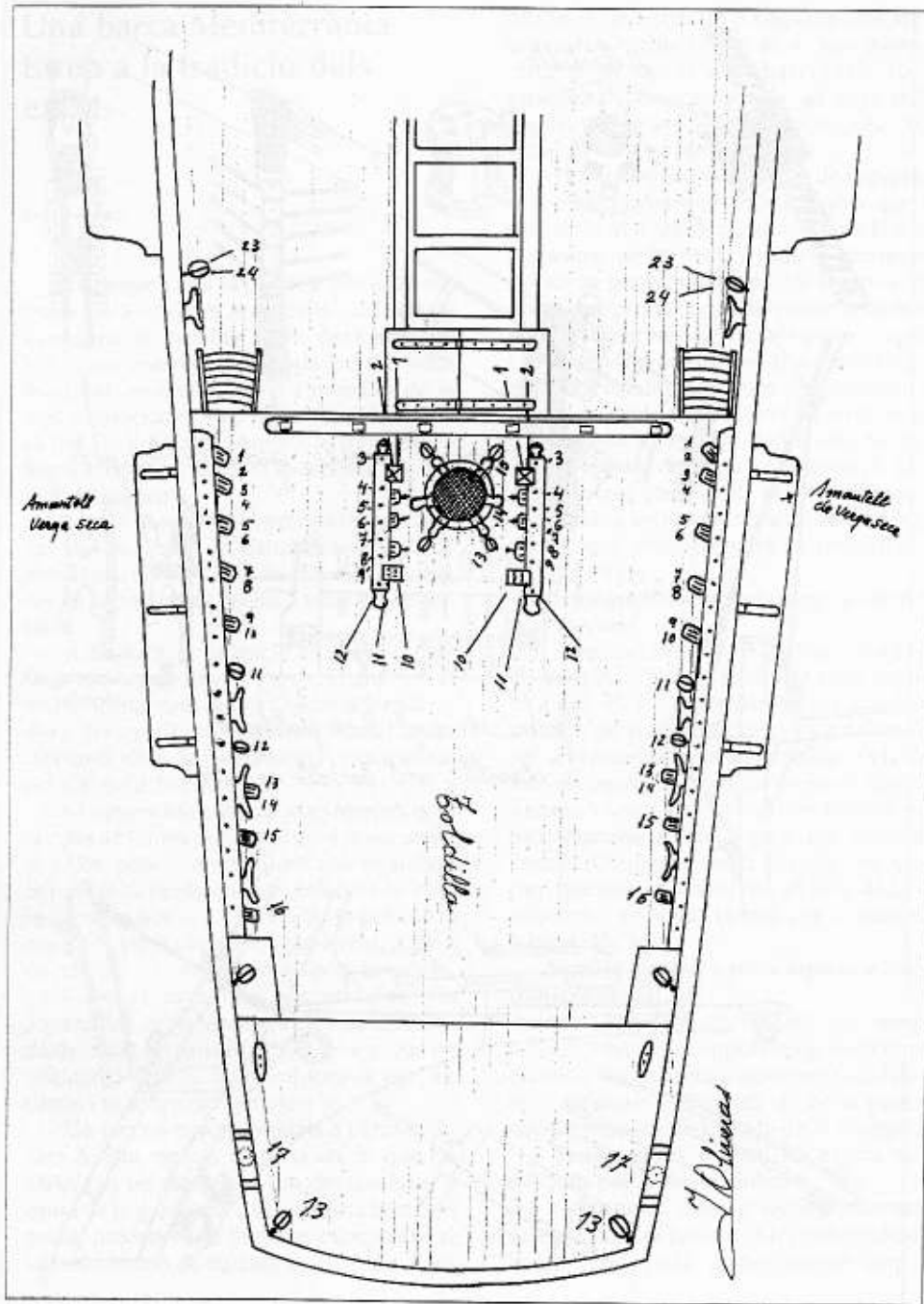
Com tots sabeu, els amantells de les vergues majors, trinquet, major i verga seca, sempre van a finalitzar a la taula de guarnició darrera de la segona vigota començant per proa. Els punys d'escota de les veles majors finalitzen en caixeres amb roldanes, que hi ha per aquest menester sota la tapa de l'orla. I la braça de la verga seca també va a parar a una altre caixera que hi ha a popa.

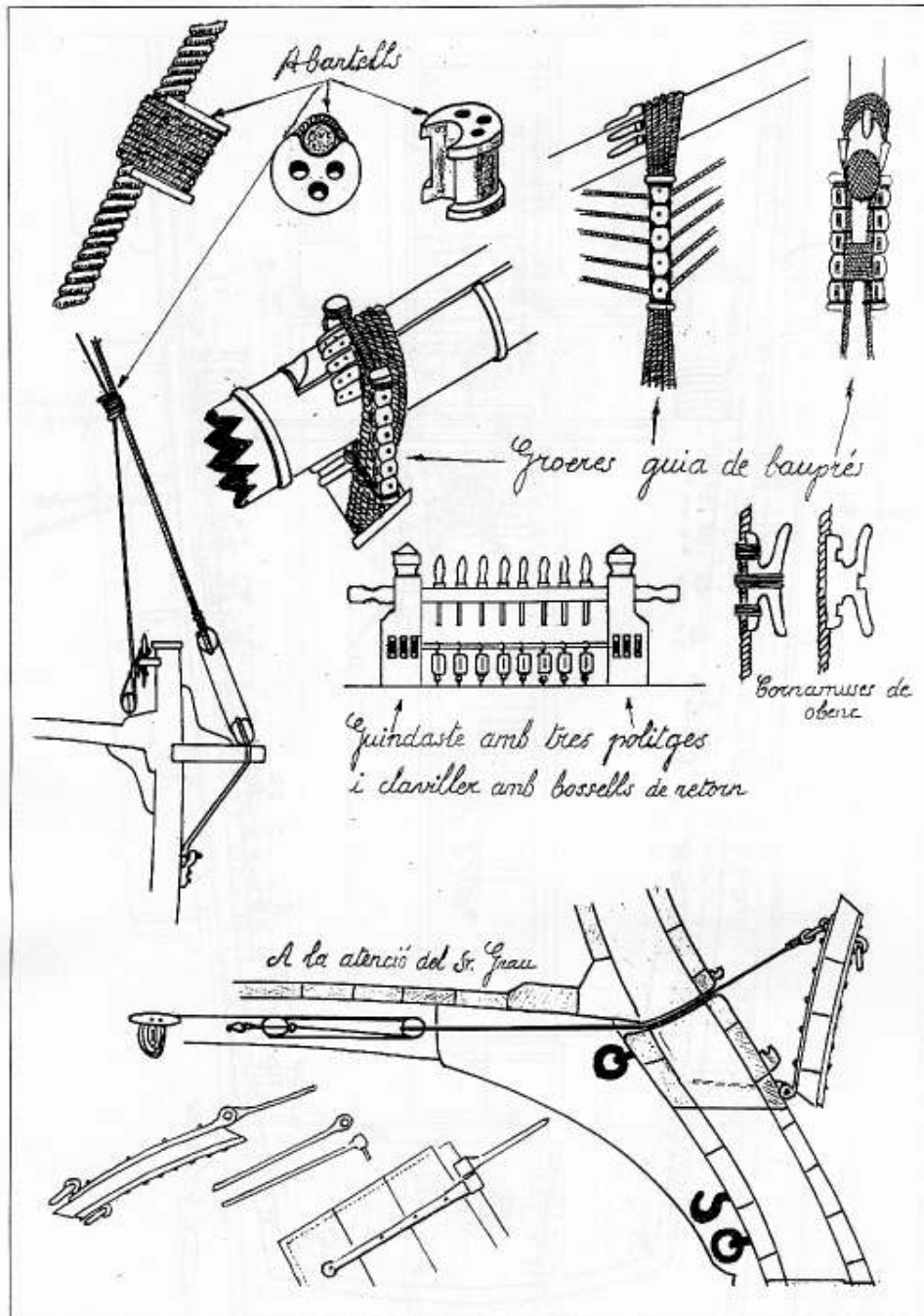
Encara ens queden veles per comentar, com són les ales rastreses, les d'ala de velatxo o de gàbia i les ales de joanet, que no comentarem per no enredar més la troca. Moltes d'aquestes maniobres van a parar a les cofes.

Espero que aquests articles serveixin per algun modelista, d'aquells que els agrada posar els punts sobre les is. El que és a mi m'ha portat molta feina, però, per vosaltres tot és poc. Fins un altre companys.









Una barca Mediterrània torna a la tradició dels exvots.

Joan Boronat

Sota aquest títol es publicà -per a la festa major de Sant Martí a Altafulla- al Diari de Tarragona el dissabte 6 de novembre de 1993 una entrevista atorgada pel Sr. Jordi Busquets, modelista naval i membre de la nostra Associació. Amb l'autorització expressa del Sr. Busquets s'exposa la transcripció literal i íntegra d'aquesta entrevista. Aquesta és la següent:

'L'antic costum de la gent de mar d'oferir exvots, en forma de barques i vaixells en miniatura, als santuaris de les viles marineres, és un fet que es palesa a tota la Mediterrània.

A Altafulla, la població marinera també dispensava gran devoció envers Sant Antoni de Pàdua, tal com indica l'historiador Salvador J. Rovira i Gómez, en el seu llibre "La gent de mar d'Altafulla (segle XVIII)", suara editat pel Centre d'Estudis Local.

A l'esmentada publicació es refereix com el culte a l'Ermite de Sant Antoni ja era un fet el 1728, puix que en aquest any es troben deixes testamentàries per celebrar-hi misses. Afirmar que <<l'estima de la gent de la mar per l'ermita es mantingué ferma, durant tot el 700 i es traduí en proves tangibles, com ara el mobiliari, els retaules, les aquarel·les, representant la gràcia obtinguda del sant i els vaixells en miniatura, que en qualitat d'exvots, hom col·locava per les parets i el sostre del temple>>.

De tots els exvots penjats a l'Ermite de Sant Antoni, només en resta un, ja que els altres van ser cremats o van desaparèixer a causa de la guerra del 36. Una altra barca de pesca, procedent de l'ermita, es conserva al Museu Marítim de Barcelona. Però ara, i des

de l'onze de setembre d'enguany, una artística barca mediterrània és a Sant Antoni, obra d'un modelista barceloní, Jordi Busquets i Morera, que fa 25 anys té la segona residència a Altafulla i explica l'objectiu de la seva ofrena.

- Es tracta en certa manera, de recuperar una tradició marinera, dels exvots que la gent de la mar oferia als santuaris de la zona costanera, amb motiu d'alguna prometença, sovint per moments difícils viscuts a alta mar. Les reproduccions dels vaixells les feien els propis mariners i el mateix patró o capità, i es duïen en processó fins al santuari corresponent. Nosaltres ho vam fer aprofitant la festa local a l'onze de setembre, en el decurs d'una missa a la plaça de l'Ermite de Sant Antoni, enmig de força concurrència. El tipus de barca que guarda una urna de vidre, correspon a un model característic del segle passat, que probablement va desaparèixer allà pel 1920.

- El maquetisme ha estat la gran afició de la seva vida?

- Dissortadament li he dedicat pocs anys. De barques n'hauré fet deu en total. Aquesta afició es va desvetllar en mi quan era jovenet, però als setze anys vaig deixar-ho, per a reprendre aquesta activitat en fa només un parell, arran d'un accident que em succeí. Va ser una mena de teràpia que reconmanaria a molta gent, per combatre l'estrès. Compensa molt el poder fer quelcom que puguis acabar, en un món de coses anònimes; és ideal també per a persones jubilades.

- Sembla que per a vostè aquest art sigui transcendent, oi?

- Miri. Tocant aquests exvots, puc assegurar que tenen una importància multiforme; constitueix una lectura històrico-social de la fe, i altrament possibilita en bona part, el coneixement de la història de la navegació.

- Tenim entès que hi ha exvots molt cotitzats pels col·leccionistes.

- Certament. Com a mostra esmentaré que a Mataró hi havia una reproducció de la barca, coneguda popularment com la

<<Coca catalana>>, que pertany a l'expansió catalana, a través de la navegació, al 1400; és a dir, al segle del descobriment. Un antiquari la va comprar i va fer que anés a Nova York i d'allí a Holanda, més concretament al museu Prins Hendrikk, de Rotterdam. Avui és una peça mundialment coneguda entre col·leccionistes i antiquaris. Malgrat tot, sóc partidari que els exvots es conservin al lloc on van ser dipositats.

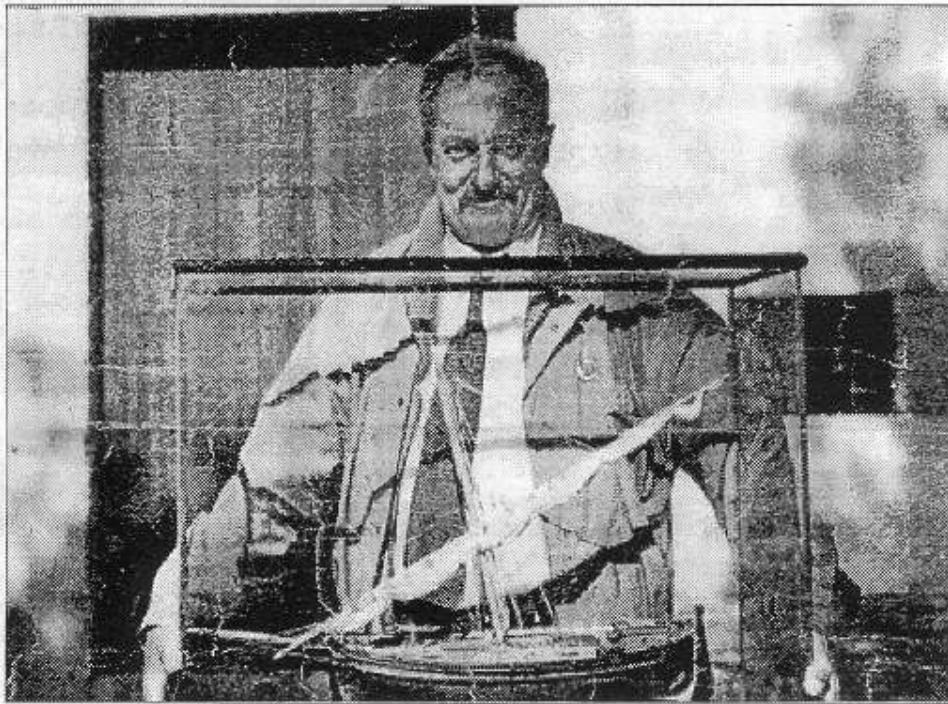
- **Quin ressò ha tingut l'oferiment de l'exvot d'Altafulla?**

- Li puc ben assegurar que arran d'això, hi ha molts Ajuntaments interessats en el tema,

atès que molt possiblement l'exvot d'Altafulla és la primera ofrena que es fa de bastants anys ençà, a un santuari costaner, on a més hi figura el nom dels deu darrers mariners de la vila.

- D'això també n'hem donat difusió als museus que van participar al setembre al Congrés de Museus Marítims, de caire internacional, a Barcelona.

Jordi Busquets es congratula pel fet que Altafulla hagi esdevingut el punt de referència, en parlar d'exvots mariners, i preservar d'alguna forma el patrimoni marítim, a través dels models navals".



Fotografia de Jordi Busquets, sosté la barca que va oferir a Sant Antoni.

Suggeriments per col·locar portes de canons (1)

Per la part exterior de la porta del canó, es marquen les línies de centre de les frontisses amb llapis, indicant la posició nominal dels forats de fixació de les cintes de frontisses.

La fig. 1 és un esbós de com vaig fer les frontisses. El passador de la mateixa, està fet amb filferro d'una agulla i doblegat en un angle de 90 graus i refilet en punta en un dels seus extrems a fi de facilitar la clavada en el buc. La làmina d'argent, de coure, o de metall d'un gruix d'1 mm que formarà la frontissa es doblega a l'entorn del filferro d'acer, que fa de passador de l'utilatge sollevant-se sobre ella mateixa, format d'aquesta manera l'abraçadora de la frontissa i reforçant-la en el punt de màxim esforç. Per experiència vaig aprendre a no portar la solapa massa prop del primer forat donat que llavors es produeix un esforç tan a prop al primer forat, que es podria partir la frontissa.

Per donar forma a les fulles de la frontissa vaig fer-me una matriu amb una planxa d'acer de 4 mm de gruix. En aquesta matriu també s'inclouen els forats per clavar dites fulles. Després de conformada i foradada la matriu es procedeix a donar-li el tremp.

Les cintes d'argent es fixaren a la matriu mitjançant cinta adhesiva a les dues cares. Primer es feren els dos forats, col·locant després el conjunt en el cargol del banc amb passadors als forats, i aquests lògicament per sobre de les mordasses es llimaren i perfilaren els dos costats de la frontissa, tenint cura de polir i acabar el treball, utilitzant una llima vella per tal d'evitar gastar-ne una de nova al llimar sobre la superfície trempada de la matriu.

Una vegada conformada la frontissa vaig tallar la cinta d'argent en excés amb un ganivet Exacto, i la vaig separar de la matriu. És necessari eliminar amb molta cura tot rastre d'adhesiu així com les reblaves de la frontissa.

A continuació, col·locant la porta a la seva corresponent tronera del buc, amb un compàs de puntes es pren la mida de la distància entre el forat de dalt de la frontissa i el centre del passador de la mateixa. Es transporta aquesta mida a la plantilla de la xarnera donant-nos

aquesta marca el centre de gir de l'articulació. El pas següent va ésser construir l'utilatge per a doblar les frontisses -veure fotografia-. La fulla de la frontissa es situa sobre l'útil preparat amb dos forats es fa ferma sobre la mateixa amb un passador a cada forat, llavors situem l'eix d'hacer a la mida que em pres anteriorment -l'eix d'hacer ha de ser ben trempat i completament perpendicular a la frontissa- i ja tenim l'estri preparat per totes les frontisses.

Vista la disposició d'aquest utilatge, i la manera de situar la frontissa en ell, és fàcil de doblegar la fulla de la xarnera i fer-li el forat de l'articulació fent la solapa tal com ens indica la figura. No cal dir que haurem de fer pressió amb un estri adequat a fi que ens quedi l'articulació ben formada.

Després de fer l'abraçadora vaig treure la vareta passador. Vaig soldar la solapa, i vaig pintar de negre les frontisses junt amb els seus passadors corresponents.

Per col·locar les fulles de frontisses a les portes de troneres també vaig fer-me un estri semblant a l'anterior amb la finalitat que les frontisses ens quedin completament perpendiculars entre porta i articulació. (veure fig. 2).

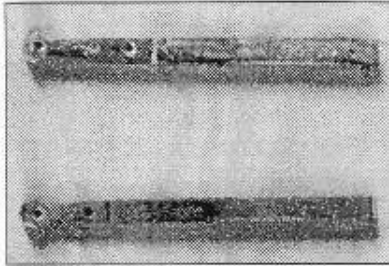
Vaig fer les anelles amb vareta d'1 mm de gruix donant-li diverses voltes sobre una broca de 2 o 3 mm per formar-li l'ull, i després de treta la broca tallar-los i soldant el tall per tancar l'anella. De la mateixa manera vaig fer els armells per engarnar-los a la porta.

Vaig col·locar les portes acabades amb les seves frontisses i acolladors en les seves corresponents troneres, marcant amb un punxó la posició dels forats pels eixos de la frontissa en el buc i foradant-los. A continuació vaig introduir les parts punxegudes dels eixos o mascles de les frontisses en els forats degudament encolats fins establir la seva posició final.

Finalment vaig fer un forat sobre de la porta a l'alçada de sota el pont superior amb la finalitat de passar-hi el cap que ens ha de sostenir la tapa de la tronera prèviament lligada en l'anella de la mateixa, i encolant l'altre xicot a fi que ens aguanti la porta en qüestió.

I res més per avui. Espero que algun modelista novell l'hi hagi servit d'ajut. Només per això ja em sentiria totalment complagut.

(1) Traducció de l'article del Sr. W Kelley Hannar del "Model Shipwright", núm. 55. Feta per Carles Viladevall.



Les matrius d'acer trempat que s'utilitzaren per donar forma a les frontisses. Serviren també per situar els forats dels claus. La matriu de l'esquerra correspon a les portes de la bateria principal. Té un forat addicional al mig, per a les frontisses més llargues que envolten a la cinta.

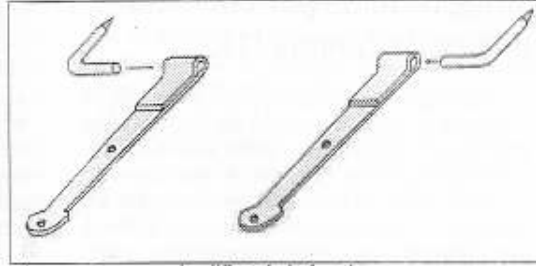
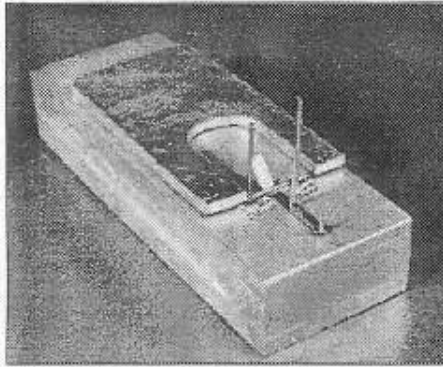
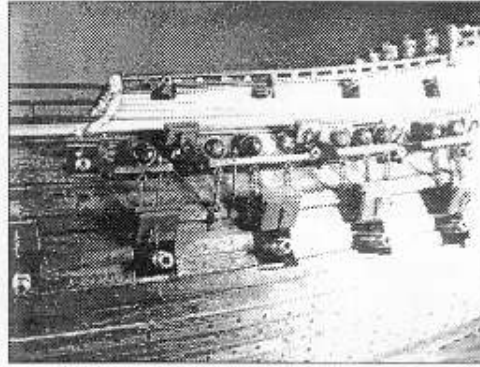


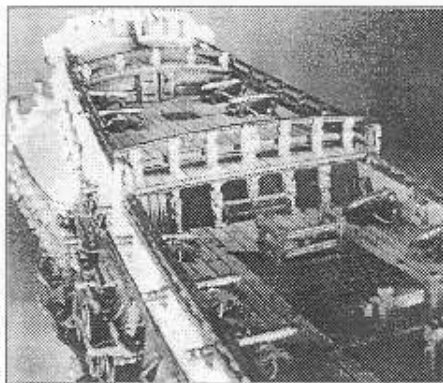
Figura 1: Esquema simplificat de la frontissa.



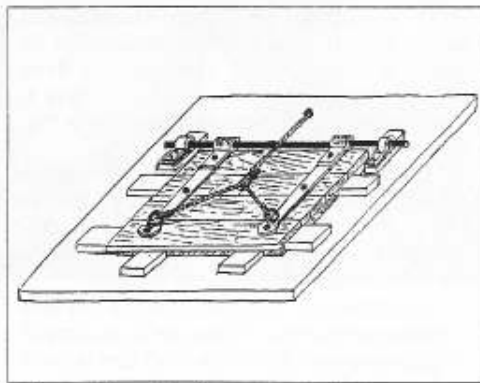
Utilatge per a doblar les frontisses.



Vista de les portes col·locades al buc.



Vista del castell de popa, que mostra els canons col·locats al seu lloc.



Estri per col·locar frontisses en portes de troneres.

El fons personal de Fèlix Ruiz Fortuny, un militar i polític del segle XIX

Josep M. Grau Pujol

L'Arxiu Comarcal de Reus (ACR) conserva en els seus dipòsits de la Plaça del Castell núm. 4 diversos fons documentals relacionats amb el mar, des del fons municipal de Reus on hi ha múltiples notícies referents al port de Salou, fins a fons privats de companyies de comerciants reusencs que enviaven per vaixell els aiguards del Camp de Tarragona cap a la resta d'Europa i Amèrica (ex. Fons Sunyer). Entremig sobresurt el fons personal d'un militar de la marina, Fèlix Ruiz Fortuny, un militar que al llarg de la seva carrera professional passà per Cartagena, Tarragona, Alacant, Madrid i Mataró. El seu pare era Fèlix Ruiz Puellas natural de San Vicente de la Sonsierra (Navarra) que a mitjans del segle XVIII es va traslladar a la Noguera (Balaguer) com a administrador de la renda reial del tabac.

El nostre home, Fèlix Ruiz Fortuny, el 1806 ja és guàrdia de marina a Cartagena (Múrcia). Durant la guerra del francès és alferes de vaixell (1809) i el 1811 aconsegueix el grau de tinent coronel de l'Armada Reial, participant heroicament en la defensa de Saragossa. El 1815 és nomenat segon comandant militar de la província marítima de Tarragona. El 1821 és primer ajudant de Capitània del Port de Tarragona. Tres anys més tard ascendeix a Capità del mateix port tarragoní.

El 1836 es desplaça a Alacant amb el grau de Capità de Fragata per a dirigir el seu port marítim. Dos anys més tard encarrila el seu destí vers la capital del Regne d'Espanya, a Madrid, on és secretari de la reina Isabel II com a sisè oficial de la secretaria d'Estat del despatx de Marina, Comerç i Governació d'Ultramar. A partir de llavors les pujades

d'escalafó són contínues: el 1841 és oficial tercer de l'esmentada secretaria, el 1842 oficial segon, el 1843 oficial primer, i obté la distinció de la creu de la Marina.

El 1847 és nomenat vocal de la Junta d'Arancels, tres anys després és cap de secció del Ministeri de la Marina. El 1852 se'l promou a brigadier de l'Armada Reial. El 1853 rep la Creu de Sant Hermenegild a la vegada que és escollit com a Diputat a Corts per Tarragona a Madrid. L'any següent és oficial major del Ministeri de Marina, també és conseller reial de classe extraordinària i vocal de la Junta consultiva de l'Armada. El 1855 exerceix de vocal de la comissió de fars i és designat oficial major del ministeri de Marina, càrrec del qual dimiteix el 1856, un any abans de la seva jubilació.

Per motius que desconeixem, la documentació personal de Fèlix Ruiz i Fortuny es conservava a l'arxiu municipal de Reus abans de la seva integració a l'Arxiu Comarcal de Reus (ACR) on avui es pot consultar lliurement. La cronologia del fons és del 1750 fins el 1862, mesura 0,7 m/l (cinc caps arxivadors tamany foli), es troba inventariat i en bon estat, i fins avui està inèdit.

Durant la tasca de classificació i inventariació es procurà respectar al màxim l'ordre originari. El nostre personatge era un home ordenat, i tenia molt d'interès en salvaguardar qualsevol paper relacionat amb la seva activitat. Les seccions que s'han creat són quatre. La primera conté antecedents familiars, especialment del seu pare; la segona és estrictament personal, hi ha comptes privats, cartes, títols dels nomenaments i càrrecs. La tercera secció és la generada per la seva activitat com a oficial al Ministeri de Marina. Finalment hi ha un apartat que inclou documentació del Maresme, la construcció del ferrocarril Mataró-Arenys de Mar i sobre l'hospital de Mataró.

A continuació relacionem les seccions i sèries del quadre de classificació amb les dates extremes corresponents:

FONS PERSONAL DE FÈLIX RUIZ FORTUNY (1750-1862)**1. Documentació familiar**

- 1.1 Fèlix Ruiz Puelles
 - 1.1.1. Correspondència
 - 1.1.1.1. Entrades (1750-1789)

2. Documentació personal

- 2.1 Administració
 - 2.1.1 Comptabilitat particular (1857-1861)
- 2.2 Correspondència
 - 2.2.1 Sortides (1809-1819)
 - 2.2.2. Entrades (1814-1862)
- 2.3 Títols, nomenaments i càrrecs.
 - 2.3.1. Títols i nomenaments oficials (1806-1857)
 - 2.3.2. Fulls de serveis (1806-1853)
 - 2.3.3. Correspondència
 - 2.3.3.1 Sortides (1817-1824)
 - 2.3.4. Dimissions (1836)

3. Activitat professional

- 3.1. Ministeri de Marina
 - 3.1.1. General
 - 3.1.1.1. Informes i dictàmens (1837-1857)
 - 3.1.1.2. Edictes i reglaments (1814-1829)
 - 3.1.1.3. Lleis i decrets (1819-1837)
 - 3.1.1.4. Correspondència (1856)
 - 3.1.2. Comandància marítima militar de Tarragona
 - 3.1.3. Matricula de Marina
 - 3.1.3.1. Actes (1837)
 - 3.1.3.2. Ordinacions (1827)
 - 3.1.3.3. Informes (1820-1837)
 - 3.1.3.4. Expedients (1837-1838)
 - 3.1.4. Junta d'Arancels
 - 3.1.4.1. Correspondència (1847-1852)
 - 3.1.5. Armada Reial
 - 3.1.5.1. Reglaments (1834)
 - 3.1.5.2. Junta de l'Armada (1838-1843)
 - 3.1.5.3. Vaixells de guerra (1837-1838)
 - 3.1.6. Monte-pio d'orfes, viudes i jubilats de l'Armada (1817-1851)

4. Entitats i empreses

- 4.1. Ferrocarril Mataró-Arenys de Mar
 - 4.1.1. Projectes i informes (1854-1856)
 - 4.1.2. Pressupostos (1854)
 - 4.1.3. Correspondència (1851-1856)
- 4.2. Hospital de Sant Jaume i Santa Magdalena (Mataró)
 - 4.2.1. Memorials (1855)

La documentació més nombrosa és la que fa referència als nomenaments oficials i als informes i dictàmens de les diferents juntes en què Fèlix Ruiz formà part, majoritàriament són esborranys que ell mateix redactava. De Catalunya destaquem un plec de correspondència, informes i estadístiques de la província marítima de Tarragona (que no hem de confondre amb la demarcació actual) de quan era capità del seu port. De Mataró localitzem projectes de ferrocarril i un memorial sobre la desamortització dels béns de l'hospital.

Esperem que aquesta breu notícia arxivística esperoni a alguna persona a realitzar algun treball de recerca sobre la història de la marina espanyola a la primera meitat del segle XIX a través d'un fons personal que es complementa amb altres fons de l'administració militar.

ACTUALITAT DEL PATRIMONI

Una visió fotogràfica de la "Cutty Sark"

Carles Viladeball / Albert Campanera

El 16 de desembre passat, dins el cicle de xerrades tocant a temes marítics, el senyor Camil Busquets ens deleità amb una retrospectiva de la Regata Cutty Sark que tingué lloc l'any 1.996 amb recalada a Palma de Mallorca, en la que ell estigué present acompanyat com no de la seva inseparable càmera fotogràfica, gràcies a la que poguérem gaudir d'una sèrie de diapositives dels vaixells més importants i característics de la regata.

Alentadora va ésser la concurrència en aquesta xerrada, sobrepasant la vintena d'assistents, entre els mateixos veieren algunes cares noves interessades en ingressar a l'Associació, cosa que estimula la prossecció d'aquests actes.

Els orígens d'aquesta Regata daten de 1.956 gràcies a la iniciativa del senyor Bernard Morgan de recordar la romàntica època de navegació a vela, podent-hi participar tots els velers amb una eslora superior a 9 metres, i com a mínim la meitat de la seva tripulació d'una edat compresa entre els 16 i 25 anys. Actualment l'organització corre a càrrec de la ISTA (International Sail Training Association) comptant amb l'esponsorització



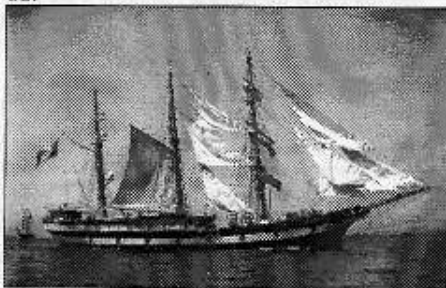
Vaixell escola bulgar KALIAKRA. Després de la desfeta del bloc oriental, els vaixells d'aquestes petites marines són cada vegada més presents amb tota mena d'activitats esportives. A la fotografia es pot veure el KALIAKRA de bandera búlgara, arborat de bergantí goleta atípic, amb una sola cangrea i escandalosa, en el pal major, més altres velles d'estai en el lloc de la cangrea del trinquet i una marconi en el pal de mesana. Fotografia: Camil Busquets i Vilanova.

de la firma Berry Bros and Rudd, propietaris de la marca de Whisky "Cutty Sark".

Com a curiositat, cal remarcar que l'embarcació guanyadora de la regata és la que la seva tripulació més hagi contribuït a l'amistat i companyia entre tots els participants, rebent com a premi una reproducció en argent del famós clipper "Cutty Sark".

En aquesta edició hi participaren una quarantena de vaixells de totes mides i gusts. En els dies que el senyor Camil ens mostrà, hi destaquen els grans vaixells com l'"America Vespucci", "Dar Moodziezy", "Paniluro" i "Iskra II" envers una multitud de goletes "Ketchs" i "Yawls" també participants, així com un exòtic *dow* amb veles llatines de factura hindú i portabandera britànica. També ens feren notar la singularitat de l'aparell del bergantí goleta de tres pals "Iskra II", de matrícula polonesa, en la que té el pal major aparellat amb «cangrea i escandalosa», mentre el pal de mitjana porta vela «bermuda» o «marconi». Aquesta dissimilitud ve motivada per la finalitat de donar entrenament als cadets amb tots els tipus de veles existents.

En la desfilada, que acostumen a fer els vaixells abans d'emprendre la sortida, poguérem observar les insòlites imatges dels vaixells navegant a motor, amb les veles desplegadas a contravent o venant fàcidament al pare, degut als vents contraris que tenien en l'itinerari de la ruta desfilada.



Vaixell escola Itàlia PALINURO. El *Palinuro*, és un famós bergantí goleta pertanyent a la Marina Militare Italiana, on desenvolupa les funcions d'aula naval flotant per l'Acadèmia de sots oficials de la Maddalena (Cerdanya). Construït a mantes per Chantiers Dubigeon entre 1932-1934 com a pesquer, sota el nom de "Comandant Louis Richard". El 1948 es rebatejà com a "Jean Marc Aline", operant especialment per l'Oceà Índic, fins la seva adquisició pels italians l'any 1951, entrant en servei el 1955 com escola. Fotografia: Camil Busquets i Vilanova

Barca i art de xàvega. L'estudi mitjançant el plànol de la xàvega de Màlaga *Maria del Carmen* del MMB. (part II)

Antoni Rodríguez Fernández
Joan Ubach Soriano

DESCRIPCIÓ DE LA XARXA.

La *Xàvega* és el màxim exponent d'una família d'arts d'arrossegament que, amb diferents característiques de mides i pesos i anomenades de diverses maneres (*art*, *artón*, *boliche*, etc.), s'han fet servir en tota la costa peninsular. La xarxa de "Xàvega" ha estat definida com de tir o escombradora i consisteix en dues bandes (*pernadas*) de 154 metres cadascuna i un *copo* de 21 metres de fondària, subjectats a una ralinga superior amb suros i a una ralinga inferior lastrada amb boles de fang cuit.

Cada *pernada* es divideix en parts:

a) *calonera* formada per un rombe de corda gruixuda i una peça de fusta cilíndrica (anomenada *Calón* i d'una llargada de mig metre) amb una boia per tal que no giri sobre ella mateixa.

b) *tralla de ploma* que és la ralinga inferior de 15 mm. de gruix amb ploms de 8 cms. de diàmetre situats a intervals més curts en les zones més atapeïdes de la xarxa.

c) *tralla de alto* que és la ralinga superior d'un gruix de 6 a 15 mm. I suros distribuïts cada 2 o 3 metres, més freqüents en la zona més espessa de la xarxa. (també de los *Corchos*): ralinga superior prima en les "pernadas" i més gruixuda al *copo*.

La xarxa pròpiament dita es compon de diferents filats amb malles que es van fent successivament més atapeïdes des dels 26 cms. fins els 6'6 mm. de costat de quadrat conforme s'apropen al fons del *copo* i que reben diferents noms *alar*, *rigal*, *cazarete*, *contralcanela*, *alcanela* i *tramoya* a les *pernades* i *tallos de gola*, *caja de 8,7*, *y 6*, *contracorona*, *corona* i *cogullones* al *copo*.

Completarien l'art les betes d'arrossegament que sortien de cada *calonera* i que duen flotadors de diferents característiques. Per altra banda, cal esmentar la *tralla* d'arrossegament, arnés de materials reaprofitats que servia per sirgar l'art des de terra, que feien servir els homes de terra per estirar de la xarxa i consistia en una corretja en bandolera de lona que acabava en una corda rematada en una tira de cuir (*Cuero de Tralla*), que amb el gir de la *corcha* (extrem final de la *tralla*) que s'enrotllat al voltant del *tiro* de la beta per arrossegar l'art fins a la platja.

TIPUS DE PESCA REALITZADA AMB LA XÀVEGA.

La *Xàvega* és una xarxa escombradora gens selectiva donat que per les seves característiques cap peix, per petit que sigui, pot lliurar-se'n un cop comença l'arrossegament. Alguns autors consideren la "xàvega" com un híbrid entre l'encerclament

i l'arrossegament, ja que combina ambdues modalitats de pesca.

La pesca es realitzava en llocs fixos, per evitar més grans perjudicis a les espècies sedentàries, prop de les poblacions i en fondàries de fins a 40 metres. Aquests indrets fixos eren sortejats entre els patrons d'una manera periòdica. Les calades es feien a trenc d'alba i es treia el "copo" amb la sortida del sol. Sovint hom repetia les calades al llarg del dia i rarament es feia pesca nocturna. Les feines s'allargaven fins a dues hores i mitja de les quals uns 30 minuts eren per calar l'art i dues hores per l'arrossegament.

La calada començava deixant la punta d'una beta a la platja i vogant perpendicularment a la costa mentre s'anava deixant anar la xarxa. En un punt i per indicació dels homes de terra, la barca virava sempre tenint en compte la marea per calar correctament l'art. La calada es feia des de babord on existia un tauló més gruixut per evitar el desgast. La barca tornava després a la vora de la platja on donava la segona beta a uns cent metres d'on havia deixat la primera. Des d'aquest moment començava l'arrossegament dut a terme per la gent de terra, els "jabegotes", que amb les "trallas" tiraven de les betes de les "pernades" aprofitant el pes dels seus mateixos cossos.

L'art era sirgat per uns 30 homes amb les dues cordes amitjanades per tal que no s'escapessin les captures, fins el moment en què el "copo" sortia de l'aigua. Si la pesca era abundosa la venien a la platja i allà mateix es feia el repartiment dels guanys entre els que havien intervingut.

DECADÈNCIA DE L'ART DE LA "XÀVEGA".

L'*Arte Real*, com va ser coneguda també la pesca de *xàvega*, va arribar a plasmar-se mitjançant els gremis de pescadors dels diferents ports meridionals de la península en sengles reglamentacions oficials. Aquestes normes així com la denominació de *Realpel* fet que era un dels oficis autoritzats per les antigues *Reales Ordenanzas* perquè en ell treballassin homes de mar lesionats en accidents -indiquen la importància que aquest art va tenir a la costa andalusa, fins el punt de crear una veritable tradició i cultura peculiar relacionada amb la *Xàvega* que va arrelar profundament.

Malgrat això aquest tipus de pesca va començar a decaure a principis del segle XX com a conseqüència en part de la disminució de les captures per l'esgotament dels bancs costaners, i en part per la progressiva intervenció en les mateixes aigües i consegüent competència d'altres sistemes d'encerclament, deriva o arrossegament. El tipus d'art de la *Xàvega* que capturava peixos de tota mida per tenir una malla molt atapeïda va començar a ser considerat com a perillós per a l'estabilitat de la població d'algunes espècies marines (com altres xarxes escombradores de la península: *traïñas*, *sacadas*, *rapetas*, etc), degut a això es començà a aplicar restriccions en atenció a la temporada i als caladors (Real ordre de 4.4.1850 ratificada a la Real Ordre de 10.2.1854). Les prohibicions que han arribat fins avui (campanya de 1984 contra la pesca de peixos immadurs) van anar accelerant la decadència de

l'art i de l'ús de la barca de la *Xàvega* fins arribar a l'estat d'abandonament que pateixen els últims exemplars d'aquesta embarcació.

Avui, a excepció de la *Nuestra Señora del Carmen* a Nerja i altres, com la de Torremolinos i la d'Estepona, només les podem gaudir fetes de fibra i utilitzades en regates a les festes de Màlaga, fent servir les extensions de mar. Un exemple a seguir al port vell de Barcelona tot recordant l'antiga processó de Santa Cristina, Lloret, la cèlebre *S'Amorra-s'Amorra!* amb els nostres Caros d'art, els cosins germans de les *Xàvegas* de Màlaga.

RESTA DE VOCABULARI I EL SEU SIGNIFICAT.

Abordabel: vorera de la platja. **Albones:** calades fetes a trenc d'alba. **Amocael:** (també Amocael): encarregat de posar seu als palers de la barca quan la treien i de guardar la punta de la beta que es deixa a terra. **Andana:** fileres de taulons del folre de la barca. **Arraez** (també Mandador): capatàs o patró de la barca. **BOEDE:** unitat de mida de pesca que equival a uns 15 kgs. **Bodoques:** esferes de terracuita de fins a 8 cms. de diàmetre amb una perforació central que es feien servir com a ploms en algunes platges andaluses i gallegues. **Cabestrera de tralla:** tros de corda que lliga la tela de la tralla amb el seu extrem. Cabo de tralla: corda que hi ha entre la tela de la tralla i la corcha. **Canasta:** unitat de mida de pesca que equival a uns 15 kgs. **Canto:** pels pescadors malaguenys és una zona de la superfície marítima entre les 85 i les 400 braces (fondària de 140 a 666 metres). **Cenacho:** cistell per pesar els peixos en el moment de la venda. **Cenachero:** venedor ambulat de peix que pregona la seva mercaderia pels carrers de Màlaga. **Contador:** pal gruixut que es mantenia sota la beta quan se la deixava anar per evitar el frec amb la regala i per saber els trossos de beta arriats comptant els nusos que hi passaven. **Enviada:** barca enviada des del lloc de pesca per vendre la captura a les ciutats. **Escribano:** comptable encarregat d'escriure els guanys, els sous, etc. de les feines de la *Xàvega*. **Forco:** Amarrament de les armadures que uneixen en zig-zag les ralingues amb les panys de la xarxa. **Garfa** (també *Napa* o *Propina*): propina d'uns quants peixos que es donava a la gent de terra com a pagament per l'arrossegament de l'art. **Huela:** bola de la part baixa de l'art. **Levas:** flotadors de la ralinga superior de la xarxa. **Maesa** (també Maestra): **Panda** més gran situada al mig de la ralinga que serveix per centrar l'art quan es deixa anar. **Malagui:** persona que guia el burret que porta el peix a la peixateria. **Marengo:** venedor de peix malagueny que porta la pesca en cistells que van penjant a banda i banda del cos com una balança. **Morron:** cistell penjat d'un rem que serveix de senyal de l'Arraez per indicar que necessita gent per sirgar l'art des de la platja. **Nietas:** flotadors grans col·locats cada 15 forcos. **Panas:** Suros que es feien servir a Conil a la ralinga superior cada dues braces i que eren d'unes mides de 20x10 cms. **Panda:** suro o flotador. **Posadera:** encarregada de portar el tendal que s'instal·lava a la platja pel descans dels pescadors fins el moment de sirgar l'art, també repartia el pa entre la gent de terra. **Recado:** part de les despeses de la barca que serveien per comprar all, sal i espècies pel menjar. **Redoble:** reforçament

superior de la malla en les *pernadas* de l'art. **Restinga:** segons els pescadors malaguenys és una barrera muntanyosa submarina que ressegueix la isotaba de 85 braces (140 metres de fondària) coincidint amb el límit de la plataforma continental. **Sotaposadera:** encarregada de donar aigua a la gent de terra. **Sotarraez** (també Sotorraez): empleat de l'Arraez també anomenat *Segundo Mandador*. **Vendedor:** encarregat de vendre la pesca capturada i que normalment s'emportava el 5% dels guanys.

En relació a l'art i barca de *xàvega* de Màlaga hi ha la següent bibliografia consultada:

- * Bellon, Luis:
 - Pesca y utilización del Boquerón y la Sardina. Boletín del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en las Costas de Málaga, nº 30, 1950. Ministerio de Marina. Madrid. 25 de Marzo de 1950. Pág. 21-44.
 - El Boqueron y la Sardina. 1950.
 - * Bardán de Bellón, Emma; P. Navarro, Francisco de:
 - Estudios sobre la Sardina de Málaga en 1951 y consideraciones sobre la variabilidad de su fórmula vertebral I.E.O. Nº 57.
 - La talla de la Sardina en relación con el arte de pesca y con el sexo. (Observaciones en Málaga 1940-1947). Boletín del I.E.O. Nº 5, 14 de julio de 1948. Pags. 1-9.
 - * "Jábega", Revista de la Diputación de Málaga.
 - * Rodríguez Santamaría, Benigno:
 - Diccionario Artes de Pesca de España y sus posesiones. (Conservador del Museo de Pesca del Ministerio de Marina). Madrid. Sucesores de Rvadeneyra (S.A.). Paseo de San Vicente 20. 1923. Pág. 482-494.
 - Diccionario de Pesca. Artes Gráficas Mateu. Paseo del Prado, 30. Madrid. 1911. Pags. 231-234.
 - El patrón de pesca. (primer contramaestre del Puerto), 2ª Edición obra declarada de reconocida utilidad por R.O. de 21 de Febrero de 1916. Madrid. Imprenta del Ministerio de Marina. 1919. Pags. 30-31.
 - * Gaviria, Ignacio: La Jábega. Revista de Marina II. 1945. Nº agosto. Pág. 173-178.
 - * Arbox, Juan Carlos:
 - Pesqueros Españoles. Ministerio de Agricultura y Pesca y Alimentación. Secretaría General de Pesca Marítima. Pág. 229-233.
 - Pescadores Españoles. Madrid. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. 1990. Vol. 2. Págs. 118-122.
 - * Pastor Quijada, Javier:
 - Texto y Planos de la Jábega de Malaga. Borrás Ediciones. C/ Diputación 296, entlo. 1º. Barcelona 9.
 - Spanish coastal craft. The Jábega.
 - Temas de Modelismo Naval. La Jábega. Yate y Motonáutica, 125. 1977. Pág. 158-161.
 - * Sañez Reguart, Antonio: Diccionario Histórico de las Artes de la Pesca Nacional. (Comisario Real de Guerra de Marina). Tomo V. Madrid 1793. Imprenta de la viuda de Don Joaquín Ibarra. Págs. 352-402.
 - * Guillén: Historia marítima Española. Lecciones para uso de los Caballeros Guardias-Marinas. Madrid 1961. Tomo I, pag. 194. Tomo II. Pags. 176-177, 159. Editorial Atlas.
 - * Morales Almiñana: Playas de Pesca. Editorial Gustavo Gili S.A., C/ Enrique Granadas, 45. Barcelona. 1944. pags. 70-71.
 - * Naintré-Oddenino, Laurens: La Pesca en el Mar. Editorial Noguer S.A. Barcelona. Pags. 188-189.
 - * Merino, Jose M. La Pesca desde la Prehistoria hasta nuestros Días. Gobierno Vasco. Departamento de Agricultura y Pesca. 1986. Vitoria. Pags. 165-169.
 - * La pesca i els pescadors. Diputació de Barcelona. Museu Marítim. Area de Cultura. Pag. 31.
 - * Anuario de la Comisión permanente de pesca para 1868. Pags. 121-126, 555.

D'època antiga, a part dels dos volums citats de la Historia de España dirigida por Manuel Tuñón de Lara en la primera part d'aquest article, veure:

 - * García Bellido, A.: La Industria pesquera y conservera en la Antigüedad. 1942. Investigación y Progreso.
 - * Guillén Robles, F.: Málaga Musulmana. 2ª Edición Málaga. 1957.
 - * Seco de Lucena Paredes, L.: Los Hammudies, señores de Málaga y Algeciras. Excelentísimo Ayuntamiento de Málaga, 1955.
 - * Bejarano Robles, F.: Fundación de la Hacienda Municipal de Málaga por los Reyes Católicos. Málaga 1951.
 - El Repartimiento de Málaga. Introducción a su estudio en Al-Andalus. XXIII, 1966, pags. 1-46.

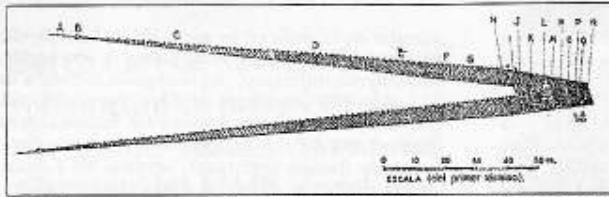


Fig. 6.- Esquema, en perspectiva, de un arte de jábega.- A: beta de arrastre; b: calonera; C: alar o claro; D: rigal; E: cazarete; F: contralcanela; G: alcanela; H: batidero; I: tallos de gola; J: caja 8; K: caja 7; L: caja 6; M: caja 6 de 13 pasadas de 20 cm; N: caja 6 de 15 id. id; O: caja 6 de 16 id. id; P: caja 6 de 17 id. id; Q: contracorona; R: capirote o corona. (La escala sólo es válida en el primer término del esquema, el tamaño de las mallas está muy ampliado y no guarda relación con la escala)

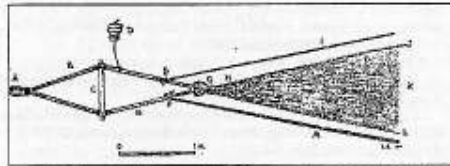


Fig. 7.- Calonera de un arte de jábega.- A: gaza para amarrar la beta de arrastre; B: cabestrera; C: calón; D: boyarín; E: amarre de la relinga superior o tralla del alto; F: amarre de la relinga inferior o de plomo; G: gaza de amarre al claro de la red; H: manojos de piolas en que termina el claro; I: relinga superior; J: redoble formado de 10-12 hilos; K: mallas del claro; L: redoble inferior o huela; M: relinga inferior. (En el comienzo de la red no hay armazones; éstas comienzan a 1,5-2m. del extremo G de la calonera)

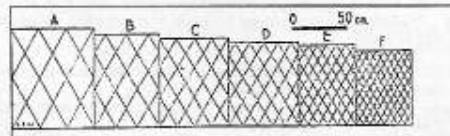


Fig. 9.- Tamaño comparado de las mallas de las diversas partes de una pernada del arte de jábega.- A: claro; B: rigal; C: cazarete; D: contralcanela; E: alcanela; F: batidero.

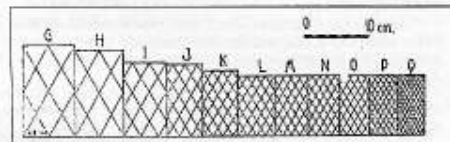


Fig. 10.- Tamaño comparado de las mallas de las diversas partes del copo de un arte de jábega.- G: tallos de gola; H: caja 8; I: caja 7; J: caja 6 de 11 pasadas en 20 cm; K: caja 6 de 13 id. id; O: caja 6 de 17 id. id; P: contracorona; Q: capirote o corona

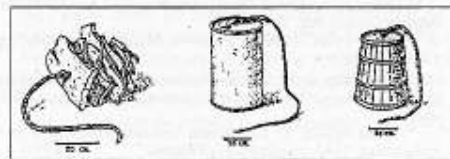


Fig. 12.- Levas o flotadores diversos que se amarran a las betas de arrastre de las jábegas.

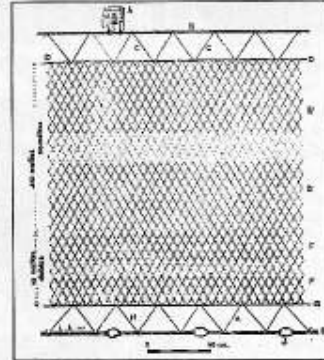


Fig. 8.- Esquema de los paños de red de una pernada del arte de jábega y de su unión característica con las relingas.- A: corcho o panda, con su señal característica; B: relinga superior; C: armazón; D: redoble de 10-12 hilos paralelos; E: mallas sencillas; F: mallas de hilo doble; G: huela o redoble inferior; H: armazón; I: relinga inferior; J: plomos de barro cocido. (El dibujo corresponde, por su tamaño relativo, al batidero o última parte de la pernada, siendo la estructura igual en los otros paños)

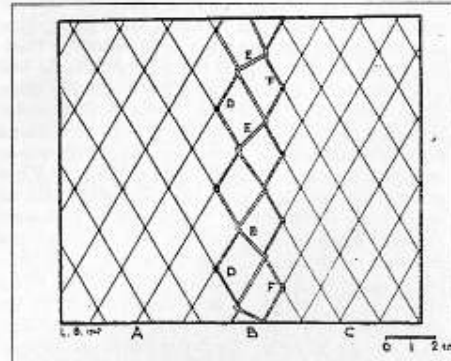


Fig. 11.- Unión de los diversos paños de red de un arte de jábega.- A: paño más claro; B: unión; C: paño más espeso; D, F: medias mallas dobles anudadas a los paños; E: hilo doble que une a las anteriores, sin anudarse a ellas, llamado perejilo.

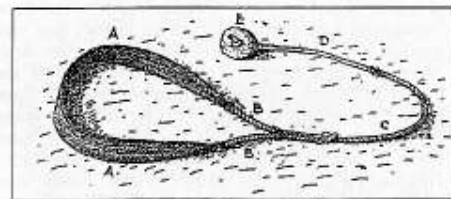
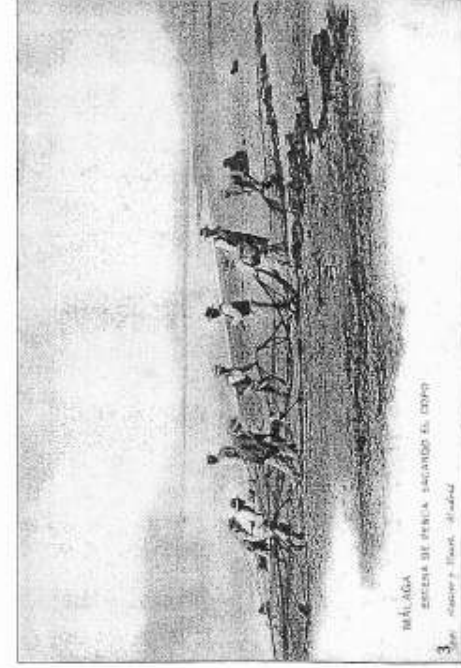
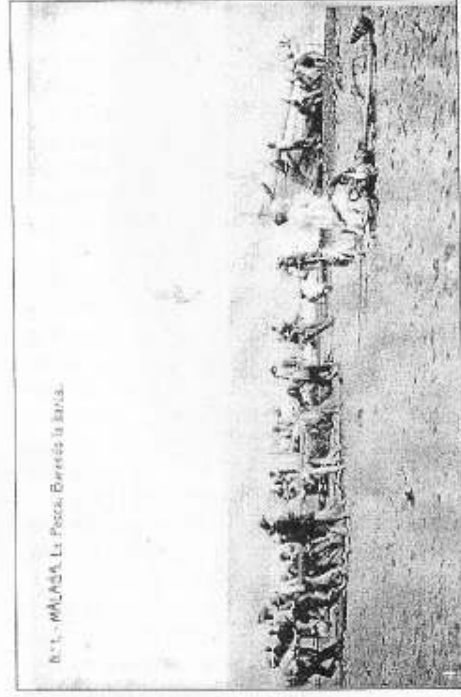
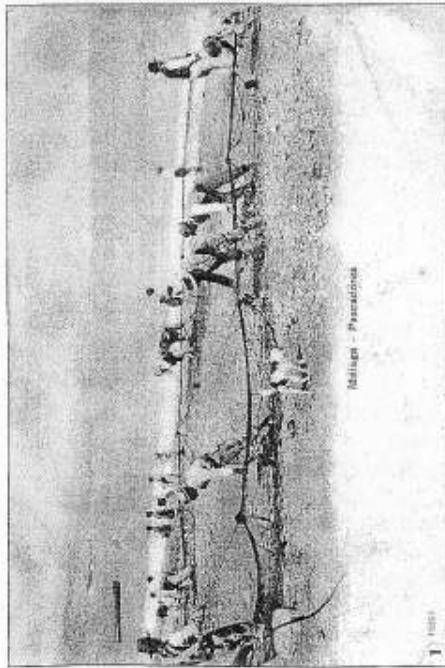
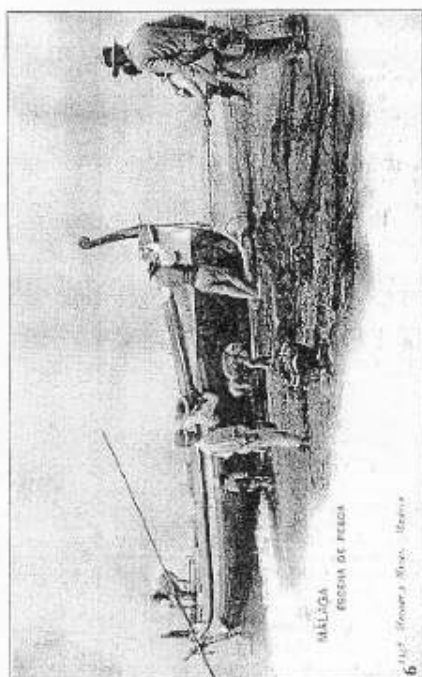


Fig. 13.- Tralla para halar la jábega.- A: tela; B: cabestrera; C: cabo; D: cuero; E: corcha.

Diversos dibuixos per descriure la xarxa de jábega, levas i tralla publicats per Lluís Rellón: Pesca y Utilización del Boquerón y la Sardina en la Costa de Málaga. Boletín del Instituto Español de Oceanografía. Nº30. 1950. Ministerio de Marina. Madrid. 25 de marzo de 1950.



1, 2 i 3.-Diversos moments dels 'jabegotes' (gente de cabo de tierra) treient la xarxa de cabo de tierra) treient la xarxa de xàvega amb les tralles. 4.- Els 'jabegotes' varant la barca Fons: Museu Municipal de la Nàutica de Masnou.



5, 6 i 7: Diversos moments dels ja begotes amb el copo. Posar la barca amb la palanca per evitar que quedés atravesada i per mantenir-la firme amb el fons més a prop a l'esglaó i mantenir la barca apropada a la mar. Dinant: Museu Municipal de la Nàutica del Masnou. 8.-Vista de Calahonda amb les embarcacions "Barca", "Barquiles" i "xàvega". A més, es pot veure l'enramada d'una xàvega i les xarxes esteses a la sorra. Foto: Família Ramos Alvarez.

NOTICIARI

El Comitè Nacional de Vaixells Històrics del Regne Unit

Es constituí l'any 1992 amb la finalitat de cercar una política que permetés preservar els vaixells considerats històrics amb establiment de medis per poder portar-la a efecte.

La seva creació va ésser deguda a un seminari fet el 1987, que tractà els problemes que hi havia per la preservació de vaixells considerats històrics en el Regne Unit. Es feu evident que en aquest aspecte el Patrimoni Marítim estava molt descuidat, i que per tant es feia necessari crear un organisme per vigilar-lo en tots els aspectes. Aquest comitè només fa de mediador i no s'involucra directament amb les operacions que es facin o es pugin fer.

La finalitat del comitè és la de preservar de cara al futur una mostra de vaixells, que representin aspectes importants de la història marítima, i en particular la que fa referència a la contribució del Regne Unit i el desenvolupament marítim.

Els seus objectius són orientar en la selecció de vaixells a preservar; pressupostar les despeses d'adquisicions, preservació i manteniment de vaixells històrics; mantenir un llistat de vaixells preservats i de candidats a preservar; assegurar els vaixells històrics; localitzar sponors, i controlar la distribució dels fons invertit en adquisicions, conservació, restauració i acomodament dels vaixells; vigilar les legislacions que afectin els vaixells històrics; aprovar normes per uns estandards acceptables de conservació i restauració.

Per començar el comitè s'ha concentrat amb vaixells que reuneixin com a criteris l'ubicació al Regne Unit. Ser construïts o comprats per a, i en el Regne Unit. Han de ser anterior a l'any 1945. Tenir un mínim de 40 peus d'eslora, o bé un desplaçament superior de 40 tones. Els vaixells construïts després de l'any 1945, tant si són nacionals com si són estrangers, si presenten aspectes

històrics o tècnics importants com, per exemple, els vaixells pioners o que siguin l'únic sobrevivent d'un tipus determinat.

A l'abril de 1995, es varen encarregar tres projectes a l'Institut Escocès d'Estudis Marítims de la Universitat de Sant Andreu, finançats pel Departament del Patrimoni Nacional. Aquests són:

* INVENTARI D'EMBARCACIONS. Consisteix en un llistat d'embarcacions històriques del Regne Unit preservades o que estiguin en camí de ser-ho. A més, aquest estudi ha de compondre una relació nacional de vaixells històrics al marge del seu actual propietari, i a part de tot això ha de fer un registre de tots els grups de vaixells que ha de preservar.

* SISTEMES DE VALORACIONS. Que proporcioni un mètode d'avaluacions objectives per a decidir els mèrits dels vaixells.

* SISTEMES DE PRESSUPOSTOS. Que ajudi a l'elaboració de valoracions dels plans econòmics pels projectes de preservació.

Els resultats d'aquest projecte fins a la data actual (març 1997) són de 1400 vaixells recopilats, dels quals 682 s'han introduït al llistat de preservats, mentre que la resta s'han arxivat pendents d'investigació i verificació de dates.

Aquest estudi ha demostrat que la major part de les embarcacions històriques que resten romanen en mans particulars, mentre que les col·leccions que estan en museus o entitats preservadores són una mínima part. Tot i així, aquestes entitats salvaguarden alguns dels elements més històricament interessants. No obstant, es calcula, que en el Regne Unit, encara queden més de 3.000 embarcacions de més de 40 peus d'eslora i amb data més antiga del 1945.

(1) Extret de l'article del "model Shipwright" núm. 99 de març de 1999.

Contestació de Grant H. Walker, Conservador Assistent de Models de L'U.S. Naval Academy Museum D'Annapolis a la consulta de Jordi Busquets referent al vaixell "Great Republic"

MMB

Estimat Sr. Busquets,

Lamento que la seva carta del 17 de desembre de 1998 no arribés al Museu de l'Acadèmia Naval fins ahir. Tot i així confio en què aquesta informació no haurà arribat tard per l'ús que pensa destinar-la.

L'adjunto una còpia extreta de la biblioteca del Congrés de la descripció del Great Republic "escrita per un mariner" i publicada per Eastburn's Press de Boston el 1853, l'any de la botadura inicial del vaixell. Tal com ho entenc, aquesta està considerada la millor font d'informació sobre el vaixell abans de cremar-se a New York el desembre del mateix any, i que inclou alguns dibuixos realment interessants i informatius.

Alguns d'aquests apunts gràfics també estan reproduïts en l'article del Sr. Merritt Edson publicats en el "Nautical Research Journal" de 1975. Com observarà el Sr. Edson inclou una bona quantitat de dades d'altres esdeveniments sobre el vaixell, alguns referits a la seva reconstrucció de 1855.

Finalment el faig arribar dues fotografies del model "Great Republic", que tenim al Museu de l'Acadèmia Naval. El model el va fer el Sr. Wilbur F. Decker de Minneapolis l'any 1925. El coronel Henry H. Rogers el comprà a l'any següent per 1.000 dollars, llegant-lo l'any 1935 a l'Acadèmia Naval, junta amb la famosa col·lecció.

Espero que aquestes dades el puguin proporcionar la classe d'informació tècnica

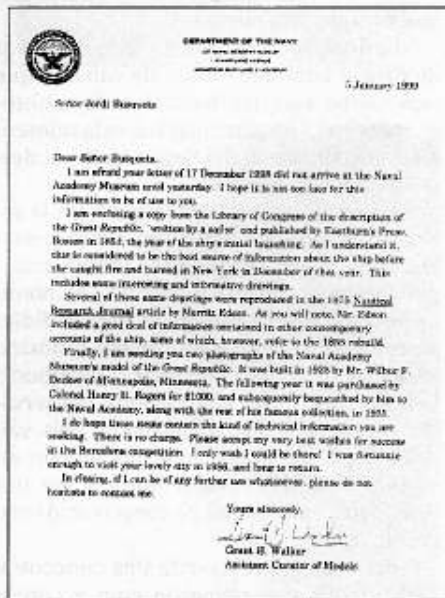
que busca. No hi ha factura. El prego accepti els meus millors desitjos per l'èxit de la competició de Barcelona. M'hauria agradat estar-hi, encara que tot i així vaig tenir la fortuna d'estar a l'any 1986 en la seva bella ciutat, a la que desitjo tornar-hi.

Per últim, si el puc ajudar en qualsevol altra cosa, no dubti en posar-se en contacte amb mi.

Sincerament seu.

Grant H. Walker

Conservador Assistent de Models.



Cicle d'exposicions al Museu

MMB

El Museu Marítim de Barcelona iniciarà aquest any 2000 una ambiciosa política d'actuació que inclourà entre d'altres activitats una sèrie de sis exposicions temporals.

Iniciem d'aquesta manera un nou cicle pensat amb l'objectiu prioritari de millorar la nostra oferta cultural i que per a la nostra institució també significarà donar un veritable pas endavant en relació al nostre oferiment de servei al ciutadà i al mateix temps avançar en la consolidació del nostre projecte com a projecte de ciutat.

Amb aquesta finalitat la Sala de Pere IV ha estat recuperada per usos museístics, i serà l'espai destinat a la instal·lació de les diverses exposicions que s'han programat. La Sala ha estat adequada amb la infraestructura necessària per tal de respondre a les noves necessitats expositives.

El cicle d'exposicions s'inicia amb una exposició de pintura, com a mostra commemorativa del naixement del pintor català Gabriel Amat. L'obra pictòrica marinista de Gabriel Amat "Velers i barques" és una exposició commemorativa amb motiu de la celebració del centenari del naixement de Gabriel Amat.

A través d'una selecció d'objectes personals, de documents relacionats a la seva activitat com a arquitecte i d'una mostra de la seva pintura, procedents del seu entorn personal i de les col·leccions del Museu Marítim de Barcelona, es reconstrueix la personalitat d'aquest arquitecte i pintor enamorat de la mar, que ha contribuït de forma notable a la conservació d'un testimoni visual de la història recent dels nostres ports i costes, dels velers que ens visitaven i dels sistemes de treball de les comunitats pesqueres del nostre litoral.

Gabriel Amat va néixer a Barcelona el 1899, als d'una família amb àmplies aficions artístiques. Va morir el 26 de desembre de 1984, després d'una llarga malaltia. Malgrat haver triat l'arquitectura com a professió, el dibuix i la pintura van ser constantment presents a la seva vida.

La pintura de Gabriel Amat es caracteritza per la preocupació constant per captar la força de la llum i del color, en una recerca permanent dels canvis. La incidència d'aquests dos factors es produeixen en els objectes i els paisatges que l'artista representava a la seva obra. Aquesta inquietud va ser present en ell durant tota la seva vida.

La mar, que va ser una de les grans passions de la seva vida, té una importància fonamental en l'obra de Gabriel Amat. Més enllà dels valors artístics de la seva producció pictòrica, reconeguts àmpliament, les imatges captades en els seus quadres ens permeten assistir a l'evolució del nostre litoral al llarg de bona part del segle XX.



Exposició "Velers i barques. L'obra pictòrica de Gabriel Amat"

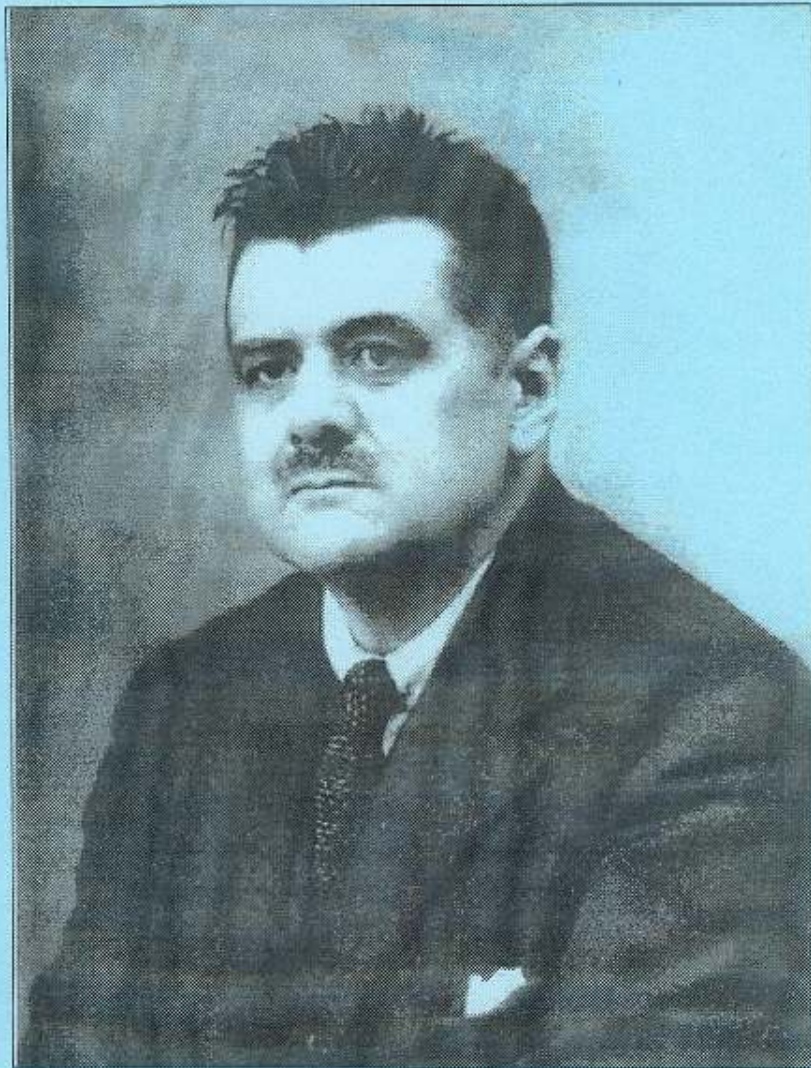
El Museu Marítim de Barcelona presenta al vestíbul de l'edifici principal de l'edifici Pere IV, un espai expositiu amb capacitat per exposar fins a 100 obres d'art, amb un espai per a la venda de les obres d'art.

A través d'una selecció d'objectes personals, de documents relacionats amb la seva activitat com a arquitecte i de la seva pintura, procedents del seu entorn personal i de les col·leccions del Museu Marítim de Barcelona, es reconstrueix la personalitat d'aquest arquitecte i pintor enamorat de la mar, que ha contribuït de forma notable a la conservació d'un testimoni visual de la història recent dels nostres ports i costes, dels velers que ens visitaven i dels sistemes de treball de les comunitats pesqueres del nostre litoral.

Del 7 de setembre al 4 de novembre
del 2000

MUSEU MARÍTIM
MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Full d'exposició "Velers i barques. L'obra pictòrica de Gabriel Amat", amb les dades referents a l'autor i dades de l'exposició al Museu Marítim. Fons: Museu Marítim de Barcelona.



III
ASSOCIACIÓ AMICS MUSEU
MARÍTIM DE BARCELONA