

L'ofici de construir barques a la Costa Brava

Jaume Badias Mata
Museu de la Pesca

Aquest article és una mostra del resultat del programa de recerca IPEC-Anàlisi "Mestres d'aixa i calafats a la Costa Brava. Anàlisi d'uns oficis tradicionals", desenvolupat en el marc de l'Inventari del Patrimoni Etnològic de Catalunya del Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional Catalana. Mitjançant el treball de camp a tota la Costa Brava, aquest projecte ha volgut donar veu tant als mestres d'aixa i calafats en actiu com a aquells que han desenvolupat aquesta professió en el passat i que, o bé ja estan retirats o bé es dediquen a una altra feina, així com a aquells que encara continuen vinculats a la construcció naval, però ara al marge de la fusta.

Per entendre el motiu de tirar endavant aquest projecte cal tenir present que a partir de la dècada de 1980 la irrupció a la construcció naval catalana de materials que abaratien el preu de l'embarcació nova i, sobretot, n'abaratien el manteniment, féu entrar clarament en decadència el sector de la construcció amb fusta. A partir d'aquell moment, el sec-

tor s'ha anat adaptant per donar servei amb els nous materials del mercat a un nou perfil de demanda. En els darrers anys, i segons dades de la Direcció General de Pesca i Afers Marítims de la Generalitat de Catalunya, cap de les embarcacions de pesca matriculades a la Costa Brava ha estat construïda amb fusta. En aquest sentit, és orientatiu per a tota la Costa Brava que la darrera embarcació de fusta matriculada a Palamós i destinada a la pesca professional data del 1989; per altra banda, la primera embarcació matriculada a Palamós per a un ús similar i fabricada amb un material sintètic com la fibra com a primera matèria, data de 1983. Això significa, a grans trets, que el període de substitució de la fusta per la fibra en la construcció d'embarcacions de pesca de tonatge important és d'uns deu anys (de 1980 a 1990). Actualment, una tasca important dels mestres d'aixa i calafats que resten a la costa de Girona és la del manteniment, la conservació i la reparació de la flota pesquera construïda en fusta que encara està en actiu.

Què és un *mestre d'aixa* o un *calafat*?

Tradicionalment, el *mestre d'aixa* és qui, originàriament, tenia els coneixements i la pràctica a l'hora de projectar i construir una embarcació, a més d'exercir-ne el mestratge, mentre que el *calafat* és qui s'encarrega d'un aspecte de la construcció d'embarcacions de fusta, com és el de tancar les juntures de l'embarcació amb estopa perquè no hi entri aigua. Aquests dos oficis han estat tradicionalment separats perquè, especialment en el passat, eren dues persones diferents les encarregades de fer una i altra feina. La majoria de mestres d'aixa entrevistats coincideixen a dir que, actualment, es barregen ambdós oficis. El *mestre d'aixa*, que és qui ha de projectar i construir una barca des de l'inici fins al final, normalment tenia una ocupació sedentària vinculada a una drassana pròpia, mentre la tasca del *calafat* esdevenia més itinerant, ja que es dedicava a una tasca que era important en la construcció del bastiment d'una embarcació però també en el seu manteniment periòdic, de manera que és una figura bàsica que apareixia constantment en els ports de la Costa Brava dedicada al manteniment de la flota dels diferents ports.

La transmissió de coneixements dels oficis de *mestre d'aixa* i de *calafat* han anat passant de generació en generació i no és fins a finals del segle XX quan la introducció dels canvis en el procés ha transformat l'ofici, coincidint amb la dura i generalment desigual

*Esteve Ferrer Fàbrega durant el
procés de construcció de la Taballera.
Fons: col·lecció particular.*



competència plantejada per la irrupció de la construcció naval en fibra. Fins llavors, els canvis s'esdevenien de forma gradual i relativament lenta, fet que permetia als constructors familiaritzar-s'hi poc a poc. En les nissagues familiars de mestres d'aixa i de calafats, els fills seguien les directrius marcades pels pares, construint els mateixos tipus de bastiments i heretant les plantilles i les seves eines. Aquestes directrius i tradicions no eren del tot impermeables i sovint s'adoptaven solucions i formes a bastiments totalment alienes al que seria la matriu genèrica de la drassana i/o nissaga familiar, fet del tot lògic quan parlem d'un producte final, el bastiment, que es desplaçava al llarg de la costa i podia ser copiat, en les seves línies, per qualsevol assidu al port o a la platja com podien ser altres mestres d'aixa i calafats.

L'aprenentatge de l'ofici de mestre d'aixa ha variat sensiblement en els darrers anys tot i que no en el coneixement. Pel que fa a l'aprenentatge, abans als aprenents sovint no se'ls ensenyava l'ofici, sinó que treballaven amb el mestre d'aixa i certes parts de l'ofici eren un secret, i a vegades, a partir dels testimonis consultats en la recerca, quan un traçava l'embarcació feia marxar la gent per por a crear futurs mestres d'aixa autònoms. Algunes parts de l'ofici s'havien d'aprendre mirant, perquè el mestre d'aixa no explicava res. Sovint s'esdevé que un jove que no tingui ningú de l'ofici en la seva família vagi a aprendre l'ofici a una drassana amb un mestre d'aixa i que des-

prés es planti pel seu compte, ja que la continuïtat de la drassana està garantida i ocupada pel fill o un familiar proper del mestre. Aquest és el cas de Gaspar Lloret, un dels informants de la recerca, que provenia d'una família de la Barceloneta molt vinculada al mar, però sense cap relació amb la construcció naval. En Gaspar Lloret, al llarg de la seva trajectòria en l'ofici va treballar amb drassanes com Cardona, Marenostrum, Mull, Tinos i l'Escar de Roses, la drassana amb més volum de treball de la Costa Brava, d'on va ser l'encarregat durant deu anys fins que es va retirar l'any 1998.¹

Normalment, el primer contacte del que serà un futur mestre d'aixa consisteix a esdevenir l'aprenent o peó de la drassana, el nivell més baix. Es dedicarà a fer tasques de suport com polir la fusta, clavar claus, aguantar la fusta mentre és serrada, esmolar les eines, filar estopa, etc. compaginant-ho amb altres activitats com vetllar pel foc, escombrar la drassana, la neteja i manteniment de les eines i equips, etc. Es passava d'aprenent a oficial després d'uns anys d'aprenentatge a la drassana.

Prentem el cas concret d'en Gaspar Lloret, als 14 anys va entrar a treballar en una drassana de la Barceloneta i la seva ocupació inicial va consistir a reparar i deixar netes i a punt les eines per als operaris, exercint sempre tasques de suport a la seva feina. Amb els anys, va anar prenent responsabilitats secundàries en la drassana i va passar de 40 a 60 pessetes setmanals (principis de la dècada de 1950). Tradicionalment, després del servei militar, l'aprenent es casava i començava a tenir responsabilitats i a esdevenir un oficial de 2a, almenys en el cas de drassanes amb gran volum de treball i d'operaris, on un mestre d'aixa amb l'ajut dels operaris s'estava 21 dies per bastir una embarcació de 23 pams deixada a punt per ser pintada. Aquesta exemplificació la podem adaptar per al cas dels calafats.

Factors a tenir en compte

Les innovacions tecnològiques, els canvis en els materials, l'apa-

1. *Converses de Taverna*. Museu de la Pesca. Palamós, octubre de 2005.

2. OLLER, Francesc (1995) *Bots i barques*. Barcelona: Noray.

rició o desaparició de recursos, l'abandonament de determinades tècniques i el buit existent en la descripció de la cultura material de la pesca, fa que aquesta recerca ens permeti intentar conèixer les formes de vida tradicionals actuals dels artesans experts en la construcció naval en fusta de la Costa Brava i la seva supervivència.

L'àmbit geogràfic sobre el qual es desenvolupà aquesta recerca és el del litoral de les comarques gironines, la Costa Brava. Tot i la reconeguda identitat entre els diferents punts d'aquesta costa, la forta incidència de les activitats turístiques en aquesta zona ha contribuït a desvirtuar de manera important l'entitat que l'havia definida, des de la desembocadura de la Tordera fins a la frontera francesa, plantejant-se però com a fenomen local vinculat amb poblacions amb port o amb platja.

A la Costa Brava, els oficis tradicionals de mestre d'aixa i calafat han patit, des dels anys 1980, una gran transformació a causa de la gran disminució del nombre d'embarcacions de pesca construïdes amb fusta; així, ambdós oficis, vinculats al món de la pesca, són oficis tradicionals en procés de desaparició. Les embarcacions construïdes amb fusta han passat d'ésser embarcacions per a un ús pesquer a ésser embarcacions destinades al temps de lleure. Actualment, a la Costa Brava, existeix una especialització en embarcacions de pesca o de lleure entre els mestres d'aixa que estan en actiu; hi ha, doncs, un canvi evident en l'ús del produc-



te final del treball d'un mestre d'aixa o d'un calafat. Els mestres d'aixa i calafats de la Costa Brava estaven concentrats en unes poques poblacions amb infraestructura portuària, circumstància que s'explica per la necessitat de donar servei a una flota pesquera amb embarcacions d'envergadura important. Les úniques drassanes que no estan situades en espais portuaris són aquelles dedicades, exclusivament, a la construcció i manteniment d'embarcacions tradicionals per a l'esbarjo.

D'altra banda, s'està vivint un procés de canvi en el tipus de client dels mestres d'aixa i calafats de la Costa Brava i, per tant, en el tipus d'embarcacions construïdes, perquè vivim un fenomen de creixement de la nàutica d'esbarjo amb fusta, simultani a un procés de revaloració del patrimoni històric i cultural marítim. Per això mateix, l'única expectativa de futur per a aquests mestres d'aixa i calafats és la cons-

trucció i el manteniment d'embarcacions tradicionals per al desenvolupament d'activitats de lleure.

A partir d'aquesta premissa, cal tenir present que hi ha hagut una evolució en la pròpia percepció de l'ofici i en la nomenclatura que se li dona. Així, ja no es diferencia entre mestre d'aixa i calafat. Fins i tot, un percentatge baix de professionals es defineixen a ells mateixos com a mestres d'aixa. D'aquí es pot extreure el respecte que es tenia i es té de l'ofici de mestre d'aixa: diferents informants amb la preparació adient per construir bastiments per navegar i que per la manca de demanda i la reorientació de l'ofici es dediquen al manteniment d'embarcacions, es consideren calafats, ja que és la figura que més s'assembla al que estan exercint actualment, el manteniment i no la construcció. Per aquest motiu molts dels entrevistats afirmen que ja no hi ha mestres d'aixa ja



que no es construeixen bastiments de fusta professionals, és a dir, dedicats a la pesca.

Especialització de cada drassana

Hi ha la idea generalitzada que cada drassana de cada població té unes característiques que la diferencien de la resta per factors que incideixen en el seu treball final, el bastiment. Aquests factors acostumen a ser diversos, massa per intentar fer una anàlisi simplista, tot i que normalment s'acostumen a acceptar com a definitoris: la morfologia de la costa d'una determinada població, les arts de pesca tradicionalment practicades per les barques professionals del lloc lligades sobretot a les espècies característiques de l'àrea, la meteorologia local, la primera matèria més a mà (com són els arbres predominants dels boscos dels voltants), la formació tècnica del mestre d'aixa i, sense

oblidar mai, la tradició cultural lligada a una determinada vila. Així, durant generacions els constructors han après a construir embarcacions perfectament adaptades als condicionants locals.

Sobre aquest factor, deixant a part les mínimes diferències particulars, convé assenyalar que en aquesta zona hi havia un tipus d'embarcació polivalent a la qual se li feia els canvis com a conseqüència de les particularitats de cada pesquera. Aquesta embarcació matriu era el llagut, el qual si es feia petit era un gussi, si es construïa de majors dimensions es convertia en una palangrera; si encara se n'augmentaven les mides i s'hi feia una coberta podia ser una barca de bou. Hi havia, doncs, un tipus d'embarcació matriu bàsica que els mestres d'aixa coneixien molt bé, de manera que esdevenia polivalent i a partir de la qual es modificaven les formes. Depenent del gust, les formes finals podien variar. Es

podia demanar, per exemple, que l'embarcació fos més fina d'entrada de proa, que es baixessin les orles, etc., sempre partint d'un model preconcebut original que deu la seva tipologia al llagut tradicional. A partir d'aquí els mestres d'aixa retallaven o augmentaven les plantilles que tenien i sobre les quals es podia plantejar el disseny a partir dels canvis que l'amo/armador els deia que calia fer.

Quan encara el concepte de cultura d'esbarjo no era present en aquesta costa, era important que la barca construïda complís amb la seva funció, és a dir, pescar unes determinades espècies, emmagatzemar-les en un espai adient i tornar a port tan aviat com fos possible. Així, es pot considerar que aquesta ha estat durant molts anys la premissa bàsica que influència el treball d'un mestre d'aixa i de la seva drassana en un ambient professional determinat, premissa a la qual cal afegir les influències mediambientals i culturals que retoquen, però no modifiquen substancialment el concepte original pel qual és concebuda una embarcació.

L'espai de treball

Normalment les drassanes tradicionals han tingut i tenen una distribució i organització de l'espai de treball molt simple. En les drassanes mitjanes –d'un màxim de tres treballadors–, les majoritàries entre les documentades en aquesta recerca, es generalitza l'existència d'un espai a l'aire lliure per poder treballar amb basti-



ments que no caben a l'interior del taller protegit. Aquest taller és a la vegada l'espai on es guarden les eines i es fan els traçats de les noves embarcacions. A vegades la drassana disposa d'un espai també cobert per guardar la fusta emmagatzemada i protegir-la del sol, tot i que sovint les seves dimensions obliguen a guardar-la en l'espai a l'aire lliure sota la protecció de plàstics opacs. A més d'aquesta infraestructura, quan la drassana es trobava a tocar de la platja, aquest espai a l'aire lliure es trobava en la mateixa sorra i gairebé sense limitació de superfície i sovint amb una part de la sorra anivellada fent d'escar per fer possible la varada dels bastiments.

La localització de la drassana en la població ha variat força des de la dècada de 1950 fins a l'actualitat, ja que el fet que la Costa Brava s'hagi convertit en destí turístic ha provocat que la demanda d'apartaments i d'establiments dedicats a la restauració

a primera línia de mar hagi enretirat les drassanes des del seu espai natural de treball, vora el mar, vers l'interior de les poblacions i cada vegada més, cap als polígons industrials.

Problemes que han afectat el mestre d'aixa i el calafat

Aquest apartat neix de la necessitat d'intentar explicar per què l'ofici de construir barques de fusta gairebé ha desaparegut i n'ha motivat una recerca etnològica. Així trobem, per començar, la dificultat a l'hora d'aconseguir la primera matèria adient, especialment la fusta, amb boscos esgotats on no hi ha possibilitat de poder escollir les *formes*. El fet que els recursos de fusta del *rerepaís* de la Costa Brava, d'abundants boscos, hagin estat explotats per la indústria de la construcció en una zona de gran atracció turística com aquesta, ha contribuït a aquesta mancança des del punt de vista dels mestres

d'aixa i els calafats. En aquest sentit cal destacar la pèrdua de l'hàbit existent entre els majoristes de fusta de separar les formes corbades.

No s'ha d'oblidar la dificultat a l'hora de fer mestrances, manca de vocació o de perseverança per part de les noves generacions a l'hora d'iniciar un aprenentatge davant la forta competència que representa estar en una zona turística on l'oferta d'ocupació de temporada en el sector dels serveis és més lucrativa que l'aprenentatge tradicional en una drassana. Aquest fet esdevé força comú en tots els oficis tradicionals o artesans. Lligat amb aquest darrer aspecte, hem de tenir present el cost econòmic que representa en hores traduïdes en jornals la construcció d'un bastiment en contrast amb les embarcacions de fibra produïdes de forma industrial a partir d'un motlle, o el que ve a ser el mateix, l'elaboració enfront de la *producció*. A més, la llei de pesca promoguda per la Unió Europea prohibeix armar un bastiment professional si no se'n desballesta un altre després de donar-lo de baixa de la seva activitat professional. Es prefereix adquirir un nou bastiment de fibra de vidre a partir d'un motlle que restaurar un bastiment de fusta.

Un futur per a l'ofici

La majoria dels mestres d'aixa d'arrel i tradició familiar cada cop construeixen menys o fins i tot no construeixen cap vaixell de fusta nou, de manera que la seva activitat se cenyeix majoritària-

ment a la reparació i pintura d'embarcacions de fusta ja existents i, a més, cada cop es generalitza més l'activitat d'hivernatge (pupil·latge de barques d'oci durant la temporada baixa). L'hivernatge en molts casos esdevé la principal font d'ingressos per a aquestes drassanes, una entrada de diners que permet mantenir les activitats a priori més pròpies d'una drassana i que són objecte d'aquest projecte. Aquesta realitat és gairebé aplicable a la majoria de drassanes tradicionals.

D'altra banda, es documenten mestres d'aixa amb una visió menys tradicional, ja que recullen el millor de la tradició del mestre d'aixa en el treball de la fusta i hi introdueixen novetats tècniques (coles sintètiques, pintura amb bicomponents, tapat en fred, laminats...) i també models d'embarcacions de tradició no catalana. També s'alimenten dels recursos que representen la reparació i la pintura en vaixells ja existents, a més de l'hivernatge, però en aquest cas continuen construint i alguns comencen a construir de nou.

Hi ha una realitat vers la qual ambdós corrents exposats responen de diferent manera. Si bé fins fa uns anys els mestres d'aixa es dedicaven a la construcció i a la reparació de vaixells de pesca, actualment ja no se'n construeixen per a la flota pesquera. Les noves necessitats en l'intent de respondre a l'increment del mercat i, a la vegada, a la disminució quantitativa de les captures en els caladors tradicionals, obliga a disposar, per part dels armadors, de vaixells que puguin anar a pes-



car cada cop més lluny de la costa, vaixells més grans i potents que majoritàriament estan construïts amb fibra o ferro a causa de les millors prestacions que ofereixen a les noves necessitats.

Aquesta realitat cada cop més evident afecta notablement l'exercici dels actuals mestres d'aixa. Alguns es dediquen exclusivament a reparar els vaixells de fusta existents tot i ser conscients que fa anys que no es construeixen vaixells de pesca de fusta, de manera que l'ofici tendeix a desaparèixer a mesura que la flota pesquera es va renovant. D'altres, però, s'han anat especialitzant en la reparació i també en la construcció dins un mercat que amplia el ventall de possibles clients: les embarcacions d'esbarjo. En la mesura que la influència del sector dels serveis vinculats al turisme ha anat guanyant pes en la Costa Brava, aquest fenomen no podia deixar d'influir en els mestres d'aixa. L'increment de de-

manda de vaixells d'esbarjo per part del mercat ha revitalitzat l'ofici i en certa manera l'ha transformat, ja que els mestres d'aixa que en construeixen gairebé ho fan seguint les necessitats del comprador, construint sobre comanda i oberts a les necessitats i exigències del client.