

UNIVERSITAT MIGUEL HERNÁNDEZ D'ELX
Departament de Ciències Socials i Humanes



**LA CONSTRUCCIÓ NAVAL I LES INDÚSTRIES
RELACIONADES A LA VILA JOIOSA.
*Etnografia d'un Patrimoni Marítim.***

Doctoranda: Ana Baldó Muñoz

Director de tesi: Professor Doctor D. Jordi Ferrús Batiste

Programa: Antropologia Social en contextes de crisi

Tesi Doctoral

Elx, setembre de 2017

UNIVERSITAT MIGUEL HERNÁNDEZ D'ELX
Departament de Ciències Socials i Humanes



**LA CONSTRUCCIÓ NAVAL I LES INDÚSTRIES
RELACIONADES A LA VILA JOIOSA.
*Etnografia d'un Patrimoni Marítim***

Doctoranda: Ana Baldó Muñoz

Director de tesi: Doctor D. Jordi Ferrús Batiste

Programa: Antropologia Social en contextes de crisi

Tesi Doctoral

Elx, setembre de 2017

INFORME DIRECTOR DEPARTAMENT



INFORME DIRECTOR DE TESI



INDÈX

1.	INTRODUCCIÓ.....	11
2.	OBJECTIUS.....	13
3.	METODOLOGIA	17
4.	ESTAT DE LA QÜESTIÓ	38
5.	PRECEDENTS HISTÒRICS.....	55
5.1	Des dels fenicis fins al segle XX.....	55
5.2	La Vila Joiosa a l'actualitat.....	69
5.3	Episodis destacats.....	70
5.3.1	La Hispania Marítima, S.A.....	70
5.3.2	Guerra Civil.....	78
5.3.3	La Naviliera Atlàntida.....	83
6.	LES DRASSANES.....	88
6.1	Diferents drassanes a la Vila Joiosa i relació entre elles.....	89
6.2	Grans drassanes.....	91
6.2.1	Mestres de l'ofici.....	95
6.2.2	Petits mestres d'aixa front a les grans drassanes.....	102
6.2.3	Varadors.....	106
6.3	Les parts d'una drassana.....	107
6.4	Plantilla de treballadors (diagrama piramidal).....	109
6.5	Jornada i relacions laborals.....	111
6.6	Procés de producció.....	1145
6.6.1	Adquisició de les matèries primes: fusta i estopa.....	115
6.6.2	Modelisme.....	119
6.6.3	Traçat i plantilles.....	123
6.6.4	Serrar la fusta.....	132
6.6.5	Calfar la fusta.....	135
6.6.6	Muntatge del vaixell.....	137
6.6.6.1	L'art de clavar la fusta.....	147
6.6.6.2	Aparar.....	148
6.6.7	Folrar el vaixell i posar la coberta.....	150
6.6.8	Calafatar.....	153

6.6.9	Preparació de la fusta, procés d'acabat i equipament del vaixell.....	155
6.6.10	Bots auxiliars.....	160
6.7	Ferramentes utilitzades pels mestres d'aixa i calafats	164
6.8	Procés de varat del vaixell	168
6.8.1	Varar a la drassana Zaragoza.....	170
6.8.2	Varar a la drassana del Torres.....	178
6.9	Tipologia d'embarcacions construïdes.....	188
6.10	Indústries auxiliars.....	199
6.10.1	La fàbrica de Manolo Cortés i la de Hermanos Martínez.....	199
6.10.2	Motors i peces de ferro.....	200
6.11	Desballestaments	202
7	ALTRES INDÚSTRIES MARÍTIMES.....	203
7.1	La pesca.....	203
7.1.1	Arrossegament.....	205
7.1.2	Cerc	207
7.1.3	Pesca artesanal	208
7.2	La xarxa	210
7.3	Gel i neu.....	219
7.4	Les almadraves, les conserves i les saladures.	221
8	LA DECADÈNCIA DE LES DRASSANES.....	225
9	CONCLUSIONS.....	227
10	GLOSSARI.....	234
11	BIBLIOGRAFIA.....	240
12	LLISTAT DE FITXES.....	252
13	LLISTAT D'IMATGES.....	252
14	ANNEXES.....	258
14.1	Informe d'incoació del varador Santa Marta.	258
14.2	Fitxes de ferramentes	263
14.2.1	Joan Muñoz Pérez	263
14.2.2	Drassana Zaragoza.....	305

1. INTRODUCCIÓ

Un dels vestigis més antics que podem trobar a un poble és la toponímia. A través d'ella podem viatjar en el temps, i això és el que he fet. Des d'antany, a la Vila Joiosa hi ha un "Arsenal", però poques vegades s'ha pensat amb el significat d'aquesta paraula i menys en que fóra tant rellevant per a la ciutat. Si utilitzem el *Diccionari de la Llengua Catalana*, trobem les següents definicions:

Arsenal

1. [...] Dipòsit o magatzem d'armes i d'altres articles de guerra, especialment en la marina.
2. [...] Establiment marítim militar tancat, bastit en un port defès, que consta de drassanes, de tallers i de magatzems on, a redós del mal temps, es construeixen, es forneixen, s'adoben i es conserven els vaixells de guerra i llurs ormejos, llurs provisions i llurs armaments¹.

I no s'assembla a la definició de drassana?

Drassana

1. [...] Conjunt d'instal·lacions militars on es conserven les forces navals.
2. [...] Lloc on es poden construir i reparar les naus².

Evidentment, a la Vila Joiosa tenim un clar exemple de l'existència de construcció naval des de l'època de Pere el Cerimoniós al segle XIV, on es trobarien les drassanes reials, i que han perdurat fins a l'actualitat. Cal saber que el desenvolupament de la marina mercant i de la flota de guerra és paral·lela. Armaven les naus per a noliejar i quan es requeria és destinaven a accions bèl·liques (Fernández Izquierdo, 1989: 37). Podem afirmar que ja es contava amb una gran flota mercant des del 1300, a pocs anys de la seua fundació com a ciutat cristiana. I recobra la importància marítima que havia tingut abans del seu despoblament, amb l'imperi Romà.

La Vila Joiosa està plena d'evidències que corroboren la gran importància que ha tingut la ciutat dintre de la història de la navegació. Aquesta tesi és el resultat **d'una** investigació monogràfica en valencià, sobre la indústria constructiva naval a aquesta localitat. El treball s'ha portat a terme mitjançant la recopilació etnogràfica de l'aprenentatge de l'ofici, el procés de producció de vaixells, la nomenclatura tradicional dels ferraments utilitzats, les condicions laborals i la vida quotidiana d'aquests treballadors i famílies.

¹ A l'URL: <http://dlc.iec.cat/results.asp?txtEntrada=arsenal&operEntrada=0>; accedit el 15/06/2017.

² A l'URL: <http://dlc.iec.cat/results.asp?txtEntrada=drassana&operEntrada=0>; accedit el 15/06/2017.

A la Vila Joiosa existeix una forta manifestació històrica i tradicional relacionada amb la indústria marítima en perill de desaparèixer i que manca d'investigació científica. Es tracta de diferents arts que cobreixen les necessitats d'aquest sector.

En primer lloc, tenim la pesca pròpiament dita, especialitzada amb la pesca de bou, i amb menor representació, les de cerc i les artesanals. Les quals estan sofrint la forta crisi del sector pesquer espanyol.

En segon lloc, i no menys important, tenim la construcció i reparació vaixells. Aquesta indústria fou una de les més fortes a la Vila Joiosa, ja que la marina mercant era molt important als segles passats d'aquest poble. Actualment sols queda un Varador en funcionament, que s'ha convertit en l'última manifestació hereva de l'antiga indústria de construcció naval desenvolupada a les drassanes de la Vila Joiosa i que fou transmesa de generació a generació. D'aquest ofici sols queda la reparació de les poques barques de fusta que queden i la gran saviesa dels nostres fusters de ribera jubilats.

En tercer lloc, no podem deixar d'anomenar la indústria del filat, destinada exclusivament a la fabricació de xarxa per a les arts pesqueres. A la Vila Joiosa tenim en funcionament les dues fabriques de filat més importants del país, aquestes són les descendents de les sendes de filat i de l'antiga manufactura de costura de la xarxa i que actualment fan tot tipus de xarxa i corderia sintètica.

Però aquesta indústria marítima ha anat més enllà, ja que també van ser importants: la pesca de l'almadrava, les indústries conserveres i de salaó, les fusteries encarregades de la marqueteria dels vaixells (timons, ponts de comandament, portes de bou...), la costura de veles i la distribució del peix per tota la província.

Malgrat que la majoria d'aquesta indústria ha desaparegut, encara tenim l'última oportunitat de recuperar-la perquè perdura a la memòria d'uns pocs vilers i vileres. Amb aquest projecte volem traure a la llum els aspectes més destacats de la indústria constructiva naval de la Vila Joiosa i aprofitar els últims testimonis orals dels fusters de ribera, calafats i de les últimes persones que estan directament relacionades amb el treball d'aquesta indústria.

L'elaboració d'aquesta investigació ve motivada per sentir-nos responsables de la recuperació d'aquest patrimoni tan significatiu, ja no sols per al poble com a senya

d'identitat, sinó també per a tot el Llevant peninsular. Hem de destacar que aquesta investigació també posarà en valor la importància de la ciutat d'Alacant com a port de província que proveïa als vaixells de motors i gestionava els permisos de navegabilitat de les naus. Em de tenir present que ens trobem davant d'una important manifestació sobre patrimoni marí del País Valencià i que està en total desconeixement.

2. OBJECTIUS

L'objectiu general d'aquesta tesi és la realització d'una investigació científica en antropologia cultural, per a poder aconseguir una descripció etnogràfica real d'una de les parts del patrimoni marítim de la Vila Joiosa, la cultura de la indústria constructiva naval. A més de fer una digna recuperació i una proposta d'activació d'aquest patrimoni per al turisme cultural sostenible de la Vila Joiosa. Si volem desenvolupar aquest objectiu general necessitem tindre alguns objectius específics:

1. El primer objectiu que necessitem és el d'organitzar una bona etnografia per a aconseguir una completa transmissió de dades que ens ajuden a descriure la cultura a documentar.
2. El segon objectiu és deixar constància de la importància del patrimoni cultural marítim a la Vila Joiosa i el perill de desaparèixer per complet en poc de temps. Segons Rubió Ardanaz:

Socioculturalmente en las sociedades dedicadas a la pesca por ejemplo, la enseñanza y el aprendizaje oral y en su conjunto la tradición oral, han venido jugando un papel fundamental. No obstante, irán perdiendo importancia a medida que se introduzcan nuevas formas de adquirir conocimientos (2016: 12).

I contribuir a crear una conscienciació de la importància de recuperar la identitat marítima.

3. El tercer objectiu específic que volem treballar és el de mostrar les diferents línies d'investigació del patrimoni marítim que es poden desenvolupar a la Vila Joiosa. Per a deixar constància de la possibilitat i la necessitat de desenvolupar-les. Les més importants són: la indústria del filat i la confecció de les xarxes i els aparells de pesca, la pesca i la manufactura del peix i la gastronomia marinera. En una ciutat on el motor econòmic és el mar, és precís que tinga tota una indústria marítima al voltant

d'aquesta. A més tenim evidències històriques que potencien aquesta hipòtesi, perquè la Vila Joiosa és la capital de la Marina Baixa i el port industrial d'Alcoi en l'època de la revolució industrial. A més, amb aquestes noves línies d'investigació també es vol contribuir a defensar el treball interdisciplinari no sols entre els historiadors, museòlegs, arqueòlegs i antropòlegs. Sinó també la combinació de l'antropologia marítima i la industrial.

4. El quart objectiu que tenim és descriure els elements que conformen la identitat de la Vila Joiosa com a poble mariner, utilitzant com a base el coneixement marítim de la població. Igual que Esmeralda Broullón, pretenem mostrar les experiències de homes i dones que no han tingut cabuda en el discurs acadèmic, destacant les circumstàncies particulars de les seues vides, els seus codis de comportament i els seus valors (2007: 10).

5. El següent objectiu és el de contribuir a la revitalització de la zona industrial més important del poble, el port i els barris mariners; unir el sector primari (pesca), amb els secundaris (indústria naval i del filat), per a reforçar i consolidar el sector terciari (el turisme i gastronomia a partir del patrimoni). La pàgina web de l'ajuntament de la Vila Joiosa anuncia l'existència de patrimoni gastronòmic mariner a la Vila Joiosa: "La Mostra de Cuina Mariner de la Vila Joiosa posa de manifest la solidesa del nostre patrimoni gastronòmic i el potencial dels nostres restaurants com a elements de dinamització de l'economia local i de promoció exterior de la Vila Joiosa"³.

6. El sisè objectiu pretén donar les bases per a fer un projecte d'activació de turisme cultural marítim i enriquir l'oferta cultural de Vilamuseu. Aquest és el museu matriu de la secció municipal d'Arqueologia, Etnografia i museus del ajuntament de la Vila Joiosa. Actualment aquesta oferta té el gros del seu pes en investigacions arqueològiques, i entre elles són punters en la gestió i interpretació de l'arqueologia marítima, gracies al derelicte Bou-Ferrer. Per aquesta raó volem, aprofitar-ho i ampliar l'oferta marítima cultural contant també amb la cultura marítima de la societat vilera. I revitalitzar la campanya de recuperació de patrimoni marítim, la qual ja es va posar en marxa a novembre de 2001, dintre de les V Jornades del Museu dedicades al tema "Vint-i-cinc segles de navegació a la Vila Joiosa: la cultura i el paisatge marítim en una ciutat del Mediterrani". Aquesta campanya va repartir el següent eslògan:

³ A l'URL: <http://www.lavilagastronomica.com/v1/mostra/default.php>; accedit el 15/06/2017.

«No dejes perder maquetas, plantillas, impresos, fotografías, folletos, acciones, libros, herramientas, objetos de a bordo, ropa, uniformes, diarios, cartas y escritos varios, amuletos, cuadros, redes, nasas y otros artes de pesca, leyendas, cuentos antiguos, recuerdos, costumbres, tradiciones y cualquier otro objeto o conocimiento sobre la navegación y la pesca tradicionales en Villajoyosa» (a Marí, Espinosa i Bonmatí, 2009: 44).

La meua intenció és reactivar aquesta campanya però des del punt de vista de la recopilació de les vivències populars. I a través d'aquestes incentivar als ciutadans a que formen part d'aquesta reactivació cultural i que ens deixen mostrar les seues herències patrimonials, tant les orals com les materials. A més de contribuir amb aquesta línia de Vilamuseu:

Nuestro discurso museográfico intenta poner de relieve la apasionante singularidad del mundo marítimo, un mundo difícilmente incomprensible por los no iniciados, con una tecnología y un lenguaje absolutamente ajenos a la mayoría de la población, para quienes usos básicos pueden constituir todo un descubrimiento: desde el manejo de un barco al funcionamiento de un ancla. Un simple cepo romano, aislado, supone un absurdo museográfico, si no se contextualiza para explicar la misión clave de esta pieza en un conjunto de un ancla: sencillamente un ancla sin cepo no funciona (Espinosa, Bonmatí i Molina, 2009: 231).

I l'àncora romana amb cep no funciona si la cultura apresa pel ferrer no l'haguera ensenyat a forjar. Per a fer-ho recuperaré els objectius que ells van marcar a les publicacions citades: 1) Entendre la arqueologia com una part del patrimoni marítim, que no es pot ni es deu dissociar de la etnografia ni de la resta del patrimoni marítim. 2) El projecte museogràfic de Vilamuseu està dissenyat per a ser un museu integral de la ciutat, i per tant treballar conjuntament amb el patrimoni cultural immaterial, moble i immoble. 3) Un altre és el treball en la "Nova Museografia", la qual implica relació amb la població local, a més de col·laborar amb altres entitats locals, com poden ser en el nostre cas, la Confraria de Pescadors, Capitania Marítima, Obres de Port, el Club Nàutic, el Varador Santa Marta S.L i les fabriques de xarxa. 4) La divulgació científica i didàctica.

7. El setè objectiu consistirà en emmarcar el nostre patrimoni marítim dins de les últimes corrents museogràfiques d'etnografia, si les consideracions patrimonials de la investigació ens ho permeten, i així contribuir també a la visó futurista que tenia

Vilamuseu abans d'obrir les seues portes, aquesta era la d'ampliació dels seus museus filials:

El futuro nos deparara un nuevo museo matriz, a un horizonte de dos años, y nuevos museos filiales entre los cuales tendrá cabida, probablemente algún equipamiento específico en relación con el patrimonio marítimo (Espinosa, Bonmatí i Marí, 2009: 238).

Per tancar els objectius tornaré a l'objectiu general, el qual resumiré dient que com si estenguérem a la sala del museu d'Alexandria, ens agradaria treballar com a experts patrimonials i aconseguir deixar per escrit el primer esglaió de l'escala del patrimoni marítim a la Vila Joiosa.

El museion de Alejandría es descrito por Strabon (citado por Mairesse [...]) como un gran edificio donde se localiza la sala comunitaria en la que los sabios, miembros del museo, comen. Strabon no habla de colecciones y por otra parte y por otra parte los arqueólogos e investigadores tampoco han podido probar la hipótesis de la colección. En cambio, todos están de acuerdo en que el aspecto principal de un museo es el estudio filosófico (Andreu i Tomàs, 2012: 85).

És a dir, en la antiga Grècia ja es veia al museu com a un lloc de pensament local.

3. METODOLOGIA

Considero que una fuente etnográfica tiene valor científico incuestionable siempre que podamos hacer una clara distinción entre, por una parte, lo que son los resultados de la observación directa y las exposiciones e interpretaciones del indígena y, por otra parte, las deducciones del autor basadas en su sentido común y capacidad de penetración psicológica
(Bronislaw K. Malinowski [1922], 1986: 21).

Per a Malinowski el més important era la utilització d'un bon mètode i l'explicació detallada del procés d'execució d'aquest. Ha de quedar clar quina ha sigut la informació proporcionada per cada informant i els seus diferents punts de vista, els quals amb el seu conjunt formaran la descripció etnogràfica. Aquesta ha de ser el més objectiva possible amb la informació subjectiva que ens ha proporcionat cada un d'ells i cada una d'elles. I una vegada que la tinguem, s'extrauran les conclusions pertinents, les quals aniran fora d'aquesta descripció o ben destacades dins d'aquesta. Perquè, com dia el mestre, en etnografia hi ha una enorme distància entre el material brut de la informació i la exposició i teorització dels resultats (Malinowski, 1986: 21).

El meu primer contacte amb un calafat va ser el dia que Joan Muñoz Pérez em va regalar una guitarra. Eixa guitarra era única perquè l'havia confeccionat amb les seues ferramentes de calafat. Aquesta és una de les mil evidències de records o vivències amb el patrimoni marítim, que estan presents al poble. Per tant, aquest va ser el punt de partida de la meua tesi; començar a reflexionar inconscientment sobre la importància de la indústria marítima a la cultura de la Vila Joiosa.

He decidit redactar aquesta tesi en valencià per dos motius. El primer i principal ha sigut perquè tots els meus informants el parlen i malgrat que cada dia es parla menys a la Vila Joiosa, el valencià inconscientment s'ha convertit en una ferramenta de proximitat entre la gent que el parla. És molt curiós la relació de confiança que s'estableix quan et dirigeixes a algú que no coneixes del poble i els dos parlen en valencià. Per això he volgut aprofitar-ho i arribar el més lluny possible amb els nostres informants. Ells s'han expressat d'una manera molt més tranquil·la i oberta utilitzant el seu idioma matern, perquè el castellà, encara que el parlen i l'entenen perfectament, no deixa de ser un idioma imposat en el qual no tenen la mateixa capacitat d'expressió. A més, hem de ser conscients que la cultura marinera està molt present al valencià, per tant em sembla una equivocació metodològica no utilitzar el idioma de la

comunitat, ja que aquest és la base de la cultura. D'alta banda com les narracions dels informats han sigut el gros de la nostra investigació, he intentat que estigueren el menys condicionats possible. Per tant, al redactar en valencià la descripció etnogràfica ha sigut molt més objectiva per la meua part, ja que amb les traduccions es poden escapar els anomenats per Malinowski "imponderables de la vida real" (1986: 36). Encara que ell ho aplicava a l'observació participant, crec que també ho podem aplicar a la observació del informant en el moment que es realitza l'entrevista amb profunditat, per tant és molt important utilitzar el llenguatge matern. L'altra raó és que hem aconseguit una ajuda del Institut de Cultura Juan Gil Albert de la Diputació d'Alacant per a publicar les resultats de la tesi, i una de les línies prioritàries de la institució cultural és fomentar els llibres en valencià.

El primer pas que he portat endavant ha sigut la recerca bibliogràfica. Tasca que ha perdurat al llarg de tota la investigació, sobre tot al final quan hem arribat a les conclusions de l'activació del nostre patrimoni. Destaquem aquí, aquella bibliografia que ens ha servit per al plantejament metodològic com aquella que ens ha procurat dades del nostre objecte d'estudi.

Malgrat que la bibliografia no ha sigut abundant per a poder guiar la investigació, si he treballat amb publicacions sobre construcció naval, des de les perspectives patrimonial, històrica i tècnica.

Per a la part patrimonial tenim l'article de Beatriz Herreras (1998) "Patrimonio y Construcción naval en Gipuzkoa", que és interessant perquè planteja la protecció dels antics espais del litoral de Gipuzkoa on estaven ubicades les drassanes, a les quals dona importància amb la seua investigació històrica. Maite Ibañez, M^aJosé Torrecilla i Marta Zabala (1998), en la publicació "El patrimonio naval vizcaino", consideren que un poble que navega, que es empra i que s'afana en el mar, ha de ser per força un poble que construeix vaixells (1998: 2). Elles fan una gran defensa a la protecció del patrimoni marítim i exposen totes les perdudes que ja s'han originat. Per a fer-ho també utilitzen la metodologia històrica. La publicació de Luis J. Escudero (2009), "El astillero Mendieta de Lekeitio, singular exponente de la carpintería de ribera del Cantábrico", té un caràcter més etnogràfic, però sols es centra en la història dels propietaris de la drassana i no aprofundeix en la seua cultura industrial. Però és interessant fer-li referència perquè fa una proposta de protecció cultural i deixa constància de l'escassetat d'investigacions en antropologia naval. Uns altres autors a destacar són, per una banda Juan Antonio Apraiz amb el seu estudi "Las

embarcaciones de Untzi Museoa-Museo Naval: estudio del patrimonio flotante recuperado” (1998a), i per altra, el de Gerardo Vivas Pineda “Legiones de madera: la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas” (1998). Són interessants perquè fan un anàlisi de l’evolució tipològica de les embarcacions.

Per la seua banda, Francisco Fernández Izquierdo amb el seu estudi “Astilleros y construcción naval de la España anterior a la Ilustración” (1989) ens ha servit molt per a la part històrica i enfilar la història de les drassanes de la Vila Joiosa. Cristina Andreu i Jaume Murillo publiquen el *Llibre de l’ofici de mestre d’aixa a l’illa de Menorca* (1988), on descriuen l’ofici de mestre d’aixa per al museu de Menorca, a través de la informació d’una família del ofici. Joan Palmer Grua, a *Cent anys de Mestres d’aixa a Mallorca* (1994), descriu diferents històries dels mestres d’aixa a Mallorca. Les dos publicacions de les Illes Balears volen tenir un caràcter etnogràfic, però al no ser treballades amb la metodologia que correspon, els treballs han quedat com a recopilació de dades.

També hem consultat investigacions de construcció naval més tècniques. Aquestes han sigut fonamentals per a poder adquirir el llenguatge de la comunitat i a través dels coneixements tècnics, poder arribar als culturals i socials. Vicent García-Delgado Sancho ha publicat *Els Parellons badalonins: Estudi dels bous i barques enfalcades 1770-1970* (2009), que explica molt bé la construcció naval a partir d’una determinada embarcació, però no reflexa el treball dels mestres d’aixa. Hi afegim també, pel seu caràcter descriptiu tant sols, l’article “Carpintería de ribera y evolución histórico-tipológica de las embarcaciones de bajura en el País Vasco”, de José Antonio Apraiz (1998b).

Tant el llibre *La carpintería de ribera en Galicia 1940-2000*, de l’enginyer José Maria De Juan-Garcia (2001), com en el de Francisco Oller i Vicente García-Delgado amb el títol *Nuestra Vela Latina* (1996), es fa una explicació molt clara de la construcció naval gràcies a les seues il·lustracions. Aquest últim, encara que siga un llibre dedicat a la vela llatina, té un apartat sobre la construcció naval: açò es degut a que Oller té molta tècnica amb el dibuix i Garcia-Delgado ha treballat en la escola de fusters de ribera de l’associació “Barcelona fes-te a la mar”. Aquest llibre va caure a les meues mans quan vaig fer una petita exposició de la importància del patrimoni marítim de la Vila Joiosa a la sala del Club Nàutic, a la qual va assistir el capità marítim de la província d’Alacant. Ell es va oferir a deixar-me llibres per a continuar investigant, entre ells, aquest que m’ha servit molt.

També he consultat publicacions d'enginyeria naval del segle XIX, com ara el *Curso de metódico de arquitectura naval aplicada a la construcción de buques mercantes* de Juan Mojo i Pons (1856), i el de Cesáreo Fernández (1881), que inclou *Tratado de fábrica de naos y calafatería*. Aquests dos també han sigut proporcionats per José Santa Maria Marín.

Un article interessant per a reflexionar sobre la decadència de la indústria naval espanyola ha sigut el de Javier Lopez de Lacalle (1998) "Construcción naval e industria marítima en Euskadi: problemática, necesidades y vías de solución".

Per a fonamentar la part històrica he utilitzat la bibliografia local i provincial sobre temes marítics, de la qual destacaré en primer lloc el llibre d'Ignasi Martí Miquel (2016) *Historia de la Vila Joiosa*, una obra escrita entre 1887 i 1926, la qual conté un apartat dedicat al port mercant. També ens hem basat en l'article d'Antonio Espinosa, Rocío del Castillo i Fernando Sáez (2007) "Un model valencià d'evolució portuària: La Vila Joiosa" per a entendre l'evolució del paisatge. A Agustí Galiana (2016: "La Vila de Villajoyosa' fundació i notícies d'una pobla medieval") apareixen testimonis de construcció naval. Per últim, vull destacar la bibliografia escrita per vilers aficionats a la cultura del seu poble com ara Carlos Llorca (1985: *La Vila i el mar*), i a Jaime Soler (1995, *Des del Cantó del Mercantil*), que narra la història de la Vila Joiosa del 1900 a 1980.

Per a finalitzar la recerca bibliogràfica, sols em queda mencionar tres descripcions, on el mètode etnogràfic i els resultats són similars als meus: Iñigo Puerta (2016), "Una familia, el muelle donostiarra y la mar"; Olga Macías (2016) "Las mujeres y las actividades marítimas en el País Vasco: trabajo portuario y ámbito pesquero (1700-1950)", i José Antonio Azpiazu: (2016) "Las mujeres vascas y el mar".

A més de l'anàlisi bibliogràfic, els objectius marcats a la tesi requereixen l'elaboració d'una metodologia detallada i global, que permeta la complementarietat de la disciplina de la antropologia social i la ciència històrica. La combinació d'aquestes dues ve requerida pel tema a investigar. La indústria constructiva naval és un sector que manca d'estudis etnogràfics, ja que el gros de les seues investigacions s'han fet des d'una perspectiva tècnica o històrica, on la finalitat era ressaltar els avanços industrials o les gestes aconseguides, les quals abandonen l'àmbit cultural més antropològic de les societats que produïen aquests bens, els vaixells.

La finalitat d'aquest treball és descriure i recuperar el patrimoni cultural de la construcció naval en una zona concreta del Llevant peninsular, la Vila Joiosa. S'ha utilitzat l'entrevista amb profunditat per a arribar als detalls d'aquest ofici i mode de vida. Complementant-la amb la utilització de material fotogràfic i la catalogació i descripció de ferramentes de treball aportades pels informants, a més de fer una recerca d'arxiu per a arrodonir i donar suport a la descripció etnogràfica.

He volgut actuar com etno-historiadora convertir el material històric en material etnogràfic (Jiménez Núñez, 1997: 32), gràcies a la mescla de la informació oral, material i documental. Les fonts documentals explicades anteriorment i en l'estat de la qüestió, les podem entendre com a l'esquelet que sustenta a les diferents oralitats que conformen la cultura marinera i que l'omplen de vida, fent una combinació d'un cos perfecte anomenat etnografia. És a dir, la història o els documents contemporanis a l'època o cultura que volem estudiar deuen ser el nostre índex de partida. La vigència de la etnografia és breu, ja que compleix en un moment la funció d'informar i interpretar una situació concreta de la que és testimoni, però com a document és purament història després d'un temps; amb la qual, els futurs historiadors podran fer una història amb una gran qualitat (Jiménez Núñez, 1997: 51). En definitiva, l'ambició de la història oral és proporcionar informació individual a la història, salvant-la de la massa i incloent en ella a grups marginals de la societat (Carmona, 2007: 26).

Segons Rossi i O'Higgins (1981), tant la recollida de dades, la qual denominen el objecte, com l'organització de les mateixes, que denominen el mètode, dependran sempre de la concepció prèvia que es tinga de cultura i d'aquells conceptes que s'empren per descriure-la, és a dir, de la teoria (a M^a José Pastor, 2001: 26). Per tant, per portar a terme la investigació hem elegit l'entrevista amb profunditat perquè amb aquesta obtenim descripcions del món de vida de les persones entrevistades respecte a la interpretació dels significats dels fenòmens descrits (Steinar, 1996)⁴. Ja que l'etnografia no és sols el relat científic, objectiu, a través del qual la gent i els fets parlen per si mateixos, sinó que tenen molt que veure les circumstancies de l'autoria, la classe social i grau de relació que existeix en el camp entre investigador/a i investigats/des a l'hora de l'avaluació i interpretació d'una etnografia (Jiménez Núñez, 1997: 44).

⁴ Citat per Alvarez-Gayou, 2003: 109

Kvale (1996) delimita dotze aspectes per a fer una bona comprensió de l'entrevista qualitativa, en els quals me basat⁵.

- *Món de la vida*. Perquè el tema principal és la vida i la relació amb aquesta de la persona entrevistada.
- *Qualitat*. Aquesta ve directa del llenguatge comú, lluny de la quantificació.
- *Significat*. Descobrir el significat dels temes centrals del món del entrevistat.
- *Descripció*. La entrevista busca descripcions riques de diversos factors de la vida de les persones.
- *Especificitat*. Es persegueixen descripcions úniques, no generals.
- *Ingenuïtat*. S'ha de mantindre obertura plena a qualsevol fenomen inesperat o nou, en volta d'anteposar idees i conceptes preconcebuts.
- *Focalització*. L'entrevista es centra en determinats temes sense estar estructurada amb preguntes estàndards.
- *Ambigüïtat*. Reflexa les contradiccions entre les que viuen els entrevistats en el seu món.
- *Sensibilitat*. Captar les diferents sensibilitats segon el tema que expliquen.
- *Situació interpersonal*. El coneixement es produeix a través de la interacció interpersonal durant la entrevista.
- *Experiència positiva*. Al llarg de la entrevista, si està ben feta, es poden obtindre visions noves sobre la pròpia situació de vida.

Abans d'entrar al detall metodològic, he de dir que malauradament no s'ha pogut utilitzar la observació participant, tècnica mare de l'antropologia social per a aconseguir una bona etnografia, perquè l'única font fidel que ens queda d'aquesta indústria són els relats dels nostres informants clau i els materials que ells ens poden aportar. A pesar que queda un varador i un taller naval en funcionament, ja no s'elaboren treballs de construcció, sols es dediquen a la reparació. Però amb una bona entrevista en profunditat podem extraure informació suficient, segons Sarabia⁶, perquè per a ell la història de vida s'ocupa de com l'individu se les arregla en la societat en la que viu.

La iniciativa d'estudiar i recuperar aquesta indústria va vindre motivada per la necessitat de dotar a una zona marinera, com és la Vila Joiosa, de la seua identitat cultural i d'aquesta manera enriquir encara més el seu museu de la ciutat, Vilamuseu, el qual és l'encarregat de difondre i recuperar la cultura vilera en la seua totalitat.

⁵ Citat per Alvarez-Gayou, 2003: 109-111.

⁶ 1986: 199; citat en *Antologia. Maestría en Educación...*, 2009: 107.

La investigació s'ha realitzat durant tres anys. La vàrem iniciar en octubre de 2014, amb l'estudi de camp per a veure si es disposava de suficients informants i a més sospesar si l'estat dels seus coneixements actuals encara conservaven els detalls útils per a la nostra recerca cultural. Alhora, es va portar a terme una recerca bibliogràfica per diverses direccions, amb la finalitat d'aconseguir fonts secundàries per a la investigació: per un lloc les publicacions tècniques de construcció naval i història de la Vila Joiosa, i per altre les tècniques metodològiques etnogràfiques i publicacions sobre antropologia marítima, com acabem de vore. En aquesta tasca em van ajudar des de Vilamuseu a posar-me en contacte amb el Museu Marítim de Barcelona i aconseguir documentació diversa. A més, també vaig poder contar amb l'ajuda El Club Nàutic de la Vila Joiosa i amb la del Capità Marítim d'aquell moment, els quals em van deixar documentació bibliogràfica.

A març de 2015 vam portar a terme el segon pas, el treball de camp, el qual vàrem dividir en set parts per a poder obtenir d'una manera òptima les fonts primàries d'aquest treball. Aquesta ha sigut la part més llarga del treball, fins a maig de 2016:

1. La elaboració de l'índex de treball és el pas fonamental per a començar a encaminar la investigació qualitativa, ja que és molt important seguir la mateixa direcció durant tota la investigació. Però l'esquema de l'índex ha d'estar sempre obert a modificacions, ja que les entrevistes són una font d'informació nova que ens permet fer-lo. Com afirma Malinowski, s'ha d'elaborar un mapa mental que permeti orientar-se i seguir el seu camí⁷.

2. Abans de tenir el primer contacte amb els informants, es va pensar bé la nostra presentació i la finalitat que cercàvem a l'obtenir aquesta informació a través dels seus relats. Sempre he intentat ser una alumna d'ells per a potenciar-los com a mestres de la cultura local o, en aquest cas, de la indústria a documentar. Seguidament, vam fer un recerca d'informants clau, preguntant a les persones octogenàries que compartien el meu àmbit de confiança. Els primers informants -'porters' o 'umbrals' en podríem dir- més importants van ser Anita Llorens Llinares (filla i germana de mariners, filla i germana de "xarcieres", esposa de mestre d'aixa i estanquera de professió) i Pere Muñoz Llorens (mariner i fill de mestre d'aixa), els quals van passar a ser ben aviat informants clau.

⁷ 1993: 31; citat per Anastasia Téllez, 2007: 74.

A través d'aquestes vam aconseguir a quatre informants clau més, Magdalena Zaragoza Lloret (filla i germana de propietaris de drassana i ama de casa), José Santa Maria Marín (mestre d'aixa amb mestria tècnica en la professió), Cinto Lloret Orozco (menador i filador) i Gaspar Lloret (propietari de taller de reparació naval i antic treballador de drassana).

Amb aquests informants aconseguirem entrar a la comunitat i poder utilitzar la seva xarxa cultural per a arribar a altres informants. A través de Magdalena vam poder ampliar la nostra xarxa d'informants clau amb Toni Gomis Llorca (mestre d'aixa i gerent de drassana) i amb Quico Cortés Martínez (fuster de ribera). A través de Toni Llorca vam poder arribar a Salvador Ramis (mestre d'aixa). Gràcies a Toñi, l'esposa de José Santa Maria, al sentir les nostres entrevistes em va posar amb contacte amb el seu cunyat Toni Toribio (treballador de drassana). Per últim, hem de destacar a Gostí Galiana Vinaches (antic armador). Aquest informant es va posar en contacte amb mi, a través de la meua família, perquè al saber de la investigació que feia va voler aportar el seu coneixement sobre l'època.

Taula d'Informants. Breu perfil

INFORMANT	DATA NAIXEMENT	EDAT ACTUAL	PROFESSIÓ
Anita Llorens Llinares	1931	85 anys	Estanquera
Pere Muñoz Llorens	1958	59 anys	Mariner
Magdalena Zaragoza Lloret	1929	88 anys	Treballadora de casa
José Santa Maria Marín	1932	84 anys	Mestre d'aixa i professor de dibuix tècnic
Toni Gomis Llorca	1927	89 anys	Mestre d'aixa i gerent de la drassana Zaragoza
Quico Cortés Martínez	1935	81 anys	Fuster de ribera i propietari de l'empresa Hº Cortés
Gaspar Lloret	1959	58 anys	Mestre d'aixa
Gostí Galiana Vinaches	1937	80 anys	Armador
Salvador Ramis	1932	84 anys	Mestre d'aixa i ebenista
Cinto Orozco	1931	96 anys	Menador, filador i propietari d'un cinema.
Toni Toribio	1921	95 anys	Mestre d'aixa

A la taula podem observar que la mitjana d'edat dels nostres onze informants ha sigut de 82 anys. Açò en ha premés una recopilació d'informació viscuda des dels anys 30 del segle passat més o menys, a més dels records que els contaven els seus avantpassats. En definitiva hem pogut abastar quasi tot el segle XX de la cultura marítima naval a la Vila Joiosa.

3. Paral·lel a tot el treball de camp he redactat un diari, el qual ha sigut fonamental per a descarregar totes les frustracions, inseguretats i alguna que altra alegria de tot el primer any d'investigació, i poder passar el primer terç que ha sigut complicat. A més del diari, he utilitzat un quadern de camp per a anotar impressions o idees metre realitzava i gravava les entrevistes en profunditat. Però he tingut la sort de que aquest quadern s'ha convertit també en el quadern de notes d'alguns dels informants per a fer-me esquemes i entendre les seues explicacions. Per últim he utilitzat un altre quadern com a agenda i anotacions de tasques externes a les entrevistes, però relacionades amb elles.

4. Les primeres entrevistes a cada informant varen ser totalment obertes, per a que em parlaren dels records que tenien de la construcció naval a la Vila Joiosa. A partir d'aquesta informació vaig elaborar el guió de les entrevistes amb el mateix índex, però perfilant alguns dels apartats segons els temes que ens podia potenciar cada informant. Com a exemple tenim el següent guió, destacant en negreta els aspectes potencial del informant o temes amb més pes per a la investigació.

Entrevista amb profunditat
José Santa María Marín

Guió

1. Presentació: Nom, coms i edat.
2. Família / Parentius. Relacions amb la construcció naval.
3. Infància (records, malifetes,...)
4. Educació: etapes escolars, religió i formació professional.
5. Joventut, diversions del caps de setmana i servei militar.
6. La seua vida laboral, matisar edats, companys (noms i cognoms) i condicions de treball (sou, horari, treball pel seu compte,...). Com, quan i perquè comença a treballar. Quan comença guanyar diners? Dies festius i religiosos.
7. Relacions familiars amb els estudis i treball. Matrimoni i fills.
8. Situació política.
9. **Etapa de fuster de ribera i mestre de dibuix:**
 - Quins "astilleros" recordes? Distribució dels espais.
 - Com s'organitzava el treball? Edats, sexe, aprenentatge, jerarquies, nº de treballadors i jornada laboral.
 - **Primera vegada que veu un traçat i una maqueta.**
 - **Com es creava una maqueta?**
 - **Com passàveu de la maqueta al plànol?** I del plànol a les plantilles? I de les plantilles a les peces originals del vaixell?
 - Fases del muntatge del vaixell.
 - Passar de les plantilles a la fusta original? Serrar les plantilles i serrar les peces.
 - Procés d'acoblament.
 - Calafategi.
 - Elements complementaris.
 - Protectors i pintures.
 - **Permisos necessaris per a la construcció del vaixell.**
 - **Eines utilitzades:**
 - traçar
 - mesurar
 - tallar
 - serrar
 - buidar
 - subjectar
 - perforació
 - percussió
 - polir
 - **Tipus de vaixells produïts:** funció i distribució comercial.
 - **Diferència entre fusters de ribera i mestre calafat.**
 - **Antics fusters de ribera. (aportat tots els noms coneguts).**
10. Jubilació i interès per seguir amb la professió de fuster.
11. Quants anys porta recopilant informació sobre aquesta indústria.
12. Importància per a ell d'aquesta indústria.
13. Nivell cultural: Cançons, poemes, contes.

Si analitzem el guió veiem que recopilem informació sobre les relacions familiars, la infància i l'adolescència, la educació, a més de la situació econòmica, cultural, laboral i, si tenim sort, de la política. Però el més important ha sigut detallar l'ofici de cada

informant o la relació directa d'aquest amb les drassanes. El que es pretén amb aquest guió es d'alguna forma unificar d'una manera temporal els continguts de les diferents entrevistes, per a que a l'hora de fer la descripció etnogràfica al menys la informació quadre cronològicament.

Gràcies a aquest guió, hem pogut realitzar una descripció prou ampla de tot el treball a les drassanes i escriure amb relats de famílies concretes com es vivia quotidianament la cultura marinera. Però sempre hem de tenir present l'afirmació de Clifford Geertz (1997), de no caure en l'error de voler presentar la realitat com un tot coherent i ordenat, i admetre que sempre quedaran caps per lligar i elements que s'escapen de la comprensió de l'antropòloga i l'antropòleg i que mai s'han d'obviar⁸.

5. El guió per a les entrevistes en profunditat és molt important per a poder, d'una manera oberta, anar encaminat el relat dels nostres informants. La entrevista amb profunditat, és una entrevista oberta o qualitativa, amb la qual l'antropòloga o l'antropòleg no està dirigit per cap guia (Anastasia Téllez, 2007: 208), sols per l'esquema anterior. Aquesta autora defensa que l'antropòloga adquireixi un paper rellevant en el procés de l'entrevista. La marca distintiva de les entrevistes qualitatives en profunditat és l'aprenentatge sobre el que és important en la ment dels i les informants: els seus significats, perspectives i definicions; el mode en que ells i elles veuen, classifiquen i experimenten el món (Tailor i Bogdan, 1987: 204).

En definitiva el que es pretén és fugir de la recopilació de dades estructurades, resultat de les investigacions quantitatives.

6. Una vegada que tenim el guió, ja podem passar a realitzar les entrevistes en profunditat. Aquestes han sigut plenament obertes, ja que sols hem utilitzat el guió per a dinamitzar i dirigir un poc la conversa, perquè hem tingut la sort de que la majoria de les entrevistes s'han convertit en relats.

Les entrevistes han variat segons els informants, però podem fer una mitjana de 4 a 10 entrevistes d'un hora més o menys a cada informant.

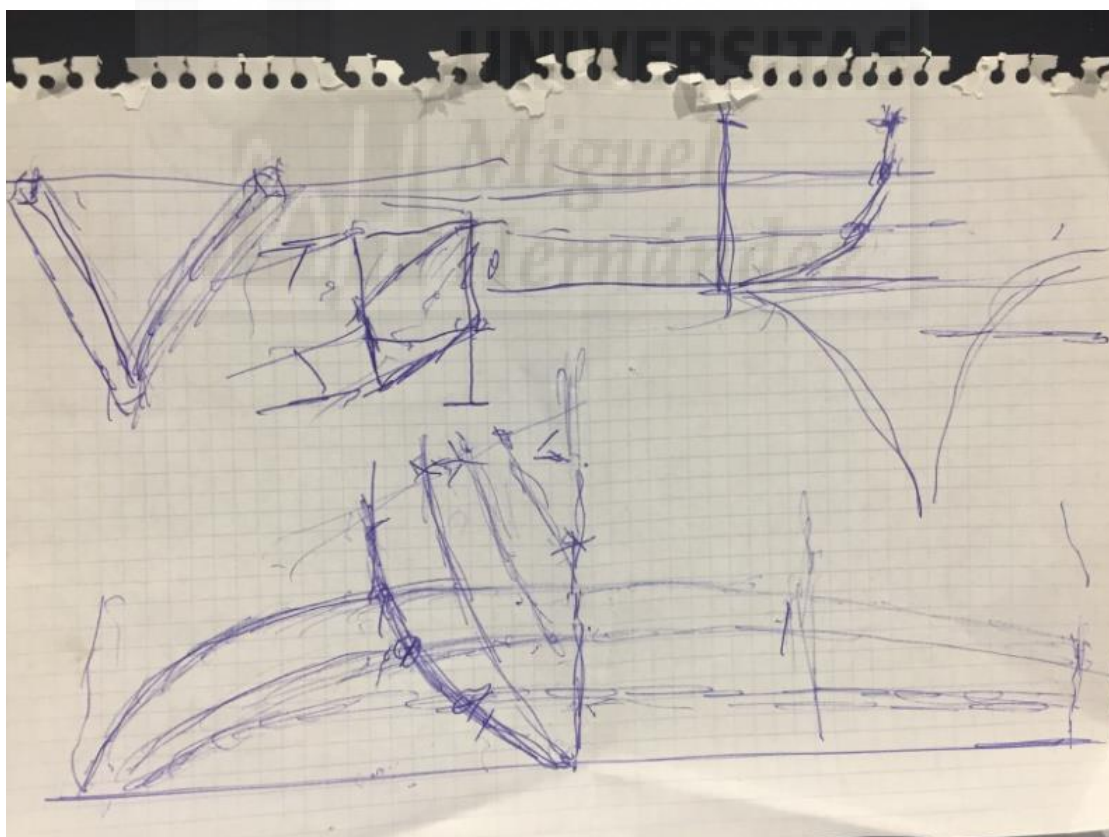
Per a captar tota la informació hem utilitzat la gravació sonora, ja que al no disposar d'un bon equip de vídeo, els intents que hem fet amb aquest no han quedat gens bé. L'elecció del lloc per a realitzar les entrevistes sempre l'han elegit els i les informants i a la majoria dels casos ha sigut a casa seua. Ens atrevim a afirmar que les entrevistes

⁸ Citat per Montserrat Boquera, 2008: 26.

en profunditat que hem fet estan bé, perquè compleixen els requisits proposats per Steinar (1996)⁹:

- Les contestacions són espontànies.
- Les preguntes són breus i les respostes amples.
- L'entrevistadora dona peu i clarifica els elements importants.
- Es dona la interpretació de gran part de la entrevista durant la realització d'aquesta.
- Es verifiquen les interpretacions de les respostes.
- Les entrevistes són comunicables per si mateix. Un exemple el podem veure en els annexes de les entrevistes en profunditat (fitxes nº 1 i nº2).

Gràcies a les entrevistes en profunditat, els informants es van sentir responsables de la recuperació del seu passat cultural i van aportar material fotogràfic, arxivístic, eines de treball i dibuixos propis (Imatge nº 1).



Imatge nº 1. Dibuixos del traçat d'un vaixell. Font pròpia: Diari de notes.
Autoria: Salvador Ramis (27 de març de 2015).

⁹ Citat per Alvarez-Gayou, 2003: 112.

7. Uns dels materials aportats més interessants ha sigut tot l'arxiu fotogràfic de la drassana Zaragoza, el qual ha ajudat moltíssim a inspirar als informants a l'hora de les entrevistes en profunditat. Segons Ramón Vallés, la utilització de la fotografia té molts avantatges. És un material barat d'aconseguir, i en el nostre cas més perquè la majoria han sigut fotografies cedides pels propis informants. És una font que no té reactivitat, ja que es produeix en contextos naturals d'interacció social. A més és una font material exclusiva i plena d'historicitat, ja que capta l'espai cultural en un temps determinat (1999: 129).

8. L'última tasca dins del treball de camp etnogràfic ha sigut la transcripció de totes les entrevistes en profunditat. Aquesta tasca porta molt temps i s'ha de tindre cura de no deixar molta distancia temporal en fer la transcripció des de la realització de l'entrevista. Ha sigut una de les tasques més complicades, ja que requereix tenir molta disponibilitat per a poder evitar aquestes divagacions temporals entre l'entrevista i la transcripció.

El tercer pas ve donat per l'elaboració de fitxes per a classificar tot el material cedit al llarg de totes les entrevistes i portar-ho a terme. Aquest va durar d'abril a agost de 2016. Aquesta tasca va ser molt interessant i extensa. A la segona entrevista que li vaig fer a Magdalena Zaragoza, la seua neboda, Maria Zaragoza, propietària de la drassana Zaragoza em va deixar tot l'arxiu fotogràfic de la drassana. Aquest arxiu el va fer el seu pare Bartolo Zaragoza, propietari de la drassana, per a tindre record de tots els seus treballs. He escanejat quasi unes dos-centens fotografies de les quals he fet una selecció de seixanta per a catalogar-les i utilitzar-les en les meues entrevistes en profunditat. La selecció d'aquestes fotografies ha vingut en funció dels coneixements que m'ha aportat l'informant Toni Gomis. Durant dues sessions, en les quals va gaudir molt perquè no les havia vist mai, vam estar mirant tot l'arxiu de la drassana i ell anava explicant-me les fotografies. Vaig elegir a Toni Gomis perquè ell ha treballat en aquesta drassana des que tenia 12 anys com a aprenent fins que la va tancar com a gerent; per tant no hi ha persona més eficient que ell per a que ens reconstrueix la història de la drassana a traves d'aquestes imatges. En relació a les fotografies de les que he obtingut informació, he fet l'elecció de les seixanta per a traure més informació dels altres informants. Les fotografies han sigut clau per a obrir la ment del nostres informants i intentar solucionar la mancança de la observació participant. A més, ens han servit per a poder il·lustrar tot el complex procés de construcció naval i veure com eren les drassanes. I que millors fotos que les fetes per un mestre d'aixa.

Un altre aspecte important que hem aconseguit és que Maria Zaragoza, al voler llogar l'espai de l'antiga drassana i no voler desfer-se de tot el material, el va donar a Vilamuseu. Va anar part de l'equip del museu, voluntàries (jo entre elles) i voluntaris a arreplegar-lo. Seguidament, els informants Pere Muñoz i Gaspar Llorca i jo, com a voluntaria i voluntaris culturals, vam ser els encarregats de fotografiar i catalogar tot el material de la drassana, amb un total de 46 fitxes de material. A continuació, el informant Pere Muñoz ens va obrir les portes de la seva casa i ens vam posar a fotografiar i catalogar tota la ferramenta de treball del mestre d'aixa Joan Muñoz, del qual havia heretat, aconseguint un total de 40 fitxes de material. El material es complementa molt bé amb la investigació perquè per una part tenim objectes col·lectius de la empresa, es a dir, el que sempre estava a la zona de treball; i per l'altra tenim els individuals de feina del treballador, els quals havia d'aconseguir pels seus propis mitjans. La catalogació la vam convertir en una entrevista dirigida, dirigida per la pròpia fotografia o objecte.

Tot aquest material el vam dotar de fitxes per catalogar-lo. Aleshores vam haver de confeccionar tres fitxes diferents: una per a transcriure i classificar la informació de les entrevistes, un altra per a la catalogació fotogràfica i, per últim, una més per a la catalogació de les eines de treball. Les dues primeres tenen una estructura pareguda ja que he volgut unificar la finalitat de les entrevistes en profunditat i les entrevistes guiades per la pròpia imatge. I per a la catalogació de les ferramentes de treball he utilitzat les fitxes dissenyades per Vilamuseu, i així que la meua feina de catalogació fora útil per al museu.

Fitxa nº 1.- *Fitxa per a transcriure i classificar la informació de les entrevistes en profunditat*

(Font: Fitxa d'Informació General de l'Arxiu d'Etnografia de Catalunya)

Data de recollida: 05/05/2015 (entrevista 2)

Data de referència: Postguerra 1940-1950

MATÈRIA: La vida fora les drassanes

TEMA: les plantilles i el seu muntatge

LOCALITZACIÓ: drassana Zaragoza

INFORMANT: Magdalena Lloret Zaragoza, 87 anys, filla i germana dels propietaris del "Drassana Zaragoza"

Les plantilles servien després per a fer les maderes per a fer les barques. Fins que no calfaven la madera ben calfada en el tunel eixe que jo es dic, entoces posaven la plantilla i feien la forma de la plantilla i entoces en tornillos ho agafaven, perquè baix de tot posaven,... ho duien de fora, aixina quadrat de madera i després aixina i aixina, això és lo primer que feien de la barca. Anem a plantar la barca, i posaven això, si no tenia base no podien agarrar-se, i entoces d'ací ja feien la plantilla, calfaven la madera la posaven, com la plantilla i quan ja la tenien que estava calenteta la madera, entoces la posaven allí i la atornillaven. I aixina una i una i una i com estaven totes senyalades, perquè cada part de la barca és més ampla o més estreta o més alta, bueno altes totes igual, perquè aplegaven hasta lo que és llis de la barca. Aplegaven hasta la cuberta, i després de la cuberta ja ho agafaven tot en tornillos, les plantilles eren per a lo que és el casco i entoces ho agarraven a lo de baix de tot. Era bonic de vorer, perquè les plantilles estaven totes numerades, la que començava per ací era més xicoteta, l'altra més grandeta, totes numerades, totes totes. La de enmig és la més grandota, mon pare el va ensenyar i senyalaven tots els números, i el meu germanet no va voler estudiar i em va bolar a mi, perquè jo volia estudiar i ma mare, em va dir Magdaleneta no pot ser perquè el xic esta delicat i el pare no vol que treballe, i jo bueno ... hay pues ala siga lo que siga. I les plantilles d'en mig són les panxudes i després anaven estretint-se una miqueta, i quan aplegaven ja tot el costellar posat, baix, entoces ja de una part al l'atra posaven maderes atornillades tot atornillat i ahi no havia ni pegamentos ni res, tot atornillat i després quan ja estava tot el costellar, ja feien, primer la costella, després ja era calentar la madera per a folrar tot el costellar, que també calfaven en eixe túnel o com es dia que tenia baix una caldera en foc, sempre sempre sempre i anaven apegant-ho a les costelles i donant-li forma i acoblant i atornillant.

OBSERVACIONS: _____

Fitxa nº 2.- Fitxa per a transcriure i classificar la informació de les entrevistes en profunditat

(Font: fitxa d'Informació General de l'Arxiu d'Etnografia de Catalunya).

Data de recollida: 11/12/2015 (entrevista 5)

Data de referència: postguerra 1940-1960

MATÈRIA: La vida dins les drassanes

TEMA: Les diferents drassanes a la Vila Joiosa: varades

LOCALITZACIÓ: la Vila Joiosa

INFORMANT: Salvador Ramis 84 anys, Fuster de Ribera

Per a varar-lo és curiós, l'omplien de grava amb un mascle i un rastrillo i posaven lo que diguem uns parats, que són uns troncs llargs que anaven enseuats en seu o grassa o lo que fora i posaven el barco damunt on la grava la posaven en una madera, l'omplien i com la grava no cedeix entonces agarraven uns ganxos de ferro i li llevaven la grava de baix el parat i el treien buit i quan ja estava preparat li pegaven masades i el barco anava caient fins a deixar-lo en la posició de la voreta de la mar, i havien uns cables grossos que l'aguantaven de darrere, era molt bestia la faena. Entonces feien un mort, que era un clot com mitja cisterna i el omplien de grava i formigó i li posaven una cadena que eixia dalt i a la cadena eixa li posaven un grillet i li enrotllaven el cable fent trena i quan el barco s'emballava, perquè si el deixaves bolcava, entonces es posaven tres o quatre agarrats de la trena i anaven donant-li i quan el barco havia que parar-lo agarraven i la trena es feia un cadell fent xispes i tot, havien dos retingudes, això es dia retinguda i me'n recorde que estava Jeroni la Ortunya a una i jo estava a l'altra i els que estan a la punta duen molt perill, estava Jeroni a un lloc i jo a un altre, i una volta vam tindre un descuit, perquè el grillet era de rosca el sierre i clar van posar el grillet d'una forma que conforme anava avançant es va desenroscar i va doblar. Entonces a base d'invents i força bruta tot i amb aparejos que tenien hasta 6 ulls i això tenia una força tremenda i travessaves,... i com això no era prou a la punta d'eixe aparejo li posaven un altre aparejo més xicotet, era una faena molt dura.

OBSERVACIONS: _____

Data de recol·lecció: 27/08/2016 (entrevista 2)

Data fotografia: 14 Febrer 1972

TEMA: La construcció naval a la Vila Joiosa

MATÈRIA: Procés de construcció d'un vaixell i varat

LOCALITZACIÓ: Drassana Torres

PROCEDÈNCIA: Arxiu Drassana Zaragoza

INFORMANT: Toni Gomes Llorca, 89 anys, Fuster de Ribera

IMATGE

Anvers	Revers
	<p>El revers sols es posa si hi han anotacions o signes importants.</p>

INFORMACIÓ

Mira les anguileres. Carro, cadenes i tot, es veu en xiquetet però.... l'anguilera pesava un deute buuu si pesava . En el 72, esta tenia que ser el Javi Mar o l'Apolo o el Tio Tomàs de Rita. La degueren traure allí. Esta és una barca gran.

OBSERVACIONS

Al fons es veu perfectament la distancia que hi ha entre la drassana i la mar. Veiem els parats per on conduïen el vaixell i la via de ferro al final.

*Cursiva: part textual / Font normal: interpretació

1	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Caixa de ferraments d'un Mestre d'Aixa
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Guardar i transportar les ferramentes		Segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill de mestre d'aixa i mariner jubilat.	
Mides			
Pes			
Material			
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Bagul o caixa de ferraments del fuster de ribera. El mateix fuster de ribera es dissenyava i fabricava la seua pròpia caixa, sinó la heretava d'un altre fuster jubilat.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

42	FICHA ETNOGRÀFICA		
Nº INVENTARIO	42	Nº EXP.	2016/006/42
PROCEDENCIA	Astilleros Zaragoza	OBJETO	estantería
		MATERIA	madera
ACTIVIDAD		CRONOLOGIA	
Almacenar clavos		Principios del siglo XX	
FECHA DE ACTUALIZACIÓN		07/09/2016	
Medidas		Alto:2 metros; 1.30 Ancho; Fondo: 49 cm	
Peso			
Material		Madera	
ESTADO DE CONSERVACIÓN		Buena	
DESCRIPCIÓN			
Pieza para ubicar y seleccionar distintas medidas de clavos, arandelas, pernos, tornillos, etc..			
DOCUMENTACIÓN			
Fuente Oral: Pere Muñoz Llorens (marinero)			
ARCHIVO FOTOGRÁFICO			
			

El quart pas, s'ha realitzat quasi a l'hora que el anterior, més o menys d'abril a octubre de 2016. Aquest ha consistit en desmuntar les entrevistes utilitzant les fitxes i dividir-les segons els punts principals de l'índex del treball. Cada punt de l'índex correspon a una carpeta diferent on es van incloure els fragments de les entrevistes segons corresponga i així a l'hora de redactar poder tindre tota la informació corresponent junta. Aquesta tasca s'ha fet alhora que les altres catalogacions.

La catalogació de la fotografia no ha sigut una tasca fàcil, perquè no sols he utilitzat l'arxiu de la drassana Zaragoza, sinó que, els altres informants també m'han aportat alguna fotografia solta. També he utilitzat fotografia de l'arxiu de Vilamuseu i les que s'han publicat en la pàgina de Facebook *Vilers pel món*¹⁰. He volgut utilitzar les d'aquesta pàgina perquè és un medi molt utilitzat per la gent de la Vila Joiosa que està interessada en intercanviar les fotografies antigues que desvelen aspectes interessants de la Vila Joiosa. I per últim he usat la recopilació fotogràfica que es va portar a terme per a la publicació del llibre *Memòria gràfica de la Vila Joiosa* (Devesa et al., 2002). Tota aquesta documentació gràfica la he catalogat en diferents carpetes. La que pertany a la drassana Zaragoza, com aquesta va utilitzar dos espais de treball diferents al llarg de la seua vida laboral, he classificat les fotografies segon l'espai de treball. A més he separat les seixanta fotografies de les quals he extret informació per a fer les fitxes. Totes les altres fotografies les he separat en carpetes temàtiques: Atlàntida, Hispania Marítima, drassanes, pesca, port i xarxa. Finalment, les ferramentes les he catalogat descrivint la seua funció dintre del procés de construcció naval.

Al cinquè pas hi hem arribat amb la redacció i interpretació dels fragments seleccionats de les entrevistes. Aquesta ha sigut una de les parts més complicades, ja que no és gaire fàcil el discerniment entre l'objectivitat i la subjectivitat a l'hora d'escriure. Aquesta l'hem desenvolupada des d'octubre de 2016 a març de 2017. Per a fer una bona síntesi selectiva de les parts de les entrevistes ens ha ajudat molt la classificació d'aquestes en carpetes que corresponien als diferents punts de l'índex, perquè d'aquesta manera es pot llegir tota la informació que tens sobre un aspecte en concret, muntar-la, donar-li forma i finalment veure si nos falta més informació. Dins d'aquesta part he de destacar que la tasca més lenta i complicada d'entendre i realitzar ha sigut l'apartat del procés de producció (epígraf nº 6.5).

¹⁰ A l'URL: <https://www.facebook.com/search/top/?q=vilers%20pel%20mon>; accedit el 13/06/2017.

Els dos últims mesos del treball d'investigació han sigut molt durs, degut a **què** tota la tasca etnogràfica quasi m'esgota tot el temps que em quedava per a reflexionar. He descobert que en una investigació és importantíssim tenir elaborat un bon cronograma i tindre present que la transcripció de les entrevistes és un procés molt lent i pot arribar fins hi tot a ser esgotador, però que és imprescindible per a poder analitzar-lo després i traure les conclusions del treball. Per tant ,he hagut de fer en poc temps una de les parts més importants del treball, les conclusions i la manera d'activar tota la cultura estudiada. Alhora he redactat aquestes paraules, he fet l'estat de la qüestió sobre el tema, elaborar un glossari per als lectors i preparar tot el format del final de la investigació.

Per a fer les conclusions i l'activació patrimonial, hem fet l'última i extensa recerca bibliogràfica sobre patrimoni cultural i museografia, ja que el resultat de la investigació ens ho ha permès. Finalment hem plantejat les noves línies de treball que han sorgit. A més de fer una recerca entre els museus marítims i etnogràfics, per a veure com és el discurs que utilitzen. Perquè creem que la nostra investigació té suficient pes cultural i material per a poder desenvolupar una activació patrimonial.

Per tancar la metodologia i recordar la finalitat del nostre treball, vull exposar aquestes dues reflexions i definicions sobre el resultat etnogràfic:

Segons Alfredo Jiménez Núñez, "la etnografía es un arte de interpretar, una manera y una capacidad de narrar, un juego de palabras, una obra de creación, una actividad humanística" (1997: 52). I per Elsie Rockwell, la etnografia és "conocer lo desconocido, *documentar lo no documentado y escuchar y ver al otro*" (1989: 7; citat en *Antología. Maestría en Educación*, 2009: 147).

4. ESTAT DE LA QÜESTIÓ

Una canoa es un artículo de la cultura material y, como tal, se puede describir, fotografiar e incluso trasladar a un museo. Pero —y ésta es una verdad con demasiada frecuencia olvidada— la realidad etnográfica de la canoa no puede ser trasladada a casa del que la estudia, ni aun poniéndole enfrente un perfecto ejemplar.

(Bronislaw K. Malinowski, 1986: 17)

Aquesta tesi vol ser la descripció etnogràfica de les tradicions culturals desenvolupades a les drassanes de la Vila Joiosa. La finalitat és la recopilació, descripció i recuperació etnogràfica del patrimoni naval a la ciutat, i concloure-la amb una proposta d'activació patrimonial. A més, d'esmenar totes les línies d'investigació sobre patrimoni marítim que es deuen desenvolupar, ja que són fonamentals per a descriure i deixar constància de la identitat cultural de la Vila Joiosa, una ciutat desenvolupada mar endins.

Per a poder recopilar tot aquest patrimoni immaterial s'ha utilitzat el mètode etnogràfic. Aquest mètode el trobem dins de l'antropologia social i cultural, la qual té dos components acadèmics principals: la etnografia y la etnologia. La etnografia és una descripció detallada d'una cultura primària particular basada en el treball de camp. I la etnologia és l'estudi i l'anàlisi de diferents cultures des d'un punt de vista comparatiu o històric, desenvolupant les teories antropològiques que ajuden a explicar les diferències o similituds importants entre els grups (Haviland, Prins, McBride i Walrath, 2011: 86).

L'etnografia s'ocupa d'estudiar les formes de pensament i comportament, com per exemple l'organització familiar, les tradicions vinculades a rituals com el matrimoni, els sistemes econòmics o polítics, així com la religió, les arts tradicionals, la música; a més d'analitzar els models en què les estructures difereixen de les que conformen les societats contemporànies. Però també s'ocupa de la dinàmica cultural, és a dir, com evolucionen i canvien les societats (Ember i Ember, 1997)¹¹. Si partim la paraula *etnografia* i traduïm les parts al grec tenim la unió de "ethno" (poble) més "grapho" (escriptura), les quals ens donen com a resultat la descripció del poble, i aquesta sols es pot desenvolupar a través de les creacions culturals individuals o col·lectives.

El concepte de cultura des de la perspectiva antropològica és fonamental per desenvolupar correctament el mètode etnogràfic. La tan repetida definició de cultura

¹¹ A M^a José Pastor, 2001: 25.

proposada per Edward B. Tylor (1871), un dels pares de la ciència antropològica, ens serveix per a entendre el punt de partida d'aquesta investigació cultural. Per a ell: La cultura [o civilització –en un sentit etnogràfic ampli–] és tot aquell complex que inclou el coneixement, les creences, l'art, la moral, el dret, la costum i qualsevol hàbit i capacitats adquirits per l'home o la dona com a membres de la societat, ja que el comportament no s'adquireix a través de la herència biològica si no per desenvolupar-se en una societat concreta on els seus i les seues integrants es troben exposades a una tradició cultural específica¹². Aquesta definició fa referència a l'enculturació (o endoculturació), la qual és pot entendre perfectament amb la definició de cultura de Marvin Harris: "la cultura és el conjunt après de tradicions i estils de vida, socialment adquirits, dels membres d'una societat, incloent els seus modes pactats i repetitius de pensar, sentir i actuar" (1994: 20; traduït al valencià).

Aquesta visió culturalista la podem emmarcar perfectament amb la definició de patrimoni proposada per Duclos. Per a ell, el patrimoni és el llegat dels nostres avantpassats que rebem com a herència i que nosaltres transmetem a la vegada per a fer continuar el nostre llinatge¹³, i l'única manera de transmetre'l és investigant-lo i protegint-lo. Per això, hem de conèixer i analitzar la legislació vigent sobre patrimoni cultural, a la qual hem d'exigir el seu compliment i la constatació d'actualització, depenent dels canvis en les definicions del que entenem com a patrimoni.

En primer lloc, cal citar la Llei de Patrimoni Històric Espanyol de 1985, on fa referència al patrimoni etnogràfic:

Integren el patrimoni històric espanyol els immobles i objectes mobles d'interès artístic, històric, paleontològic, arqueològic, etnogràfic, científic o tècnic. També formen part del mateix el patrimoni documental i bibliogràfic, els jaciments i zones arqueològiques, així com els llocs naturals, jardins i parcs, que integren valor artístic, històric o antropològic¹⁴.

A la Llei de Patrimoni Cultural Valencià del 5/2007, també se'n fa referència, encara que com patrimoni etnològic:

El Patrimoni Cultural Valencià està constituït pels bens mobles i immobles de valor històric, artístic, arquitectònic, arqueològic, paleontològic, etnològic, documental, bibliogràfic, científic, tècnic, o de qualsevol altra naturalesa cultural, existents en el territori de la Comunitat Valenciana [...] També formen part del Patrimoni Cultural Valencià, en qualitat de bens immaterials del patrimoni etnològic, les creacions, coneixements, tècniques, pràctiques

¹² A Kottak, 2000: 21; traduïda al valencià.

¹³ A Prats, 1997: 7

¹⁴ Boletín Oficial del Estado, traducció nostra. A l'URL:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12534>; accedit el 15/05/2017.

i usos més representatius i valuosos de les formes de vida i de la cultura tradicional valenciana. Així mateix, formen part del dit patrimoni com a bens immaterial les expressions de les tradicions del poble valencià en les seues manifestacions musicals, artístiques, gastronòmiques o d'oci, i en especial aquelles que han sigut objecte de transmissió oral i les que mantenen i potencien l'ús del valencià¹⁵.

A més, la recuperació del patrimoni immaterial és una de les línies prioritàries de treball de la UNESCO des de la Convenció de Salvaguarda del Patrimoni Cultural immaterial de 2003 (que en el 2006 entra en vigor), i la defensa de que la connexió directa entre el patrimoni tangible i el intangible formen el patrimoni cultural. Aquest organisme entén el patrimoni cultural immaterial com les pràctiques, representacions i expressions, els coneixements i les tècniques que procuren a les comunitats, als grups i individus un sentiment d'identitat i continuïtat; junt als instruments, objectes, artefactes i espais culturals associats a estes pràctiques, formen part integrant d'aquest patrimoni¹⁶. A conseqüència del treball de la UNESCO amb el patrimoni immaterial, a Espanya es va celebrar en 2009 a Terol les *Jornades de Protecció de Patrimoni Immaterial*, les quals varen ser l'avantsala de l'actual Pla Nacional de Salvaguarda, desenvolupat a 2010 pel *Consell de Patrimoni Històric* a Santiago de Compostela, on es defineixen amb major concreció els aspectes teòrics sobre patrimoni cultural:

Analizadas las características del PCI, éste podría definirse como un tipo de Patrimonio Cultural interiorizado en los individuos y comunidades, como parte de su identidad, compartido por los miembros de una colectividad, remitiendo a la biografía individual y colectiva, que se manifiesta de un modo vivo y dinámico y se transmite y recrea de generación en generación desde el aprendizaje. Es por lo tanto un patrimonio preservado tradicionalmente por una comunidad, formando parte de su memoria colectiva viva, como una realidad socialmente construida. Sus manifestaciones se desarrollan en el presente y tienen efecto regenerador en el orden social. Se caracteriza por ser un Patrimonio presencial, ritualizado, que está contextualizado en un marco temporal y espacial, imbricado en las formas tradicionales de vida. Aporta una experiencia sensorial, pero al mismo tiempo está interrelacionado con la materia. Es un patrimonio fácilmente vulnerable y no admite reproducción¹⁷.

¹⁵ Diari Oficial de la Generalitat Valenciana. A l'URL: http://www.dogv.gva.es/index.php?id=26&sig=1944/2007&url_lista=%26CHK_TEXTO_LIBRE%3D1%26tipo_search%3Dlegislacion%26num_tipo%3D9%26signatura%3D1944/2007; accedit el 18/03/2017.

¹⁶ Unesco. A l'URL: <https://ich.unesco.org/es/convencio%C3%B3n#art2>; accedit el 26/03/2017.

¹⁷ Plan Nacional de Patrimonio Inmaterial. A l'URL: <http://ipce.mcu.es/pdfs/PNPatrimoniolnmaterial.pdf>; accedit el 06/06/2017.

Per a seguir reflexionant amb el significat de patrimoni, hem de tenir clars dos aspectes. Un d'ells és que hem d'entendre al patrimoni com a sinònim de cultura, i partir de la definició antropològica de cultura per a redactar la legislació que el protegeix. I l'altre aspecte és que la noció hegemònica de patrimoni actual encara prové, en la majoria dels casos, fonamentalment del camp de la història del art, amb la idea de que cada època produeix uns elements arquitectònics o artístics que cal conservar com a herència per a les generacions futures (Roigé, 2003: 9). Aquesta perspectiva dificulta molt la incoació dels elements etnològics, ja que presenta unes característiques allunyades de la visió antropològica del patrimoni, encara que estiguen incloses a la legislació. Per tant, l'entrada en vigor de la legislació anterior, deuria d'haver revolucionat per complet el concepte preeminent de patrimoni, desplaçant la protecció objectiva, és a dir, la importància dels objectes en si, a la protecció global de tots els elements que conformen la cultura. Però és ben sabut que encara ens queda camí per aconseguir-ho. Una clara manifestació d'aquesta afirmació la trobem a la redefinició de patrimoni de que fa Carlos Calderón Torres a *El redescubrimiento del patrimonio cultural inmaterial* (2013)¹⁸, on remarquen que no s'entén com encara s'ha d'incidir en què:

(...) el valor fundamental del patrimonio proviene de su carácter documental, en tanto en cuanto se constituye en el instrumento, el medio y el soporte de una continua resemantización a partir de los distintos posos que se han ido acumulando generacionalmente. Llevando a sus últimas consecuencias lo anterior, tenemos como correlato inmediato la plena democratización del patrimonio entendido a partir de la centralidad en el mismo del concepto antropológico de cultura (Calderón, 2013: 11).

A més, en l'anterior perspectiva hi trobem una clara distinció entre cultura i patrimoni cultural. La primera és entesa com un tret distintivament humà, que aplicat a societats concretes ens remet a valors, comportaments, recursos formes concretes d'organització social, política i econòmica. I en segon lloc, s'entén el patrimoni cultural com una selecció puntual i canviant d'aquells elements de la cultura considerats d'especial importància (Calderón, 2013: 1).

Aquesta nova definició assigna més valor als elements immaterials front als materials i estableix entre aquests una relació de dependència en la qual dota de sentit l'element

¹⁸ Gobierno de Extremadura, Consejería de Educación y Cultura, Dirección General de Patrimonio Cultural, Editora Regional de Extremadura, 61 p. A l'URL: https://www.academia.edu/8291775/El_redescubrimiento_del_patrimonio_cultural_inmaterial?auto=download; accedit el 13/06/2017.

immaterial al material. Aquesta nova perspectiva és fonamenta en les diferents formes d'interacció humana que planteja Margaret Mead: “*conversació amb gests i ús de símbols significatius*”, a les quals Blumer denomina “*interaccions no simbòliques*”. En definitiva el significat dels objectes per a una persona surt prioritàriament de la manera en que tal objecte és definit per els altres amb qui interactua; de un procés d'indicacions mútues comuns amb un significat similar per a un grup de persones (Alvarez-Gayou, 2003: 67).

Però aquesta revolució patrimonial va més enllà, perquè a partir d'ara les reivindicacions de la protecció cultural i el compliment de la legislació sobre aquesta són per part de la ciutadania, responsable de protegir i ressaltar el seus signes d'identitat, front a les institucions majoritàriament mercantilistes.

Degut que els significats establerts a la legislació patrimonial no compleixen els objectius necessaris per al patrimoni cultural, s'han produït diverses redefinicions sobre aquest. El “patrimoni” no és una “cosa”, un lloc ni un esdeveniment intangible; més bé és una representació o un procés cultural interessat en negociar, crear i recrear records, valors i significats culturals (Smith, 2011: 39), el qual hem d'allunyar del discurs patrimonial autoritzat. Aquest autor afirma que el patrimoni és un procés cultural que té a veure amb la negociació de la memòria, la identitat i el sentit de lloc. És un procés actiu de recordar, oblidar y commemorar que s'implementa per a ajudar a navegar i intervenir el canvi cultural i social, així com als temes socials i polítics contemporanis. Aquesta definició de patrimoni com a procés cultural, permet una obertura de la mirada crítica, i facilita l'examen de les conseqüències de definir-lo com a tal.

La Mission du Patrimoine Ethnologique francès ja contava a 1980 amb una definició més acurada del patrimoni etnològic: “El patrimoni etnològic d'un país compren els modes específics d'existència material i d'organització social dels grups que els componen, els seus coneixements, la seva representació del món i, de manera general, els elements que formen la identitat de cada grup social i el diferencien dels altres”, una definició que s'aproxima al concepte antropològic de cultura (Roigé, 2003: 10-11).

El patrimoni etnològic són aquells elements quotidians que reflecteixen la manera específica amb que cada grup ha anat conformant les seues pautes culturals, la seua manera d'enfrontar-se al medi, de relacionar-se amb els seus iguals o d'entendre el

sobrenatural; aquells elements, per tant, que ens parlen del conjunt de la cultura pròpia i diferenciada, que ens remet a la tradició com un vincle entre passat i present, com a baula viva i dinàmica de les generacions assentades en un territori específic, dotades de continuïtat cultural (Fernández de Paz, 2012: 123). Definitivament, el concepte de patrimoni etnològic i patrimoni cultural són sinònims.

Parlar de patrimoni cultural o etnològic ens suposa un repte, ja que la vida quotidiana d'un col·lectiu social poc hegemònic encara hui en dia té la concepció d'un patrimoni "menor o modest". Per a corregir aquesta visió imposada del patrimoni cultural hem d'utilitzar la "literatura oral" per a afirmar el valor de la seua existència front a la literatura escrita que arreplega la narrativa dels grans escriptors, els esdeveniments històrics, o els coneixements científics; "l'arquitectura popular" font a la arquitectura d'estils, la denominada artesanía font a la producció mercantilista... (Agudo, 1997: 104).

Actualment el patrimoni es contempla com a factor de desenvolupament. Aquesta nova visió tracta d'activar-lo des del seu ús, lligant-lo a les demandes de l'actual societat de consum. No podem obviar aquesta situació, per això els gestors sempre han d'intentar compatibilitzant la visió lògica d'identitat, la visió lògica de mercat i la visió lògica de recurs (Jiménez, 2002: 94), i allunyar-lo de les finalitats capitalistes. El patrimoni pot ser entès útilment com una representació subjectiva, en la que identifiquem els valors, la memòria i els significats culturals i socials que ens ajuden a donar sentit al present, a les nostres identitats, i ens donen una sensació de lloc físic i social (Smith, 2011: 45).

En definitiva, determinar que és patrimoni cultural implica un treball previ de selecció. Els criteris de selecció patrimonials utilitzats per a activar les modalitats patrimonials tradicionals són: singularitat, antiguitat, raresa, autenticitat, bellesa i monumentalitat. Però aquests criteris no són vàlids per a la definició antropològica de patrimoni, ja que els elements que componen la diversitat cultural són plurals, canviants, vius, etc. En definitiva, són elements quotidians a cada cultura, amb una extraordinària accessibilitat, que no hem de tractar com a un desavantatge. La visió antropològica ofereix una comprensió del patrimoni etnològic des d'una perspectiva processual, tenint en compte la variabilitat que es produeix en tot el procés de transmissió cultural inter-generacional, el que complica encara més el seu anàlisi. Per a poder anar ben encaminats en l'anàlisi del patrimoni cultural, ens hem de centrar en l'estudi dels diferents elements que conformen la imatge simbòlica que reflexa a la

societat d'estudi, i mai perdre de vista els tres objectius principals: investigar, protegir i difondre (Jiménez de Madariga, 2002: 98-105).

Les formes d'activació i conservació tradicionals de patrimoni no es poden aplicar a la conservació del patrimoni cultural, si l'entendem des de la perspectiva de la definició de cultura antropològica. Ja que aquestes, a diferència dels objectes patrimonials, estan en continu canvi. L'aproximació i posterior activació del patrimoni s'ha de fer des de les tres categories, plantejades per Iñáqui Arrieta: societat, cultura i valor (2003: 82). Ja que per a aquest autor el patrimoni cultural es construeix socialment i de forma variable en l'espai i el temps, a més de variar d'una societat a un altra. Per a fer una correcta activació del patrimoni cultural hem d'ensenyar el seu valor d'ús (la dimensió identitària és l'amalgama del patrimoni), i evitar sempre el valor de canvi, el qual ens porta a mercantilitzar la cultura transformant-la amb patrimoni. Però el valor patrimonial dels bens, ja siga material o immaterial, mai és una propietat inherent a ells, sinó un judici que fem d'ells, un discurs patrimonialitzador (Alegret, 2012: 36). Per tant, la conservació d'una societat, en aquest cas marinera, s'ha de fer des del seu coneixement total i prioritzar en l'anàlisi els aspectes cognitius front als econòmics (Pascual, 1999: 336).

Dins del camp de l'antropologia sociocultural, ens trobem concretament en l'estudi de l'antropologia marítima o antropologia halièutica, ja que estudiem als fabricants de les embarcacions. L'antropologia marítima es dedica a estudiar tots els homes i dones, de totes les edats i condicions, la subsistència de les quals depèn directament o indirectament del mar (Mollat, 1979: 2). El patrimoni marítim naix de situacions reals i es configura en el dia a dia del treball, on les relacions impliquen la seua posada en pràctica. En definitiva, consisteix en un complex sediment originat en una relació directa amb tot allò que les persones vives són capaces de posar en marxa en una dinàmica de construcció cultural i social, representant i posant en valor les formes de vida relacionades amb la mar (Rubio Ardanaz, 2009: 58).

Segons Yvan Breton (1981)¹⁹, les investigacions d'antropologia marítima han seguit tres períodes diferenciats, per a consensuar un corpus propi dintre de l'antropologia social. Els primers testimonis d'antropologia naval que tenim són els de Franz Boas i James Teit, a l'acabament del segle XIX, que ens proporcionen minucioses

¹⁹ L'anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs. Réflexions sur la naissance d'un sous-champ disciplinaire, *Anthropologie et Sociétés*, 5 (1), monographique Les sociétés de pêcheurs, pàgs. 7-27. Québec : Département d'anthropologie, Université Laval. A l'URL: http://classiques.ugac.ca/contemporains/breton_yvan/anthro_soc_pecheurs/anthro_soc_pecheurs.pdf; accedit el 13/06/2017.

descripcions de les arts i tècniques de pesca a la Columbia Britànica²⁰. Ells són els que comencen a fer descripcions sobre la construcció naval, amb l'explicació la de la fabricació de canoes. Boas i Teit ens exposen les diferents tipologies de canoes en l'apartat de transport, on escriuen que són simples excavacions amb fusta de cedre (Alexander, 1992: 129-130 y 136). Ells no ho cataloguen com a manufactura, sinó com a viatges i transport; aquesta elecció pot ser perquè la seua construcció és molt més simple que tots els altres objectes realitzats amb fusta. En el mateix apartat també es parla dels remos com a una part més de la canoa²¹.

Però l'atenció a les relacions d'organització social no van ser estudiades fins als treballs de Malinowski, des de la perspectiva del funcionalisme. Així mateix, les primeres descripcions d'antropologia marítima va ser les seues, on destaca la importància de la realitat etnogràfica:

(...) porque un navío, sea de corteza o de madera, de hierro o de acero, vive en la vida de sus tripulantes y es para un marino algo más que un trozo de materia modelada. Para los indígenas, no menos que para los marinos blancos, el navío está envuelto en una atmósfera de leyenda que han forjado la tradición y su experiencia personal (1986: 17).

Malinowski ens fa una descripció de la construcció de la canoa des de la perspectiva d'organització i significació social.

Per a acabar aquesta primera etapa també hem de tenir en compte a Raymond Firth (1946, *Malay Fishermen: Their Peasant Economy*) com a referent de l'antropologia marítima. Considerà els pescadors, per primer cop, com petits productors mercantils, inserit dins del marc de la pagesia, encara que tant sols de forma indicativa, i tenint en conte que el concepte de pagesia seria fins els anys 80 del segle passat, un dels més borrosos de l'antropologia social (Breton, 1981: 21).

²⁰ Diana Alexander (1992). A Reconstruction of Prehistoric Land Use in the Mid-Fraser River Area Based on Ethnographic Data. In Bryan Hayden (ed.), *A Complex Culture of The British Columbia Plateau. Traditional St'at'imx Resource Use*, UBC Press, Vancouver, pàgs. 99-176.

²¹ Boas, Franz (1891). The Shuswap: Second General report of the Indians of British Columbia. *A Report of The Sixting Meeting of the British Association for the Advancement of Science*, 1890, Newcastle-upon-Tyne, part 4, pàgs. 632-647. De James Teit destaquem: (1900) The Thompson Indians of British Columbia. *A Memoir, American Museum of Natural History, Jesup North Pacific Expedition*, 1 (4): 163-392.

El segon període de l'antropologia marítima es comprèn entre les dècades dels 50 als 60 i els autors que destaquen són John A. Barnes (1954)²², Otto Blehr (1963)²³, i Fredrik Barth (1966)²⁴. Segueixen la tendència funcionalista, però van utilitzar els materials dels autors anteriors per a desenvolupar orientacions teòriques més dinàmiques. Aquesta segona etapa acaba amb les investigacions de C. P. Kottak (1996)²⁵ i de S. Foreman (1970)²⁶, els quals desenvolupen diversos components socials i econòmics (Rubio Ardanaz, 1994: 21-22). En aquest període la tecnologia es presentada com un medi per a l'adaptació de les comunitats pescadores. Les investigacions es centren en l'evolució tecnològica de les arts de pesca i les naus. Aquestes últimes són considerades com a objecte tecnològic, no com a cultura, on la gran part de les investigacions sobre construcció naval tindran un caràcter tècnic, no cultural. Per aquesta raó, l'antropologia marítima acaba convertint-se en sinònim de antropologia de la pesca, malgrat que totes les investigacions versen en l'estudi de les societats pescadores.

Als anys 70 del segle XX s'obri el tercer període lluny dels anteriors plantejaments funcionalistes front a dos noves perspectives: una inspirada en la ecologia i economia política lliberal i l'altra en les teories marxistes (Alegret, 1989: 129-127). Entre aquests nous autors podem destacar a Yvan Breton (1981), Julio Caro Baroja (1985), Lluís Alegret (1989), a José Pascual Fernández (1989, 1990, 1993, i 1997), i a Carles Siches (1998). Arrel d'aquestes primeres investigacions es van començar a desenvolupar diferents grups de treball i congressos, on van nàixer publicacions sobre el tema i finalment l'antropologia marítima del nostre país va començar a aparèixer en compilacions internacionals i regionals, on destaquen Pereira (2003), Roigé (2003), Castillo (2004) i Rubio Ardanaz (2007). L'any 2010 es va presentar un projecte de "Patrimoni Etnològic, Societat i Cultura Marítima" on el principal objectiu era conèixer el procés de patrimonialització d'aquesta cultura a tota Espanya. I el 2011 es va celebrar un seminari a Palamós, en el marc d'aquest projecte de recerca, es repensa la forma en que es patrimonialitza el patrimoni marítim a hui en dia. Les diferents aportacions d'aquestes investigacions van quedar recopilades en el llibre *La patrimonialització de*

²² Class and committees in a Norwegian island parish. *Human Relations*, nº 7: 39-58.

²³ Action Groups in a Society with Bilateral Kinship: A Case Study from the Faroe Islands. *Ethnology*, 2 (3): 269-275.

²⁴ Models of Social Organization. *Royal Anthropological Institute, Occasional Papers*, nº 23, 32 pàgs.

²⁵ *The structure of equality in a Brazilian Fishing community*. Tesi doctoral inèdita, Nova York, Universitat de Columbia.

²⁶ *The Raft Fishermen: Tradition and Change in the Brazilian Peasant Economy*. Bloomington, Indiana University Press.

la cultura marítima (2012, Joan Lluís Alegret Tejero i Eliseu Carbonell Camós, eds.), editat per d'Institut Català de Recerca del Patrimoni Cultural (2012).

El concepte de societat marítima sols es pot aplicar a aquelles societats que per la seua localització geogràfica o el tipus d'activitat principal de subsistència estan vinculades al mar, i han desenvolupat uns coneixements, unes relacions socials i una manera de veure el món característica d'aquesta relació. És aquest fet el que ens permet metodològicament estudiar-les formant part d'un grup específic (Alegret, 2003).

L'expressió "patrimoni marítim" l'entendem com a la totalitat de les manifestacions vinculades a l'activitat marítima desenvolupada al llarg del temps per les comunitats emplaçades al litoral, manifestacions que estan enquadrades en el paisatge coster i el propi medi marí, el qual forma part del patrimoni natural (Pereira, 2009: 16). Olga López (2008), tècnica del Museu Marítim de Barcelona, defineix al patrimoni marí com el conjunt d'elements materials i immaterials vinculats a les activitats humanes desenvolupades en relació amb els recursos i el medi marí²⁷. Per tant, quan parlem de patrimoni marí parlem de: ports, platges, senyals marítimes, habitatges mariners, embarcacions de tot tipus, llenguatge específic, tècniques de treballs (productives, constructives i comercials), hidro-toponímia, relacions culturals.

El patrimoni marítim és per tant, una creació sociocultural amb identitat pròpia que té molt a veure amb les múltiples representacions de la memòria col·lectiva atresorada, identificada i valorada per la gent del mar (Pereira, 2009:16). Aquest autor afirma que s'ha de tenir en compte l'amplitud en el temps i l'espai i les característiques de les seues manifestacions, abans de tractar amb aquest patrimoni. La seua concepció de cultura coincideix amb la que proposa Clifford Geertz en el seu llibre *La interpretación de las culturas*, on utilitza la definició de cultura de Max Weber: "*la cultura és una tela d'aranya que el mateix home teixeix*" (1992: 20). A més, vull destacar les investigacions de Pereira i reafirmar la hipòtesi de les dificultats que sofreixen aquestes comunitats, com per exemple el prejudici d'individualitat i el fort caràcter amb el que titllen a les societats marineres, i conseqüentment l'afirmació generalitzada de la impossible inclusió o acceptació dintre d'aquestes comunitats.

La construcció naval ha sigut un dels aspectes més apartats de l'antropologia marítima. Aquesta especialitat juga amb la dualitat mar i terra, però hi ha escasses investigacions en les quals s'estudia amb fins etnogràfics la construcció de vaixells. Els

²⁷ Memòria del Museu Marítim de Barcelona, 2008. Accedit el 06/06/2017. A l'URL: http://www.mmb.cat/img/admin/elements_arxius/arxiu_86_1.pdf.

principals temes estudiats en antropologia marítima són: el coneixement etnològic, l'explotació dels sistemes tècnics de mar, les tècniques de pesca i de navegació, les relacions socials, l'economia, els riscos i els imaginaris i representacions, que permeten posar en relleu els conceptes de funcionament de "valors d'ús del patrimoni marítim", "mètodes de gestió inestable ", "empreses en risc " (Geistdoerfer, 2007: 2), però deixen per a enginyers/es i historiadors/es els aspectes de la indústria de construcció naval. Açò és degut a que l'evolució nàutica ha sigut vista des del punt de vista del "progrés" de la pesca, però no des de la mirada d'evolució cultural d'aquesta indústria, adquirida a través els coneixements orals dels mestres d'aixa. En definitiva, la visió d'evolució tecnològica ha deixat de banda la cultura que ha fet possible, en la major part, l'evolució en el sector pesquer. A més, hem de destacar que el sector de la construcció naval, ha sigut el que més ha tingut que evolucionar culturalment per a anar adaptant-se a la modernització imposada pel capital.

La construcció naval, al igual que qualsevol altra manifestació de la cultura i de la vida social de un poble, pot ser considerada des de les seues tres formes bàsiques de manifestació (Alegret, 2003: 3):

- Cultura material, amb tots els seus arts i instruments de construcció i les seues embarcacions.
- Manifestació de la seua conducta i de sabers apresos i transmesos.
- La seua cosmovisió.

La publicació del article "El astillero Mendieta de Lekeitio, singular exponente de la carpintería de ribera del Cantábrico" de Luis J. Escudero (2009) resulta ser una de les investigacions referides a la construcció naval, des d'una mirada antropològica. Està centrada en els propietaris de la drassana, malgrat que no aprofundeix en la cultura constructiva naval pròpiament dita. Però per a mi, és un article molt important perquè deixa constància de les poques investigacions que hi han sobre el tema:

Y es que pese a esa importancia, el tratamiento dado al sector de la construcción naval, en lo que a obraje de buques pesqueros se refiere, ha sido bastante escaso, estando en muchos trabajos subsumido por la importancia de los astilleros mayores. Quizás por ese motivo se hace necesario profundizar en el estudio de este subsector de tanta importancia para el desarrollo de la pesca, pues como sucede con la mayoría de las industrias auxiliares de la pesca (transformadora y reductora de pescado, montajes navales, motores marinos, industrias frigoríficas, fabricación de redes, etc.) han sido analizados de forma somera por parte de los investigadores e historiadores

tanto del entorno vasco como del resto de comunidades cantábricas (Escudero, 2009: 249).

Al estudiar la cultura de la construcció naval ens ha sorgit una nova proposta per a classificar al patrimoni marítim, fluvial i lacustre, ja que la indústria naval, actualment, és una part del patrimoni marítim que va més enllà de les aigües del mar. Si analitzem les cultures que subsisteixen per l'explotació i domini de les aigües veiem que les seues diferències comencen a l'hora de construir les embarcacions. La tipologia d'aquestes és quasi semblant, en les embarcacions de poc calat, però sempre varia segons la força de l'aigua, el tipus de pesca o càrrega i la distància a recórrer, aquest són aspectes claus que van a marcar les diferents tendències culturals dintre d'aquestes societats. La classificació que propose és "**Antropologia de Ribera**", com a terme genèric i dintre de l'antropologia de ribera subdividirem: l'antropologia marítima, fluvial i lacustre, en les quals l'antropologia naval, seria un altra rama d'estudi transversal a aquestes tres. Aquesta nomenclatura és basa en la divisió de les aigües navegables, ja que dependent d'aquestes varia la construcció naval, les tècniques de pesca i les costums socials.

Un exemple d'antropologia fluvial ja el va fer Jordi Ferrús Batiste a "Els llauters de l'Ebre" (1982), on presenta una petita descripció etnogràfica de les feines i treballs d'aquells, de les parts d'un llaüt, etc., a partir d'entrevistes a llauters, homes i dones de riu, així com una petita aproximació a la feina dels calafaters.

Un altre exemple d'aquesta antropologia, d'abast molt més ample que l'anterior, el desenvolupa Montserrat Boquera Margalef a la seua tesi *Lo Riu és vida* (2006). L'autora té un apartat dedicat a l'ús del llaüt, ja que per a ella eren el vertaders protagonistes de gran part de la cultura del Delta del Ebre i els cataloga com les "estrelles" del riu. Descriu la importància dels llaüts des del punt de vista de la navegació, tot el treball dels llauters, les indústries relacionades amb la navegació i un aspecte cultural important, la classificació dels noms de les embarcacions (2006: 56). A l'apartat de les indústries relacionades amb la navegació apareixen entrevistes realitzades a diferents calafats (2006: 77-82). Aquestes descripcions són molt interessants perquè podem veure que a les drassanes es treballava amb els dos tipus d'embarcacions: marítimes i fluvials, i és molt probable que a les drassanes de costa els vaixells navegaren fins a les seues destinacions marítimes o fluvials. Un altre aspecte important a diferenciar entre el patrimoni marítim i el fluvial era que molts del llaüters sabien un poc de construcció naval, i això deuria de ser per a estalviar la navegació fins arribar a les drassanes situades a la vora de la mar.

L'estudi de les embarcacions fluvials i lacustres és molt important per a desenvolupar l'antropologia naval en general. En els llocs a la vora dels rius i els llacs encara es conserven, en major mesura que al mar, les petites embarcacions artesanals front a les grans construccions utilitzades per a la pesca marítima. Tot açò ens ajudaria a defensar la utilització de l'expressió d' "embarcacions patrimonials" front la de "embarcacions tradicionals" (Pereira, 2009: 17). Preferim el terme patrimonial o artesanal, perquè entenem que el terme "tradicional" ha sigut una nomenclatura imposada per a poder entendre el desfasament evolutiu provocat per l'economia de mercat, que relega a les embarcacions populars a un segon lloc i imposa en primer lloc a les grans embarcacions del mercat. Per tant, l'antropologia naval té la mateixa rellevància que l'antropologia de la pesca, i per tant hem d'englobar aquestes dues disciplines dintre de l'antropologia de ribera.

La construcció naval és una activitat destinada a dominar l'aigua però que s'elabora a terra, açò implica que la podem comparar amb la resta dels sistemes d'organització social que han esdevingut de les diferents revolucions industrials. Per tant, si volem fer un bon estudi de patrimoni naval, hauríem d'utilitzar l'antropologia de ribera i l'antropologia industrial alhora. El patrimoni industrial abasta tant els components de la cultura material -arquitectònics, tècnics, simbòlics, artístics i funcionals-, com els immaterials -els sabers, mentalitats, valors i subcultures- vinculats als i les agents que protagonitzen l'extracció, producció i reproducció en les societats industrials i les seues cultures de treball (Homobono, 2008: 7). Malauradament, Juan José Castillo afirma que la tendència sempre ha sigut la de fetitxitzar els artefactes, edificis i tecnologies, en detriment de les dimensions socials i culturals, a fer desaparèixer el treball dels antics escenaris productius i a conservar fragments descontextualitzats (2004: 4-5). En definitiva, si el concepte de patrimoni cultural és prou recent, el de patrimoni industrial que és més específic, resulta inèdit des del punt de vista sociocultural o en el millor dels casos és utilitzat de forma reduccionista (Homobono, 2008: 8). Malinowski ja en deixava constància al 1922, des de la Melanèsia:

Nosotros, los europeos —tanto si conocemos las embarcaciones indígenas por experiencia o por descripciones—, acostumbrados a nuestros medios de transporte marítimo extraordinariamente desarrollados, tendemos a mirar con desprecio la canoa indígena y a verla con una perspectiva falsa —considerándola casi como un juguete pueril, un intento imperfecto y malogrado de resolver el problema de la navegación, que tan satisfactoriamente hemos resuelto nosotros (1986: 17).

Uns dels problemes que encara arrastrem és la falta de treball interdisciplinari entre antropòlegs/gues socials i altres científics/ques socials. Entenem que els estrets marcs acadèmics dels nostre país dificulten el treball, però no podem oblidar que la combinació de múltiples perspectives pot enriquir sensiblement l'anàlisi del sector riberenc. Aquesta perspectiva resulta molt convenient per a que l'antropologia de ribera siga cada vegada més en una ferramenta necessària en la gestió actual de les pesqueries o indústries relacionades amb la pesca (Fernández, 1999: 349), i ahora apostar pel patrimoni industrial com a una oportunitat, un testimoni de la vida quotidiana, de la memòria del treball, de la història del lloc. En definitiva com a recurs econòmic, turístic i cultural (Álvarez, 2003: 38).

Un dels primers passos que hem de fer per a portar-ho a terme és demanar la revisió del Pla Nacional de Patrimoni Industrial, on especifica que aquest patrimoni té a l'arqueologia industrial com a metodologia pròpia, la qual censura el treball multidisciplinari que s'hauria de fer entre especialistes en antropologia social, arqueologia, història, sociologia... Per altra part, també s'hauria de revisar la visió que tenen de patrimoni on no apareix cap dels atributs que defineixen a la cultura com a patrimoni. Però la indústria naval sí que apareix reconeguda com a sector patrimonial mereixedor de ser investigat i protegit, encara que solament hi ha quatre drassanes protegides a tota Espanya com a espais industrials: Astilleros de Puerto Real (Cádiz), Astilleros Nereo de Màlaga, Astilleros del Arsenal Militar de Ferrol (A Coruña) i el Arsenal de Cartagena²⁸.

Per altra banda, si volem aconseguir una bona patrimonialització cultural hem de treballar conjuntament amb el patrimoni natural. Primerament el patrimoni material, immaterial i natural es van configurar com a realitats diferenciades, però a partir de lògiques, pràctiques i institucions similars. Des de la seva aparició, s'han anat transformant i modificant fins presentar-se, en els nostres dies, com a àmbits teòricament indiferenciables (estretament interrelacionats). Però, malgrat l'esforç discursiu per a deconstruir la separació dels seus camps, encara es mostren com a dominis independents en la pràctica política (Beltran, Santamaria i Vacaro, 2014: 73). Per això es necessari tenir clar, en els nostre cas, que els espais portuaris és on es produeix la relació entre les persones amb el seu medi físic-espacial. Les seues representacions són essencialment col·lectives i es tradueixen amb tot els estats d'ànims d'eixes comunitats, atenent a la proposta durkheimiana de correspondència entre l'organització social i representació espacial (Vivas, 2016: 72). Aquesta autora

²⁸ Vegis <http://www.100patrimonioidustrial.com/Fichas.aspx>; accedit el 13/06/2017.

planteja que el paisatge marítim s'ha d'abordar des d'una mirada que abasti dues direccions: des de la ciutat cap al mar i des del mar cap a la ciutat (2016: 76). Una referència molt important sobre el tema és la de Beatriz Herreras i Josine Zaldúa (2009), en la que es parla de les drassanes des del punt de vista del paisatge i patrimoni.

També hem d'aprofitar que ens trobem davant de la nova cultura del territori. Aquest es contempla com a fons d'escenari en el que es desenvolupa la vida de les persones. Per tant, el territori i el paisatge han esdevingut conceptes correlatius i la cultura territorial de una població es mesura per la valoració que fa dels seus paisatges. Per tant hem de crear un model d'interpretació del territori que incite a la protecció i la gestió sostenible dels espais valuosos (Álvarez Munárriz, 2011: 59). En el nostre cas en concret, el que pretenem és protegir tots els espais territorials que s'han creat com a conseqüència de la combinació entre les necessitats de la cultura marinera i els recursos naturals que presenta el territori. Un d'ells és el casc antic de la Vila Joiosa, on els seus ravals eren els antics barris mariners i la plaça Sant Pere era la drassana reial i la zona del arsenal. Per altra part, s'ha de protegir el port i el seu varador, ja que és l'última manifestació viva de la indústria constructiva naval. Perquè, malauradament, hem arribat tard per a protegir els més de set espais prop de les platges utilitzats per les drassanes la llarg de la història.

La importància que li donem a aquests espais ve motivada perquè el paisatge emergeix com un concepte molt potent per a expressar les relacions entre la societat i el seu territori, en una doble vessant: per una part, les interaccions complexes, dinàmiques i canviants entre una societat i el seu territori, es a dir, els processos socials i econòmics que formen un territori; per altra les representacions i imatges que en esta societat té del seu territori, es a dir, les valoracions socials i culturals del territori (Álvarez Munárriz, 2011: 64-65).

A la Vila Joiosa es donen les condicions idònies per a activar aquest patrimoni cultural i posar-lo en valor per al turisme cultural. En primer lloc, tenim una societat completament identificada amb el patrimoni marítim i que està desitjant formar part d'aquest. Com a prova, tenim les donacions aconseguides de part dels informants, i les exposicions amateurs d'antics mariners al Club Nàutic, sempre sustentades per la Confraria de Pescadors. Les donacions aconseguides han sigut les ferramentes de treball, junt amb l'arxiu fotogràfic d'una de les drassanes més importants de la Vila Joiosa, la drassana Zaragoza, amb un estat de conservació prou acceptable. A més conserven tot l'arxiu de l'empresa que encara no hem aconseguit que donen al museu,

per falta de difusió del material ja cedit. Pel que fa a les exposicions amateurs s'han realitzat a partir de materials dels propis organitzadors. Es a dir, la societat guarda com a un tresor els objectes marítics heretats dels seus avantpassats, els quals sense la nostra ajuda mai arribaran a recobrar el valor cultural que els nostres ciutadans reclamen.

En segon lloc, el patrimoni oral, material, gastronòmic i documental donen suport aquest patrimoni marítim. Sobre tot, vull destacar que el patrimoni oral és el més ric de tots i el que més perill corre. Hem de ser conscients que l'última drassana es va tancar als anys 80. A actualment encara queda el Varador Santa Marta que es dedica a fer reparacions de tot tipus d'embarcacions, però especialitzats amb la fusta. Açò implica que la cultura de la construcció naval encara perdura a la societat, però no d'una manera activa com la pesca o la xarxa, sinó simplement a la memòria de les gents. La pesca encara està activa, és una pesca especialitzada en l'arrossegament i molt valorada pels consumidors de productes frescs. La indústria xarciera encara està en funcionament i amb algunes expectatives de futur per als "remendadors" i per a les dues fàbriques de xarxa, la Redsinsa S.L i la de Leon Marco. Aquestes fabriques són el resultat de la revolució industrial i la conseqüent mecanització del treball.

El patrimoni material és molt extens. Contem amb una gran quantitat de peces relacionades amb la indústria marítima, a falta d'un estudi cultural per a contextualitzar-les. Aquestes provenen de l'antic museu etnogràfic de la Vila Joiosa, i que ara estan en mans del nou museu de la ciutat, Vilamuseu. Un exemple d'aquest el tenim en tota la catalogació de l'antiga maquinaria industrial de la fàbrica de Redsinsa. En definitiva el patrimoni material a la Vila Joiosa es incalculable, ja que dels anys 80 cap enrere tota la cultura ha versat vora al mar. Per aquesta raó tenim una gastronomia basada amb el peix. Alegret i altres escriuen un article, "Els orígens de la cuina del peix al Baix Empordà. La cuina de barca", on es defensa la protecció del patrimoni gastronòmic²⁹. El patrimoni documental també és destacable, ja que tenim algunes publicacions locals i contem amb totes les matricules navals registrades a Capitania Marítima. Però vull destacar el llibre de Carlos Llorca Baus, *La Vila del Mar* (1985, tomo I). En aquest llibre trobem el primer intent de recopilar la cultura marinera de la Vila Joiosa, però salvant la gran aportació que ha fet aquest autor, queda molt lluny de la bona utilització del mètode etnogràfic.

²⁹ Alegret, J. L.; Llambrich, M. M.; Escobar, A. G.; Serret, R. B. y Mata, J. B. (2012), Palamós. Fundació Promediterrània per a la conservació, l'estudi i la difusió del patrimoni marítim. A l'URL: http://museudelapesca.org/docs/memoria_recerca_cuina_barca_2012.pdf; accedit el 13/06/2017.

En tercer lloc, tenim el museu de la ciutat, Vilamuseu, que té com a línia prioritària investigar, conservar i difondre el seu patrimoni marítim. Per tant, l'activació patrimonial d'aquest patrimoni s'ha de fer des del museu de la ciutat. Aquest apartat el desenvoluparé a les conclusions.

En definitiva, la realitat del patrimoni marítim no és massa esperançadora, segons el president del European Maritime Heritage, qui afirma que el desconeixement del patrimoni del món del mar és cosa compartida per bona part de la població del continent, i la seua conservació i revaloració són freqüentment oblidades a les polítiques patrimonials. A més, considera al patrimoni marí com un espai molt sensible, amb molta càrrega transitària i una rendibilitat extraordinària³⁰. Per això, amb aquest treball volem contribuir a sustentar les seues afirmacions i mostrar les qualitats d'aquesta rica cultura.

Per a sintetitzar l'estat de la qüestió tenim una de les visions, per al meu entendre, més encertades de la situació del patrimoni marítim. És la de Julio Caro Baroja per al País Basc, però que seria aplicable a tot l'Estat espanyol:

(...) el mar y sus gentes no solo han ocupado un lugar destacado en su historia, sino que han sido los forjadores de algunos de los elementos más importantes de su modernidad. Las razones del desinterés por la historia y la cultura marítima en la sociedad contemporánea vasca, no están en la escasa entidad de sus vínculos con las actividades marítimas, en crisis desde el siglo XIX, sino en la valoración que sobre las mismas han hecho determinados grupos sociales dominantes en la etapa contemporánea: ello explicaría la relegación de las cosas del mar y sus gentes, por medio de la imposición de una visión de la realidad que cree hallar en el primitivismo de los campesinos el orden y la moral más acorde con la doctrina de las creencias del orden y la moral católicas de la época. Se trata de una visión creada por hombres de iglesia que se ve reforzada por el surgimiento del nacionalismo (CARO, 1985)³¹.

Aquesta visió, si bé és de fa uns quants anys, malauradament segueix sent ben actual, si obviem els "hombres de iglesia"... L'única solució que tenim per a salvar aquesta cultura marítima tan apassionant és seguint les paraules del mestre Malinowski:

El etnógrafo no solo tiene que tender las redes en el lugar adecuado y esperar a ver lo que cae, debe de ser un cazador activo, conducir la pieza a la trampa y perseguirla a sus más inaccesibles guardias (...) el ideal primordial y básico del trabajo etnográfico

³⁰ A l'URL: <http://european-maritime-heritage.org/default.aspx>; accedit el 13/06/2017.

³¹ A Pereira, 2009: 15.

de campo es dar un esquema claro y coherente de la estructura social y destacar, de entre el cúmulo de hechos irrelevantes, las leyes u normas que todo fenómeno cultural conlleva (1986: 26-28).

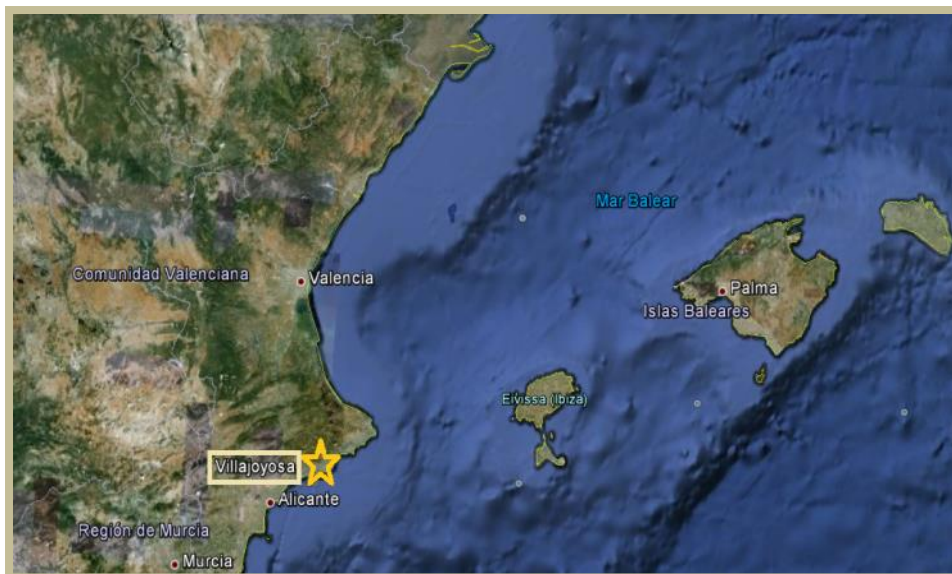
5. PRECEDENTS HISTÒRICS

5.1 Des dels fenicis fins al segle XX.

La Vila Joiosa és un poble del País Valencià, situat al nord de la província d'Alacant. El qual pertany i és capital de la comarca la Marina Baixa.

Popularment és coneguda com la Vila. És un poble costaner, que compta amb una vocació marinera evident i que ha utilitzat el mar Mediterrani com a via de comunicació i desenvolupament. La Vila Joiosa ha sigut la capital històrica de la comarca almenys des del segle VI aC. fins a època tardo-romana (s. VI d.C.). El primer port de la Vila Joiosa s'ha datat del segle VI-V aC, és el port amb major troballes gregues i fenici-púniques de les costes valencianes meridionals. El port es situava en el punt de la ruta de les Balears i les Pitiüses, i al sud del cap de la Nau. D'època ibèrica tenim un Santuari, situat al tossal de la Malladeta, des d'on es té una àmplia visualització de la costa. Més endavant, els romans el van convertir en un emplaçament militar i finalment assentaren la ciutat romana Allon (Espinosa Ruiz, 2007: 317). A més s'ha arribat a documentar que la vila romana es situava en el segon nivell portuari: recepció i emmagatzemament de diversos carregaments.

Fa uns pocs anys es van descobrir les termes monumentals alt imperials, fonamentant la hipòtesis d'Alonis com a ciutat romana, i l'edicte de Vespacià cap a 74 d.C. Açò ens dona peu a afirmar que la fonda es constitueix a la nova ciutat romana. Les prospeccions subaquàtiques afirmen l'entrada i sortida de mercaderies a la platja de la Vila Joiosa, amb el suport d'uns grans magatzems portuaris. A més d'haver evidència de la continuïtat dels límits de l'àrea d'ancoratge fins al segle XX. Per tant, podem avançar amb un bon grau de certesa que la construcció naval es va iniciar a la Vila Joiosa des d'època romana, però malauradament encara no comptem amb cap evidència arqueològica ni bibliogràfica que ho sustenta.



Imatge nº 2.- Situació de la Vila Joiosa. Font: Google Maps. A l'URL: <https://www.google.es/maps/place/03570+Villajoyosa,+Alicante/@38.859956,-0.4259418,195480m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0xd62198cf2030967:0xc1b0d625aa84f2f2!8m2!3d38.5079606!4d-0.2285807>; accedit el 15/06/2017.

A la caiguda de l'Imperi Romà d'occident el nom d'Alonis va desaparèixer, junt amb el seu urbanisme. A l'Alta Edat Mitjana no hi ha testimonis d'ocupació islàmica costanera, el poblament es retrau a l'interior de la comarca. Tan sols hauria activitat en els grans ports i la població es trobaria a l'interior, on es treballava l'agricultura de secà, desvinculada del litoral. I no fou fins 1300 que aquest territori és torna nova vila i rep el nom de la Vila Joiosa "ciutat alegre". Hem d'esperar fins a la repoblació cristiana en el segle XIV on la nova vila senyorial revitalitza el port, que des d'època feudal havia anat recobrant importància. Els reis catalans- aragonesos consideraren com a ports: Peníscola, Castelló, Morvedre, València, Gandia, Dènia i Alacant. Però també van reconèixer carregadors, entre els que estava el de la Vila Joiosa.

La Vila Joiosa va ser fundada com a vila nova pel Capità General de la Corona d'Aragó: Bernat de Sarrià, noble al servei de Jaume II el Just. El segle XIV és un moment d'expansió territorial dels regnes cristians de Castella i d'Aragó per terres alacantines i murcianes. La nova vila senyorial es va construir sobre el mateix tossall que va ocupar dos mil anys la població ibèrica, desenvolupant-se poc a poc fins a l'actualitat. Al 1443 va passar a ser una vila de reialenc amb Pere el Cerimoniós. En aquests moments han de fer front a la pirateria barbaresca i als pobles barbarescos de l'interior, per tant milloren la muralla i el castell del poble.

Des de la mateixa conquesta de Jaume I comença la l'activitat marítima. És l'inici de l'organització naval, regulada per Jaume II l'any 1308 (Martorell 2000:119). Les primeres drassanes datades al Regne de València són de 1338, on queda documentat les primeres construccions de galeres. Els espais estaven formats per un magatzem i un gran espai al aire lliure (Izquierdo, 1989: 38). Al tractar-se d'un segle d'expansió, segurament les primeres drassanes, el arsenal, a la Vila Joiosa daten d'aquest moment.

El port històric de la Vila Joiosa ha tingut molta importància perquè la comarca de la Marina Baixa estava envoltada d'hortes i contava amb gran densitat de població. Tot aquest poblament dinamitzà el port, fiscalitzà les entrades i eixides de mercaderies, protegeix la flota i serveix a l'hora de punt de càrrega, de mercat distribuïdor i centre principal de consum. Hem de tenir present que els vaixells antigament fondejaven a la "La Fonda" (amb 12 brases de profunditat), era un port sense infraestructura i que es complementava per altres instal·lacions a terra: magatzems i duanes, drassanes, senyalització i vigilància. No serà fins a principis del segle XX quan es comencen a construir els primers ports actuals en el Mediterrani espanyol (Espinosa, 2007: 314-316).

La densa activitat marítima valenciana necessitava d'uns arsenals dinàmics per a proveir les naus a la armada real i també a la flota política-municipal valenciana i mercantil, per tant, es comença a tenir constància de les primeres reparacions i construccions de vaixells. El xicotet embarcament local va començar a treballar amb les rutes mercantils des dels inicis del segle XIV, que s'articulaven des de la ciutat de València. La funció comercial venia determinada per motius socioeconòmics de l'agricultura andalusí de l'interior (fruits secs, raïm i vi). Francesos i italians noliejaven per les costes de la corona d'Aragó amb les seves naus per a comprar aquests productes. Per tant, el comerç de la Vila Joiosa tenia tres grans xarxes d'abastiment: connexió amb altres petits ports de la comarca per a l'intercanvi de matèries primes, el port de València sobretot amb productes de primera necessitat i la vinculació amb la gran ruta comercial per les costes de la corona d'Aragó (Soler, 2010: 23-26).

En el segle XV comencem a tenir algunes referències documentals sobre la construcció naval en les actes notariales, apareixen calafats com a testimonis (Soler, 2010: 23-26). Al llarg d'aquests segles també es va començar a reforçar la tradició pesquera, gràcies al privilegi portuari que li atorgà Pere IV (Espinosa, 2007: 317-319). Amb el qual li concedia a la Vila el permís d'embarcar: blat, avena, raïm, ametles i

altres fruits, convertint-se en l'únic port autoritzat per als embarcaments de tota la Marina Baixa.

Les viles marítimes valencianes van tenir característiques comuns: rutes de cabotatge catalanes- aragoneses i rutes distribuïdores d'àmbit regional. Però en el cas de la Vila Joiosa albergava els dos casos, connectats amb els mercats d'interior. Un aspecte important que cal remarcar en aquest segle és la importància de la pirateria, els quals queden reflectits en la morfologia de la ciutat: muralles, torres vigies i sobretot amb les tradicionals festes locals (Soler, 2010: 21).

A aquesta època les mercaderies seguien sortint i entrant per un petit embarcador, dedicat solament a les següents funcions: extracció de matèries primes, base per a pescadors, plataforma per a operacions de corsaris, escala tècnica i comercial per a les naus mediterrànies i com a petit arsenal per a reparar vaixells (Soler, 2010: 22). Però malgrat totes les seues activitats, encara quedava allunyat de la concessió de port.

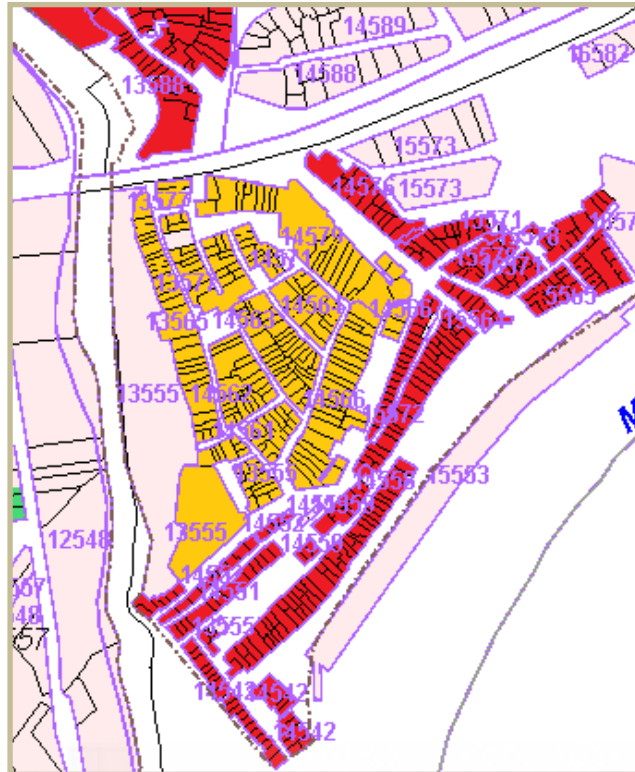
Al segle XVI, la platja centre es van construir unes drassanes reials per a fabricar naus del cors valencià. A partir d'aquest moment la construcció naval va anar creixent. Al segle XVII, el ritme de construcció és molt elevat i sobretot augmenta notablement des de l'últim terç del segle XVIII fins a la guerra de la independència, 1808. Hem de destacar la data de 1765, perquè es trenca el monopoli absolut del port de Cadis amb el tràfic de les mercaderies americanes i s'estableix el règim de comerç lliure habilitant nou ports espanyols: Cadis, Sevilla, Alacant, Cartagena, Màlaga, Barcelona, Santander, la Coruña i Gijón. I Alacant és l'únic port valencià que desenvolupa un fort comerç amb Amèrica, la qual cosa afavoreix notablement als nuclis de la zona. Ja en 1778 Carles III publica un real decret per a establir el lliure comerç i en uns pocs anys també estableix un consolat marítim terrestre alacantí amb una sèrie de mesures proteccionistes que afavoreixen industrialment aquesta zona. El port de Barcelona, el d'Alacant i el de Màlaga, es converteixen en els ports més importants del segle XVIII (Llorca Baus, 1985: 21-25).



Imatge nº 3.- Gravats de J. García Campero amb la vista de la Vila Joiosa i el seu port en 1835. Museu Naval de Madrid. Font: Llorca Baus, 1985: 23.

Durant tot el 1700 persistien les relacions econòmiques de caràcter senyorial (delmes, carregues i tributs) que requeien sobre la gran part de la població. Les propietats estaven repartides entre la noblesa i l'església, i també tenien el total monopoli de les matèries primes de les comarques més aïllades. A més no podem deixar de banda els impostos de peatge i duana per a transitar d'unes comarques a altres. Açò provocava que no es distribuïren bé els propis productes per l'interior del país i es recorria a importacions innecessàries. A aquest període a la Vila ja hi treballaven més de 370 homes amb la indústria marítima, a més del treball de dones i xiquets a les indústries relacionades (Llorca Baus, 1985: 21-25).

A la segona meitat del segle XVIII, la desaparició de la pirateria produeix que la ciutat no tinga la necessitat d'estar protegida intramurs i vaja desenvolupant-se cap al exterior. Es construeixen els barris mariners extramurs al voltant de les duanes i magatzems, enfront de la Fonda. Són coneguts com els "Ravals de Ponent i de Llevant".

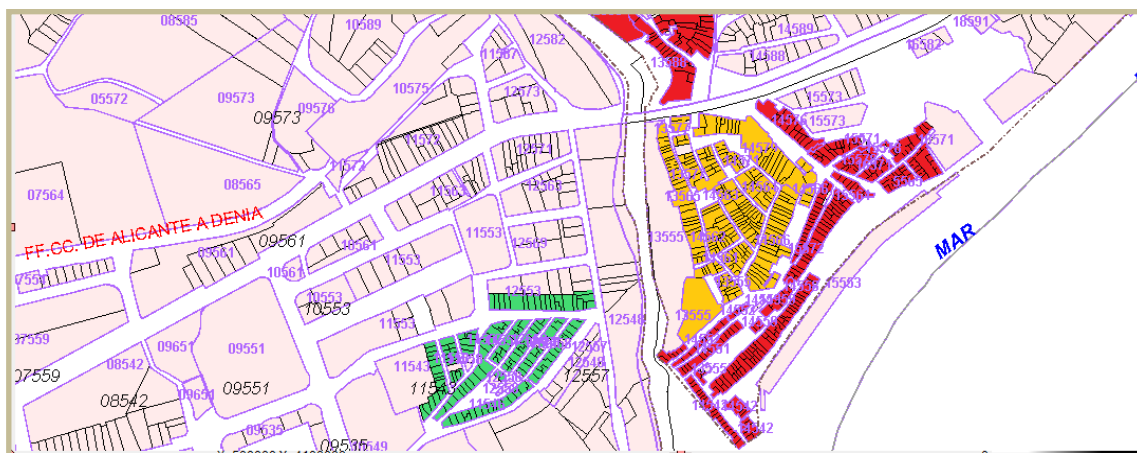


Imatge nº 4.- Barris marineres d'extramurs S.XVIII (zona sud vermella). Intramurs segle XVII (zona Grogga). Font: Elaboració pròpia a partir del Cadastre

A principis del segle XIX amb la guerra de la independència i el retorn amb Ferran VII de la monarquia absolutista, va començar la lluita de les colònies americanes per a la seua independència i la penetració comercial de EEUU i Gran Bretanya en elles. Tot açò perjudica al comerç espanyol que no pot col·locar els seus productes en el mercat americà, a més de deixar d'ingressar en les arques reials les partides colonials. En els anys 20 d'aquest segle es recuperen els ports nacionals i es dona pas a un nou tipus d'intercanvis entre la cornisa cantàbrica i el mediterrani, disminuint les importacions. L'inici d'aquest segle a la Vila Joiosa va vindre marcat per dos fets, l'ampliació urbana del poble amb un nou barri, el Poble Nou (1806) i la revolta del poble davant l'ocupació napoleònica (1812).

En 1840, és l'època de la pesca de cabotatge i del calat de l'almadrava (desaparegut actualment). Els vilers arriben a ser grans especialistes d'aquest tipus de pesca (Llorca Baus, 1985: 21-25). La primera consisteix en pescar bordejant la costa i la segona és un art de calat fix de xarcies de gran envergadura, que està destinat a la captura de la tonyina. Gràcies a les dades com les aportades per Pascual Madoz al Diccionari Geogràfic-Estadístic-Històric (1849), podem veure que entre el període de

1844-1845 van arribar al port de la vila 799 embarcacions de cabotatge i 105 bucs provinents de l'estranger i d'Amèrica. A la duana vilera es registrà un tràfic total de 30.778 tones descarregades i 53.327 embarcades (Alcaraz i Santonja, 2011: 262).



Imatge nº 5. Barri Poble Nou segle XIX (zona verda). Font: Elaboració pròpia a partir del Cadastre d'Urbana.

L'esplendor de la Vila Joiosa, es situa entre 1859-1870, quan es va aconseguir la segona matrícula naval d'Espanya amb la construcció de 25 vaixells anuals. En 1867, el port posseïa un cens de 500 embarcacions, entre elles grans goletes i pailebots de omerç fins a 500 tones i quatre pals, però el port continuava sense l'existència de molls de descàrrega i espigons. A mitjans d'aquest segle ja contava amb la presència d'un far (Ferrer Marsal, 1998: 382), l'únic de la zona (abans del Pla General d'Enllumenat de les costes Espanyoles, en 1847), situat en la platja front a la "Fonda", primitiu port ibèric. Aquest es converteix en una part fonamental per a la protecció del port, possibilitant un bon ancoratge i varat. El segle XIX és el segle de les revolucions industrials, aquesta va començar el segle anterior a Anglaterra, però es a partir de 1800 quan es deixa notar amb força per la resta d'Europa. Al 1807 es va inventar el primer vaixell a vapor i es van començar a mecanitzar les fàbriques tèxtils. Aquests dos invents van ser importantíssims per a la Vila Joiosa. El primer no fou beneficiós perquè no estaven preparats per a competir amb aquest tipus de navegació, però gracies al segon, molt important a Alcoi, va revitalitzar el port de la Vila Joiosa.

La morfologia del poble poc a poc s'impregna de testimonis que evidencien la tradició marinera. En la majoria dels carrers trobem un sant amb nínxol o llosetes a la paret. A la zona de l'Arsenal tenim la figura de Sant Elm, antic patró dels mariners, al que els nostres avantpassats invocaven la seua fe per a lliurar-se de les borrasques i tempestes. La llegenda conta que de vegades apareixia a un extrem del vaixell revestit

de llum i amb una entorxa encesa (signe de bonança). També hem tingut com a patrona dels pescadors a la nostra Senyora de la Soledat i a Sant Pere. Però a principis de 1900, es va decidir que la Nostra Senyora del Carme fora la única patrona dels mariners: de guerra, mercants i pescadors (Sánchez Ramis, 2007).



Imatge nº 6.- Situació dels barris mariners i la Fonda. Font: Elaboració pròpia a partir de Tele Atlas 2012.

Número de buques que han entrado y salido en este puerto por el comercio de cabotaje en los dos años de 1844 y 1845, según los datos oficiales de la misma aduana.

AÑOS.	ENTRADA.						AÑOS.	SALIDA.					
	EN CADA AÑO.			AÑO COMUN.				EN CADA AÑO.			AÑO COMUN.		
	Buques	Tonela- das.	Tripula- cion.	Buques	Tonela- das.	Tripula- cion.		Buques	Tonela- das.	Tripula- cion.	Buques	Tonela- das.	Tripula- cion.
1844.	332	9,310	2,463	»	»	»	1844.	258	7,710	4,681	»	»	»
1845.	467	16,596	3,144	»	»	»	1845.	325	10,806	2,220	»	»	»
Totales	799	25,906	5,307	399	12,953	2,653	Totales.	583	18,516	3,901	291	9,258	4,950

No hay estados de mercaderías por cabotaje.

Número de buques que han entrado y salido en este puerto por el comercio extranjero y de América en los dos años de 1844 y 1845, según los datos oficiales de la misma aduana.

AÑOS.	ENTRADA.						AÑOS.	SALIDA.					
	EN CADA AÑO.			AÑO COMUN.				EN CADA AÑO.			AÑO COMUN.		
	Buques	Tonela- das.	Tripula- cion.	Buques	Tonela- das.	Tripula- cion.		Buques	Tonela- das.	Tripula- cion.	Buques	Tonela- das.	Tripula- cion.
1844.	55	2,860	418	»	»	»	1844.	51	2,563	393	»	»	»
1845.	50	2,529	389	»	»	»	1845.	49	2,418	376	»	»	»
Totales	105	5,389	807	52	2,694	403	Totales	100	4,981	769	50	2,490	384

No hay estados de mercaderías.

Imatge nº 7.- Entrades i sortides de bucs. El primer quadre és de comerç de cabotatge, i el segon de comerç estranger i d'Amèrica. Font: Baus, 1985: 70.

La majoria de matèries primes que arribaven al port de la Vila anaven al gran nucli industrial d'Alcoi, les quals tornaven manufacturades al port de la Vila per a ser distribuïdes (imatge nº 7), convertint-se en el port del nucli industrial alcoià, el Molinar. Les matèries primes i manufactures arribaven per camins precaris als diferents nuclis poblacionals, transportades per arriars. En aquesta època el transport més eficaç era el mar, per això el port de la Vila tenia un gran tràfic de mercaderies. A més coincideix a l'època de la industrialització espanyola, la construcció en 1858 del ferrocarril Madrid-Alacant, la millora de les carreteres i l'entrada d'inversions estrangeres. Tot açò va suposar un gran progrés per a la indústria marítima a la Vila Joiosa. En la segona meitat del segle XIX s'arriben a documentar un cens de 78 pilots d'altura que recorrien totes les grans rutes comercials del món, freqüentant els següents ports: Habana, Manzanillo, Santiago de Cuba, Buenos Aires, Río de Janeiro, Nova Orleans, Boston, Nova York, Hong Kong, Manila, Macao, Singapur, etc. Es va augmentar notablement els treballadors en la indústria marítima, uns 685 vilers.

No podem oblidar que es viuen anys de canvi i revoltes a l'Estat Espanyol, amb la Primera República i la posterior restauració d'Alfons XII, que empitjoren l'economia. Com a exemple tenim el bombardeig que va sofrir la ciutat d'Alacant per la flota cantonal i la inestabilitat que va ocasionar a les poblacions dels voltants. A més, en 1892 es porta a terme la inauguració del ferrocarril Alcoi-Gandia, el qual va suposar una baixada de tràfic marítim al port de la Vila Joiosa (Llorca Baus, 1985: 25).



Imatge nº 8.- Inauguració del Ferrocarril a la Vila Joiosa, 1914. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

Els primers projectes per a la construcció del port es portaren a terme durant la segona meitat del segle XIX. Però serà al segle XX, gràcies a les instàncies del polític Jose Maria Esquerdo i de José Jorro Miranda en 1910, del partit republicà, quan s'aconseguí declarar el port de la Vila Joiosa "d'interès general" per les Corts Espanyoles. A l'any 1911 la Vila Joiosa va rebre la visita del rei Alfons XIII i el ministre Canalejas, per a posar la primera pedra a la construcció del ferrocarril que anava des d'Alacant a Dénia. En aquesta visita, un grup de pescadors va aprofitat per pregar-li, d'una manera informal, al monarca, la necessitat de la construcció d'un port de refugi. Ell Tio Armonia, li va fer saber, al rei, que ells necessitaven un "salmonete". Aquesta anècdota és deguda a que moll en valencià és una classe de peix que traduïda al castellà és "salmonete". Com a conseqüència, la Vila Joiosa tingué la concessió del

títol de ciutat, el 6 d'abril de 1911, i l'inici dels tràmits per a la construcció del port (Alcaraz i Santonja, 2011: 269).

A la mateixa època comencen a elaborar-se els plans d'enllumenat per a la costa: es senyalitza el port amb boies, es construeixen els primers espigons de càrrega i comença a incorporar-se el motor als vaixells. A pesar de la inexistència d'unes infraestructures portuàries, aquesta ciutat ja contava amb una flota de 120 embarcacions que es varaven a la Fonda, de les quals 42 eren d'arrossegament. Les mercaderies que arribaven amb la flota, eren traslladades a la platja amb bots auxiliars.



Imatge nº 9.- Construcció del port de la Vila Joiosa. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

Serà del 1923 fins a 1936, quan s'inicia la construcció del port a la Vila Joiosa. Però les obres continuen, ja que seguidament comencen a urbanitzar els següents espais de la ciutat: zona marítima, arsenal i tot el passeig de la platja de sorra.

El nou port es va construir apartat dels espais portuaris tradicionals, en funció dels condicionants topogràfics i geològics. Hem de destacar que la idea de port que tenim actualment a la zona de la mediterrània s'associa amb els dics de refugi, degut a l'escassetat d'abrils naturals. Açò desvirtua la imatge de "port varat" que hem tingut fins al segle XX.



Imatge nº 10. Primera pedra del port de la Vila Joiosa. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

La Fonda eren unes infraestructures sota l'aigua que donaven suport als bots auxiliars que atienien als mitjans i grans vaixells, que fondejaven front a la platja. Per a la construcció del nou port s'utilitza el model de dics paral·lels a la costa, a partir d'un eix natural, sempre amb la bocana orientada al sud o sud-oest (Ruiz 2007: 321). Els contradics no es construïren fins 1967, quan els aterraments ja eren més importants. A més, en 1965 es construeix en el port, el Varador Santa Marta i entre 1984-1994 s'acaba la urbanització general del port i del passeig marítim, es construeix una nova llotja, el port esportiu i el contradic.

Si tornem un poc enrere hem de dir que al segle XIX, la mar es va convertir en una font de progrés per a la Vila Joiosa. Per una part, tenim el progrés del comerç de cabotatge des de 1840 fins als inicis del segle XX i per altra es desenvolupen les indústries de construcció naval i auxiliars. L'entrada en el nou segle va ser complicada, degut a la crisi econòmica ocasionada per els problemes polítics d'Espanya, la sequera, la crisi de les indústries Alcoianes, la construcció del ferrocarril, la independència de Cuba i Filipines o la pesta. Però a pesar de tot, el comerç de

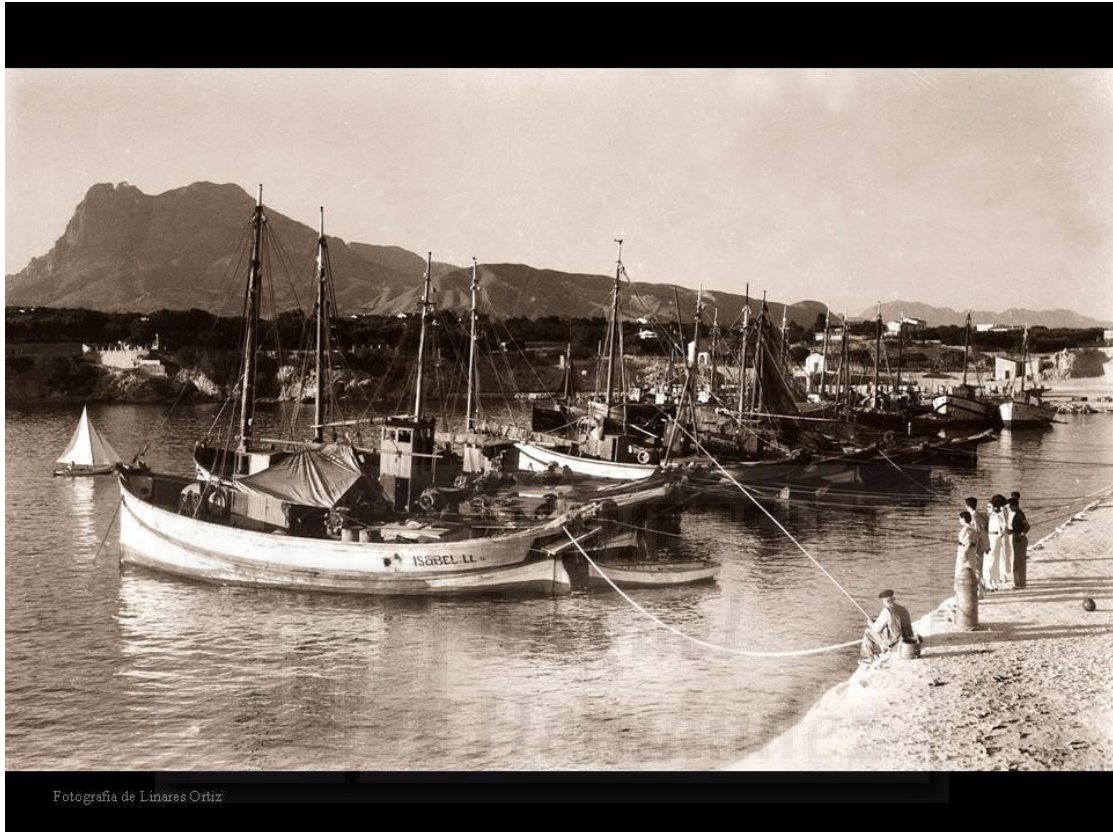
cabotatge es manté ferm i la flota naval vilera subsistia. A mesura que anava avançant el segle, a pesar de les inestabilitats internacionals, a la Vila, va esclatar la indústria xocolatera, l'elaboració de xarxes i va augmentar la construcció de vaixells de fusta (escassetesa d'acer), demandats per a les guerres mundials. A més, als anys 40 es construeix la llotja, el moll d'atracada dels vaixells, una gasolinera, el camí d'accés al port per la costa, la trituradora de gel i altres millores. Segons el cens d'aquest any la Vila contava amb 9.412 habitants, concretament amb 5.090 dones i 4.321 homes (Llorca Baus, 1985: 62). Malgrat açò, la Vila no es va lliurar de les migracions cap a Algèria i Amèrica llatina, on van instal·lar les seves pròpies drassanes, degut a les conseqüències de la guerra civil, la postguerra espanyola i el retràs amb el creixement industrial Español.



Imatge nº 11. Barris mariners, Fonda i Port. Font: Elaboració pròpia a partir de Google Maaps.

Aquesta indústria va tenir un altre moment d'auge entre 1945-1950, al acabar la segona Guerra Mundial, gràcies a la neutralitat Espanyola i la conjuntura de crisi Europea. Encara que ens trobem amb una economia autàrquica, d'Institut Nacional d'indústria va ajudar a diverses empreses privades per a incrementar la producció industrial el més ràpid possible amb independència dels seus costos ja que els recursos venien del estat, com per exemple la Empresa Nacional Bazan (drassanes). Però a partir de 1954 esdevingué una gran caiguda en la que va intervenir el crèdit social pesquer per a finançar la construcció de noves embarcacions pesqueres. A partir de 1956 Espanya abandona la política autàrquica i comencen amb el desarrollisme del 1959 al 1975, on es promoció a les indústries endarrerides. En els

anys seixanta la indústria naval constructiva va començar a descendir, degut a les polítiques estatals de renovació de flota que fomentaven la construcció de vaixells d'acer de gran tonatge (Soler Soriano, 1995: 31-34). Amb tot açò, i l'aparició del polièster la construcció de vaixells de fusta va quedar poc a poc en desús, passant de tenir als anys seixanta drassanes a una en l'actualitat.



Imatge nº 12.- Port de la Vila Joiosa. Fotografia de Linares Ortiz. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

5.2 La Vila Joiosa a l'actualitat

La Vila Joiosa sempre ha utilitzat el mar Mediterrani com a via de comunicació i desenvolupament.

Pel nucli urbà de la Vila Joiosa passa el riu Amadori -riu de la Vila-, provinent del pantà de Relleu. El terme municipal compta amb 15 km de costa, format per 18 platges i un port. Limita amb els municipis del Campello, Orxeta, Finestrat, Benidorm i amb Aigües. Amb 33.834 habitants segons el cens de l'1 de gener del 2013, la Vila Joiosa és el segon municipi de la Marina Baixa, cap de la partida judicial i el 13è municipi de la província d'Alacant per població. Segons el cens de 2005, el 15,11% de la població del municipi és de nacionalitat estrangera (dels quals un 42% és d'altres nacionalitats de la UE). Cal destacar que a partir de la construcció del pantà de l'Amadori en 1957, la població de la Vila Joiosa augmentà considerablement en uns 3000 habitants, degut a la immigració per a la seva construcció. També cal dir que l'auge turístic de Benidorm, municipi veí a 12 km de distància, va influir en el creixement de població de la Vila, ja que molta gent va arribar a aquestes terres gràcies a la gran oferta de treball que hi havia a Benidorm.

L'economia de la Vila Joiosa es basa en la pesca, la reparació de vaixells, les diverses fàbriques de xarxa i de xocolata, un poc d'agricultura i sobretot en el turisme. La pesca més desenvolupada és la de l'arrossegament. La reparació de vaixells està directament relacionada amb les embarcacions de pesca al Varadero Santa Marta i en menor mesura a les embarcacions esportives. Les fàbriques de filat que tenim són Redsinsa S.A, amb tradició bicentenària en l'elaboració de fils i posteriorment xarxa, la qual va sorgir de la fusió de les antigues "sendes" de filat; i la fàbrica de Xarcies Leon Marco. Les dues tenen una distribució a nivell nacional i internacional, encara que actualment ja no tenen una fabricació exclusiva per a la pesca. El varador Santa Marta S.A, especialista en reparació de buscs de fusta. També contem amb quatre fàbriques de xocolata: Xocolates Pérez, Clavileño, Marcos Tonda i Valor, els més coneguts. Però la majoria del poble viu del turisme de sol i platja i de la gastronomia marítima.

Per últim cal destacar que les polítiques econòmiques actuals de la ciutat, estan apostant per desenvolupar la cultura i junt a l'oci de sol i platja. La finalitat és incentivar la visita del turista cultural. Per això en 2016 es va obrir el museu de la ciutat, Vilamuseu, a més de comptar amb el Museu Casa Barbera dels Aragonés, els Museus

a les fàbriques de Xocolata: Valor, Clavileño i Pérez, i amb un casc antic molt significatiu amb les cases de colors.

5.3 Episodis destacats.

5.3.1 La Hispania Marítima, S.A.

Hispania Marítima S.A. era una empresa mercant d'origen Català, dedicada a la construcció, explotació i noliejament de bucs. El director i gerent de l'empresa Enrique Vila Marieges, va elegir a una de les drassanes Vileres, per a la construcció de cinc pailebots i a més, per a que figurés com a drassana d'aquesta naviliera. La drassana elegida va ser la de Vicente Soler, estava justament davant de l'estàtua del Doctor Esquerdo.

Aquesta societat es va construir el mes d'agost de 1917, però fins febrer de 1918 no va desemborsar el capital per parts iguals de l'actual director i els seus tres germans: Francisco, Ramon i José. El director naval i capità inspector va ser Francisco Zaragoza. El gerent de la companyia era Bartolomé Soler, conegut popularment com el Tio Monjo i el que portava la comptabilitat era Marcos Zaragoza Lloret.

El primer vaixell construït va ser la Damiana, un pailebot de 341 tones. La seua avarada va ser en 1918, i va ser un tant especial. Al ser un pailebot de gran envergadura i el fons de la platja era d'arena molt fina, el vaixell és va quedar encallat a la vora de la platja. Malgrat que la naviliera havia aprovionat a la drassana d'instrumental per garantir la avarada del vaixell. Per solucionar-ho van haver de cridar a un remolcador, però no va ser la solució. Finalment, un temporal de llevant va erosionar l'arena de la vora de la platja, la qual va impulsant al vaixell mar endins.

HISPANIA MARITIMA, S. A. COMPANYIA DE NAVEGACIÓ

DIRECTOR EN CAP: ENRIC VILA MARIEGES

Carrer Josep A. Clavé, 25, pral. - BARCELONA - Telèfon A. 725
Cable, Telegrams i Telefonemes: HISPATIMA : Clave A. B. C. 5.ª Edició

FLOTA DE LA COMPANYIA		
DAMIANA	541	Tones
VILA	424	"
CRISTÓBAL	425	"
MARIEGES	442	"
MARQUET	700	"

Grans Drassanes a Vilajotosa (Alacant), en els quals, ultra les construccions per a la Companyia, existeixen importants stocks de material i grades disponibles per a la construcció de velers de tots tonellatges

CONSIGNACIONS I NOLIEJAMENTS :: SECCIÓ COMERCIAL :: IMPORTACIÓ :: EXPORTACIÓ

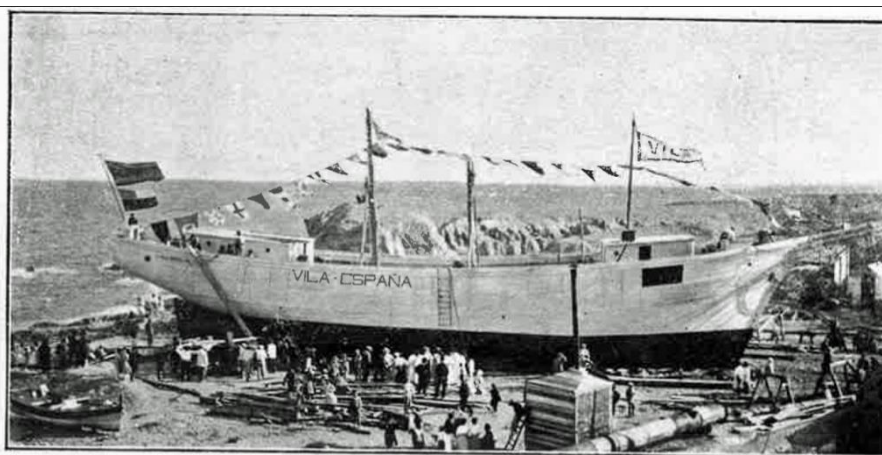
EDITORIAL CATALANA, S. A. — Secció d'Impremia. — Mallorca, entre 257 i 259. — Telèfon 58 G. — BARCELONA

Imatge nº 13.- Flota de la naviliera Catalunya Marítima. Font: *Catalunya Marítima*, nº5 (1919). A l'URL: <http://mdc2.cbuc.cat/cdm/search/collection/Catmaritima>; accedit el 17 de març de 2017



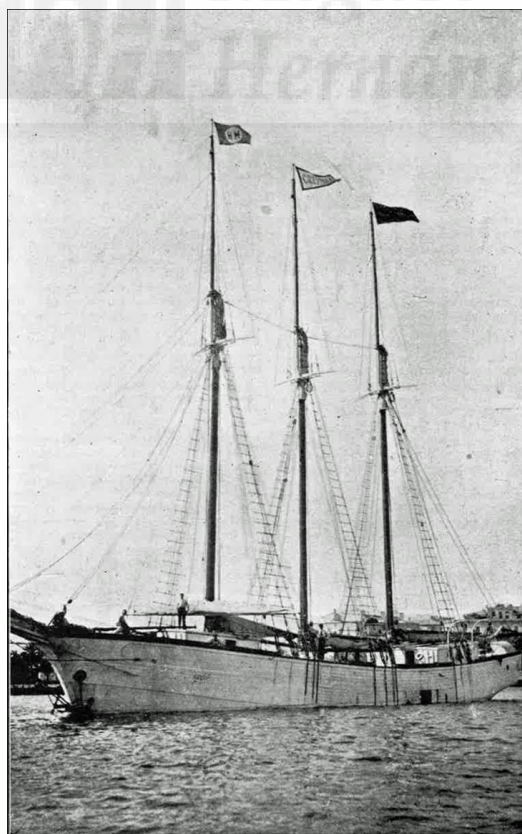
Imatge nº 14.- Goleta Damiana. Font: *Catalunya Marítima*, nº5 (1919). A l'URL: <http://mdc2.cbuc.cat/cdm/search/collection/Catmaritima>; accedit el 17 de març de 2017

En el moment de l'avarada de la Damiana, l'empresa tenia tres pailebots en construcció: Vila de 424 tones, Cristóbal 425 tones i Marieges 442 tones. I després es va ampliar amb tres velers més, un dels quals estava a punt d'acabar-se a finals de 1919, seria l'Almirall Marquet de 700 tones. Però aquests velers ja no es van construir a la platja centre, sinó que la drassana es va traslladar a la platja del Torres perquè tenia més profunditat per a varar millor.



La goleta *Vila*, momentos antes de ser botada al agua, en los astilleros de Hispania Marítima, de Villajoyosa (Alicante)

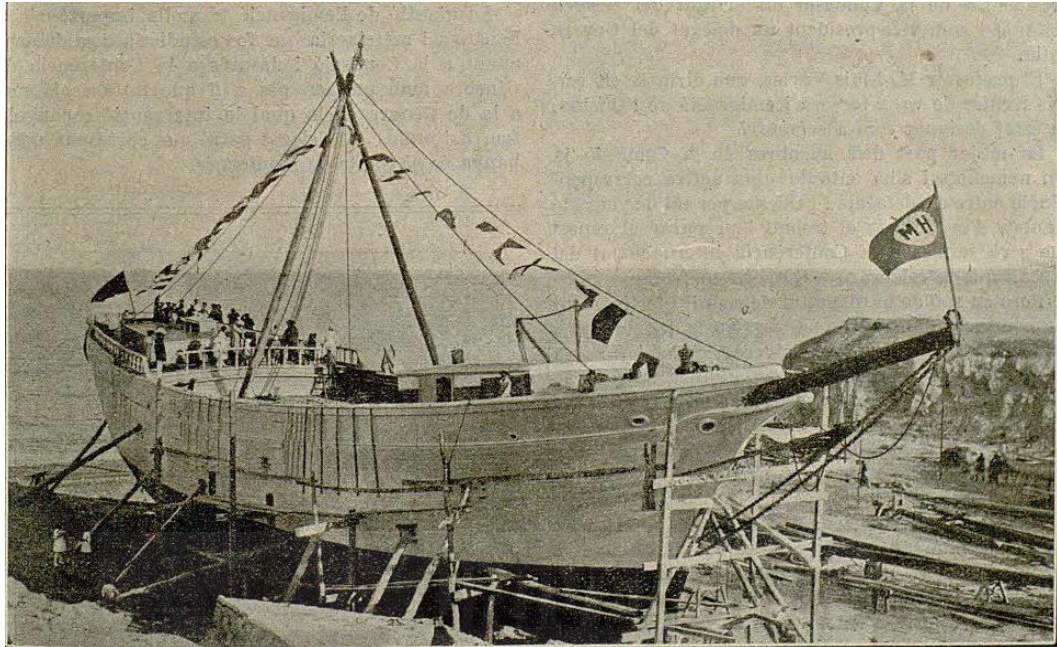
Imatge nº 15.- Goleta Vila. Font: *Navegación*, nº 3, 15 de gener de 1919.



El nuevo pailebot *Cristóbal*, de la Hispania Marítima, S. A., construido en sus astilleros de Villajoyosa

Imatge nº 16.- Pailebot Cristobal. Font: *Navegación*, nº 3, 15 de gener de 1919.

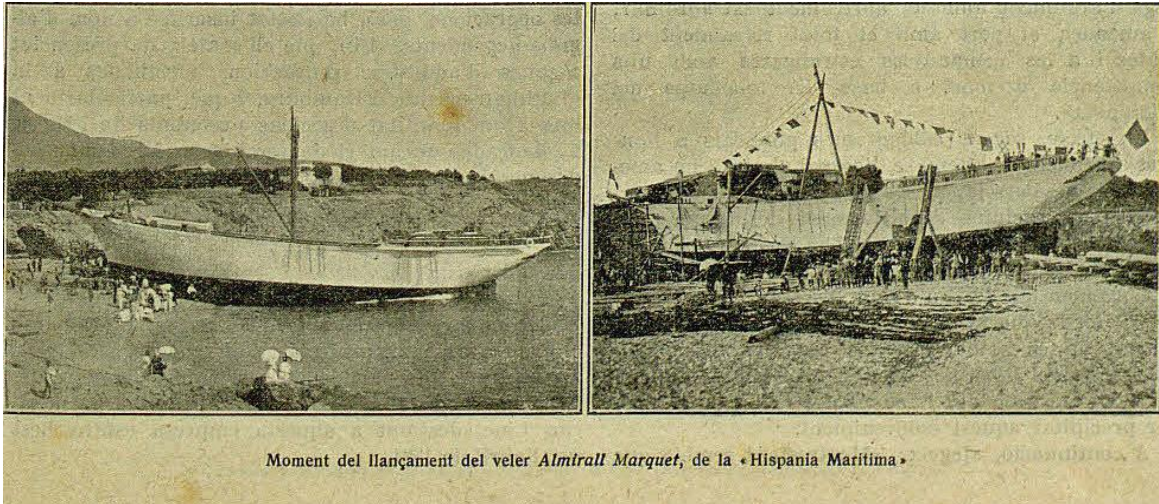
A més a més, la goleta Damiana, malgrat que el van folrar de coure, no va tenir un final feliç, ja que el 2 de març de 1919 va naufragar prop d'Almeria, com podem observar al peu de la imatge (nº 14).



El nou veler *Almirall Marquet* llançat a les drassanes de la companyia de navegació «Hispania Marítima» a Vilajoïsa (Alacant)
El nou veler va aparellat de bergantí goleta de tres pals i les seves característiques són: Eslora, entre perpendiculars, 45 metres; mànega 9'50 metres; puntal, 5'50 metres; quilla, 38 metres. Càrrega, 800 tones

Imatge nº 17. Veler Almirall Marquet. Font: *Catalunya marítima*, nº 22-3 (1920). A l'URL: <http://mdc2.cbuc.cat/cdm/search/collection/Catmaritima>; accedit el 17 de març de 2017.

Però aquest últim el van avarar a mitjans de 1919 i portar a Alacant. A les drassanes només es construïa el casc del vaixell i al port d'Alacant s'acabava de proveir amb els pals, veles, motors,.... Però d'Alacant ja mai més va partir perquè l'empresa va deixar de navegar a 1920, a causa de la firma del armistici de la Gran Guerra. Suposadament va sortir a pública subhasta i la van tornar a la drassana del torres on la van desnonar per aprofitar tota la seua fusta.



Moment del llançament del veler *Almirall Marquet*, de la «Hispania Marítima»

Imatge nº 18. Avarada del Almirall Marquet. Font: *Catalunya Marítima*, nº 22-3 (1920). A l'URL: <http://mdc2.cbuc.cat/cdm/search/collection/Catmaritima>; accedit el 17 de març de 2017.

ACTIU	
Caixa i Bancs	80.368'49 ptes.
Flota en servei actiu	566.288'50 »
» » construcció.	180.644'35 »
Armaments i Equips.	53.279'02 »
Mobiliari	7.024'25 »
Comptes deutors	236.424'10 »
TOTAL.	1.124.028'71 ptes.
PASSIU	
Capital	300.000 ptes.
Efectes a pagar.	224.200 »
Comptes acreedors	541.103'45 »
Ganàncies i Pèrdues.	58.725'26 »
TOTAL.	1.124.028'71 ptes.

Imatge nº 19.- Balanç econòmic d'Hispania Marítima. Font: *Catalunya marítima*, nº 6 (1919). A l'URL: <http://mdc2.cbuc.cat/cdm/search/collection/Catmaritima>; accedit el 17 de març de 2017.

Els pailebots estaven equipats amb motors auxiliars de entre 80-60 CV, els motors eren fabricats per l'empresa Hispano-Suiza, fundada a Barcelona l'any 1904. Era la marca més prestigiosa de fàbrica d'automòbils Espanyola de l'època. També disposaven de maquinilles de maniobra i càrrega. Segons la revista *Catalunya Marítima*, molts dels beneficis d'aquesta empresa en aquests anys, es deuen a les navegacions dels vaixells Damiana, Vila i Marieges, els quals comencen el seu primer

viatge el 8 de maig, el 2 de setembre, el 27 de desembre de 1918. La navegació total dels tres vaixells ve a representar com si un sol hagués navegat durant 361 dies. Com la cosa funcionava molt bé l'empresa s'aventurà amb la construcció de dos vaixells més a la drassana Soler.

No sabem amb certesa perquè van elegir les drassanes de la Vila Joiosa, però en aquesta revista exposa que pel bé de la solvència de l'empresa s'ha fet un estudi de preus per a garantir la construcció més econòmica. Per tant, seria molt probable que la companyia haguera elegit la Vila Joiosa per ser la més econòmica i comptar amb una gran tradició constructiva de pailebots. Un altra hipòtesi factible podria ser que haguera alguna relació de parentiu entre el capità i el contable, ja que s'anomenen Zaragoza o entre el director Vila i algú del poble, perquè aquest últim també és un cognom sonat entre els vilers. De tota manera hem de destacar, que alguna cosa important havia de tenir la Vila Joiosa per a que li encomanaren la constucció, perquè Barcelona era pionera en indústria naval i estava repleta de drassanes. Una de les raons podria ser la seua llarga trajectòria en construcció naval i el gran renom que va tindre en el segle XIX. A la imatge (nº19) podem observar el balanç econòmic de l'empresa.

La major part d'aquesta redacció està recolzada amb la informació de les revistes *Catalunya Marítima* i *Navegación*. Aquestes publicacions es dedicaven al foment de la marina del segle XX. Els seus articles proporcionaven informació sobre drassanes, almadraves, moviment d'entrada i sortida de vaixells en els ports catalans i d'altres notícies interessants referents a la marina catalana.

Hem de tenir present que l'auge de la indústria naviliera espanyola a principis del segle XX, va vindre impulsada per la neutralitat a la Gran Guerra (1914-1918).

CATALUNYA MARÍTIMA

ANY I

BARCELONA 20 DE MARÇ DE 1919

NÚM. 5

Surt els dies 10, 20 i 30 de cada mes

Subscripció: Barcelona 1500 pessetes l'any | Subscripció: Estranger 2000 pessetes l'any
Forn. 1800 * * * * * | Número solt 050 *

Redacció i Administració: Carrer d'Escudellers, núm. 10 bis—Telèfon A. 184

EL PROBLEMA MARÍTIM ANGLÈS

En el nostre anterior article dèiem que cap país bel·ligerant podia sortir avui com a campió absolut de la navegació. Els esdeveniments i les noves informacions que es van tenint confirmen plenament la nostra afirmació.

Hem vist la construcció naval haguda durant l'any 1918 segons l'estadística que n'ha fet el Lloyd, i les xifres que d'ella ens han estat donades ens porten al convenciment de les grandioses pèrdues de tonellatge experimentades al món durant la guerra, no considerades aquelles únicament sota el punt d'obrir dels enfonzaments, sinó de la impossibilitat de dur a terme la construcció amb l'activitat normal.

Tant Anglaterra, com França i Itàlia, països europeus que per efecte de la victòria es col·locaran en primer terme, han sofert una baixa grandiosa en la potència de llur marina mercant. Per a realitzar llurs projectes necessiten proveir-se de tonellatge. Com l'obtindran?

És innegable que l'Alemanya i l'Àustria seran sacrificades de moment en favor de les potències victorioses, i llur desenvolupament comercial no tornarà a ésser florent fins que no hagin satisfet els crèdits que per la derrota li seran exigits. Però el sol fet de l'anul·lació d'aquests països per un període d'anys no portarà pas la creixença de l'Entente, sinó que aquesta, a pesar de treure de combat llurs rivals, haurà de realitzar grandiosos esforços per a obtenir la realització dels seus projectes.

Havent quedat reduïda al no res la construcció naval a França i Itàlia durant la guerra, aquests dos països busquen compensació per les pèrdues sofertes, principalment França. En altre lloc d'aquest número donem l'opinió autoritzada d'un francès, i per ella es veu quines són les aspiracions d'aquest poble. «Podrà treure d'Anglaterra i els Estats Units els dos milions de tones que demana? Nosaltres creiem que no, al menys, sense un plaç molt més llarg del que es pensa.

Anglaterra ha baixat considerablement en la

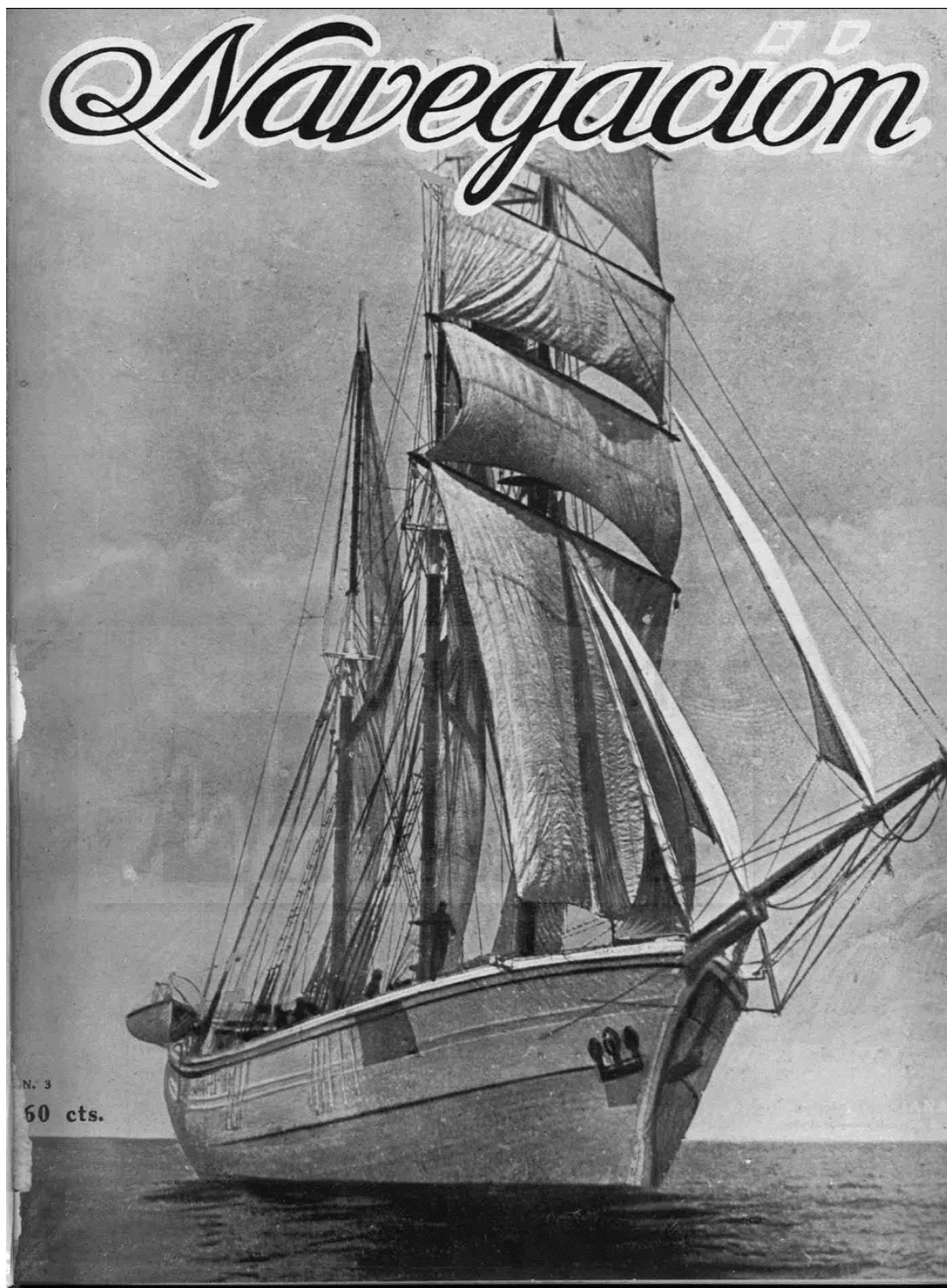
construcció naval, i els esforços que pugui fer durant un parell d'anys per a col·locar-se al nivell dels Estats Units, per exemple, seran tots necessaris per a compensar la pèrdua del tonellatge que tenia. Prou feina tindrà, doncs, per a posar-se en condicions de poder lluitar arreu del món, i, per tant, no cal pensar amb ajudes momentànies als seus aliats.

Els Estats Units és cert que han construït molt i construiran més encara, però tampoc creiem possible que momentàniament pugui ajudar a França i Itàlia en la mida que aquestes demanen.

El Japó és, sens dubte, el país que surt guanyant més, puix amb el desenvolupament formidable de les construccions pot disposar d'una flota potentíssima. Però aquesta situació aventajosa del Japó no serà deixada de compte pel seu Govern, i, per tant, no tota la construcció anirà a mans dels aliats i de neutrals, sinó que inclòs valent-se de la seva relativa llibertat d'acció en comparança de la que tenen els restants aliats, voldrà en primer terme satisfer les seves necessitats, que són moltes, puix el desenvolupament comercial japonès creix cada dia i cal suposar que s'aprofitarà de la situació feble dels altres països per a intensificar la penetració exterior, necessitant així una flota molt més nombrosa.

I encara aquesta situació d'impotència en que es troben actualment Anglaterra, França i Itàlia, a pesar de les dificultats esmentades, es remediaria amb relativa rapidesa si no vinguessin altres causes a destorbar llur normal desenvolupament. Són els problemes socials que l'aguditzen més, i al menys pel que atany a Anglaterra la seva perspectiva actual no és gens fàgüera. Tots els elements directores i propagadors de l'indústria dels transports encareixen l'urgent intensificació dels esforços per a sortir de la impotència transitòria en que es troba Anglaterra. Però la situació no es resol cridant solament el capital, que ja respon, sinó que es

Imatge nº 20.- Revista *Catalunya Marítima*. Font: *Catalunya Marítima*, nº5 (1919). A l'URL: <http://mdc2.cbuc.cat/cdm/search/collection/Catmaritima>; accedit el 17 de març de 2017.



Imatge nº 21.- Portada de la revista *Navegación*: la Goleta Damiana. Font: *Navegación*, nº 3, portada de 19 gener de 1919.

5.3.2 Guerra Civil

A l'esclat de la guerra civil, la Vila Joiosa es va quedar com a territori republicà. Açò va suposar grans canvis a la indústria marítima per la incorporació de les col·lectivitzacions a les zones de producció.

Van concentrar totes les drassanes a la drassana del Torres, en aquell moment la drassana del Tio Bartolo el Monjo. Es va portar a terme una confiscació total d'aquestes indústries. Els testimonis més rellevants que tenim són els dels propietaris de la drassana Zaragoza. Ells van viure aquesta col·lectivització com un càstig, ja que sentien que li havien llevat tots els seus drets i bens, ja que ara treballaven per a altres. La col·lectivització va consistir en la unió de totes les empreses d'un mateix sector i treballar en forma de cooperativa, destinant la major part dels beneficis al finançament del Front Popular i al benestar social, igual va passar amb la pesca i amb la xarxa.

A més de les drassanes també van controlar els magatzems, el varador de la indústria de Lloret i Llinars i totes les seues barques de pesca. Aquestes col·lectivitzacions no sempre van ser ben rebudes. En el cas de l'indústria del salat i les almadraves, els germans Lloret i Llinars, Jaume Llinars Lloret, "El Soldat", i Bartolomé Galiana, "El tio Roquet" van ser empresonats (Soler Soriano, 1995:197).

Aquests espais es van utilitzar com a magatzem per a posar les ferramentes de construcció naval i els últims anys de guerra amb una presó per a la gent política (aquesta nomenclatura de la presó ha perdurat fins a l'actualitat) i d'allotjaments de tropes.

La majoria dels treballadors no tenien res a veure amb les diferents posicions polítiques, simplement acataven les ordres dels dirigents, foren de la ideologia que foren. Si van elegir explotar les drassanes del Torres va ser perquè eren els que donaven les millors condicions per a treballar i obtenir gran rendibilitat.

Les col·lectivitzacions es van portar a terme per els partits polític de la CNT-FAI i UGT. Aquests partis van aprofitar la ineficàcia del Consell Municipal Republicans i es va implantar a totes les indústries del poble. La indústria pesquera, els tallers mecànics i les drassanes van ser controlats en solitari per la CNT-FAI, formant el que es va denominar la Indústria Pesquera, on van implantar el comunisme llibertari, i la industria de la xarxa va ser controlada per al UGT. La finalitat de les col·lectivitzacions era en

primer lloc desenvolupar un treball social ampli: subsidi per als mariners jubilats, a les viudes, a les famílies dels mariners milicians que estaven al front i fer productiva la indústria per a garantir els fons per al Consell Municipal. A la drassana van construir una embarcació pròpia que es deia Indústria Número 1 i van comprar un altra que es deia Gavilán de los Mares. Des dels inicis del control de la indústria pesquera van destinar el 3% de les vendes mensuals al Consell fins a 100.000 pessetes, que va anar disminuint conforme anava avançant la guerra. Els encarregats de portar a terme tots aquests canvis i organitzar-los van ser: Andrés Díaz, José Soriano, Vicente Soler, Fernando Soriano, Jaime Pérez i Vicente Lloret Mayor, que foren els que firmaren les actes de confiscació de les embarcacions i del posterior reglament (Soler Soriano, 2001:96-98). En definitiva la indústria que va sustentar el poble en la guerra civil va ser la pesquera, la qual va ser capaç d'alimentar als vilers i a part d'Espanya, gracies al un mercat de peix que arribava fins a Madrid, fins que les tropes franquistes van anar guanyant terreny i bloquejant les comunicacions republicanes.



Imatge nº 22.- Creuer de Canàries. Font: periòdic ABC. A L'URL: <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2014/06/25/el-crucero-canarias-y-la-tentativa-de-salvamento-de-los-naufragos-del-bismarck/>; accedit el 25/06/2014.

A més aquesta indústria també va ser l'encarregada de vigilar les costes contra el creuer Canarias que exercia missions de bloqueig dels ports mediterranis i que en moltes ocasions també els metrallava. La indústria Pesquera era la més amenaçada, ja que estava situada al port, i aquest junt al ferrocarril eren objectius directes dels bombardejos. Els avions bombarderes eren popularment conegudes com la "Pava". En els treballs de vigilància van capturar a dues embarcacions El Teide i Vicenta

Llorens, als seus tripulants els van empresonar als camps de concentració de Mallorca. Per fer front a aquests atacs van reforçar la costa amb més presència militar dels Carabiners i a desembre de 1937 van enviar a una companyia de la 22 Brigada Mixta destinada a salvaguardar la costa, la qual va entrar al poble fent una gran desfilada.

Com els bombardejos eren constants, el poble estava ple de refugis civils. A la muralla es van fer forats per a entrar al refugi, un a la part baixa de la muralla, altre enmig i un altre baix la sacristia, però amb unes condicions constructives pèssimes, sense voltes de cement que reforçaren el sostre ni res, la terra viva de la muralla simplement. Entraves cap a dins dels tres, quatre o cinc metres on s'ajuntaven els tres túnels i arribaven fins a la placeta de l'església.

Al 1937, la CNT i la regidoria d'Assistència Social del Consell Municipal, van crear una Clínica Popular i van confiscar i habilitar el Xalet Centella per a ser hospital i donar servicis de cirurgia i tractaments mèdics³². El Xalet Centella era propietat de la família Lloret i Llinares, el qual, gràcies als guanys de l'empresa el van encarregar a l'arquitecte Juan Vidal Ramos. L'edifici és d'estil neoclassicista, i mescla els estils clàssics i barrocs als exteriors i decoració modernista a l'interior, típic d'aquesta nova tendència. Però una de les coses més impressionants d'aquest edifici són els seus jardins, poblats amb espècies que portaven dels seus viatges per tot el món.

El poble va canviar moltíssim, de l'església sols va quedar en peu la barana del altar major, aquesta es va convertir amb un garatge on entraven i sortien camions. Les imatges religioses les tiraven des de dalt del pont o des de la sagristia i les van cremar. De vegades, la població creient s'arriscava i arreplegava aquelles coses que s'havien quedat pel carrer i les guardaven dins de casa, com la imatge que tenim hui en dia de Santa Marta. Mai eren coses de valor, ja que aquestes eren destinades al Front Popular. A més de dessacralitzar l'església, també entraven a les cases per a eliminar tot símbol religiós. Aquests episodis han quedat gravats en els records de la població de l'època, ja que la religiositat estava molt present a la vida quotidiana dels vilers, front a una minoria laica, cosa normal a un poble. Com a exemple tenim el testimoni d'un nen, Cinto Orosco, que vivia al molí de la Lloveta. Ell té records de com cremaven els sants baix del pont, mentre ho mirava amagat a un matoll. A més també van trencar alguns panells ceràmics religiosos que decoraven els carrers del casc antic, com per exemple el San Vicent del carrer Hortet. Aquests petits detalls van ser els que

³² *eldiario.es*. A L'URL: http://www.eldiario.es/lagomeraahora/cultura/Rajita-salazones-conservas-Lloret-Llinares_0_355564634.html; accedit el 27/03/2017.

van començar a dividir la població del moment. Tots els esdeveniments de la guerra civil a la Vila Joiosa, estan recopilats en el segon volum del llibre de Jaume Soler Soriano, *Des del Cantó del Mercantil* (1995). Al ser un territori república i amb gran presència comunista i anarquista, les repressions que són recordades per la població van ser cap a la gent que tenia un estatus social elevat o que es declarava obertament en contra de la República, per part del comitè. Però la guerra va ser molt llarga i la població civil va sofrir moltes conseqüències.



Imatge nº 23.- Hospital casa Centella. Font: *eldiario.es*. A l'URL: http://www.eldiario.es/lagomeraahora/cultura/Rajita-salazones-conservas-Lloret-Llinares_0_355564634.html; accedit 27/03/2017.

Una de les històries que ens deixa ben clara la vida de la població és el relat de la nena Magdalena Zaragoza que en aquell temps tenia vora 9 anys. A partir del 1938, quan la victòria del front nacional estava quasi clara, a la Vila Joiosa van entrar per a recolzar a Franco: tropes canàries, marroquins i italians. Ella ens narra el següent:

Jo i la meua amiga Maria Pérez, anàvem a la pescateria i quan s'acabava, que se'n anaven tots donaven una ració per persona. Em donaven una racioneta de vetetes, de porqueries.... perquè com nos tenien idea³³, de porqueries i ma mare les passava totes en el filet en la agulla i les salava i secava, no ens les menjàvem. Ja sequetes les baratava amb arròs que venien de la ribera a canviar. Maria Pérez i jo quan s'acabava

³³ El seu pare Francisco Zaragosa no estava conforme amb les col·lectivitzacions de les drassanes.

que ja no havia ningú a la pescateria i estaven netejant, ens anàvem i per baix dels puestos arplegaven tot el que havia, una tripa, una ganya un cap, un peixet,... ala tot ho arplegaven i mos ho partíem entre les dos famílies. Ma mare lo que aprofitava ho bullia i mos fèiem unes sopetes.

Aleshores jo desmaiats de fam a ma casa, de pura veritat. M'auela pobreta -ai Marieta tinc unes ganes de menjar-me un trosset de pa blanc-. Mos donaven una mica de pa negre a mon pare, i per a la ració mos donaven una coqueta, com un panet groc de farina de dacsa, eren set a menjar senyor! Un dia li dic a ma mare, - Mare jo me'n vaig a demanar dinar!- Ma mare - oi no reina, oi ni pensar-ho-. Jo me'n vaig al moros o a qui siga, i ma mare ni pensar-ho els moros es tallen el cap, els altres... i jo li dia a mi no m'havien de fer res, i m'auela deixa la xica que vaja. Com ma mare em va dir que els moros em tallaven el cap pues no vaig entrar al dels moros. Me'n vaig, i jo els canaris... i si seran pareguts al moros, tampoc vaig entrar, me'n vaig entrar als italians... ¿Bambina qué quieres? Yo que tengo hambre, usted me daría para comer. I el home es queda mirant-me.... bambina que cuantos sois en la casa, jo li ho explique tot. ¿I tenéis hambre todos? Todos, mi abuelo i mi abuela, mi hermanito enfermo y todos tenemos hambre, pues ves a casa i tráete... no se com em va dir... com una casserola, i jo me'n vaig a ma casa i li dic: mare ma dit el italià que duga una cassola, no va dir cassola, no se que va dir. I m'auela serà el dimoni esta xiqueta, vols que t'acompanye i li dic jo -no si he anat soles torne soles-. Bo ma mare em dona una cossola i me la ompli de macarrons, oh que buenos... que buenos... que dios se lo pague hoy comemos todos en mi casa. Y mañana ven también i todos los días. I jo tots els dies era huésped dels italians. Qué bueno estaba ayer! cada dia em donaven coses que feien ells i en ma casa menjaven un plat de calent, perquè anava jo en la cassola i el primer dia que ma mare em va donar una cassoleta xicoteta, diu: ¡no! tráetela más grande, porque sois muchos. Jo me'n recorde molt dels italians i els agraisc engrande el que ens van donar de menjar, els altres no em vaig atrevir a entrar entre el que ma mare m'havia dit i que jo dels canaris no em fiava... I m'auela pobreta... son coses que no s'obliden.

Si mosatros érem pobrets pobrets i teníem allí al carreró unes casetes que vivien quatre xiquets pobrets, s'assomaven al balcó. Tia Vicenta!!! Eren tres xiquetes i un xiquet. Tia Vicenta!! què voleu reines? Tenim fam. Oi senyor! pues jo vos donaré un trosset de pa. Arria el cabasset en un filet i un trosset de pa. I ma mare: però mare si mosatros no en tenim casi per a menjar... i ells encara en tenen menos. Tot allò d'alli baix era un desastre i al pare dels xiquets el van operar del cap a Alacant i saps que feien pobrets per a guanyar-se la vida una miqueta, la vida no, el menjar. Una tireta de papers en numerets i de la ferreteria el barco agarraven una tassa, un pitxeret, una cosiua, agarraven i anaven per les cases del barri mira que rifem açò voleu un numeret, un centimet o lo que fora i després ho rifaven i si t'havia tocat a tu, li dies torneu-ho a

rifar, perquè la Soriana que deien, tenia el home molt malaltet i es va morir i no tenien res, només que la caritat de qui podia donar-li una coseta, no havia res, res, res.

La guerra que no la passeu vosatros, que no la passeu!!!

(Magdalena Zaragoza, 87 anys, Guerra Civil 1936-1939)

5.3.3 La Naviliera Atlàntida

La Naviera Atlàntida S.A, era una empresa de transport mercant creada per demanda alemanya, que tenia les seues drassanes a la platja valenciana de la Malvarosa. Als anys 40, època de la segona guerra mundial, va rebre uns encàrrecs de l'alemanya nazi. Aquest consistien a transportar mercaderies pel Mediterrani, el qual estava dominat per Hitler, i per al tràfic de guerra de l'Egeu. L'empresa va haver de construir uns quants vaixells bessons que tenien capacitat per a 300-500 tones i altres de 800 tones amb per a servir només aquestes comandes.

L'origen dels motovelers el tenim de l'evolució dels antics pailebots, la seua construcció va assolir el seu màxim esplendor durant la primera guerra mundial. La construcció era igual a la dels pailebots, però a l'hora d'equipar-lo no portava tantes veles i la seua propulsió principal era el motor. Aquestes naus destaquen per la seua escassa tripulació, que solia estar constituïda per un patró, un contramestre, varis mariners, un parell de motoristes o mecànics i un cuiner. Van constituir la major part del cabotatge, transportant mercaderies³⁴.

L'empresari i multimilionari mallorquí Joan March finançava aquestes embarcacions i la direcció tècnica la portava Llompart, un altre mallorquí. Per portar a terme aquesta tasca van contractar a molta gent de la Vila Joiosa. La raó per la qual molta gent de la vila va muntar cap a València a treballar va ser perquè uns dels gerents de les drassanes de l'empresa era un viler el Tio Ximo el Meno.

Uns dels treballadors que van anar a València van ser: Joan el Meno i els germans Joaquim i Jaume Baldó, entre altres. Els jornals eren fluixets però sempre els pagaven, 18 o 20 pessetes al mes.

³⁴ *Diari de Mallorca*. A L'URL: <http://www.diariodemallorca.es/ocio/2012/04/20/aguas-islenas-restaurant-frances/760534.html>; accedit el 15 de març de 2017.

Abans no hi havia els vaixells carrega que hi ha ara que ho porten tot a coberta, sinó que ho portaven tot a bodega, per això si no fermaven bé la càrrega un colp de mar la movia i feia que l'embarcació pegara la volta sencera.

Una de les anècdotes que es conten es que el primer que s'emportaven era la seua capsa de ferraments i la paella amb mànec per a poder fer-se l'arròs. Normalment es quedaven en pensions o si tenien la sort, a casa d'algú conegut. A més, també hi ha una història que confirma la presència de gent de tot el llevant peninsular treballant a aquesta drassana. Joan Muñoz va quedar orfe de pare, perquè aquest va naufragar amb un dels vaixell de la Naviliera Transmediterrànea i ací a les drassanes de l'Atlàntida va conèixer a gent que s'havia salvat d'aquella tragèdia i que coneixien al seu pare.



Imatge nº 24.- Drassanes Atlàntida, a la platja de la Malva Rosa.
Font: Baldó, 2017.

D'aquesta fotografia nº 24 hem pogut identificar al primer de l'esquerra Jose Lloret Mayor (El Cigala), el tercer Joan Muñoz Pérez (el Meno) i el quart Jaime Esquerdo Beneito (El Moro). De la foto nº 25 sols hem identificat al primer de l'esquerra, Gaspar Lloret Cortés (Bodega).



Imatge nº 25.- Els treballadors estan llevant la corfa dels troncs a la drassanes Atlàntida, a la platja de la Malva Rosa. Font: Baldó, 2017.



Imatge nº 26.- Drassanes Atlàntida, a la platja de la Malva Rosa. Font: Baldó, 2017.

De la foto de dalt (nº 26), hem identificat al primer de l'esquerra: Jaime Baldó Pérez, al tercer: Nicolas Vaello Buades (Colau), al quint: Jaime esquerdo Benito (el Moro), al setísim: Joaquín Baldó Pérez, al huitè: Joan Muñoz Pérez (el meno) i al xiquet Antonio Baldó.



Imatge nº 27.- Drassanes Atlàntida, a la platja de la Malva Rosa, on els treballadors mostren el passaportú. Font: Baldó, 2017

A l'esquerra del tot de la imatge nº 27 tenim altra vegada a Joan Muñoz Pérez, i el tercer és Jaime Esquedo Beneito.

Les fotografies estan fetes a la platja de la Malva Rosa, a la drassana, en concret aquesta última (nº 27) és el dia de l'avarada d'un motoveler, com podem corroborar per l'alegria, l'elegància al vestir i els instruments musicals. Segurament va ser una fotografia preparada per a publicar a algun lloc, perquè no crec que tingueren massa idea de tocar els instruments que porten. Apareixen: Jose Lloret Mayor, Gaspar Lloret Cortés i Joan Muñoz Pérez.

Ací tenim un clar exemple de les indústries estatals fomentades per la dictadura en època de l'autarquia, recolzada per el suport alemany i la quotidiana neutralitat espanyola a les guerres mundials.



Imatge nº 28.- Celebració de l'avarada a la platja de la Malva Rosa. Font: Baldó, 2017.

A finals dels anys 40, quan la guerra va acabar amb la capitulació alemanya , la Naviliera va desaparèixer i els treballadors van tornar a treballar a les drassanes de la Vila Joiosa. Degut a la pèrdua alemanya, els vaixells no van arribar mai al seu destí, i la naviliera els va batejar amb noms de fars i de costes, per a vendre'ls. La drassana Atlàntida es va convertir en una falla i les embarcacions van passar a mans de la Naviliera Valenciana S.A, i posteriorment a la Naviliera Mallorquina S.A.

S'han pogut documentar les següents naus: Faro de Tortosa, Faro de Canet, Faro de Cullera i Faro de Benicarló. Complien la tipologia d'autèntics motovelers amb tres pals, "veles cranqueres" i un motor de 200-300 cavalls.

6. LES DRASSANES

Les drassanes no eren sols un lloc de producció, sinó que eren espais que formaven part de la vida del poble i que caracteritzava la seua imatge. Al ser llocs oberts permetia que molta gent poguera mirar i acostar-se al lloc de treball. Aquesta proximitat tenia doble tall, per una part, era molt agradable tenir a tot hora visites al lloc de feina, però per altra s'exposaven a les continues opinions i crítiques de la gent ociosa.

Com a exemple vull contar una de les anècdotes més dolces que tenim de la família Zaragoza. Magdalena Zaragoza, filla de Francisco Zaragoza, era una nena quan el seu pare va tornar de l'Argentina i es va obrir junt al seu oncle Antonio la drassana Zaragoza. Ella té molts records de la drassana, malgrat que no ha treballat mai allí, perquè segons ella *“era un treball, ni pensar-ho per a dones”* (Magdalena Zaragoza, 87 anys: Postguerra). La drassana formava part de la seua vida.

Com als anys 30 no havia aigua corrent a les cases, la seua mare i la seua avia utilitzaven el pou de la drassana per a rentar la roba, i ella baixava a jugar. A la drassana era necessari tenir un pou o algun aparell que poguera portar aigua, perquè si es produïa un incendi era un desastre per la quantitat de fusta que hi havia. Magdalena es reunia amb les seues amigues allí i jugaven per tot el recinte. El que més els agradava fer era jugar amb la serra i arreplegar els “caragolets” de serrin que sobraven de tallar la fusta i enganxar-se'ls als cabells per a fer-se'ls rosos i rullats. A més d'això a la drassana era un bon lloc per a criar, cuidar i jugar amb els gatets i gossets.

D'altra part la drassana sempre estava oberta per al poble, i una de les coses que oferia a banda de la construcció de vaixells, era poder anar a agafar les deixalles de fusta que rebutjaven per a poder encendre les llars de les cases. Era molt normal que la gent fora a comprar un “costalet” de llenya per un quinzet o un saquet de serrin per a encendre fogates.

6.1 Diferents drassanes a la Vila Joiosa i relació entre elles.

A l'apartat anterior s'ha parlat un poc sobre les drassanes, en aquest ho aprofundirem. Malgrat que estem convençuts que la tradició de construcció naval ve des d'època romana, i que en el segle XV hi hagen testimonis de calafats a les actes notariales, el primer testimoni d'unes drassanes reials que tenim data de 1563 . Estan situades en la zona de l'Arsenal i conten amb experts calafats i fusters de ribera. El topònim de l'Arsenal, situat a la desembocadura del riu Amadori, es degut als antics arsenals del poble, per a proveir a les naus d'armament, reparar-les i de segur que construir-les.

Però són els següents tres-cents anys, quan els vilers desenvolupen una gran activitat de construcció de bucs a vela, que perdurarà fins als anys 80 del segle passat.



Imatge nº 29.- Mapa de les diferents drassanes a la Vila Joiosa. Font: elaboració pròpia a partir de Google Maps.

El segle XIX, no es va quedar enrere, la forta construcció naval va seguir. Al mapa coster de la Vila Joiosa de 1807 (imatge nº 1), apareix l'Arsenal replet de bucs de dos i tres pals, que reflexa la gran magnitud de la flota vilera frenada per la guerra de l'Independència 1808, amb Ferran VII i el tancament a les embarcacions espanyoles dels ports continentals sud-americans, la qual toca fons a 1826. Encara que no serà fins el període de 1830 a 1870, quan torne amb força la construcció de bucs i se li atorgà la segona matrícula naval espanyola a la Vila Joiosa. Aquest és un gran període de màxima expansió per a les drassanes catalanes, valencianes i basques (Llorca Baus, 1985: 88-89).

Al segle XX, la tendència constructiva va canviar, ara ja no es demandaven grans embarcacions, sinó, embarcacions de pesca. La navegació mercant va perdre importància degut a l'auge de les infraestructures ferroviàries. Però, excepcionalment, la Vila Joiosa va seguir tenint encàrrecs d'embarcacions de fusta, que acabaren amb l'existència de fusta de la ciutat. En 1916 es va tindre que vendre el teatre- circ emplaçat a la platja per a aprofitar la seua fusta i construir embarcacions (Llorca Baus, 1985: 95).

Aquest sector s'ha desenvolupat al llarg de la història de la Vila Joiosa per diferents famílies que han donat varies generacions de constructors, armadors, fusters de ribera i calafats. Hem pogut documentar els mestres d'aixa, calafats i drassanes des de les últimes dècades del segle XIX i tot el segle XX.



Imatge nº 30.- Platja situada entre els barris mariners i la Fonda. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 31.- Teatre Circ. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

6.2 Grans drassanes



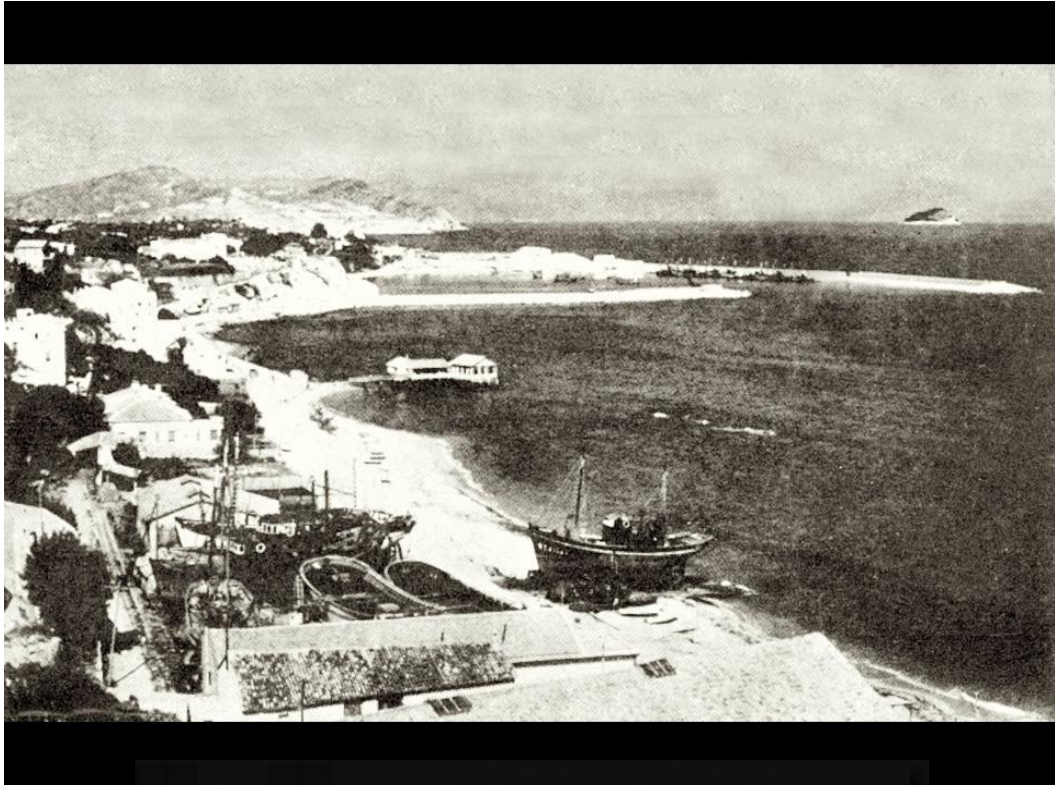
Imatge nº 32.- Drassana Soler. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

Com ja s'ha dit a l'apartat anterior, cent anys abans de la Primera Guerra Mundial a les drassanes vileres es va treballar molt, a causa de tenir una gran demanda de velers de fusta, pailebots i goletes. Les imatges (nº 23 i nº 33) pertanyen a la drassana Soler, situada enfront de la plaça Sant Pere. Aquesta és la primera drassana independent de la qual tenim documentació, ja que fins ara sols hem pogut documentar l'antic arsenal i les Drassanes Reials. Estaven regentades pel mestre d'aixa Vicente Soler, que després va passar l'ofici al seu fill Bartolomé Soler. S'ha de destacar que aquesta drassana ha arribat a tenir una plantilla de 40 persones.



Imatge nº 33.- Llaüt Josefa Ferrer. Font: pàgina Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 15/06/2017.

No sabem si guardaven alguna relació directa amb les antigues Drassanes Reials, però sí que estaven directament relacionats amb la segona matrícula naval que va obtenir la vila al segle XIX, perquè no tenim constància d'altres drassanes abans dels anys 20.



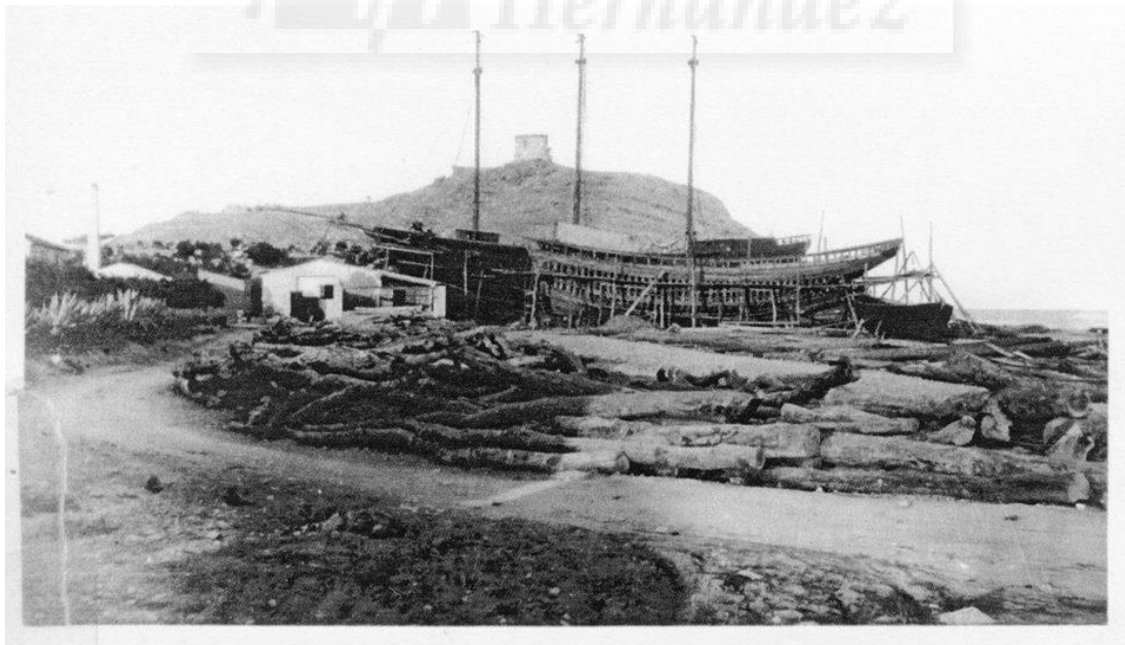
Imatge nº 34.- Vistes drassana Zaragoza. Font: pàgina Facebook Vilars pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilarsporelmundo/?fref=ts>; accedit el 15/06/2017.

Als anys 30 hi havien unes tres drassanes al poble. La drassana més antiga, era la de Bartolomé Soler, ja situada al Torres degut a l'accident que havia tingut a l'hora de varar el pailebot Damiana. Primer a la platja del Torres, 1932 i després a la platja centre del poble estava la drassana Zaragoza, on treballava Francisco i Antonio Zaragoza, que després va ser heretada per Bartolo, fill de Francisco. D'aquesta drassana van sortir més de cent embarcacions fins que va tancar les seues portes en 1984, al faltar Bartolo Zaragoza.

Per últim, tenim un altra drassana a la punta de l'arsenal, era regentada pels Santapau, tenia com a encarregat a Bartolo el Tinete, en un principi els amos eren els Centelles (Soler Soriano, 1995: 32). Als anys 40 seguien treballant aquestes drassanes a l'hora, però la de Santa Pau se'n va passar a la Nina, on tenia el magatzem i va treballar fins 1956.



Imatge nº 35.- Vistes drassana Santapau. Arxiu fotogràfic Linares Ortiz.
Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 36.- Vistes drassana Santapau. Font: pàgina Facebook Vilers pel Món. A l'URL:
<https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 15/06/2017.

La indústria de Lloret i Llinares també va crear la seua pròpia drassana vora als anys 30. Era una societat de Lloret i Llinares amb el Tio Jaume Morales d'encarregat i Jose Ambrosio Vila de comptable. Al ser una indústria molt potent va aconseguir de seguida els permisos per a instal·lar una escala de ferro, cosa nova per a l'època. A la qual va seguir exclusivament la drassana Soler.

Més endavant, es van obrir tres noves drassanes de menor envergadura:

- La de Pepico la Patxacana enfront del edifici San Fernando.
- La de Vicente Lopez el Ferreret, just enfront del edifici Àngela. Aquest terreny era de la indústria conservera Lloret i Llinares, i els llogava un tros de terreny. Aquest últim va començar treballant amb Bartolomé Soler fins que es va independitzar.
- La de José Vaello a l'Arsenal i després al Paradís.

Finalment a 1965, es va obrir la drassana Santa Marta a càrrec d' Orozco, un mestre d'aixa d'Altea, perquè tenien molta amistat amb un ministre que estiuejava a l'Olla d'Altea. Als anys li va vendre la part de la drassana a la família dels Santa Paus. I pocs anys després, 1968, la drassana del Monjo va tancar i la drassana Zaragoza es va traspassar a les seues infraestructures.

6.2.1 Mestres de l'ofici.

Hem pogut documentar diferents calafats vells, com popularment se'ls denomina als mestres d'aixa antics. La primera desena venen extrets de l'incomplet padró municipal de 1830 (Llorca Baus, 1985:89).

- Marcos Lloret.
- Nicolàs Vila.
- Pedro Llinares.
- Pedro Zaragoza y Furió.
- Pedro Ferràndis.
- Vicente Furió.
- Vicente Nogueroles.
- Vicente Vila.
- Vicente Adrover.

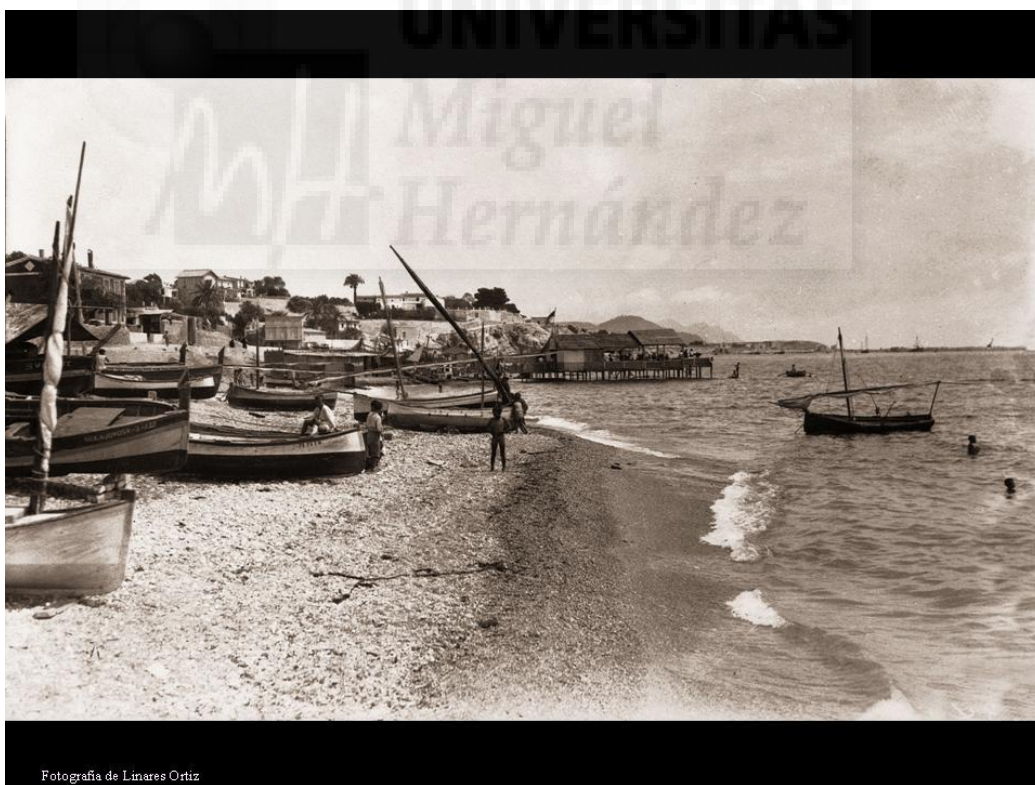
A partir de la llista 3^a de la matrícula naval a l'Ajudantia de Marina a la Vila Joiosa i documentació procedent dels arxius i de la biblioteca del Museu Naval de Madrid, recopilada a la Vila i el Mar (Llorca Baus, 1985:90) i per les llistes de la comandància marítima on queda reflectit la construcció, classes i tones de les embarcacions a la Vila Joiosa (1809 a 1930 aproximadament); podem conèixer als mestres d'aixa responsables de la segona matrícula naval espanyola, recolzats per alguns dels mestres d'aixa ja anomenats:

- Jaime Marty, 1800
- Matías Tonda, 1825
- Bartolomé Vila, 1825, succeeix: Nicolàs Vila, 1850 i a ell: Vicente Vila, 1860. I finalment Antonio i Vicent Vila fins 1880.
- Vicent Soler, fundador de la drassana Soler 1845. Succeït pel seu fill Bartolomé Soler Martí, 1863, conegut com el Tio Bartolo la Monja i el Tio Joan Soler la Monja 1866, nebot del Tio Bartolo.
- Miguel Llorca 1836 amb José Llorca 1847 i Llorens 1868 Llorca.
- La família dels Vaellos: Miguel Vaello 1842, Guillermo Vaello 1861, José Vaello 1868 i Tomás Vaello. Van obrir una drassana a la badia de Puerto Rico, però una part de la família va a la Vila Joiosa i van treballar amb els vaixells d'Hispania Marítima i després van obrir la seua pròpia drassana.
- Jaimé Agulló 1845.
- Jose Llinares 1850.
- Bartolomé Llinares 1866.
- Pedro Zaragoza 1843.
- Lorenzo Zaragoza 1866.
- Jose Ubeda, 1863.
- Juan Lanuza, 1867.
- Tomàs Galiana, 1869.
- Juan Marcet, 1877.
- Ginés Alemany, 1878.
- Pedro González, 1861.
- Francisco Martínez Segarra.
- Pedro Mayor Cortés.
- José Santa Maria Morant.
- Jaime Llorca Soler.

Aquesta és la generació que explica l'obtenció de la segona matrícula naval espanyola, amb la construcció de 500 bucs (inclosos els de pesca) a 1867.

Al segle següent, concertadament després de la Gran Guerra, la construcció naval va estar a càrrec dels següents mestres d'aixa³⁵:

- Francisco i Antonio Zaragoza Lloret, fundadors de la drassana Zaragoza.
- El Tio Pere Santapau Vaello i el seu germà Vicent Santa Pau Vaello.
- El Tio Jaume Morales Pérez, treballava al varadero de Pescados.
- El Tio Joan el Barber, treballava per al monjo i després per al Ferreret.
- Vicent Ferrer, primer treballador a la drassana del Tio Bartolo soler el Monjo i després fundador de la drassana el ferreret.
- Toni Colava, mestre de la drassana del Monjo.
- El Tio Sebastià Galiana Ortunyo i Jeroni Galiana Ortunyo, que són els Ortunyes, una saga de mestres d'aixa molt bona que va treballar d'una manera independent.
- Cosme Nogueroles, va treballar a l'Atlantida i a la drassana Zaragoza.
- Pedro Marcet López, treballador de Vicent Soler, de Bartolo Zaragoza i Pedro Santa Pau.



Fotografía de Linares Ortiz

Imatge nº 37.- Platja barris mariners i Fonda. Arxiu fotogràfic Linares Ortiz. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

³⁵ Aquests els he esbrinat a través de les entrevistes als nostres informants.

A grans trets, han hagut cinc famílies importants de mestres d'aixa al segle XX: els Santa Paus, els Solers o Monjos, els Zaragoza, els Ortunya i els Vaello. Eren fenòmens amb l'ofici, ho sabien fer tot, degut a no haver enginyers de l'època.

Al record dels nostres mestres d'aixa sempre esta present la figura del Tio Jaume Morales, com a una persona especial amb un gran coneixement per a fer barques. Tenia al costat dels Banys un talleret, prop de les Tarrafes i allí treballava fent barquetes. Després se'n va passar a treballar a Pescados de Lloret i Llinares, associant-se amb ells per a portar el varador.

Els mestres d'aixa narren la manera de treballar que tenia Antonio Zaragoza, deien que tenia un força descomunal. Un dia va agafar a quatre joves per a que agafaren un tronc d'una punta i ell soles a l'altra. També hi ha un altra història que conta que es carregava ell a soles els troncs que portava des de la serradora del Monjo.



Fotografia de Linares Ortiz

Imatge nº 38.- Platja barris mariners i Fonda. Arxiu fotogràfic Llinares Ortiz.
Devesa, Payà i Llorca, 2002.

Sols hem pogut quantificar les drassanes grans i als seus propietaris, però la Vila estava plena de tallerets independents de mestres d'aixa que es dedicaven a reparar i construir barques petites. Tanmateix tampoc hem pogut esbrinar tots els noms de tots

els mestres d'aixa i treballadors que hi han hagut³⁶. Anaven ajuntant-se i separant-se per a muntar drassanes, per això és molt complicat saber amb exactitud el principi i els finals d'aquestes. Els treballadors es formaven a les drassanes grans i si dominaven l'ofici s'atreuen a treballar pel seu compte, per aquesta raó la drassana de Bartolo Soler, es considera com la mestra de tots. Un altra cosa a tenir en compte és que les drassanes es compartien als treballadors segons el ritme de feina que tenien, convertint les diferents empreses en un sol lloc de producció.

Igual que hem fet menció als mestres d'aixa antics, hem de parlar dels més joves. Aquests ara són els nostres vells i els que ens han ajudat a recuperar aquesta memòria.



Imatge nº 39.- Toni Gomis avarant. Font: Drassana Zaragoza.

³⁶ Al llibre *La Vila i el Mar* (Baus, 1985), podem trobar una enumeració extensa d'alguns mestres d'aixa i calafats.

El primer mestre d'aixa que vull destacar és Toni Gomis Llorca, conegut com a Toni Genaro. És l'últim mestre d'aixa que ha treballat a la Vila Joiosa i actualment té 90 anys. Ell va començar a treballar tota la vida a la drassana Zaragoza, des del 42, quan tenia 12 anys. Va començar d'aprenent i va acabar com a gerent de la drassana. Toni sabia fer-ho tot del ofici, encara que el pobre no entenia massa bé als enginyers, en realitat ell ho sabia tot però a la seva manera.

Un altre treballador a destacar fou Batolo Zaragoza, "Bartolet". Ell era el fill de Francisco i el nebot d'Antonio Zaragoza. La drassana Zaragoza la va heretar Bartolo, ell era un nen molt delicat, perquè havia nascut amb problemes d'espina dorsal, però això no li va impedir aprendre aquest ofici i dedicar-se a ell, a pesar de l'insistència de la família per a que estudiés i poder-se dedicar a un altre ofici menys pensat. Ell va començar a formar-se junt al seu amic Toni Genaro a la drassana des de que eren ben petits. El seu pare els va ensenyar tot el que sabia de l'ofici, perquè sabia que ells serien els qui portarien la drassana endavant quan ell ja no hi fora. També tenia molt clara la infermetat del seu fill i que ell soles no podia portar tot allò endavant si no tenia a una persona de confiança al seu costat. Aquesta persona va ser Toni Genaro. Des de ben petit van començar amb les tasques d'ajudants però prompte es van posar al cap del taller fins que va arribar el moment d'heretar el negoci del pare. Com era clar, Bartolet va seguir contant amb Toni i tots dos, Bartolo com a propietari i gerent i Toni com a gerent i primer oficial, van traure endavant la segona etapa de la drassana Zaragoza i última etapa de la construcció naval a la Vila Joiosa.

Bartolo, a pesar de la seua infermetat sabia fer a la perfecció totes les tasques de la drassana i treballava fins les 9 o les 10 de la nit, per a deixar les feines preparades o acabades per al dia següent. Però una vegada que arribava a casa es posava a la seva oficina, que la tenia allí, a fer factures fins les 2 o les 3 de la matinada. El treball físic per a Bartolo era molt més complicat que per als altres, per a reforçar la seua espina dorsal havia de portar una cotilla baix la roba. La cotilla era de plàstic de 3 o 4 mil·límetres de gros, s'enganyava per davant i per la esquena amb unes bisares i unes corretges, que s'havien d'ajustar molt bé. Però res era un impediment per a ell, si tenia que calafatar, calafatava, si tenia que serrar, serrava, etc.. i el seu amic Toni, sempre estava pendent d'ell per a fer-li les bastides. Però finalment es va haver de retirar i deixant a Toni com a únic gerent.



Imatge nº 40.- Salvador Ramis. Font: Baldó, 2017.

Salvador Ramis, també ha sigut un mestre d'aixa clau per a la nostra investigació. Ell va treballar de nen a la drassana del Monjo, a la drassana del Ferreret i pel seu compte. La vida com a mestre d'aixa no li va anar massa bé ja que no descendia de família constructora i les coses no li van ser fàcils. Però va aconseguir dominar totes les arts d'aquest ofici i com la vida canvia tant, es va poder dedicar després a l'ebenisteria i a la construcció.

Per últim vull destacar a José Santa Maria Marín. Ell va ser l'únic mestre d'aixa que va estudiar un mestratge. El seu pare era mestre d'aixa, va morir molt jove i ell es va posar a treballar d'ajudant a les drassanes per a seguir l'ofici del pare. Però a la vegada va compaginar els estudis perquè volia arribar a ser enginyer però per diverses condicions de la vida no va poder i es va quedar amb els estudis superiors, no universitaris. Per tant, ell té una manera de treballar molt tècnica i perfecta, però com la feina a les drassanes no estava feta per als enginyers va acabar treballant de professor de dibuix.

Abans de finalitzar aquests apartats he de nomenar a la gran quantitat de treballadors que han estat a les drassanes i que no hem pogut nomenar personalment,

perquè ells han sigut els vertaders responsables de construir la història de la construcció naval vilera, que aquesta ciutat fora la segona matrícula naval espanyola i que els seus vaixells hagen estat i estiguen per gran part del món.

6.2.2 Petits mestres d'aixa front a les grans drassanes

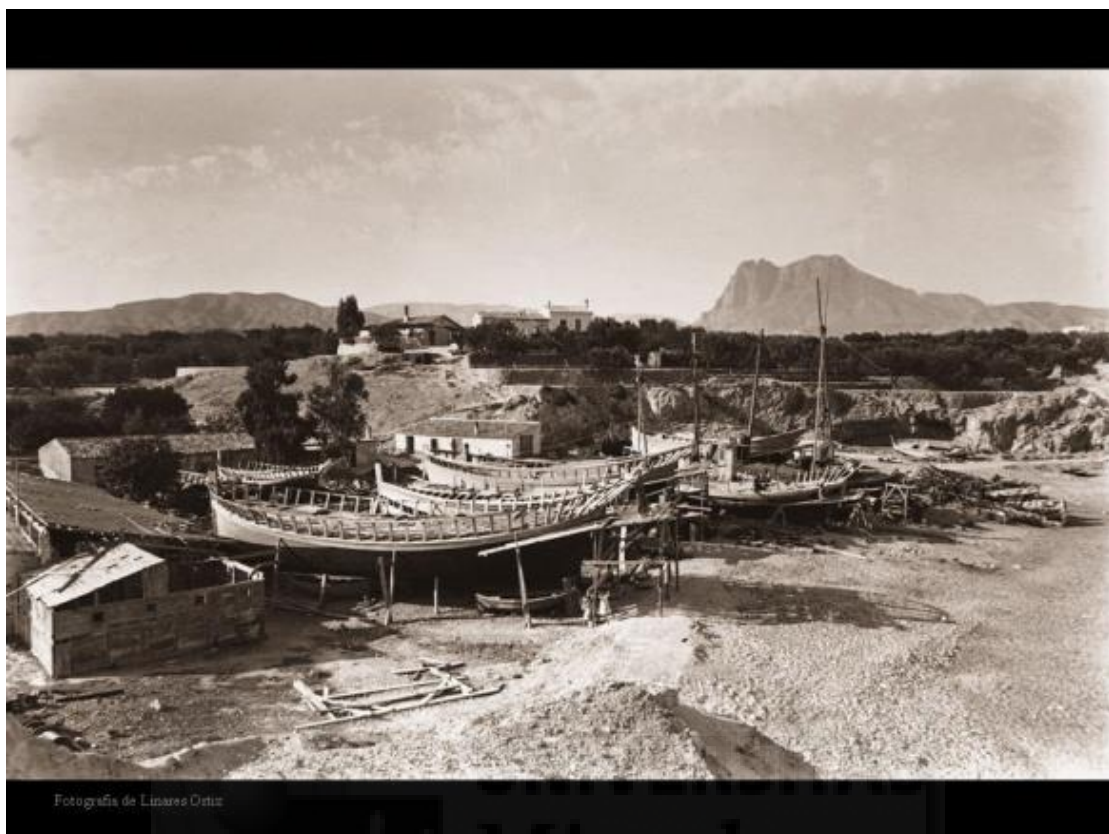
No era gens fàcil poder produir vaixells i no sols per la dificultat constructiva. En primer lloc, es necessita capital propi o crèdits donats per l'Estat, un lloc gran de treball i una plantilla de treballadors especialitzats. Aquests són les botiguetes on treballaven els mestres d'aixa independents.



Fotografia de Linares Ortiz

Imatge nº 41.- Magatzem i petits tallers de reparació barris mariners i Fonda. Arxiu fotogràfic Linares Ortiz. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

Tenim tres exemples diferents d'inicis d'una drassana. La drassana del Monjo era una drassana de tradició familiar datada de la segona meitat del segle XIX, com a mínim i que va durar al menys dues generacions. Devia de ser una drassana importantíssima perquè tenia grans encàrrecs com els de l'empresa Hispania Marítima.



Imatge nº 42.- Drassana del Monjo, platja Torres. Arxiu fotogràfic Linares Ortiz.
Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 43.- Drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Per altra part, tenim la drassana de Francisco i Antonio Zaragoza que es va obrir en els anys 30 del segle XX, amb capital que havien aconseguit treballant a l'Argentina. En aquest cas l'ofici no venia de tradició familiar, perquè el seu pare era farolero, però ells sempre havien estat en contacte amb el mar. Van comprar el solar i allí el senyor Barranquet els va construir la nau de treball. Els ho va funcionar molt bé perquè tenien molts amics i els ho feien molts encàrrecs. Aquesta drassana va durar dues generacions també, perquè després en els anys 50 la va heretar Bartolo Zaragoza.



Imatge nº 44.- Drassana Ferreret. Font: pàgina Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 15/06/2017.

Però així i tot van haver dels que es van atrevir a obrir una drassana amb pocs recursos. Un d'aquests va ser el cas de la drassana del Ferreret. Vicent Ferrer, un oficial de primera, va llogar un lloc de terreny a Pescados i es va posar allí a fer vaixells on va estar uns quants anys. Els primers anys de treball, tenia com a oficial al Tio Jaume Morales, però quan aquest home es va fer major, van començar els problemes. Com no tenien lloc per a traçar, ho feien a una botigueta de l'arsenal. Salvador Ramis va ser un dels treballadors i encarregat de fer el vaixell. Una vegada que estava el traço fet i havien de plantar les plantilles, Salvador no ho va poder fer perquè estava malalt. Quan va tornar al treball, estava a l'Antoneta rectificat algunes

coses del plànol i va entrar el Ferreret molt enfadat dient-li que havia traçat el vaixell malament i que anirien a la ruïna. Quan Salvador va vore el que estaven fent es va donar compte de que les plantilles estaven mal col·locades. Aleshores Salvador, que tenia 17 anys, els va despatxar a tots. El dia de San Joan es va alçar i va empinar ell totes les plantilles ben fetes. Però la cosa va anar complicant-se, van deixar de pagar-li a Vicent Ferrer i ell ja no podia pagar el lloguer a Pescados. Front a açò Salvador, va voler acabar-lo de construir, així que entre ell i el seu cosí van pagar el lloguer de Pescados i li van demanar el terreny per treballar. La manera que van tindre de finançar el vaixell va ser fent un carregament d'oli des de Casablanca, ja que per cada garrafa es guanyaven 3.000 pessetes, i així van aconseguir els diners. Finalment, Salvador amb l'ajuda dels propietaris dels vaixells va acabar la construcció del Ramis i Ferrandis. Finalment la drassana del Ferreret va tancar.



Imatge nº 45.- Drassana Ferreret, avarada Ramis Ferrandis. Font: Arxiu Salvador Ramis.

Amb aquesta història es pot comprovar que el petit empresari tenia moltes dificultats per a obrir una drassana i fer front als problemes que s'originaven a la mateixa, ja que es necessitava tindre molt capital.

Un testimoni de treball independent el tenim amb Salvador Ramis (nascut el 1932). Ell ens narra que als 12 anys ja s'havia format com a fuster de ribera, treballant a la drassana del Monjo. Molta gent que tenia bots, el buscava per a fer treballs

independents a la drassana i estalviar-se taxes. Ja que la drassana normalment esta dedicada a la construcció i reparació de grans embarcacions. Ell ens conta que mai podia refusar una oferta de feina, perquè en aquella època el no, no existia i sempre trobava algun lloc prestat per a fer les seves reparacions.

6.2.3 Varadors

Una drassana i un varador tenien poques coses en comú. La drassana era el lloc on es construïen els vaixells i després els botaven a l'aigua, i el varador era on es treien els vaixells per a netejar-los, reparar-los o acabar d'aprovisionar-los.



Imatge nº 46.- Drassana Santa Marta. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 15/06/2017.

Pescadors és una empresa a destacar dintre de la construcció naval, degut al seu treball de varador. Al tenir una de les empreses conserveres més grans del moment, disposaven d'una gran flota mercant, la qual necessitava constants reparacions i la manera més rentable de fer-ho era ser ells la pròpia empresa que ho feia.

No em de pensar que ells eren els pioners de varador a la Vila Joiosa, ja que totes les drassanes feien les dues tasques, la de construir i la del manteniment. Però la feina al varador consistia a netejar i arreglar embarcacions, però no fer la nova construcció. Aquesta empresa està molt relacionada amb les drassanes perquè els llogava terreny a moltes d'elles per a que atengueren les seves reparacions o acabaren l'equipament dels vaixells. Açò era degut a que disposaven d'una gran quantitat de terreny i d'unes infraestructures molt òptimes per a traure i botar les embarcacions.

Ja a la segona meitat del segle XX, 1965, es va obrir un altra drassana, la Santa Marta. La volem destacar perquè és l'única que queda en funcionament al poble però sols com a varador. La qual ara es propietat de la família Santa Pau.

A Alacant, també hi havia construcció naval, i de vegades feia molta falta la mà d'obra de fusters de ribera, i reclamaven a gent de la Vila per a treballar a les drassanes. Uns dels testimonis que han treballat allí han sigut: Salvador Ramis i Toni Toribio. Coincideixen parlant en que el sou i el tracte era millor que el de la Vila, però se'ls ho feia molt dur viure fora del seu poble i de les seues famílies, per això van tornar. I a més havien de viure en pensions perquè els era impossible anar i tornar. He citat aquest apartat per que vull deixar constància de què la construcció naval a la Vila Joiosa no era única perquè no haguera més construcció en aquesta zona, sinó perquè el treball d'aquest poble era excel·lent i ha arribat a estar per damunt de tot.

6.3 Les parts d'una drassana.

Les drassanes a la Vila Joiosa mai han tingut un gran edifici cobert com les de Barcelona, sempre han seguit la tipologia de magatzem i espai exterior, i no per açò han sigut menys importants. Cosa que podem sustentar amb les evidències de construcció de la naviliera Hispania Marítima.

És interessant assenyalar que al castellà hi ha una diferenciació entre “atarazana y astillero” i en català s'utilitza la mateixa paraula. Aquesta diferenciació ve donada per la tipologia de l'emplaçament. Es denomina “atarazanas” a les instal·lacions cobertes on es construïa i reparava vaixells. I els “astilleros” corresponien a un lloc a l'aire lliure on es muntaven els vaixells i que estaven caracteritzats per l'abundància d'estelles de fusta (astillas de madera) (Fernández Izquierdo, 1989: 42). Una cosa curiosa és que a

la Vila Joiosa mai s'ha utilitzat la paraula drassana, sinó que han utilitzat el castellanisme de "astillero".

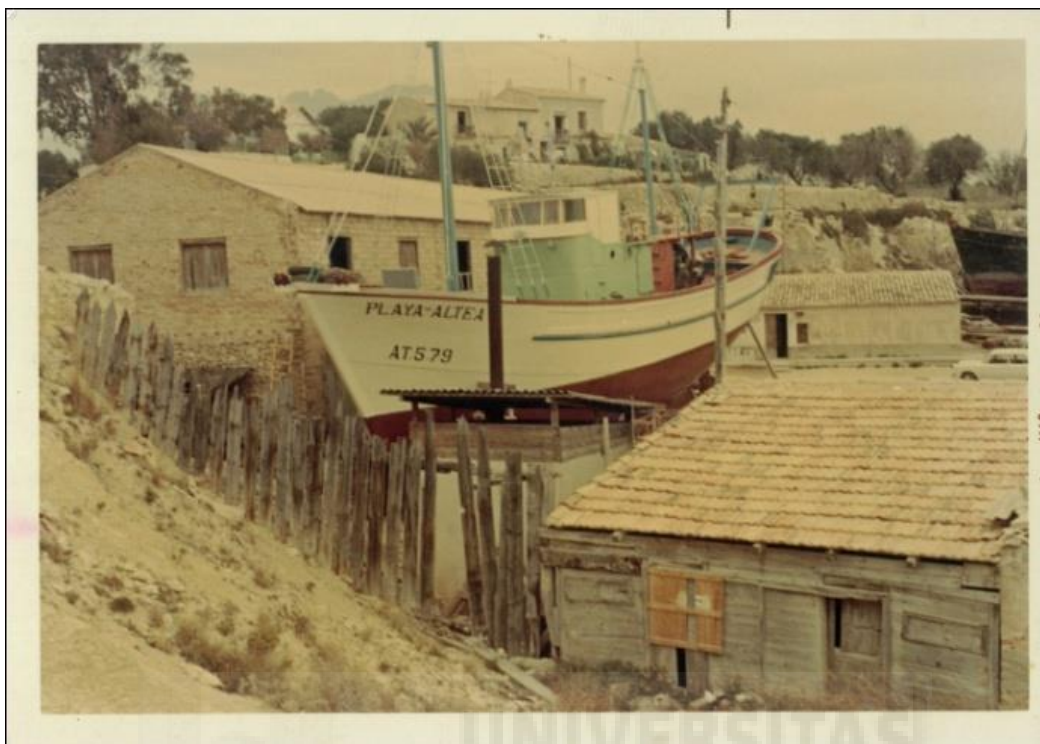
Cada drassana s'organitzava de manera diferent, però totes solien tenir les mateixes parts i condicions. Totes disposaven d'uns magatzem per a guardar tot el material necessari de grans dimensions com els gats de subjecció i les plantilles que dissenyaven, a més de disposar d'un taller mecànic o departaments especials on guardar la serra i l'estufa per a calfar la fusta. També, era molt convenient tenir un espai gran, obert (drassana Zaragoza) o tancat (drassana Monjo) per a traçar el vaixell. L'espai de treball també havia de ser molt gran, si tenim em compte que al menys havien d'albergar més d'un parell de vaixells de grans dimensions i per suposat estar prop de la mar per a poder varar-los una vegada acabada l'estructura.

La imatge pertany a la drassana Zaragoza i podem corroborar els aspectes anteriors: la proximitat al mar, la zona gran de treball i a la dreta el magatzem.



Imatge nº 47.- Drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

La fotografia següent (nº 48) pertany a la drassana del Torres quan era regentada per Zaragoza. Al fons podem veure l'oficina de la drassana, a la part esquerra l'edifici del cine on es traçava o es guardaven coses importants, al costat dret de la foto el magatzem de ferramentes, justament al costat es veu una caseta menuda on estava l'estufa de calfar fusta i la caseta del fons de la fotografia era on estaven les oficines.



Imatge nº 48.- Drassana del Torres. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

6.4 Plantilla de treballadors (diagrama piramidal).

Les drassanes han arribat a ser grans empreses que tenien al seu càrrec molts treballadors i molta responsabilitat. L'esglaó més elevat a la drassana era el propietari, després estava el gerent, que podia ser el mateix propietari o un altre. El gerent era el que s'encarregava de controlar el funcionament de l'empresa: contractava treballadors, buscava clients i proveïdors i, en els millors dels casos, també s'encarregava de la part administrativa, però si no era així buscava a un comptable extern, anomenat escrivent.

És clar, que cada drassana i a cada època es tenien unes condicions diferents i per tant s'adaptava el personal a la feina i al capital del que es disposava. A la drassana Zaragoza als anys 60, Bartolo, s'encarregava ell mateix de controlar i acabar tots els treballs. Ell traçava els vaixells i li agradava molt serrar les peces i deixar-les preparades. És a dir, feia la jornada laboral fins les 9 o les 10 de la nit, amb Toni Genaro, que era el gerent de la drassana. Ells també eren els encarregats de tot el treball de la drassana, fins i tot d'anar a buscar la fusta onsevulla. Però a més Bartolo, s'encarregava de portar tota l'administració i comptabilitat de la drassana: tramitar tots

els permisos amb la comandància marítima i inspeccions dels enginyers per a que donaren l'aprovació dels vaixells construïts, de fer tota la facturació corresponent i d'aclarir els jornals dels treballadors. Però en els últims anys de la drassana, per infermetat de Bartolo, la drassana va quedar en mans de Toni Genero i l'administració la portava Pepe Calsita.

Després estaven els mestres d'aixa, es a dir, els que traçaven el vaixell i dirigien gran part del seu muntatge; normalment també solia coincidir amb el propietari o amb algú molt proper al propietari, ja que aquesta era la part de la feina més difícil i valorada, la qual no era de bon gust que la fera tothom. Eren homes que tenien molta vista, és a dir, sabien a ull totes les proporcions que havia de tenir un vaixell. Després estaven els fusters de ribera, organitzats també de manera piramidal. Damunt de tots estaven els oficials punta, que eren tres o quatre i anaven donant feina als altres treballadors. Seguidament estaven els oficials de primera, després els oficials de segona i els treballadors. Els fusters de ribera s'encarregaven de la construcció de tot el vaixell. A més les drassanes contaven amb un altra especialització, la dels calafats, ells s'encarregaven només d'impermeabilitzar l'embarcació amb l'estopa i cotó.

Per baix de tots els treballadors estaven els aprenents i ajudants. Eren els nenes més petits que començaven a aprendre l'ofici o treballadors que no evolucionaven amb el seu treball. Els aprenents començaven a fer tasques sense importància per a agafar experiència fins que al anar fixant-se amb el treball arribaven a ser capaços d'emprendre qualsevol feina de la drassana i especialitzant-se en una en concret. A les drassanes també treballava un vigilant, cuidava dels espais per les nits i els dies festius.

La major informació que hem pogut recopilar pertany a la drassana Zaragoza. Solia tenir uns 18 o 20 treballadors en plantilla de normal, però a les èpoques de molta feina s'han tingut unes 30 persones. Però la drassana per excel·lència a la Vila Joiosa ha sigut la del Monjo, que ha arribat a tindre uns 40-60 treballadors. Front a les drassanes més petites que solien tindre uns 6 o 7 treballadors.

Per acabar aquesta apartat, apuntem el treball infantil a les drassanes. Els xiquets de les famílies amb pocs recursos anaven als tallers com a ajudants als 7 o 8 anys, es dedicaven a netejaven el taller, portaven la botija, aguantaven les plantilles dels escantillons, els pals, els ribets, portaven les taules per a serrar, serraven, arreplegaven les borumballes, portaven aigua amb un carretó ple de cànters del carrer

la mar, tocaven la campaneta dels horaris laborals, etc, en definitiva ajudaven a tota la feina que no fora tècnica. No cobraven gaire, unes dos pessetes a la setmana, però els encantava estar amb la gent major i aprendre l'ofici. Per sort, a les drassanes no hi treballaven tants xiquets com a les sendes i la feina no era tan dolenta, encara que era molt comú que els xiquets anaren canviant d'una drassana a un altra, perquè nos se'ls tractava massa bé. Però per a fer-nos una idea de com de menuts eren els nens relataré la següent anècdota: un dia a Toni Genaro el van enviar a buscar un gat per a fermar les quadernes i va aparèixer al cap d'una bona estona amb un gat però viu, el nen era tan menut que no sabia de l'existència dels dos significats d'aquesta paraula.

Uns dels testimonis més importants que tenim de treball de menuts a la drassana són els de Toni Genaro, Neso el Velero, Joan Muñoz, José Santamaria i Salvador Ramis.

6.5 Jornada i relacions laborals.

L'ofici de calafat i mestre d'aixa estava molt ben vist al poble, sempre estava present a les tertúlies dels homes i per aquesta raó era un ofici prou desitjat pels més joves. Però aquest ofici tenia una gran limitació: com solia passar de pares a fills, no era de bon gust que un aprenent que no fora fill de propietari de drassana esbrines com traçar un vaixell, per això la major part de l'aprenentatge dels nens en l'ofici era tot el procés de producció excepte el disseny del vaixell. Els rols dintre d'aquesta comunitat estaven assignats de naixement i era molt difícil poder-los canviar.

La jornada laboral a les drassanes es contava de sol a sol, regida per la llum del dia. Començaven a les 8 del matí fins a les 8 o les 9 de la nit. Es treballava de dilluns a divendres jornada completa i els dissabtes de 8 a 5 de la vesprada. Però si havia molta feina o fusta que buscar també es solia treballar els diumenges. Els xiquets marcaven totes les hores i descansos. Els treballadors tenien un quart per a esmorzar i una hora o hora i mitja per a dinar. La majoria d'homes s'emportaven la carmanyola per a dinar a la drassana i es feien la sesta, perquè d'aquesta manera aprofitaven més la seua hora de descans entre la jornada del matí i la de vesprada. Calfaven el menjar fent alguna foguereta amb deixalles de llenya o la ficaven a les brases de l'estufa de calfar fusta si estaven enceses. Però també tenim casos en que les dones portaven els dinar als seus marits a la drassana.

A més, tots els dies feien mitja hora més per a recuperar els dies de pluja que no es treballava, cosa curiosa, perquè a la Vila no plou mai. Per compensar les dures jornades, els treballadors disposaven d'alguns festius, com el dia de Santa Marta (29 de juliol) per ser la patrona del poble, el dia de Sant Miquel (29 de setembre), el de Sant Jaume (25 de juliol) i la Puríssima (9 de desembre). Tots els demés dies festius eren recuperables, és a dir, li devies 8 hores de feina a la drassana. En definitiva havien més dies recuperables que pagats. D'altra part, la majoria de treballadors es quedaven a la drassana o anaven a alguna botigueta que tenien i feien feina fins les 12 o la 1 de la matinada fent botets auxiliars per a les embarcacions i reparant embarcacions petites.

La feina de fuster de ribera era molt dura i sacrificada. Quan hem entrevistat a les famílies ens han transmès que els han trobat a faltar en molts moments perquè sempre estaven treballant: *"ells eixien de nit i tornaven de nit"* (Maria Pèrez, 2015), a més de treballar els diumenges perquè sempre havia feina endarrerida.

Entre els informants perdura un record de la drassana del Tio Monjo al Torres. Tenien un rellotge despertador que es retardava tots els dies més de mitja hora i com els homes eren tan submisos i tenien por a pedrer la feina no protestaven i ell guanyava sempre mitja hora de feina. El rellotge estava dins de la botiga on estava la ferreria, però un dia Vaello, un oficial amb molt de pes a la drassana, perquè treballava molt bé, se'n va adonar de com va canviar l'hora i ja fart d'aquestes coses va avançar el rellotge una hora. I els xiquets que tenien l'obligació de tocar la campana a l'hora del rellotge, la van tocar donat l'orde d'acabar la feina una hora abans, i diuen que des d'eixa tarda ja no ho va tornar a fer més.

Com en totes les feines, a les drassanes hi havia coses bones i d'altres dolentes. Per una part el treballar a una drassana era com tenir una segona família amb casa inclosa, degut a que l'espai de treball es podia utilitzar de bon gust després de les hores de feina per a fer les tasques de cada fuster de ribera, sempre i quan no foren remunerades, com per exemple fer-se algun moble o reparar-los, perquè al cap i a la fi sabien tant de fusteria marítima com d'ebenisteria. Com a exemple tenim els mobles de l'aixovar de Joan Muñoz i Anita Llorens.

D'altra banda, quan es tancava una drassana o es quedaven sense feina, els treballadors no sempre se'ls recompensava amb l'atur que calia.

A pesar de fer unes jornades laborals molt intenses, els sous no eren gaire elevats. Van començar a augmentar a partir dels anys 60 del segle passat. Primer es cobraven unes vint-i-set pessetes al dia i els aprenents dues pessetes a la setmana. En els anys setanta els sous es cobraven a la setmana sobre unes mil o dos mil pessetes. I en els anys 80 ja es cobrava molt bé. Es clar que segons la feina que feres es guanyava més o menys.

Els treballadors de les drassanes tenien relació directa amb els enginyers navals que visitaven les embarcacions de nova construcció o per a fer les inspeccions corresponents a les que estaven en funcionament. Les relacions no sempre eren bones, ja que pareixia que entre els treballadors de la drassana i els enginyers es parlaren idiomes diferents. Per a la majoria de fusters de ribera, els enginyers sempre tenien un saber molt diferent a ells, degut que dominaven la teoria però no la pràctica. Com a exemple podem tornar a citar la drassana Zaragoza. En aquesta drassana, el propietari Bartolo, que tenia els estudis de batxiller, era el que feia de traductor de les ordres que els enginyers donaven als treballadors. Però els treballadors de les drassanes mai s'han sentit inferiors als enginyers perquè sempre s'ha mantingut la creença de què els inventors dels plànols han sigut els mestres d'aixa molt abans que els enginyers.

També hem de parlar de la dificultat d'aprenentatge que tenia aquesta professió. Ser mestre d'aixa era un ofici que anava de pares a fills, el pare ensenyava al fill la part de l'ofici que ell desenvolupava dintre de la drassana. No era un aprenentatge lliure ja que no podies elegir al que et volies dedicar. Des de dins de la drassana, des de nen, ja anaven dient-te les feines que havies de fer. Per aquesta raó era molt complicat poder accedir a que t'ensenyaren a traçar. El traçat o dibuix d'una embarcació era la part fonamental del ofici i es mantenia en secret. Utilitzaven hores no laborals i llocs amagats perquè si algú més s'ensenyava els podia fer la competència directa obrint un altra drassana. L'art de traçar passava als fills dels gerents de la drassana, o en el seu defecte, a un successor directe del ofici. Normalment sols hi havia unes dues persones que sabien traçar dintre de la drassana. Les altres tasques dintre de la drassana no estaven tant valorades, encara que també eren molt importants. Totes es transmetien d'un oficial a un aprenent i depenent de les destreses que aquest demostraren s'especialitzava amb una tasca concreta: serrar, calafatejar, etc...

Uns dels aspectes més complicats dintre de la drassana era el tema del finançament de les embarcacions. Aquestes eren molt cares i per a poder costejar-les,

es solien demanar crèdits o diverses formes de pagament. Alguns testimonis de la drassana Zaragoza ens narren uns casos molt interessants de pagament. La gent d'abans, els homes vells, com diuen ara els nostres majors, era gent molt honrada i de paraula. Van haver dos armadors que li van demanar a Francisco Zaragoza que els fera una barca però que com no tenien diners en metàl·lic, però si un finques, li posava la terra a nom de Francisco i al acabar de pagar la barca la canviaria de nom, davant notari, i així va ser. Un d'aquests vaixells va ser el del armador Marco Tela.

Per finalitzar aquest apartat de les relacions laborals, hem de donar importància a que quan no hi havia un gran volum de treball a les drassanes. Els treballadors anaven canviant segons el nivell de producció i se'ls prestaven d'unes drassanes a altres, no sols a nivell local, sinó també nacional. Tot açò els va proporcionar punts de vista diferents del ofici, tant en la tècnica de treball com en les condicions d'aquest.



Imatge nº 49.- Plantilla de treballadors de la drassana Zaragoza, l'any 1958. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

El treball a les drassanes de la Vila Joiosa era exclusivament amb la fusta. Consistia a donar forma a la fusta, tallant-la i esculpint-la per a crear un mitjà de transport artesanal. El treball era molt especial perquè fins a l'últim detall de la construcció nàutica es produïa a mà. El nostre informant Toni Genaro s'aventura a

comparar el treball a les drassanes amb els víkings, en el sentit de la força bruta que utilitzaven, ja que tot el treball era amb molt de pes: pedres, troncs, grava, grans ferraments,... però era molt curiós perquè si la força no la combinaven a la perfecció amb la tècnica i la delicadesa dels acabats, no valia per a res.

Per raó de la tècnica tan acurada i bonica amb la qual treballaven els nostres mestres d'aixa, fusters de ribera i calafats, aquest apartat es centra a realitzar una descripció detallada de tot el procés de producció, a les drassanes i fora d'elles, fins que el vaixell estava llest per a navegar.

6.6. Procés de producció

6.6.1. Adquisició de les matèries primes: fusta i estopa.

La base dels vaixells produïts a la Vila Joiosa era la fusta, eren especialistes amb aquestes embarcacions, a causa de no donar-se les condicions d'adaptació amb l'acer.

Des del segle XIV, la fusta que abastia al regne de València provenia de la serra de Albarracín, s'utilitzaven els rius de la vessant mediterrània per a arrimar els troncs als llocs de construcció, a través del mar, ja que les drassanes sempre estaven properes a aquest (Fernández Izquierdo, 1989: 38).

L'adquisició de fusta a la drassana era un tasca molt important. Per a treballar necessitaven diferents tipus d'aquesta segons la zona del vaixell. Hi havien grans empreses que es dedicaven a portar la fusta, però com no eren èpoques on no abundava el capital, els mateixos treballadors havien de sacrificar els seus dies lliures o diumenges per a anar a la muntanya a buscar fusta de pi, garrofer..., en definitiva arbres autòctons. A partir del 1900 es va limitar la tala d'arbres a la Marina Baixa, perquè en èpoques anteriors arramblaven amb tota la fusta. Els treballadors no estaven massa contents amb aquesta tasca, perquè les condicions no eren massa bones i solien estar de les 8 del matí fins a les 5 de la vesprada i no els ho pertocava cobrar extres, perquè formava part de la feina. La fusta la solien agafar d'uns bancals que havien a l'altura de la cala de la vila a un hora de camí per amunt, al Morralet, solien anar dos camions.

També era molt important buscar troncs que tingueren volta, curvatura, ja que la majoria de les peces d'un vaixell eren corbes i d'aquesta manera podries fer més gran

la peça. Si els troncs són petits has de fer molts fronts i estava regulat la quantitat que podries posar. Amb els troncs rectes sols pots fer peces rectes.

La fusta la solien comprar a empreses alacantines i normalment arribava per mar. Però no sempre era així. Els propietaris de les drassanes també s'encarregaven de anar a buscar fusta per l'interior: Conca, Segòvia, Jaén, Terol, Soria, Mataró..., sempre a l'espera de trobar les millors serradores. Però també havia gent que es dedicava a buscar la millor fusta per als mestres d'aixa: aquest és el cas del Tio Pepe, el Flauta. Li deien així perquè tenia un càncer a la gola, aquest home vivia d'això. El cas de la serradora de Mataró era diferent, s'anava al bosc i directament elegien els tronc que volien, ells els serraven i els portaven a la Vila Joiosa amb camió.

A la Vila Joiosa hi havia una serradora, situada al costat de l'estació del tren. La serradora la portava el Tio Toni la Monja, germà del tio Bartolo la Monja. Tota l'estació i tot el de darrere estava ple de troncs de tots els clients que li portaven la fusta per a serrar. Totes les drassanes li portaven la fusta: Bartolo, Zaragoza, Santa Pau,... perquè allí tenien galera. La galera era el tronc damunt d'un taulell i la serra passava per damunt serrant totes les taules que volies del tronc sencer. Després es va modernitzar i va posar un aparell que grapava la fusta a uns carretons de ferro que anaven per una via, la fusta la pujaven amb un quinal. Un quinal era una politja de ferro amb unes cadenes de ferro que els permetia alçar tonades.

A les drassanes solien serrar amb passaportuns per a traure les peces, una serra molt gran de dos mànecs per a dos homes, fins que va arribar la serra elèctrica i la utilització d'aquesta amb el carretó de vies i el quinal.

Però al pas del anys quasi tota la fusta ja venia serrada en forma de planxes de diferents dimensions, demanades per els mestres d'aixa. Estalviant poc a poc tota aquesta feinada.

La fusta més utilitzada per a la construcció naval era la següent:

- Encadellat de fusta per a fer les mampares, feta pels trossos de fusta que sobraven i raspallada per els dos costats, aquesta fusta era espanyola, normalment gallega.
- Per a fer la coberta del vaixell utilitzaven fusta de Suècia, perquè era més blaneta. Factor molt important per a poder donar-li les formes corbes que té un vaixell.
- El roure s'utilitzava per a construir les quadernes, era la fusta més bona, perquè quasi mai es podia. El roure procedia de Girona.

- La major part de les classes de fusta venia de la Guinea:
 - La fusta de iroco. Era una fusta molt grassa i els troncs eren d'unes dimensions grandíssimes. El tronc el partien per fer taules normalment utilitzades per a les bancades del motor, les quals han de ser molt resistents i solien tenir uns 50 cm².
 - La fusta de ventrut, s'utilitzava per a la quilla i el pont de comandament del vaixell.
 - També treballaven amb un altra fusta molt dura que anomenaven pal de ferro. La utilitzaven per a fer les escales de fusta per a varar. La fusta samanguilla i la de olondo.
- La fusta nacional més utilitzada era la de Sòria, perquè era més blaneta i noble.
- La fusta que s'utilitzava per a fer les plantilles no tenia importància, s'agafava la fusta més barata i de menys pes, perquè les plantilles no havien de pesar per a gestionar-les millor.

En aquesta fotografia que pertany a les drassanes Zaragoza quan estaven a la platja del Torres, podem observar les dimensions dels troncs amb els que treballaven. Estos ja venien classificats segons per al que fora. Per exemple per als baus, agafaven els que tenien un poc de volta, per a no tindre que forcejar el tronc, perquè la coberta portava volta. Es possible que l'home de la fotografia nº 51 fora el guàrdia de la drassana, Pedro Pesseta.



Imatge nº 50.- Drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 51.- Drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Era molt important assegurar-se de què la fusta que utilitzaven no agafara molta humitat perquè si no les embarcacions es podrien. Als anys 70, a la drassana Zaragoza van utilitzar fusta gallega, que era molt neta i bonica, però es va xopar molt. Va acabar estropejant les juntes de les embarcacions i van tenir que fer-se càrrec de les reparacions a tres vaixells. Açò va ser degut a que va haver una plaga que va debilitar la fusta. Els magatzems van haver de recolzar-se amb químics per a que tractaren la fusta i evitar tirar les tones de fusta afectada. L'empresa encarregada de fer aquest tractament va ser la casa alemanya Bayer. En moltes serradores tenien els troncs dintre de bases per a que es serraren millor i aguantaren millor la humitat.

La fusta també la compraven laminada. Aquesta en concret era de Girona i la utilitzaven per a fer les quadernes. Se li posaven els draps banyats perquè seria una fusta que no estava acostumada a la humitat, com veiem a la imatge nº 52. Els draps el que feien era acostumar a estar banyada i que quan estiguera dins del mar la humitat no la unfla.



Imatge nº 52.- Fusta de la drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

L'emplaçament de les drassanes comportava que quan feia mala mar, el temporal arribés a la zona de treball de la drassana. En aquesta fotografia de la platja de Torres veiem a tots els treballadors agafant i movent els troncs amb cables o cordes per a posar-les fora de perill i que la mar no se'ls emportes.

Una de les millors qualitats de la fusta és que és recicla. I com no, a les drassanes es feia. Quan un vaixell no aprofitava las drassanes reutilitzaven algues peces. Com és el cas del Almirante Marquet i del Gorila.

6.6.2. Modelisme

Molts mestres d'aixa utilitzaven el mètode de la maqueta per a traçar els vaixells. Hem de distingir dos tipus de maquetes: les maquetes al detall i les maquetes per a traçar. Les maquetes al detall es realitzaven per a tenir una idea exacta de tots els detalls del vaixell a una escala molt reduïda. I l'altre tipus de maquetes servien per a traçar el vaixell, és a dir, dibuixar el plànol per a començar la construcció. Del primer,

els espanyols no tenim massa tradició perquè no hem sigut gran dissenyadors d'embarcacions, però sí constructors.



Imatge nº 53.- Maqueta al detall. Peça Vilamuseu. Font: Agulló Orts, Vicente.

La maqueta per a traçar és una silueta de fusta, que sols representa la meitat del casc d'un vaixell (imatges nº 54 i nº 55). Esta formada, com a mínim, d'unes cinc tauletes de fusta massissa caragolades. Representen la llargària, el grossor i el perfil del vaixell que es vol construir, però a petita escala. L'escala que solien utilitzar era d'un centímetre a la maqueta i un metre a la realitat. Les dimensions es treien segons l'ample (manega) i llarg (eslora) de l'embarcació. Les maquetes estaven quadriculades per a poder traure totes les mesures, que anaven sortint de la separació de les peces horitzontals que la formaven. La maqueta és fabricava a ull: a partir d'un tros de fusta, fixaves el puntal (alt) i la manega (ample) i anaves donant-li forma de vaixell amb un formó, fins a tenir una figura bonica i amb bones mesures d'estabilitat. Per a aconseguir-ho també marcaven la línia de flotació. La maqueta sempre havia d'estar adequada al tipus de tracció que anava a portar, a vela primer i posteriorment als cavalls del motor, i segons per quines aigües anava a navegar. Per a fer aquesta tasca adequadament, partien de la línia de flotació; d'aquesta cap avall, havia d'estar més afinada per a que l'aigua entrés viva a l'hèlix i per dalt era més alta per garantir estabilitat.

De la maqueta sols treien el casc del vaixell. El casc és la part fonamental del vaixell, perquè és la major part de l'estructura que s'enfronta al mar. Per aquesta raó s'anomena obra viva, i la resta és la part ornamental o obra morta. Aquesta última ja no necessita tanta precisió com la primera i les formes poden variar molt d'un vaixell a un altre.

Els mestres d'aixa havien de tenir moltes coses en compte alhora de traçar. Una de les claus per a aconseguir un bon vaixell era procurar no buidar-lo massa cap a dalt del puntal per a mantenir la seua flotabilitat, però si es fa una quaderna massa ampla de baix pot cabassejar i doblar l'embarcació. Açò era el més important i complicat del disseny del vaixell, per això amb la fabricació d'una maqueta ho podien veure claríssim. I es clar, fer els dos costats simètrics, per a que desallotgen la mateixa aigua. Normalment era una tasca molt complicada, perquè si te'n eixies una miqueta al fer el traç, les plantilles t'eixien amb bonys. A la maqueta quasi que no es notaven les imperfeccions, però a mida real del vaixell, que tenia uns 20 o 30 metres, sí. El traç era el pas de passar de la maqueta (a escala) al dibuix que es realitzava a terra a mesures reals.

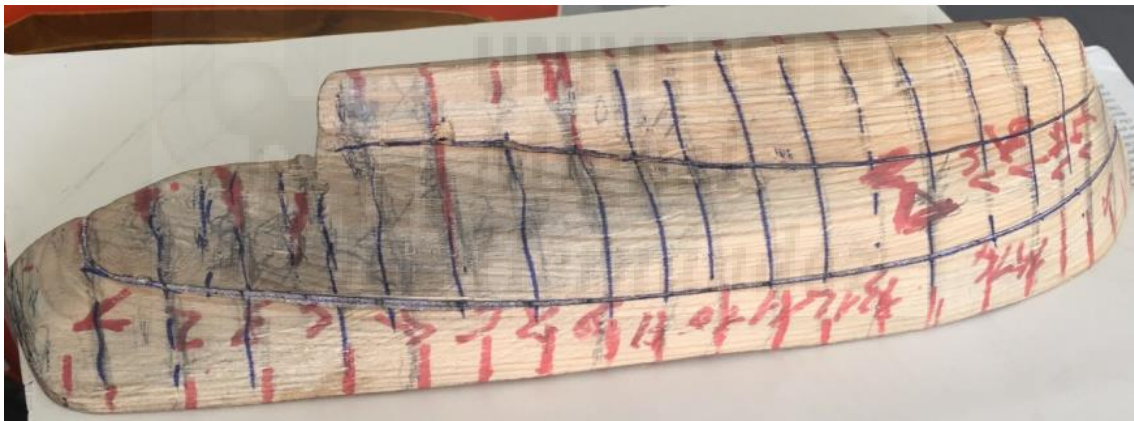
Una anècdota molt graciosa ens la conta el mestre d'aixa José Santa Maria Marín. Quan ell era nen i ja treballava a les drassanes, veia al Tio Jaume Morales portar un barquet de fusta i sempre pensava: "*Aquest home quan portarà l'altra part del vaixell!!!*" (84 anys, 1940-1945)". Però quan va anar a l'escola de mestratge va comprendre que era l'escala del vaixell.

Realment aquest procés de la maqueta no sempre es realitzava. Era degut a què la majoria de vaixells tenien les mateixes dimensions, i aleshores una mateixa maqueta de traçar servia per a moltes embarcacions. A més si volien fer més gran el vaixell augmentaven de manera proporcional les seves dimensions.

A la fotografia següent (nº 54), podem observar a un dels nostres informants, José Santa Maria Marín, amb dues maquetes de traçar. La més menuda data de finals del segle XIX i es heretada del seu pare. I la maqueta de baix, més gran, es feta per ell mateix. Com hem dit abans les maquetes eren desmuntables per a poder fer el dibuix de l'embarcació, però ell ha decidit emmarcar-les per a poder tindre-les penjades com a record a la paret.



Imatge nº 54.- José Santamaria Marín amb les maquetes de traçar emmarcades. Font: Baldó, 2017.



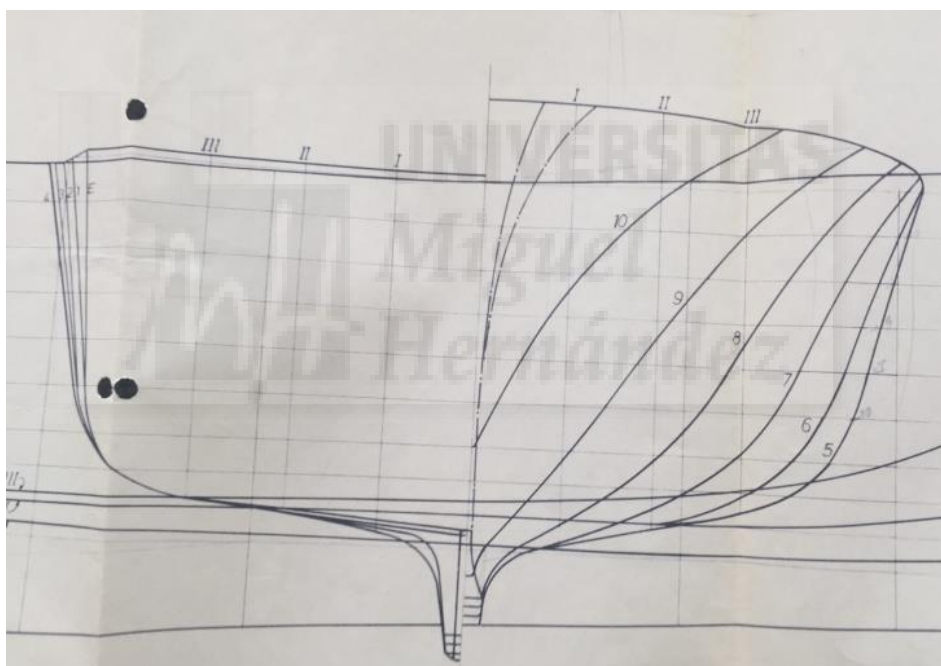
Imatge nº 55.- Maqueta per a traçar. Font: Baldó, 2017. Autoria: Salvador Ramis Verdú, 85 anys.

Aquesta imatge (nº 55) pertany a una maqueta de traçar que ens ha fet expressament el nostre informant Salvador Ramis, per a que jo pogués comprendre l'elaboració del traç. Les línies perpendiculars que vegem blaves amb numeracions vermelles, són les quadernes del vaixell i les horitzontals són les vagres. També podem veure dibuxada una M, que significa peça mestra, és la quaderna més gran que tindrà el vaixell. Aquesta maqueta és desmunta per les vagres (línies que formen amb la unió dels peces horitzontals), normalment les maquetes solien tenir com a mínim cinc vagres, encara que aquesta només en té tres, i d'aquesta manera podies anar marcant tots el punts a la quadricula, com veurem al següent apartat.

6.6.3. Traçat i plantilles.

El pas següent a la maqueta era la tasca de traçar una embarcació. Dibuixaven a terra el plànol del vaixell a construir en dos dibuixos, un dibuix corresponia a les quadernes (ample) i l'altre a les vagres (llarg).

Per a començar el traç es delimitava una línia horitzontal i un altra vertical damunt de taules de fusta igual o més llargues que el vaixell a construir. Aquesta tasca servia per a fer coincidir la quadricula amb la qual estava dividida la maqueta i la nova quadricula que dibuixarem ara a terra. Una vegada que tenien la quadricula dibuixaven dos plànols: el de les quadernes (mànega) i el de les vagres (eslora).

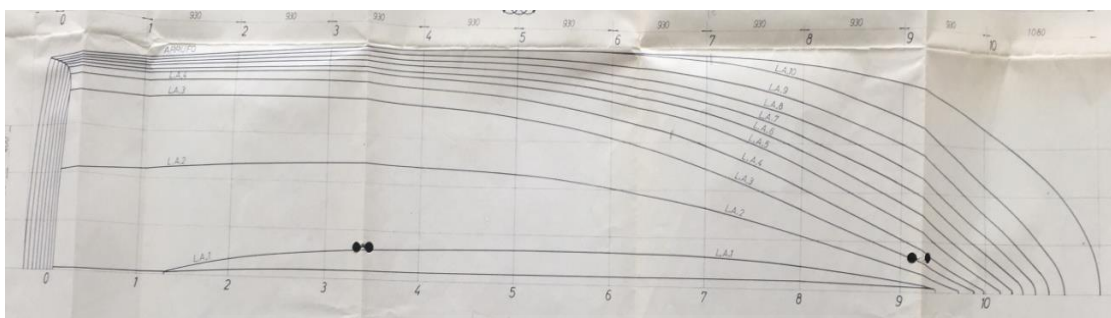


Imatge nº 56.- Planol traç quadernes "Projecte de pesca Santacreu". Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

En primer lloc, desmuntaven els trossos horitzontals de la maqueta i feien el primer plànol on dibuixaven les diferents mesures de les quadernes, com podem observar a la imatge. De la maqueta treien els diferents punts de les quadernes (amplària) mesurant l'ample de cada tauleta de la maqueta, prèviament dividida longitudinalment. Aquests punts eren on coincidia, a escala real, la divisió proporcional de les mesures

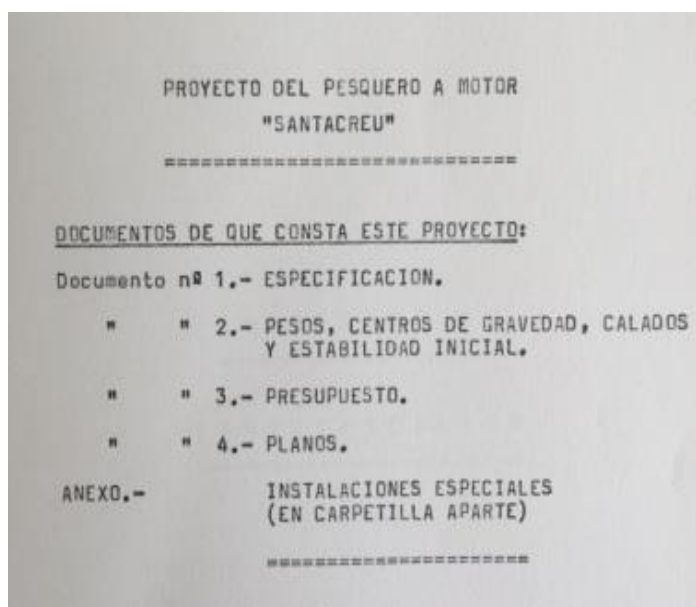
del puntal amb les de la eslora, la primera quaderna que dibuixaven era la més ampla i s'anomenava peça mestra.

En segon lloc, dibuixaven un altre plànol on marcaven els diferents punts longitudinals de l'eslora, que venien donats per la disminució de les quadernes des de la peça mestra fins a popa i fins a proa. Aquests punts eren units per unes varetes de fusta anomenades llistons que amb les seues línies ens marcaven el traç de les diferents vagres. Amb aquests dos dibuixos formaven el quadre general de l'embarcació.



Imatge nº 57.- Plànol traç vagres "Projecte de pesca Santacreu". Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

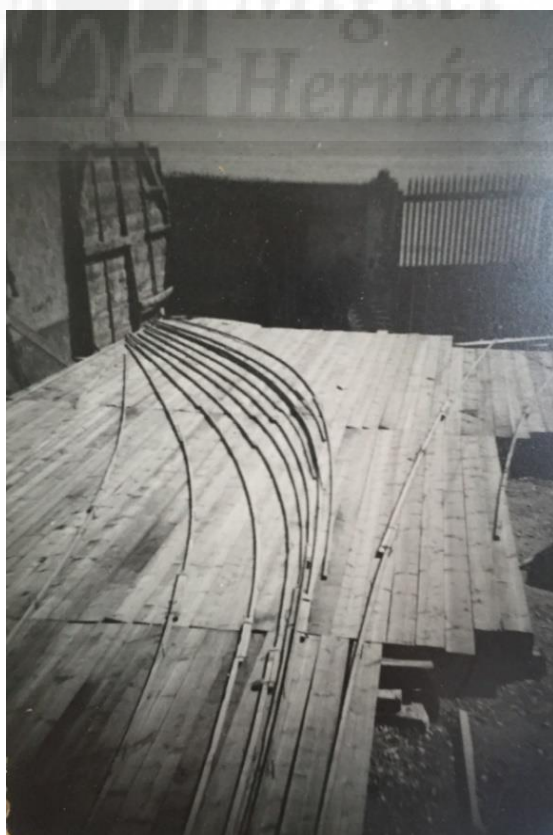
Les dos imatges nº 57 i nº 58, amb la del primer plànol nº 56, pertanyen al llibre d'embarcació feta a la drassana Zaragoza, on estan els plànols. Però això va ser a partir dels anys 70, mes o menys.



Imatge nº 58.- Parts del document "Projecte de pesca Santacreu". Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 59.- Plànol del traç de les vagres del Cabo San Antonio. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 60.- Plànol del traç de les vagres del del Cabo San Antonio. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Aquestes fotografies (nº 59 i nº 60) mostren el traçat longitudinal a la manera antiga, representa el traç de les vagres. Malauradament no he pogut aconseguir la fotografia del traç de les quadernes. És a la drassana Zaragoza i a la fotografia nº 59 hem identificat a l'home de negre, Toni Toribio amb el seu nebot Pepe i un dels nens és Antonio, fill de Toribio. A la majoria de les drassanes, normalment, no solien realitzar la maqueta, perquè es sabien més o menys les mesures estàndards de memòria i si volien un vaixell més gran o més petit, feien la disminució a escala.

Podem observar clarament la llargària real del vaixell. La part que està apegada a la paret seria la quilla, perquè al traç es dibuixava sols un costat del vaixell i boca per a vall. L'amparia o les diferents mesures de les quadernes i la disminució de les vagres del vaixell la treien prenent els punts de referència del centre de l'embarcació cap a fora. Afortunadament d'aquest procés de traçat tenim documentació gràfica del vaixell cabo San Antonio (fotografia nº 59 i nº 60).

Amb aquestes línies treien els escantillons, que eren importantíssims a l'hora de fer bé l'embarcació. Eren les disminucions del volum de l'exterior que les quadernes anaven fent de popa a proa, sobretot les d'aquesta última que acabava en vèrtex. La ferramenta que utilitzaven per a mesurar-los era la falsa esquadra. Els escantillons s'havien de serrar molt bé perquè eren els que permetien que quan posaven el forro de l'embarcació acobles perfectament de popa a proa.

Per a finalitzar el traç, damunt dels punts que s'havien marcat es posaven unes varetes llargues de fusta anomenades llistons, que formaven el dibuix de les vagres per a veure la silueta del vaixell i poder ajustar-la al màxim. Solien posar uns cinc punts per a traure cada quaderna, els quals pertanyen a les parts amb les que es divideix la maqueta. Perquè una errada menuda a la plantilla a escala és una errada gran a la realitat.

Quan ja tenien tota aquesta tasca feta i sols a partir dels anys 60, cridaven al enginyer naval per a passar els plànols al paper i aconseguir l'aprovació del registre oficial de bucs (Llorca Baus, 1985: 108).

La maqueta la solien reutilitzar sempre i quan volgueren traçar una embarcació de dimensions semblants. Però si havien de fer les plantilles noves era obligatori fer el traç, perquè amb el dibuix i els llistons que li posaven al damunt, evitaven totes les imperfeccions que després es plasmarien a la fusta. Aquestes imperfeccions venen donades a causa de les dimensions de la maqueta. Aquestes són mil·limètriques i no es noten, però a escala real sí s'evidencien perquè treballem amb metres i clar, les

imperfeccions augmenten notablement. Però amb el traçat les podien corregir perfectament.

Les condicions per a fer el traç no sempre eren aptes, depenia de les dimensions de la drassana, del secretisme amb el qual es realitzava i de la bona vista del mestre d'aixa, ja que tothom no servia per a fer aquesta tasca. En concret, el traç d'aquesta fotografia (nº 59) esta fet diumenge, quan no hi havia ningú a la drassana, i així i tot sempre anava gent a guaitar.

Un dels lloc més difícils per a traçar eren les botigues del casc antic, la botiga podria tindre en els millors del casos uns 3 o 4 m², dimensions molt escasses a comparació amb les d'un vaixell. Havien de traçar les costelles i les vagres damunt unes d'altres, formant una escampada de ratlles molt difícil d'esbrinar, si no tenies molta traça. Aquest va ser el cas de Salvador Ramis, amb només 15 o 16 anys, i el mestre Joan Baper quan treballaven a la drassana del Ferreret, que al ser un lloc llogat a Pescados no tenien un departament per traçar. Per aquesta raó traçaven a la botigueta del final de la gola del riu Amadori. La fórmula per a no confondre's amb el traç plegat era utilitzar guixos de colors, per a diferenciar les vagres les quadernes dintre de la quadricula.

A la drassana Zaragoza traçaven algunes vegades dins del magatzem, sempre tenien la part de terra buida per a fer el dibuix damunt de taulons de fusta que posaven, a les parets penjades totes les plantilles i pels voltats de la sala prestatgeries de fusta robusta per a ficar tots els caragols i ferraments a utilitzar. També disposaven de bancs de fusta. De vegades, aquests taulons de fusta també els treien a l'exterior per traçar, com podem vorer a les fotografies d'abans.

A la drassana del Monjo hi havia un edifici destinat a traçar, s'anomenava el cine, perquè suposadament una vegada van projectar una pel·lícula. Era un edifici de grans dimensions, 30-40 metres de llarg per 6 d'ample, que tenia el terra de fusta per a poder dibuixar la figura del vaixell. I després amb un raspallet esborraven les ratlles del traçat. És l'edifici que es veu a la part dreta de la fotografia nº 61.



Imatge nº 61.- Drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

El traçat era la base de la navegabilitat d'un vaixell i el que s'havia d'harmonitzar entre el disseny i l'estabilitat del vaixell. L'art de traçar no era una tasca que la fera tothom, aquesta era una tasca que només realitzaven els propietaris de la drassana i l'oficial de confiança, que solia ser el gerent. Aquesta treball passava de pares a fills com a un gran secret, per evitar que la resta de treballadors aprengueren l'art de traçar, que era la base de la construcció naval. Normalment es traçava diumenges o de nit, quan no havia treballadors a la drassana.

La història de Salvador Ramis és molt interessant per a comprendre aquest fet. Salvador va començar d'ajudant amb el mestre que traçava a la drassana del Monjo. Ell era un xiquet molt espavilat, es dedicava a portar la botija, després agafava les mesures i clavava els ribets perfectament per a que no es mogués ni un centímetre la peça a serrar. Al voler que ell es fixava molt i treballava molt bé, van muntar els propietaris (pare i fill) a l'edifici on traçaven, i al donar-se compte de que el xiquet tan petit ja havia après a traçar nomes fixant-se, el van fer baixar per una trampeta per la qual s'accedia a la zona del traçat i el van posar d'ajudant amb un altre oficial que no s'encarregava d'aquesta tasca. Per aquesta raó, Salvador Ramis va haver de deixar de treballar a la drassana del Monjo com a ajudant i va passar a ser ajudant del mestre a la drassana del Ferreret, on finalment es va fer mestre d'aixa. Tot açò li va

servir de molt, perquè als 12 anys ja va ser capaç de fer-li un llaüt al seu pare i als 16 anys a fer un vaixell gran a la drassana del Ferreret, amb un mèrit grandíssim ja que les condicions per a eixa drassana eren molt roïnes.

Hem de tenir present que abans dels anys 60 del segle passat no existia quasi normatives ni inspeccions, ja que les inspeccions dels enginyers no estaven reglades. Els inventors dels plànols del vaixells van ser els mestres d'aixa, i sobre el seu traç els enginyers van començar a aplicar les noves mesures i la nova tecnologia per a millorar les embarcacions, però sempre partint dels pares dels dissenys de les antigues drassanes dedicades a la fusta.

A principis del anys 60, quan començaven a desenvolupar-se els estudis d'enginyeria, els enginyers venien a les drassanes a mesurar els vaixells que els mestres d'aixa ja havien dissenyat i construït i, anys més tard, ho van informatitzar tot per a fer la documentació de cada vaixell, el llibre de plànols. Feien tres llibres, un per al propietari, un altre per a la drassana i l'altre per a capitania marítima. Els mestres d'aixa li donaven a l'enginyer les mesures a esquadra del vaixell i ell ho treia matemàtic a l'ordinador i imprimia els plànols del vaixell. Açò va provocar un gran distanciament entre la tasca de l'enginyer i el mestre d'aixa, perquè encara que el treball fora el mateix, cadascú tenia una terminologia i un mètode de treball determinat i diferent, per la qual cosa no s'entien gaire. Els mestres d'aixa mai han gastat el dibuix complet del plànol fins que ho van exigir per normativa i els enginyers els dibuixaven a paper. Els mestres d'aixa simplement gastaven el dibuix a terra per a taure les plantilles en el cas que fora una nova embarcació, però si les podien aprofitar, no traçaven res. El traçat sempre desapareixia perquè els taulons que utilitzaven per a dibuixar els necessitaven per a fer les peces o per a fer un altre traç. Per tant mai quedava constància del traçat del vaixell.

En definitiva, traçar un vaixell era un art, quan ja tenies pràctica i molta vista quasi que es feien les quadricules mentalment i treien les plantilles de les peces quasi a ull, ja que tenien molt desenvolupat l'enquadrament de les mesures amb les peces necessàries.

Un altra manera de traçar més fàcil era la de gali. És la manera de traçar més antiga que es coneix. Consistia amb el muntatge d'una estructura en forma de triangle amb les mides de la mànega i el puntal de l'embarcació a construir i dins del seu perímetre els mestres anaven dissenyant i muntant les peces (Martorell, 2000:125). S'ajudaven d'un llistó que anava de proa a popa (lo que és el casc del vaixell) i d'ample com la quaderna mestra. I amb aquesta forma treien les quadernes restants i

les vagres que faltaven. Un exemple de gali el tenim amb el vaixell de Hnos. Nogueroles, com podem veure a la imatge n° 62.



Imatge n° 62.- Drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Quan ja es tenia el traç acabat a terra, havien de traure les plantilles del vaixell per a després fer el calc a la fusta original d'on trauran les peces. Les plantilles eren les peces de fusta fina que es treien a partir del traç de terra i que servien per a dibuixar a la fusta real les dimensions de cada peça del vaixell, i estaven fetes a mida natural, igual que el traç. Una vegada que tenien el traç dibuixat a terra i perfilat amb llistons (varetes llargues de fusta que es clavaven sobre la línia dibuixada), posaven claus per tots el ribets i posteriorment agafaves la xapa de fusta per a fer la plantilla i la posaves damunt. Seguidament s'agafava una massa i se li colpejava per a deixar la senyal dels claus i poder traure les línies per a serrar les plantilles.

Per a fer les plantilles agafaven un tronc i miraven les corbes per a les diferents peces de la quaderna, si bé el tipus de fusta no importava. Les plantilles havien de tenir uns 8 mil·límetres, es serraven els taulons per a traure els fronts (trossos) necessaris que després acoblaríem fins a formar la quaderna, però mai s'havia de posar la junta dels fronts coincidint amb els punts del plànol. Sols es serrava la plantilla d'un costat, de la part de proa treien l'esquerra o la dreta, i de la popa a l'inrevés. Es serraven sols de la part més alta de la quaderna, cinta, fins al medis, que és el centre

de la quaderna. L'altra part que faltava la feien simètrica a la de l'altre costat, mitjançant una esquadra que representava la quilla i els ajudava a traure les mesures de l'altra banda. Posaven la plantilla damunt de l'esquadra i després la giraven per a traure les mesures de l'altre costat. A més, l'esquadra els servia per a traure els medissos de la embarcació, és a dir, la peça que junta la quaderna amb la quilla. Encara que hi havia alguns mestres d'aixa que feien les dos bandes per a assegurar-se més. Treien una esquadra per a cada vaixell a partir del dibuix del traçat de les quadernes. Cada plantilla havia de tenir una numeració que coincidia amb la numeració que se li havia atorgat al plànol de terra.

Un altra cosa importantíssima era que les plantilles havien d'unir els punts que hi havia al plànol, però mai s'havia de tallar pel mateix punt on marcava el plànol, es a dir, els punts marcats al plànol havien d'estar amb fusta massissa per a garantir una major resistència del vaixell.

Realment el que més s'utilitzava a una drassana eren les plantilles. Açò era degut a que la gran majoria de construccions eren embarcacions de pesca que poc variaven. Per tant, les petites variacions que podien sorgir ja les modificaven directament amb les plantilles. Per exemple si havien unes plantilles d'un vaixell de 14 metres i ara en demanaven un de 16 metres, el mestre d'aixa eixamplava les plantilles proporcionalment i ja tenia les noves plantilles. S'agafaven les plantilles i s'afegia la part proporcional enmig, corrent les dimensions adequades de la peça mestra (m) de proa a popa, i també s'afegien unes quantes més, ja que si el vaixell era més gran, tenia més quadernes mestres. Això és el que han fet normalment els constructors a la Vila Joiosa, però si el vaixell tenia unes dimensions molt diferents, sí que s'havia de traure la plantilla.

Un altra manera de modificar les plantilles era muntar-les i del calor del sol anaven enxampant-les i després feien les modificacions pertinents a les plantilles. El millor maquetista que recorden els diferents mestres d'aixa és Jaume Morales Pérez, el Tio Jaume Morales. Deien que agafava un vaixell i el mirava per popa, per proa i li feia ratlletes i la llima per a eliminar els mil·límetres que li podrien sobrar a la maqueta de fusta, treballava molt bé a escala i treia uns plànols perfectes. Però de vegades, si no estaven segurs del disseny de la embarcació a la maqueta podien muntar les plantilles i veies les curvatures que havies dissenyat.



Imatge nº 63.- Drassana Santa Marta. Font: Arxiu Salvador Ramis Verdú.

En aquesta fotografia (nº 63) podem observar les plantilles muntades i numerades. Cada quaderna portava una numeració segons fora de proa o de popa. La popa era la X i la proa O. Per exemple: X1, X2, O1, O2..., i dins d'aquestes portaven un altra numeració per a muntar cada quaderna. El vaixell era de Ramón Ronda i es va fer a la drassana Santa Marta, que els últims anys pertanyia a Santa Pau. Aquesta tasca de muntar les plantilles mai es feia, però com Ramón Ronda era nebot de Santa Pau, ho van muntar per a veure la curvatura del vaixell.

Recapitem, per a construir el vaixell primer es creava la maqueta a escala, de la maqueta dibuixaven el plànol a terra amb les mides reals i finalment del plànol se trèien les plantilles. Tot aquest procés el solien fer en secret, perquè l'enginy amb el traç era el que garantia un disseny diferent a les altres drassanes, i per tant eixa era la clau de la competència.

6.6.4. Serrar la fusta

Hi havia moltes maneres de serrar la fusta, la més rudimentària era la manual a més d'utilitzar els tipus de serres que tots coneixem, la més important era el

“passaportú”. Amb aquesta tipologia de serra es necessitava un home a cada extrem per a serrar troncs de gran envergadura. Francisco Martínez, transcriptor del llibre del historiador Ignacio Martí Miquel, planteja la hipòtesi de que el moli de la Lloveta era l'antiga serra per a les drassanes, ja que no quadra el nivell de construcció de 25 vaixells anuals al segle XIX amb la tasca de serrar a mà tota la fusta necessària.

Quan va arribar l'electricitat la tasca de serrar va canviar molt. Es van implantar a les drassanes grans la seua pròpia serra eclèctica, a més d'obrir una serradora propietat de la drassana del Monjo i situada al costat del calvari. Els treballadors de les drassanes portaven els seus troncs i la serraven a taulons, però les peces dels vaixells les serraven a la drassana.

Per a serrar les peces originals del vaixell necessitàvem a huit homes a la serra, perquè la fusta pesava molt i era recomanable que el que dirigia l'operació de serrar fora el mestre d'aixa que havia traçat l'embarcació. A aquesta fotografia de la drassana Zaragoza al torres, podem veure el procés de serrat. El primer que feien era alçar el tronc amb la politja i posar-lo a un carro subjectat amb unes grapes. Aquest anava, enganxat a les vies que es veuen a terra, fins al final de la caseta on estava la serra. El carro permetia que el tronc entrés a la serra amb la mesura exacta que es volia fer la taula o la peça, sempre controlat pels homes. A la imatge nº 64, podem observar la casa de la serra, la politja i les vies per on va el carro amb la fusta.

La tasca més difícil de serrar era quan havies de traure l'escantilló. Aquesta disminució la calculaven prèviament amb una tauleta o un “palillo” de fusta on estava marcat la disminució de cada quaderna des dels medissos cap a proa i cap a popa. Un dels treballadors era l'encarregat de donar aquestes mesures, posava la tauleta en perpendicular a la serra i anava marcant a cada peça la seua disminució, per a fer-ho agafaven les diferents parts de la quaderna que estaven prèviament numerades i segons fora la quaderna que anava cap a proa (contra) o la que anava cap a popa (estamenera). Si era la de fora començaven a serrar des de dalt i per a fer la estamenera serraven des de baix per a que després acoblaren perfectament. El que disminuïa la quaderna es deia tirada, que li permetia acoblar-se amb el forro. Aquests graus de disminució es treien utilitzant una falsa esquadra amb el plànol. Aquesta tasca s'anomenava vogir i era molt delicada perquè havies de tenir molt clar la part de la quaderna que estaves serrant, ja que la plantilla era igual de dreta a esquerra però a l'hora de serrar l'escantilló no perquè segons el costat la direcció de la disminució era contrària.



Imatge nº 64.- Casa de la serra de la Drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Un altra cosa importantíssima era que les quadernes solien ser dobles, perquè els vaixells eren grans. La quaderna que va fora es diu contra, i la de dins estamenera. Eren iguals però les juntes dels fronts havien de ser diferents per a tenir major estabilitat i poder acoblar-les perfectament i formar la quaderna. A més, per a serrar, com la placa de la serra sols s'alçava per un costat, una part de la quaderna entrava per dalt i l'altra per baix i així les dos juntes feien el recte.

Normalment quan serraven les quilles, en solien serrar diverses, així ja les tenien per a altres barques. Per a conservar aquestes peces, els ajuntaven amb gats de pressió per a que no s'obriren i les tapaven amb sacs per a protegir-les del sol. Es solien serrar diverses quilles perquè quan anaven a comprar la fusta corresponent per a fer un vaixell s'havien de quedar tot el tronc. I per tant, una vegada que es posaven a serrar valia la pena serrar tot el tronc i traure unes tres o quatre quilles normalment. Hem de tenir em compte que depèn del tipus de fusta, el tronc tenia una envergadura

o un altra. Per exemple, dels troncs dels pins normalment solien traure unes quatre taules, però en els troncs que venien de la Guinea, que es compraven a l'empresa de fusta Consa, amb un tronc feien dos barques. Els troncs de fusta eren caríssims, per això havien d'aprofitar bé tota la fusta.

6.6.5. Calcar la fusta

Si observem un vaixell, veiem que moltes de les peces no van rectes, sinó que és necessari doblar-les i revirar-les. Per a poder modelar la fusta i acoblar bé les peces del vaixell utilitzaven diverses tècniques: per calfament o per humitat.

A la drassana Zaragoza tenien una caldera de bronze per a calcar l'aigua, adossada a ella havia una canonada feta de fusta que anava per tot l'ample de la drassana i que s'obria i es tancava per a clavar les peces a modelar. Quan el vapor passava ablania la fusta i així podien donar-li les formes que volien.

La drassana del tio Monjo disposava d'estufa de petroli d'una fàbrica de llet de Gandia, tenia uns termòmetres que marcaven la pressió i tu obries i el vapor anava per les canonades per a calcar la fusta. Un dia, al poc temps del traspàs de la drassana Zaragoza al del Monjo, l'estufa no xiulava, perquè se'n havia anat la corrent i el tio Toni Genaro, ni curt ni mandrós, agafà un encenedor per a encendre la caldera i posar-la en funcionament de nou. Però el petroli va anar acumulant-se dins de la caldera sense cremar-se mentre el corrent havia estat llevat. Quan el tio Toni va encendre la caldera va pegar una explosió que el va empènyer cap a fora. Afortunadament no li va passar res més que fer-lo tot negre, menys mal que la caldera no va arribar a explotar del tot. Tot va quedar amb un esglai, però seguidament van anar a la drassana Zaragoza i van portar la caldera a llenya, perquè d'aquesta manera estalviaven amb petroli, s'evitaven disgustos i reciclaven la fusta i la brossa que sobrava. La caldera que van portar era una caldera de xapa de ferro de 70 per 70 amb una porta de fusta i tapada amb sacs. Aquesta era molt més segura que l'altra del tio Monjo que era de gomes a pressió.

A partir d'ara la caldera tenia una caseta a la drassana del Torres preparada per a ella, la qual podem veure al fons de la imatge nº 65, al costat de l'edifici de la serra, i entre aquestes dues esta la el tub de metall on ficaven les peces de fusta. A la caldera li solien posar uns 300 litres d'aigua per a fer el vapor i sempre li'n sobraven 100 litres. L'estufa la solien encendre a primera hora del matí, per a que les peces estigueren preparades a l'hora d'esmorzar. La fusta que calfaven ja havia estat treballada per un

home uns dos dies, era la peça final. Al tub de l'estufa hi ficaven unes sis o set taules, les tenien marcades segons la funció que feia cadascuna. Una vegada que el vapor ja havia fet el seu efecte, amb un ganxo agafaven la fusta i la posaven amb sacs per a agafar-la sense cremar-se. Les peces les calfaven per a doblar-les millor, però no les calfaven totes, sinó les que tenien més forcejament com proa i popa, els centres quasi mai. En realitat no era bo calfar la fusta perquè perdia propietats com la sàlvia, però si la fusta era bona solia aguantar.



Imatge nº 65.- Drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Hi havien altres tècniques per a doblar la fusta. Un altra molt utilitzada era posar-la a remulla; bé dins la mar o tapada amb sacs humits uns quants dies. Aquesta tècnica es solia utilitzar per posar les berlingues. Així no perdia tantes propietats.

També hi havia mestres que els hi agradava virar les peces amb foc, com al Tio Monjo que li agradava molt. Agafaven la taula i li donaven foc a la part que es volia doblar i anaven banyant-la també per a no cremar-la, però es tardava molt temps perquè necessitaven només a un home fent el foc i tota la preparació que portava. De vegades també li posaven pes a les puntes de les peces per a doblar-les. Aquestes ultimes tècniques s'utilitzaven sobretot per a fer els baus de coberta que eren peces molt llargues i no solien cabre dins l'estufa.

6.6.6. Muntatge del vaixell

Quan s'acabava la tasca de serrar i calfar, i tenien tot el vaixell a trossos, començaven el procés d'acoblament.

En primer lloc col·locaven el nom de l'embarcació que anaven a construir. La primera peça que es col·locava era la quilla. Una cosa important, antigament les quilles sempre es feien de tres trossos, però quan van començar a treballar amb la fusta de consa procedent de la Guinea, capitania marítima, als anys 60, ho va prohibir, perquè aquests troncs donaven molta mesura i es podia traure. La quilla tenien que ser més o menys cinc vegades la longitud de l'atura de l'embarcació i un gros, sobretot a les puntes d'un 20 o 25% de l'atura. Normalment la quilla anava protegida per una sobrequilla, per a protegir-la sobretot de les varades i damunt els medissos.

A la imatge següent (nº 66) podem veure al mestre Toni Genaro col·locant els medissos damunt de la sobrequilla.

A la drassana Zaragoza, el Tio Bartolo, com la fusta de consa tenia fins a 20 metres, feien un tros de 8 metres i un altre de 10 metres. Aconseguien una quilla de 18 metres. Mes o menys, perquè les barques d'arrossegament solien tindre uns 18 metres d'eslora registrada, que després sumant la roda de proa podria arribar a uns 20 metres d'eslora total. Un aspecte molt important era que les juntes havien de tindre 1.50 per a creuar la quilla, per a formar un sol tros que la fera més resistent.



Imatge nº 66.- Plantar la quilla a la drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Una vegada que tenien la quilla ben plantada, passaven a posar les rodes (un per a proa i l'altre per a popa) i les contrarodes, que anaven per dins d'aquestes per a protegir-les dels colls de mar. Per a acoblar-les a les quadernes i al forro, utilitzaven unes peces menudes paral·leles al forro anomenades saions i damunt per a que estiga ben subjecta el tapaven amb el saient, peça triangular que li faltava les mesures de la contraroda. I finalment li posaven el codastre per fora del peu de la roda de popa.



Imatge nº 67.- Nom de les embarcacions. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 68.- Drassana Zaragoza, quilla i medissos. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



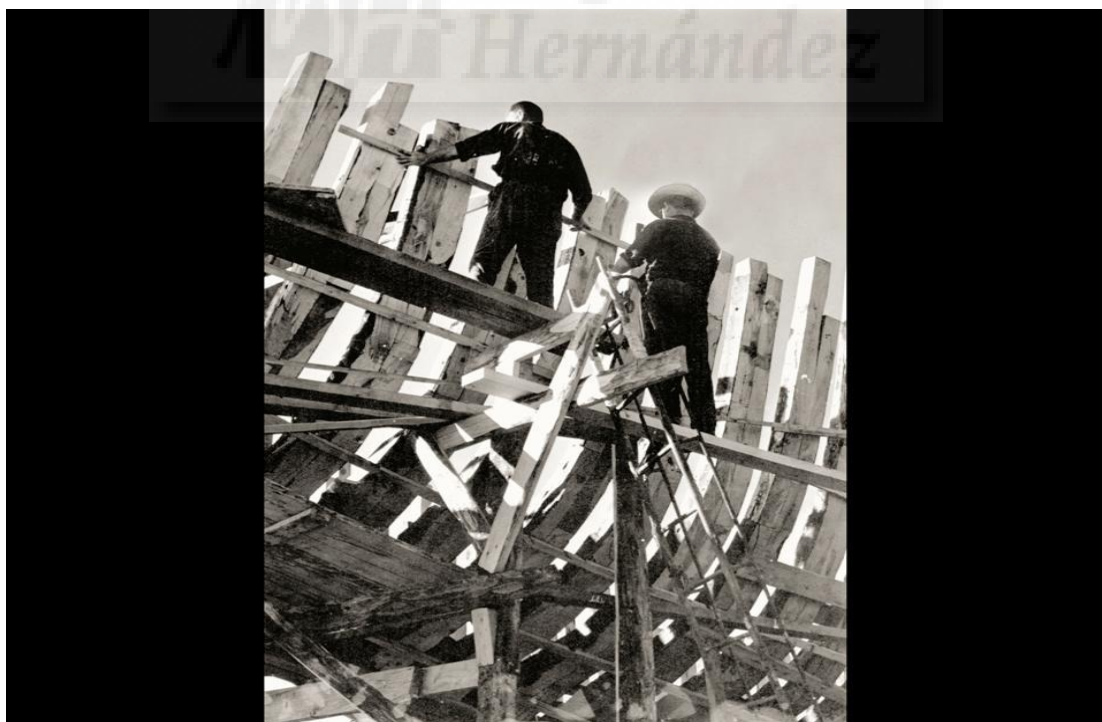
Imatge nº 69.- Les quadernes a la Drassana Zaragoza. Font: Arxiu Zaragoza.



Imatge nº 70.- Quadernes i medissos. Font: pàgina Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmondo/?fref=ts>; accedit el 15/06/2017.

Seguidament col·locaven les quadernes, anaven acoblades a la quilla amb unes altres peces anomenades medissos. Per a tallar les quadernes era molt important que seguiren les fibres de la fusta. Segons el tipus de construcció els medissos podien ser simples o dobles. Les quadernes estaven dividides en diverses parts, la més alta era la cinta i anava seguida dels altres trossos numerats segons l'ordre que seguiren. A més les quadernes solien ser dobles i la de fora es dia la contra i la de dins la estamenera. Els medissos anaven encastats a la part alta de la quilla, per a unir les quadernes i la quilla. Quan ja tenien els medissos ben fermats, clavaven damunt d'ells les quadernes. Per a fer-nos una idea un vaixell normalet de pesca solia tenir unes 36 quadernes. A l'extrem de la proa les quadernes s'encaixen a la contraroda, i a la popa s'encaixen a les gambotes.

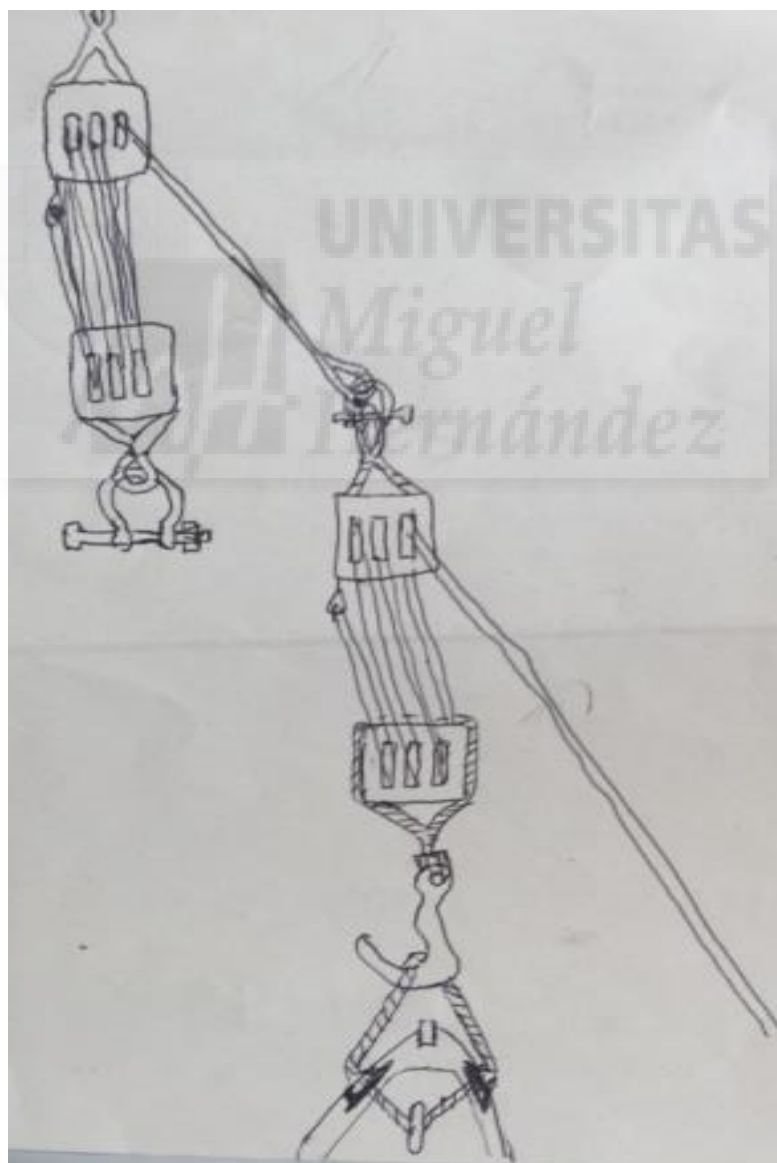
Aquesta fase era molt perillosa perquè moltes vegades les peces no estaven ben assegurades o algun dels elements fallava i la carrega queia damunt dels homes. Hem de pensar que antigament, abans dels anys 70 no hi havia grues, per tant les peces les pujaven amb pasteques. Les pasteques eren un artefacte que combinaven pals de fusta com els postes de la llum amb cordes, cadenes i politges, que servien per a pujar materials pesats. Es col·locaven homes damunt i baix del vaixell per a manejar amb les pasteques les peces.



Imatge nº 71.- Quadernes dobles i bastides. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

A la part alta de la quaderna anaven els barraganets; aquesta peça es col·locava en quadernes alternes. Damunt d'aquest anava la defensa, seguida de l'asta i acabada amb la tapa de regala. Aquestes eren les peces més importats que formaven la barana de la coberta del vaixell.

Una vegada que ja tenien acabada la coberta, passaven a col·locar els baus, eren les peces que uneixen els extrems de les quadernes i que sustenten la coberta. Aquesta peça transversal quedava subjecta a les quadernes gracies al trancantil i al dorment, aquesta última era la filada de fustes que servien de suport als baus.



Imatge nº 72.- Un "Aparell" sobre altre: "la Guagua". Font i autoria: Pere Muñoz Llorens, "El Meno".

La foto següent (nº 73) és de la drassana Zaragoza al Torres, en ella podem veure la roda de popa i el codastre on anirà subjecte l'hèlix i el timó. Si ens fixem a la part inferior veiem la quilla, la sobrequilla i els medissos damunt, igual que a les fotografies anteriors. També es veuen clarament les bastides i l'escala que utilitzaven per treballar en altura. Al fons podem veure l'oficina i a la part esquerra, mirant la fotografia és on traçaven.



Imatge nº 73.- Peces: roda de popa i codastre. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

La imatge nº 74 pertany a la drassana del Torres. En esta altra s'observa el procés de muntatge del vaixell. De color roig trobem la quilla del vaixell i en perpendicular a ell

les seues quadernes. S'observa molt bé les bastides de fusta que utilitzaven per a subjectar el vaixell i muntar per a treballar. A terra tenim diferents trossos de fusta ja serrats, els més fins podrien tractar-se de plantilles i el altres de parts de peces originals, la majoria pertanyen a les quadernes. L'edifici del costat dret és l'anomenat cine, on traçaven. L'edifici de davant és el taller on tenien material i la serra.



Imatge nº 74.- Acoblament del vaixell. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

La nº 75 és una preciosa imatge del frontal de l'esquelet del vaixell. Es pot observar com posaven les quadernes i el llistons provisionals que feien de falsos baus per a anar aguantant les costelles.



Imatge nº 75.- Esquelet frontal del vaixell. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Aquesta imatge que segueix (nº 76) ens mostra el perfil de totes les quadernes, subjectades per les bastides i puntals. A més s'observa molt bé la poca distància que hi ha d'una costella a l'altra. Al fons veiem el magatzem.



Imatge nº 76.- Perfil del esquelet del vaixell. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Per a posar les peces completament rectes mesuraves les verticals i les horitzontals i feien com un triangle (esquadra) per a saber exactament on havies de posar el compàs que servia de nivell.



Imatge nº 77.- Bastides i quadernes del vaixell. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

La imatge anterior (nº 77) ens mostra també perfectament les quadernes dobles (contra i estamenera) i sobre tot la complexa estructura que fabricaven amb les pròpies fustes de la drassana. Els que apareixen són: Toni Genaro amb un barret, i d'esquenes Bartolo Zaragoza.



Imatge nº 78.- Gats per a subjectar les peces. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Aquest treballador de la imatge nº 78 creiem que és Toni Genaro, i esta clavant la primera cinta. La imatge és molt interessant perquè reflexa com d'artesanal era el treball que realitzaven aquestes persones. També apareixen els gats de ferro que gastaven per a subjectar la fusta. Els gats eren els encarregats d'estrènyer i dominar la fusta.

Vull deixar clar que aquesta descripció sols explica les peces més importants de la construcció naval, per a que el lector arribe a imaginar-se d'una manera clara l'esquema de l'embarcació. És clar que si se'n vol saber més s'han de consultar els llibres específics d'enginyeria naval. Per a poder redactar aquest apartat m'he basat

principalment amb les entrevistes, la documentació dels projectes pesquers i amb els diferents llibres de construcció naval citats a la bibliografia.

Per tancar el capítol del muntatge del vaixell, ho vull fer amb les paraules de Magdalena Zaragoza:

Allí a l'astillero feien les barques. U! que por feien i que bonic era! Primer posaven lo de baix i després anaven les costelletes totes les costelletes. Cada una tenia la seua mesura, perquè no podien fer-les totes iguals, la barca d'ací és més estreteta i d'ací més ampla i per a calfar eixes maderes mon pare va buscar una caldera grandota de bronze, la va posar en un clot fondo i l'estibaven de llenya baix per a calfar eixa aigua i entonces quan eixa aigua estava calenta van fer com si fora una canonada quadrada de madera parets i sostre tota tota tota de una punta de l'astillero a l'altra, casi al de Maria la Bola, entoces quan encenien en foc baix i bullia l'aigua tapaven la madereta i tot el vapor ablania les maderes. I entonces ja quan tenien les costelletes fetes, les costelletes les feien a troçets a troçets, però posar les maderes si no es doblaven no podia ser i entonces ja les treien calentetes calentetes encenent i anaven posant-les i clavant-les a tota la barca. Després ja per damunt ja posaven unes maderes també calfant-se en un hueco era una madera però li feien com un hueco enmig li llevaven un tros de madera, entonces les enganxaven damunt de les costelles i de les maderes que els havien posat i ja tenies tota la barca. Per a aguantar la madera anaven posant com uns peus de gall a cada costella i damunt un peu de gall, clavant tornillos i ja tenien la coberta de la barca. Era curios , jo com era escodrinyant... si es que jo he passat molt temps en un astillero jo escales a munt i escales a vall (Magdalena Zaragoza, 87 anys, Postguerra 1940-1955).

6.6.6.1. L'art de clavar la fusta

Els claus eren fonamentals per a la subjecció del vaixell, aquests havien d'anar clavats amb direccions diferents. Els fusters de ribera havien de tindre molt clar on estaven les vinces de la fusta, per a no clavar mai més d'un clau a la mateixa perquè la fusta podia badar. També tenien molt en compte que els claus doblats podrien ser un perill, ja que deixen un espai a la fusta que pot acabar doblant-la. En definitiva, detalls com aquests poden donar grans problemes, així que s'havia de tenir molt coneixement amb tots els detalls de construcció d'un vaixell. Una de les parts més complicades de clavar adequadament els claus era la del forro amb les quadernes, aquesta funció és deia apeanyar.

Aquesta tasca de col·locar la fusta ordenadament i clavar el clau al lloc concret l'anomenaven "apeanyar". Apeanyar és col·locar les peces de fusta seguint una lògica, i s'utilitzava per a fer una unió perfecta entre les parts de la quaderna (estamenera i contra) i les cintes. Era molt important que les peces sempre anaren creuades uns 60

cm entre elles, perquè com eren molt llargues no podien ser totes d'una i corrien els risc de deformar-se.



Imatge nº 79.- Vista de dins de les quadernes. Font: pàgina Facebook vilers pel món.
A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?ref=ts>; accedit el 15/06/2017.

El mestre Salvador Ramis, a les seues explicacions sempre comparava la insignificança que pareixia que tenia el clavar claus amb la goteta d'una aixeta oberta, quasi no es veu on cau, però de seguida fa forat.

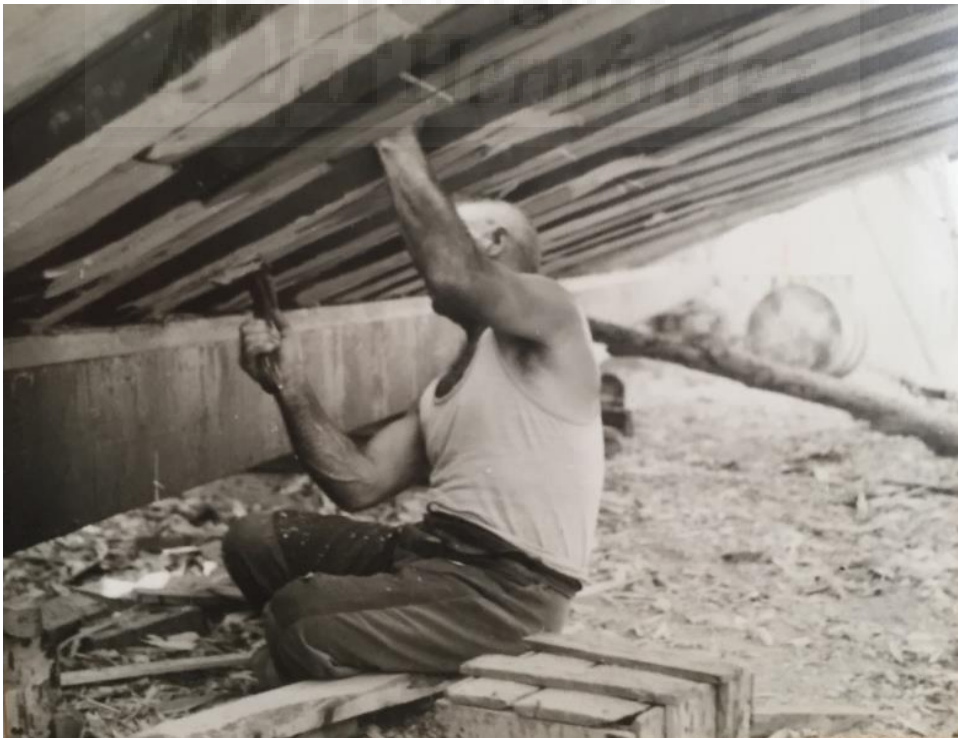
6.6.6.2. Aparar

Aparar era la funció d'igualar les taules de fusta per a que les peces foren una superfície llisa. En el cas de les fotografies (nº 79, 80 i 81), el fuster de ribera esta aparant les palaies, és a dir, perfilant els escantillos per a poder posar el forro. Repassaven les palaies amb una fisca de quatre o cinc centímetres d'ample per dos metres per a que no tingueren bonys. Quan ja la tenien llisa l'untaven d'almànguena per a marcar els cantons i que al posar la taula poder ajustar-la.

Sols hem pogut identificar al treballador de les dos primeres fotografies: Toni, conegut amb el renom de "Plefa".



Imatge nº 80.- Aparar les peces. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 81.- Comprovació del treball d'aparar les peces. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 82.- Aparar les peces. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

6.6.7. Folrar el vaixell i posar la coberta

El folrat del vaixell s'aplica una vegada que estan acoblades totes les quadernes a la quilla i consisteix a col·locar les taules transversals que tapen l'embarcació. Aquesta tasca havia de ser simètrica als dos costats, per tant, anaven preparant les parts de l'embarcació alhora.

S'ha tenir amb compte la mesura del puntal (altura del vaixell) per a dividir-lo amb les taules pertinents, i a més de tenir en compte els punts de mesura en disminució a la popa i a la proa. Com les taules no tenien la llargària del vaixells, s'havien de tallar de tal manera que les juntes no anaren totes a la mateixa altura del vaixell, doncs les juntes havien de coincidir amb taules massisses baix i d'alt d'aquesta, per a fer el vaixell resistent als cops de la mar. Pel que fa al forro, les taules de la part baixa del vaixell, les que estaven dins l'aigua, s'anomenen palaies i les vocals son les peces que van fora de l'aigua, fins a arribar a l'última que és la cinta que enganxa amb l'acabament de les quadernes. Les palaies sempre havien de ser més amples que les vocals o cinta, ja que treballaven amb l'aigua viva.



Imatge nº 83.- Posar la coberta. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

El dorment és la part contraria a l'última cinta, que va dins del casc i on es recolzaran després els baus, que són les peces horitzontals que van d'un extrem de la quaderna a un altra, i d'amunt d'ells va la coberta. En aquesta imatge ho podem observar perfectament.

Abans de posar la coberta també trobem els escalimots. Són uns forats quadrats que se li fan a cada quaderna, per a clavar la cinta i les peces de la coberta a la quaderna. És interessant perquè amb aquesta peça podem veure el gran enginy de la construcció naval, on cap peça queda al mateix nivell, sinó que totes es creuen.

La fotografia següent (nº 83) és molt interessant perquè podem observar les quadernes del vaixell i el procés l'acoblament del forro. Les parts de baix del forro de color marró són les palaies, que han de ser més grosses que les del forro superior, ja que estan per baix de la línia de flotació i treballen amb l'aigua viva del mar. També veiem les parts superiors del forro que s'anomenen vocals i la cinta.



Imatge nº 84.- Procés d'acabament del vaixell. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

A més es pot observar com utilitzaven els gats per a subjectar les diferents peces i com posaven les tapes de regala deixant un buit d'una quaderna, per a formar la barana de coberta. Les peces que veiem de vermell, són les que ja estan pintades amb minio. Possiblement aquest vaixell siga el Solivelles, per al seua envergadura.

Amb aquesta altra fotografia (nº 84), veiem com està posada la coberta i els forats o "escotilles" que es deixaven per a posar després al moll el motor, la nevera, els tanques de gasoil. Però abans de posar la coberta, feien una divisió del vaixell per dins mitjançant mampares per a albergar les diferents disposicions que necessitava el vaixell. Al fons de la fotografia podem veure els vaixells de la drassana Santa Marta.



Imatge nº 85.- Coberta i escotilles. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

6.6.8. Calafatar

El treball del calafat, no el feia el mestre d'aixa sinó el calafat. Consistia a tapar totes les juntes del vaixell amb estopa per a impermeabilitzar-lo una vegada que estava acabat. Segons el diccionari del Institut d'Estudis Catalans, calafatar és: Tapar les juntures (d'un recipient, d'una carrosseria, d'una coberta, de les taules d'una nau, etc.), perquè no hi entre l'aigua o perquè no vesse. I el tractat de calafateria de les naus diu que és el procés de tapar les costures de les embarcacions d'estopa, cotó o qualsevol fibra vegetal (coco, palmera,...) a força de martells i els ferros de calafatar i cobrir-la després amb massilla, brea, quitrà, de vegades cement, per a que la nau siga estanca. Les ferramentes que s'utilitzaven estan totes catalogades a l'apartat quatre punt sis.

L'estopa venia en uns fardells que portaven madeixes com la mà de grans. A la drassana Zaragoza els encarregats de convertir les madeixes d'estopa amb fil per a tapar les juntes de l'embarcació eren Magdalena, Bartolo i el seu pare Francisco. Francisco no volia pagar massa jornals, aleshores agafava el fardell d'estopa al coll, eixia abans de la feina i buscava a Magdalena i a Bartolo per a ajudar-lo. Es posaven a

la cuina, mentre la mare fregia creïlles, el pare amb un davantal de cuir s'encarregava d'enrotllar els files d'estopa, que Magdalena treia de les madeixes que anava trencant Bartolet, fins a aconseguir un cordonet perfecte que després l'enrotllaven formant una madeixa. Els tres feien una cadena de muntatge molt productiva i familiar. Al dia següent baixaven a la drassana amb totes les madeixes d'estopa cordades per a que el mestre calafat, que era Jaume, l'oncle de Magdalena i Bartolo, no haguera de passar temps filant i poguera començar a calafatar el més aviat possible.



Imatge nº 86.- Portada del llibre *Tratado de la calafateria*. Font: Cesáreo Fernández Duro, 1881.

Posteriorment l'estopa ja venia en rolls, però els havien de fer més prims. Per tant els calafats s'havien de dedicar un hora més o menys filant.

Una vegada que ja tenien el fil, triaven la paleta de calafatar de la mida de l'obertura de la junta i amb una massa anaven obrint les juntes de les taules del forro del vaixell. Després amb l'ajuda de la paleta, ficaven l'estopa. Normalment ficaven dos tires d'estopa per a impermeabilitzar, però a la part de les palaies que anava baix de l'aigua li posaven fins a cinc estopes, perquè era tauló més gros. Uns dels majors

especialistes de la calafatada eren el tio Joan la Monja i el tio Pepe Martínez, quan ells calafataven no veies ni un pelet a la junta, però diuen que també eren sabuts, perquè cremaven els pelets que sobraven i amb una llima repassaven les juntes que s'havien estellat al obrir-les amb la paleta, per a que finalment tingueren un acabat perfecte. Es cert que tots els homes feien de tot, però sempre es despuntava en alguna de les fases de la construcció més que en altres.

6.6.9. Preparació de la fusta, procés d'acabat i equipament del vaixell

Una vegada que la barca estava acabada, la fusta rebia uns tractaments específics per a que fora resistent a la humitat i a la vida del mar. La pintaven de dos o tres capes de minio, una pintura vermella, i després la patent, per a protegir-la. Per a que no es podriren les costelles les envernissaven amb quitrà calent. Les drassanes tenien a un home especialitzat a massillar i pintar la barca. Des que es començava el procés de construcció ja s'havia de començar a protegir i arreglar la fusta. Amb la pintura i els vernissos havies de tindre una mida molt acurada abans de preparar-la i saber el que anaves a necessitar perquè si no la gastaves tota l'havies de tirar. El quitrà el portaven d'un magatzem d'Hellín, perquè el propietari era de la Vila, els solia portar uns 200 litres amb bidons. També treballaven a un altre material molt nociu, la blequina que ve dels residus del petroli, i molts treballadors tenen la pell marcada per cremar-se amb aquest oli. També havia que escalfar-lo i a part de cremar molt, es passaven tres o quatre dies amb la pell vermella i els ulls unflats.

El cas de Joan Muñoz Pérez, el Meno, era un mestre d'aixa amb un bagatge professional molt gran, va estar fins hi tot fent vaixells a l'Atlàntida i era un dels oficials de la drassana del Monjo, es va haver de deixar la professió per les al·lèrgies que li van provocar aquests olis.



Imatge nº 87.- Tractament de la fusta. Font: Arxiu Drassna Zaragoza.

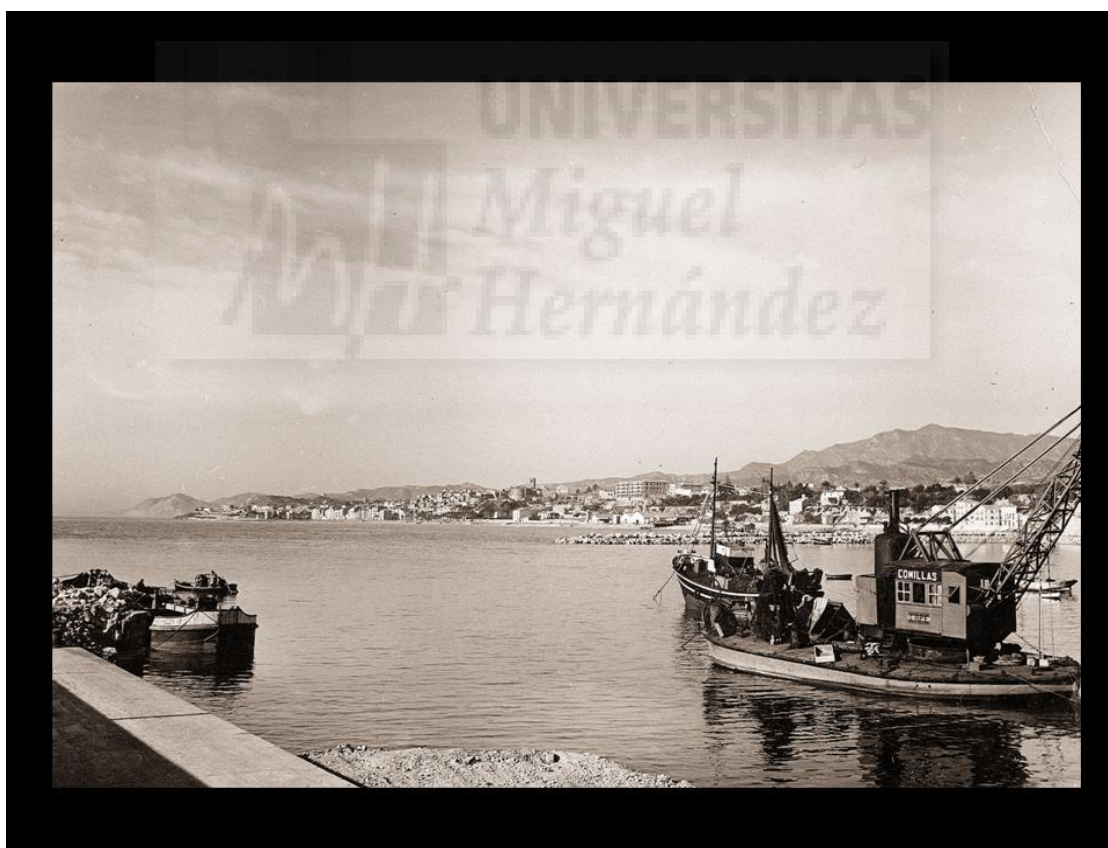
A les drassanes només es construïa el casc de vaixell. Quan es construïen els grans pailebots d'abans del segle XIX s'acabaven dintre de les drassanes, col·locant els pals, les veles i els diferents accessoris en general que es fabricaven en llocs diferents. Els pals, les rodes de timons i les diferents peces auxiliars de fusta es fabricaven a les diferents fusteries especialitzades, i les veles normalment eren confeccionades per les dones del poble. Encara que d'aquests aspectes no tenim massa informació. Al segle XIX hi havia infinitats de tallers de fusteria, ebenisteria, obradors de veles, telers de cotonia i d'altres que han desaparegut en la seua totalitat, degut a l'estat precari de la marina (Martí Miquel, 2015).

Però a partir del segle XIX, quan la construcció naval s'especialitzà amb els vaixells de pesca d'arrossegament, les drassanes s'encarregaven de construir el casc de l'embarcació, és a dir, tot allò explicat anteriorment, per a que la tasca de varar-lo fora més lleugera. Però el vaixell no estava acabat.

Si tenim en ment un vaixell de pesca, tots recordem que porten una estructura de fusta on van tots els comandaments de l'embarcació i des d'on el patró pilota el vaixell, açò es diu el pont de comandament. També tenen el ranxo, la camareta de popa, el motor, nevera, tancs de gasoil, etc. Durant tot el segle XIX els ponts de comandament

eren de fusta i construïts per ebenistes. Si la drassana no tenia massa feina en aquest moment, el gerent encarregava a algun dels seus treballadors que fera el pont de comandament. Però els ponts de comandament sempre es muntaven a la drassana abans de botar el vaixell i portar-lo al moll.

Una vegada que el casc del vaixell estava acabat, el portaven amb un remolcador (imatge nº 87) al moll i l'amarraven allí per a acabar de col·locar les peces auxiliars que li faltaven. El primer que col·locaven eren els tanques per al gasoil, després la maquineta de virar, el cable del bou, els pals del vaixell, el ranxo, la nevera i, finalment, el motor. Com la coberta del vaixell ja estava posada, el que feien era deixaven unes davallades (buits) anomenats escotilles per a poder col·locar les parts enumerades i després es tapava tota la coberta, anomenat escotilla. La majoria d'aquestes peces es construïen a Alacant. A acabar el vaixell tardaven uns 8 o 9 mesos, per a deixar-lo llest del tot.



Imatge nº 88.- Remolcador. Font: Arxiu Drassana Zaragoza. .

Per a poder col·locar aquestes peces de gran envergadura s'utilitzaven uns quinals o cadenes enganxats a unes politges, que tots junts formaven el que els mestres d'aixa anomenaven pasteques, segons les cordes que li podies posar a la politja es

deia aparells de dos, tres, quatre o cinc ulls. Per a fer-nos una idea del que podien pesar, els tancs de gasoli tenien 1.5 metres d'ample i 3 d'altura. Les peces de fusta eren més fàcils de carregar i acoblar al vaixell, a comparació de la col·locació dels tancs de gasoli i dels motors (imatges n° 88, n° 89 i n° 90).

Va haver un cas a l'any 1933, al Torres descarregant un motor: a un carreter li va caure la gàbia dels aparells damunt i el va matar. Els homes vells sempre han seguit advertint a les drassanes que anaren amb cura a vore si els ho passava igual que a aquell home.



Imatge n° 89.- "Aparells". Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 90.- "Aparells". Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 91.- "Aparells". Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

6.6.10. Bots auxiliars

Totes les embarcacions portaven bots auxiliars de fusta d'uns tres metres i mig d'eslora per un i mig de mànega (imatge nº 90 i nº 91). La construcció d'aquestes embarcacions auxiliars es feia fora de l'horari laboral de les drassanes. Algunes drassanes deixaven un espai on els treballadors que volgueren podien dedicar-se a la construcció d'aquestes embarcacions o els mateixos propietaris de les drassanes llogaven alguna botigueta del casc antic, per a estar més prop de les cases. Els solien construir de nit, i segons els informants passaven moltíssim fred. Normalment els

vaixells de pesca d'arrossegament només en portaven un, però depenia de la tripulació que podia albergar el vaixell.



Imatge nº 92.- "Bots Auxiliars". Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 93.- "Bots Auxiliars". Font: Arxiu Drassana Zaragoza. .

També podien ser encarregats a mestres d'aixa independents, que normalment treballaven a les seues botigues. El sou que es guanyaven de fer aquestes embarcacions era mes o menys unes dos mil pessetes.

A la fotografia (nº 94) podem veure les plantilles d'allò que seria un botet auxiliar, es a dir, de salvament per a les embarcacions. Aquest botet en concret no tenia eixa funció sinó que servia per a l'oci, però els models eren els mateixos. Aquest és el bot del Ti Corando, va ser un bot construït per a regalar-li al Doctor Gijón, metge de Bartolo Zaragoza. La família Zaragoza estava molt agraïda pel tracte d'aquest metge i li van regalar un bot de passeig. Aquest vaixell ha arribat fins els nostres dies perquè va estar guardat a la drassana uns 30 anys i va patir molta humitat, perquè com havia tocat l'aigua salada, el sodi corroeix i acaba podrint les embarcacions per dins. Actualment, aquest vaixell ha sigut restaurat pel mestre d'aixa Gaspar Llinares i el mariner Pere Muñoz per a dedicar-lo a buc escola per als aprenents de vela del club nàutic i per a ensenyar a remar (imatge nº 95).



Imatge nº 94.- "Bots Auxiliars". Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 95.- "Bots Auxiliars". Font: Baldo, 2017.

Els bots auxiliars de salvament van tindre una evolució i a finals dels anys 60 van ser substituïts per bots de silicona que van anar evolucionant fins a les llanxes que coneixem hui en dia. Aquesta imatge pertany a un bot de salvament de principis dels anys 70, aquests venien desinflatats i amb viviers dintre de la capsula. Quan havia alguna emergència s'accionava un pedal i el vaixell auxiliar es llançava al mar i s'unflava soles (imatge nº 94).



Imatge nº 96.- "Bots Auxiliars". Peça Vilamuseu. Font: Drassana Zaragoza.

El botet que vegem a la imatge següent (nº 95) és un cas molt especial. Aquesta imatge pertany a la drassana del Torres del Monjo, i aquest botet, que esta darrere d'aquesta roda de popa i quilla, tallava el pas a un tros on la tanca estava trencada. Per a saber la història d'aquest botet ens hem de remuntar a la I Guerra Mundial. Aquesta embarcació es una embarcació auxiliar que va arribar a aquesta platja portada per els nàufrags d'un pailebot, no se sap ben bé si francès o anglès. El botet es va quedar a la Vila Joiosa, malgrat que no es conserva, i a la seua tripulació la van repatriar al seu país d'origen. Les nostres costes estan plenes de vaixells enfonsats de la I i II Guerra Mundial.



Imatge nº 97.- El Botet del naufragi del pailebot, drassana Torres del Monjo.
Font: Arxiu Drassana Zaragoza .

6.7. Ferramentes utilitzades pels mestres d'aixa i calafats

En aquest apartat mostrem una recopilació de tota la ferramenta i material utilitzat a les drassanes, pels fusters de ribera i calafats. La primera selecció pertany al mestre d'aixa Joan Muñoz Pérez, conegut com a Joan el Meno. Tenim la gran sort de que era un home amb molta cura i va deixar al seu fill tota la ferramenta que ell havia gastat. La seua ferramenta és molt valuosa, perquè no sols li ha pertangut, sinó que les ferramentes passaven de generació a generació.

En el seu cas la majoria de ferramentes eren del seu avi, que era fuster, no sabem bé si de ribera o d'ebenisteria, però els ferraments són prou similars. L'altra part dels ferraments pertanyen a companys de feina que es jubilaven i cedien els seus ferraments als joves. Gràcies a que ell es va prejubilar, degut a una intolerància al petroli, no va donar els seus ferraments i han arribat intactes a les nostres mans. Ell encara que es va dedicar amb la seua dona a vendre tabac, sempre que tenia una estona lliure treballava amb la fusta. Un cas molt bonic va ser quan els seus nets es van disfressar de pirates. Ell es va encarregar de fer-los les potes de pal i el garrot. Així que ací queda un exemple de la seua passió pel treball de la fusta.



Imatge nº 98.- Treball amb la fusta del mestre Joan Muñoz Pérez. Font: Marisa Muñoz Llorens.

Aquesta selecció es completa amb unes quantes ferramentes del taller de fusteria el Pailebot, del mestre d'aixa Gaspar Llinares Ferrández. L'altra selecció pertany a la drassana Zaragoza i, gràcies a una donació a Vilamuseu, hem pogut realitzar tot l'inventari i catalogació de material utilitzat a la drassana.

Quan un treballador arribava a la drassana havia de portar la seua capsa de ferramentes. Els treballadors podien utilitzar totes les instal·lacions de la drassana i maquinaria que no fora d'ús individual.

La capsa de ferramentes del mestre d'aixa Joan Muñoz Pérez³⁷ (fitxa 1) portava esmoladores (fitxa 2) per a tenir sempre ben afilats els instruments. També la tenia plena d'esquadres (fitxa 4), falses esquadres (fitxa 5) i dobles falses esquadres (fitxa 39) per a traure tot tipus d'angles. Solien ser peces de fusta i ferro o soles de fusta. Els formons (fitxa 5) tampoc hi podien faltar: son una peça composta d'un mànec de fusta i una fulla de ferro que talla. Aquestes normalment portaven un protector al principi del mànec per a protegir-lo dels impactes del colpeix de la fusta, ja que servia per a buidar-la, retocar-la i tallar-la. Els "portomaos" (fitxa 6) també servien per a serrar la fusta. És una ferramenta d'origen portuguès i és una serra estreta i llarga per a poder accedir a zones concretes del vaixell. Una de les característiques que la diferencia de les altres serres de mà és la seua lleugera curvatura. Com no, una serra manual de fulla estreta (fitxa 7), un altra de fulla ampla (fitxa 24), una "serrutxa" (fitxa 38) i un "passaportú" (fitxa 40). Hem de pensar que la silueta del vaixell és molt poc accessible conforme avança la seua construcció. Per tant, els mestres d'aixa havien de tenir tot tipus de ferramentes i fins hi tot enginy per a poder accedir a totes les parts.

Una de les ferramentes més característica dels mestres d'aixa i fusters en general són els raspalls (fitxa 8). Són peces de fusta amb una fulla de ferro acerat i afilada en l'extrem inferior. Servia per a buidar el grossor o espessor de una peça de fusta. Uns altres models de raspall més grans era la garlopa (fitxa 12), el garlopí (fitxa 35) i el "guillamen" (fitxa 36), aquesta última era un raspall estret. A més, també tenien un "roset" (fitxa 37), que és una peça amb punta afilada per a marcar la fusta i procedir a fer ranures i rebaixos.

Una peça molt bonica i que a hui en dia, la seua versió moderna, s'utilitza molt és el filaberquí (fitxa 9). Aquest és la màquina manual per a fer forats amb distintes broques.

La simetria a la indústria naval era essencial. Els mestres d'aixa sempre portaven fil i plom (fitxa 10) i nivell (fitxa 32). Amb aquest muntaven un nivell per a traure les verticals i alinear les peces del vaixell. També utilitzaven ferramentes per a devastar la fusta: aquestes eren les aixetes de mà (fitxa 13), l'astraleta (fitxa 14), l'aixeta de dos mans (fitxa 15), i la raspa (fitxa 31).

També utilitzaven les barrines manuals de caragol (fitxes 16, 17, 33 i 34) per a fer tot tipus de forats. Com la majoria de ferramentes eren manuals, tenien diversos per a fer una mateixa feina. En la feina constant de clavar claus, no sols gastaven els martells (fitxa 11), les masses (fitxes 27 i 28) o les massoles (fitxa 29), sinó que abans

³⁷ Totes les eines estan catalogades amb fitxes a l'apartat de ferramentes de Joan Muñoz Pérez, als annexes.

de utilitzar-los agafaven una gúbia de ferro (fitxa 18). La funció d'aquesta era fer el forat on s'ubicaria el cap del clau, perquè la embarcació tenia que ser perfectament hermètica. A hui en dia la mateixa fricció de la màquina elèctrica deixa els claus a ras de la superfície, però els mestres d'aixa al no tenir la suficient força per a fer-ho havien d'inventar aquesta ferramenta.

Però la que mai podia faltar a la butxaca o l'orella d'un mestre d'aixa era el llapis. L'habilitat més gran d'un mestre d'aixa no era la de serrar la fusta, sinó dibuixar-la. El dibuix dels plànols de les embarcacions era necessari per a començar a treballar i acabar amb una embarcació segura. D'aquesta ferramenta depenia la perfecció constructiva del vaixell.

Els vaixells solien tenir unes dimensions molt grans. Açò feia que estar mesurant-ho tot al detall era impossible. Per aquesta raó, el llapis (fitxa 20) també tenia una altra funció molt important. S'ensenyaven a traslladar mentalment les mesures del plànol a l'escala real quasi a ull. La funció del llapis era posar-se'l davant de l'ull i amb les seues mesures s'ajudaven a traure llargues distàncies. Una altra ferramenta per a dibuixar i mesurar era el compàs (fitxa 21) i el metre (fitxa 30).

A la drassana no sols havien mestres d'aixa, sinó que els calafats també tenien un paper molt important. Ells eren els encarregats d'impermeabilitzar les embarcacions. Per a fer-ho utilitzaven els ferros de calafatejar (fitxa 26 i 41). Eren ferros de distintes mesures o formes per a obrir les juntes de la embarcació, per a després impermeabilitzar-les ficant estopa.

Per a reparar les embarcacions era fonamental el tallaferros (fitxa 23), l'utilitzaven per a traure pernys o claus vells que tingueren mala sortida de la fusta. El "rebós" (fitxa 26) també s'utilitzava per a llevar claus que estaven "estropeixats" o mal posats.

Totes les ferramentes descrites fins ara poden ser perfectament anteriors al segle XIX per dos motius: el primer d'ells era per la tradició en els transmissions generacionals, i l'altra perquè encara no s'havia inventat la electricitat. És impossible identificar la seua data exacta, ja que abans de la revolució industrial, l'avanç en les ferramentes artesanals era molt escàs. Per la qual cosa aquestes podrien guardar grans similituds en les que s'utilitzava a l'Imperi Romà per a fer les seues construccions navals. Piero Dell'Amico al seu llibre *Costruzione Navale Antica* (2002), ens mostra amb els seus dibuixos una construcció romana perfectament capacitada per a la utilització d'aquestes ferramentes amb les construccions navals tan complexes que realitzaven.

Dins de la drassana Zaragoza trobem altre tipus de ferramenta més industrial i d'ús comú³⁸. En primer lloc tenim broques manuals (fitxes 6, 7, 8) o per a màquina elèctrica (fitxa 3) i barrines vàlides tant per a filaberquí o màquina elèctrica (fitxa 5). Els botadors que tenien eren llargs (fitxa 4). També tenien un rebós (fitxa 11), tot tipus de perns (fitxa 13), un extractor de claus (fitxa 14), tirafons (fitxa 15), a més de mobiliari de taller: estanteries (fitxa 30) i escala (fitxa 32).

Les drassanes estaven plenes de capsas per a guardar el material (fitxa 9), cabassos d'espart (fitxa 23 i) i capsas de fusta (fitxa 26) per a ficar els cordells de cotó (fitxa 24) i de cànem (fitxa 25). Fins hi tot, baguls de fusta (fitxa 27).

També tenien útils de ferro que servien per a carregar i descarregar peces de la drassana, els quals anaven enganxats a una grua o una pasteca (fitxa 16). També gastaven molt es cassos de ferro. Utilitzaven un casso per a calfar quitrà, per a impermeabilitzar els vaixell, o el seu per a varar el vaixell (fitxa 18). Per a aplicar aquests olis gastaven tot tipus de brotxes (fitxa 21) i poder accedir a tots els racons.

Sempre tenien a mà tisores per a tallar juntes de paper, suro, objectes, estopa... (fitxa 19). Les tenalles (fitxa 20) també eren necessàries per a controlar les brases de l'estufa, la qual servia per a ablanir les seues peces de fusta amb el seu vapor.

Unes peces molt importants a les drassanes eren els gats (fitxa 22). Servien per a subjectar la fusta una vegada acoblada a la resta de les peces. Igual que els llistons (fitxa 28) i un compàs (fitxa 29) gran per a traçar. A més de tenir una gran varietat de plantilles de vaixells (fitxa 33).

I no podem acomiadar-nos de les ferramentes de la drassana Zaragoza sense recordar a la serra elèctrica (fitxa 34) i la plantilla per a traure "escantillos" (fitxa 31).

6.8. Procés de varat del vaixell

Una de les raons per les quals les drassanes sempre estan situades vora el mar és pel procés de varat. Però no totes les platges tenien les condicions geogràfiques òptimes que facilitaven aquesta tasca i no totes les drassanes tenien els millors ferraments per a desenvolupar-la. Com hem dit a l'apartat de les grans drassanes, les úniques a les quals se'ls va permetre instal·lar infraestructures per a varar a la platja

³⁸ Totes les eines estan catalogades amb fitxes a l'apartat de ferramentes de Vilamuseu, als annexes.

van ser al varador de Lloret i Llinars i a la drassana Soler. Per aquesta raó, per a la descripció del procés de varat, he elegit dues drassanes amb condicions ben diferents.

Al finalitzar la construcció d'un vaixell, el treball a les drassanes no acabava. A partir d'ara s'encetava una nova etapa de treball totalment diferent a les esmenades. Aquesta consistia a varar el vaixell, és a dir, traure per primera vegada el vaixell a la mar i veure si realment la feina feta fins ara s'havia realitzat satisfactòriament i poder continuar amb l'acabat de la barca. Els vaixells sempre els varaven de proa perquè al entrar al mar agarra més aigua.

Una vegada que havia finalitzat l'acoblament de les peces, el calafatejat, se li havien posat els revestiments necessaris per a la protecció de la fusta i s'havia pintat el vaixell. Començava una de les parts més dures, complicades i perilloses per als treballadors de la drassana.

La manera més antiga de varar les embarcacions menudes era mitjançant patarassos. Eren una espècie de bastides que aguantaven el vaixell. Els treballadors de la drassana amarraven "ingeniosament" el vaixell al patarras per a després poder-lo transportar. Les cordes per a estesar podien ser utilitzades per treballadors de la drassana, mariners i per tot aquell que es dignés a ajudar (imatge nº 97, nº 98 i nº 99). Cada vegada que havien d'estesar de les cordes, uns dels encarregats de la drassana cridava: "*Vaara!!!... Vaara!!!... Vaara!!!*", i així anaven tots al mateix so. A més quan acabava cada *vara!!!* és sentia "*cliix!!!, claix!!!*", cada vegada que és colpejava el vaixell per a portar-lo cap a la mar. És a dir, mentre l'encarregat donava l'ordre de vara, un colpejava amb una massa l'embarcació i la resta estesaven de les cordes que estaven estratègicament enllaçades al vaixell i als suports de terra.

Cada drassana tenia una manera diferent de varar els vaixells, tot depenia de les infraestructures que disposaren. Per aquests motius, descriuré dos processos de varat totalment diferents a la Vila Joiosa: el de la drassana Zaragoza i el de la drassana del Torres, les quals estaven situades a la platja centre i a la platja del varador, respectivament.



Imatge nº 99.- Platja de la Malva Rosa. Font: Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmondo/?fref=ts>; accedit el 15/06/2017.

6.8.1. Varar a la drassana Zaragoza



Imatge nº 100.- Varada amb "patarassos". Font: Arxiu drassana Zaragoza.

Les varades a la drassana Zaragoza eren especials, ja que el solar estava separat de la platja per un camí d'uns 8 metres d'ample amb un escaló d'1.30 m metres d'alt. A més és una platja amb poca profunditat. A la imatge (nº 100) podem observar la proximitat que es tenia al mar, l'espai exterior de la drassana i a la nostra dreta els magatzems. El dia que s'havia de varar, els homes s'alçaven a les quatre de la matinada i Toni Genaro, que era el gerent, a les tres per deixar-ho tot llest abans que arribaren els treballadors.



Imatge nº 101.- Varada a la Malva Rosa. Font: Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 15/06/2017.

La primera tasca que es realitzava per a varar un vaixell era omplir la platja de grava i fer una baixada plana des de la drassana fins al mar. Buscaven un mascle de la zona rural del l'Ermite, normalment el del Tio Torrero i agafaven la grava de la platja del paradís. El mascle s'encarregava de fer una costera de grava de 8 metres d'ample, 80 centímetres de gros i igualar-la fins la voreta del mar. Els vaixells ja tenien 80 centímetres de grava sota la proa i 30 centímetres sota la popa, perquè els mestres d'aixa ja preveïen esta alçaria en el moment de plantar-lo, la proa anava més alta que la popa perquè els vaixells es varaven de popa, per tant, era molt més fàcil tindre el vaixell un poc inclinat cara al mar. Junt amb aquesta grava es posaven els parats, els parats eren bigues de fusta d'uns 3 metres de llarg i uns 25 centímetres d'ample i d'alt, amb secció quadrada. Els parats anaven enterrats amb la grava i amb una separació

d'uns 50-70 centímetres entre ells. Utilitzaven la grava perquè era l'única manera de poder domesticar els desnivells i que els vaixells mai caigueren a terra.



Imatge nº 102.- Vista des de dalt de la Drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza

A més del camí construït amb parats i grava, construïen una jàssera de 8 metres de llarg i de 40 o 50 de quadrat, li posaven dos corbatons a cada dos metres del casc del vaixell que anaven agarrats en cargols per dins la barca. Sobre la jàssera i la seua quilla, descansava el vaixell ben ajustat. Tot i seguit quan ja tenien tots els varats amb la grava i les jàsseres preparades agafaven greix de qualsevol carnisseria i engreixaven tots els parats per a que la barca poguera rrelliscar suau per damunt d'ells. Però de vegades la tasca de traure el vaixells de la drassana se'ls complicava i havien de tombar el mur que veïeu per a fer la porta més gran (imatges nº 101 i 102) .

A la platja es van fer dos morts, en front de la drassana, un a la dreta i l'altre a l'esquerra. Cada mort tenia metre i mig per baix del nivell del mar, estaven plens de formigó i portaven un grilló a la part de dalt on s'enganxaven les malletes, anomenades retingudes. Eixos morts servien per aguantar i frenar la barca, amb la malleta que travessava en horitzontal la popa (imatge nº 103). Posaven un aparell de sis ulls enganxat al cable de la popa i amb ell estiraven per a moure el vaixell ja que la força quedava multiplicada gracies a les politges del aparell, a més l'enganxaven a la part del cable on volien moure la barca, perquè al principi havia que encarar-la al mar.



Imatge nº 103.- Varada a la drassana Zaragoza.
Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 104.- Varada a la drassana Zaragoza. Font: Arxiu Drassana Zaragoza



Imatge nº 105.- Varada. Font: Arxiu Drassana Zaragoza

Les tres imatges següents (nº 106, 107 i 108) pertanyen a la varada del vaixell Hermanos Llorens. S'observa molt bé la jàssera i els suports que anaven enganxats al vaixell, l'entramat de cordes i els parats que es posaven per a fer el camí del vaixell.



Imatge nº 106.- Varada Hermanos Llorens, Platja Centre.
Font: Arxiu Drassana Zaragoza



Imatge nº 107.- Varada Hermanos Llorens. Font: Arxiu Drassana Zaragoza



Imatge nº 108.- Varada Hermanos Llorens. Font: Arxiu Drassana Zaragoza

Es necessitaven tots aquests aparells perquè els vaixells eren molt pesats. De vegades si el vaixell era molt pesat i no tenien suficients homes per estesar s'unien dos polispasts, un damunt l'altre, anomenat "guagua" i trenaven diverses malletes per a ser més resistents. Ací, abans de l'arribada del motor utilitzaven el que ells anomenaven "wincher" o "xixiarra", eren quatre pals enganxats a una roda de fusta, els homes anaven pegant voltes als pals i la malleta anava enganxada a les pasteques anava enrotllant-se. Aquestes les utilitzaven perquè les rodes multiplicaven la força humana moltíssim. La força era tan gran que quan frenaven els vaixells, eixia foc de les malletes a causa de la fricció que ocasionava el pes del vaixell. L'encarregat de muntar tots aquells aparells a la drassana Zaragoza era Toni Coc.

Una vegada que ho tenien tot muntat i preparat, els homes amb ganxos anaven buidant la grava per a fer pendent. Seguidament uns altres homes estriaven i d'altres colpejaven la proa i així anaven movent el vaixell fins que l'encaraven i el portaven ben a prop de la voreta del mar (imatge nº 107). Quan arribaven allí soltaven els aparells i les cadenes que ja no calien, estiraven de les retingudes de darrere de la proa, i en unes quantes masades el vaixell movia cap a vall i eixia soletes. Anava directe damunt d'uns altres parats que s'havien col·locat en la mar. Uns dos metres de parats enganxats amb cadenes i subjectats per un home amb una corda (imatges nº 108 i nº 109). Quan venia el vaixell es capbussava per a enfonsar-lo, corrent el risc de què sí el vaixell se'n anava de costat el matava. Aquests parats eren necessaris perquè la platja tenia poca profunditat.



Imatge nº 109.- Varada, Platja Centre. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 110.- Varada, Platja Centre. Font: Arxiu Drassana Zaragoza



Imatge nº 111.- Varada, Platja Centre. Font: Arxiu Drassana Zaragoza

Els treballadors de la drassana Zaragoza, també tenien que atendre a les reparacions dels vaixells construïts. És a dir, havien de traure els vaixells anualment per a fer el manteniment. Com era impossible traure'ls per la drassana Zaragoza, utilitzaven l'escala del varador de Lloret i Llinars. Els pagaven a Pescados l'estància dels vaixells però tots el ferraments eren els d'ells.

6.8.2 Varar a la drassana del Torres

Les varades a la drassana del Torres eren menys complicades. En primer lloc cal destacar que la platja del Torres tenia unes bones condicions per a varar el vaixell. És una platja de pedra mitjana i el mar té molta profunditat. Aquesta drassana portava funcionant des de la primera dècada del segle XX i tenia unes infraestructures fixes. Contaven amb una escala de varar fermada amb ciment i tenia trenta metres dins el mar, per a que els vaixell entraren fins al fons.

A aquesta drassana gastaven uns carros per aguantar i transportar les embarcacions que és deien anguileres. Eren desmuntables, les barques en aquesta drassana sols s'aguantaven amb bastides i uns suports de fusta de l'altura dels parats (imatge nº 110) i de les anguileres (imatge nº 111). Les anguileres les muntaven a terra quan la barca ja estava acabada, s'acobraven. Eren desmuntables, mitja per un costat i mitja per un altre i quan ja estaven al lloc, les armaven amb barres de ferro a cada costat i després unies l'anguilera amb les cadenes que formaven una v i s'ajuntaven a la quilla del vaixell, com es pot veure a la foto (nº 112) . És a dir, eixes barres de ferro anaven tensades amb unes cadenes, les quals anaven totes passades per l'estructura de fusta i quan les tensaves i fermaves amb un cargol i una rosca, es quedava tot un cos.



Imatge nº 112.- Varada, Platja Varador. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 113.- Anguileres, Platja Varador. Font: Arxiu Drassana Zaragoza

Primer fermaves un costat i després l'altre. Una vegada que tenien les anguileres preparades, el següent pas era netejar els parats fixes, posar altres parats i engrèixar-los amb seu bullit (imatge nº 112). Feien una caldera gran i amb una brotxa ho posaven per a que la barca fora més lleugera fins a la via de ferro. El seu era grassa de porc i la solia dur Jeroni el carnisser. A aquesta drassana també utilitzaven els morts i els aparells per a varar-les, el que passa és que quan es va introduir el motor elèctric la cadena d'aquest polispast anava enganxat a una maquineta (com les del art de bou) a motor de gasoil, deixant d'utilitzar al força humana o animal. Els cables o malletes a questa drassana anaven enganxats a un norai fix que es trobava a les roques del fons dret de la fotografia (nº 113).



Imatge nº 114.- Anguilera i parats, Platja Varador. Font: Arxiu Drassana Zaragoza

Hem de destacar que la drassana del Torres era drassana varador. Açò consistia en que, a més de construir els vaixells, els reparaven; per tant, també tenien la tasca de trau-los del mar (imatges nº 113 i 114). Per a fer-ho la treien sense carro, la barca venia i s'encarava damunt del carro. Abans de traure el vaixell, un dels homes del varador muntava dalt la barca i s'amarraven diverses cordes a terra, una d'elles a un norai, i des de terra anaven guiant el vaixell per a que s'enfilés just al carro de l'anguilera, el qual també portava unes cordes al vaixell per a que en el moment que toqués, entrés perfecte.



Imatge nº 115.- Vaixell eixint del mar per a reparar, Platja Varador. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 116.- Vaixell Mavi a l'espera de ser reparat, Platja Varador. Font: Arxiu Drassana Zaragoza

Als anys 70, algunes drassanes van incorporar el denominat carro per a traure els vaixells. En el cas de la Vila Joiosa, el va incorporar solament la drassana Santa Marta. Consisteix amb una via de ferro dividida per diversos carrils i un carro elèctric que entra dintre del mar i s'enganxa al vaixell, el trau i el deixa a la via que està lliure. Aquest sistema encara s'utilitza actualment, com podem observar a les fotografies (nº 15, nº16, nº 17 i nº18). Hui en dia, aquest tipus de varat està en desús. Aquesta manera de traure els vaixells és la més similar a la de les anguileres artesanals. I per això el treball del varador Santa Marta s'ha de conservar, ja que és un dels pocs exemples que queden.



Imatge nº 117.- Varador Santa Marta, port. Font: pàgina Facebook Vilers pel Món. A l'URL: [https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?ref=ts;](https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?ref=ts) accedit el 14/06/2017.



Imatge nº 118.- Varador Santa Marta, port. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 119.- Vaixell Juan Lloret al Varador Santa Marta, port. Font: Juan Lloret.

Actualment, a les drassanes més modernes que treballen amb l'acer ja tenen una grua amb uns gomes que alcen el vaixell en alt i el trauen del mar a la drassana (imatge nº 120).



Imatge nº 120.- Tallers nàutics, port. Font: Pere Muñoz Llorens.

Encara que aquesta descripció sigui tan tècnica, mai sortia tot perfecte, sempre tenien complicacions ben fotudes.

Malauradament a totes les drassanes els ha caigut més d'un vaixell varant-lo, un dels casos més sonats va ser la caiguda del vaixell de Jaime Vinaches a la drassana Zaragoza, "El Jaime Lloret". Quan estaven varant el vaixell es va girar un temporal i el va tombar quan estaven travessant el camí que separava la drassana de la platja, va ser un desastre perquè el vaixell va estar tallant la carretera durant tres dies. Va ser al 1952, els homes estaven desesperats perquè al ser camí el guarda molls no els deixava tocar. Menys mal que amb l'ajuda de les altres drassanes, sobretot la de Bartolomé Soler "El Monjo" que va portar bigues i l'ajuda de tot el poble, quan el temporal va calmar van poder adreçar el vaixell i llançar-lo al mar.

Un altre cas va ser el del vaixell Lázaro, també de l'any 52. Era del Tio Mayoro i no va tindre un bon part. Aquest va ser un dels pocs vaixells que es va muntar sencer a la drassana, amb el motor, els tancs de gasoli, etc... Era un vaixell per a anar a pescar el "gramanto" a Almeria. Mentre la estaven varant, a l'altura de l'escalo del camí es van trencar les retingudes i com no havien prou parats damunt la grava fins a la vora de la mar va caure de costat. El vaixell va estar tres dies tirat a la platja. Per a solucionar-ho van buscar a Pepico la Paxacana, cap del varador per a que els ajudés. Van fermar la barca amb el cable i el pal que es veu a la fotografia (nº 119), per a que el mar no se l'emportés. També va anar a ajudar el Tio Monjo i poc a poc quasi tot el poble va anar a ajudar a traure el vaixell. La gent de la Vila li cantava: "*¡Levántate Lázaro y anda!*". El tio Monjo, que era un expert va agafar el pal que veiem d'uns 15-20 metres de llarg, també va posar moltes cordes a cada tres metres del pal i quan ja ho tenien tot preparat es gira davant de la gent i va dir: "*- Senyors: ací volem gent que vinga a ajudar a fer la feina, no a mirar-nos i criticar-nos, així que feu el favor d'avallar*" (Toni Gomis Llorca, 84 anys, 1952) i mentre parlava es va girar un colp de mar que amb l'espenta de la gent agafada a les cordes, van aconseguir que el vaixell va eixir endavant.

Després d'aquest accident, a la drassana Zaragoza sempre es van preocupar de posar parats fins a dins del mar, com s'explica a principi del apartat.



Imatge nº 121.- Caiguda de la varada del vaixell Lázaro, port. Font: Arxiu Drassana Zaragoza

Varar un vaixell no sols requeria destresa tècnica, sinó també una gran saviesa climatològica. Abans de varar el vaixell feien una predicció del temps, que no tothom sabia fer. Entre els nostres informants han destacat el coneixement de tio Marco Tela, el Tio Milio i el Tio Tónico Melases. Ells eren antics homes experts en la mar que feien una previsió exacta del temps per a saber quan era òptim varar els vaixells. Des de les drassanes esperaven sempre la seua paraula abans d'acordar una varada.

Per totes les raons ja esmenades l'acte de varar es convertia amb una festa per a la resta del poble. Abans de varar un vaixell s'anunciava com un gran esdeveniment i tothom que podia baixava a la platja a celebrar-ho. El poble no baixava amb les mans buides, les dones feien coques, xocolata, etc. En aquesta imatge en concret (nº 120), és el bateig del pailebot Modelo, quan encara no existia port. A partir de la dècada dels anys 40, els vaixells ja s'acabaven al nou port, com hem vist a l'apartat de l'acabat del vaixell. Per tant la festa s'organitzava al port, en ves de a les drassanes (imatge nº 122 i nº 123). Però aquest acte no es feia solament quan s'estrenava un vaixell, sinó també

quan adquirien un de segona mà o feien una gran remodelació. En aquests casos el vaixell sortia a la mar des de la drassana (imatge nº 121).

Era típic que tots els vaixells portaren enganxat una botella de conyac o xampany per a esclafir-la sobre la popa i fer-li el bateig de mar (imatge nº 121). L'encarregada de fer-ho era la padrina de fusta perquè d'aquesta manera s'assegurava la bona sort a la barca..



Imatge nº 122.- Bateig pailebot Modelo. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 123.- Bateig amb botella de conyac. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 124.- Festa de bategi al port. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.



Imatge nº 125.- Festa de bategi al port. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.

Per concloure aquest apartat sols es pot fer amb les paraules del nostre mestre Toni Genaro:

El caminet de la drassana Zaragoza el sonmie jo ara, ens ha donat el caminet de faena... Nosaltres per a varar era per a morir-te, i som els que més hem aguantat. Imagina una barca de 26 metres allí en l'escala tot allargat des d'ací dalt fins a la voreta de la mar i vinga els colls de mar... de vegades la barca li llevaves la retinguda i havia que anar aguantant-la, xe!!! no vos menejeu els que hi ha dalt la barca!!! perquè si es feia un mal moviment se'n anava dins l'aigua... Coses de la vida xiqueta!

(Toni Genaro, 89 anys 2016).

6.9 Tipologia d'embarcacions construïdes

Per a diferenciar els diversos tipus d'embarcacions existeix a capitania marítima un registre on quedaven registrades seguint una classificació en diferents llistes:

- La llista primera pertany als vaixells grans dedicats al transport de passatgers.
- En la llista segona estarien els vaixells de transport merant.
- A la llista tercera es registraven els de pesca.

Segons les dades de documentació recopilada de l'ajudantia marítima de la Vila Joiosa, part de la qual es troba al llibre *Història de la Vila Joiosa*, escrit per Matí Miquel (2016), hem pogut documentar les següents tipus d'embarcacions al llarg del segle XIX: xabec, vaixell de pesca d'art reial, xàvega, barca de pesca, embarcació almadrava, barqueta, bot, busa, llaüt, falutx, tartana, pailebot, vaixell de tràfic, pollacra-goleta, bergantí, místic, goleta, balandra³⁹.

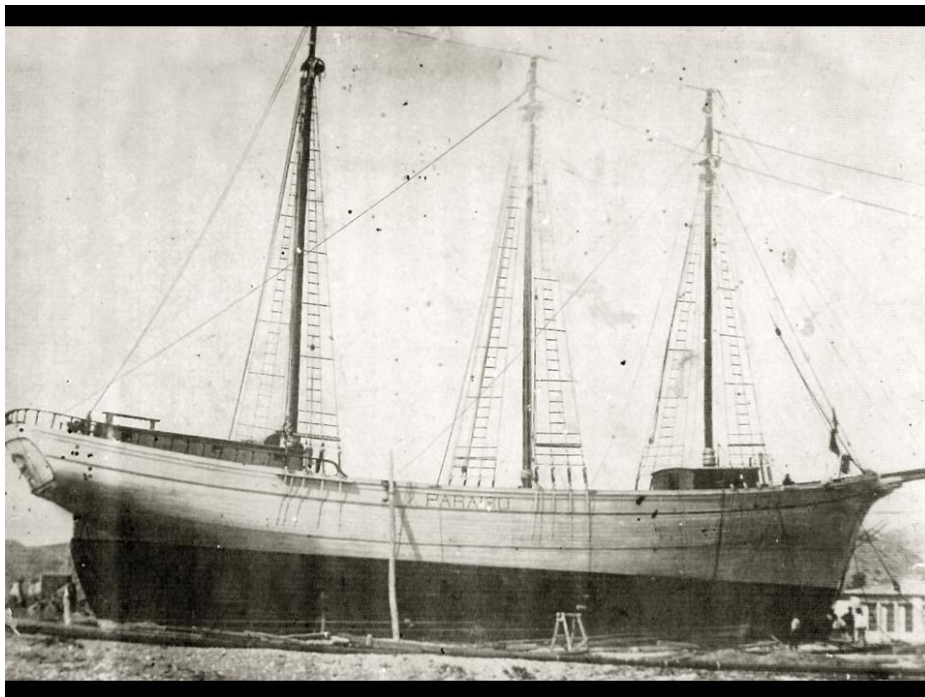
La primera embarcació de la qual tenim constància era la "Santa Ana". És un vaixell comercial del segle XV, entre 1423 i 1430. En concret és una coca, vaixell a vela amb una bodega capacitada per a 825 tones, a prop de 30 metres d'eslora. Tenia la fama de ser el vaixell més gran del mar, i popularment va ser batejada com "La nau grossa de Maians". Segurament fou construïda a l'Arsenal. Es va construir per encàrrec del conseller municipal de València i el projecte el va dirigir el patró Jofre de Maians. No

³⁹ A l'article "Navils i velers a la valència del segle XVIII", del llibre *Mestres d'aixa, calafats i mariners* (Boira Maiques et al, 2000: 69-83), esta explicat amb detall la tipologia d'aquestes embarcacions.

se sap cert perquè de l'elecció de la Vila Joiosa, però sí que projectes anteriors d'altres drassanes havien fracassat i com la vila tenia molta tradició marinera li la van encarregar a ells. Però la història d'aquesta nau no va ser solament mercant. A 1431, el rei Alfons el Magnànim la va requisar per a formar part de la seua flota de guerra i anar cap a la conquesta. Tots junts van anar a la batalla contra els genovesos, a la qual els experts mariners van vèncer a la flota reial, agafant presoners a Alfons i a la nau (Galiana, 2016: 218-222). Encara que aquesta campanya fou fallida, a 1435 el rei Alfons el Magnànim va aconseguir la conquesta de Nàpols. Honrosament, gràcies a aquest fet, els vilers podem dir amb veu ben alta que hem construït un vaixell per a l'armada de Alfons el Magnànim, per a la presa de Nàpols.



Imatge nº 126.- Pailebot Jonense. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 127.- Bateig pailebot Paraíso. Font: pàgina Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

A principis del segle XIX, 1914-1920, en època de la Primera Guerra Mundial, a la Vila Joiosa es construeixen els següents pailebots: “Jonense” (imatge nº 126), “Dolores”, “Explorador”, “Modelo” (imatge nº 122), “Marques de Valleterra”, “Gomera”, “San Jaume” (imatge nº 130), “Adán”, “Cosme Soler” (imatges nº 134 i nº 139) , “el Paraíso” (imatge nº 127) i “Nueva España”, amb una mitjana de 400 tones. Els pailebots de Lloret i Llinars, i les embarcacions de la naviliera Hispania Marítima. Les imatges següents estan extretes de la pàgina de Facebook Vilers pel Món⁴⁰ i del llibre *Memòria gràfica de la Vila Joiosa* (Devesa et al., 2001).

⁴⁰ Vileros por el mundo. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.



Imatge nº 128.- Pailebot al port de la Vila Joiosa. Arxiu fotogràfic Linares Ortiz. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 129.- Construcció pailebot a la Vila Joiosa. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 130.- Construcció pailebot Sant Jaume . Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 131.- Varada d'un pailebot. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 132.- Construcció d'un pailebot. Font: pàgina facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.



Imatge nº 133.- Construcció d'un pailebot . Font: pàgina facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017



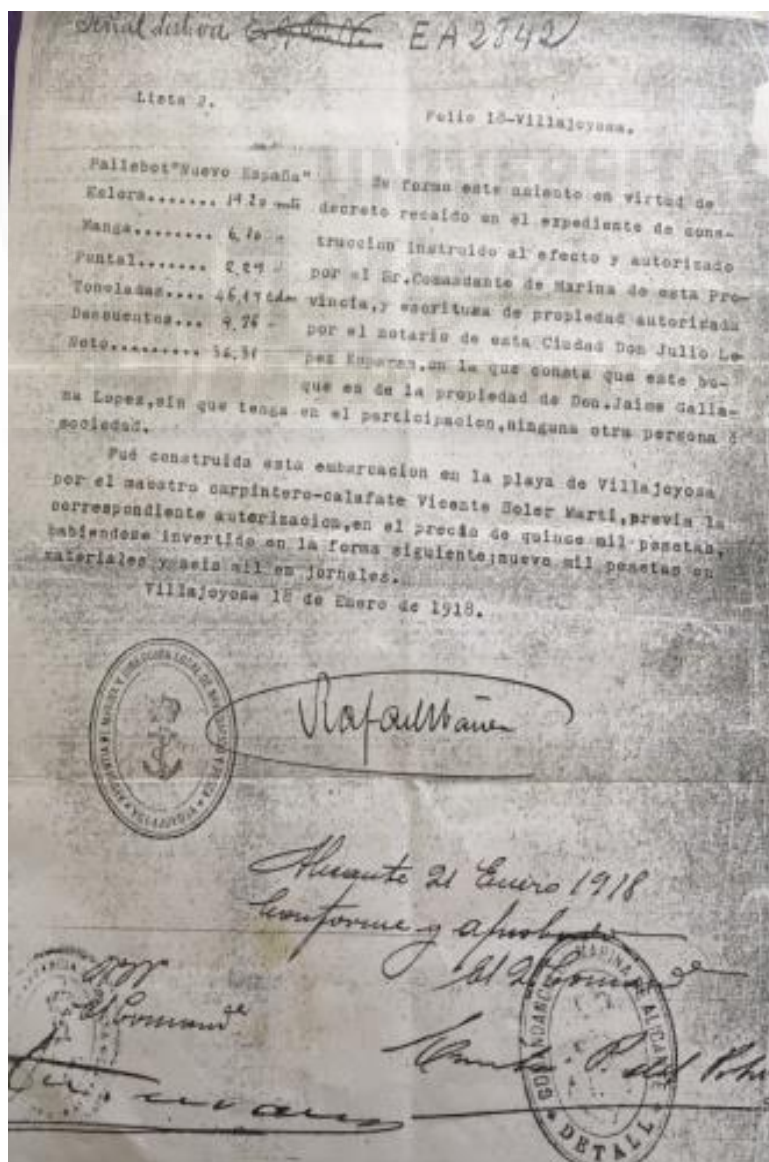
Imatge nº 134.- Pailebot Cosme Soler. Font: pàgina facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

Un dels testimonis més antics de construcció naval que conservem és la de pailebot “Nueva España”, el 18 de gener de 1918, per el mestre-calafat Vicente Soler Martí (el Monjo) per a Don Jaime Galiana López⁴¹ (imatge nº 133). Aquesta era una embarcació mercant que es dedicava al cabotatge per al transport de mercaderies i estava governada per Tomàs Galiana Soriano, fill de Don Jaime. La ruta que feia era la Vila-Màlaga- Barcelona, totes les setmanes carregada de melassa i alcohol. Conten que sempre esmorzaven el mateix, sang en ceba. Hi havia molts viatges que eren llogats per l'empresa Transmediterránea. És molt important perquè és una de les embarcacions que marca la transició de les embarcacions a la Vila Joiosa, de les grans goletes mercants als vaixell de pesca. Hem de recordar que el port de la Vila Joiosa al llarg de la seua història ha sigut un port mercant, encara que sempre s'ha treballat amb la indústria pesquera, esta era secundaria, però degut al desenvolupament del ferrocarril i la Guerra Civil española van fer caure el comerç mercant i el desenvolupament de la pesca. Justament quan van acabar de construir aquest pailebot, la drassana soler va signar els contractes amb l'empresa Hispania Marítima S.A, per a construir les goletes esmentades en l'apartat dedicat a aquesta empresa.

⁴¹ Aquest document ha sigut prestat pels descendents de Don Jaime.

Les drassanes no sols es dedicaven a construir vaixell mercants, sinó que sempre s'ha treballat amb la construcció d'embarcacions pesqueres. Abans de l'arribada del motor i els seus primers anys, a les drassanes es construïen vaixell per a l'araig d'un 12 metres d'eslora; llaüts a vela o caeros per a la pesca d'arrossegament, de 6-8 metres d'eslora; i llaütets més menuts per a feines de menor envergadura. El caero es el vaixell viler per excel·lència (imatge nº 135), és molt similar al llaüt però amb unes característiques pròpies que marquen la denominació d'origen vilera, amb un poc més de calat que els llaüts.

Abans de la guerra civil, aquestes embarcacions s'utilitzaven com a vaixells de recreo o oci, igual que la pesca esportiva que coneixem hui en dia. Però al vindre la guerra i la pobresa a España, aquestes embarcacions es van convertir amb l'única ferramenta per a poder sobreviure i alimentar a les famílies (imatge nº 134).



Imatge nº 135.- Documentació pailebot Nueva España. Font: Gostí Galiana Vinaches.



Imatge nº 136.- Caeros. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmondo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.



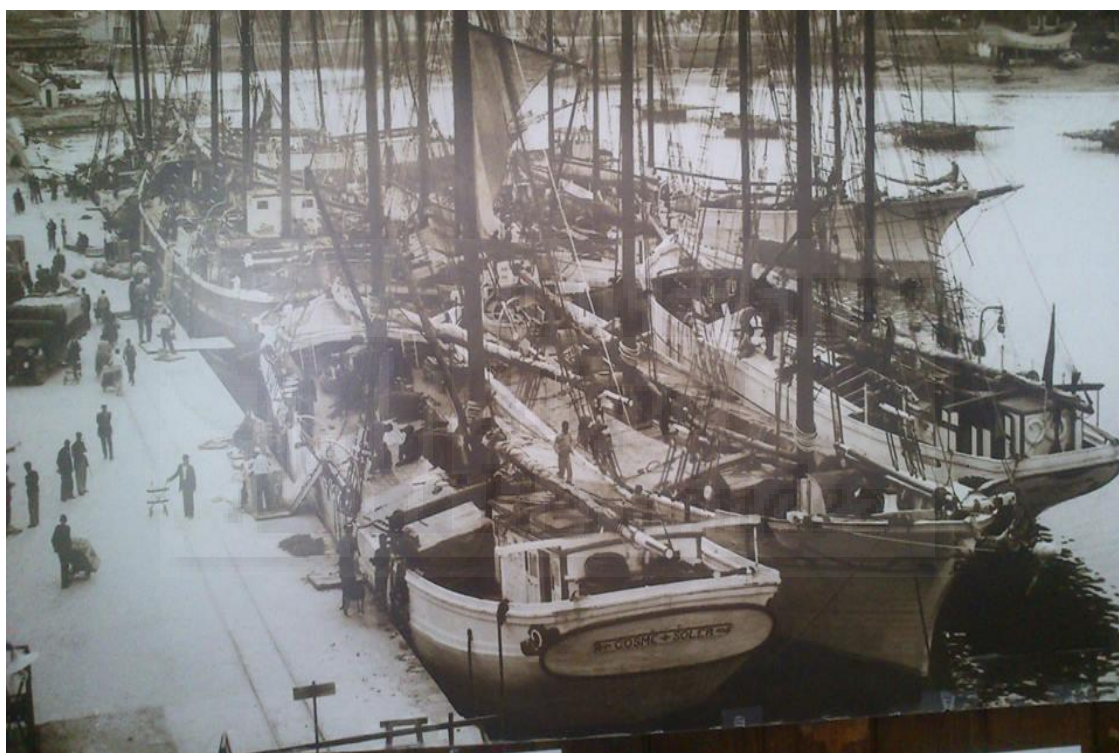
Imatge nº 137.- Caero. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmondo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

En aquella època es pescava a l'arrossegament amb parella. És construïen dos vaixells iguals i anaven els dos a pescar amb una xarxa d'arrossegament enganxada a la popa de cada vaixell, cada vaixell tenia un tirant i quan tenien que xorrar només xorrava un, però s'apegava un a l'altre. Un exemple d'aquests era la parella del Podenco i el Pachón (imatge nº 136), tots els que es van construir a la vila eren de fusta, però els vilers que vivien o pescaven per Cadis o pel Nord, se'ls van fer d'acer, com la família dels Senabres i la de León Marco. Açò era degut a que després de la guerra el gasoil estava racionat, escassejava i sortien a pescar a vela. Des de la postguerra, tots els vaixells que es va construir eren de pesca d'uns 14 a 20 metres normalment, o remodelacions de les embarcacions anteriors posant-li maquinilles i portes per als bous, al prohibir la pesca a parella. Com els del Tio Cosme el Primo, els Adrians, el Tio Tónico Melases. Aquestes embarcacions eren combinades amb els vaixells de motor, quan venia el gasoil treien les vaixells de motor, però mentre tant si no tenien pescaven amb els caeros. Quan va tornar la venda de gasoil es van començar a construir vaixells menuts amb motors de 20-40 cavalls, aquests vaixells ja anaven a pescar a soles. Ja als anys 60 es van començar a fabricar barques més grans de 100-200 cavalls. Aquestes ja eren barques que anaven mecanitzant-se.



Imatge nº 138.- Parella Pachón. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmondo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

Entre 1941 i 1942, el notari Santolaia, com tenia molta influència amb el general Franco, va aconseguir crèdit de l'estat per a recuperar la tradició vilera dels vaixells a vela. Va manar a construir tres motovelers: el "Cosme Soler" (fotografies nº 132 i nº 137), de 420 tones; el "San Francisco de Paula" de 400 tones, i el "Cristóbal amorós". Els dos primers es construïren a la drassana Pedro Santa Pau, al Paradís, però l'últim el construï un parent d'ell al Campello. El "Cosme Soler" va ser manat pel capità Vicente Mingot "El Salsero" cap a Brasil (Llorca Baus, 1985: 96). Aquest viatge es va viure com una gran gesta, perquè per creuar l'Atlàntic s'havia de ser un gran expert, però per a creuar-lo a vela i en plena Segona Guerra Mundial, s'havia de ser molt valent.



Imatge nº 139.- Pailebot Cosme Soler. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

A la drassana Zaragoza, el primer vaixell que van fabricar a motor va ser el "Playa del Torres" amb 400 cavalls a tres pistons, després van fer el "Zaragoza" amb un motor de 600. Els motors han arribat fins hi tot a 900 cavalls o 1000 cavalls als anys 90, però com el gasoli ha anat encarint-se no ha sigut rentable. A l'actualitat els motors més òptims són els de 500 cavalls. També es construïen petites embarcacions per a la tarrafa com: el "Tio Pere el Rojo", el "Roig del Pal", el "Tio Capsaneta", el "Tio Pau". La tarrafa eren dues embarcacions a rem, una la que feia el bol i l'altra aguantava la llum, fins que es va motoritzar la que feia el vol. Després es van fer traïnyes que feien la

mateixa funció que les tarrafes però amb una sola embarcació. Actualment ja no queda res d'això, sols la barqueta de fusta "Tio Corando" que han restaurat. Aquestes embarcacions solien tenir 5 o 6 metres.

Les drassanes de la Vila Joiosa no sols produïen embarcacions per al poble, sinó que proveïen a diferents llocs de la costa mediterrània espanyola. Si recordem el capítol de la Hispania Marítima, els pailebots que es construïen marxaven cap a Barcelona, i també s'havien construït embarcacions per a Altea, Mazarrón, etc...

6.10 Indústries auxiliars

6.10.1. La fàbrica de Manolo Cortés i la de Hermanos Martínez

Les drassanes per si soles no acabaven els vaixells, necessitaven d'altres empreses auxiliars que els subministraren les parts del vaixell que faltaven: peces i materials auxiliars per a la navegació. A la Vila Joiosa havien dues empreses encarregades de la marqueteria dels vaixells: la de la família Cortés i Martínez. Eren una família que treballava en el mateix local, però la empresa estava dividida en dos feines diferents.

La família Cortés s'encarregava d'una de les parts més importants del vaixell, dels ponts de comandament. El pont de comandament era des d'on es governava el vaixell, amb l'ajuda de la roda del timó. L'empresa era d'abans dels anys trenta del segle passat, dedicada a tot tipus de marqueteria: mobles, carrosseria de camions, ponts de barques, les portes dels bous, però com la drassana Zaragoza estava el costat, i ells tenien un gran volum de feina, els encomanaven tots els ponts de comandament a la empresa dels Cortesos. Menys quan tenien èpoques de poca feina, les mateixes drassanes s'encarregaven de fer els ponts de comandament. Eren set o huit treballant a l'empresa, els cinc germans, el pare i dos treballadors. Els problemes al l'hora de trobar fusta eren iguals que els de els drassanes i com eren part de família i treballaven al costat de la drassana Zaragoza, moltes vegades treballaven junts, a l'hora de buscar fusta bona i amb volta.

La jornada laboral era d'una mitja de 12 o 13 hores al dia, però com el treball es podia fer al l'interior del taller encara s'allargava més que a la drassana. Una de les coses que ens conta un dels germans Cortés, es que quan es feia tard per a anar a casa deien: "*Primo... que ja fa el pato...*" (Quico Martínez Cortés, 81 anys Postguerra).

Es referia a que les agulles del rellotge marcaven les 10 i 10 de la nit. També treballaven els dissabtes fins a les 5 de la vesprada. Es solia guanyar uns 18 duros a la setmana.

La maquinaria que tenien al taller per fer els ponts de comandament eren: una cepilladora, una serra de cinta, una regruixadora, dos torns per a fer bolos i calons. El germans Cortés van fer els ponts de comandament de les barques de “Senabre”, del “Pondenco” i del “Pachón” (imatge nº 136). Malauradament, actualment ja no queden ponts de fusta, perquè es la primera part del vaixell que va passar a ser de polièster.

Quan ja tenien els ponts de comandament fets, els portaven a la drassana o a Alacant, depenent del lloc on acabaven els vaixells. Solien tardar unes dues setmanes per a muntar el pont. El pont de comandament portava darrere una caseta amb llitets i armariets per als dos patrons, per al de pesca i per al de cabotatge. Estos ponts eren per a barques grans; les barques de pesca petites que no fan nit a la mar porten un pont de comandament més menut. Els ponts de comandament solien valdre unes 10.000 pessetes.

També feien les rodes del timó, però el timó, que anava davant de l'hèlix, el feien els fusters de ribera. La roda era la que permetia manejar el timó des del pont de comandament. Van arribar a tindre comandes de rodes de timó de diferents llocs d'Espanya: Mallorca, La Coruña, Algeciras, Altea, El Campello, Calp,...

Al costat estava l'empresa de Hermanos Martínez, dedicada a fabricar complements per als vaixells: remes, bolos, portes de bou, escalons. Feien els complements de fusta per a les arts de pesca.

6.10.2 Motors i peces de ferro

La majoria de les peces de ferro es feien a Alacant i les portaven amb un camió al moll de la Vila Joiosa o amb un remolcador. Duien el vaixell al moll d'Alacant i l'acabaven de muntar.

Els motors que gastaven eren els Volund (fotos nº 138 i nº 139), eixe ha sigut el motor que ha donat a menjar a tots els mariners de la Vila Joiosa. Les empreses amb les quals treballaven estaven a Alacant: Lar Conti i Olsen, Lluna i Andreu. Aquestes empreses feien els motors, l'hèlix i les dues ultimes els tancs de gasoli.



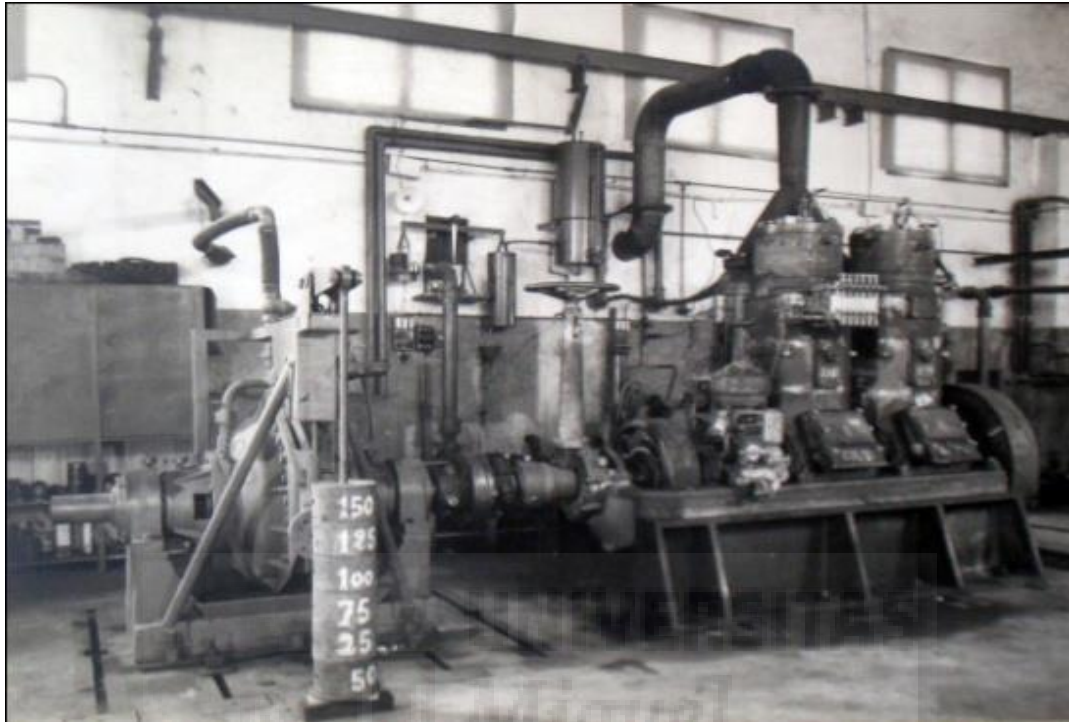
Imatge nº 140.- Motor Volund. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

Una vegada que estava el casc de la embarcació acabat, amb el timó, l'hèlix i els ranxos fets, les varaven al moll de la Vila o d'Alacant per a acabar-les.

Els primers motors que van existir eren sols de 20 cavalls, fins als anys 60 que es van començar a desenvolupar fins a arribar als 200 cavalls i a substituir totalment la vela. S'utilitzaven com a motors auxiliars dels vaixells a vela. I també per a treballar prop de la costa, com a molt llarg fins a Alacant, ja que sols feien uns 200 o 300 cavalls. Els vaixells de l'Atlàntida portaven aquests motors. Si es necessitava un motor més potent es feien vaixells de vapor, perquè la màquina de carbó era la única que aconseguia arribar als 1000 cavalls.

Els fusters de ribera es van haver d'adaptar ràpidament a l'aparició dels motors. Degut a que segons el motor que es volia posar al vaixell, el disseny de l'aigua viva de

l'embarcació variava. La velocitat del vaixell no només depenia de la potència del motor que impulsava l'hèlix, sinó també d'un perfecte disseny del vaixell on la popa fora més fina que la proa i que arribes l'aigua viva exacta a l'hèlix.



Imatge nº 141. Fàbrica Volund, Alacant. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

6.11 Desballestaments

Una de les coses més curioses dels vaixells era que naixien i morien al mateix lloc. Quan un vaixell ja no reunia les condicions per a navegar o el seu armador ja no es podia fer càrrec de les reparacions, quedaven en desús.

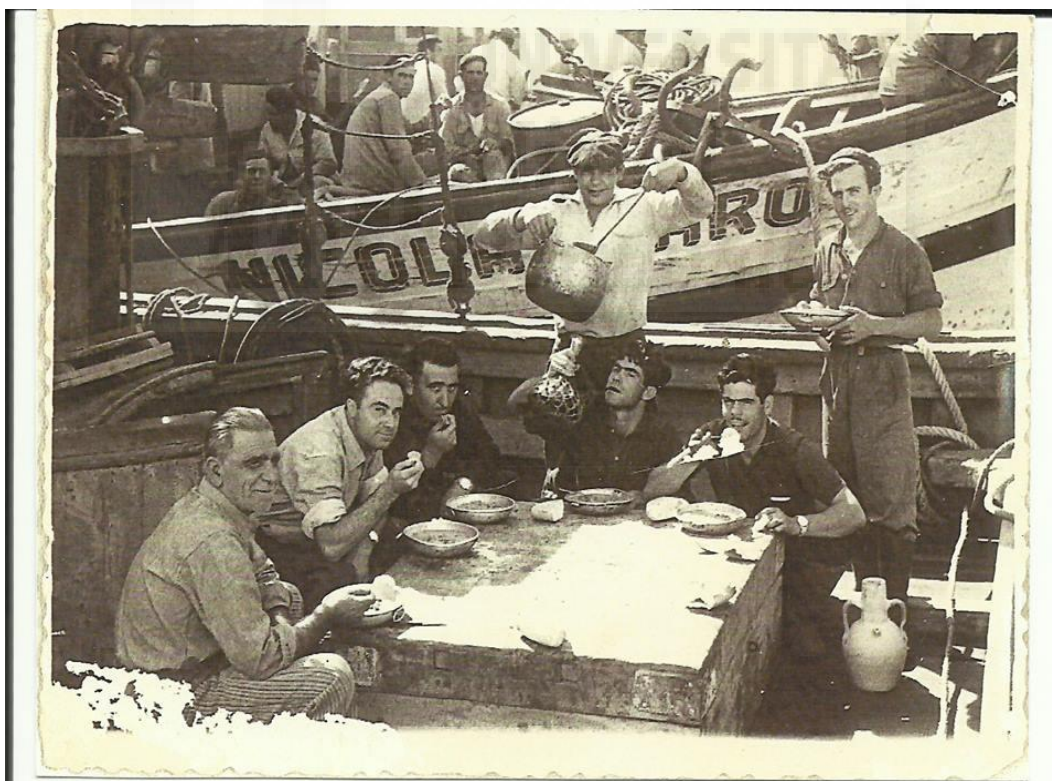
Antigament, fins a mitjans del segle XX, a les èpoques de decadència de la navegació, els vaixells quedaven abandonats a la drassana i creaven importants problemes de salubritat pública. Un exemple el tenim el 1884, quan el comandant militar de la província autoritza a l'ajuntament de la Vila Joiosa per a que efectuen el desballestament del bergantí goleta "Adelaida", que estava varat a la platja i era un cultiu d'infeccions (època de còlera). Seguidament, el vaixell es taxat per Pedro Marcet Pérez i José Vaello Lloret, que el varen valorar per 380 pessetes, preu amb el que va

sortir a subhasta (Baus, 1985: 92). Altres testimonis de goletes desballestats són les “Hermosa Judith”, “Betsabé” i “Almirante Marquet”.

Segons les èpoques hi havia dos formes de desfer-se dels vaixells de fusta. Una era portar-los a la drassana i desmuntar-los a “torrossets” per a que pogueren traure tota la llenya possible, com hem vist. Però van haver altres èpoques que el treien al varador per a llevar-li tot el material contaminant i després amb un remolcador el portaven en orri, és a dir, “a pique” i el mateix vaixell al fons del mar servia d’escull per a la fauna marina.

7 ALTRES INDUSTRIES MARÍTIMES

7.1 La pesca



Imatge nº 142.- Mariners esmorzant. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmondo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

Com ja hem fet menció anteriorment, la pesca és una activitat econòmica de la qual és té notícia des de fa segles. La construcció del nou port en el segle XX a la Vila Joiosa és clau per al seu desenvolupament, ja que va produir una renovació i modernització en aquest sector. La introducció de noves tècniques i l'augment de la potència dels vaixells, gràcies a les màquines de vapor, i posteriorment al motor de gasoil amplia el consum de l'àmbit local al comarcal i inclús al nacional. A mitjans dels anys 50, quan el país començava a sortir de la postguerra civil, la indústria pesquera va anar en augment. Dels anys 60 fins a la crisi del petroli de finals dels anys 80 va ser l'època daurada de la pesca a la Vila Joiosa. A més, a partir dels anys 80, aquesta indústria va començar a estar afectada per l'explotació del fons marí, que poc a poc ha anat afectant al volum de les captures i en conseqüència a una progressiva desaparició d'embarcacions i mariners.

Podem distingir dos tipus de navegació en la flota pesquera de la Vila Joiosa, la primera d'elles la de vela, fins al primer quart de segle XX, i la segona la de motor, característica dels últims seixanta anys. La flota pesquera a vela era petita degut a l'escassa comercialització del peix, ja que mancaven d'uns bons mètodes de comunicació i conservació. Tot el contrari passava amb la flota mercant, ja que aquesta oferia més oportunitats de treball i de guanys.

Els vaixells a vela solien tenir 13 o més metres d'eslora, a cada parella de velers li acompanyava una embarcació anomenada "enviada" que arreplegava la pesca i la portava a la voreta. Una vegada que arribava a terra, els "paral·lels" amb l'aigua per els genolls s'encarregaven de traure el vaixell a canvi d'un grapat de peix. Una vegada a terra transportaven les captures als magatzems del peix, on eren adquirits els lots i repartits entre els arriers per a portar-los a les poblacions del interior. Cal remarcar que una part important de la tripulació de la flota pesquera eren els xiquets, embarcaven amb sols 8 anys, estaven encarregats d'encendre el foc i preparar el desdèjuni a la resta de la tripulació i col·laborar en la recollida de la xarxa⁴².

Per a poder entendre el treball en aquesta indústria fins a l'actualitat agruparem la pesca de litoral en tres pesqueries: arrossegament, cerc i artesanal⁴³.

⁴² Llorca Baus, 1985: 181-187.

⁴³ Sellés et al., 1997: 88-105.

7.1.1 Arrossegament



Imatge n° 143.- Mariners agafant les arts. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

És l'art de pesca utilitzat bàsicament per les embarcacions de la Vila Joiosa. Aquesta pesca predominava a principis del segle XVIII i fou introduïda pels catalans des de França en el segle XVI. La pesca de bou és un art molt complex que va revolucionar tot el sistema productiu del litoral peninsular. Antigament exigia dues embarcacions grans a vela o una xarxa arrossegada des de terra per bous (imatge n° 141, n° 142 i n° 143). En el cas de la Vila és practicava la primera, portada cada una d'elles per una dotzena d'homes. Aquestes barques arrossegaven pel fons una estreta i llarga xarxa, que recollia tot el que trobava. La introducció de la pesca amb parelles o bou suscità una gran polèmica ja que posava en perill el medi marí degut a la captura indiscriminada. A principis dels segle XX, es començà la construcció de vaixells amb portes deflectores deixant la pesca amb parelles⁴⁴. Aquest art es va intentar prohibir a principis del segle XIX, i a mitjans d'aquest es va crear el temps de veda, ara anomenat l'atur biològic⁴⁵.

⁴⁴ Soriano, 1995: 18-21.

⁴⁵ Martínez, 1993: 2-8.



Imatge nº 144.- Mariners amb les maquinilles. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmondo/?ref=ts>; accedit el 14/06/2017.



Imatge nº 145.- Llançaments del bou. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmondo/?ref=ts>; accedit el 14/06/2017.

Els vaixells de pesca a la Vila Joiosa tenien diverses funcions. De la temporada d'abril a juliol, pescaven la cavalla i el bonítol a les costes nord-africanes. Després continuaven la temporada amb la pesca d'arrossegada amb parelles⁴⁶.

La captura que es realitza és la d'espècies submergides, mitjançant una xarxa que és arrossegada pel fons. A diari es treballa al mateix calador i tornen habitualment al port base per a la venda de les captures. A la Vila Joiosa s'agafen les següents espècies:

- Peixos: rap, moll, daurada, lluç, ...
- Crustacis: llagostí i la galera.
- Mol·luscos: caragol amb punxes, sèpia, calamar i el polp.

Aquest art està condicionat per l'horari o temps de pesca, ja que les embarcacions d'arrossegament no poden afaenar en fons majors a 50 metres i menors de 100 metres. També està molt regulada la velocitat de cada vaixell, les mides de la xarxa i el peix que s'agafa. A més es continua amb la mesura de l'atur biològic (veda no obligatòria), en el qual els treballadors cobren el subsidi de desocupació i els armadors una subvenció de la Comunitat Valenciana.

7.1.2. Cerc

És la que captura espècies de superfície, principalment la sardina, mitjançant la utilització d'un art que es tanca en cercle per atrapar les espècies. Aquesta flota de cerc de la Mediterrània faena en els diferents caladors per tractar-se d'espècies migratòries, entrant a vendre en els ports més propers dels llocs de pesca.

A la Vila Joiosa s'utilitzava la pesca de llaüts amb llum (imatge nº 144). Es pesca de nit, amb un bot auxiliar portador de llum. Actualment la pesca de cerc ja no es treballa a la Vila Joiosa.

⁴⁶ Cortés, 1982: 18-21



Imatge nº 146.- Llaüts amb llum. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

7.1.3. Pesca artesanal

És la que inclou varies modalitats o especialitats de pesca, amb diferents tipus d'arts: tresmall, tarrafa, palangre, nanses, bornells, rall, cànTERS, poteres, curricà, canya, dedicades a la captura d'espècies de fons o de superfície, segons l'aparell o art emprat. Està composta per embarcacions de poca tripulació i treballen en calats propers al port base (imatge nº 147).

La tarrafa era l'art especialitzat amb la pesca de la tonyina. Consistia en una xarxa llarga de quasi un km i anava enganxada al llaüt a motor i un altre que portava les llums. Solien anar homes a pescar que no estaven enrolats (tenir els papers aptes de capitania per a embarcar-se a treballar). Molts treballaven pel dia a les sendes i per la nit a la tarrafa. Quan tenien la pesca feta l'amo s'emportava la seua part i els treballadors l'altra, com el que avui en dia diem treball en negre.



Imatge nº 147.- Embarcacions de pesca artesanal. Font: pàgina de Facebook Vilers pel Món. A l'URL: <https://www.facebook.com/groups/vilerosporelmundo/?fref=ts>; accedit el 14/06/2017.

El tresmall és un art fix o de deriva, format per una xarxa d'elements rectangulars que es deixen anar o es calen en el mar. Estan perfectament senyalitzades per a que la resta dels vaixells no s'enganxen amb elles. Les embarcacions ixen pels matins, calen les xarcies i les deixen durant tot el dia i la nit; per a arreplegar-les al dia següent. Depenen de les captures que hagen realitzar, l'embarcació cala les xarcies de nou o tornen al port.

S'agafen les següents espècies:

- Peixos: llenguado, moll, daurada,...
- Crustacis: llagostí i la galera.
- Mol·luscos: caragol de puntxes, sèpia, calamar i el polp.

El palangre és un aparell de pesca format per un cap de fibra denominat "mare", de longitud variable, del que pegen, a intervals, altres més fins, anomenats braçolades, on s'empaten hams de diferent mida. Als extrems i al llarg del cap mare van disposats els diferents elements de fondegi i flotació, per a mantenir els hams a les profunditats convenients. Es cala de nit i s'arrepleguen els palangres a les 2 o 3 hores. També hi ha embarcacions de palangre de superfície (de mig fons, de fons fix i a la deriva),

conegudes com a “marraixeres”, per a pescar el peix espasa, bonítol, tonyina, déntol, lluç i mero.

Per últim, citarem la pesca del polp i l’art del caduf (imatge nº 146). Consisteix en dipositar en el fons una vas de fang cuit totalment obert per la part superior i amb un foradet en la part inferior. El vas s’amarra a un cap subjecte a una boia o a una filera. Els polps s’aixopluguen i es desouen en ells. S’extrau tirant un poc de lleixiu pel forat inferior.



Imatge nº 148.- Cadufs per als polps, moll de la Vila Joiosa. Font: Baldó, 2017.

7.2. La xarxa

La Vila Joiosa és l’origen de la indústria espanyola del filat i estava totalment relacionada amb les necessitats marítimes (imatge nº 147). Aquesta ha tingut sempre una gran importància per a l’economia local. En 1780, els treballs de l’espart ocupaven a més de 400 famílies (el 75% de la població). Segons el testimoni de Cavanillas, a mitjans d’aquell segle es cultivava, al terme de la Vila Joiosa, molt espart amb el qual fabricaven sogues i cables per a les embarcacions (Llorca Baus, 1985: 27). Aquesta indústria la van anar desenvolupant i consolidant-se al llarg del segle XIX.

Al començament del segle XX és convertí en la indústria del filat més important del país on treballaven un terç dels vilers i vileres. La importància d'aquesta rama industrial encara està present en la nomenclatura dels carrers del poble: Pal (on es feia el cordatge), el Filador, Amarador (bassa on es posava l'espart a remull) (Llorca Baus, 1985: 114).



Imatge nº 149.- Remendaores i remendadors, Platja Centre. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

Fins al segle XIX les xarcies es fabricaven principalment d'espart, substituït després pel cànem. El reconeixement en tota la Península Ibèrica de les arts de bou, provocaren una gran demanda d'aquest tipus de xarxa, ja que era més resistent i duradora que l'espart (aquest sols s'emprarà per als cordats). Al canvi de segle, la Gran Guerra (1914-1918) va permetre eliminar la competència de les xarcies procedents d'Anglaterra i Bèlgica, afavorint l'exportació de la Vila Joiosa. És ara quan comença l'època daurada del filat a la Vila Joiosa, comptaven amb enormes proporcions de producció xarciera, sobretot de bou, ja que abastien tot el mercat de la cornisa cantàbrica, Andalusia, nord d'Àfrica, i Canàries. El 75% i el 80% de totes les

xarcies de cànem utilitzades per la flota pesquera espanyola provenia de la indústria de la Vila Joiosa⁴⁷.

L'època daurada es va allargar fins a la Guerra Civil. Entre els anys 20 i 30 van haver 14 tallers, on estava vinculada més d'un terç de la població, els quals es van reincorporar la gran majoria després de la col·lectivització en l'època de guerra. A més d'aquests tallers havia tota una completa economia domèstica basada en el treball domiciliari de les xarcies per part de les dones i els remendaors. Es va convertir en una estampa quotidiana veure a les dones vileres cosir la xarxa a destall a la porta de les seves cases i als remendaors muntar les arts de pesca a les zones del passeig marítim. Les xarcieres ocupaven quasi tots els carrers del cas antic, de la platja, del passeig i del moll.

A la majoria de les cases de la Vila Joiosa es sabia fer xarxa i era un tradició que les mares ensenyaven a les filles a cosir xarxa. La professió de xarciera ha arribat a ser tan important que moltes dones han cobrat la jubilació de cosir xarxa. La primera xarxa que cosien era d'espart, però després va estar substituït per la de cànem. Del cànem treien l'estopa que era el material que filaven a les sendes.

La manufactura de la xarxa era un "domèstic system". L'empresari de la xarxa, proporcionava el fil, elaborat a les sendes, i el motlle a les treballadores. Elles a casa amb les diferents agulles cosien la xarxa segons la grandària del motlle, les malles, que eren els foradets que té la xarxa. Segons per allò que anaren a fer servir la malla, la xarxa tenia unes mides o altres. Per a fer bé l'amplària de la malleta s'utilitzaven diferents motlles de fusta. La malleta era l'amplària de la xarxa, contant els forats, i la llargària eren peus. Hi havia dos tipus de punts, el punt pla i el punt de risa, depenent per a la part de l'art que fora feien un punt o un altre. Quan ja tenien els punts fets tornaven la xarxa cosida als empresaris i ells ja s'encarregaven de donar-la als remendaors o remedaors, que cosien per a muntar les xarxes per a les diferents arts de pesca (veure les imatges nº 148, nº 149 i nº 150).

⁴⁷ Llorca Baus, 1985: 117.



Imatge nº 150.- Arts de pesca esteses. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 151.- Remendaores i remendadors, Platja Centre. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 152.- Arts de pesca esteses. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

La costura de la xarxa es feia a les cases i molt sovint s'ajuntaven les veïnes a fer-ne, treien el fil, les agulles, el motlle i les cadires al carrer, una cadira per a elles i l'altra per a la xarxa, perquè pesava molt i amb les cadires la tensaven per cosir-la i a la vegada l'aguantaven (imatges nº 151 i nº 152). La demanda era tal que la mà d'obra de la Vila Joiosa es quedava curta i van haver de recórrer a xarcieres de Finestrat o Benidorm. Una vegada que tenien la xarxa feta, la plegaven, l'amarraven amb dos fils i se la posaven al cap i quan tornaven la xarxa feta els ho pagaven per peus de xarxa. Les xarxes que ja estaven acabades es submergien en un bany de tinta (pòlvores de colors i quitrà) per a netejar-les perfectament i fer-les més resistents. Un dels llocs on les tintaven era al costat de la drassana Zaragoza, a lo de Coratge.



Imatge nº 153.- Xarcieres. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.



Imatge nº 154.- Xarcieres. Font: Devesa, Payà i Llorca,

Per altra part, l'elaboració del fil per a la xarxa portava un llarg procés. En primer lloc, a l'època que utilitzaven l'espart s'havia de collir, seguidament es posava a remulla a l'amarador per a ablanir-lo i poder treballar amb ell. A la Vila hi havia dos amaradors, un a l'Alcocó i l'altre a l'Arsenal. Eren llocs on l'aigua del mar entrava i deixava tolls. Arrel de tot açò hi ha una dita a la vila: "*Si Puig Capana té capell, pica espart i fes cordell*", i la zona de l'Arsenal va rebre el nom del Cantó de les Campanetes. També hi havia famílies que posaven l'espart a remulla en una picadora, per a ablanir-lo i després filar-lo ells a casa fent maixots, i a cada 10 maixots es feia una gavella. I tota aquesta tasca la solien fer les dones de nit a la llum de un cresol, quan ja havien acabat totes les seues tasques domèstiques. Els amaradors van anar desapareixent a mesura que s'implantava el cànem. I poc a poc van anar apareixent les sendes de filar el cànem.

El cànem el portaven de la Vega Baja. Eren unes madeixes que el filador se les posava a la cintura. S'havia de tindre una gran habilitat, i el filador segons si el fil havia de ser més gros o més fi, havia de arriar més fil o menys. Sabien amb les mans mesurar a la perfecció el pes del fil.

Les sendes eren els llocs on es fabricava a destall el fil per a fer les xarxes (imatge nº 153). Treballaven els filadors, que eren els homes encarregats de fer el fil i els menadors, que eren els nens que els ajudaven. Es necessitaven a dos menadors per cada filador, un per a la roda i l'altre per a passar el llimac al cànem de la cintura. Els nens solien pegar voltes a les rodes mentre el filador feia el fil d'uns 25 metres, quan arribava als extrems el filador amarrava i mentre el filador anava i tornava els xiquets més espavilats s'ensenyaven a filar. Als xiquets els interessava deixar de ser nens per a passar a ser homes filadors. Als pobres nens no els tractaven ni els pagaven massa bé a les sendes. No hi havia un maltractament fort, però escassejaven les bones maneres. A pesar d'això, els nens sempre anaven a la feina amb una bona cara i entonant alguna cançoneta.

Als filadors no els agradava que els nens menadors s'ensenyaren a filar per si els llevaven la feina, però hi va haver nens molt astuts que es van ensenyar. Aquest va ser el cas de Cinto Orosco. Cinto, per aprendre a filar i poder portar alguna monedeta més a casa, en els temps de postguerra tan difícils, agafava un grapat de cànem baix la camisa i a casa es filava un metre de fil, no podia filar més. Quan ja estava més tret amb l'ofici va anar a demanar feina a la senda de Calsita en l'any 1944. Per a provar-lo li van donar un quilo de cànem i el dia de sant Antoni que ningú filava perquè estaven a la processó, li van deixar una roda i va filar amb 14 anys el quilo de cànem. A l'any

47 se'n van anar a viure al Campello i com no arribaven a final de més va anar a un taller i va demanar cànem per a filar. Ell era un expert en comparació dels pocs filadors que hi havia a Campello, li van manar feina per a filar fil molt gros que després emprarien per a fer malletes per a amarrar els vaixells. Va estar filant any i mig i guanyava 20 duros cada dia, que era prou si el comparaven amb el dels homes del camp que eren 3 duros al dia. Als anys 50 van tornar a la Vila però no va aconseguir feina a les sendes. Però un home amb estatus de Callosa li va donar cànem per a filar independent per als xarciers de la Vila Joiosa. Es va ajuntar amb un amic que feia palangres i no donava a bast: van arribar a filar palangre fins per a Màlaga. Ells mateixos filaven el fil, feien la xarxa i després la cosien per a fer el palangre.



Imatge nº 155.- Senda Poble Nou de Filat, 1897. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

En el període de 1955-1962 trobem la segona època de desenvolupament del filat a la Vila Joiosa, una vegada superats els anys d'autarquia i abolit el racionament del gasoil, s'incentiva la demanda de les xarxes de cànem per a les embarcacions. Aquestes són més resistents que les d'espart, les quals acaben quedant en desús. En els anys 60 s'introdueixen les fibres sintètiques, en detriment de les de cànem. Açò provoca una transformació radical en l'estructura d'aquesta indústria, s'abandonen

progressivament les arts de filat tradicionals i s'obren les fàbriques de xarcies sintètiques mecanitzades, una encara perdura actualment. El motiu d'aquest canvi, és que amb el material sintètic, les xarcies tenen una durada més llarga i encara que el seu preu fora més elevat, ix més rentable.

Hem de destacar que aquesta indústria comptava amb molts aspectes negatius. El cànem desprenia un polvet que durant molts anys va provocar greus lesions pulmonars als filadors que portaven el cànem al voltant de la cintura. Un altre aspecte advers era el treball dels menors d'edat en les sendes amb unes condicions similars a les de la industrialització del segle XIX. Per altra part, l'analfabetisme era imperant en amplis sectors de la joventut, ja que començaven a treballar als 8 anys com a "menadors" (imatge nº 154).

Durant la II República es va intentar que no treballaren els menors de 12 anys (Baus, 1985: 123) i s'implantaren "motorets" elèctrics en les sendes. Però les condicions de treball seguien sent pèssimes.



Imatge nº 156.- Senda de Filat. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

La indústria del filat era un treball que es realitzava durant tot l'any a l'aire lliure i per un miserable jornal. A les sendes el treball començava els dilluns a primera hora i es repartien les tasques per a tota la setmana. Cada operari tenia que realitzar el fil

corresponent a una part de la xarxa. Una vegada acabaven la seua tasca abandonaven la senda fins al dilluns següent. Es requeria d'una gran destresa i habilitat manual, ja que treballaven a destall i en equip.

Quan es va introduir la xarxa sintètica, les dones van deixar de fer xarxa a les cases per a anar-se'n algunes a les fàbriques per a treballar amb les màquines o deixar l'ofici perquè les màquines suplien la major part de la demanda. També van desaparèixer les remendaores i es va convertir amb un treball d'homes.

Leon Marco va ser l'impulsor d'implantar el niló als seus tallers a la Vila Joiosa. Va començar amb un taller al poble nou enfront de la caserna de la guàrdia civil. Després se'n va anar al Barrio Triana i es va fer una fàbrica més gran. En principi només feia fil, però poc a poc es van incorporar les màquines de filar, es va muntar un altra fàbrica en la Cala i altra en Callosa. Com va fer tanta competència, les sendes van anar desapareixent o unint-se. La que més va aguantar va ser la dels Valenitns i Senabres (primer al Sen Sal i després a l'actual Parc de la Senda), i les altres sendes es van tindre que unir o desaparèixer. Les que es van unir van ser la de Calsita, el Noi, el Macareu i un altra d'Alacant, creant la Redsinsa (Redes Sintéticas, S.A).

La incorporació del niló va canviar per complet aquesta indústria. Va ocasionar que desaparegueren la costura de la xarxa, l'estampa de les dones filant i les sendes. Ara els armadors compren la xarxa per metres directament de les fàbriques i tallaven segons la peça que volien per a construir el bou o el art.

Actualment encara perduren aquestes dues empreses i no sols es dediquen a fabricar xarxa per a la pesca, sinó que han passat a fabricar també la xarxa dels camps de futbol, etc.

7.3. Gel i neu

El tema del gel i la neu és molt important per a la conservació dels productes marins, i per tant aquesta és un altra de les indústries que disposava la Vila Joiosa. Les "neveres" de la Vila estaven en la Serra d'Aitana (zona alcoiana), on normalment en època hivernal solia nevar (imatge nº 155). Eren pous construïts a la muntanya, aprofitant les cavitats naturals, que servien per a dipositar allí la neu i tractar-la adequadament per a poder utilitzar-la en el període estival. Un dels primers documents escrits sobre la utilització de la neu d'Aitana a la Vila Joiosa, és de començaments del

segle XVIII, concretament el 20 de Juny de 1709. Es tracta d'un acta d'arrendament que assegura l'abastiment de neu per a la Vila⁴⁸.



Imatge nº 157.- Nevera de la Serra d'Aitana. Font: Baldó, 2017.

La major part de les captures que es consumien en la Vila Joiosa o als pobles propers es salaven. El gel s'utilitzava per conservar el peix fresc que al lloc dels matxos es transportava per senders i veredes. El sistema d'arrieria permetia transportar el peix fins als pous i cases de neu. Aquesta feina perdura fins ben entrat el segle XX. En 1892 comencen a aparèixer a Europa màquines per a la fabricació de gel, utilitzant com a base l'amoníac. La Vila no contarà amb aquestes màquines fins als anys 20 del segle XX, quan s'instal·len al poble factories de gel⁴⁹. Actualment no en queda cap, ja que al port és fabrica el gel.

⁴⁸ Llorca Baus, 1985: 147.

⁴⁹ Llorca Baus, 1985: 148-151.

7.4. Les almadraves, les conserves i les saladures.

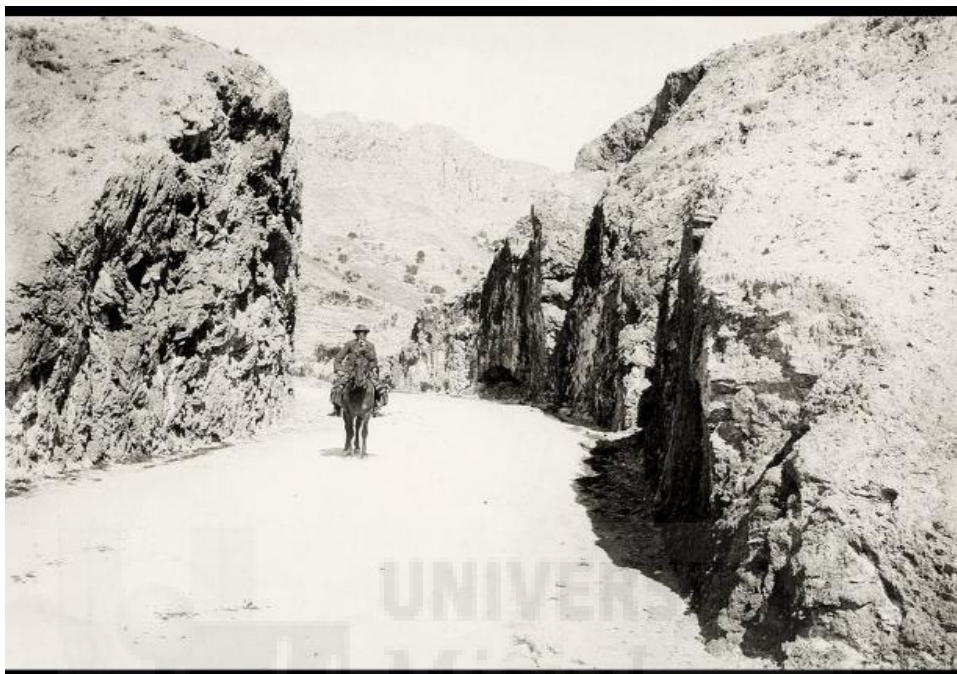
La relació de la Vila Joiosa amb el mar ens dona també una llarga tradició conservera i de saladura, fins al segle passat. L'artesania del salaó i de la conserva és antiquíssima, ja és famosa en la Roma Imperial. Es tracta d'un treball molt rigorós amb el qual hi ha que cuidar fins el més mínim dels detalls per a que el peix no es faça malbé. La conserva s'elabora amb tractaments tèrmics, amb alguns productes com el vinagre i la saladura amb sal. L'artesà salador o conserver ha de saber un poc de tot: boteria, ser un bon comprador del gènere i conèixer el punt exacte de cada espècie.

El peix quant abans es tracta millor gust tindrà, ja que han de transcórrer sis o set mesos necessaris de repòs i elaboració. El peix més utilitzat a les saladures és la melva i la tonyina. D'aquesta última s'extrauen els següents productes: hueva, santgatxo, moixama..., ja que d'aquest peix s'aprofita tot. Cada producte té un art de treball diferent, en el que no anem a entrar al detall. El que més gastaven era sal grossa, sobre tot de Santa Pola i Torrevella. Arribaven grans camions a descarregar a les naus i els treballadors salaven el peix i després l'embarcaven als grans pailebots.

Volem destacar que en 1870 es va crear una societat entre els cunyats Miguel Lloret i Felipe Llinares, i el seu sogre. Van fundar una associació denominada Lloret i Llinares. Als seus inicis es van dedicar a la venda de venda de peix, convertint-se en el que seria la primera llotja del poble, perquè corria el peix, és a dir, comprava tot el peix i el venia. Distribuïen el peix no sols a les pescateries de la Vila Joiosa, sinó que amb arriars comercialitzaven el peix i productes agrícoles per les Marines, l'Alacantí, el Comptat i l'Alcoià. El domicili social de l'empresa "La Botiga" es situava al carrer Colón nº 10. I els magatzems es situaven a l'Avinguda del Port, just al costat de la fusteria dels Cortesos i la drassana Zaragoza. Els magatzems estaven formats per tres naus: una era l'edifici on estaven les oficines i els contables, el tio Pere el Rojo i Jaume el Cacauet, i els altres tallers i magatzems. En un dels magatzems només feien anxoves, que després les enviaven cap al nord i a l'altre salaven el peix que venia de les tarrafes.

Els arriars (imatge nº 156) de la de les fàbriques de Lloret i Llinares no tornaven amb les mans buides, ja que compraven llana, formatge, etc., que després comercialitzaven a la seva botiga. Com els arriars arribaven fins a Aitana, també baixaven carregats de gel de les geleres i a la botigueta s'elaboraven uns gelats riquíssims.

A l'any 1912, amb la inauguració de la línia ferra Alacant - Denia, l'empresa aconseguí ampliar el seu mercat per tota la província d'Alacant, part de València i Albacete. I a partir dels anys 20, amb el naixement de les fàbriques de gel a la Vila Joiosa, poden començar a distribuir també el peix fresc.



Imatge nº 158.- Arrier. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

La segona generació de Lloret i Llinares, la van formar els fills dels fundadors: Vicent, Miguel, Pedro i Bartolomé Lloret Pérez, junt als seus cosins Felipe, Jaime, i Vicente Llinares Pérez. Amb aquesta nova generació, el negoci va començar a prosperar molt tant a nivell nacional com internacional. Es van construir dos goletes "Jonsese" (imatge nº 124 i la "Centella" (imatge nº 157), fabricats a les drassanes del Monjo per a portar les mercaderies. La primera va ser construïda en 1919 i la segona 1925.

L'empresa de Pescados es va convertir en l'ama de les almadraves de la Vila Joiosa i la de Benidorm, a més contava amb el seu propi varador per a reparar els vaixells, tallers mecànics per als camions, etc. Les conserves no les feien a la Vila Joiosa, sinó que tenien unes casetes a la platja de Tarifa on també tenien almadraves i a més portaven tota la tonyina de les almadraves de la Vila i Benidorm. Però la fabrica més important fora del poble la van instal·lar a la Gomera en 1904, a un barranc denominat la Rajita (imatge nº 157).

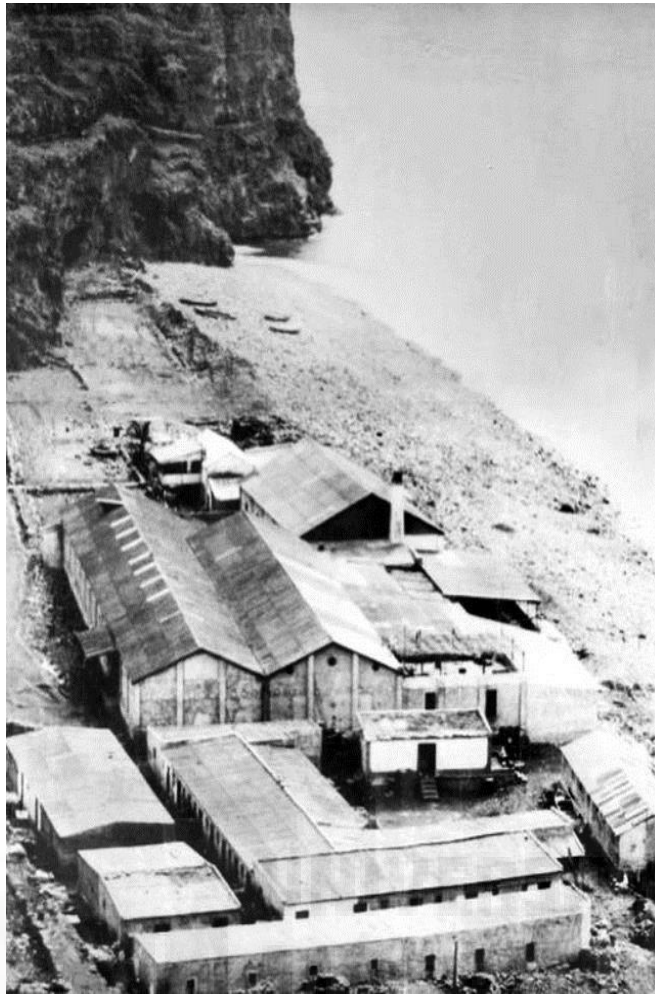


Imatge nº 159.- Pailebot Centella. Font: Devesa, Payà i Llorca, 2002.

Tots els treballs eren manuals fins a l'arribada del motor al 1910, i conseqüentment la mecanització de les fàbriques. En els seus inicis es va dedicar al salaó i eren uns modestos edificis de fusta construïts entre uns plataners. Poc a poc va anar incorporant-se la conserva i aquets petits edificis es van convertir en tota una fàbrica que va albergar al seu voltant tot un complex fabril. Aquesta factoria va ser lloc de destí per a moltes famílies vileres que mancaven de treball. Juan González Martín, "Juanillo", ell era el fuster de la Rajita va ser el responsable de tota la fusteria que necessitava aquesta empresa a la Gomera, i a més es dedicava a la fusteria naval, construint les petites embarcacions pesqueres que necessitaven. Ja que els grans vaixells venien fabricats des de la Vila Joiosa⁵⁰.

Malgrat la col·lectivització durant la Guerra Civil i l'empresonament dels gerents, l'empresa Lloret i Linares va traure profit, perquè es va associar amb l'empresa de Jaume Linares Lloret, "El Soldat", que també es dedicava a la conserva. Van crear una empresa més gran anomenada Pescados, a més de posar com a encarregat de la Llotja al tio Roquet (Bartolomé Galiana Vaello). La nova societat tenia sedes a Alacant, la Vila Joiosa i Algeciras.

⁵⁰ *eldiario.es*. A l'URL: http://www.eldiario.es/lagomeraahora/cultura/Rajita-salazones-conservas-Lloret-Linares_0_355564634.html; accedit 14 de juny de 2017.



Imatge nº 160.- Factoria la Rajita. Font: *eldiario.es*. A l'URL: http://www.eldiario.es/lagomeraahora/cultura/Rajita-salazones-conservas-Lloret-Llinares_0_355564634.html ; accedit el 14/06/2017.



Imatge nº 161.- Llauna de conserva de Lloret i Llinares. Font: *eldiario.es*. A l'URL: http://www.eldiario.es/lagomeraahora/cultura/Rajita-salazones-conservas-Lloret-Llinares_0_355564634.html ; accedit el 14/06/2017.

8 LA DECADÈNCIA DE LES DRASSANES

Al voltant del comerç mundial, la pesca, la marina i la construcció naval han sofert transformacions tècniques, econòmiques i socials significatives, resultat de les polítiques nacionals i internacionals, que porten adherits grans canvis socioeconòmics a les comunitats marítimes (Geistdoerfer, 2007: 2). Tot açò suposa que part de la comunitat marítima no es puga adaptar a aquestes noves conjuntures i comencen a sofrir una greu crisi.

El cas de la Vila Joiosa, la part de la comunitat marítima més afectada fou la construcció naval, a la qual li va ser impossible adaptar-se als grans canvis. L'especialització constructiva a la Vila Joiosa sempre ha sigut la fusta. Malgrat que a partir de 1848 a 1868 el ferro va anar reemplaçant la fusta, i la marina de vapor va superar la de vela, a la Vila Joiosa es va seguir la construcció de bucs de fusta (Llorca Baus, 1985: 89). Ens podem atrevir a afirmar que les drassanes vileres van quedar com a punt de treball especialitzat amb la fusta i com no tots els armadors podien aconseguir i mantenir els bucs a vapor, la construcció amb fusta va perdurar i la Vila Joiosa s'emportava gran part dels encàrrecs. A més, les embarcacions pesqueres van continuar amb fusta. Aquesta especialitat constructiva els va permetre sobreviure fins als anys 80 del segle XX.

Per a entendre la supervivència de la construcció naval de fusta a la Vila Joiosa, l'hem d'atribuir a un parell de factors. El primer d'ells és que la mar Mediterrània no necessita a les embarcacions d'acer per a desenvolupar les tasques de pesca i de comerç i com la majoria de les seues costes no tenen reserves de ferro van aconseguir que la construcció amb fusta fora sostenible. També s'ha treballat molt fent i reparant embarcacions per al nord d'Àfrica, ja que les comunitats pesqueres nord africanes no poden permetre's tenir ni mantenir vaixells de ferro. En segon lloc, i com hem vist al llarg de tot el treball, les neutralitats espanyoles a les guerres mundials també han sigut claus per a la construcció naval, ja que el litoral mediterrani es va convertir en productor de les naus.

Però a la Vila Joiosa no es va tenir en compte un aspecte molt important dintre de les drassanes, el qual va ser la formació de noves generacions. Degut als plans de desenvolupament que s'estaven produint per a entrar a Europa i anar abandonant l'economia autàrquica franquista, a Espanya van començar a sorgir una classe mitja que poc a poc podia optar i elegir amb més llibertat el seu futur professional. Açò va donar com a resultat que aquests oficis ja no tingueren cabuda dintre d'aquesta nova

conjuntura productiva. A diferència de la terra, la mar s'ha explotat d'una manera diferent, hi havia molta més llibertat que a la terra, ja que no tenia propietari. A la mar, el capital no afectava directament sobre l'aigua pròpiament dita o els caladors, sinó que afectava a la capacitat de les embarcacions, és a dir, amb més capital no tenies més mar per a explotar, sinó que tenies un vaixell més potent per a navegar.

Per tant, les drassanes van continuar treballant però amb població envellida que poc a poc va anar jubilant-se. Al sofrir una caiguda industrial progressiva i el no haver gent jove implicada en la indústria, va debilitar molt les reivindicacions i els esforços per a apostar per una reconversió industrial o demanar ajudes de sostenibilitat.

A grans trets, a partir dels 70, Espanya va viure anys de desenvolupament econòmic que junt amb l'entrada del plàstic i el polièster als anys 80 va enfonsar del tot la indústria naval constructiva artesanal. Per una part, l'entrada de capital i la concessió de crèdits, sense cap tipus de regulació va provocar la construcció de vaixells de polièster i la sobreexplotació del mar. Al 1984 va tancar la drassana Zaragoza, posant fi a l'última gran drassana que quedava al poble. No va ser el final de la construcció naval a la ciutat, però sí que va ocasionar una crisi irreversible. Fins als anys 90, la drassana Santa Marta, que era i és l'única que queda al poble, va construir els últims vaixells de fusta, entre ells el Xaonell que encara navega. Però actualment sols es dedica a la reparació de vaixells, es a dir, fa la funció de varador.

Per últim s'ha de dir que ha sigut molt difícil i quasi impossible fer-li front a l'entrada del plàstic i el polièster. La manera de construir amb aquests materials és molt diferent a la fusta. En poques paraules, aquesta nova construcció consisteix a fer una carcassa on li apeguen les làmines de polièster fins a que es sequen, després es retiren i ja tenen el casc del vaixell. En definitiva, no és un treball tan artesanal ni rigorós, i per tant no necessita l'aprenentatge de la fusta i ni necessita gaire manteniment.

9 CONCLUSIONS

La Vila Joiosa sempre s'ha caracteritzat pel seu imaginari visual, aquest l'han focalitzat amb les cases de colors i la xocolata. Però l'imaginari visual de la Vila Joiosa es mereix arribar més lluny.

Els nostres informants ens han transmès que la platja i els carrers estaven replets de treballadors relacionats amb l'economia pesquera. A la voreta de la mar, amarrades o gitades sobre les pedres estaven les embarcacions pesqueres, i darrere d'aquestes estesos sobre la platja reposaven els arts de pesca, les quals desprenien un penetrant olor a mar. Més amunt, i al llarg del passeig i dels ravals, estaven les diferents drassanes repletes de vaixells a trossos. També s'escoltava el característic soroll de serrar i colpejar la fusta o el ferro per a la construcció d'aquestes embarcacions; a més de sentir crits entre els treballadors per a comunicar-se. Els cosidors i cosidores de xarxa que gastaven el fil que feien els filadors amb l'ajuda dels menuts menadors a les sendes del poble. I sota l'actual imaginari de cases de colors vivien: capitans, mariners, fusters de ribera, mestres d'aixa, calafats, filadors, xarcieres, remendadors, velers, pescateres, manufacturadors i manufacturadores del peix, arriars..., tots units per una mateixa cosa: la mar.

Com l'objectiu general era fer una descripció etnogràfica real del patrimoni cultural naval a la Vila Joiosa i una de les finalitats és ser el primer esglaó de la cultura marítima d'aquesta ciutat, he conclòs la meua investigació amb una introducció que ens faça sentir responsables de la investigació amb fins patrimonial d'aquesta cultura tan meravellosa i pròpia de la Vila Joiosa.

Seguint amb les conclusions vull transmetre als meus informants clau el paper que han protagonitzat a l'hora de confeccionar aquesta cultura marítima, ja que hem sigut un equip interdisciplinari.

Anita Llorens Llinars, es va fer gran i va haver de deixar de vendre peix per les cases per a anar a cuidar a una vídua de guerra a la qual, l'estat li va donar un estanc per a guanyar-se la vida. Al cap dels anys Anita, o la Xata com li diuen tots, li van assignar l'estanc i va haver d'acollir al seu home com a empleat. Ell, Joan Muñoz Pérez, era el mestre d'aixa al qual li van diagnosticar al·lèrgia al petroli. Ella reencarna la figura de dona independent, treballadora i valenta. Perquè ha patit la duresa de tenir familiars sempre embarcats, ja que un dels seus fills també és mariner.

Salvador Ramis Verdú, és el nen valent que va fer el seu primer bot als 12 anys i al que van tirar de les drassanes del Monjo perquè s'havia ensenyat a traçar només d'ajudar al mestre. Salvador té una saviesa immensa, perquè no sols sap de construcció naval, sinó que té la gran habilitat de contar-la com si fos una simple classe de dibuix, una cosa espectacular. Per això ha sigut una peça fonamental en aquesta construcció cultural. Finalment, i malgrat l'esforç que va fer per portar endavant la drassana del Ferreret, va haver d'abandonar la construcció naval i dedicar-se a l'ebenisteria. Ell és el clar exemple de la dificultat d'escalar dintre de la comunitat marítima, sinó disposes de capital.

Magdalena Zaragoza, és la nena que sempre jugava amb les estelles del "astillero". Ella anhelava estudiar i treballar a la drassana. Però a casa, eixes coses només tenien lloc per a Bartolo. Coneixia la drassana com la palma de la seua mà i gràcies a això i la seua habilitat amb la paraula ens ha proporcionat unes perfectes descripcions de la drassana i de la vida quotidiana d'aquella època. A més la seua bondat ha transcendit a la investigació perquè ens ha deixat accedir a tot el seu arxiu cultural, és a dir, als seus coneixements i als seus records materials relacionats amb la drassana del seu pare. Ella finalment no va poder estudiar ni treballar, però va tenir la gran sort de poder casar-se amb l'home de la seua vida.

Toni Gomis Llorca, millor dit, Toni Genaro, ha sigut una de les persones que més vaixells ha construït a la Vila Joiosa. Toni va entrar a la drassana Zaragoza i encara no coneixia ni una ferramenta i va eixir d'ella com a gerent. Ell va tancant la porta de una de les drassanes més importants de la ciutat. Gràcies a ell hem pogut recuperar una gran part d'aquest patrimoni, perquè ha dedicat la seua vida a fer funcionar la drassana Zaragoza. El treball a la drassana funcionava molt bé, fins que els armadors van anar eliminant els bucs de fusta per altres de materials més competents en el sector. Açò va ser una condemna per a la indústria naval de fusta, ja que en aquest cas no es viable la reconversió industrial del sector.

A més aquesta tesi m'ha proporcionat a un mestre d'enginyeria naval personal i un fotògraf. El mestre enginyer és José Santa Maria Marín, conegut com a Maquilet. Està tan obsessionat amb no haver pogut estudiar l'enginyeria, que sempre s'ha comprat totes les publicacions que parlaven sobre alguna cosa de construcció naval. Malgrat tots els seus coneixements no vaig poder profunditzar amb ell perquè sempre recorria a bibliografia específica. Però al poc temps es va convertir en un informant clau. Sense adonar-se'n estava dirigint-me gran part del treball gràcies als llibres que m'havia

prestat. Ja que amb ells anava esclariant molts dubtes de les explicacions de construcció naval.

I el fotògraf ha sigut Bartolo Zaragoza. Gràcies a ell hem pogut documentar tot el segle XX dins de les drassanes Zaragoza. Bartolo, al igual que Toni, també és va passar la vida dins de la drassana treballant i fotografiant els processos constructius dels vaixells.

El fet d'estar redactant les conclusions, implica haver assolit els dos primers objectius específics. El primer d'ells és el de la descripció cultural, la qual està plasmada perquè l'acabem de llegir. I el segon s'ha aconseguit gràcies a la futura publicació de l'Institut de Cultura Juan Gil Albert. L'ajuda està destinada al tema estratègic "La cultura del mar: Patrimoni material i immaterial". Amb aquesta deixarem constància a la ciutadania. Entre els nostres informants, i a la comunitat marítima en general hem percebut una gran tristesa per haver perdut i veure com s'està perdent la indústria clau per forjar la identitat vilera. Per aquesta raó i amb les paraules de Toni Genaro volem conscienciar a tothom del problema del patrimoni marítim a la Vila Joiosa:

En un tronc de la Guinea, vam fer tres o quatre barques i ha sigut una pena desfer-les. Barques de nosaltres ... i les han desguassat...Els propietaris s'han fet vells i al donar-los el desguàs i el petroli tan car, i la Guardia Civil i les multes al peix xicotet... arribaven al més i no guanyaven diners i si tenien algun xic no s'ha fet per a anar a la mar o s'ha fet enginyer, capità i ja no ha agut ambient per a portar-ho avant. Mira a la brossa van anar els carros, un crim, les anguileres i tot, havia un motoret volum que feia la força per a traure les barques, allí s'han perdut tots els gats, el Tio Monjo en tenia una barbaritat però s'han perdut tots. Quan troncs senyor quan tronc tinc manejat i serrat!!! (Tio Genaro, 89 anys, referint-se a la dècada dels 80).

El tercer objectiu plantejat era traure totes les línies diferents d'investigació que és poden desenvolupar. I recuperar el total de la cultura marinera, ja que disposem de gran diversificació temàtica. El primer que vull exposar és l'estudi del simbolisme i les creences de la cultura marinera. No les he arribat a desenvolupar en aquest treball, perquè entenc que aquesta línia d'investigació és global per a tota la cultura marítima, de la qual encara tenim molts aspectes a documentar. A més de poder traure moltes monografies, com per exemple la indumentària d'aquesta comunitat, la vida i els naufragis, viure sense un pare perquè és mariner i un llarg etc.

El següent patrimoni marítim que hauríem de documentar urgentment, és el del filat i la costura de la xarxa, i la fabricació de les arts de pesca. El patrimoni de la xarxa i les arts de pesca, és riquíssim a la Vila Joiosa, perquè tenim des del primer esglaó d'aquesta indústria, el filat; seguit per la costura de la xarxa i l'últim que és l'elaboració de l'art de pesca. Per a l'estudi d'aquest patrimoni, necessitaríem combinar l'antropologia industrial, econòmica i de gènere. A grans trets tenim un clar exemple de reconversió industrial i col·lectivització del sector, a més de poder fer una bona activació patrimonial relacionant-la amb les conseqüències que la revolució industrial van suposar per a les dones i nens de la Vila Joiosa.

Per altra part tenim tota una indústria de manufactura dels productes mariners. Destaquen el salaó i les conserves, però també tenim altres tipus de venda del peix, que inclouria dintre d'aquest patrimoni. Ací hauríem de destacar a la indústria de Lloret i Llinars S.A, i fer una monografia de caire etnogràfic. Ja que aquesta empresa va aconseguir fer-se amb el monopoli de la venda del peix a la Vila Joiosa. Per a fer-la també deuríem d'utilitzar l'antropologia industrial i econòmica, i explicar el progrés d'aquesta empresa dins del mercat nacional i possiblement internacional.

Dintre d'aquesta línia també desenvoluparíem el treball de patrimonialitzar la nostra gastronomia, a la qual l'imaginari institucional ja ha adquirit la denominació de patrimoni gastronòmic. Per tant, la necessitat de sustentar aquesta afirmació també és urgent. Per a recolzar la idea de la patrimonialització de la gastronomia posaré com a exemple l'article "Els orígens de la cuina del peix al Baix Empordà. La cuina de barca", els autors defensen les arrels gastronòmiques del país amb la "regionalització de la cuina" com a recurs gastronòmic (Alegret et al., 2012: 5). Els restaurants de la Vila Joiosa amb la Mostra de Cuina Marinera o amb la defensa de la Marca del Peix blau de la llotja de la Vila Joiosa, corroboren la necessitat de ajudar-los patrimonialitzant-la. Per tant s'hauria de fer etnografia per a recopilar totes les receptes marineres i activar-les per a sustentar la catalogació gastronòmica vilera com a patrimoni.

Per últim, com no, s'hauria de començar a fer antropologia de la pesca des d'una visió cultural i econòmica, perquè aquesta encara està present com a motor econòmic de la ciutat. Aquest sector necessita un recolzament urgent per part de les institucions i una conscienciació social. A més d'ajudar a la Confraria de Pescadors a seguir endavant amb el foment del consum de peix regional front al d'altura, el qual va lligat a l'economia globalitzada que tant mal fa a aquest sector.

Amb el desenvolupament d'aquestes investigacions, estem complint el quart i cinquè objectiu. Amb aquesta tesi, sols es compleix la part del quart objectiu que està relacionada amb la indústria de la construcció naval. Mitjançant les experiències personals, descriure una part de la identitat de la Vila Joiosa.

El cinquè objectiu ve derivat de la realització de totes les investigacions anteriors. Una part d'aquest sí que la complim perquè reclamem la declaració com a BIC del Varador Santa Marta. Aquesta acció va directament lligada amb la revitalització de la zona portuària del poble. El Varador Santa Marta és l'última manifestació hereva de la cultura de construcció naval a la Vila Joiosa. L'imaginari del port de la Vila Joiosa amb els vaixells de la drassana a l'entrada d'aquest és una estampa estimada pels Vilers. Llavors és molt important ser conscient de què si no és protegeix, l'economia de mercat acabarà transformant aquests espais en altres usos industrials adients a les noves necessitats econòmiques del sector. Per a materialitzar aquesta acció als annexes tenim l'informe d'incoació per a activar al Varador Santa Marta com a patrimoni protegit.

Per a què aquesta investigació tingi sentit, hem de compartir la manera d'entendre el patrimoni de Laurajane Smith, la qual s'ajusta perfectament a la nostra idea d'activació patrimonial: "el patrimonio es un proceso cultural que tiene que ver con la negociación de la memoria, la identidad y sentido de lugar. Es un proceso activo de recordar, olvidar i conmemorar que se implementa para ayudar a navegar y mediar el cambio cultural y social, así como temas sociales y políticos contemporáneos" (2011: 42).

Arribats a aquest punt de les conclusions també hem adquirit l'objectiu sis. Perquè tenim les bases per a fer una activació sostenible per al turisme cultural de la ciutat. Només amb la investigació científica que he realitzat tenim material suficient per a preparar: exposicions, publicar articles d'investigació i incloure al Llevant peninsular dintre del patrimoni marítim espanyol. Perquè mitjançant la difusió aniran materialitzant-se els nostres objectius i com a conseqüència la conscienciació ciutadana i institucional evolucionarà.

Creiem que una bona exposició podria ser "La vida i treball a les drassanes de la Vila Joiosa a través de les imatges de l'arxiu de la drassana Zaragoza" per a enllaçar-la amb la reactivació de la campanya de recuperació de patrimoni marítim iniciada per Vilamuseu. I d'aquesta manera seguir recuperant i classificant el patrimoni marítim

amb les noves línies d'investigació plantejades. A més de complir tots els objectius plantejats per a desenvolupar la cultura marítima per part de Vilamuseu.

En definitiva, la recerca ha de ser constant i amb un mètode ben organitzat. Per a poder ser capaços de recuperar, investigar, publicar i difondre a la vegada. Perquè aquesta és la base del patrimoni cultural sostenible. A més començaríem a assentar les bases futures dels nous museus filials proposats per Vilamuseu, i acomplir l'objectiu set. A més, les investigacions en patrimoni marítim estarien completament cohesionades amb les d'arqueologia marítima que realitzen. Un exemple d'interrelació de l'etnografia i l'arqueologia la tenim en la publicació *Las minas de Hellín (Albacete)* de Daniel Carmona (2007).

Celeste Jiménez de Madariaga parlava de la nova relació entre el turisme i patrimoni: "Más allá de sus significados identitarios, el patrimonio se contempla como recurso y se valora como (actor de desarrollo). Esta nueva visión del patrimonio trata de activarlo desde su uso, ligándolo a las demandas de la actual sociedad de consumo, acorde con las profundas transformaciones ocurridas en torno al turismo, ocio y medios de comunicación de masas" (2002: 94).

Llorenç Prats, seguia parlant de la importància del turisme en l'economia: "Por otra parte, con el desarrollo, en las sociedades capitalistas avanzadas, del consumo de ocio y turismo (más tiempo, espacio y dinero dedicado a estas actividades y, por tanto, más empresas e iniciativas al respecto), las activaciones patrimoniales han adquirido otra dimensión, han entrado abiertamente en el mercado y han pasado a evaluarse en términos de consumo (visitantes fundamentalmente, pero también merchandising y publicidad mediática), actuando éste, el consumo, como medidor tanto de la eficacia política como de la contribución al desarrollo o consolidación del mercado lúdico-turístico-cultural" (2005: 20).

Per aquesta raó volem fer a les institucions responsables de contribuir a oferir un turisme cultural científic i competent, i que al mateix temps reforçarà culturalment a la seua regió. Aquesta idea ha estat també defensada per Maria Josefa Pastor: "Un lugar puede darse a conocer a través de sus elementos patrimoniales; así, el turista se llevará la imagen que sus anfitriones le ofrezcan y esto, además de proporcionar un beneficio económico, servirá para reforzar la estima que sobre sus factores identitarios tienen los pobladores"(2003: 99).

Sí seguim desenvolupant la nova visió de patrimoni de Celeste Jiménez, veiem reflectida la necessitat d'alertar a les institucions que és necessari comptar amb els antropòlegs culturals dintre de les seues institucions patrimonials. Per a ella: "Una de las aportaciones de la Antropología a la Teoría del Patrimonio ha sido, precisamente, esta conceptualización "dinámica" frente a la visión "inmovilista" que frecuentemente se ha tenido del patrimonio desde otras disciplinas que acapararon su estudio" (2002: 95). A més continua dient: "Ciertamente la conservación y difusión del patrimonio pasa a veces por encontrar un nuevo uso distinto al original más acorde con las demandas actuales, pero este cambio debe tener el reconocimiento y la aceptación social de los colectivos quienes, en definitiva, tienen que asumir la resignificación" (2002: 95-96). Aquesta resignificació la trobem en la nova museografia de Vilamuseu, la qual implica la relació amb la població local, com hem vist als objectius.

No criticaré els resultats de les campanyes de recuperació de patrimoni Marítim, plantejades en 2001 a la Vila Joiosa, sinó que les elogiaré i les utilitzaré per a denunciar la falta de conscienciació institucional per a recolzar l'etnografia i admetre la importància del seu mètode. De forma contrària seguirem reduint al absurd la pròpia cultura.

El nostre objectiu és ser l'arxiu de la cultura i memòria marítima i poder traure idees úniques per a reactivar constantment la investigació, conservació i difusió del patrimoni marítim. És per tot açò pel que puc afirmar que la producció de turisme cultural amb el patrimoni marítim de la Vila Joiosa serà sostenible.

10 GLOSSARI⁵¹

Aixàvega: Art de pescar, que consisteix en un bolitx molt gran, amb cóp i moltes de cordes (deu, vint, trenta, cinquanta o més), que es cala amb barques enmig de la mar i després el salpen d'en terra estant (Benidorm, Eiv.); cast. *jábega*

Almadrava: Xarxa grossa i de mallatge variat, que es deixa calada dins la mar, on les tonyines, els dofins i altres peixos grossos són empresonats i després pescats per una altra xarxa deixada en el fons de la mar, que pujant, els fa sortir damunt l'aigua, i allà els mata un pescador armat de llança i els agafen els tripulants de dues o tres barques que enrevolten la dita xarxa; cast. *almadraba*. La grandària de l'almadrava és de 150 a 500 braces; a cada quatre braces du un pedral, i a cada banda una corda (Mall.).

Almangra: Peròxid de ferro aluminós; mescla natural d'alúmina i terra amb òxid vermell de ferro; cast. *almagre, almazarrón*.

Amarador: Bassa o altre lloc amb aigua on ameren el cànem o el lli; cast. *poza*. Antigament era un petit llac on els pobles veïnats podien per privilegi amerar el cànem o el lli; però avui en dia ho poden fer a qualsevol lloc on hi haja aigua suficient (Mall.)

Amarador: Bassa o altre lloc amb aigua on ameren el cànem o el lli; cast. *poza*. Antigament era un petit llac on els pobles veïnats podien per privilegi amerar el cànem o el lli; però avui en dia ho poden fer a qualsevol lloc on hi haja aigua suficient (Mall.).

Anguila: Peix molt llarguer i quasi cilíndric, semblant a una serp, pertanyent a la família dels murènids i dins ella al gènere *Anguilla*; cast. *anguila*.

Anguilera: Peça de fusta d'uns 20 metres, fermada a la quilla del vaixell amb cadenes, per a poder desplaçar-lo cap al mar. Possiblement el seu nom prové de la similitud a una anguila.

Aparar: Funció d'igualar les taules de fusta per a que les peces foren una superfície llisa.

Aparells: Combinació de dues o més corrioles posades de manera que una mateixa corda passa per totes, augmentant-ne així la força per alçar grans pesos o vèncer fortes resistències. Aparell reial: el que consta de grans quadernals (Barc.). Aparell senzill: el que consta de dos bocells d'un sol ull (Barc.).

Apeanyar: És col·locar les peces de fusta seguint una lògica, i s'utilitzava per a fer una unió perfecta entre les parts de la quaderna (estamenera i contra) i les cintes. Era molt important que les peces sempre anaren creuades uns 60 cm entre elles, perquè com eren molt llargues no podien ser totes d'una i corrien el risc de deformar-se.

Armador: Qui ormeja per compte seu una o moltes naus.

⁵¹ Les definicions han estat extretes del *Diccionari de la Llengua Catalana* (DIEC: <http://dlc.iec.cat/index.html>); del *Diccionari Català-Valencià-Balear* (Alcober i Moll: <http://dcvb.iecat.net/>), i del *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española* (RAE: <http://dle.rae.es/>). En el cas de que altres veus que no apareixien en els anteriors, les definicions són dels propis informants o nostres.

Arrier: Home que tragina coses a esquena de bístia (val.); cast. *arriero*.

Babord: La part esquerra d'una nau o altra embarcació, mirant cap a proa; cast. *babor*.

Balandra: Barca d'un sol pal, aparellat amb una vela de pailebot, que se diu *major*, i un o més flocs; cast. *Balandra*.

Barqueta: Barca petita; cast. *Barquilla*.

Barraganets: Peu dret dels que sostenen l'orla d'una embarcació fins a la soleta.
DIEC

Bastida: Conjunt de taulons lligats horitzontalment a algunes antenes verticals, que, acostat a un mur o altra construcció, serveix per transitar-hi els treballadors i fer feina a l'alçada convenient; cast. *andamio*.

Baus: Peça transversal de les que sostenen la coberta d'una nau.

Bergantí: Barca lleugera, generalment de dos arbres, amb vergues i veles quadres; cast. *bergantín*.

Berlingues: Mànegua que dóna gairebé la volta a l'orla de les embarcacions de vela; cast. *berlinga*.

Bornella: Art molt petit que s'usa a Catalunya per pescar llagostins; cast. *bornelle*.

Bot: Embarcació petita, de construcció igual que la dels gussis però amb la roda de proa més alta que l'orla, i amb molta quilla i molta amplària; cast. *bote*.

Caduf: Cada un dels recipients de terra, de metall o de fusta, amples de boca i amb un foradet en el sòl, que van lligats a la corda o cadena de la sínia i serveixen per treure l'aigua i abocar-la per regar; cast. *arcaduz, canjilón*.

Calafat: Qui té per ofici calafatar barques; cast. *calafate*.

Calafatar: Ficar estopa i pega dins les juntures de les barques perquè no hi entri l'aigua; cast. *calafatear*.

Calat: Extensió en sentit vertical de la porció d'un vaixell que està submergida.

Cànem: Planta de la família de les canabàcies: *Cannabis sativa* L.; cast. *cáñamo*.

Casc: Estructura i forma de l'exterior d'un vaixell, la qual esta en contacte directe amb la mar.

Cinta: Cadascuna de les andanes de taules de forro més gruixudes que les altres, que es col·loquen des de la línia de navegació cap amunt perquè el costat del vaixell resisteixi millor la pressió del mar i la força dels obencs (or., val., bal.); cast. *cinta*.

Coberta: Plataforma horitzontal que clou el buc d'un vaixell per la seva part superior; i en general, cadascun dels sostres horitzontals que divideixen el buc d'un vaixell en compartiments sobreposats; cast. *cubierta*.

Codastre: Gran peça de construcció escairada que arranca de l'extrem de popa de la carena i puja vertical o quasi vertical, formant la part extrema del buc per la part de popa i servint per a sostenir el timó; cast. *codaste*.

Contraroda: Peça de fusta que va adherida a la roda (de proa o de popa), per dins el buc de la nau o barca, i li serveix de reforç; cast. *contrarroda*.

Costal: Paquet de deu cigarrets lligats com un feix.

Curricà: Ormeig per a pescar tonyina i altres peixos grossos, que consisteix en un ham gros lligat amb fil-ferro gruixut i flexible, el qual va relligat a una corda de moltes brases de llargària, i és estirat des de la popa d'una barca (or., val., bal.); cast. *curricán*.

Dorment: Cartela de fusta damunt la qual s'asseu el bau que sosté la coberta (Barceloneta, Val.); cast. *durmiente*.

Escalimot: És un forat quadrats que se li fan a cada quaderna, per a clavar la cinta i les peces de la coberta a la quaderna.

Escantillo: Amplària i gruix de les peces de construcció de què es compon un vaixell, com la carena, la roda, el codastre, etc. (Barc., Val., Palma); cast. *Escantillón*.

Escotilla: Cadascuna de les obertures quadrangulars que hi ha a la coberta d'una nau o altra embarcació per a posar en comunicació la coberta amb la bodega; cast. *escotilla*.

Eslora: Longitud d'una nau o altra embarcació, comptada des de la roda de proa fins al codastre de popa; cast. *eslora*.

Espart: Planta gramínia de diferents espècies del gènere *Stipa*, i més comunament la *Stipa tenacissima*, que té les fulles molt fortes, filiformes, panolla groguenca escampada, i té gran aplicació com a matèria textil per a la fabricació de cordes, senalles, estores, sola de calçat, etc. (pir-or., or., occ., val., bal.); cast. *esparto*.

Estamenera: Cadascuna de les peces de fusta que van empernades als medissos i puguen pel costat de la barca fins a la coberta, per a formar la cavalcada del buc d'una embarcació (Cat., Val., Bal.); cast. *estamenara*.

Estribord: La part dreta d'un vaixell o embarcació, mirant de popa a proa; cast. *estribor*.

Falutx: Barca de mitjana; embarcació petita, generalment d'un sol pal molt inclinat cap a proa, i una llarga vela llatina; cast. *falucho*

Filador: Persona dedicada a filar; cast. *hilandero, hilandera*.

Filar: Reduir a fil (una matèria textil, sia vegetal, animal o mineral); cast. *hilar*.

Fonda: fondejat (Empordà)

Fuster de ribera: Fuster: Qui treballa la fusta i fa mobles i altres objectes d'aquest material; cast. *carpintero*. Ribera: Vora del mar, d'un riu o d'una altra gran extensió d'aigua; cast. *orilla, ribera*

Gàlib: Plantilla amb què els fusters de ribera i els mestres d'aixa fan totes les costelles d'una nau. DIEC

Gambotes: Peça gruixuda de fusta, entaulada, treballada a escaire i de figura corba, que per l'extrem inferior va empernada al dragant dret sobre el qual descansa, i el seu extrem superior passa pel dragant tort i sobrepassa la coberta (Barc., Val., Mall.); cast. *gambota*.

Gats: “Instrumento de hierro que sirve para agarrar fuertemente la madera y llevarla a donde se pretende, y que se usa para echar aros a las cubas, y en el oficio de portaventanero” (RAE).

Goleta: Vaixell de vela arborat amb dos pals: el major, que és el de popa, i el triquet a proa; tots dos porten vela de pailebot; usa creuetes en lloc de cofa, i un sol masteler a cada arbre; en el major hi va una escandalosa, i en el triquet gàbies i juanet; cast. *goleta*.

Guagua: Un aparell dalt de l'altre, per a incrementar la força de tracció.

Hèlix: Aparell mecànic de propulsió format per un eix amb diverses pales corbades de superfície helicoidal, utilitzat en vaixells, aeronaus, etc. DIEC

Llaüt: Embarcació de poc tonatge (des d'una fins a cinquanta tones), ornejada de vela llatina i de vegades d'un floc anomenat *pollacra*, i destinada a la pesca i al cabotatge; cast. *laúd*.

Llistons: Tira de fusta d'amplada i gruix menors als de la llata. DIEC

Malletes: Cadascuna de les obertures quadrangulars formades pels fils d'una xarxa; la porció de fils que limiten cada obertura; el teixit o conjunt de fils de la xarxa; cast. *malla*.

Manega: Amplada d'una embarcació; cast. *manga*.

Maqueta: Figura en petit d'una estàtua, edifici, construcció o decoració; cast. *maqueta*.

Mariner, -era: Pertanyent a la mar, i especialment a la navegació i als navegants professionals.

Medís: Peça de fusta forçada formant corbes simètriques, posada de través i emmetxada sobre la carena, i que constitueix la base o peu de la quaderna; cast. *Varenga*.

Menador, -ora: Que mena o condueix.

Menar: Fer rodar; donar moviment a un instrument giratori.

Mestre d'aixa: Mestre: El qui ensenya ciència, art, ofici, o té el títol per a ensenyar-ne. Aixa: Eina de fuster, composta d'una fulla de ferro acerada i tallant (amb tall de 10 o 12 cm. d'ample) unida amb un mànec de fusta en tal manera que, posant el mànec vertical, el tall queda horitzontal; cast. *azueta*.

Místic: Embarcació ornejada amb tres o dos arbres amb veles llatines, anomenades *veles místiques*, i dos flocs a proa (Barc., Palma).

Nansa: Ormeig de pesca, consistent en un receptacle acampanat fet de malla de jonc, vímet, canya, etc., de la mateixa forma que el morenell, però més gran (or., val., bal., alg.); cast. *nasa*.

Pailebot: Nau de dos o tres pals, i fins de quatre o cinc, que porta l'aparell de goleta, però sense gàbies; cast. *pailebote*.

Palangre: Ormeig de pescar que consisteix essencialment en una llença que es manté fondejada i que porta penjades altres llences més primes i curtes armades d'un ham cadascuna; cast. *palangre, espinel*.

Parats: Cadascun dels travessers de fusta damunt els quals llenega una barca en treure-la de l'aigua (or., val., bal.); cast. *paral*.

Pasteca: Espècie de bossell que en una de les galteres té una obertura transversal per a fer-hi entrar una corda sense haver-hi de fer passar abans el cap de la dita corda, com ocorre amb els botons i quadernals; cast. *pasteca*.

Polispasts: Aparell format per la reunió de dues o més politges; cast. *polispasto*.

Politja: Curriola; cast. *polea, roldana*.

Popa: La part posterior del buc d'una nau o d'una altra embarcació; cast. *popa*.

Poteres: Instrument per a pescar calamars, consistent en una peça de plom que imita la forma d'un peix petit i que en sa part inferior té una sèrie d'agulles girades cap amunt; per la part superior duu lligat un pèl de tres brases de llargària, fermat a un cordill molt llarg; l'amollen fins a prop del fons de la mar i el fan anar i venir fins que el calamar toca (or., val., mall., eiv.); cast. *potera*.

Proa: Part davantera del buc d'un vaixell; cast. *proa*.

Puntal: Barra, tauló o altra peça llarga i sòlida que es fica o recolza a terra o damunt un suport resistent i serveix per a sostenir o impedir que caigui alguna cosa; cast. *puntal*

Quaderna: Cadascuna de les peces (compostes de diversos segments) corbades, de fusta o de ferro, que van fixades damunt la carena d'un vaixell i formen el costellam o esquelet que determina la forma del buc; cast. *cuaderna*.

Quilla: Carena de nau o de qualsevol embarcació.

Rall: Ormeig de pescar, consistent en una xarxa de forma circular guarnida de ploms en tot el seu perímetre i sostinguda pel centre per una corda; es llança a mà en llocs de poc fons, ben estesa, i amb el pes dels ploms es va cloent sota l'aigua i deixa enclosos els peixos que nedaven per aquell indret; és emprat en la mar i en els rius i sèquies, a totes les regions (or., occ., val., bal., alg.); cast. *esparavel, manga*.

Ranxo: nàut. Cambra situada generalment a proa d'un vaixell i destinada a dormitori de la tripulació.

Saient: Peça triangular que tapa a la contraroda.

Saió: Peça ferma de fusta de dins el buc de la barca a la banda de proa, on s'asseu la contraroda i s'apuntala l'orla (Costa de Llevant i Ponent).

Senda: Espai que, tot retorcent la corda, recorre el corder.

Tarrafa: Sistema de pesca nocturna amb xarxa i llums, que es practica sortint tres barques, dues de les quals porten llums de molta intensitat, i l'altra és un llagut destinat a portar el peix; apliquen la claror dels reflectors a l'aigua, i el peix s'arregla en el redol il·luminat; aleshores apaguen el llum perquè el peix s'arregli a un sol lloc; preparen una gran xarxa (*copejada*) al voltant (*fan volt*), i després amb unes corrioles (*pasteques*) comencen a *serrar* (salpar). Aquesta pesca es practica pels mariners de la costa de Benidorm.

Tartana: Embarcació petita, d'un sol pal i de vela llatina, baixa de popa i de proa; cast. *tartana*.

Timó de roda: el que es mou per la rotació d'una roda proveïda de mànecs perquè el timoner la pugui moure fàcilment.

Timó: Peça plana de fusta o de metall que va articulada verticalment a l'extrem de popa d'una nau o d'una altra embarcació, i que, girant a dreta o a esquerra a voluntat del qui la governa, fa que el vaixell es desvii cap a una o altra direcció; cast. *timón*.

Traçar: Dibuixar, senyalar una línia; dibuixar les línies d'una figura, d'una construcció a realitzar, etc.

Tresmall: Ormeig de pesca, format per una xarxa de malla petita al mig i dues altres de malla molt més ampla a cada cantó, constituint un conjunt de tres peces unides per llurs vores; es cala en ziga-zaga per agafar el peix més fàcilment (or.).

Vagres: Són les línies horitzontals del traç d'una embarcació, les quals marquen la silueta del casc.

Varar: Fer que, des de terra, entri a la mar una nau o altra embarcació quan ja està acabada de construir o d'adobar; cast. *botar* (i ant. *varar*).

Vinca: Veta, porció d'una cosa de color o forma distinta de la resta, com vinça de sang, de cansalada, de fusta, de terreny, etc.; cast. *veta*.

Virar: Girar, voltar.

Vogir: Retallar, llevar amb un instrument de tall el contorn d'una cosa; cast. *desbastar*, *socavar*, *corroer*, *recortar*.

Xabec: Vaixell de tres pals, amb l'arbre de mitjana tocant al codast i un xic caigut a popa, l'arbre mestre quelcom tombat a proa, i el trinquet molt més inclinat i tocant a la roda de proa; és l'embarcació més grossa de les d'aparell llatí; cast. *jabeque*.

Xàvega: Llaüt per pescar amb art d'aixàvega.

Xiarcier, -era: Persona que cus la xarxa.

11 BIBLIOGRAFIA

Agudo Torrico, Juan (1997). Patrimonio etnológico, problemática entorno a su definición y objetivos. *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº 5, pàgs. 97-108. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/465#.WUEqY3m1tY8>.

Alcaraz Santonja, A. y M^a. G. Selles Cano (2011). La Vila Joiosa en època contemporània. De mar enllà de temps endins. A *La Vila Joiosa. Arqueologia i Museu, IX exposició del Programa Museos Municipales en el MARQ*. Alicante – Vila Joiosa, Diputació de Alicante - Marq (Museo Arqueológico de Alicante), pàgs. 260-281.

Alegret Tejero, Juan-Luís (1987). *Els Armelladers de Palamós. Una aproximació a la flota artesanal des de l'antropologia marítima*. Girona, Diputació, Col·lecció Josep Pla, 4.

- (1989). La antropología marítima como campo de investigación de la antropología social. *Agricultura i Sociedad*, nº 52, pàgs. 119-142. A l'URL: http://www.mapama.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/Revistas/pdf_ays%2Fa052_05.pdf. Accedit el 13 de juny de 2017.

- (2003). Valoración patrimonial del sector pesquero. *Revista Patrimonio Histórico*, nº 44: 34-42. Accedit el 13 de juny de 2017. A l'URL: <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/viewFile/1563/1563>

- (2012). Del patrimonio natural de los peces al patrimonio cultural del pescado: el espai del peix de Palamós. *Revista Andaluza de Antropología*, n.4, monogràfic: *Encrucijadas para las sociedades pesqueras del sur en el marco de la globalización*, pàgs. 33-54. Accedit el 13 de juny de 2017. A l'URL: <http://dugi-doc.udg.edu/bitstream/handle/10256/9513/PatrimonioNatural.pdf?sequence=1>

Alegret Tejero, J.-L.; M. Martí Llambrich; A. Garrido Escobar; R. Boquera Serret i J. Badias Mata (2012). *Els orígens de la cuina del peix al Baix Empordà: la cuina de barca*. Palamós, Fundació Promediterrània per la conservació, l'estudi i la

difusió del Patrimoni marítim. A l'URL:
http://museudelapesca.org/docs/memoria_recerca_cuina_barca_2012.pdf.

Accedit el 14 de juny de 2017.

Alegret Tejero, Joan-Lluís i Eliseu Carbonell (2012). *La Patrimonialització de la cultura marítim*. Girona, Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural.

Álvarez Areces, Miguel A.; R. Felgueroso y F. Suárez (2003). Industrias culturales y patrimonio industrial: el caso de la cornisa cantábrica. En Miguel A. Álvarez Areces y Louis Bergeron (coords.), *Estructuras y paisajes industriales: proyectos socioculturales y turismo industrial*, Gijón, Incuna, Asociación de Arqueología Industrial, pàgs. 15-39.

Álvarez-Gayou, Juan Luis (2003). *Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología*. México, Paidós.

Álvarez Munárriz, Luis (2011). La categoría del paisaje cultural. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 6 (1): 57-80. Accedit el 14 de juny de 2007. A l'URL: <http://www.redalyc.org/pdf/623/62321332004.pdf>.

Andreu, Cristina i Jaume Murillo (1989). *Llibre de l'ofici de mestre d'aixa a l'illa de Menorca*. Maó, Museu de Mallorca, Conselleria de Cultura, Esports i Educació del Govern Balear, Treballs del Museu de Menorca, nº 8.

Andreu Tomàs, Agustí (2012). Los museos de etnología en Europa: entre la redefinición y la transformación. *ILHA. Revista de Antropología*, 14 (1): 83-114. Accedit el 15 de juny de 2017. A l'URL: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/ilha/article/download/26315/24009>

Antología. Maestría en Educación... (2009). Métodos cuantitativos aplicados 2. Chihuahua, Centro de investigación y docencia. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: <http://ceppia.com.co/Herramientas/Herramientas/Meto-cuantitaivos.pdf>

Apraiz Zallo, Juan Antonio (1998a). Las embarcaciones de Untzi Museoa-Museo Naval: estudio del patrimonio flotante recuperado. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2: 487-505. Accedit el 15 de juny de 2017. A l'URL: http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_02/apraiz2.pdf

- (1998b). Carpintería de ribera y evolución histórico-tipológica de las embarcaciones de bajura en el País Vasco. De la vela al siglo XXI. *Itsas*

Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº 2: 387-406.
Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL:
http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_02/apraiz.pdf

Arrieta Urtizbera, Iñiqui (2003). Del patrimonio histórico-artístico al patrimonio cultural: reflexiones desde la antropología. *Kobie. Antropología cultural*, nº 10: 81-89. A l'URL:
http://www.bizkaia.eus/fitxategiak/04/ondarea/Kobie/PDF/5/Kobie_10_Antropologia_cultural_DEL%20PATRIMONIO%20HISTÓRICO-ARTÍSTICO%20ALPATRIMONIO%20CU.pdf?redirigido=1 Accedit el 15 de juny de 2013.

Azpiazu Elorza, José Antonio (2016). Las mujeres vascas y el mar. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 8: 811-829. A l'URL:
http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_08/34_im8_josantonioazpiazu.pdf. Accedit el 14 de juny de 2017.

Boira Maiques, Josep Vicent et al. (2000). *Mestres d'aixa, calafats i mariners. Del modelisme naval a la fusteria de ribera a les costes valencianes*. València, Escola d'Arts i Oficis.

Boquera Margalef, Montserrat (2006). "Lo riu és vida": *Percepcions antropològiques de l'Ebre català*. Tesis doctoral, Departament d'antropologia Social, Filosofia i Treball Social, Universitat Rovira i Virgili de Tarragona. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL:
www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/8423/Text2.pdf?sequence=1
<http://www.tesisenred.net/handle/10803/8423>.

Breton, Yvan (1981). L'anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs: réflexions sur la naissance d'un sous-champ disciplinaire. *Anthropologie et Sociétés*, 5 (1): 7-27. A l'URL:
http://classiques.uqac.ca/contemporains/breton_yvan/anthro_soc_pecheurs/anthro_soc_pecheurs.pdf. Accedit el 14 de juny de 2017.

Broullón Acuña, Esmeralda (2007). *Historia oral e identidad en las sociedades pesqueras de Andalucía y Galicia: migración, trabajo y género*. Tesis Doctoral, Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte Universidad de Cádiz. A l'URL:
<http://minerva.uca.es/publicaciones/asp/docs/tesis/broullonacunha.pdf> . Accedii el 14 de juny de 2017.

- Calderón Torres, Carlos (2013). *El redescubrimiento del Patrimonio Cultural Inmaterial. Lecturas de Antropología*. Mérida, Gobierno de Extremadura - Dirección General de Patrimonio Cultural., Editora Regional de Extremadura. A l'URL: https://www.academia.edu/8291775/El_redescubrimiento_del_patrimonio_cultural_inmaterial. Accedit el 13 de juny de 2017.
- Gobierno de Extremadura, Consejería de Educación y Cultura, Dirección General de Patrimonio Cultural, Editora Regional de Extremadura, 61 p. A l'URL: https://www.academia.edu/8291775/El_redescubrimiento_del_patrimonio_cultural_inmaterial?auto=download; accedit el 13/06/2017.
- Carmona Zubiri, Daniel (2007). *Las minas de Hellín (Albacete)*. Albacete, Diputación Provincial, Instituto de Estudios Albacentenses "Don Juan Manuel".
- Caro Baroja, Julio (1985). *Los vascos y el mar*. San Sebastián, Txertoa, Colección Estudios Vascos.
- Castillo Alonso, Juan José (2004). La memoria del trabajo y el futuro del patrimonio. *Sociología del trabajo*, nº 52: 3-36.
- Claver Cortés, Enrique (1982). *El desarrollo económico de Villajoyosa*. Villajoyosa, Ayuntamiento.
- De Juan-García Aguado, José María (2001). La carpintería de ribera en Galicia. A Coruña, Universidade da Coruña. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: <http://amigosdadorna.org/wp-content/uploads/2015/02/De-Juan-Garc%C3%ADa-Aguado-Jos%C3%A9-Mar%C3%ADa-La-carpinteria-de-ribera-en-Galicia-1940-2000-Servicio-de-Publicaci%C3%B3ns-da-Universidade-da-Coru%C3%B1a-2001.pdf>
- Dell'Amico, Piero (2002). *Costruzione Navale Antica: proposta per una sistematizzazione*. Albenga, Edizioni del Delfino Moro.
- Devesa Beneyto, María et al. (2012). *Memòria Gràfica de la Vila Joiosa: 1891-1966*. La Vila Joiosa, Moros mercaders.
- Escudero Domínguez, Luis Javier (2009). El astillero Mendieta de Lekeitio, singular exponente de la carpintería de ribera del Cantábrico. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 6: 237-268. Accedit el 15 de juny de 2017. A l'URL: http://um.gipuzkoakultura.net/itsasmemoria6/237-268_escuderodominguez.pdf

- Espinosa Ruiz, Antonio (coord.) (2007). *Catàleg de la exposició: "Veus de la Història"*. Ajuntament de La Vila Joiosa. Museu Municipal.
- Espinosa Ruíz, Antonio; Carmina Bonmatí Lledó i M^a Jesús Marí Molina (2009). El Museu de la Vila y la recuperación y puesta en valor del patrimonio marítimo de Villajoyosa. *Museo*, nº 14, *XII Jornadas de Museología. Museos, mar y arqueología*, pàgs. 223-239.
- Espinosa Ruíz, Antonio; Carmina Bonmatí Lledó, M^a Jesús Marí Molina i Malena Lloret Sebastià (2011). Accion social y participación ciudadana en el Museu de la Vila Joiosa. *Memòria Viva. Revista del Laboratori d'Investigació del Patrimoni a les Àrees Rurals*, nº 3: 53-58.
- Espinosa, Antonio; Rocío del Castillo y Fernando Sáez (2007). Un model valencià d'evolució portuària: La Vila Joiosa. A José Pérez Ballester y Guillermo Pascual Berlanga (eds.), *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el mediterráneo. Actas V Jornadas de Arqueología Subacuática*, Valencia, Universitat, pàgs. 313-324.
- Fernández de Paz, Esther (2012). Patrimonio etnológico: ¿recurso socioeconómico o instrumento sociopolítico? El caso de los Astilleros Nereo de Málaga. En Iñaki Arrieta Urtizberea (ed.), *Museus y turismo: expectativas y realidades*, bilbo, Universidad del País Vasco, pàgs. 121-140. Accedit el 16 de juny de 2017. A l'URL: www.irun.org/ojasso/Modulos/DocumentosVisor.aspx?Fid=376
- Fernández Duro, Cesáreo [1881] (1995). *Tratado de fábrica de naos y calafatería*. Barcelona, Llauder.
- Fernández Izquierdo, Francisco (1989): Astilleros y construcción naval de la España anterior a la Ilustración, A *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración. I Jornadas de historia marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, pàgs. 35-62.
- Ferrer Marsal, Juan (1998). *Las Marinas de Alicante: ensenadas, castillos y puertos*. Valencia, Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte.
- Ferrús Batiste, Jordi (1982). Els llaguters de l'Ebre. A J. Barnat (ed.), *Dolça Catalunya, vol. XV (I) Tradicions i Llegendres*, Barcelona, Nauta-Mateu, pàgs. 259-268.
- Frigolé, Joan; Xavier Roigé et al. (1995). *Antropologia Social*. Barcelona, Proa.

- Galiana, Agustí (2016). *La Vila de Villajoyosa. Fundació i notícies d'una pobl medieval*. Sella (Alacant), Associació d'Estudis de la Marina Baixa.
- García-Delgado Sancho, Vicente (2009). *Els Parellons Badalonins: Estudi dels bous i barques enfalcades 1770-1970*. Tortosa, Beca Institut Ramón Muntaner.
- (2010). Recerca en Marxa: L'Estudi dels Parellons Badalonins. *Argo. Revista del Patrimoni i la Cultura Marítima*, nº 6: 48-50.
- Geistdoerfer, Alette (2007). L'anthropologie maritime: un domaine en évolution: hors cadre traditionnel de l'anthropologie sociale. *Zainak*, nº 29: 23-38. A l'URL: <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/zainak/29/29023038.pdf>. Accedit el 13 de juny de 2017.
- Geertz, Clifford [1973] (1991). *La interpretación de las culturas*. Barcelona, Gedisa.
- Haviland, William A.; Harald E.L. Prins, Bunny McBride i Dana Walrath (2011). *Cultural Anthropology. The Human Challenge*. Belmont, Wadsworth.
- Haviland, William A.; Harald E.L. Prins, Bunny McBride i Dana Walrath (2011). *Cultural Anthropology. The Human Challenge*. Belmont, Wadsworth.
- Harris, Marvin (1994). *Antropología Cultural*. Madrid, Alianza
- Herrerias Moratinos, Beatriz (1998). Patrimonio y construcción naval en Gipuzkoa. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2: 431-471. A l'URL: http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_02/herrero.pdf. Accedit el 14 de juny de 2017.
- Herrerias, Beatriz i Josune Zaldúa (2009). Paisaje y patrimonio industrial en la costa vasca. Siglos XIX y XX. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 6: 289-330. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_06/17beatrizherreriasjosunezabala.pdf
- Homobono Martínez, José Ignacio (2008). Del patrimonio cultural al industrial: una mirada socioantropológica. En Xerardo Pereiro, Santiago Prado Conde, Hiroko Takenaka (coords.), *Patrimonios culturales: educación e interpretación: cruzando límites y produciendo alternativas, Actas del XI Congreso de Antropología del Estado Español, Donostia-San Sebastián*, Simposio 12, págs. 57-74. San Sebastián, Ankulegi – FAAEE. A l'URL:

<http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/antropologia/11/12/12057074.pdf>. Accedit el 14 de juny de 2017.

Ibáñez Gómez, Maite; M^a José Torrecilla Gorbea i Marta Zabala LLanos (1998). El patrimonio naval vizcaíno. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2: 417-430. A l'URL: <http://um.gipuzkoakultura.net/pdf/ibanez.pdf>. Accedit el 14 de juny de 2017.

Jiménez de Madariaga, Celeste (2002). La comercialización del patrimonio cultural. En Carlos Sánchez de las Heras (coord.), *Actas [de las] VI Jornadas Andaluzas de Difusión de Patrimonio Histórico, 2001, Málaga*. Sevilla, Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, pàgs. 93-106. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: https://www.researchgate.net/publication/316154917_La_comercializacion_del_Patrimonio_cultural

Jiménez Núñez, Alfredo (1997). ¿Antropología histórica?. A Alfredo Jiménez Núñez (comp.), *Antropología histórica: la audiencia de Guatemala en el siglo XVI*, Sevilla, Universidad de Sevilla, pàgs. 23-52.

Kottak, Conrad Phillip (2000). *Antropología Cultural. Espejo para la Humanidad*. Madrid, McGraw-Hill.

Llorca Baus, Carlos (1985). *La Vila del Mar. El mar de la vida*. Tomo I. Vila Joiosa, Ajuntament.

Llorca Ibi, Francec Xavier (2000). *El llenguatge mariner de La Marina*. Alacant, Universitat. A l'URL: <http://publicaciones.ua.es/filespubli/pdf/LD84790852742818326.pdf>. Accedit el 16 de juny de 2017.

Llorca Sellés, Manuel i Jorge Tejedor del Valle (1997). *La Pesca en la Provincia de Castellón 1985-1996. Un estudio científico, técnico y sociológico*. Castellón, M. Llorca i J. Tejedor D.L. (autores-editores).

López Miguel, Olga (2008). Memòria del Museu Marítim de Barcelona. A l'URL: http://www.mmb.cat/img/admin/elements_arxiu/arxiu_86_1.pdf. Accedit el 06 de juny de 2017.

Lopez de Lacalle, Javier (1998). Construcción naval e industria marítima en Euskadi: problemática, necesidades y vías de solución. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2: 473-480. Accedit el 15 de juny de

2017.

A

l'URL:

http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_02/lopezjavier.pdf

Macías, Olga (2016). Las mujeres y las actividades marítimas en el País Vasco: trabajo portuario y ámbito pesquero (1700-1950). *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 8: 831-845. Accedit el 14 de juny de 2017.

A

l'URL:

http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_08/35_im8_olgamacas.pdf

Malinowski, Bronislaw Kasper [1922] (1986). *Los argonautas del Pacífico occidental*. Barcelona, Planeta-Agostini,

Marí Molina, M^a Jesús; Antonio Espinosa Ruiz; Marta Sellés Cano i Carmina Bonmatí Lledó (2009). Los proyectos de investigación de historia oral de La Vila Joiosa. *Drassana. Revista del Museu Marítim Barcelona*, nº 17: 39-48. A l'URL: <http://www.raco.cat/index.php/Drassana/article/view/165340>. Accedit el 14 de juny de 2017.

Martí Miquel, Ignacio [1926] (2016). *Historia de Villajoyosa*. Alacant, Diputació - Institut Alacantí de Cultura Juan Gil-Albert (edición a cargo de: Agustí Galiana Soriano, Francisco Martínez Zaragoza i Antonio Espinosa Ruiz).

Martínez Zaragoza, Francisco Martínez i Antonio Espinosa Ruiz (2014). Ignacio Martí Miquel i la "Historia de Villajoyosa". *Sarrià: Revista d'Investigació i Assaig de la Marina Baixa*, nº 10, El Segle XIX a la Marina Baixa - IV Jornades de Patrimoni de la Marina Baixa, pàg. 9.

Medina Melgarejo, Patricia (1994). El análisis y el problema teórico de los relatos de vida. en *Memorias del Primer Simposio de Educación*, México, CIESAS, pàgs. 461-468.

Mollat du Jourdin, M. (1979). Specificité de l'Ethnologie maritime?. *Ethnologie Française*, 9 (2), presentació del número.

Monjo Ipons, Joan (1956). *Curso metódico de arquitectura naval aplicada a la construcción de los buques mercantes*. Barcelona, Imprenta de Jose Tauló.

Oller, Francisco i Vicente García-Delgado (1996). *Nuestra vela latina*. Barcelona, Juventud.

Palmer Grua, Joan (1994). *Cent anys de Mestres d'aixa a Mallorca*. Palma de Mallorca, El Tall Editorial.

Pascual Fernández, José J. (1991). *Entre el mar y la tierra: los pescadores artesanales canarios*. Madrid, Interinsular Canaria.

- (1996). El paradigma de "la tragedia de los comunes" y el caso de los pescadores. En Marie Noëlle Chamoux y Jesús Contreras Hernández (eds.), *La gestión comunal de recursos: economía y poder en las sociedades locales de España y de América Latina*, Barcelona, Icària, págs. 143-168.

- (1999). Los estudios de antropología de la pesca en España: Nuevos problemas, nuevas tendencias. *Etnográfica*, 3 (2): 333-359. A l'URL: http://ceas.iscte.pt/etnografica/docs/vol_03/N2/Vol_iii_N2_333-360.pdf.
Accedit el 14 de juny de 2017.

Pastor Alfonso, María José (2003). El patrimonio cultural como opción turística. *Horizontes antropológicos*, 9 (20): 97-115. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832003000200006

Pereira, Dionisio (2003). Una visión estratégica del patrimonio marítimo: comparativa entre Catalunya, Euskadi y Galicia. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vascos*, nº 6: 15-32. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_06/04dionisiopereira.pdf

Prats Canals, Llorenç (1997). *Antropología y patrimonio*. Barcelona, Ariel.

- (2007). Concepto y gestión del patrimonio local. *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, nº 21: 17-35. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1850-275X2005000100002

Puerta, Iñigo (2016). Una familia, el muelle donostiarra y la mar. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 8: 411-429. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_08/16_im8_puerta.pdf

Rockwell, Elsie (1987). Reflexiones sobre el proceso etnográfico (1982-1985). A Elsie Rockwell y Justa Ezpeleta (coord^{as}.), *Informe final del Proyecto "La práctica docente y sus contextos institucional y social"*, México, Departamento de Investigaciones Educativas, Centro de Investigación y de Estudios Avanzados. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: <http://polsocytrabiigg.sociales.uba.ar/files/2014/03/Rockwell-EI-proceso-etnografico.pdf>

Rockwell, Elsie (2009). Sobre el trabajo de campo etnográfico. A Antología. Maestría en Educación, *Métodos cuantitativos aplicados 2*, Chihuahua, Centro de investigación y docència, pàgs. 148-156. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: <http://ceppia.com.co/Herramientas/Herramientas/Meto-cuantitaivos.pdf>

Roigé Ventura, Xavier (2003). La musealització de la vida rural. A *Formes de treball a les Terres del Ebre. Recerca i interpretació. III Jornades d'Etnologia (Ascó)*, Tarragona, El Mèdol-L'Agulla, pàgs. 9-36.

Rubio Ardanaz, Juan Antonio (1994). *La antropología marítima subdisciplina de la Antropología sociocultural. Teoría y temas para una aproximación a la comunidad pescadora de Santurtzi (Bizkaia)*. Bilbao, Universidad de Deusto.

- (2007). Presentación. En J. A. Rubio Ardanaz y A. Erkoreka (coords.), *Jornadas de Antropología Marítima (Portugalete, 2005)*, [Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía](#), nº 29: 9-19.
- (2009). El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: gestión museística e iconos públicos en el País Vasco. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 6: 57-82. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_06/07rubio-ardanazjuanantonio.pdf.
- (2016). De la tradición oral marítima vasca a las historias transmodernas contadas del Abra de Bilbao. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 8: 11-36. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_08/01_im8_rubio-ardanaz.pdf

Sánchez Ramis, Vicenta (2007). *El tiempo que se fue*. Ajuntament, La Vila Joiosa.

Santamarina Campos, Beatriz; Oriol Beltrán Costa, i Ismael Vacaro Ribó (2014). El patrimoni immaterial en el patrimoni natural. *Revista d'Etnologia de Catalunya*, nº 39: 73-83. A l'URL: <http://www.raco.cat/index.php/RevistaEtnologia/article/view/279979/367673>.

Accedit el 14 de juny de 2017.

Siches Cuadra, Carles (1998). *Los pescadores de La Isleta del Moro*. Barcelona, Universitat de Barcelona.

Siches Cuadra, Carles (1998). *Los pescadores de La Isleta del Moro*. Barcelona, Universitat de Barcelona.

Smith, Laurajane (2011). El "espejo patrimonial". ¿Ilusión narcisista o reflexiones múltiples?. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, nº 12: 39-63. A l'URL: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81422437004>. Accedit el 14 de juny de 2017.

Soler Milla, Juan Leonardo (2010). Villajoyosa y su integración al patrimonio regio en 1443: fisonomía político-económica de una villa marítima valenciana. A *La Vila Joiosa: el centenario del título de ciudad: 1911-2011*. Vila Joiosa, Ajuntament, 2010, pàgs. 17-29.

Soler Soriano, Jaume (1995). *Des del cantó d'El Mercantil*. La Vila Joiosa, J. Soler (autor-editor), 2 vols.

Taylor, S. J. i R. Bogdan (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación: La búsqueda de significados*. Arcelona, Paidós Básica. A l'URL: <http://mastor.cl/blog/wp-content/uploads/2011/12/Introduccion-a-metodos-cualitativos-de-investigaci%C3%B3n-Taylor-y-Bogdan.-344-pags-pdf.pdf>.

Accedit el 14 de juny de 2017.

- (2009). La entrevista en profundidad. A Antología. Maestría en Educación, *Métodos cuantitativos aplicados 2*, Chihuahua, Centro de investigación y docència, pàgs. 194-216. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: <http://ceppia.com.co/Herramientas/Herramientas/Meto-cuantitaivos.pdf>

Téllez Infantes, Anastasia (2007). *La investigación antropológica*. Saant Vicent del Raspeig, Ed. Club Universitario.

Vallès, Miguel S. (1999). *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid, Síntesis. Accedit el 14 de juny de

2017. A l'URL: <http://investigacionsocial.sociales.uba.ar/files/2013/03/Miguel-Valles-Tecnicas-Cualitativas-De-Investigacion-Social.pdf>

Vivas Pineda, Gerardo (1998). Legiones de madera: la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2: 267-295. Accedit el 14 de juny de 2017. A l'URL: http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_02/vivaspineda.pdf

Vivas Ziarrusta, Isusko (2016). El paisaje marítimo transmisor de memorias: significados y expresiones simbólicas-iconográficas del litoral vasco y su plasmación en los frentes de agua de la ciudad. Una aproximación conceptual. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 8: 69-90. Accedit el 4 de juny de 2017. A l'URL: http://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_08/03_im8_isuskovivas.pdf



12 LLISTAT DE FITXES

Fitxa nº 1.- Fitxa per a transcriure i classificar la informació de les entrevistes en profunditat.....	31
Fitxa nº 2.- Fitxa per a transcriure i classificar la informació de les entrevistes en profunditat.....	32
Fitxa nº 3.- Fitxa per a la catalogació fotogràfica.....	33
Fitxa nº 4.- Fitxa per a la catalogació de les eines de treball de Joan Muñoz Pérez.....	34
Fitxa nº 5.- Fitxa per a la catalogació de les eines de treball de Joan Muñoz Pérez.....	35

13 LLISTAT D'IMATGES

Imatge nº 1.- Dibuixos del traçat d'un vaixell.....	28
Imatge nº 2.- Situació de la Vila Joiosa.....	56
Imatge nº 3.- Gravat de J. García Campero amb la vista de la Vila Joiosa i el seu port en 1835.....	59
Imatge nº 4.- Barris marineres d'extramurs S.XVIII (zona sud vermella). Intramurs S. XVII (zona Groga).....	60
Imatge nº 5.- Barri Poble Nou S.XIX (zona verda).....	61
Imatge nº 6.- Situació dels barris mariners i la Fonda.....	62
Imatge nº 7.- Entrades i sortides de bucs. El primer quadre és de comerç de cabotatge, i el segon de comerç estranger i d'Amèrica.....	63
Imatge nº 8.- Inauguració del Ferrocarril a la Vila Joiosa, 1914.....	64
Imatge nº 9.- Construcció del port de la Vila Joiosa.....	65
Imatge nº 10.- Primera pedra del port de la Vila Joiosa.....	66
Imatge nº 11.- Barris mariners, Fonda i port.....	67
Imatge nº 12.- Port de la Vila Joiosa. Fotografia de Llinares Ortiz.....	68
Imatge nº 13.- Flota de la naviliera Catalunya Marítima.....	71
Imatge nº 14.- Goleta Damiana.....	71
Imatge nº 15.- Goleta Vila.....	72
Imatge nº 16.- Pailebot Cristobal.....	72

Imatge nº 17. Veler Almirante Marquet.....	73
Imatge nº 18.- Avarada del Almirante Marquet.....	74
Imatge nº 19.- Balanç econòmic d'Hispania Marítima.....	74
Imatge nº 20.- Revista <i>Catalunya Marítima</i>	76
Imatge nº 21.- Portada de la revista <i>Navegación</i> de la Goleta Damiana.....	77
Imatge nº 22.- Creuer de Canàries.....	79
Imatge nº 23.- Hospital casa Centella.....	81
Imatge nº 24.- Drassanes Atlàntida, a la platja de la Malva-Rosa.....	84
Imatge nº 25.- Els treballadors estan llevant la corfa dels troncs a la drassanes Atlàntida, a la platja de la Malva Rosa.....	85
Imatge nº 26.- Drassanes Atlàntida, a la platja de la Malva Rosa.....	85
Imatge nº 27.- Drassanes Atlàntida, a la platja de la Malva Rosa, on els treballadors mostren el passaportú.....	86
Imatge nº 28.- Celebració de l'avarada a la platja de la Malva Rosa.....	87
Imatge nº 29.- Mapa de les diferents drassanes a la Vila Joiosa.....	89
Imatge nº 30.- Platja situada entre els barris mariners i la Fonda.....	90
Imatge nº 31.- Teatre Circ.....	91
Imatge nº 32.- Drassana Soler.....	91
Imatge nº 33.- Llaüt Josefa Ferrer.....	92
Imatge nº 34.- Vistes drassana Zaragoza.....	93
Imatge nº 35.- Vistes drassana Santapau. Arxiu fotogràfic Llinares Ortiz.....	94
Imatge nº 36.- Vistes drassana Santapau.....	94
Imatge nº 37.- Platja barris mariners i Fonda. Arxiu fotogràfic Llinares Ortiz.....	97
Imatge nº 38.- Platja barris mariners i Fonda. Arxiu fotogràfic Llinares Ortiz.....	98
Imatge nº 39.- Toni Gomis avarant.....	99
Imatge nº 40.- Salvador Ramis.....	101
Imatge nº 41.- Magatzem i petits tallers de reparació barris mariners i Fonda. Arxiu fotogràfic Llinares Ortiz.....	102
Imatge nº 42.- Drassana del Monjo, platja Torres. Arxiu fotogràfic Llinares Ortiz.....	103
Imatge nº 43.- Drassana Zaragoza.....	103
Imatge nº 44.- Drassana Ferreret.....	104
Imatge nº 45.- Drassana Ferreret, avarada Ramis Ferrandis.....	105
Imatge nº 46.- Drassana Santa Marta.....	106

Imatge nº 47.- Drassana Zaragoza.....	108
Imatge nº 48.- Drassana del Torres.....	109
Imatge nº 49.- Plantilla de treballadors de la drassana Zaragoza, l'any 1958.....	114
Imatge nº 50.- Drassana Zaragoza.....	117
Imatge nº 51.- Drassana Zaragoza.....	118
Imatge nº 52.- Fusta de la drassana Zaragoza.....	119
Imatge nº 53.- Maqueta al detall. Peça Vilamuseu.....	120
Imatge nº 54.- José Santamaria Marín amb les maquetes de traçar emmarcades.....	122
Imatge nº 55.- Maqueta per a traçar.....	122
Imatge nº 56.- Plànol traç quadernes "Projecte de pesca Santacreu".....	123
Imatge nº 57.- Plànol traç quadernes "Projecte de pesca Santacreu".....	124
Imatge nº 58.- Plànol traç quadernes "Projecte de pesca Santacreu".....	124
Imatge nº 59.- Plànol del traç de les vagres.....	125
Imatge nº 60.- Plànol del traç de les vagres.....	125
Imatge nº 61.- Drassana Zaragoza.....	128
Imatge nº 62.- Drassana Zaragoza.....	130
Imatge nº 63.- Drassana Santa Marta.....	132
Imatge nº 64.- Casa de la serra de la Drassana Zaragoza.....	134
Imatge nº 65.- Drassana Zaragoza.....	136
Imatge nº 66.- Plantar la quilla a la drassana Zaragoza.....	138
Imatge nº 67.- Nom de les embarcacions.....	139
Imatge nº 68.- Drassana Zaragoza, quilla i medissos.....	139
Imatge nº 69.- Les quadernes a la Drassana Zaragoza.....	140
Imatge nº 70.- Quadernes i medissos.....	140
Imatge nº 71.- Quadernes dobles i bastides.....	141
Imatge nº 72.- Un "Aparell" sobre altre: "la Guagua".....	142
Imatge nº 73.- Peces: roda de popa i codastre.....	143
Imatge nº 74.- Acoblament del vaixell.....	143
Imatge nº 75.- Esquelet frontal del vaixell.....	144
Imatge nº 76.- Perfil del esquelet del vaixell.....	145
Imatge nº 77.- Bastides i quadernes del vaixell.....	145
Imatge nº 78.- Gats per a subjectar les peces.....	148
Imatge nº 79.- Vista de dins de les quadernes.....	148

Imatge nº 80.- Aparar les peces.....	149
Imatge nº 81.- Comprovació del treball d'aparar les peces.....	149
Imatge nº 82.- Aparar les peces.....	150
Imatge nº 83.- Posar la coberta.....	151
Imatge nº 84.- Procés d'acabament del vaixell.....	152
Imatge nº 85.- Coberta i escotilles.....	153
Imatge nº 86.- Portada del llibre <i>Tratado de la calafateria</i>	154
Imatge nº 87.- Tractament de la fusta.....	156
Imatge nº 88.- Remolcador.....	157
Imatge nº 89.- “Aparells”.....	158
Imatge nº 90.- “Aparells”.....	159
Imatge nº 91.- “Aparells”.....	160
Imatge nº 92.- “Bots Auxiliars”.....	161
Imatge nº 93.- “Bots Auxiliars”.....	161
Imatge nº 94.- “Bots Auxiliars”.....	162
Imatge nº 95.- “Bots Auxiliars”.....	162
Imatge nº 96.- “Bots Auxiliars”. Peça Vilamuseu.....	163
Imatge nº 97.- El Botet del naufragi del pailebot, drassana Torres del Monjo.....	164
Imatge nº 98.- Treball amb la fusta del mestre Joan Muñoz Pérez.....	165
Imatge nº 99.- Platja de la Malva Rosa.....	170
Imatge nº 100.- Varar amb “patarassos”.....	170
Imatge nº 101.- Varada Platja de la Malva Rosa.....	171
Imatge nº 102.- Vista des de dalt de la Drassana Zaragoza.....	172
Imatge nº 103.- Varada a la drassana Zaragoza.....	173
Imatge nº 104.- Varada a la drassana Zaragoza.....	173
Imatge nº 105.- Varada.....	174
Imatge nº 106.- Varada Hermanos Llorens, Platja Centre.....	174
Imatge nº 107.- Varada Hermanos Llorens.....	175
Imatge nº 108.- Varada Hermanos Llorens.....	175
Imatge nº 109.- Varada, Platja Centre.....	176
Imatge nº 110.- Varada, Platja Centre.....	177
Imatge nº 111.- Varada, Platja Centre.....	177
Imatge nº 112.- Varada, Platja Varador.....	178

Imatge nº 113.- Anguileres, Platja Varador.....	179
Imatge nº 114.- Anguilera i parats, Platja Varador.....	180
Imatge nº 115.- Vaixell eixint del mar per a reparar, Platja Varador.....	181
Imatge nº 116.- Vaixell Mavi a l'espera de ser reparat.....	181
Imatge nº 117.- Varador Santa Marta, port.....	182
Imatge nº 118.- Varador Santa Marta, port.....	182
Imatge nº 119.- Vaixell Juan Lloret al Varador Santa Marta, port.....	183
Imatge nº 120.- Tallers nàutics, port.....	183
Imatge nº 121.- Caiguda de la varada del vaixell Lázaro, port.....	185
Imatge nº 122.- Bateig pailebot Modelo.....	186
Imatge nº 123.- Bateig amb botella de conyac.....	186
Imatge nº 124.- Festa de bateig al port. Font: Arxiu Drassana Zaragoza.....	187
Imatge nº 125.- Festa de bateig al port.....	187
Imatge nº 126.- Pailebot Jonense.....	189
Imatge nº 127.- Bateig pailebot Paraíso.....	190
Imatge nº 128.- Pailebot al port de la Vila Joiosa. Arxiu fotogràfic Llinars Ortiz.....	191
Imatge nº 129.- Construcció pailebot a la Vila Joiosa.....	191
Imatge nº 130.- Construcció pailebot Sant Jaume.....	192
Imatge nº 131.- Varada d'un pailebot.....	192
Imatge nº 132.- Construcció d'un pailebot.....	193
Imatge nº 133.- Construcció d'un pailebot.....	193
Imatge nº 134.- Pailebot Cosme Soler.....	194
Imatge nº 135.- Documentació pailebot Nueva España.....	195
Imatge nº 136.- Caeros.....	196
Imatge nº 137.- Caero.....	196
Imatge nº 138.- Parella Pachón.....	197
Imatge nº 139.- Pailebot Cosme Soler.....	198
Imatge nº 140.- Motor Volund.....	201
Imatge nº 141.- Fàbrica Volund, Alacant.....	202
Imatge nº 142.- Mariners esmorzant.....	203
Imatge nº 143.- Mariners agafant les arts.....	205
Imatge nº 144.- Mariners amb les maquinilles.....	206
Imatge nº 145.- Llançaments del bou.....	206

Imatge nº 146.- Llaüts amb llum.....	208
Imatge nº 147.- Embarcacions de pesca artesanal.....	209
Imatge nº 148.- Cadufs per als polps, moll de la Vila Joiosa.....	210
Imatge nº 149.- Remendaores i remendadors, Platja Centre.....	211
Imatge nº 150.- Arts de pesca esteses.....	213
Imatge nº 151.- Remendaores i remendadors, Platja Centre.....	213
Imatge nº 152.- Arts de pesca esteses.....	214
Imatge nº 153.- Xarcieres.....	215
Imatge nº 154.- Xarciers.....	215
Imatge nº 155.- Senda Poble Nou de Filat.....	217
Imatge nº 156.- Senda de Filat.....	218
Imatge nº 155.- Nevera de la Serra d'Aitana.....	220
Imatge nº 156.- Arrier.....	222
Imatge nº 157.- Pailebot Centella.....	223
Imatge nº 158.- Factoria la Rajita.....	224
Imatge nº 159.- Llauna de conserva de Lloret i Llinares.....	224



14. ANNEXES

14.1. Informe d'incoació del varador Santa Marta.

1. ANÀLISI I DESCRIPCIÓ DEL BÉ.

1.1 Identificació/denominació del bé, localització geogràfica.

Varadero Santa Marta S.A (Vasamsa), es localitza al final de l'avinguda del port, abans d'entrar al port pesquer. Té 5150m² de superfície i va ser construït al 1965. La zona geogràfica a la que pertany és la zona pesquera, té relació directa amb el port, la confraria de pescadors, la llotja i altres indústries de la zona.

1.2. Descripció tècnica formal de l'immoble i les parts integrants que es pretenen incloure.

Es tracta d'un espai de treball tradicional, on es reparen vaixells de tot tipus d'eslora, encara que la especialitat és la fusta. Si analitzem l'entorn que volem protegir hem de dir que el Varador es troba dintre del port de la Vila Joiosa. Aquest no és un edifici monumental, però l'emplaçament de l'antiga drassana i actual varador porta implícit un valor incalculable atorgat per almenys sis segles d'història constructiva naval.

Està construït al costat de la mar, per facilitar l'entrada i la sortida de les barques a reparar des de dintre de l'aigua fins als tallers, i a la inversa quan es tractava d'una reparació o d'una nova construcció.

Els rails de ferro que veiem al centre s'utilitzen per a traure les barques, aquesta és la part més important de l'immoble. Els vaixells es situen sobre la plataforma de ferro que hi ha damunt dels rails i que corre per ells. Antigament s'utilitzava simplement la força dels homes però a l'actualitat s'han instal·lat motors elèctrics per a extreure-les. Una vegada fora, es poden situar al dos extrems del Varador per a ser reparades.

Aquest varador té una capacitat d'unes set barques de gran eslora, situades a les dues bandes dels rails. Disposa de dos magatzems, per a guardar les ferramentes, d'una grua i escales per a poder accedir dintre dels vaixells.

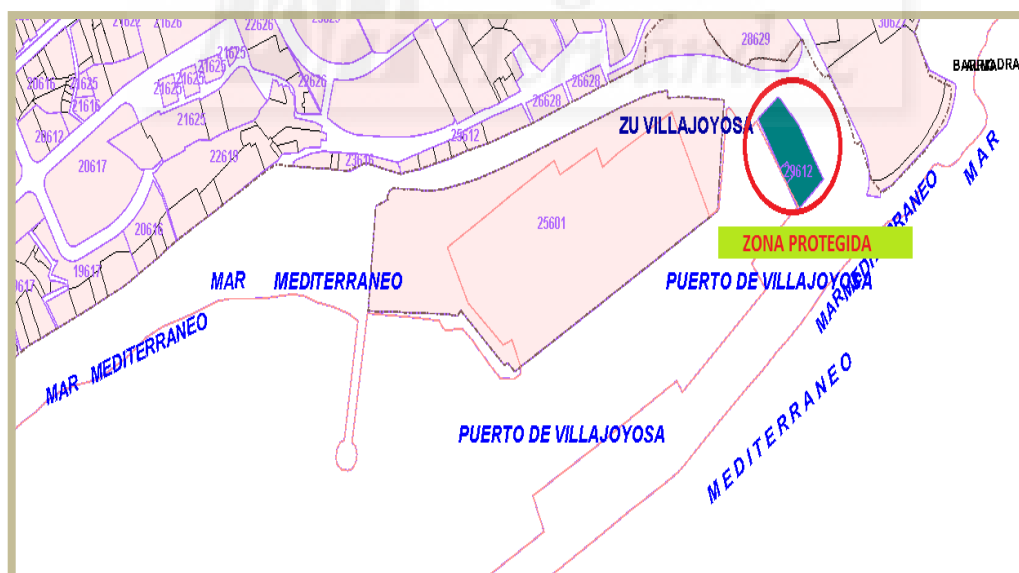
1.3. Inventari i descripció dels béns mobles que, si és el cas, es pretenen incloure en la protecció.

Al voler donar una protecció de BIC, a la llei de patrimoni està reconeguda la protecció dels seus bens mobles que estan al seu interior o que provenen d'ell. Per a poder protegir-los s'utilitzarà els inventaris que ha recopilat aquesta investigació i més les peces de Vilamuseu. A més de proposar la protecció del vaixell Xaonell, com a únic vaixell de fusta que queda d'origen viler. I una vegada que estiga en desús, fer-lo visitable dintre dels espais del varador.

Alguns dels bens mobles ja estan inventariats a aquest treball. Actualment aquestes eines no s'utilitzen perquè no es construeixen vaixells de fusta, la majoria són de polièster o les gran embarcacions són d'acer. I la segona és que ara, en el varador, simplement es reparen els vaixells o es desguassen.

1.4. Delimitació motivada de l'entorn de protecció afectat, en modalitat literal i també gràfica.

La protecció que es demana afecta sols la superfície del Varador Santa Marta. Encara que té relació en el seu entorn, com podem veure en el plànol. Aquesta protecció afecta a 5150 m² que té de superfície el Varador, superfície delimitada pel final de laavinguda del port. És la part que està de verd turquesa.



1.5. Detall de la situació jurídica de l'edifici, amb especial referència a la propietat i els usos actuals.

Actualment és un espai que encara està en ús, és una Societat Anònima en la que treballen al voltant d'uns 6 treballadors. Aquests treballadors es dediquen sobretot a la

reparació de tot tipus d'embarcacions, però estan especialitzats amb les de fusta. A pesar de que s'han modernitzat moltes de les ferramentes de feina, encara utilitzen tècniques tradicionals per a reparar els vaixells.

Aquest varador pertany a l' empresa Varador Santa Marta S.A, però no és un terreny que està en mans privades, sinó que és una concessió de Costes. Per tant, al ser un terreny que pertany a l'estat, en teoria deuria de ser, molt més fàcil de protegir i conservar.

Al moment de la seua fundació, no li van posar el nom de drassana, sinó la de varador, degut a que en la Vila Joiosa encara funcionava les drassanes de Zaragoza i per tant Varador Santa Marta es dedicava més a la reparació de vaixells que a la fabricació. Així i tot solia produir un vaixell anual.

Aquest espai no figura ni en el catàleg municipal, ni en el Pla Urbanístic de la ciutat ja que no és territori municipal. I per tant, no podem demanar una fitxa de catàleg municipal.

Aquest bé està situat en un sòl no urbanitzable de protecció, degut a que està a la costa, estant sota la tutela de lleis de costes.

1.6. Estat de conservació.

L' estat de conservació és bo perquè és un lloc que encara està en ús. De tota manera s'haurien de fer intervencions de preservació i manteniment, per a impedir que es deterioreni o es degraden encara més les infraestructures. Possiblement caldria fer una mica de restauració en els magatzems on es guarda el material de feina i rehabilitar-los.

2. VALORACIÓ DEL BÉ I PROTECCIÓ QUE ÉS DEMANA.

La conclusió que podem extraure d'aquest informe d' incoació i de tot el projecte en general, és que aquest bé etnogràfic té una gran importància dintre de la cultura d'aquest poble i per tant deuria d'obtenir la protecció de BIC (Bé d'interès cultural). Correspon a la màxima categoria de protecció.

Per a recolzar aquesta proposta, ens podem fixar en la drassana Nero, a la platja de Pedregalejo (Màlaga), declarat BIC. En la seva pàgina web podem veure

documentació del la declaració (<http://www.astillerosnereo.es/?section=content-view&content=16>).

En la Llei de Patrimoni Històric Espanyol de 1985, hi dedica tot un títol (Art. 46): “*Els bens mobles i immobles i els coneixements i activitats que són ho han sigut expressió rellevant de la cultura tradicional del poble espanyol en els seus aspectes materials, socials i espirituals*”.

(Art. 47) Considera immobles “*aquelles edificacions i instal·lacions que el seu modelo constructiu siga expressió de coneixements adquirits, arrelats i transmesos consuetudinàriament i que s’ajusta, en el seu conjunt o parcialment, a una classe, tipus o forma arquitectònica utilitzades tradicionalment per les comunitats o grups humans*”.

Aquesta protecció es pot atorgar si atenem al article 1º de la Llei de Patrimoni Cultural Valencià 4/1998 de la Generalitat Valenciana, modificada el 5/2007. En aquest article en diu:

“El Patrimoni Cultural Valencià està constituït pels bens mobles i immobles de valor històric, artístic, arquitectònic, arqueològic, paleontològic, etnològic, documental, bibliogràfic, científic, tècnic, o de qualsevol altra naturalesa cultural, existents en el territori de la Comunitat Valenciana o que, trobant-se fora de la Comunitat, siguen especialment representatius de la història i la cultura valenciana. La Generalitat promourà el retorn a la Comunitat Valenciana d’estos últims a fi de fer possible l’aplicació a estos de les mesures de protecció i foment previstes en esta llei.

També formen part del Patrimoni Cultural Valencià, en qualitat de bens immaterials del patrimoni etnològic, les creacions, coneixements, tècniques, pràctiques i usos més representatius i valuosos de les formes de vida i de la cultura tradicional valenciana. Així mateix, formen part del dit patrimoni com a bens immaterials les expressions de les tradicions del poble valencià en les seues manifestacions musicals, artístiques, gastronòmiques o d’oci, i en especial aquelles que han sigut objecte de transmissió oral i les que mantenen i potencien l’ús del valencià.

Els bens immaterials de naturalesa tecnològica que constitueixen manifestacions rellevants o fites de l’evolució tecnològica de la Comunitat Valenciana són, així mateix, elements integrants del Patrimoni Cultural Valencià.”

Si mirem el “Article 26”, del patrimoni cultural valencià veiem que el nostre bé ha quedat classificat com a: **Espai etnològic. Construcció o instal·lació, o conjunt d’estes,**

vinculades a formes de vida i activitats tradicionals, que, per la seua especial significació siguen representatives de la cultura valenciana.

En les disposicions transitòries del la llei valenciana de patrimoni s'estableixen les proteccions mínimes, que en el nostre cas pertany a: *bens d'interès cultural situats en àmbits urbans: l'espai resultant de sumar a l'illa on s'ubica l'immoble els espais públics confrontants amb ella i les illes que entren en contacte amb els dits espais públics.*

Encara que aquest bé es troba situat a la costa, ni la llei de costes nacional ni la valenciana, contempla la protecció i conservació. Simplement delimita que en eixa zona no es pot construir res en altura. Per tant, si no el declarem, no es podrà conservar. Per a remarcar aquest perill, podem posar com a exemple l'antiga Drassana situada en la platja del Varador, desapareguda en el 2006 a causa de la remodelació del passeig.

3. CRITERIS D'INTERVENCIÓ.

Hi han dues alternatives, la primera és la que es pretén en aquest projecte (museïtzar una part del Varador amb un vaixell de bou prototip) i l'altra és simplement la intervenció d'investigació mitjançant la publicació d'una monografia on s'arrecplega la història dels varadors a la Vila Joiosa, i deixar clara la seua possible museïtzació en un futur.

Si atorguem aquesta protecció BIC, les normatives estatals estableixen les següents mesures per a la seva conservació i custòdia, i per a facilitar el seu accés a la ciutadania.

- Possibilitat de suspendre obres o intervencions.
- L'administració ha d'elaborar obres apropiades de política preventiva.
- Sols podran eliminar parts del immoble quan siga estrictament indispensable i sempre s'han de documentar.
- Les restauracions o reconstruccions s'han de reconèixer a simple vista.
- Qualsevol canvi d'ús ha de ser comunicat a cultura.
- La administració ha de facilitar préstecs especials per a la seva rehabilitació.
- Poder catalogar el vaixell museu com a bé moble del varador.

14.2. Fitxes de ferramentes

14.2.1. Joan Muñoz Pérez


1	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Caixa de ferraments d'un Mestre d'Aixa
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Guardar i transportar les ferramentes		Segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Bagul o caixa de ferraments del fuster de ribera. El mateix fuster de ribera es dissenyava i fabricava la seua pròpia caixa, sinó l'heretava d'un altre fuster jubilat.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


2	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Esmoladores
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Afilar els objectes		 Finals del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i pedra	

<p>ESTAT DE CONSERVACIÓ</p>	<p>Excel·lent</p>
<p>DESCRIPCIÓ</p>	
<p>Pedres per a esmolar formons i ferramenta similar. Una de les pedres es conserva dins de la seua caixa de fusta per a que no s'estopegen.</p> <p>Per a esmolar les aixetes de mà i de dos mans, recorrien a la pedra de pedal i aigua de la drassana.</p>	
<p>ARXIU FOTOGRÀFIC</p>	
	

3	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Falses esquadres
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Agafar angles		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Falses esquadres utilitzades per a traure angles que no són rectes. Eren peces mixtes de fusta i ferro o soles de fusta.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


4	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	esquadres
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Agafar angles rectes		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Esquadres rectes per a traure angles. Tenim una mixta de fusta i ferro i l'altra tota de ferro.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


5	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Formó
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Buidar, retocar, tallar la fusta.		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Peça composta d'un mànec de fusta i una fulla de ferro que talla. Normalment portaven un protector al principi del mànec per a protegir-lo dels impactes de la maceta.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

6	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Portomao.
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Serrar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
<p>És una ferramenta d'origen portuguès. És una serra de mà amb una fulla estreta i llarga per a poder accedir a zones concretes del vaixell. Una de les característiques que la diferencia de les altres serres de mà és la seua lleugera curvatura en alguns casos.</p>			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

7	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Serra manual
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
serrar		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Serra manual de fulla estreta.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

8	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Raspalls
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Cepillar el grossor de la peça		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Peça de fusta amb una fulla de ferro acerat o templat i afilada al extrem inferior. Servia per a buidar el grossor o espessor de una peça de fusta.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

9	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	filaberquí
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Foradar la fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Maquina manual per a foradar la fusta amb distintes broques.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


10	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Nivell de fil i plom
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Alinear les peces del vaixell		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Ploms i fil per a traure nivells verticals.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

11	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	martell
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Clavar claus		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Martell de fuster de ribera			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

12	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	garlopa
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Foradar la fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
Material		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Les mateixes funcions que el raspall i garlopí però més gran.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


13.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Aixeta de mà
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Llevar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Aixeta de mà per a devastar la fusta amb la seua fulla de recanvi. Hi ha una diferencia entre la posició de la fulla de l'aixeta de mà, entre la zona de llevant i la andalusa.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


14.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Destral
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Llevar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Destral per a tallar en alguna zona de les peces del vaixell. On no podies accedir amb l'aixeta gastaven la destral per a traure el tall adequat.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


15.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Aixeta de dos mans
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Tallar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Aixeta per a treballar dret, normalment per a les quadernes abans d'enramar i muntar l'embarcació, inclús als baus de coberta.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


16.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Barrina manual de caragol
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Trepanar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Barrines manuals desproveïdes de mànec utilitzades per a foradar la fusta.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


17.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Barrina
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Trepanar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Barrina de calibre menut.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

18.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Fulla de tall d'un raspall
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Raspallar la fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Fulla de tall d'un raspall junt a la peça que era la que li donava l'ajust a la fulla per a subjectar-la. Servia de recanvi.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

19.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Gúbies
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Fer el forat per al clau		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Gúbies d'acer per a fer el forat ones tenia que ubicar el cap del clau.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

20.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Llapis
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Dibuixar i marcar		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i carbó	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Llapis per a senyalar i marcar			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

21.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Compàs
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Agafar mides		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Compàs de ferro, generalment per a fisquejar. Fisquejar era la fusió d'esbrinar amplàries i obertures.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

22.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Ferros de calafatejar
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
calafatejar		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
Material		Ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Ferros de distintes mesures o formes per a obrir les juntes de la embarcació per a després emetitzar-les ficant la estopa.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

23.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Talla ferros
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Llevar ferros		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Utilitzat per a traure un pern o clau vell de difícil sortida de la fusta.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

24.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Serra de mà
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Serrar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Serra de mà			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

25.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	tallaferros
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Llevar ferros		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Tallaferros de distintes mesures			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

26.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Rebós
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Llevar claus		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Ferramenta utilitzada per a llevar els claus estopejats o mal posats.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

27.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Massa
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Adreçar la fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Peça per a colpejar les peces.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

28.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	massa
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Adreçar la fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Massa i el seu recanvi.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

29.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Massola de fusta.
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Adreçar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Massola de fusta per a colpejar els formons o els ferros de calafatejar.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


30.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Metre
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
mesurar		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Metre de fusta plegable de dos metres i de color groc. 1 metre.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

31.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Raspa
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Raspar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Ferro i fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Raspa per a devastar la fusta.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

32.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Nivell
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Equilibrar les peces		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i cristall	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Obtindre nivells verticals o horitzontals.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

33.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Barrines de mà
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Trepanar la fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
S'utilitzen per a fer petits foradets a la fusta. I cada una té un calibre diferent.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

34.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Barrines
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Trepanar la fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Barrines de petit calibre			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

35	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Garlopí
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Rebaixar la fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Tenia la mateixa funció que el raspall però major.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


36	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Grillamen
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Rebaixar la fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Ferramenta utilitzada per a raspar zones concretes. Es un raspall molt estret.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

37	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Roset
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Marcar la fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Ferramenta de fusta amb punta afilada per a marcar la fusta i procedir a fer engalzes, ranures i rebaixos.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

38	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Taller de fusteria naval Pailebot	OBJECTE	Serrutxa
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Serrar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Gaspar Lloret Fernández	
INFORMANT		Gaspar Lloret Fernández, propietari i treballador de la fusteria Naval Pailebot	
MATERIAL		Fusta, ferro i corda	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Serra de ma de les pioneres.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

39	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Doble falsa esquadra
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Mesurar angles		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens.	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		Ferro i fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Doble falsa esquadra, de material mixt. Fusta i fulles de ferro.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

40	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Taller de fusteria naval Pailebot	OBJECTE	Passaportú
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Serrar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Gaspar Lloret Fernández	
INFORMANT		Gaspar Lloret Fernández, propietari i treballador de la fusteria Naval Pailebot	
MATERIAL		Fusta i ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Serra gran de simultàniament era utilitzada per dos fusters amb longitud aprox. dos metres de llarg amb un mànec a cada extrem, per a cada fuster. L'ample de la fulla de la serra era d'una mesura diversa.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


41	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Taller de fusteria naval Pailebot	OBJECTE	Relació de les peces fonamentals per a la emetitzar o calafatejat del vaixell.
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
calafatejar		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Gaspar Lloret Fernández	
INFORMANT		Gaspar Lloret Fernández, propietari i treballador de la fusteria Naval Pailebot	
MATERIAL		Ferro, fusta i estopa	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Manoll d'estopa 2. Massola de calafatejar 3. Ferros de calafatejar amb les seues distintes formes, mesures i aplicacions. 4. Caixonet de fusta on guardaven els ferros. 5. Faltaria la massilla, antigament era algeps i oli de peix, o quitrans densos. 			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


14.2.2. Drassana Zaragoza

1	FITXA D'ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Drassanes Zaragoza	OBJECTE	Balsa de salvament
ACTIVIDAD			CRONOLOGIA
Balsa de salvament per als naufragis			1969-1972
Mesures	Longitud: 1.8 cm; Ample: 76cm; Altura 73cm.		
Pes	60kg. Aprox.		
Material	Xapa galvanitzada, goma		
ESTAT DE CONSERVACIÓ	Regular, li falta l'ancoratge de dispar junt amb el pedal.		
DESCRIPCIÓ			
<p>Balsa de salvament datada de finals dels anys 60, principis 70. El seu exterior es de xapa galvanitzada i a l'interior alberga una balsa de salvament tipus Zodiac. És de 12 places i s'allibera mitjançant un pedal, posseeix un disparador a la part exterior amb una drissa que aplega a estendre's entre 15 o 20 metres. També es pot disparar automàticament en el cas de que la tripulació no pugui realitzar el dispar manual de la mateixa al enfonsar-se el vaixell esta dispararia automàticament per pressió al estar submergida. És una balsa inflable que disposa d'àncora de deriva. L'interior va dotat de material de primers auxilis, mantes tèrmiques, aigua potable, diversos vivres per a assegurar la màxima supervivència en la mar.</p> <p>A finals dels anys 60, entra la legislació i s'aplica la normativa per a que els bucs porten balsa de salvament a bord. Reemplaçant els antics vaixells de salvament.</p>			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			



2	FITXA D'ETNOLÒGIA		
PROCÈDENCIA	Drassanes Zaragoza	OBJECTE	Ancoratge de subjecció de la balsa de salvament sobre el buc.
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Ancorar la balsa de salvament al buc		1969-1972	
Mesures	Forma cilíndrica de Longitud: 23cm; Ample: 9cm		
Pes	1.5 kg aprox.		
Material	Bronze		
ESTAT DE CONSERVACIÓ	Regular		
DESCRIPCIÓ			
Aquest ancoratge és el que s'encarrega d'alliberar la balsa del buc en cas d'enfonsament i la tripulació no ha pogut assistir a procedir la alliberació manual. A la peça li falta el ancoratge fix que va subjecte a la cadireta de la balsa, i és el que s'encarrega de subjectar la balsa.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


3	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassanes Zaragoza	OBJETE	Broques impulsades per maquina elèctrica.
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Perforar la fusta		A la dècada dels 50 ja s'aplicaven	
Mesures	1º Calibre: 32. 2º Calibre: 22. 3ª Calibre: 19 4ª Calibre: 15.		
Pes			
Material	acer		
ESTAT DE CONSERVACIÓ	Bo		
DESCRIPCIÓ			
Broca per a màquina elèctrica. La seua utilitat era fer forats de diferents calibres, impulsats per la maquina elèctrica.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat).			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

4	FITXA D'ETNOLOGIA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Botadors llargs
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Traure els perns		Dècada dels 20-30 ja s'aplicaven	
Mesures	1º Calibre: 20. 2º Calibre: 15.		
Pes			
Material	acero		
ESTAT DE CONSERVACIÓ	Bo		
DESCRIPCIÓ			
Broca per a màquina elèctrica. La seua utilitat era fer forats de diferents calibres, impulsats per la maquina elèctrica.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat).			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

5	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassanes Zaragoza	OBJECTE	Unes 146 barrines normals per a filberquí manual y maquina elèctrica. I la seua capsa d'emmagatzematge.
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Perforar la fusta		Anterior al segle XX, sobre tot l'ús manual.	
Mesures	Disposem de gran varietat de mesures		
Pes			
Material	Acer i fusta		
ESTAT DE CONSERVACIÓ	bo		
DESCRIPCIÓ			
Relació de barrines d'acer, destinades a perforar la fusta amb diferents calibres. Estes concretament en un principi s'utilitzaven amb els filberquí manuals, però al entrar l'energia elèctrica s'aplicaven a màquines de perforar elèctriques.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


6	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Barrina manual de caragol convertida a mixta (manual i mecànica)
ACTIVITAT	CRONOLOGIA		
Perforar la fusta	Anterior al segle XX, sobre tot l'ús manual i a l'entrada de l'electricitat es converteix		
Mesures	Calibre 20mm; largo 1.31cm		
Peso			
Material	Acer		
ESTAT DE CONSERVACIÓ	bo		
DESCRIPCIÓ			
Barrina manual de caragol que posteriorment ha sigut convertida en mixta al implantar la electricitat. Tenien doble ús: el manual i l'elèctric.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


7	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Barrina manual de caragol
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Perforar la fusta		Anterior al segle XX.	
Mesures		Calibre 40 mm; largo 1.06cm	
Pes			
Material		Acer i fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Barrina manual de caragol			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


8	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJETE	8 barrines manuals de caragol.
ACTIVIVITAT		CRONOLOGIA	
Perforar la fusta		Anterior al segle XX, sobre tot l'ús manual.	
Mesures		Diferents calibres i llargs	
Pes			
Material		Acer i fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓN			
Barrina manual de caragol.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


9	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Caixa de material
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Guardar ferramentes de treball		Anterior al segle XX.	
Mesures		varies	
Pes			
Material		fusta	
ESTADO DE CONSERVACIÓN		Bo	
DESCRIPCIÓ			
<p>Caixa amb la que rebia la drassana el material: claus, volanderes, femelles, etc... Esta acoblada amb tall de cua de milano en els fronts (extrems de les peces). També es pot apreciar l'anotació d'un codi de material. Els forats dels laterals de la capsa serviran per a que els materials no tingueren humitat. Les capsas les utilitzaven com a caixons de la prestatgeria.</p>			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARCHIVO FOTOGRÁFICO			
			


10	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Compàs
ACTIVIDAD		CRONOLOGIA	
Prendre mesures		Anterior al segle XX.	
Mesures		Largo 25.03cm	
Pes			
Material		acer	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Compàs amb opció d'agafar mesures interiors.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

11	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Rebos
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Incrustar claus		Anterior al segle XX.	
Mesures	Curt: 9cm. Curt desproveït de mànec: 9.5 cm. Largo con mango: 16.5 cm; 3cm ample		
Pes			
Material	Acer		
ESTAT DE CONSERVACIÓ	Bo i regular (falta un mànec per una de les peces).		
DESCRIPCIÓ			
Clavar els claus en el casc de l'embarcació i que queden a nivell.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARCHIVO FOTOGRÁFICO			
			


12	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDENCIA	Drassanes Zaragoza	OBJECTE	Esquadra
ACTIVIDAD		CRONOLOGIA	
Traure àngels rectes		Anterior al segle XX.	
Mesures			
Pes			
Material		fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
S'utilitzava per a traure àngles rectes en les peces.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


13	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	22 Perns
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Subjectar la fusta		Anterior al segle XX.	
Mesures		varies	
Pes			
Material		Acer	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Caragols passants per a la subjecció de la fusta. Els perns grans són per a la subjecció dels pals s'apliquen a la eixàrcia.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

14	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassanes Zaragoza	OBJECTE	Extractor de claus
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Traure claus		Anterior al segle XX.	
Mesures		Llarg 20 cm; Ample 4 cm.	
Pes			
Material		Acer	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Ferramenta utilitzada per a traure els claus de la fusta.			
DOCUMENTACIÓN			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


15	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Tirafons
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Caragolar la fusta		Anterior al segle XX.	
Mesures		varies	
Pes			
Material		Acer	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		La majoria estan sense estrenar, i dos han sigut extret d'embarcacions.	
DESCRIPCIÓ			
Els tirafons s'utilitzaven per a subjectar la fusta.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


16.	FITXA ETNOLÒGICA		
PROCEDÈNCIA	Ferramentes de treball del Mestre d'Aixa Joan Muñoz Pérez.	OBJECTE	Barrina manual de caragol
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Trepanar fusta		Abans del segle XIX	
PROPIETARI		Pere Muñoz Llorens	
INFORMANT		Pere Muñoz Llorens. Fill del mestre d'Aixa i mariner jubilat.	
MATERIAL		ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Barrines manuals desproveïdes de mànec utilitzades per a foradar la fusta.			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

17	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Esquadres per a prestatgeries
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
subjecció		Anterior al segle XX.	
Mesures		Llarg: 26 cm; 19 alto.	
Pes			
Material		Acer	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Esquadres de subjecció de prestatgeries, fetes amb forja i que no tenen soldadures.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


18	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	cassó
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Cassó per al quitrà o seu líquid		Anterior al segle XX.	
Mesures		Llarg 40cm; ample 13.5cm	
Pes			
Material		Acer	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Cassó utilitzat per a agafar el quitrà i segellar les juntes i el seu per al lliscament de les peces o el vaixell per terra.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

19	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Tisores
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
tallar		Anterior al segle XX.	
Mesures		Llarg 27.5 cm; Ample 9.5 cm	
Pes			
Material		Acer	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
S'utilitzava per a tallar juntes de paper, suro, objectes, estopa,...			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


20	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDENCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	tenalles
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Agafar objectes calents		Anterior al segle XX.	
Mesures			
Pes			
Material		Acer	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
S'utilitzava per a controlar les brases de l'estufa, la qual servia per a ablanir les peces de fusta amb el seu vapor.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


21	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassanes Zaragoza	OBJECTE	Brotxa llarga i corba
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Aplicar líquids o pintures		Anterior al segle XX.	
Mesures	Llarg 41 cm; Ample 5 cm		
Pes			
Material	Fusta		
ESTAT DE CONSERVACIÓ	Bo		
DESCRIPCIÓ			
S'utilitzava per a diversos líquids protectors per a pintar, en superfícies difícils, degut a que es una brotxa de mànec llarg i corbat a propòsit.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


22	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Astilleros Zaragoza	OBJECTE	4 gats
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
sujecció		Anterior al segle XX.	
Mesures		Llarg: 1º 74 cm; 2º 72 cm; 3º 58.5; 4º 50.5cm	
Pes			
Material		acer	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Dos estan en bones condicions i els altres dos estan oxidats.	
DESCRIPCIÓ			
S'utilitzava per a subjectar les peces acoblades del vaixell.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


23	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	cabàs d'espart
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Emmagatzematge		Anterior al segle XX.	
Mesures			
Pes			
Material		espart	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
S'utilitzava per emmagatzemar diversos objectes, en concret estava destinat per a guardar cotó.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

24	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassanes Zaragoza	OBJECTE	5 cabdells de cotó
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Impermeabilitzar		Anterior al segle XX.	
Mesures			
Pes			
Material		cotó	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
S'utilitzava per a l'hermetisme de les juntes del buc, com a substitut del cànem.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			


25	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Cistell de vímet amb fardell d'estopa.
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Impermeabilitzar		Anterior al segle XX.	
Mesures			
Pes			
Material		Vímet i estopa	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bona	
DESCRIPCIÓ			
S' utilitzava per a l'hermetisme de les juntes del buc. El fardell d'estopa es conserva dins del seu cistell de vímet original.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

26	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Caixa de fusta de calafat amb fardell d'estopa
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Impermeabilitzar		Anterior al segle XX.	
Mesures			
Pes			
Material		Fusta i estopa	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Regular	
DESCRIPCIÓ			
S'utilitzava per a l'hermetisme de les juntes del buc. El fardell d' estopa es conserva dins de la caixa de calafat original. Esta caixa és la que s'emportaven al lloc de treball.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

27	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Bagul de fusta
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Emmagatzematge		Anterior al segle XX.	
Mesures		llarg 75 cm; ample 30.5 cm; altura 39.5 cm.	
Pes			
Material		Fusta i acer	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Regular (amb corc)	
DESCRIPCIÓ			
<p>S'utilitzava per emmagatzemar la roba del calafat, era la seua maleta per a que es traslladava a altres drassanes fora del municipi. El ferrer feia l'estructura metàl·lica (frontisses, pany i les esquadres de zinc dels angles laterals) i posteriorment el calafat confeccionava el seu propi bagul de fusta).</p>			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

28	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Llistons
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
construcció		Anterior al segle XVI	
Mesures		4 metres	
Pes			
Material		fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Llistons que serveixen per a fixar provisionalment les cordes quan s'inicia la construcció del vaixell i estes passen a ser clavades o caragolades,. És la fixació de les quadernes del casc.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

29	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Compàs calafat
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
construcció		segle XVIII Aprox.	
Mesures		1.96 metros	
Pes			
Material		Fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Compàs gran utilitzat per a mesurar per a mesurar distàncies o obertures exteriors i interiors de la embarcació en construcció.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

30	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Prestatgeria
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Emmagatzemar ordenadament claus		1930 aprox.	
Mesures	Alt:2 metros; 1.30 Ample; Fondo: 49 cm		
Pes			
Material	Fusta		
ESTAT DE CONSERVACIÓ	Bo		
DESCRIPCIÓ			
Peça per a ubicar i seleccionar distintes mesures de claus, volanderes, perns, cargols, etc ..			
DOCUMENTACIÓN			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

31	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Dassana Zaragoza	OBJECTE	Plantilla "escantillons"
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Tallar fusta		Segle XX	
Mesures		Alto:28 metros; Ample: 28.5	
Pes			
Material		Fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
<p>Plantilla de l'angle que dona perfil o el arrodoniment a la forma longitudinal del vaixell. Aquests angles i mesures s'utilitzaven al tall de la serra on el mestre o encarregat d'aquesta funció deia la mesura dels angles o la falsa esquadra a la que pertanyia cada quaderna i així poder procedir al tall.</p>			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

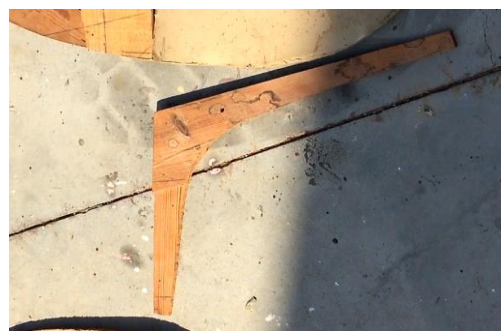
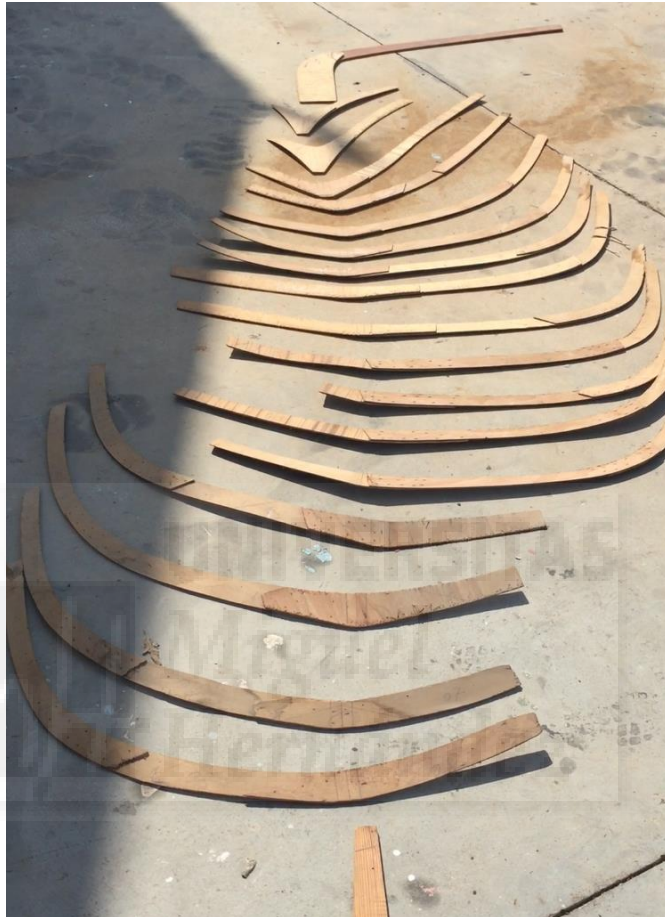
32	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Astillersos Zaragoza	OBJECTE	escalera
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Muntar a superfícies altes del magatzem		1930 aprox.	
Mesures			
Pes			
Material		fusta	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Bo	
DESCRIPCIÓ			
Escala de fusta utilitzada per a muntar a les superfícies altes del magatzem.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			

33	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Drassana Zaragoza	OBJECTE	Plantilles
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Disseny de l'embarcació		1945 aprox.	
Mesures			
Pes			
Material		fusta	
ESTADO DE CONSERVACIÓN		Bo	
DESCRIPCIÓ			
<p>Joc de plantilles de fusta, tretes del traç per al disseny del vaixell. Serveixen de model per tallar les peces de fusta originals de les diferents quadernes del vaixell a construir. Disposem d'una gran varietat de plantilles.</p> <p>En primer lloc destaquem les que estan juntes. Aquest joc de plantilles pertany al bot de rem "Tio Corando". En segon lloc les altres plantilles són peces soltes que s'utilitzaven o es modificaven segons l'embarcació a construir.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Per al muntatge de les plantilles cal tenir en compte els següents passos, ja que les peces estan numerades: Al centre posem la M, quaderna mestra. Aquesta és la que té el major ample de l'embarcació. Cal tenir en compte que a les plantilles només hi ha una però les embarcacions solien portar varies d'aquesta mesura. 2. Les marcades amb una creu des de la quaderna mestra cap a la proa, són proa. Seguint la numeració que acompanya a la creu, des de la quaderna mestra fins a la proa. 3. Les que només porten número van des de la quaderna mestra cap a popa, seguint també la numeració. 4. Les parts centrals de les quadernes, I es diuen "medissos", i serveixen per a acoblar l'altra part de la quaderna, que no està a la plantilla ja que és simètrica. 5. Solien dibuixar la meitat de quaderna de popa d'una banda i les de proa d'un altre, és a dir, combinant esquerra i dreta (babord o estribord), per tenir un traçat més explícit. 6. Després tenim les peces soles següents: la roda de proa (on s'uneix la quilla), mirall de popa (part final del darrere del vaixell), i el codast (part final de la popa). 			

DOCUMENTACIÓ

Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)

ARXIU FOTOGRÁFIC



34	FITXA D'ETNOLOGÍA		
PROCEDÈNCIA	Astilleros Zaragoza	OBJECTE	Sierra
ACTIVITAT		CRONOLOGIA	
Tallar fusta		1930 aprox.	
Mesures			
Pes			
Material		Ferro	
ESTAT DE CONSERVACIÓ		Regular per l'òxid	
DESCRIPCIÓ			
Ferramenta elèctrica per a tallar grans peces de fusta.			
DOCUMENTACIÓ			
Font Oral: Pere Muñoz Llorens (mariner jubilat)			
ARXIU FOTOGRÀFIC			
			