

El llaüt quillat Sant Ramon

Recuperació i restauració d'una embarcació clàssica

Associació Bricbarca

■ LA HISTÒRIA

El *Sant Ramon* és un llaüt quillat que va ser construït l'any 1904, a la platja del Campello (Alacant), a mans del mestre d'aixa Gerónimo Lloret. Hom diu quillats a les embarcacions amb molt puntal, i que eren ràpides i aptes tant per a la pesca com per al transport de cabotatge. Eren embarcacions originàries de la costa alacantina, però, per les seves qualitats, també van ser construïdes a les drassanes catalanes, especialment a les de Blanes. De totes maneres, aquest tipus d'embarcació no es va construir gaire a Catalunya, ja que com que eren barques de platja, necessitaven ports permanents.

La seva construcció es caracteritzava bàsicament per unes línies i seccions molt fines, que li proporcionaven més velocitat. La roda i el codast són verticals, i formen un angle recte amb la quilla, de manera que el seu puntal és més gran que el d'un llagut. La coberta és correguda, molt convexa transversalment per facilitar el desguàs a través dels embons i per donar més alçada a l'interior de l'embarcació. Com va passar amb el *Sant Ramon*, els quillats van ser de les primeres embarcacions de pesca que van incorporar motor, primer com un element auxiliar, sense eliminar del tot l'aparell llatí, i més tard substituint definitivament la vela. Cal dir que les característiques arquitectòniques dels quillats van permetre aquest canvi molt fàcilment. Els quillats podien fer-se a la mar quasi sempre, fins i tot en mar grossa, gràcies al seu major calat. També la seva estructura els proporcionava una excel·lent inèrcia que

els conferia la potència necessària per a la pesca de l'arrossegament.

Quan l'any 2000 es va recuperar, el *Sant Ramon* no es distingia gaire exteriorment de la resta dels pesquers d'arrossegament del port de Benicarló. La timonera era a proa, disposava d'una espaiosa llumenera i dos tambutxos, un a popa de la timonera i l'altre a popa de la llumenera, que donaven accés a l'interior de la barca. Sobre la timonera s'alçava un pal metàl·lic on hi havia instal·lades les llums de navegació i les antenes de la ràdio. La maquineta, l'arc i les portes justificaven el tipus d'art de pesca a què es dedicava: l'arrossegament.

L'estructura del *Sant Ramon* era l'original, les quadernes d'olivera, la quilla, la roda i el codast de roure. Els bacallans que reforçaven l'orla havien sobreviscut al pas del temps, en canvi la popa havia estat reformada quan se li va instal·lar el primer motor l'any 1939. La roda vertical a la flotació quedava tallada a l'alçada de la tapa de regala. La quilla no era paral·lela a la flotació i calava molt més a popa que a proa.

Les mides eren les següents: eslora màxima, 15,5 metres; mànega màxima, 4,75 metres, i puntal, 1,98 metres. Estava llistat al foli 664 amb llista 3a i amb l'any d'inscripció 1904. El seu distintiu era EA-8567. El pes era de 23,55 tones de registre brut i 18,37 de registre net. Portava un motor dièsel de 200 cavalls i de sis cilindres de la marca *Chrysler* de l'any 1978. Però segons consta en el «llibre d'assentament» original d'aquesta embarcació, va estar navegant a vela fins acabada la guerra civil. L'octubre del any 1939, quan va ser adquirida per Vicente Ba-

llester, se li va instal·lar el primer motor, concretament un OTTO dièsel de 50 cavalls de potència. Des d'aleshores, el *Sant Ramon* ha anat canviant d'armadors, fins arribar a mans de Joan Compte Olmos, que en va ser propietari patró durant catorze anys. Però l'activitat de l'embarcació ha estat sempre la mateixa durant aquests quasi cent anys: la pesca al bou, primer a vela amb parella i després amb l'art d'arrossegament per a la pesca del llagostí, a la zona del sud del Delta. Com a anècdota cal dir que a la seva zona d'influència, el *Sant Ramon* era conegut amb el nom del *Coyote*, ja que durant molt temps havia estat pescant a les Illes Columbretes amb explosius, tècnica de pesca actualment prohibida. De tornada a port, ja amb les caixes plenes de peix, era sempre el primer d'arribar, i s'explica que la seva ràpidesa va ser el motiu de l'esmentat malnom de *Coyote*. Durant el mes d'agost, quan les tonyines anaven cap al sud passant per la costa de Castelló, el *Sant Ramon* pescava amb canya aquests preuats peixos. Ja en les seves darreres pesqueres, les tonyines es venien als japonesos, que les pagaven a molt bon preu per enviar-les netes i ben embalades cap al Japó. El *Sant Ramon* era un vaixell més que conegut a tot el litoral valencià.



■ LA RECUPERACIÓ

L'estiu de l'any 2000, tot just després de la trobada d'embarcacions de vela llatina que va tenir lloc a Vilassar de Mar, es va gestar la idea de reconstruir una embarcació que pogués representar aquesta vila en diferents trobades i que alhora servís com a embarcació per iniciar a la pràctica de la navegació els escolars o convidar el públic en general a embarcar-se i gaudir de la nostra costa des

d'una embarcació clàssica. Segons el nostre criteri, havia de ser una barca vella, que hagués nascut a la vela i que encara conservés les formes primitives.

Després de buscar durant més d'un any al llarg de la nostra costa, no en vam trobar cap. En aquest sentit, vam constatar que a la nostra costa no queda patrimoni marítim. I així va ser com vam decidir continuar la recerca fora de la nostra circumscripció. Durant la primavera de l'any 2001, ens vam assabentar de la presència d'un antic quillat, que estava fent les darreres navegacions: es tractava del *Sant Ramon*, el qual, reconvertit en bou d'arrossegament, tenia els dies comptats, ja que se n'estava tramitant l'expedient per desballestar-lo. El *Sant Ramon*

tenia com a port base Benicarló (Castelló). Des de Vilassar vam contactar amb l'armador i a partir d'aquell moment vam fer tots els tràmits per aconseguir la cessió i el canvi de llista d'aquesta embarcació. Aquesta primera fase de recuperació ha estat possible gràcies als esforços econòmics i de temps invertits per unes quantes persones que creuen en aquest projecte.

Quan vam obtenir l'autorització reglamentària vam traslladar el *Sant Ramon* fins al port de Mataró, on, gràcies a la Direcció General de Ports de la Generalitat de Catalunya i a la direcció d'aquest port, vam aconseguir un amarrament gratuït. Fins aquell moment, tots els recursos obtinguts provenien de petites quantitats rebudes de simpatitzants que confiaven en el nostre projecte, petites subvencions, recaptacions dels nostres suquets de peix a la platja de Palomares, del concert ofert per la soprano Teresa de la Torre i de la venda de productes de *merchandising*. La inestimable col·laboració del Museu de la Marina de Vilassar de Mar ens ha permès habilitar en una part de les seves instal·lacions l'espai *el Racó del*

A l'esquerra, el Sant Ramon, quan va ser adquirit. A la dreta, amb el buc ja restaurat.

Sant Ramon, punt neuràlgic on tothom pot trobar informació sobre el vaixell i les seves activitats.

■ LA RESTAURACIÓ

El *Sant Ramon* presentava un buc extraordinari, tenia les quadernes d'olivera, la qual cosa n'explicava la conservació. Les taules del folre, de pi negre, en general estaven en molt bon estat. Tot això ens permetia poder iniciar les operacions de restauració amb comoditat: netejar-ne el fons, protegir-lo amb pintura de patent, pintar la resta del buc i canviar algunes taules de coberta, eren els treballs que es portarien a terme a l'escar de Mataró.



Aquestes feines van durar des de l'agost fins al novembre de 2002.

Un cop acabada aquesta fase, el vaixell va quedar amarrat al port esportiu de Mataró fins a l'agost de 2003, tot esperant els recursos econòmics que ens permetrien començar-ne la restauració definitiva. Mentrestant, l'equip tècnic de l'associació Bricbarca estudiava quins serien els següents passos que caldria seguir, d'entre els quals destacava la possibilitat de desplaçar el motor cap a popa i aparellar l'embarcació amb pal mestre i mitjana com a operacions bàsiques per realitzar en una primera fase. A partir d'aquí el vaixell podria millorar d'aspecte, amb

l'interior adequat i preveient també la possibilitat de canviar l'actual motor de 200 cavalls, molt gros i antic, per un altre de més petit i modern.

Gràcies a la col·laboració de la Diputació de Barcelona i del Museu Marítim de Barcelona vam poder iniciar la darrera etapa de la restauració. Amb la subvenció econòmica rebuda per la Diputació i amb el gran suport tècnic i d'administració del Museu Marítim vam avançar ràpidament en la contractació i posada en marxa de tots els treballs que han fet possible donar al *Sant Ramon* la seva nova identitat com a veler. El 6 d'agost de l'any 2003 el *Sant Ramon* posava rumb cap a Roses: es tractava del seu darrer viatge previ a la transformació. A l'escar i a



les drassanes de Roses tot estava a punt per a la restauració definitiva.

Les tasques més importants de restauració han estat la retirada del motor, hèlix, eix de transmissió, restes d'instal·lacions elèctriques i mecàniques, tancs de combustible i d'oli i tots els elements de coberta. El desguàs de la timonera, tota la coberta, tapa de claus, baus, eslores, roda de proa i tota l'orla. Per donar-li un nou arrufament, és a dir, la corbatura de la coberta, vam aixecar vint centímetres totes les quadernes, alhora que vàrem reforçar el massís de popa i es va col·locar una nova roda de proa, que més tard s'acabaria amb el caperó. També es referen

La recuperació del *Sant Ramon* ha permès incorporar una nova embarcació a la flota de vela tradicional catalana.



El *Sant Ramon* és un instrument per a la difusió de la marina tradicional especialment per a la formació de les noves generacions.



tots els dorments o contubals on descansarien els baus, com també els sotadorments, que juntament amb els anteriors són una part important dels reforços longitudinals. Els baus o bigues transversals es van col·locar deixant els espais destinats als balous o tambutxos d'entrada a l'interior del quillat segons la nova distribució.

Mentrestant, els mecànics van instal·lar una nova bancada d'acer inoxidable per al nou motor, un Solé dièsel de 210 cavalls. També van instal·lar una nova hèlix de bronze de quatre pales i un nou eix d'acer inoxidable, més adequats per al nou motor. De la mateixa manera, l'antiga pala del timó va ser substituïda per una nova pala semi-compensada que donaria més maniobrabilitat al vaixell.

Una cop col·locada la nova tapa de claus i amb el tancament de la coberta de pi, el *Sant Ramon* havia agafat un nou aire. De proa a popa, els mestres d'aixa introduïen pels enfogonaments practicats a la tapa de claus els barraganets de roure, tallats justos per clavar-hi les traques de pi que formarien la nova orla. La primera traça clavada fou la d'embons que, en contacte amb la tapa de claus, ha de donar la sortida de les aigües que amb els cops de mar podrien embarcar al vaixell. Paral·lelament, el mestre veler treballava amb les tres veles, la major, el floc i la mitjana. Es va escollir un material molt modern i de color crema, que li donaria un aspecte més clàssic. D'uns immensos troncs de pi portats del Pirineu francès, en van sortir els pals que configurarien els arbres de la nau: un major, un mitjana, un botaló i les dues corresponents antenes.

L'immens balou central i els dos tambutxos, un a proa i l'altre a popa, eren empernats sobre les corresponents braçoles. Cada un d'ells disposava d'una escala d'accés a l'interior del *Sant Ramon*. A l'interior, unes mampares subdividien el quillat, i quedava de proa a popa, una caixa de cadenes, un sanitari, la cabina per a dotze places, la cambra i cuina i el pallol-cabina del patró.

A coberta disposem d'un molinet per a l'àncora tipus almirallat, dos bots salvavides, un esplèndid suport de fusta per a la roda de timó escocesa, obsequi de la família Castellví, el compàs de govern i la campana original del *Sant Ramon*.

Amb els pals arborats, l'embarcació ha anat adquirint una nova imatge que ens transporta plenament al passat mariner. Així, un cop provades les veles i els seus aparells, tot estava a punt per al moment culminant, la posada a l'aigua, prevista poc abans de l'11 de juny de 2004, en què el *Sant Ramon* va formar part del Festival del Mar del Fòrum de les Cultures de Barcelona. El dia més important va ser, sens dubte, el 19 de juny de 2004, dia que el *Sant Ramon*, acompanyat d'un gran nombre d'embarcacions, va fondejar davant mateix de l'Ajuntament de Vilassar i es va procedir a la seva benedicció, segons la tradició del segle XVIII. Aquest dia, ple de festa i alegria, va tenir una segona part l'endemà, quan al port de Mataró es va celebrar una jornada de portes obertes carregada d'actes culturals i lúdics.

■ UN GRAN VENTALL D'ACTIVITATS PREVISTES

El ventall d'usos que pot tenir el *Sant Ramon* és molt ampli i l'associació Bricbarca, amb el suport de l'Ajuntament de Vilassar de Mar, anirà posant en marxa de manera progressiva les següents activitats.

Dins el programa d'activitats nàutiques destaquen les d'iniciació a la mar, que aniran dirigides als escolars, en què els nens podran gaudir d'uns tallers a bord del vaixell. També s'engegaran dos programes, un de formació marinera anomenat «Didàctica de la mar», que com a aula de mar ens permetrà tractar en profunditat temes d'història, de formació nàutica i d'entreteniment, i promoure la participació activa de tots els embarcats que hi vulguin participar. L'altre programa, anomenat «Fent singladures», també dirigit a tot el públic, consistirà a posar a disposició una sèrie de navegacions de lleure per descobrir la costa des de la mar aprofitant la història de Vilassar. A més, el *Sant Ramon* participarà activament, i dins les seves possibilitats, en les trobades i concentracions de vela llatina; d'aquesta manera esdevindrà l'embarcació ambaixadora del poble de Vilassar de Mar en els actes oficials que es duiguin a terme.