

Home i territori

Salvador Feliu, hereu d'una nissaga de mestres d'aixa.

Ni bon vent ni barca nova.

Manel Camps

Quan el temps és or i la feina feta no té destorb, hom no té temps per a navegar a vela o a la velocitat compassada del motoret que fa xup-xup, com deien els nostres avis. El temps, aquesta és la clau de volta de molts oficis artesans que desapareixen. A l'Empordà encara hi ha mestres d'aixa, constructors d'embarcacions si voleu, que testimonien aquesta afirmació. Homes que viuen a repèl del temps, perquè el seu món s'aturà ja fa dies, quan els pescadors més vells vararen les barques al moll.

Salvador Feliu i Sala n'és un. Pot ser el darrer mestre d'aixa de l'Alt Empordà, continuador d'una nissaga autèntica d'homes dedicats a l'art de construir i avarar embarcacions, al treball artesà de convertir la fusta del país en mostres precioses de la construcció naval de casa nostra. A través d'ell, de la història de la seva família, i de les narracions d'en Josep Pla, coneixerem com neix, de les mans del mestre d'aixa, la barca.

La nissaga dels Sala mestres d'aixa s'inicià gairebé de retop. Els fets i els detalls històrics, sovint, es perden en la memòria de llurs protagonistes o es desfiguren amb el pas del temps, però, malgrat tot, sembla que és clar que, a la segona meitat del segle XIX, Francisco Graners, constructor de barques de Begur, sol·licità, mitjançant una instància datada el 1859, el trasllat de la seva drassana a l'Escala. La petició fou acceptada per l'autoritat competent i l'home i la seva família s'establiren a la dita vila marineria.

Mestres d'aixa per una dona

Aleshores eren temps de veles grasses per als homes de la mar, bufaven bons vents per als drassaners, puix que hi havia una flota pesquera molt important i el comerç entre les poblacions costaneres es feia tot per mar, ja que era l'única via ràpida i segura, atès que les comunicacions per terra eren precàries i totalment insuficients. Tot plegat va fer que aquell nouvingut es convertís ben aviat en un autèntic hisendat. L'home tenia dues filles, les quals, com es pot pensar, tenien molts pretendents. Una de les filles es veu que va ser

raptada per amor per un veler, un constructor de veles, molt conegut a la vila. L'altra es casà amb Salvador Sala i Cárdenas, el besavi del nostre protagonista, amb la condició expressa del pare de la núvia de continuar el seu negoci. Fou l'amor a una noia el que motivà que el primer Sala es dediqués a la construcció d'embarcacions. Així, naixia el llinatge dels Sala mestres d'aixa.

Amb el pas del temps, Salvador Sala i Graners —més conegut per Vadoret—, fill primogènit del matrimoni Sala-Graners, havia de ser el continuador del negoci familiar que el seu pare havia heretat en casar-se, però una forta crisi pesquera i una certa mala administració del seu pare l'obligà a anar-se'n a Barcelona. Allí entrà d'operari a les Drassanes Cardona, on, més tardes construïren les reproduccions de la caravel·la Santa Maria que hi ha a Nova York i a Barcelona. Més endavant, Vadoret també féu estada a Badalona. De retorn a l'Escala, es posà a treballar en el celler de ca seva i, d'allí, en sortí la primera embarcació. Del 1904 fins el 1935, les Drassanes Sala van construir 121 embarcacions. En aquell temps, una embarcació

Barques, barques lleugeres que aneu enllà per la mar blava, la proa esvelta, per això les ones s'arriben amb el vostre pas.

RECORDS DE L'ESCALA
(Sardana)

de quatre metres (20 pams) costava cinquanta duros.

Acabada la guerra, Pere Sala i Balaguer, el seu fill hereu que havia après l'ofici a Menorca, començà a treballar en el negoci i, al cap d'un quant temps, ja s'hi trobava al capdavant, al costat del seu pare. L'any 1959 —cent anys després que arribés a l'Escala en Francesc Graners— hi entrà Salvador Feliu i Sala, nét del Vadoret, qui actualment continua l'ofici i és l'únic constructor d'embarcacions artesà que hi ha a l'Alt Empordà i un dels hereus de la tradició catalana dels mestres d'aixa.

L'aprenent a cops de mall i traient flocs

El nostre protagonista aprofità el bon vent i la barca nova per anar-se'n dels mestres d'escola ben aviat i anar amb l'avi i l'oncle a construir barques. El seu pare tenia una fleca i també féu de taxista. La seva mare, mestressa de casa. En Vadoret tenia catorze anys quan entrà d'aprenent de mestre d'aixa a la drassana. La seva feina aleshores era molt especialitzada: escombrar, treure flocs, estampir a cops de mall i veure, per entre les qua-

dernes de les barques en construcció, l'avi treballant. Però ell sabia que allí aprendia un bon ofici, sobretot tenint uns mestres tan bons com l'avi Vadoret i l'oncle Pere. En aquell temps, treballaven també a les Drassanes Sala vuit o nou operaris més. Normalment hi feien embarcacions per a pescadors, per al tresmall i la teranyina... «...llavors no hi havia ports, eren embarcacions lleugeres, que pesaven poc, per a poder-les tragar per damunt la planxa amb pals greixats amb sèu. Portaven quilles dobles i ferrades per avarar i treure».

Vint-i-vuit anys després de la seva arribada, en Salvador Feliu coneix molt bé el seu ofici. Avui gairebé no en queden, de constructors com ell. N'hi havia un a l'Estartit, però ja no s'hi dedica. «A Palamós, potser en Tino —em comenta intentant fer memòria—, a Roses fan plàstic i a Sant Feliu, potser en Gai». Ell encara atén les comandes dels aficionats de les antigues embarcacions de fusta —de fet, fa gairebé dos anys que no en construeix cap de nova— o de propietaris que han sofert alguna avaria en el casc de la seva embarcació o la volen transformar. És clar que la feina del mestre d'aixa tradicional ha minvat molt. Ja ho diu ell: «Els temps han canviat. Una embarcació de fusta s'ha de tractar com una dona, s'ha d'amoixar, fins i tot més que una dona, perquè elles ja s'espavilen i es maquillen soles. Una embarcació de fusta vol un manteniment continuat i no tothom té la paciència per fer-ho».

Josep Pla, en un volum de la seva obra completa, recull diverses narracions marineres. N'hi ha una, «Contraban», que parla del «Mestral», l'embarcació que es féu construir, d'en Vadoret, el constructor, i de la drassana d'en Sala, la mateixa on parlem amb en Salvador Feliu, puix que «... les petites drassanes són adorables. La fusta hi fa una olor deliciosa. La serra funciona amb una sonsònia monòtona i pausada. Els efluvis del quitrà al foc us obren la gana i, si esteu refredats, us destapen. A l'hivern, la

EL «MESTRAL» DE JOSEP PLA

Josep Pla, fidel a la tradició dels pagesos rics de l'Empordà, també es féu construir una embarcació. De fet, el cas de l'escriptor empordanès potser és diferent, puix que, malgrat ésser un home de secà, havia navegat força, i així ho conta en els seus relats. Sigui com sigui, Pla encarregà la construcció d'una barca. Ell mateix, en el volum «Aigua de Mar», el segon de la seva obra completa, ens la defineix: «... Era un petit quillat mallorquí pontat, excel·lent per a navegar a la vela, que Vadoret havia construït amb un gust extraordinari; una embarcació que m'havia fet fruir i que vaig vendre realment per força, de molt mala gana. El «Mestral» constitueix el centre dels records de la meua vida a l'Escala».

El mestre d'aixa escollit per Pla fou en Salvador Sala i Graners, que a la dita vila de l'Alt Empordà tothom coneixia per Vadoret. Aquest constructor empordanès tenia la drassana —el seu nét encara la hi té— a l'indret anomenat la Punta, al peu del port d'en Perris. Durant gairebé dos anys, del setembre de 1944 fins al juliol de 1946, Pla s'allunyà sovint del seu Mas de Llofriu per veure com l'avi Vadoret construïa el seu llagut. Així ens ho explica: «...vaig passar moltes hores al taller de la Punta. Vaig arribar a viure en aquell barri. És agradable de passar l'estona amb els calafats. Vull dir en els petits tallers del litoral».

Malgrat que Josep Pla escriu en el seu relat que el «Mestral» era una «barqueta de quaranta pams», consta, en el llibre de registre de feines d'en Sala, l'encàrrec d'un llagut quillat d'onze metres (55 pams) d'eslora, el qual trigà vint-i-dos mesos a avarar-se. Pla també ho recorda: «...Avaràrem el bastiment al Port d'en Pernis (en realitat és Perris) amb unes certes dificultats, perquè el paratge és brut i té poques aigües. Però Vadoret se sortí de tot. La seva experiència és molt llarga. Decidírem fer una primera travessada a Cadaqués per provar-lo. Encara no tenia nom. En realitat, no sabia quin nom posar-li...». Vet aquí una altra diferència entre el relat d'en Pla i la realitat, puix que a les imatges de l'avarament es pot veure que el llagut ja té el nom escrit. Pla explica més endavant que fou Víctor Rahola qui li suggerí el nom de «Mestral», en arribar a Cadaqués després del viatge de prova amb en Vadoret.

El «Mestral» fou venut per Pla a un pescador de Roses. Aquest és el seu relat: «...l'havia venut —per raons que no són del cas— a un pescador de Roses conegut per Baldiri Cremat. Aquest Baldiri era l'home de la xusma del port de Roses més valent, més desaforat i més arriscat». Josep Pla que, essent molt jove, havia navegat de Cadaqués a Civitavecchia, a la mar Tirrena (Itàlia), en un bergantí; que havia compartit la mar amb el Sebastià Puig —més conegut per Hermós—; que havia fet un viatge de contraban fins al Leucata, a Salles, amb en Baldiri Cremat; que navegà de Sòller a Barcelona amb un petit iot de sis metres i que havia recorregut tota la costa empordanesa per mar, decidí vendre's aquell llagut, que el mateix Pla s'havia fet construir quan encara no tenia cinquanta anys. El «Mestral», però, ocupà sempre un raconet en el cor de l'escriptor empordanès, i, coincidint amb la seva adquisició, s'inicià un dels períodes més prolífics d'en Pla, que escriví moltes obres relatives i vinculades al món de la mar; «Cadaqués» (1947), «Bodegó amb peixos» (1950), «L'illa dels castanyers» (1951), «Pa i raïm» (1951), «El vent de garbí» (1952), «Contraban» (1954) i «Peix fregit» (1954).



serradina i el flocs del taller us donen una escalfor als peus confortable. La maça del calafat no us ensordeix. És un cop sec i tallant, alegre, gairebé rítmic, que no us atabala. Veure construir un bastiment de dimensions humanes és apassionant. Requereix coneixements d'especialització moderada —vull dir homes d'ofici. És bonic veure fer un home del seu ofici. Els oficis han creat les coses més belles, més gràcils, més elegants del món...».

La construcció de barques

Com diu Pla, veure treballar o parlar amb un home d'ofici és bonic, més encara, és molt enriquidor i, gairebé sempre, sorprenent.

La construcció d'una barca de fusta comença tothora amb la vi-

sita del client. Això, que pot semblar evident, és d'una importància cabdal per al mestre d'aixa. «Els clients —diu Salvador Feliu— manen. Ells defineixen els pams que ha de tenir l'embarcació, més gran, més ampla, i la seva distribució: on ha d'anar l'escotilla, si hi cal o no un banc, depèn. Cada mariner la vol al seu gust i això dóna una personalitat a cada barca». Pla també relata aquest primer encontre: «Quan es presenta un client, el mestre d'aixa deia: Vós, què voleu? Una embarcació per anar a la vela o per navegar amb motor? Una embarcació quillada a la manera mallorquina o una plataforma per a pescar amb la teranyina? Hi ha moltes classes de bastiments, perquè no hi ha dues coses iguals. Doneu-me la

llargada, l'amplada i el puntal, jo us faré una maqueta i llavors veurem si el que voleu és una embarcació o una granota...».

Un cop el client i el constructor han arribat a un acord s'inicia el procés de construcció. El primer pas és seleccionar la fusta. La gent de l'Empordà, que són molt afortunats, també ho són amb aquesta primera matèria, puix que tenen boscos útils ben a prop: sota el santuari dels Àngels, a les Gavarres, al Bassegoda i al pla de l'Empordà. Normalment, la fusta que s'utilitza és la de pi pinyoner, el pi de llei que en diuen, ja que té un moll gras i es pot brincar bé. L'alzina, el roure, la freixa i l'om també es fan servir, però depèn per a quines parts de l'embarcació. Aquesta fusta del país, però, s'ha de tractar amb molta cura... «...tenim molta reserva de fusta i això ens va bé; si la tallem en l'època que cal i de la manera adequada, no hi ha cap problema. Cal tallar-la en lluna vella i deixar-la assecar un parell d'anys. Si es tracta de pi, es talla en llistons i, un cop llistonada en taules, es deixa assecar». Efectivament, al pati de la drassana, en Salvador Feliu hi té unes bones files de fusta assecant-se, un lloc en el qual l'avi Vadoret contava que en Pla hi ha via dormit més d'una «merla». Però la fusta, segons el tipus i l'ús que se'n fa, requereix un tractament o un altre. Així, «la fusta d'alzina i de roure, un cop tallada, la posem en remull dins d'un riu poc cabalós que hi ha aquí, a sota el pont del Molí. Durant molt de temps es deixa allí i agafa una capa de llot, com una imprimació, que no permet que cap corc la corqui ni tampoc que s'esquerdi. Quan ha passat el temps convenient, la traiem del riu, la llistonem i la deixem assecar».

Com ja he esmentat abans, s'ha d'emprar els tipus de fusta adequats segons les parts de la barca que s'hagin de construir. Per a la construcció de les quilles i de les quadernes —les costelles que diem els profans— fan servir l'alzina o el roure; per a les soles, la freixa o l'om; per folrar la part exterior

de l'embarcació, el pi pinyoner, puix que és una fusta més fàcil de corbar, mentre que les quadernes, la quilla, o les soles, per exemple, han de ser molt més resistents i, per tant, la fusta ha de ser molt forta per a poder-hi clavar claus.

La quilla i les quadernes

La construcció d'una barca comença per baix, per la quilla. La llargada de la peça de fusta depèn de les mides que tingui el bastiment que es vulgui construir. En qualsevol cas, la quilla té sempre diverses parts: la roda de proa, la roda de popa, el solc del pont, i les contrarodes. De la configuració de la quilla dependrà tot: la navegabilitat, la seguretat, la gràcia i el conjunt de l'embarcació.

«La quilla —diu Josep Pla— és sempre millor que sigui d'una sola peça. Jo he vist una quilla de tretze metres d'un sol tirat. Aquesta fusta ha d'ésser d'un arbre noble. La quilla es munta sobre les dents de dos pivots de pi clavats a terra. És el que s'anomena posar la quilla. Després s'hi munten les quadernes, com qui construeix un meló que ha estat tallat. Em serveixo del símil del meló perquè no en tinc altre de més exacte. De tota manera, tracteu que el vaixell no sembli un meló, i menys una síndria».

La construcció i l'acoblament de les quadernes és una altra feina en què el mestre d'aixa es pot lluir... «...sobre la part central de la quilla es munten les quadernes, que no es fan pas d'una sola peça sinó amb la unió de dues o tres fustes corbades, anomenades medissos, i d'acord amb unes plantilles. La fusta per a fer les quadernes ha de ser corbada per naturalesa i per això cal buscar-la al bosc. Els medissos es claven amb claus galvanitzats, per evitar que es rovellin. A la part de popa i a la de proa són molt més corbades que no pas a la part central, encara que això depèn del tipus d'embarcació que es construeixi», assenyala Salvador Feliu.



Un cop ha posat la quilla i les quadernes, el mestre d'aixa encin-
tarà l'embarcació. La cinta és la pri-
mera vorada de fusta del folro ex-
tern de la barca i serveix per a lligar
tots els caps de les quadernes a
l'alçada de coberta. A sobre de la
cinta es posa la borda, —o l'orla—,
a l'altura que el ciment demana.
Diu Salvador Feliu que, en això de
la cinta, les barques s'assemblen a
les dones, puix que agafen la for-
ma precisament quan estan encin-
tades. Pla en el seu llibre «Contra-
ban» ens ho explica així: *«Una
vegada acoblades les quadernes
en l'arbre bàsic i les rodes de popa
i de proa, cal lligar les puntes de les
costelles a l'alçada de la coberta
—o del pont— mitjançant la cinta.
La cinta correrà a una alçada més
o menys acusada segons el puntal
de l'embarcació. La cinta és, doncs,
la fusta corbada i fina que uneix les
quadernes de proa a popa per la
part superior. Quan s'ha tirat la cin-
ta d'una embarcació, es pot veure,
perfectament, la forma que tindrà.
Cal no confondre la cinta amb
l'orla. L'orla és la sobreestructura
de la cinta. La cinta és la ratlla de
coberta —el pla del pont. Tirada,
doncs, la cinta, l'embarcació que-
da com una gàbia de barrots cor-
bats. Llavors es veu l'estructura del
bastiment i es pot dir si ha sortit
una granota o una forma gràcil, si
agrada o no agrada. És l'hora,
doncs, de fer les modificacions.
Després, ja no hi ha res a fer...».*

Calafat i pintura

A partir de la cinta, el mestre
d'aixa cobrirà tota la part externa
de la barca amb diverses passades
de fusta, cada una de les quals té
un nom i una característica ben di-
ferent. Primer, folrarà la part infe-
rior de la cinta amb la sotacinta i la
tercera tirada, que així s'anomenen
les dues tirades de fusta següents
a la cinta. Després, continuarà la
seva feina per la part de la quilla
amb dues tirades de fusta més, la
paralla i la sobreparalla, les escoes
i sobreescoes i els embons. Un
embó és una peça de fusta més
curta que no pas una tirada i, tam-
bé, més irregular, que s'empra per
cloure el folro de la barca com si

fos una mena de falca. El nombre
varia segons l'ample de la corba
del casc de l'embarcació, però, nor-
malment, se n'hi posen dos o tres
per costat.

**«Un cop posats els embons
—assenyala Salvador Feliu— s'en-
llesteix el folrat exterior de la bar-
ca, es col·loca la taula bucal i
s'encasten els baus. Un bau és
una biga transversal lleugera-
ment arquejada que es col·loca
entre els dos caps d'una quader-
na, subjectant i sostenint la co-
berta, la construcció de la qual és
una cosa diferent segons el mo-
del de la barca».**

L'arqueig o brusca del bau depèn
del tipus d'embarcació que es vul-
gui, ja que la curvatura del pla del
pont o coberta té molta importàn-
cia per als pescadors. Si, per exem-
ple, la barca s'ha de destinar a la te-
ranyina o al tresmall s'ha de
construir el màxim de plana que es
pugui, per tal de permetre les fei-
nes dels tripulants. En qualsevol
cas però, la coberta sempre es
construeix amb fusta de pi i, com
més plana és, més fusta hi cal, puix
que ha de guanyar més resis-
tència.

Després de fer la coberta, el
constructor calafatejarà l'embarca-
ció amb una mescla de cànem i de
quitrà per tal de tancar les escletxes
de les fustes del casc i de la cober-
ta. Amb una mena de punxó, ano-
menat ferro de calafatejar, s'obre
la junta i s'hi introdueix la pasta i a
cops de massa s'hi enclasta per-
què no hi entri l'aigua. Un cop fet
el calafat, el mestre d'aixa poleix
tot el bastiment i, a continuació, el
pinta. **«Abans de pintar l'interior,
cal donar-hi una capa d'oli de lli-
nosa ben calent, perquè es filtri
en tots els racons, fins que que-
di ben amarada. D'aquesta mane-
ra s'eliminen totalment els racons
d'humitat. Després de l'interior,
vindrà l'exterior. A fora, s'hi donen
normalment dues o tres capes de
pintura ben greixosa, amb força
oli...».**

En aquest punt, la barca és en-
llestida, només cal avarar-la, posar-
li la vela i aparellar-la. Pla ho expli-
ca així: *«Un vaixell ha de portar el
seu aparell, quan el casc està aca-*

*bat, hom hi ha d'arborar l'aparell.
Encertar l'aparell, posar-lo bé, és
qüestió de gràcia: cada bastiment
és diferent i, per tant, el seu apa-
rell és fatalment distint...».*

Un ofici que s'acaba

Per a fer una barca per al tresmall
—uns vuit metres d'eslora— dues
persones estarien dos mesos
treballant-hi. Si fos per a la teran-
yina —deu o dotze metres
d'eslora— se'n necessitarien qua-
tre o cinc, de mesos.

Massa temps, diríem ara; però la
qualitat, la feina ben feta i el treball
de l'artesà no volen presses. Els
mestres d'aixa s'acaben, perquè
els hàbits i les preferències can-
vien, i perquè les fibres, els plàstics
i la producció en sèrie s'imposa.

Però, per al nostre protagonista,
la feina del mestre d'aixa no té cap
secret... **«...no hi ha cap secret i
sempre se n'aprenen de noves. És
un ofici molt bonic en què només
cal tenir un bon cop d'ull, perquè
hi ha peces importants que es fan
a ull. Només això i l'experiència
diferencien els mestres d'aixa en-
tre ells».** Bon ull i experiència. Qua-
litat innata i qualitat adquirida. Les
llicions de l'oncle Pere, però sobre-
tot les de l'avi Vadoret, van comple-
tar les qualitats pròpies —gairebé
genètiques, diria jo— que tots els
Sala deuen haver heretat al llarg de
més de cent anys de treball com-
partit amb el mar i els pescadors
de l'Escala.

Quan les barcades i les veles lla-
tines omplien l'horitzó del mar em-
pordanès, els mestres d'aixa eren
homes privilegiats, savis del mar,
que feren de la seva ciència un art.
Els pescadors —una altra mena de
savis— estaven a les mans
d'aquells homes hàbils amb l'aixa,
que convertien el roure i l'alzina en
peces preuades de fusta, que lliga-
des i relligades donaven forma a la
barca. Mestres d'aixa, velers, pes-
cadors, fusters de ribera,... homes
del mar tots ells que ja han varat
l'embarcació perquè no bufen
bons vents i les barques són velles.

M.C. □