

LES EMBARCACIONS DE PESCA D'ARROSSEGAMENT DEL SEGLE XX

Del bou a la vaca

Miquel Martí i Raül Mata

Caramella

2

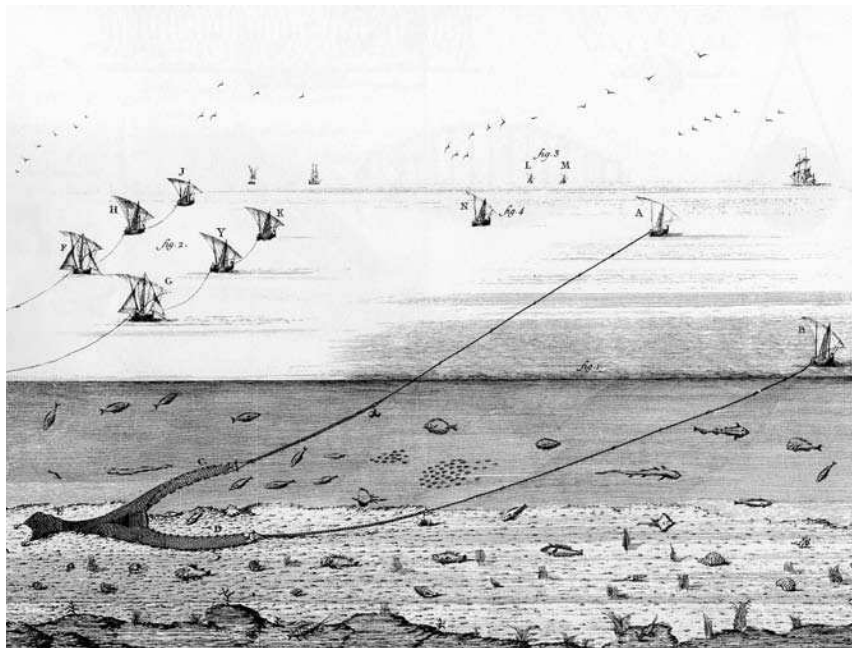
MÚSICA I CULTURA POPULAR

En l'Inventari del Patrimoni Marítimopesquer de la Costa Brava es van identificar i catalogar uns cent d'instruments de pesca diferents, alguns de caràcter local i d'altres molt comuns. D'aquest ventall tan extens que ens indica la capacitat d'adaptació dels pescadors a les espècies objectiu i als seus hàbitats, avui dia només cinc són les tècniques que tenen més rellevància des del punt de vista econòmic. A Catalunya, el conjunt de peixos, crustacis i mol·luscs desembarcats provenen de la pesca d'arrossegament, d'encerclament, del palangre, del marisqueig i de la pesca de la tonyina amb arts d'encerclament.

La modalitat més important pel que fa al valor de les captures és la pesca d'arrossegament, responsable de la pesca de lluç, maire, escamarlans, gambes, pops blancs, rogers, palaies, etc. Aquesta realitat no sempre ha estat així.

Des de principis del segle XX fins avui, la pesca d'arrossegament ha canviat completament. Tot i tractar-se en principi de les mateixes tècniques, els arts i les embarcacions són del tot diferents. La raó d'aquest gran canvi cal buscar-la fonamentalment en l'evolució tecnològica que, durant aquests anys, ha imprès un canvi tan radical en aquests sistemes de pesca, que des de començaments del segle passat ja no en queda res.

Actualment, per recuperar aquella pràctica ens cal recórrer a documents històrics i al patrimoni immaterial. En aquest sentit hem comptat amb la col·laboració de tres pescadors professionals: Arturo Mauri, Ricard Déu i Miquel Ferrés. Ells tres, amb la seva experiència, ens han ajudat a elaborar aquestes reflexions entorn dels canvis soferts durant el segle XX en les embarcacions de treball de l'àmbit pesquer. Tot i que en aquest article ens referim a la Costa



Gravat del segle XVIII que mostra el sistema de pesca d'arrossegament de l'art de bou a la parella (Extret de: Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca Nacional d'Antonio Sáñez Reguart, 1791).

Brava, el procés evolutiu d'aquesta pesca, amb característiques pròpies a cada zona, és extrapolable a la resta del litoral català.

La pesca d'arrossegament consisteix a arrossegar una gran xarxa en forma de bossa sobre el fons marí, arplegant a la corona, o part final de la xarxa, tot el peix que troba al seu pas. Els fons on s'arrossega han de ser «nets», sense roques, per no trencar l'art.

Aquest sistema de pesca també s'anomena «bou», perquè originàriament calien dues embarcacions navegant a vela i en paral·lel per obrir la gola de l'art. La similitud entre les dues embarcacions estirant un art i dos bous estirant un carro va fer que s'adoptés el nom de bou per a aquest tipus de pesca i per a les xarxes d'arrossegament. Posteriorment, cap els anys vint del segle passat, quan les portes permetin fer l'arrossegament amb una sola embarcació, es parlarà de «vaques».

Es pot afirmar que les embarcacions de pesca, fins a l'arribada dels motors durant els anys vint, pertanyien a la gran família dels llauts. Aquests podien variar molt pel que fa a les dimensions i a l'ús de l'embarcació, però mantingueren sempre unes característiques comunes immutables durant segles.

El llaut, embarcació mediterrània per excel·lència, té la proa i la popa molt esmolades per reduir la resistència de l'aigua i treure el màxim rendiment de la força propulsora, invariablement la vela llatina o el rem. I pel que fa a les proporcions, es caracteritza per tenir molta esloira en comparació amb la mànega, poc puntal i un fons força pla amb escues.

Els llauts podien ser de grans dimensions, fins a 13 m si feien la pesca de bou a la parella o el palangre, o de 3 o 4 m si es dedicaven a la pesca ran de costa. També s'hi podien fer variacions en funció del

tipus de pesquera que desenvolupaven (sardinal, palangre, arrossegament, nanses, tresmall, soltes, arts de platja...), i locals que depenien del gust estètic de l'armador i el mestre d'aixa, de l'orografia de la costa on havien de pescar i varar o de les mars en què havien de treballar. Però malgrat totes les diferències que podien donar-se, les embarcacions que es trobaven als nostres ports, platges i cales al voltant de l'any 1920 responien a un model unitari que ens arriba d'antic.

Pot afirmar-se que els llaüts porten molts segles navegant pel Mediterrani. Així, en el *Llibre dels Feyts*, crònica medieval de l'època de Jaume I, es narra la sortida de l'estol des de les platges de Salou, el 5 de setembre de 1229, rumb a la conquesta de Mallorca. Entre les embarcacions d'aquesta flota hi figuren els llaüts, bastiments que han arribat a nosaltres, tant morfològicament com pel que fa a la nomenclatura.

També en trobem una mostra de datació més tardana a l'excavació arqueològica de «Les Sorres X», que deixà al descobert un llaüt datat al segle XV. Aquesta embarcació, d'uns 10 m d'eslora, respon al mateix principi de construcció, independentment de la millora de materials, que els llaüts que trobàvem a les platges catalanes en despuntar el segle passat.

De la mateixa manera, també trobem notícia d'aquesta tradició en la toponímia del territori. Així, la importància d'aquest tipus d'embarcacions ha deixat noms com Portbou, port de bous, població amb una badia generosa, de bon calat, a redós de tramuntana.

I així, les formes de les embarcacions tradicionals no comencen a variar fins a començaments del darrer segle amb l'aparició dels quillats, embarcacions que van a vela a la pesca d'arrossegament, bé en parella o en solitari, ajudant-se d'uns grans tangons per obrir horitzontalment la gola del bou en el darrer cas.

Aquests quillats, formes noves a la costera gironina, s'instal·len en poblacions que disposen de port o en badies amb un calat important. També anomenades *caeros* en alguns ports, tenien molt més calat, cosa que per una banda permetia aprofitar millor les línies d'aigua de l'embarcació però feia que obligatòriament necessitessin port, ja que, per norma general, no es podien treure a la sorra de la platja. Això fa que ja no es puguin varar a les platges i la flota es concentra en llocs on hi ha port. Tot plegat provoca al mateix temps que mecànics, calafats i d'altres especialistes s'instal·lin en els ports, així com les infraestructures per treure i reparar embarcacions.

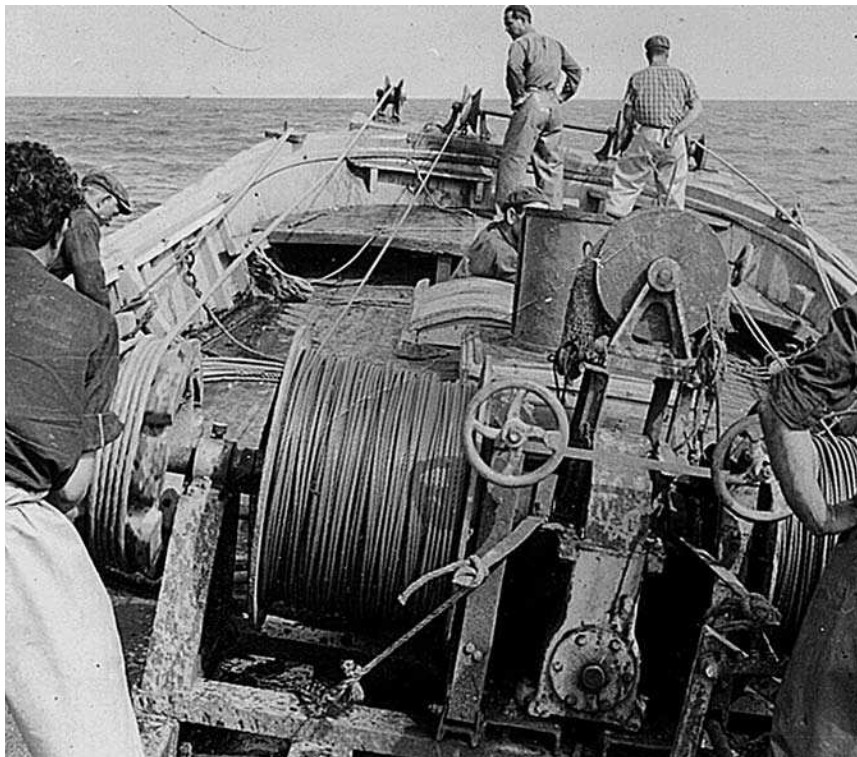
Aquests quillats són embarcacions més marineres que els llaüts per anar a la vela, ja que disposen de més obra viva, fet que les fa derivar menys i caminar més. A més, els quillats s'adapten millor que els llaüts a la introducció del motor. Així, als anys trenta del segle XX, pràcticament totes les embarcacions de pesca d'arrossegament motoritzat són quillats.

Els primers motors, semidièlsels d'un pistó i de poc cavallatge, són adaptats a les embarcacions amb certes dificultats, ja que calia refer l'estructura per tal de donar-los cabuda: s'havia de reforçar el casc perquè les vibracions eren importants, dissenyar bancades per disposar el motor i, especialment, calia retocar la popa per encabir-hi l'hèlix, amb tot el que això implicava.

L'arribada del motor coincideix en el temps amb la utilització de les portes. Els antics bous de parella, com ja hem apuntat abans, es converteixen en vaques. Abans del motor, per arrossegar un art calien dues embarcacions navegant en paral·lel per obrir la boca de l'art, com ja he explicat. A l'hora de recollir la xarxa era necessari que les dues embarcacions s'abarloessin i que una d'elles comencés a xorrar o llevar la xarxa. Part de la tripulació del llaüt que no xorrava es dedicava també a aquesta tasca.

L'aparició del motor fa que el pescador no depengui del vent per anar a treballar i, a més, li permet instal·lar *maquinilla* a bord, fet que facilita la maniobra de xorrar les xarxes. Però el que suposa especialment el motor és que permet arrossegar les portes que obren la gola de la xarxa, amb la qual cosa no calen dues embarcacions per pescar. Realment, per als pescadors deuria de representar un canvi molt important en el seu dia a dia.

A mesura que la tecnologia permet motors més potents, amb una demanda creixent del producte pesquer i uns ajuts econòmics a la modernització de la flota, les embarcacions es dissenyen cada vegada més grans, tant per seguretat, i com per emprar xarxes més grosses. Igualment, amb l'augment de la potència dels motors, la capacitat de desplaçament de les embarcacions permet arribar a caladors més allunyats i pescar amb més seguretat, o el que és el mateix, poder tre-



Tripulació treballant amb la maquinilla, llevant el bou.



FONS D'IMATGES DEL MUSEU DE LA PESCA /
COL·LECCIÓ FAMILIA PUJOL / AUTOR DESCONEGUT

*Noves formes
de bastiments,
els quillats. La Villa
de Llançà a varadero
a Sant Feliu
de Guíxols.*

ballar encara que faci molt mal temps. No obstant, tot i que no entrarem a tractar aquesta qüestió, també cal apuntar que aquests beneficis tenen un cost difícil de valorar a curt termini: el perill de sobreexplotació dels caladors. Al llarg del segle XX disminueix el nombre de vaques però augmenta el tonatge.

Un altre factor determinant és la introducció de nous materials constructius. Així, no hi ha cap embarcació de fusta construïda després de l'any 1989. Va haver-hi un primer intent de substituir la fusta pel ferro però no va reeixir, de manera que no és fins a l'arribada del plàstic que aquest acaba substituint totalment la construcció amb fusta. El manteniment de les embarcacions de plàstic és menys costós, la producció en sèrie a base de motllos abarateix els costos de producció. La fusta, per contra, s'ha encarit i és molt més laboriós el seu manteniment.

Un altre factor que determina un canvi en la morfologia de les embarcacions és la velocitat, independentment de la potència del motor: les línies d'aigua del casc són molt importants. Així una popa carrada (o quadrada) fa caminar més l'embarcació, ja que «s'agafa» més a l'aigua. En un temps en què és important arribar primer al calador, les popes de les embarcacions es van modificant a partir dels anys setanta del segle passat. També és cert que una popa carrada permet adaptar

millor els pescants que subjecten les portes i donen més espai a coberta per poder treballar-hi millor.

També serà una novetat la introducció dels ponts de comandament. Primerament, als anys seixanta, hi ha petites garites per arrecerar-se de la intempèrie. Posteriorment, amb l'arribada dels aparells electrònics, s'instal·len a proa. Actualment, les noves embarcacions de fibra porten estructures cobertades que protegeixen les *maquinilles* i gran part de la coberta per poder treballar protegits del temps.

Fins als anys seixanta les vaques portaven un pal a popa del pont. Aquest pal servia per posar una vela per ajudar a caminar si feia vent i per hissar la corona o bossa final de l'art. Les vaques hissaven una pollacra o foc a proa i una cangrea a popa del pal. Als primers anys de la postguerra, degut al racionament del gasoil, les vaques feien servir el motor per a la maniobra de port i de pesca, la resta es feia a vela. Hi hagué embarcacions que armaren veles llatines, endreçades d'ençà els anys vint.

La maniobra per recollir l'art o bou es feia per un dels costats de l'embarcació. A mitjan anys seixanta s'instaura la maniobra de xorrar per la popa, fet que fa possible prescindir de mariners ja que aquesta maniobra precisa de menys mans per hissar l'art a coberta. Aquest canvi coincideix amb una gran demanda ocupacional en el sector del turisme i una certa dificultat pels armadors de

trobar mà d'obra qualificada per anar a treballar a la mar.

El motor fou el principal desencadenant d'aquesta revolució industrial de la pesca al segle XX. Dels petits quillats de 15 m amb motors Volund, Laval o Volinder de 20 o 40 cv que pescaven a poques milles de la costa, a 50 brases, es passa a les modernes embarcacions de 35 m d'eslora amb Volvo o Caterpillar de 1.800 cv que pesquen en mars de més de 400 brases i a 20 milles de la costa, amb menys tripulació que les primeres.

Actualment conviuen als molls catalans velles embarcacions de fusta i bastiments de fibra de grans dimensions, testimonis comptats d'una època en què les condicions de vida dels pescadors i el món de pesca estaven molt lligades a la precarietat, l'esforç, el risc i, també, a la marginació.

BIBLIOGRAFIA

- PUJOL HAMELIK, M. «El derelictes medieval de Les Sorres 10». A: *Exocetus Volitans*, 1991, n. 4, p. 7-10.
- GUIMERÀ, D. *Els vaixells de fusta*. Barcelona: Ketres, 1986.
- PLA, J. «Les antigues embarcacions de pesca del litoral gironí». A: *Revista de Girona*, 1995, n. 171, p. 76-83.
- NADAL I FORTIÀ, J. *La pesca a l'encesa*. Figueres: Carles Vallès, 1991.
- SERNA, E.; VILA, P.; PRAT, E. *Les ordinations de la pesquera de Cadaqués (segles XVI-XVIII)*. Palamós: Fundació Promediterrània, 2006.