

Bot de cadenes - Bote de cadenas - Chain boat

DESCRIPCIÓ: Bastiment portuari destinat a exercir les funcions de càbria flotant o grua de mar. Construït amb doble quaderna i sense coberta, disposa d'un senó a proa i un altre a popa (tancats per mampares) i tres bancs intermedis. No tenia un sistema de desplaçament propi, sinó que era remolcat per altres bastiments.

Eslora: 9,55 m **Mànega:** 3,40 m **Puntal:** 1,20 m

Material: fusta de roure (quilla, roda i quadernes), olivera (quadernes) i pi

DATA: 1949

MESTRE D'AIXA: Pau Fèlix Martínez

HISTÒRIA: Els bots de cadenes o càbries eren bastiments típicament portuaris i la seva funció principal consistia en el manteniment de les boies i les cadenes. A banda, també realitzava altres tasques complementàries: bàsicament, les que es derivaven de la seva funció de càbria (grua de mar). Ara, han desaparegut dels ports per la pèrdua de la seva funció.

El bot de cadenes del Port de Tarragona fou construït l'any 1949 per les drassanes Astilleros Tarragona, SA (llavors Unió Naval de Levante, SA).

L'any 1951, el bot de cadenes va realitzar l'extracció de les columnes romanes de la platja del Miracle, que actualment es troben ubicades al passeig Arqueològic.

PROCÉS DE RESTAURACIÓ

El primer procés de restauració es va dur a terme entre novembre de 1996 i juliol de 1997. Se seguirien els passos següents:

1. Desparasitació. Neteja i conservació per evitar el deteriorament de la fusta.
2. Substitució de les fustes excessivament deteriorades i extracció dels elements metàl·lics, afegits posteriorment, i substituïts per peces de fusta seguint les formes i materials originals.
3. Realització dels elements perduts.
4. Massillat i pintura. Es van emprar els colors originals del bastiment.

L'any 2008 l'Autoritat Portuària de Tarragona va signar un conveni de col·laboració amb l'Associació Gremial de Fusters, Ebenistes i Similars de Tarragona per tal tornar a rehabilitar el bot de cadenes, deteriorat a conseqüència d'una exposició permanent a l'aire lliure. Aquesta segona intervenció va suposar la substitució del pallo, els bancs, part interior de popa, l'orla i actuacions a les fustes del forre i a les quadernes per tal de consolidar el bastiment. Des del Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona es coordinen les restauracions i, a més, es realitzen els manteniments periòdics.

Aquest és l'inici de la Ruta Patrimonial del Port de Tarragona.



DESCRIPCIÓN: Embarcación portuaria destinada a ejercer las funciones de cabria flotante o grúa de mar. Construida con doble cuaderna y sin cubierta, dispone de un seno en proa y otro en popa (cerrados por mamparas) y tres bancos intermedios. No disponía de ningún sistema propio de desplazamiento, sino que era remolcado por otras embarcaciones.

Eslora: 9,55 m **Manga:** 3,40 m **Puntal:** 1,20 m

Material: Madera de roble (quilla, roda y cuadernas), olivo (cuadernas) y pino

FECHA: 1949

CARPINTERO DE RIBERA: Pau Fèlix Martínez

HISTORIA: Los botes de cadenas o cabrias eran unas embarcaciones típicamente portuarias y su función principal consistía en el mantenimiento de las boyas y las cadenas. Además, también realizaba otros trabajos complementarios: básicamente los que se derivaban de su función de cabria. Actualmente, han desaparecido de los puertos por la pérdida de su función.

El bote de cadenas del Port de Tarragona fue

construido en el año 1949 por Astilleros Tarragona, SA (entonces Unión Naval de Levante, SA). En 1951, el bote de cadenas también realizó la extracción de las columnas romanas de la playa del Miracle, que actualmente se encuentran en el paseo Arqueológico.

PROCESO DE RESTAURACIÓN

El primer proceso de restauración se llevó a cabo entre noviembre de 1996 y julio de 1997. Se siguieron los siguientes pasos:

1. Desparasitación. Limpieza y conservación para evitar el deterioro de la madera.
2. Sustitución de las maderas excesivamente deterioradas y extracción de los elementos metálicos, añadidos posteriormente, y sustituidos por piezas de madera siguiendo las formas y materiales originales.
3. Realización de los elementos perdidos.
4. Enmasillado y pintura. Se utilizaron los colores originales del bote.

En el año 2008, la Autoridad Portuaria de Tarragona firmó un convenio de colaboración con la Asociación Gremial de Carpinteros, Ebanistas y Similares de Tarragona con el fin de volver a rehabilitar el bote de cadenas, deteriorado a consecuencia de una exposición permanente al aire libre. Esta segunda intervención supuso la sustitución del panel, los bancos, parte interior de popa, la orla y actuaciones en las tablas del forro y en las cuadernas con el objetivo de consolidar la estructura. Desde el Centro d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona se coordinan las restauraciones, además de realizar los mantenimientos periódicos.

Este es el inicio de la Ruta Patrimonial del Port de Tarragona.

DESCRIPTION: A harbour vessel built with a double frame and designed to function as a floating derrick or sea-going crane.

It has no deck, but there are foredecks in the bow and the stern enclosed by bulkheads, and three benches in the middle. It had no independent means of propulsion and was always towed by another vessel.

Length: 9.55 metres **Beam:** 3.40 metres **Stanchion:** 1.20 metres

Material: Oak (keel, stem and frames), olive (keels) and pine

DATE: 1949

SHIPWRIGHT: Pau Fèlix Martínez

HISTORY: Chain boats or derricks were common in ports and their main function was to maintain the buoys and chains in the harbour. They also carried out other tasks in their role as derricks or sea-going cranes. They have now become obsolete and are no longer seen in ports. The Port of Tarragona's chain boat was built in 1949 by the shipbuilders "Astilleros Tarragona, SA" (known at the time as "Unión Naval de Levante, SA").

In 1951 it was used to raise the Roman columns discovered off the Miracle Beach that can now be seen on the city's archaeological promenade.

RESTORATION PROCESS

The first restoration took place between November 1996 and July 1997 in the following stages:

1. Removal of parasites. Cleaning and preservation to prevent deterioration of the wood.
2. Replacement of the areas of wood too damaged to be restored. The metal parts that had been added later were removed and replaced with wood, respecting the material and shape of the original design.
3. Replacements for lost parts were made and fitted.
4. Puttying and painting. The original colours were used.

In 2008 the Tarragona Port Authority signed an agreement with the Carpenters Association of Tarragona to restore the chain boat, the condition of which had deteriorated as a result of being on permanent display in the open air. This second restoration involved the replacement of the lazarette, the benches, the stern interior, the bulwark, some wooden planking and part of the frame, all with the aim of strengthening its structure. Both restorations were coordinated and supervised by the Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona.

The Port de Tarragona Heritage Route starts here.



MPT001

