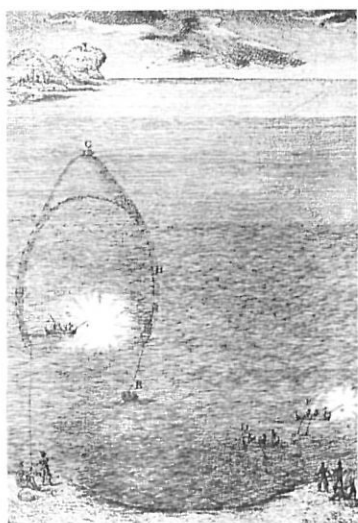


La reconstrucció d'un «llagut del foc»

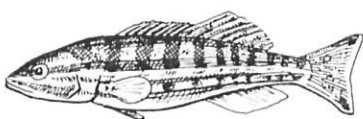
(Cadaqués, 1910-1920)

VICENTE GARCÍA DELGADO



Pescant a l'encesa amb Xàvega, segons Sáñez Reguart.

El «llagut del foc» era una embarcació auxiliar empleada en la pesca anomenada «encesa» que es va utilitzar a la zona nord de Catalunya. Usava un art de platja que rebia diferents noms, segons el lloc i l'època, que aquí anomenarem «art de nit», per no entrar a discutir en la tipologia dels diferents arts utilitzats en aquesta pesquera, els orígens exactes de la qual són desconeguts, tot i que ja està documentada en època medieval.



Les especials característiques geogràfiques del nord de Catalunya van permetre una distribució perfectament reglamentada i van permetre, igualment, que sobrevisqués un sistema de pesca tan arcaic fins ben entrat el segle XX, especialment a la zona compresa entre Cadaqués i el Port de la Selva, ja que existien forts corrents que feien que els arts de fons i de deriva es practiquessin amb grans dificultats, mentre que els arts de platja estaven protegits per les cales.

El sistema de pesca «a l'encesa»

Era un sistema de pesca eminentment col·lectiu, el repartiment del qual es feia amb l'anomenat sistema «a la part», essent la seva època daurada a les acaballes del segle XIX.

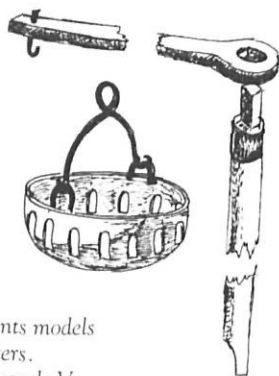
A causa de la pèrdua de les colònies d'Ultramar i, per tant, en existir un excedent de persones en la inscripció marítima, aquestes van dedicar-se, en la seva majoria, a la pesca, essent aquesta una de les causes d'una sobreexplotació del mar per aquella època. En existir molts d'arts, va acordar-se realitzar torns per calar les xarxes, però per no esperar gaire varen agrupar-se de comú acord, tot formant cooperatives.

Els materials eren propietat d'un armador que generalment era el patró, o podia ésser de diversos propietaris, formant aquests, a vegades, part de la tripulació.

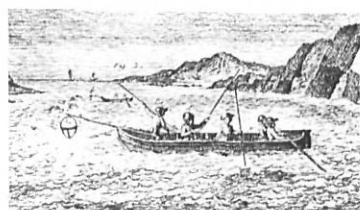
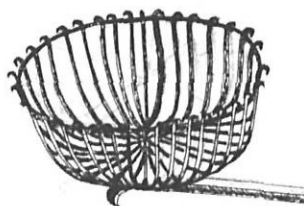
El conjunt de les embarcacions necessàries per a la pesca rebia el nom de «companyies», i s'establia un mínim de dues barques i quatre mariners per embarcació, per formar una «companyia». Una mateixa cooperativa podia tenir 5 o 6 «companyies» alhora (a Cadaqués, al final del segle XIX, existien unes 12 «companyies»).

El personal necessari a terra, a part dels mariners, eren persones voluntàries que a canvi d'una part del producte de la pesca estiraven l'art: eren els anomenats «gent d'en terra» o «terramaners».

Aquesta pesquera estava molt legislada per evitar conflictes, però aquests es produïren inevitablement al llarg de la seva història, ja sigui pels pescadors que usaven un altre tipus d'arts i que culpaven als primers de les seves poques captures, ja sigui pels comerciants de peix o pels que es dedicaven a les conserves.



Diferents models de festers. Dibuixos de V. García Delgado.



El sorteig

Els caladors se sortejaven diverses vegades a l'any segons el lloc i l'època i es donaven els torns precisos per realitzar la pesca «de l'encesa», anomenats «de primera», «de segona»... tot establint també el nombre de sortides i les calades que es podien fer (generalment es donava un calador per cada dues «companyies»).

Aquests llocs eren els anomenats «eixugadors» i eren molt buscats i en diverses èpoques s'oferiren recompenses per la seva troballa. Eren, generalment, llocs petits i estrets o racons de la costa. En aquests se situava la «botiga» o petit magatzem aixecat amb pedres, fang i fusta del terreny, i s'hi construïen, també, petits refugis on s'esperava el bon temps en cas d'un canvi sobtat.

A Cadaqués, el lloc del sorteig es feia antigament a cala Jugadora, d'aquí li ve el nom, encara que posteriorment se celebrava en locals parroquials o en presència de les autoritats de Marina.

La pesca

La pesca es realitzava entre els mesos d'abril i novembre, essent els més valorats els mesos de maig i juny perquè les anxoves i les sardines es troben en la seva millor època.

S'escollien els dies de lluna en quart creixent o minvant, i en les hores de menys llum, o millor sense lluna, per efectuar la calada.

El «llagut gros», amb 4 o 5 homes anava fins a la platja on esperava el senyal pactat. Era condició indispensable que abans de començar la pesca el patró havia de fer tres crits i que el primer digués al segon on volia encendre.

Les «barques del foc», amb dos homes a bord, fondejaven en el «calador» per mitjà d'una «bolda» i un cap amb una boia de suro, a manera de senyal i que impedia, al mateix temps, derivar, quedant-se situades en l'exterior de la cala i mai al centre. Encenien a continuació, els «fogaters», la «fusterada» dels «festers», formada per 3 o 4 arroves de llenya (uns 40 kg) tot esperant atreure la mola de peix.

Quan així succeïa, es deslligaven les barques de la boia i procuraven «aterrar» la mola de peix, a base de portar-la lentament, per mitjà d'una boga suau, cap al centre de la cala. Una vegada aconseguit això, efectuaven el senyal convingut al llagut gros, a base d'un «fanal» a les nits clares o un corn a les nits de boira. Llavors, aquesta embarcació deixava la «cama de popa» a la platja i anava calant «l'art de nit», d'acord amb el sentit del corrent i envoltava la mola de peix atreta pel «llagut del foc», una vegada complet «el bol» deixava l'altre extrem de l'art (anomenat «cama de dins») novament en terra, en el lloc destinat per treure la xarxa, anomenat «eixugador», on esperaven els «terramaners» i la tripulació no necessària en altres feines per tirar d'ambdues «comes» de l'art d'acord amb les ordres que manava el patró.

Quan la maniobra estava assegurada el «llagut del foc» sortia del cercle, per sobre de la «surada» o suros de l'art, però sense apartar-se'n massa i sense apagar el foc per continuar atraient els peixos cap a dalt i il·luminar el treball que es feia a la platja.

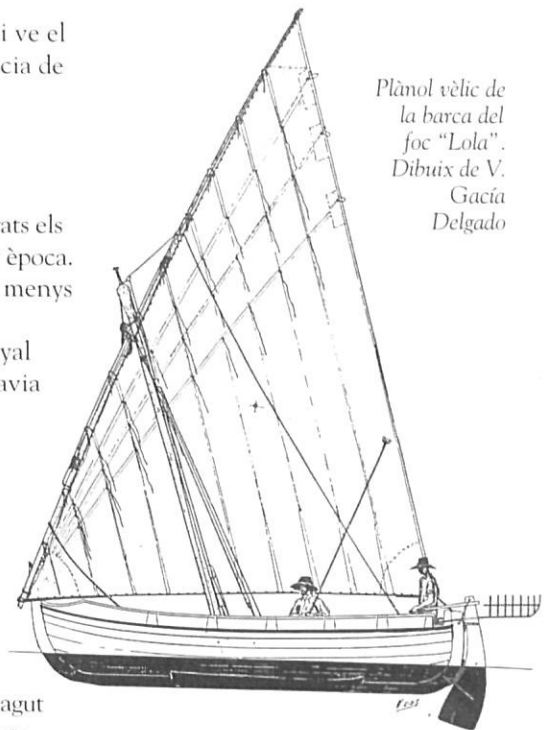
Una vegada finalitzada l'operació de lliurament de la «cama de dins», era costum que el patró que havia realitzat la calada cridés el nom i cognoms del que li seguia en el torn almenys tres vegades, encenent llavors aquest últim el «fester» mentre s'apagaven els focs dels que havien efectuat el «bol», tan aviat aquest no era necessari.

Descripció de les embarcacions

Eren els clàssics llaguts de les nostres costes, de línies molt fines i d'una eslora compresa entre els 4 i 6 m en les embarcacions «del foc» i una mànega d'1,30 a 1,80 m i un puntual entre 0,50 i 0,60 m.



Arxiu Família ZENDERERA



Plànol vèlic de la barca del foc "Lola".
Dibuix de V. Gacía Delgado

Una barca del "foc" fondejada a Cadaqués



Arxiu Família ZENDERERA



A dalt, llagut gros per a la pesca a l'encesa.
A baix, llagut del foc a la popa del qual es pot veure el fester o teiera.

Detall del procés de substitució de la quilla i de la roda a l'embarcació "Lola".



Aquestes embarcacions es caracteritzaven per portar el «fester» (de ferro forjat) a popa, rebent altres noms, com «faitó», «festó», «freiter» o «engraellat», on es cremava la llenya per donar llum. La seva capacitat de càrrega permetia el transport de 30 a 40 quintars de llenya teïosa de pi (entre 600 i 800 kg).

Eren embarcacions descobertes i portaven uns quatre bancs dels quals només estava fix l'anomenat «d'arborar», mentre que els altres tres eren extraïbles fàcilment, per poder col·locar adequadament la llenya o el producte de la pesca. L'embarcació tenia una sèrie de «falques» i «macarrons» a mode de postissos que li donava una més gran obra morta i protecció. Podia portar vela o anar a rem simplement. La seva tripulació consistia en tan sols dos o tres homes, un que bogava i l'altre que vigilava el foc, a més a més del segon patró.

L'anomenat «llagut gros» era de característiques semblants. Tenia una eslora aproximada de 9 a 10 m, una mànega entre els 2,5 i els 3 m i un puntal de 0,70 a 0,90 m. El fet de tenir tan poc puntal s'explica perquè havia d'apropar-se a la costa sense problemes, ja que s'utilitzaven arts de platja i es treien a les cales. Portaven el clàssic aparell a vela llatina i una quilla robusta d'alzina i dues «escues» laterals per poder

pujar-la a la platja cada dia. Generalment amb corredors laterals i «quarters», tenia una coberta petita a proa i el senó de popa, amb «bogueres», «falques» i «macarrons». La tripulació venia a ser d'un patró i sis mariners més un o dos «nois de bord».

L'embarcació «del foc» restaurada

Tot fent treball de camp per investigar les diferents tipologies d'embarcacions tradicionals per la zona de l'Empordà i més concretament per Cadaqués, a final de la dècada dels vuitanta, vaig conèixer el que després seria el més gran amic Lluís Zendrera. Aquest tenia una sèrie de bussis i un llaüt d'esbarjo realitzat pel mestre d'aixa Cèsar, deixeble de l'anterior mestre d'aixa

Berenguer, dels quals vaig prendre bona nota de les seves embarcacions.

En un jardí d'un veí familiar dels Zendrera, em va mostrar una embarcació vella, a l'interior de la qual s'havien plantat flors i altres elements vegetals.

Tot estudiant les seves formes i diversos detalls constructius vaig endevinar un exemplar no gaire conegut actualment. Posteriorment, gràcies a la consulta d'arxius fotogràfics i de la documentació de la pròpia barca, i també fent preguntes als pescadors vells, varen confirmar-se les meves sospites. Es tractava d'un «llagut del foc», embarcació avui dia desapareguda a excepció d'un parell escàs d'exemplars, però que va ser molt comuna a la zona de l'Empordà fins a la primera meitat del nostre segle.

Aquesta embarcació es trobava com és de suposar en bastant mal estat de conservació i desvirtuada a causa de la dedicació com a embarcació d'esbarjo, amb el consegüent folre de fibra de vidre i els senyals d'haver portat l'inevitable motor amb el que això comportava de modificació de la seva distribució interior.

El constructor va ser el mestre d'aixa Berenguer el qual va marxar de Cadaqués l'any 1920 per fer fortuna a les colònies espanyoles, ja que una riada va destruir totalment el seu taller instal·lat prop de la riera, tot morint posteriorment a causa d'una malaltia tropical.

Els seus patrons foren, en els anys 1936 i 37, Martí González i Joan Cruañas, de Cadaqués i l'any 1967 consta Alfons Salas, veí de Roses.

Els anys varen passar i en veure la gran difusió de la vela llatina (gràcies a l'Associació de Vela Llatina de Cadaqués) vam parlar de la possible restauració de la vella «barca del foc».

Abans de poder començar aquesta tasca tan difícil per a uns afeccionats, Lluís Zendrera va caure malalt i va morir al final de la primavera de 1993.

Tenint en compte la sensibilitat cap a aquestes embarcacions tradicionals que

tenia la família Zendrera, tot coneixent el carinyo que tenien per la barca, de nom «Lola», i també les característiques de l'embarcació (un exemplar quasi desaparegut) i per l'amistat que ens havia unit al nostre entranyable Lluís, va sotmetre's a votació el destí que havia de tenir la barca.

Davant la consulta de si valia la pena recuperar l'embarcació o no, el meu company de fatigues i amic Francesc Oller, la família Zendrera i jo mateix decidírem escometre, en memòria seva, una restauració seriosa, segons els cànons de la construcció artesanal i en suport de la conservació d'aquestes embarcacions i del seu vocabulari.

El recolzament de l'Associació Barcelona Fes-te a la Mar, sensible a tot allò referent al patrimoni marítim, de la qual en sóc soci, del meu bon amic Borillo, de Manolo, un mestre d'aixa de tota la vida, els quals varen col·laborar i ens assessoraren en moltes ocasions, i també de diverses persones, ens va permetre dur l'embarcació a Barcelona i iniciar el seu estudi i la seva restauració.



VICENTE GARCIA

Tala dels troncs que havien de convertir-se en el pal i l'antena del llagut del foc «Lola».

Procés de restauració

L'efecte continuat de la humitat sobre els materials havia degradat i deformat el casc i l'estructura principal. Faltaven alguns dels seus elements o estaven desclavats, sobretot la part de popa del costat d'estribord, i per tant, va ser precís realitzar una sèrie de treballs que ens van permetre una fermaça de tota l'estructura per tornar al seu estat original el casc deformat.

Va procedir-se a fer una neteja general, a consolidar l'estructura i a arrencar la fibra de vidre existent, l'extracció per parts de l'antiga clavaó, la «pega» i altres elements asfàltics, aplicats pel seu interior al llarg del temps, essent el mètode usat el bufador o aire calent i la rasqueta.

Després de la seva neteja va poder-se observar clarament l'estat i els materials usats en el moment de la seva construcció i també les tècniques utilitzades des de aquella època.

Va procedir-se a prendre les mesures de tots els seus elements i es va corregir el plànol de formes i el d'estructura fets feia anys, i també van realitzar-se les plantilles, la desinfecció de la fusta amb «xilamón» i altres productes fungicides i es va aplicar oli de llinosa a tots els elements de l'embarcació.

El procés a seguir en el treball va ser, en primer lloc, substituir els elements de proa i popa per consolidar tota l'embarcació i obtenir les seves formes primeres, ja que l'estructura principal, pel seu estat de degradació i per haver estat mal recolzada, presentava la quilla trencada i amb un cert revirament entre proa i popa, va apuntalar-se i es va preparar la base per poder començar els treballs definitius.

Va decidir-se que l'estructura principal –formada per la contraroda, la quilla, el codast i el contracodast–, i també les escues, havien de ser substituïdes quasi en la seva totalitat, ja que, en algunes zones, la fusta es desfeia als dits o presentava estats de putrefacció irreversibles, sobretot en els llocs propers als elements metàl·lics, com els pernys de ferro, la clavaó de coure o ferro galvanitzat, tot conservant la roda i el «cap de mort».

Van consolidar-se aquelles peces que ho permeteren amb resines epoxi i per encolar alguns elements va utilitzar-se «balcotan». La roda de popa va ser substituïda ja que va decidir-se no posar-li el motor que se li havia col·locat en els anys seixanta per tornar-li la seva forma original.

El casc estava atacat per diversos fongs i pel core, i també per diverses cicatrius d'intervencions més o menys afortunades, però varen conservar-se diferents taules de l'obra morta, que varen demanar un tractament en profunditat, tot tapant-se tots els forats de l'antiga clavaó.

Característiques de l'embarcació «Lola» de la llista 3a foli 423

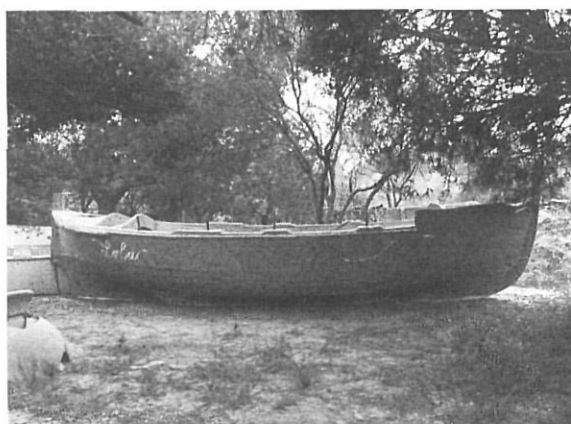
Dimensions	Materials
Esllora: 6,00 m	Quilla, escues, rodes: alzina, plàtan Quadernes: roure, alzina, olivera Casc: pi melis; boguera: pi
Mànega: 1,80 m	Bancs, baus cobertes, contaval: pi Escollats, escalameres, macarrons: alzina
Puntal: 0,60 m	Clavaó de coure; pernys d'acer galvanitzat i agulles del timó de ferro forjat
Arqueig T: 1,31 Tn	

Fobrat de la «Lola».





Procés de substitució del costellam malmès.



Barca del foc "Lola" en un jardí particular abans de la intervenció.



L'embarcació "Lola" en els tallers que té l'associació Barcelona Fes-te a la Mar"

Bibliografia

- NADAL, Joan. *La pesca a l'encesa*, Art-3, Figueres, 1991.
Coses de Cadaqués, Firmo Ferrer de Montagut Editores, 1986.
 ROIG, Emerencià. *La pesca a Catalunya*, ed. Barcino, 1927.
 BAS, MORALES i M. RUBIO. *La pesca en España. I Catalunya*, 1955.

Les vint-i-una costelles presentaven diversos estats de conservació ja que s'havien anat canviant al llarg del temps en el qual va estar activa. Eren de roure, alzina o olivera i de diferents gruixos, i se'n van poder aprofitar mitja dotzena, per la qual cosa es va procedir a fer-ne prèviament les plantilles.

També s'han conservat diversos elements interiors, com els baus, els bancs, escàlems, escalameres i tàlems.

Va fer-se el càlcul vèlic i se li va dotar dels elements que no tenia: falques, macarrons, clavilles, bigotes, rem, arboradura, bossells i aparells diversos, gràcies a un estudi minuciós de les seves característiques, de fotografies de l'època i documentació oral i escrita de diferents fonts, i també de les traces de les restes de la barca que ens proporcionaven informació de les seves proporcions

reals. La proporció entre l'eslora o llarg i la mànega o ample va donar-nos la longitud del pal i de l'antena i de la superfície de la vela usada; varen estudiar-se tractats vèlics de l'època i es contrastaren i aplicaren estudis recents sobre el tema que explicarem en un llibre que apareixerà properament.

La dimensió dels rem va obtenir-se multiplicant la mànega per un coeficient donat per la pràctica d'1,5 vegades. La de les falques i macarrons es van trobar gràcies a les «punteres» i forats de les «bogueres». Els bossells, gràcies a l'existència d'algun exemplar conservat i de llibres especialitzats de l'època, les formes de popa i les agulles, que es conservaven en mal estat, permeteren prendre les dades suficients per fer el timó.

Els materials utilitzats per fer els bossells simples i dobles han estat l'alzina i el roure; el boix per a les politges; per als eixos el coure, l'acer inoxidable i l'alzina en determinats casos; pi del país i pi Oregó pel pal i l'antena respectivament.

Va estopar-se d'acord amb els materials i la tècnica tradicionals i va aplicar-se massilla amb llinosa per a la protecció de l'estopa. Posteriorment, va passar-se paper de vidre per tots els elements de l'embarcació, tot utilitzant productes conservants, hidròfugs i fungicides, pel mètode de porus obert a la zona interior del casc i a les quadernes, en substitució de la pega que s'utilitzava antigament a base de productes bituminosos i de reïna de pi o de grassa d'animal. Per la part exterior del casc va donar-se igualment un producte fungicida i posteriorment dues mans de mini de plom, patent a l'obra viva i pintura a l'oli a l'obra morta.

El pal va tallar-se, deixar-se secar i transportar des d'un bosc de la zona de Manresa, d'acord amb els cànons de la tala, o sigui, tallat en lluna vella, a l'hivern i deixant-lo secar al bosc durant un temps una vegada estava net de branques i pelat, per a, posteriorment, transportar-lo, tallar-lo i esquadrar-lo per donar-li el secatge adequat, just abans de donar-li la forma definitiva.

Per a totes aquestes tasques s'utilitzaren eines de l'època i de més modernes, es compararen amb les actuals i cal dir que l'aixa de mà, el paper de vidre i algun tipus de raspall foren insubstituïbles per tal

de donar-li un acabat especial.

El velam va fabricar-se a base de fibres artificials degut als seus avantatges quant a conservació, pes, deformabilitat i duració, tot donant els acabats tradicionals, igual dels caps de l'aparell, ja que es pretén navegar durant tot l'any i, per tant, la seva durabilitat va lligada al seu aspecte econòmic.

En definitiva, no solament s'ha restaurat un rar exemplar d'embarcació, sinó que també s'ha recuperat un vocabulari, un ofici i una forma de navegar tradicional, que formen part de les nostres arrels i si les barques desapareguessin també ho faria tot allò que les envolta.

Vicente García Delgado és president de l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona.