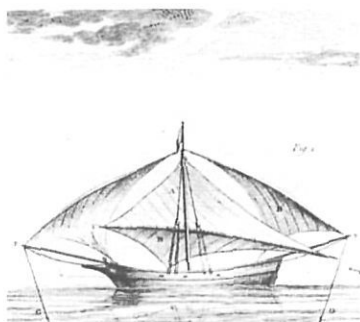
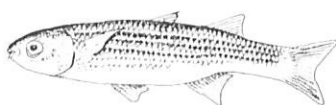


Les antigues embarcacions de pesca del litoral gironí

JOAQUIM PLA I BARTINA



Fins ben entrat l'actual segle, a cada país costaner solien haver-hi uns tipus d'embarcacions de pesca peculiars, amb característiques pròpies i diferencials, més o menys paleses, i perfectament adaptades a les condicions locals, perquè eren el fruit de la sàvia experiència popular, acumulada al llarg de centenars d'anys.



Després, a partir dels anys vint i, sobretot, en arribar als anys quaranta i escaig, el desenvolupament econòmic, social i tècnic fou vertiginós, en especial a les nostres contrades litorals. La pesca i la construcció d'embarcacions, aquí fins llavors artesanes, també en participaren: criteris més moderns i racionals, generalització de l'ús dels motors de combustió interna, més mitjans tècnics i nous materials, gent millor preparada, contactes amb pescadors forans, increment de la demana de peix... Els tipus d'embarcacions de pesca tendiren a estandarditzar-se, en adoptar les noves construccions formes més racionals però de llunyana procedència, que cada vegada encaixaven millor amb el canviant caràcter de la pesca local. També, els pescadors abandonaren les platges i s'instal·laren als ports, la qual cosa els permeté augmentar el tonatge de les embarcacions i, en conseqüència, dotar-les de motors més i més potents i de millors mitjans tècnics.

L'evolució fou ràpida, perquè el progrés no mira mai enrera, i ben aviat, a les nostres costes, de les embarcacions de pesca més tradicionals no en quedà ni el record. Solament la gent de mar més anciana recordem amb nostàlgia els vetustos llaguts i bots en els quals aprenguérem a fer-nos a la mar.

En altres indrets, generalment un xic més al nord, on el substratum cultural del poble i una més assumida tradició marinera han mitigat l'enlluernament del fulgurant desenvolupament econòmic subsegüent a la segona guerra mundial, l'interès per conservar —fora de servei, és clar— les antigues embarcacions de pesca és

ben palès. Les consideren primordials elements del seu patrimoni històric marítim, i no és rar veure'n navegar algunes, perfectament restaurades, en la més tranquil·la condició d'embarcacions d'esbarjo o de valuoses peces d'un museu vivent.

Aquí, a casa nostra, la fúria iconoclasta pròpia del ressorgiment econòmic dels anys cinquanta, les arrels de la qual potser caldria cercar en el general menyspreu per la cultura popular i en la manca d'autèntica consciència nacional, de poble, no en perdonà ni una d'aquelles venerables embarcacions de pesca que encara sobreviuen en quasi totes les platges,

Embarcació d'arrossegament —vaca—, típica dels anys 40 o 50. les formes del buc recorden les dels "quillats" de la Costa de Ponent.

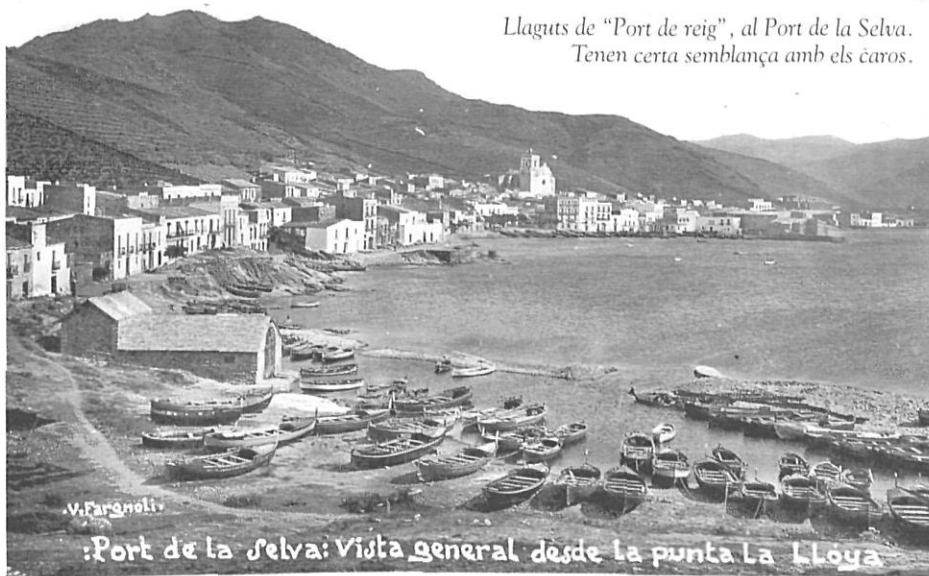
ARXIU D'IMATGES EMILI MASSANES I BURGET



moltes de les quals s'haurien pogut recuperar fàcilment i avui serien testimonis vius d'un passat mariner gens menyspreable.

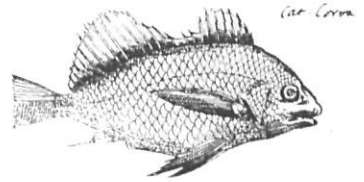
Qui no sap d'alguna magnífica embarcació cremada o desballestada sols perquè es creia que tota la costera calia oferir-la al vulgar turisme que ens envaïa, sense reparar en què significava?

Així doncs, si volem que la joventut d'avui conegui un xic les embarcacions amb les qual navegaven i pescaven els seus avis, solament podem parlar-ne i ensenyar-los antigues fotografies, perquè d'aquelles, ara solament en queden alguns models o alguns malmesos bucs arraconats en museus tan respectables com ignorats.

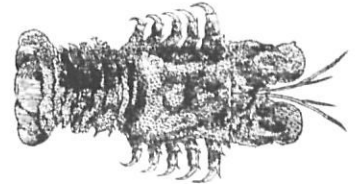


Llaguts de "Port de reig", al Port de la Selva.
Tenen certa semblança amb els çaros.

De Coracino fubnigro, & Coracino albo.



De Squilla lata. *Squilla*



De Cancro maà.



ARXIU D'IMATGES EMILI MASSANES I BURCET

Els tipus i les característiques de les embarcacions de pesca de cada localitat o de cada tram de costera obeeixen a una sèrie de condicionants molt particulars i de diversa índole: morfologia de la costa, caràcter del mar litoral, generositat de la terra riberenca, tarannà i nivells econòmic i cultural de la gent...

El nostre país litoral, en termes generals, sol caracteritzar-se per ésser ric, espèndid i acollidor terra endins, i també, per no lliurar-se gens fàcilment a la mar que el banya, sovint menys manyaga del que sembla, fet que palesa la seva gasiveria en oferir bons resguards a vaixells i embarcacions.

La mar costabravenca, antany extraordinàriament límpida i rica en vida, de seguida té molta fondària i està sotmesa a un règim eòlic extraordinàriament capriciós que es distingeix per l'alternança de calmes i vents frescos, fins i tot durs, que aixequen mar, sense solució de continuïtat. No és per badar-hi gaire.

La nostra gent costanera, abans que el turisme la trastoqués, per atavisme (record ancestral del temps dels moros, potser), solia viure d'esquena a la mar, i d'ella solament reduïts grups poc afavorits en solien treure les garrofes: els pescadors. D'aquesta tònica general cal exceptuar-ne una minoria de persones integrades en el món mariner mercant, durant el curt període del seu floriment vuitcentista, que en el litoral gironí només tingué continuada importància a Lloret, Blanes, Sant Feliu, Palamós i Cadaqués. Per altra banda, la nostra Marina Mercant tampoc tingué gaire relació amb la gent pescadora, a part de l'ocasional trafegament de mà d'obra i de la major experiència adquirida pels mestres d'aixa.

A les contrades gironines, com arreu de Catalunya, la pesca mantingué fins a mitjan aquest segle el caràcter artesanal d'antany i es distingia pel seu insegur i escàs rendiment. La minsa capacitat econòmica i tècnica dels

Proa d'un llagut, típica de la construcció local.



ARXIU D'IMATGES EMILI MASSANES I BURCET



Teranyines fent-se a la mar. Anys quaranta. Les formes dels bucs encara són locals; no s'han estandarditzat. La mànega és important.

nostres pescadors feia que empresin antics i rudimentaris arts, sols capaços de proporcionar bones captures en una mar extraordinàriament generosa. Per aquesta raó, sovint, l'activitat pesquera es complementava amb alguna altra de terrassana (l'hort, la vinya, etc.), i això, si bé ajudava els pescadors a omplir l'olla, també els apartava de progressar en la seva principal tasca.

Les embarcacions de pesca emprades pels nostres avis eren fruit de conceptes i mètodes de construcció arcaics i empírics, de molt lenta evolució al llarg del temps, sense participar massa, o gairebé gens, dels

avenços tècnics de la construcció naval, ni tan sols quan aquesta assolí la màxima esplendor al sud de la Costa de Llevant (Lloret, Blanes), durant la segona meitat del segle XVIII i la primera del XIX. Però això no impedeix que les embarcacions que surten de les mans dels mestres d'aixa locals assoleixin formes de gran perfecció i bellesa, molt ben adaptades a les particulars característiques de la mar i de la costa gironines i a les pesqueres que s'hi feien.

La limitació de recursos econòmics dels pescadors i l'estacionalitat de les pesqueres més rendibles exigien que les embarcacions fossin polivalents, aptes per treballar amb diferents arts elementals. La manca de refugis costaners i de ports, en obligar a treure-les en terra, limitava considerablement el seu tonatge i, en conseqüència, la seva capacitat operativa. I, a més a més, el capriciós règim eòlic del nostre litoral forçava al fet que fossin igualment aptes per al rem i per a la vela (característica genuïnament mediterrània).

Tots els tipus d'embarcacions de pesca autòctons obeïen a una sola idea de buc, avalada per llarga experiència i sols lleugerament modificada, en cada cas, per adaptar-la al port de l'embarcació, a la seva específica funció, al principal sistema de propulsió, al caprici del mestre d'aixa, etc. En general, totes eren embarcacions molt reforçades, fetes perquè duressin molt de temps i per aguantar l'esforç de treure-les diàriament en terra, bastant marineres i, a la mar, més lleugeres del que, a cop d'ull, podia semblar, de tenir en compte la seva aparença i el seu desplaçament.

Poques diferències hi havia entre els diversos tipus d'embarcacions, i l'única distinció fonamental cal establir-la entre embarcacions cobertades, capaces d'afrontar la mar, i les obertes, per a pesqueres que no obliguessin a forejar-se massa.

Les barques obertes eren més comunes a la meitat sud de la Costa de Llevant i a la nord de la de Ponent, d'aigües més tranquil·les i de caladors més aterrats, mentre que de cobertades solia haver-n'hi més al nord del nostre litoral i al sud del de Ponent, regnes de la tramuntana i del mestral.

Ara bé, malgrat que totes les nostres embarcacions de pesca fossin de formes semblants, cada localitat i cada mestre d'aixa hi imprimia el seu caràcter, en certs detalls difícils de percebre per l'ull profà, però que permetien als entesos reconèixer el seu origen. De totes aquelles antigues embarcacions, com obres d'artesanía que eren, no n'hi havia cap d'igual, ni les fetes bessones.

De Acarnane.

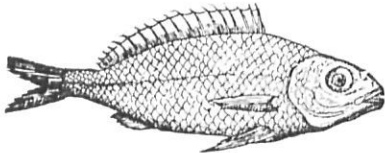


Fig. 1

Chaloupe catalan



Fins ultrapassat el primer quart d'aquest segle, en el litoral gironí hom podia trobar-hi els següents tipus d'embarcacions de pesca: barques del bou, barques palangreres, llaguts de sardinals i de bolitx, caros d'art, xaiques, llaguts petits o gussis i bots.

Barques del bou

Eren les embarcacions emprades per a la primitiva pesca d'arrossegament en parella, amb l'art anomenat bou (dues embarcacions, cadascuna de les quals remolcava una cama de l'art).

La pesca del bou es practicava des de mitjan segle passat i no desaparegué fins als anys vint de l'actual, quan la generalització de l'ús dels motors i l'aparició dels arts de portes (vaca) la feren obsoleta. Antigament, era una pesquera més típica de la meitat sud del litoral català que de les aigües costabravenques, on els caladors són més escassos, accidentats, profunds i forejats.

Les barques del bou de la costa gironina eren valentes i reforçades, però bones caminadores malgrat el seu considerable embalum. Es caracteritzaven per tenir bona màniga (un 10% més que la mitjana), fons bastant planers, bon puntal (també un 10% més que el valor mitjà), quilla important i extrems poc llançats. Eren cobertades, amb dues o tres escotilles, i anaven aparellades de llagut o de tartana, amb la mestra generosa i espigada, per tenir bona potència d'arrossegament.



Aquestes barques recordaven, en certs aspectes, els quillats del sud de la Costa de Ponent, de clara influència valenciana, però eren de formes més arrodonides.

L'eslora de les barques del bou oscil·lava entre els 11 i els 13 metres; la seva màniga, entre els 4 i els 4,5, i el seu puntal, entre 1,25 i 1,5 metres. El seu port anava entre les 12 i les 20 tones antigues (de 6,5 a 11 tones Moorson, aproximadament). El desplaçament era important, a proporció.

Per a la maniobra de l'art portaven una «maquinilla» moguda a mà, situada immediatament darrera del pal.

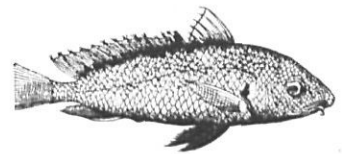
Algunes d'aquelles barques havien arribat a dur una bona orsa, de sabre, la caixa de la qual anava just a proa de la paramola, encara que l'ús d'aquest adminicle era més propi de les barques del bou del nord de la Costa de Ponent, més petites, planeres i rases i aparellades de falutx.

Les nostres barques del bou estaven perfectament adaptades a les característiques de la mar en la qual havien de feinejar, i eren capaces d'allargar-se bastant de la costa. Les seves excel·lents qualitats marineres les diferenciaven de les del Maresme, sols parcialment cobertades (dalt de proa i corredors) però enfalcades, i més fines i rases, perquè no necessitaven forejar-se tant ni afrontar temps tan durs per arrossegar en bons caladors.

A la Costa Brava, solia haver-hi barques del bou als ports de la costera nord del cap de Creus, a l'Escala i a l'Estartit, a Sant Feliu i a Blanes.

El fet que molts llaguts de sardinals grans, acabada la temporada de pesca del peix blau, aparellessin per anar al bou, ha creat certa confusió sobre el tipus específic de barca del bou pròpiament dita.

De Vmbra. *carall*



ARXIU D'IMATGES EMILI MASSANES I BURCEL

Barca del bou.
Observi's la rudimentària
"maquinilla", a popa del pal.



A. T. V. — 3672 - BLANES, Sota S. Antoni



Llagut enfalcat. Construcció típica del terç sud del litoral gironí. Pel seu color negre, ja que el buc era enquitranat, a aquestes embarcacions se les coneixia popularment per "baguls".

Barques palangreres

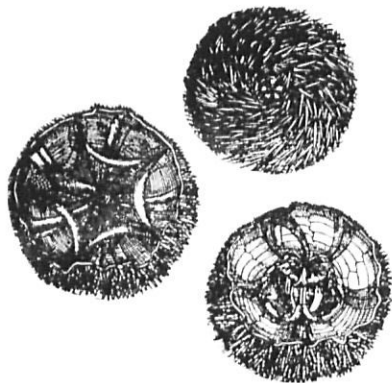
La pesca amb palangre costaner és típica de la Costa Brava, de fons molt variats i, temps ençà, rics en peix bo.

Però, com que els millors caladors no solen estar gaire aterrats, les barques palangreres es construïen per poder allargar-se bastant de la costa, sovint per fora de la seva protecció, raó per la qual havien de ser marineres i molt bones caminadores (a la mar, la velocitat sol ésser un important element de seguretat).

L'eslora d'aquelles barques oscil·lava entre els 30 i els 50 pams. Eren de buc més afinat que les barques

del bou (un 15% menys de màniga, a proporció), amb un puntal que ultrapassava un xic el valor mig, i la seva petita orla les feia semblar encara més rases del que en realitat eren. Malgrat la seva imprescindible condició marinera, eren embarcacions només parcialment cobertades, amb dalt de proa, corredors, bancs (4, generalment) i senó, perquè no podien prescindir dels rem, tant per calar i llevar com per navegar en les calmes. Generalment, portaven unes bones falques. Anaven aparellades de llagut, amb velam generós, però no exagerat.

De Echino ouario. *car. Capità Armar*



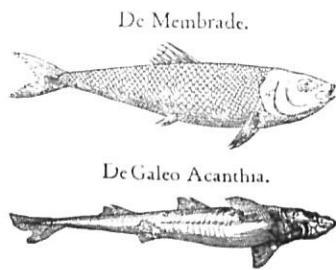
Llaguts de sardinals

A la costa gironina, la pesca del peix blau es practica des de l'antiguitat, destacant-se llavors pel seu caràcter comunitari, per ésser objecte de les primeres reglamentacions i per la importància comercial del seu producte (salaons per a l'exportació). L'emprament del llum per amollar el peix també es coneix de molt antic (festers), però no s'imposa del tot a la pesca amb arts de sardinals fins la primera dècada d'aquest segle, amb l'aparició de la «traïnya», d'origen cantàbric.

La pesca de la sardina i de l'anxova amb xarxes sardinals comença a practicar-se durant la segona meitat del segle XVIII, i per a ella es construeixen o s'hi adapten embarcacions adequades: els llaguts de sardinals.

Aquells eren embarcacions de 30 a 45 pams d'eslora (més cap als 40 o 45 que cap als 30), fetes per embarcar pes, amb una màniga important (fins i tot un xic més

Llaguts cobertats, desarbonats, trets en terra.



19. - PALAFRUGELL. - Playa de Calella
L. Roisin, fot. Barcelona



manigudes que les barques del bou) i considerable puntal, sense ésser excessiu. Els destinats a calar de prima i d'alba solien ésser cobertats, i els que calaven un sol cop al dia, oberts (amb dalt de proa, bancs i senó). Generalment, no tenien embons ni bogueres.

La pesca amb sardinals era costanera (no solien forejar-se més de dues o tres milles de la costa) i no exigia llargues navegacions. Les maniobres de calar i llevar l'ormeig sols podien fer-se al rem. Així doncs, en aquestes embarcacions el velam sols s'emprava per arribar als caladors, i no solien disposar de falques, especialment les cobertades.

En parlar dels llaguts de sardinals, cal fer obligada referència a les singulars «barques catalanes» de la Catalunya Nord, especialment de Cotlliure, port en el qual la pesca i la salaó del peix blau tingué destacada importància (com a l'Escala) fins als anys trenta.

Les barques catalanes són —perquè encara en naveguen algunes de magnífiques, una de les quals podreu veure-la i navegar-hi, si us plau, a Calella de Palafrugell— llaguts de 40 a 45 pams, molt valents, cobertats (baus amb molta brusca) i, a despit de la seva feixuga pinta, excel·lents caminadors, gràcies a les boniques formes de la seva carena i al seu important velam que alguns, amb bon temps, completen hissant una pollacra, com les tartanes, amurada a un batallol no gaire exagerat.

La pesca amb sardinals es practicava preferentment a Llançà i al Port de la Selva, a l'Escala, a Tossa i a Lloret. Al Port de la Selva era un complement de la pesca «a l'encesa», originària i típica de la península del cap de Creus.

Com ja s'ha dit, alguns dels més grans llaguts de sardinals, fora de la temporada de la pesquera del peix blau, solien despatxar per anar al bou o a la vaca, a fi d'aprofitar tot l'any. Els més petits podien dedicar-se a altres tipus de pesqueres.



ARXIU D'IMATGES EMILI MASSANES I BURGET

Detall de la proa d'una embarcació d'arrossegament —vaca— dels anys quaranta/cinquanta, a Palamós.

ARXIU D'IMATGES EMILI MASSANES I BURGET



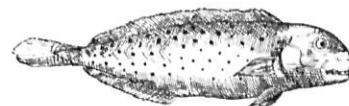
Llaguts del bolitx

Per a la pesca del peix blau a l'encesa, abans esmentada, amb l'art anomenat bolitx, s'empraven llaguts molt semblants als de sardinals oberts (de 4 bancs), raó per la qual no crec que sigui necessari insistir novament en la descripció. Però, a diferència d'aquells, com que aquests últims podien navegar a vela fins als caladors costaners, alguns portaven falques.

El llum (primerament el fester, per cremar-hi llenya; després, el llum de carbur, i més recentment, el «Petromax») el portaven els bots o llaguts «del foc», sempre més petits i maniobrers que els del bolitx.

Llaguts de bolitx. Cal fixar-se en les importants falques que fan créixer l'orla.

De Pholole.



De Boope. Cat. Boque.



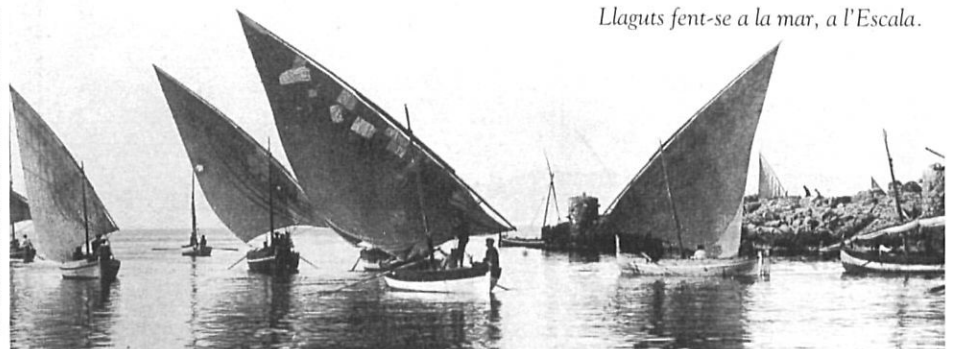


Difícil maniobra de treure en terra un llagut gran.



Munió de llaguts de tota mena, trets a la platja de l'Escala.

Parcial - La Playa



Llaguts fent-se a la mar, a l'Escala.

Llaguts, gussis, xaiques i bots

La pesca artesanal, costanera sempre, en la qual s'empraven ormeigs de cordill, de jonc o de xarxa petita, no requeria embarcacions d'especials característiques. A ella s'hi dedicaven llaguts de totes mides, xaiques, gussis i bots.

Els llaguts més grans solien tenir de 25 a 35 pams d'eslora. Eren oberts i generalment no tenien corredors, però en molts hi havia un dalt de proa, com a elemental protecció. El seu buc era ben proporcionat, amb suficient puntal.

Els llaguts emprats per calar nanses en fora, podien arribar als 40 pams.

Els llaguts petits, o gussis, anaven dels 15 als 25 pams.

Uns i altres anaven aparellats de llagut, com el seu nom indica, i molts duien falques, que en els més grans podien arribar fins al pam i mig d'alçada.

Les xaiques eren llaguts de mitjanes dimensions, sense aparell, moguts al rem i, més tard, a motor.

Els bots solien tenir les dimensions dels gussis, però tal vegada menys maniguts, i s'empraven més com a embarcacions de servei dels vaixells i per al tràfic portuari que per a la pesca.

Caros

Els caros eren les embarcacions de rem que s'empraven per calar l'art, vora les platges.

Tenien de 30 a 36 pams d'eslora i quatre o cinc bancs, aprofitats, deixant a popa un espai per a l'art. Eren de línies fines (d'un 10% a un 15% menys de màniga que els llaguts de la mateixa eslora) i rasos (un 25% menys de puntal que el mitjà). Lògicament, no eren cobertats ni tenien corredors.

Alguns caros tenien dos banyots a popa –un a cada aleta, per suspendre l'art, quan convenia.

No cal dir que eren embarcacions ràpides al rem, tant per la finor de la seva carena com per la potència propulsora que els proporcionaven els quatre o cinc parells de remos que armaven.

Al nord de la nostra costera –el Port de la Selva– per calar l'art gros o l'art de Port de Reig, ambdós per a les tonyines, s'empraven els anomenats localment «llaguts de Port de Reig», que res tenien a veure amb els caros, a part de no ésser cobertats, de la seva disposició interior, semblant, i de la seva funció.

Al llarg d'aquest comentari, els mots llagut i barca s'empren indistintament, sense rigor, per mantenir la major fidelitat a les denominacions més comunes, acreditades pel costum i que a tots ens sonen bé: barques de bou, barques palangreres, llaguts de sardinals, etc. Tampoc queda gaire clara la diferència entre gussi i bot.

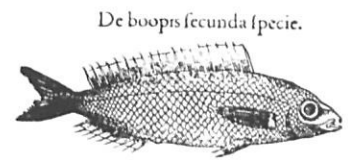
Aquesta ambigüitat en el llenguatge no és res més que una mostra de la confusió que sol regnar en la denominació dels diferents tipus de vaixells i d'embarcacions, uns caracteritzats pel seu aparell, d'altres, pel tipus o particularitat del seu buc o pel seu sistema de propulsió, i alguns, pel seu ús.

Per aclarar un xic la qüestió i sense cap ànim de teoritzar, em permeto precisar que, per a mi i en el nostre entorn, cal entendre que:

- Embarcació és tota nau petita.
- Barca és una embarcació petita, moguda a rem o a motor (cal exceptuar les barques de mitjana, les barques del bou i les palangreres d'abans).

- Llagut és una embarcació de tipus mediterrani (roda enlairada, acabada amb un cap de mort, i popa afuada, (sense espill), el principal element de propulsió de la qual és la vela, i que va aparellada de llagut (un sol pal, caigut a proa, i una sola vela mestra, llatina), encara que admeti molt bé l'emprament dels remes com a segon element propulsiu, o del motor, més recentment.

- Gussi és un llagut petit (algú també en diu *bussi*).
- *Xaica* és una barca de buc semblant al dels llaguts petits o mitjans.
- Bot és una barca petita, sense roda sobresortint de l'escollat de proa, i amb popa d'ample espill, les dimensions de la qual solen coincidir amb les dels gussis. (Alguns bots de servei dels vaixells podien aparellar una vela auxiliar, al terç o llatina).



Petita barca del bou,
a Palamós

Barques del bou fondejades,
amb l'art suspès pel pal
assecant-se a l'Estartit.



:Vista general de Estartit: V. Farnoli

Si això és correcte, com crec, caldria dir, amb tota propietat: llagut o tartana del bou, llagut palangrer, barca o llagut de sardinals, llagut de pesca...

La motorització de les embarcacions, fins i tot de les més tradicionals, no ha d'afectar en res la seva denominació, si conserven les seves inicials característiques i, les de vela, el seu aparell.

Els nous tipus d'embarcacions de pesca ja són cosa a part. La denominació sols correspon a la funció perquè s'han estandarditzat i modernitzat les formes.

Joaquim Pla i Bartina és
capità de la Marina Mercant

BIBLIOGRAFIA

- ALEMANY, Joan; CASANOVAS, Àngels: *La navegació a Catalunya*. Diputació de Barcelona. Barcelona, 1987.
- ALOUJES, Clovis: *Les barques catalanes*. Ed. Loubatières. Toulouse, 1984.
- ALOUJES, C.; CIVIL, A.; TRUX, D. «Les barques catalanes de Collioure». *Les Chasse Marée*. Núm. 10. Douarnenez.
- BAS, Carles; MORALES, Enric; RUBIO, Manuel: *La pesca en España y Cataluña*. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Pesqueras. Barcelona, 1955.
- Enciclopedia Universal Ilustrada*. Primera edició. José Espasa e Hijos, Editores. Barcelona.
- GARCÍA DELGADO, Vicente; OLLER DAZA, Francisco: «Les caros de catalogne». *Revista Capian* núm. 4 St. Tropez, 1991.
- NADAL i FORTIÀ, Joan: *La pesca a l'encesa*. C. Vallès, edit. Figueres, 1991.
- NADAL i FORTIÀ, Joan: *Gimys i ormeigs de pesca*. AGAM Publicació núm. 1. Girona, 1992.
- RAHOLA GAJETÀ, Josep: *La Marina Mercant de Cadaqués*. Dalmau Carles, Pla, SA. Girona, 1976.
- ROIG, Emerencià: *La pesca a Catalunya*. Ed. Barcino. Barcelona, 1927.