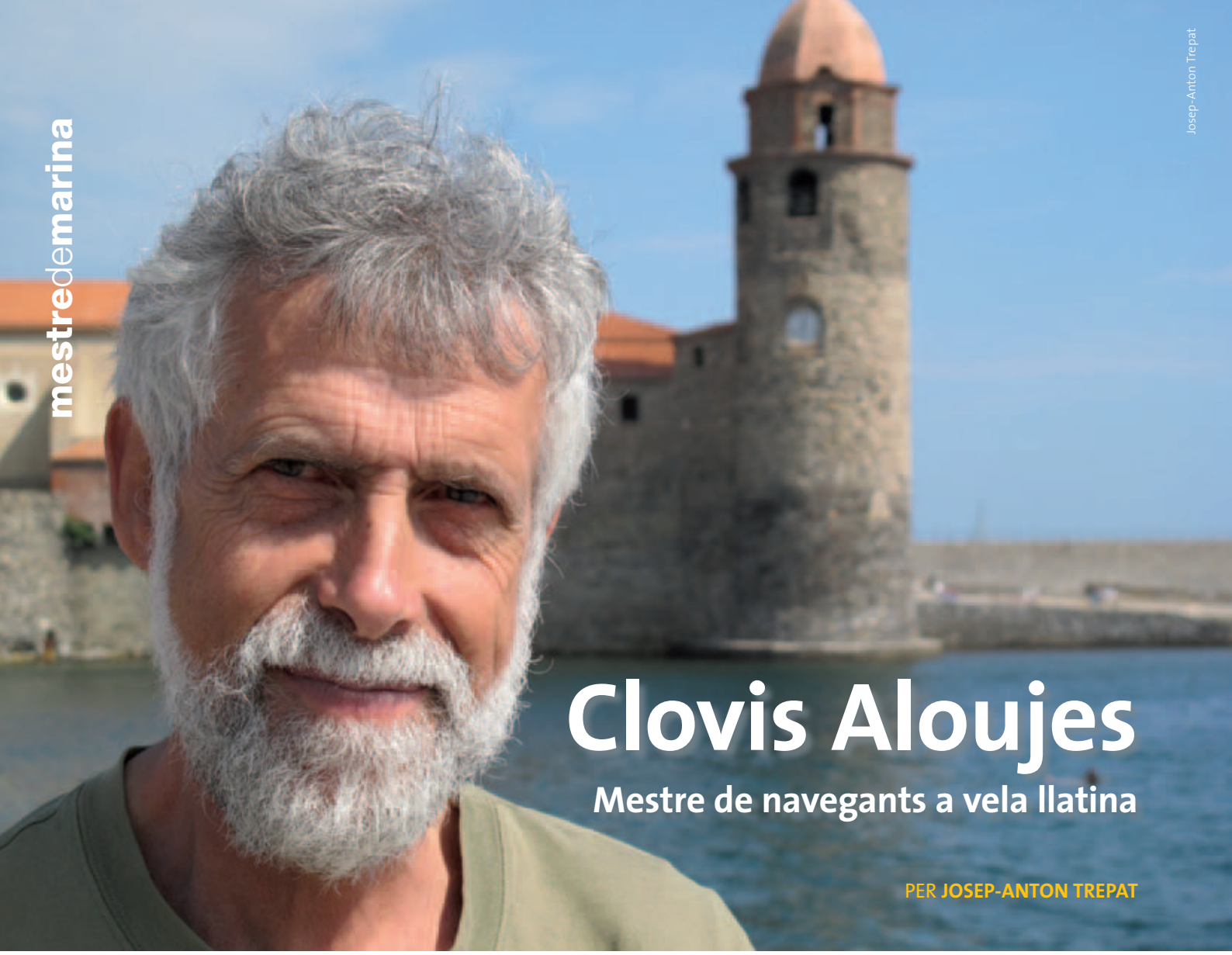

Josep-Anton Trepat

Clovis Aloujes

Mestre de navegants a vela llatina

PER **JOSEP-ANTON TREPAT**

És l'hereu dels «pescaires» de Cotlliure que navegaren a la vela llatina, fos quin fos el vent que pentinava les aigües del golf de Lleó. I ha estat el mestre que ha ensenyat a navegar bona part dels qui ara mateix són dalt d'una barca de vela llatina, i un bon impulsor de les trobades d'embarcacions tradicionals. També n'ha escrit un llibre i articles. Parlar no és el que més li agrada. Els seus ulls vius aviat busquen la mar i una bona barca. I si amb ell parlem de barques, sovint s'articulen les frases fent servir els temps verbals del passat. I en acabar l'entrevista, hom té la sensació que no ens podem permetre el luxe de deixar perdre tot el que ell va aprendre de les barques catalanes —que és com les coneixen en aquella costa—, navegant a vela a bord de la seva *Francis* i guiat pel mestratge del seu avi.

Enguany fa 25 anys que es va fer la primera trobada d'embarcacions de vela llatina a Sant Feliu de Guíxols

Sí. La gent de Sant Feliu em va trucar per demanar-me si aniria a la trobada i els vaig preguntar si hi hauria barques de vela llatina. Em van dir que n'hi hauria dues de petites, i vam anar-hi amb quatre barques d'aquí de Cotlliure. Eren els primers que, des del sud, ens demanaven d'anar a fer una trobada. Hi havia en Lluís Zendrera. Un any després es va fer la primera trobada de Cadaqués.

És curiós que fos primer Sant Feliu que no pas Cadaqués

No hi havia pas barques, a Cadaqués. Hi havia en Lluís Zendrera, que en tenia una de petita. N'hi havia pas, eh! A Sant Feliu hi va anar la meva, la *Fraternité*, una altra que es deia *Sempiera* i el *Marzó*, que era una barca més petita.

Vau fer una llarga navegada per anar a Sant Feliu de Guíxols

Un dia de navegació. Hi havia una barca moderna amb dos motors que ens esperava al cap de Creus i ens hi havia d'acompanyar, però se li va escalfar un motor i la vam deixar enrere. Nosaltres vam continuar avall, a vela i contents. Ens van pagar l'hotel i el restaurant. Vam ser ben rebuts.

Us donava la impressió d'assistir a un acte, diguem-ne, folklòric, o realment en aquella trobada hi vèieu una importància cultural al darrere

Hi havia una importància. Es tractava de fer venir veles llatines, perquè allà no en tenien. I això ha funcionat.

Estiu de 1976, primera sortida a vela.

Trobada d'embarcacions a Banyuls, l'any 1981.

En René, l'avi d'en Clovis, al timó de la *Santa Espina*.

Fotos: Arxiu Clovis Aloujes

Vosaltres ja feia uns quants anys que, aquí a Cotlliure, salvàveu les barques
Vam començar el 1975. Hi havia barques a Canet, a Sant Cebrià de Rosselló... N'hi havia que encara servien per a la pesca, poques, una dotzena a tota la costa, i n'hi havia uns quantes en què encara es podien reconèixer les línies originals, però duien una cabina i una vela petita.
La primera que va venir a Cotlliure —de fet, hi va retornar— és la *Fraternité*. La va dur a Cotlliure l'any 1974 un submarinista del club de submarinistes per tal que passés l'hivern al damunt de la platja. I la volia vendre. Tenia un amic de Perpinyà, Enric Codina es deia, que la volia comprar i em va demanar si la volia cuidar durant l'hivern. Jo llavors ja tenia un petit llagut de vela llatina i a més cuidava la barca d'un altre. Sabia que n'hi havia una altra per vendre, i vaig fer per manera de tenir-ne una. I vaig trobar la *Francis*, que era al sec de Sant Cebrià de Rosselló des de feia dos anys.

En la creació de l'Association Voile Latine de Cotlliure vau tenir un paper important
Jo volia salvar una barca i els altres s'hi van afegir. I entre els quatre propietaris que érem vam crear l'associació. En quatre anys, vam tenir quatre barques. Això era cap a 1975. L'any següent o dos anys després va venir *L'Ideale*, que un foraster que tenia una casa a Cotlliure havia comprat a un pescador de Sant Cebrià. La barca era vella i havia patit. Encara existeix. El 1976 hi havia veles a les cases dels pescadors, encara es conservava material. De barques no n'hi havia, però sí el material. Veles de cotó, eh!

I la gent d'aquí a Cotlliure, quan us va veure que recuperàveu les barques, què us deia? Li van donar importància?
No pas, al contrari. L'Ajuntament no volia deixar-nos el port, i alguns vells pescadors que eren a l'Ajuntament ens van voler impedir utilitzar el gigre per treure les barques, perquè deien que gastava corrent elèctric... Hi havia una gelosia, saps.

Us veien com els rics del poble?
Rics... No entenien què fèiem amb barques de treball. Els vells havien patit al damunt d'aquestes barques i no entenien que nosaltres les volguéssim salvar.

I aquesta situació va durar gaire temps?
Molt. La gelosia va durar molt.

Aquí a Cotlliure havíeu tingut centenars de barques com la vostra, la *Francis* o, com la bau rebatejar, la *Santa Espina*...
El 1900, un centenar, sí. Després va venir la guerra del catorze i després de la guerra en quedaven seixanta. Més de cent pescadors de Cotlliure van morir a la guerra. I després de l'altra guerra el sistema de pesca va canviar. Han fet la pesca a la teranyina, al *lamparaux*. Calia més tripulants al damunt de les barques, així que la resta de barques van ser venudes a la platja, perquè tothom volia fer el *lamparaux*. Després de la Segona Guerra Mundial, el peix es venia car. A la dècada de 1950, a Cotlliure tan sols en quedaven vint d'aquell centenar.

A la vostra família, el vostre avi és el primer que pesca a la vela llatina o ja ho feia el vostre besavi?
Tots. El pare del meu pare i el pare de la meva mare també. Pescaven amb la vela llatina. El pare de la meva mare va marxar a la duana al port de Seta i allà tenia una barca planera de l'estany amb la qual hi pescava. I a Cotlliure va pescar a la teranyina fins als anys seixanta. El meu pare també va fer de pescador. De petit va ser el *mousse*, el xerric, el nen de bord de la *Fraternité* i després va fer navegació de comerç entre Port Vendres i Algèria deu anys. Quan es va perdre l'Algèria l'any 1962, va tornar a fer la pesca, fins fa pocs anys.

I vostè no va començar amb la pesca
No. Era misèria. Calia fer la pesca i les vinyes... Jo he après electricitat. La meva mare em deia que si no treballava a l'escola, m'enviarien a la pesca [riu]. Sent electricista, com que tenia temps lliure, vaig comprar la barca.

Era una manera de lligar-vos a la història de la vostra família?
Sí. Ja de jove feia una col·lecció de cartes postals de Cotlliure, de les barques, de tot el

que trobava del temps de les barques... Les van cremar l'any 1968 a Cotlliure, les cinc o sis darreres que hi havia. Tenia nostàlgia d'aquella època.

Quan el vostre avi va veure que compràveu una barca i que recuperàveu postals, què us deia? Suposo que a casa ho deurien veure bé
No ho entenien gaire. Em deien: «Per què fer?» Per a ells era una barca per anar a pescar.

No ho entenien
Era una gosadia comprar això. No?

Què costava una barca en aquella època? Les regalaven?
La vaig comprar l'any 1975. Vaig pagar cinc mil francs, perquè tenia un motor petit que encara funcionava. De fet, em van fer pagar més el motor que la barca.

Què costava guanyar en aquella època aquesta quantitat de diners?
A mi, dos mesos de treball.

Ara amb dos mesos de treball no es compra pas una barca
Ningú no les volia, en aquella època. Què volies fer-ne?

Encara com vau arribar a temps de salvar-la, no?
Sí. N'hi havia un que la volia comprar per quedar-se el motor i cremar la barca. La *Francis* la vaig comprar el mes de juliol, l'agost ja era a l'aigua i el setembre ja vaig fer la primera navegada fins a l'Escala. Sense vela. Duia una arbre petit. La barca estava bastant a punt. Tot m'ho feia jo mateix. No tenia prou diners per pagar un mestre d'aixa. Amb quinze dies de feina la vaig tenir llesta i li vaig canviar el nom pel de *Santa Espina*.

Vau tenir la sort que el vostre avi us pogués ajudar?
Sí, segur, si no ningú no m'hauria ensenyat la maniobra. I els altres pescadors eren vells. Em parlaven a terra, però no pas al mar. El meu avi era el mestre. Els altres companys venien a bord a aprendre.

El que vau aprendre del vostre avi és el que després ha servit d'escola a molta gent, oi? Us heu convertit en el professor de la vela llatina
Als de l'associació de Cotlliure, sí. A la gent de la Notre Dame de la Consolation...

Fins i tot per a la gent de les embarcacions de Catalunya
Bé. En Quico Oller, en Vicente García-Delgado, en Pere de Prada...

Com els vau conèixer?
Van venir a trobar-me a Cotlliure. En Vicente va venir aquí abans de la trobada de Sant Feliu de Guíxols. Va venir a Cotlliure a veure les barques, a fer fotos, i en vam parlar. Ell tenia teoria, però mai no havia navegat.

Suposo que era l'època en què ell i en Quico recorrien la costa cercant barques
Sí, jo volia salvar barques, i per fer-ho vaig tenir la idea de donar-ne una al Museu Marítim de Barcelona, la *Jean et Marie*. La vaig veure a Valras quan encara es dedicava a la pesca. Era una barca que encara estava tal i com havia sortit de la drassana de Banyuls l'any 1906. I quan l'any 1992 em vaig assabentar que la volien vendre, a l'associació vam decidir comprar-la. L'hem navegat sense motor, a la vela... Jo la volia salvar, perquè s'ha de dir que la *Santa Espina* no és pas salvada. Està transformada i desfigurada. Ara sembla pas la *Santa Espina* o la *Francis*. *La Fraternité* sembla pas *La Fraternité* que era. *Notre Dame de la Consolation de Colliure* sembla una altra barca, perquè ha estat superfeta... L'única que queda ara és la *Jean et Marie*.

«La vaig comprar l'any 1975. Vaig pagar cinc mil francs, perquè tenia un motor petit que encara funcionava. De fet, em van fer pagar més el motor que la barca.»

Dieu que és l'única que conserva l'estampa original?
Si. Hi ha petites coses, però és la més original.

Tinc la idea que sempre heu estat molt crític en el tema aquest de la recuperació de les barques, sobre com s'ha de fer la restauració...
Perquè es canvien les coses i no sembla pas la barca original. Són una altra cosa, una altra barca.

Com se sap com era originàriament?
Perquè he vist la *Jean et Marie*, la meva, i n'hi havia d'altres del mestre d'aixa Calvet del Barcarés. Ara no n'hi ha pas més d'aquestes barques. Pas més.

Quan us vaig trobar el dia de la inauguració de l'Atelier de Barques de Paulilles, em vau parlar de les restauracions que es feien a les barques
S'han fet massa coses. La *Bel-Ange* no sembla pas la *Bel-Ange* d'abans. De lluny sí, però. I qui ho veu això?

Aquesta és la pregunta. Qui explica què s'ha de fer i què no?
Cal fer un treball de recerca. Si vols fer un museu, sense fer recerca fas «n'importe que». Encara hi ha plànols, hi ha la *Jean et Marie*.

Josep-Anton Trepat

En Clovis, guaitant les barques al moll de Cotlliure.

Josep-Anton Trepat

Josep-Anton Trepat

Vista general del moll de Cotlliure. A la dreta, barca de sardinal en procés de restauració, situada a tocar del cementiri vell de Cotlliure.

La *Bel-Ange* era igual que la *Jean et Marie*. Hi ha fotos.

Voleu dir que tothom s'ha llançat a fer coses sense gaire miraments? Però mestres d'aixa n'hi ha, no, per entendre el que s'ha de fer o no?
No. Mira la barca *Sa Rata,* la barca de l'Emili Armengol. Era igual que la meva, però més petita. Ha canviat. No és la mateixa barca que era al port de Valras. S'hi ha fet massa transformacions. No sembla una barca d'en Colomines de Banyuls.

Però totes les barques evolucionen. Fins i tot la vostra, la *Francis*, de com era l'original a com la vau trobar...
No, no. La *Francis*? La meva? No. Era igual que com va sortir del mestre d'aixa. No, no. Totes les barques de pesca eren iguals a Cotlliure. Ara han canviat massa.

Què enteneu per una barca tradicional?
Una barca que feia la pesca i que és tal i com el mestre d'aixa l'havia feta. I cada mestre d'aixa feia la seva barca. Més gran o més petita... De prop eren totes iguals. Podies fer la diferència entre una barca de Cotlliure, de Banyuls, del Barcarès... Ara, si un d'aquells patrons tornés a venir, es preguntaria si aquella és la seva barca o és una altra.
Has vist el *Sant Elm* com és? Sembla pas una barca de pesca d'aquí. *Sa Rata* tampoc. La meva, ara... Bé, la *Santa Espina* sembla pas més una barca. Si el patró tornés a venir, es preguntaria què és aquesta barca. És la *Francis*? No. *L'Ideale* tampoc. Sembla pas *L'Ideale*.

Creieu que va ser una moda recuperar aquestes barques, o hi havia gent que hi veia al darrere una cosa cultural important?
Gent gran. On són els joves? Jo tenia 23 anys. En Pere de Prada ha començat ja gran. Et canses de tenir una barca. Sobretot a Cotlliure, perquè el port ja el coneixes, eh! A la fi de l'estiu calia treure la barca damunt la platja. Després l'Ajuntament ha fet pagar la platja, per posar les terrasses. Si feia un cop de mar... barca amunt, però després s'havia d'alliberar de les terrasses... No. L'hivern damunt la sorra és humit, però damunt de la terrassa el sol de l'hivern escalfa vora el mar i la barca se secava. Calia tenir una plaça al port, però al port calia pagar com si fos una barca moderna, de motor. Em vaig disgustar molt.

Si no s'aconsegueix que s'hi afegeixi gent jove, potser serà la fi de les barques tradicionals?
Ben segur. El joves s'interessen per altres coses. No sé pas que cal fer. Als vells els queda poc temps [riu]. I les barques són massa velles, ara. Se n'han de fer de noves. Una barca que té cent anys és bona per anar al fons. Quan fa mal temps, cal que la barca sigui sòlida. Si és mig podrida... Hi has anat a navegar, amb una barca? Quan fa mal temps vas a ran d'aigua. Quan fa mal temps és dur, eh!

Però llavors, què s'ha de fer amb aquestes barques? Cremar-les?
No sé pas. Com la *Jean et Marie*. La *Jean et Marie* és al museu.

Però les barques s'han fet per navegar
Sí, però tota la vida? Mil anys?

Penseu que no han de navegar tota la vida
Si, però la seva vida és curta. No es pot fer navegar una barca dos-cents o tres-cents anys. A la fi no és pas la mateixa barca. És una altra barca. Mig nova, mig vella. Ha canviat de cara. És això el que passa.

Diríeu que la vela llatina, en general, s'utilitza com un tema turístic perquè als ajuntaments els interessa per tenir el que podríem dir una estampa tradicional?
A Valras feien això. Feien una festa, una trobada a l'estiu, per als turistes. Aqui a Cotlliure el moviment de barques era totalment independent de l'Ajuntament, del tema turístic. A Palavas no, però sí a Cotlliure. Ara a Cotlliure cal tenir-ne una o dues dins el port per tal que es facin la foto amb el campanar al darrere... Mai naveguen a vela. L'Ajuntament vol les barques al davant per fer les fotos. I les que hi ha no semblen pas una barca veritable.

De tota manera, sembla que el Consell General, en el tema de Paulilles aposta per intentar recuperar, per ensenyar a la gent a fer barques
No, no. És per justificar que fan coses, però fan ben poca cosa. Amb la *Bel-Ange* fa dos anys que hi són. Cal tenir tripulants, cal saber navegar. No.

Teniu la impressió que s'estan buscant o restaurant moltes barques però que s'ha pensat molt poc què fer amb aquestes barques? Hem començat la casa per la teulada?
Cal fer-les navegar, cal gent. És la fi de les barques. Jo ho penso. Sempre ho he pensat.
La vida canvia. Què vols fer amb una barca? Quan he venut la meva barca he deixat tot cau, eh! *La Santa Espina*, des de 1995, és a Calella de Palafrugell.

I com veieu aquest moviment de recuperació de les embarcacions a Catalunya. El seguiu?
Ara? No. Sé que a Cadaqués les trobades no són pas com abans. Cal convidar al propietari a venir i cal demanar ajuda de l'Ajuntament per fer els menjars, per dormir... A mi el que m'agradava era treure la barca a terra. És una animació. És una activitat tradicional d'aquestes barques. Ja ningú fa això. Jo ho

faria. Però cal una barca que tingui encara sota la quilla les escues com cal, i en queden poques. A Cadaqués feien una regata tota la tarda. És una concentració de barques. Què més vols fer-hi?

Encara navegueu a vela llatina?
He participat amb la barca petita del meu pare en una trobada a Saint Tropez, el mes de maig. Hi havia vuitanta barques de vela llatina. Italians, de la Provença... Han fet fora els iots per tal de posar totes les barques. Hi havia cançons d'havaneres... És una festa de la vela llatina que fan cada dos anys. Havien convidat quatre ports de la costa d'aquí, de Cotlliure fins a Cervera. Ens hi han dut les barques en un camió. Sense pagar.

Aquí al Mediterrani francès malgrat tot s'ha mantingut l'esperit de les embarcacions a Cotlliure, Paulilles, a l'estany de Thau, a Seta...
Una mica. Hi ha gent que s'hi dedica. Al Barcarès hi ha dues associacions. N'hi ha, però són gent gran. De joves no n'hi ha. I sense joves on voleu anar?

I mestres d'aixa no n'hi ha o no en queden gaires...
I els que queden ja no saben com era una barca. Fan a la seva manera. Saben pas com era una barca original...

I tampoc hi ha escoles que t'ensenyin a navegar a vela? Qui ensenya a França a navegar a vela?
A Palavas. Seriosament no hi ha ningú. A fer les maniobres en queden pocs que les saben fer. Jo estic cansat d'ensenyar, sobretot a Cotlliure...

Per què?
Per què m'han fet fora de Cotlliure. I ara hi he d'anar per fer l'animació? No. Per fer la foto? No. Jo sempre he pagat a Cotlliure. I ara per a ells és de franc!

Esteu, com diuen, «cremat»
Se'n diu així?

He vist que al costat del cementiri vell de Cotlliure hi ha una altra barca de sardinal per restaurar
És de l'associació del Dominicaine. Fa cinc anys que hi és. Són vells. El més jove almenys té setanta anys [riu]. El mestre d'aixa de Canet, en Bernardou, ha vingut a fer treballs. Volen diners per pagar un mestre d'aixa perquè tot el que s'ha de fer no poden fer-ho. L'Ajuntament no vol pagar gaire i ara, molt malament, la volen

Les barques de Cotlliure*

Clovis Aloujes - Daniel Trux - Andre Civil

El 1900, 120 barques foren aparellades per a la pesca de la sarda o de l'anxova. Aquesta activitat donava vida a una gran part de la població: 700 pescaires, 21 tallers de salaó i 15 expedidors donaven feina a uns quants centenars de persones: boters, corders, espardenyers, sargidores de xarxes i fusters.
Treballant en el medi ambient tan particular del golf de Lleó, els catalans de la Salanca i de la Marenda han de respondre a imperatius diversos: per ser propulsada a rem en les calmes mediterrànies, la barca té línies d'aigua fines i és aplatada. El poc calat, la quilla i les dues escues permeten també de traure-la fàcilment quan no hi ha un veritable port. Per tal de formar un pla de deriva suficient anant a la vela, la important superfície del recàs profund és absolutament necessària. Amb ventijols, les dimensions del velam, generoses, amb mestra i pollacra, era una meravella, però els cops bruscs de tramuntana i la presència de caps perillosos on la mar s'aixeca de seguida, desaconsella l'ús d'una barca oberta veritablement lleugera. Aquesta nau, sòlidament construïda, té una coberta amb un rost impressionant, capaç d'evacuar ràpidament l'aigua embarcada quan fa mal temps i d'oferir un abric relatiu als homes les nits passades en mar. El fet d'haver-hi escotilles amb quarters permet de vogar en bones condicions.
Aquest compromís entre diverses qualitats s'expressa diferentment segons els ports i el tipus d'activitat dominant. Les barques de Banyuls de la Marenda, que practicaven sobretot la pesca de l'anxova mar enfora, són més fines que les de Sant Llorenç de la Salanca, destinades a la pesca de ròssec i tretes a terra en condicions sovint força dures. Les de Cotlliure s'assemblen a les de Banyuls de la Marenda, encara que una mica menys fines.

*Article publicat a la revista *Chasse Marée*, núm. 10. Traducció: Alexandre Ribó.

MMB

MMB

La *Jean et Marie* al Museu Marítim de Barcelona. A la dreta, operacions per al trasllat de la *Jean et Marie* al Museu Marítim de Barcelona.

Records d'un viatge

Jo vaig tenir la sort de poder anar a Cotlliure i participar d'una manera privilegiada, des dels inicis, en aquest moviment cultural i etnològic, ja que l'any 1978 vaig conèixer Clovis Aloujes, qui em va convidar al llarg dels anys a participar a bord del llaüt *Santa Espina*, com a tripulant fix en diverses regates que se celebraven al golf de Lleó. De manera que quan 10 anys més tard vaig rebre la invitació dels Amics de la Mar de Girona, del Club Nàutic de Sant Feliu de Guíxols, de la Confraria de Pescadors de Sant Feliu i del mateix Ajuntament, no vaig dubtar que podia ser un esdeveniment.

Dues barques del Rosselló, navegant cap a Sant Feliu de Guíxols per a participar en la primera trobada.

Cartell de la trobada.

Els meus records s'ordenen a partir d'unes imatges que encara tinc gravades. Vam sortir de Cotlliure sobre les 5 de la matinada, amb la presència de la lluna, ideal per veure l'imprescindible, ja que els els fanals de petroli encesos i col·locats a les cametes només servien per ajudar-nos a situar tots els components de l'expedició durant la navegació nocturna.

En arribar davant del cap de Creus, la brillantor del sol amb prou feines es distingia, ja que acabava de sortir, i el vent encara no havia fet la seva aparició. Hi havia una boira que ens impedia veure la costa, tot i que escoltàvem ressonar els tocs de la sirena del far de cap de Creus, avui dia inexistent. Vam anar acostant-nos-hi amb precaució, fent sonar els corns marins per situar les posicions entre nosaltres.

Aquest concert sonor ressonant contra les parets invisibles em va impressionar vivament, especialment quan per art de màgia vaig poder veure l'illa de s'Encalladora i el cap de Creus a banda i banda, que se'ns van aparèixer d'una manera fantasmal, juntament amb els primers raigs de sol, com si una porta se'ns obrís espontàniament en arribar a un lloc màgic.

Al cap de poc va aparèixer una lleugera brisa matinal de component nord que ens va permetre obrir veles i navegar amb vents portants, per arribar a mig dia davant de Sant Feliu de Guíxols, plena d'espectadors desitjosos de veure les nostres evolucions.

Salutacions als organitzadors a banda, després vam anar a inaugurar una exposició de fotografies antigues de vela llatina de F. Fargnoli, de la qual es va fer una edició especial de postals. Més tard vam estar fent totes les maniobres que vam voler, ja que era poc el vent que hi havia i no havia perill de passar entre altres embarcacions que anaven a veure les maniobres a primera fila.

Al matí següent vam emprendre la tornada, aquesta vegada amb un gregal declarat, que ens va obligar a engegar el motor i els vestits d'aigua, encara que a mesura que passaven les hores el vent va anar rolant i a la tarda vam poder posar vela i passar per davant de Cadaqués, on havíem quedat amb Lluís Zendrera, enfront del Cucurucú, i vam navegar junts durant un temps, i vam quedar en veure'ns durant l'hivern i parlar dels seus projectes.

Vam arribar a Cotlliure al vespre, gairebé amb la posta de sol, fet que em va permetre veure aquesta població amb tota la seva bellesa exposada, en què destacava la muralla del castell i la torre de l'entrada, formant un conjunt amb l'església. Des d'aquest dia vaig saber que m'havia contaminat definitivament amb la vela llatina, i va començar un viatge iniciàtic per les nostres costes, prenent nota i dibuixant tot el que veia, intentant omplir buits a diversos interrogants que se m'anaven plantejant i que van quedar plasmats en el llibre *La nostra vela llatina*, d'Editorial Joventut.

Vicente García-Delgado

portar a Paulilles. És una barca de les que aquí en diem una *barca catalana*.

No sou optimista sobre el futur d'aquestes barques

Mai no he estat optimista. Mai. Sempre m'he demanat el futur...

Però en vau restaurar una!

Una.

Us vau comprometre amb el futur d'aquestes barques, no?

Sí, per mi, perquè volia retrobar tota la gesta que era una barca. Era per mi. No era pas per fer la foto.

Ni us imaginàveu que tot allò aconseguiria iniciar tot un procés

No. Ha vingut a poc a poc. Quan un vol fer una cosa ho fa per ell. Salvar la *Jean et Marie* va ser més tard.

Ja són dos punts importants que vau aconseguir, no?

Si, la *Jean et Marie* encara és igual, es pot veure al museu, però la *Francis*, la *Santa Espina* com es diu ara, ha canviat. No s'ha salvat, ha canviat. És una altra barca. Si fas una altra cosa... Va pas bé! El meu avi m'ho ha ensenyat. Que el nus del davant és com això si fas una altra cosa, fas pas bé. Per posar la vela, guindar la vela, hi ha tot una maniobra a fer, simple. Però cal fer-la. Si fas una altra cosa... No pots tornar a inventar la vela llatina ara. Sobretot la tradicional. Et pots inventar una vela llatina que sembli una vela llatina. Amb una barca cal fer les coses com cal.

TEXT I FOTOGRAFIES: **VICENTE GARCIA-DELGADO** • DIBUIXOS: **FRANCESC OLLER**

Lola,

la darrera barca de l'encesa

L'autor de l'article i armador de la «Lola», a la proa de la barca.

Aquesta mena d'embarcació destacava de la resta perquè feia servir el fester, amb el qual s'atreia la pesca durant les nits de lluna nova. Les embarcacions rebien el nom de *llaüt del foc* i el sistema de pesca es coneix amb el nom de *pesca a l'encesa*.

Va ser un sistema pioner en l'àmbit social, amb un règim comunal per tal d'explotar els recursos de la pesca, i va ajudar a crear indústries de conserves. També va regular les relacions laborals i altres temes comunitaris, establint ajudes i obligacions i formant la base social i econòmica de Cadaqués i altres municipis. Les disposicions conegudes amb el nom d'*ordenances* van evitar els conflictes dins d'aquesta activitat, i van donar pas a l'expansió de la pesca i a la creació de les confraries de pescadors. Aquest és un sistema de pesca posterior a l'art reial, que feia servir el caro, o al bolitx, del qual feia servir la barca, i també va ser antecessor del sardinal.

Aquesta embarcació, que és la darrera barca a l'encesa –pràctica pesquera que es va dur a terme a Cadaqués fins a l'any 1945 i que es va reconvertir en la teranyina–, va ser construïda l'hivern de l'any 1906 a Roses pel mestre Pere Guitard Pujol, molt conegut per construir velers, barques de mitjana i tota mena d'embarcacions de pesca. Va ser matriculada al foli 536 de la tercera llista de Roses, tot i que l'any 1926 consta al foli 423 de Cadaqués.

La va comprar Estilià Sala, que tenia una fàbrica de salaons, a banda de diverses companyies, cada una de les quals estava formada per un llaüt gros i dues barques de foc, que li servien per abastir de peix la seva indústria de salaons. El nom de *Lola* ve de quan es va casar el seu fill Jaume Sala Quirch amb Dolors Llorens, *Lola*, ja que la barca va ser un regal.

Les dates que consten als darrers despatxos per a la pesca són de 1936 i 1937, però l'any 1967 consta que Alfonso Salas, veí de Roses i fill i hereu de Jaume Sala Quirch, la feia servir com a barca d'esbarjo fins que la va vendre l'any 1970.

L'ús del foc al recer de les cales, va permetre la pesca nocturna en llocs de grans corrents que impedien l'ús d'altres arts de pesca.

La barca del foc, un cop envoltada la mola del peix, sortia fora de l'art. Llavors la tripulació ajudava a recuperar l'art i s'esperava a un nou torn.

Als anys vuitanta, la *Lola* ja no s'utilitzava i s'anava deteriorant, i no es va perdre del tot perquè la família Zendrera la va comprar en la darrera etapa de la seva vida i no se'n va desfer quan ja no els va ser útil.

Quan durant un dels molts treballs de camp que vaig fer per la costa, prenent mides de les poques barques que quedaven, m'hi vaig fixar, em vaig adonar de la importància de la troballa, i em vaig posar en contacte amb la família. Malauradament, en Lluís Zendrera no va poder participar en la recuperació, ja que va patir un accident fatal.

La família es va posar en contacte amb mi i, després d'estudiar el projecte, en Francesc Oller, en David Zendrera i jo mateix ens vam posar a treballar-hi durant tres anys als tallers de Barcelona, Fes-te a la Mar, fent servir els mateixos materials i les mateixes tècniques de construcció artesanal amb què va ser construïda.

Amb l'ajuda de la Capitania Marítima de Palamós, es va aconseguir la documentació original i, a través de la família Sala, es va poder refer la història familiar i així situar-nos històricament en els fets que acompanyaven la vida de la *Lola*.

Fruit d'una reflexió personal, ateses les poques barques tradicionals que hi ha actualment com a patrimoni marítim reconegut, he presentat un expedient de l'embarcació *Lola* per tal que pugui ser catalogada com a bé cultural i perquè entri a formar part del *Catàleg del patrimoni cultural català*.

Ens cal assegurar la conservació de l'únic exemplar d'embarcació que queda a les nostres costes com a testimoni d'un sistema de pesca que es va dur a terme des de l'època medieval i fins al segle XX, fent servir el foc per atreure el peix i que, tot i que fa un segle que va ser construïda, encara navega.

En data 26 de febrer, el director general del Patrimoni Cultural m'ha comunicat que l'expedient ha estat incoat per l'Inventari General de Béns Mobles de l'Administració General de l'Estat per ferne l'anotació, un cop rebuts els informes favorables.

Molts es deuen preguntar per què em prenc tantes molèsties per dur-ho a terme, què puc aconseguir amb aquest tràmit i per què. El meu afany de conservar l'embarcació supera les exigències que poden requerir-me i n'assegura la supervivència, fins i tot quan jo mateix no pugui fer-ho, gràcies a institucions com el Museu Marítim de Barcelona, al qual probablement cedirem la barca en vida en nom de la Dominique, l'Ana i jo mateix, els seus propietaris actuals.

Vicente García-Delgado

La «Lola» amb el fester a popa, a la badia de Cadaqués.