

Les barques de pesca

Amadeu Ros i Torres
Associació de Barques Tradicionals

L'Associació de Barques Tradicionals, amb seu a Xàbia, som una colla de gent de la Marina Alta, d'oficis diversos sota el denominador comú de l'amor pel patrimoni marítim: les barques de treball, les eines antigues i els oficis relacionats amb la mar.

Ens vam constituir l'any 1999, al principi com a Col·lectiu d'Estudis Marítims, baix l'empara de l'Institut d'Estudis Comarcals de La Marina Alta (IECMA). A l'estiu de 2003 eixirem de l'IECMA i fundàrem l'actual associació per gestionar directament les nostres activitats: projectes de recuperació de barques antigues, organització de trobades de barques tradicionals al port de Xàbia, avarades populars, tallers de restauració, mostres d'oficis, assistència a altres trobades, etc.

Juntament amb la recuperació d'embarcacions antigues, «rescatem» –en la mesura que podem– la nostra història marinera. Ens agradaria donar-vos a conèixer algunes pinzellades d'aquesta història. Esperem que vos resulte interessant.



Platja de la Grava a l'any 1900.

La construcció naval a Xàbia

A Xàbia, com en molts ports naturals, la platja era l'espai que s'utilitzava per a la construcció d'embarcacions de mitjà i gran tonatge. En el segle XIX els mestres d'aixa i els calafats van treballar construint molts vaixells, per a les cases armadores del poble, que es destinaren per a la navegació de cabotatge i pel comerç d'ultramar. Recordem el pailebot Pepe Tono, construït per a la família Bolufer a la platja de la Grava amb aparell de goleta.

Durant el passat segle XX els homes de la família Ros (calafats professionals) construïren i repararen a Xàbia més de 60 embarcacions entre bots, xalanes, llaüts, barquetes, barques de bou, barques de traïnya i iots de recreació. Algunes de les barques de pesca de tonatge mitjà (de 20 a 50 tones) foren construïdes o reparades a la Grava i a l'avarador públic del moll, barques que la gent major de Duanes pot recordar: Chorroll, Cuatro Hermanos, Nuevo Gato, Dieguito, Els Campaners, Chorroll III, Garcia Hermanos, Cap Prim, Marbo, San Vicente i San Silvestre.

A principis del segle XX, amb l'expansió de la màquina de vapor, la navegació de cabotatge a vela va anar desapareixent. Encara que els llaütets de pesquera artesanal, els grans llaüts de les parelles del bou, les seues enviades¹ i els llaüts caeros² de la cavalla seguien funcionant a vela (perquè els motors i el seu manteniment éren molt cars). Totes aquestes barques van mantenir l'aparell de la vela llatina fins que va acabar la postguerra, per dues raons: el racionament del combustible i la poca fiabilitat dels motors d'aquella època.



Platja de la Grava
al principi del segle XX.

La vela tradicional en l'àmbit mediterrani

Hi ha dos tipus de vela tradicional: la de tall (triangular) i la quadra (com el seu nom indica, quadrada). L'aparell llatí, com l'aparell cangreu³ pertanyen al tipus «de tall».

El seu origen es remunta a temps molt antics. Alguns historiadors declaren l'aparell llatí com un llegat de la civilització romana, tot i que els romans empraven la vela quadra. L'origen més probable és la introducció a partir de les civilitzacions bizantina i àrab. Hui en dia es manté l'aparell llatí en vaixells mitjans i menuts de pesca i comerç de cabotatge en països àrabs de la mar Mediterrània, el golf Pèrsic i Àfrica oriental.

Quant al nom, uns autors defensen l'etimologia «vela alla trina», de tres costats. Altres autors pensen que el nom li'l donaren els mariners nòrdics que anomenarien «llatines» les veles triangulars dels pobles mediterranis.



PESQUEROS ESPAÑOLES - Juan Carlos Arbex

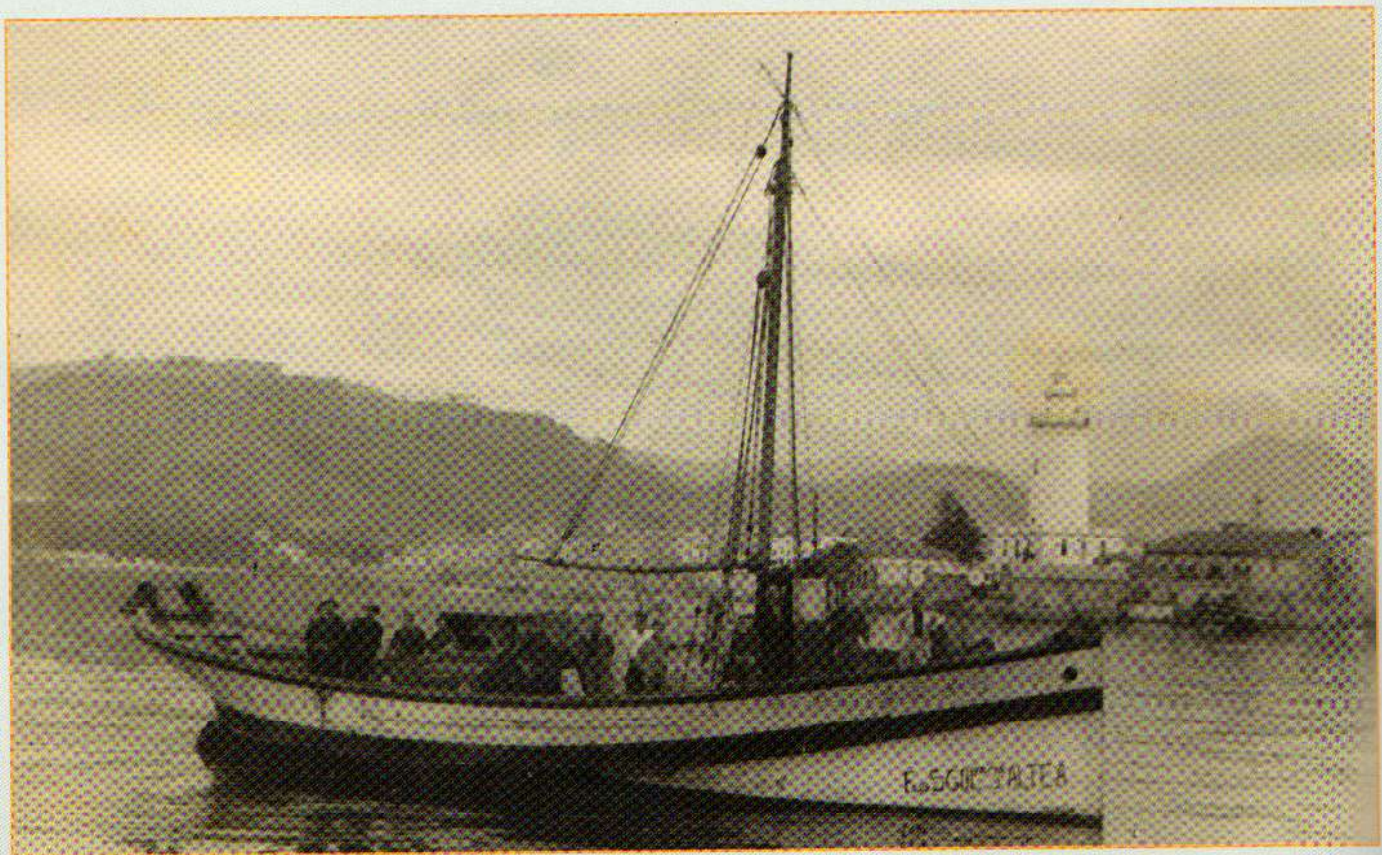
La barca de bou Pacurri, un gran llaüt de 1931

Les barques de bou eren llaüts grans, d'una certa importància per la seua eslora, ja que per la feina que desenvolupaven, la d'arrossegar una xàrcia pel fons de la mar a fi de capturar el peix i el marisc, necessitaven força de tir i inèrcia.

Esta barca va ser construïda pel mestre Jaime Pomares González l'any 1931 a la platja d'Alacant amb el nom de Joven Juanito per a l'armador de Calp Andrés Perles Tomàs. Des d'aleshores va desenvolupar el servei de la pesca al bou amb base al port de Calp sota diversos armadors, l'últim Antonio Cabrera Pérez.

Amb les ajudes a la renovació de la flota pesquera estatal, l'armador va donar la barca de baixa en 2004 per a poder construir una barca nova en poliéster amb la seua llicència, i així el Pacurri va quedar amarrat al racó del moll pesquer de Calp.

A la tardor de 2005 els pòsits de Calp i Xàbia ens van posar en contacte amb el senyor Cabrera i vam iniciar les converses per salvar la barca del desballestament o l'enfonsament. L'associació Barques Tradicionals va traslladar a l'Ajuntament de Xàbia l'oferta de cessió gratuïta de la barca per part del propietari. L'ajuntament va acceptar la cessió i van passar les dues institucions a ser sòcies al 50% en la propietat de la barca i futur projecte de restauració. En 2007 es va fer la signatura de cessió formal a l'Ajuntament i a l'Associació. De seguida vam iniciar el procediment de canvi de llista en el registre de Capitania d'Alacant, des de la llista de pesca cap a la llista d'embarcacions d'institucions públiques. A novembre de 2008, durant l'estada a Calp, la barca va patir una via d'aigua produïda pel colp de la barca de bou Aaron, en maniobrar al costat d'ella. Durant la nit es va anar enfonsant i al dematí va aparèixer negada. S'hi va procedir a reflotar-la i avarar-la a la drassana del senyor Vicente Belliure de Calp, restant al sec en l'esplanada fins a novembre de 2011.



Durant els anys de la Guerra Civil Espanyola.

El dia 10 de novembre de 2011, dues grues grans, un camió góndola i un equip de persones dirigides pel tècnic en transports especials Eduardo Rodríguez, van fer possible que la barca arribara a Xàbia. A partir d'ací el repte es recupera el buc de la barca mitjançant un projecte de restauració dividit en dues parts. La primera part consisteix a reconstruir el buc original de la barca amb feines de mestre d'aixa i calafat, i la segona part a instal·lar tots els accessoris necessaris per a navegar a vela.

PATENTE
DE
NAVEGACION MERCANTIL

Núm. 1831



DELEGACION MARITIMA
de la
PROVINCIA
de
Alicante

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ESPAÑOLA

Por cuanto he concedido permiso a *D. Andrés Perles Tomás*
vecino y del comercio de *Calpe*
para que con la balandra de pesca "*Isoren Juanito*" de su propiedad del
folio *5.º* de la *3.ª* lista de embarcaciones de la inscripción del
puerto de *Altea* de *12,40* metros de
eslora *4,90* metros de manga y *1,90* metros de puntal, pueda navegar y comerciar
en todos los mares y puertos del Globo

Por tanto, ordeno que, constando la pertenencia de la embarcación al referido *D. Andrés Perles Tomás*
o a otro súbdito español, el Delegado marítimo, sus subordinados o cualquier otro funcionario a quien
corresponda, le faciliten los auxilios necesarios y exijan al Capitán del buque el cumplimiento de cuanto
sobre la navegación mercantil previenen las Leyes y disposiciones vigentes, permitiéndole salir a na-
vegar y comerciar bajo las reglas establecidas.

Y mando a los Jefes de las Bases Navales principales, Comandantes de los buques de guerra,
Delegados marítimos de las provincias, Subdelegados de los distritos y demás autoridades, tanto mili-
tares como civiles, no le pongan impedimento alguno, antes bien, le auxilien o faciliten lo que necesitare
para su regular navegación y legítimo comercio; a cuyo fin he ordenado despachar esta Patente, la que
refrendada por el Ministro de Marina, servirá y tendrá fuerza, considerándose en todas las circuns-
tancias como exclusivamente inherente a la balandra de pesca "*Isoren Juanito*"
interin este buque se halle bajo el pabellón español y no varíe de capacidad y figura en el casco y aparejo.

Dado en *Madrid* a *veintiseis* de *enero* de
mil novecientos treinta y cuatro.

Isidoro Alcala Zamora

J. José Perles

La barca Pacurri, restaurada i aparellada, quedarà com un llaüt del bou a vela de principis de segle XX amb els avanços en navegació i seguretat propis d'una embarcació moderna dedicada al transport de passatgers.

Les activitats que es poden desenvolupar amb una barca tradicional de gran valor patrimonial son turístiques, culturals, museístiques, d'ambaixada itinerant o emblema de Xàbia.

També serà útil com a recurs turístic per a participar en festes populars d'àmbit local i, com a recurs educatiu, en si mateixa ja és una escola de maniobra de vela i aparells tradicionals.

En la seua vessant museística, pot suposar un espai permanent d'arts de marineria. La divulgació de la cultura marinera i els batejos de mar destinat a públic escolar seran una faceta a desenvolupar amb una barca de fusta antiga com la nostra.

Les navegacions litorals de dia poden conformar diferents rutes guiades al llarg de la costa explicant els seus topònims i les anècdotes pròpies de cada indret. Les torres de guaita, les pesqueres de cingle, els penya-segats de la Marina, els caladors de pesca artesanal, la importància dels alguers i les roques de fons en el medi marí.



L' any 1961, al Port de Calp.

- 1.- Les barques que assistien la barca de bou.
- 2.- Els llaüts de l'Alacantí que anaven a la mar gran.
- 3.- Aparell de balandre i goleta.