

CALAFATS i mestres d'aixa

Construcció i reparació de barques i bots

El nostre poble ha patit unes transformacions tan importants en el segle que ja finalitzem, que ens és difícil d'imaginar-nos com seria el Cambrils de només fa 100 anys. Els canvis no han vingut només per l'augment espectacular de la població, sinó per la transformació econòmica que s'ha produït.

D'una producció gairebé

d'autosubsistència, amb la pesca i l'agricultura com a base, s'ha passat a dependre del turisme i el comerç com a principals motors econòmics.

Aquest canvi ha significat, entre d'altres coses, la desaparició activa dels diferents artesans que complementaven les activitats agrícoles i del mar. Boters, ferrers, basters, teixidors de lli, rajolers o espardenyers, han

estat alguns dels oficis ja desapareguts i que, en canvi, apareixien constantment com oficis actius en els censos de Cambrils.

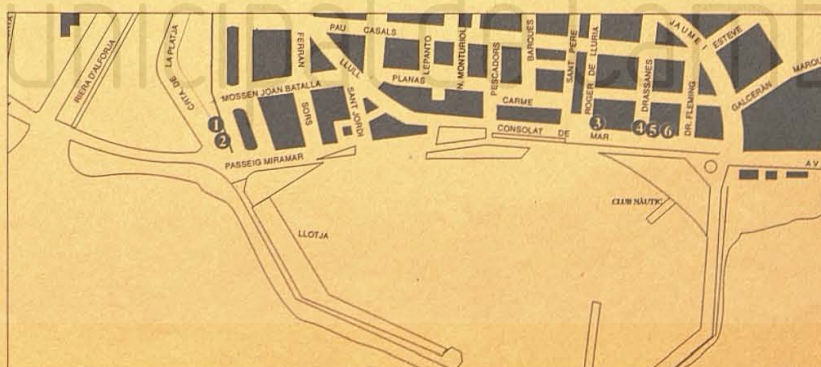
Un d'aquests oficis que actualment ha desaparegut és el de mestre d'aixa i calafat. Les darreres persones que es dedicaren a aquest ofici, al nostre poble, foren els germans Julià i Joan Vives Alterats.

Les referències de calafats i mestres d'aixa més antigues que hem pogut recollir, ens dirigeixen cap a tres homes: Jacint Cros Cabré, Joan Tutusaus Ferrer i Enric Salvat Tutusaus que van estar molt condicionats al tipus de barca que precisava el Cambrils anterior a la construcció del port. Les barques havien de ser molt planes per pujar-les al sorral.

El Jacint Cros Cabré va treballar a l'actual Consolat de Mar núm. 34 fins a la Guerra Civil. Al llibre *Història gràfica de Cambrils* de Ramon Ortiga, apareix anomenat a la pàgina 184 un Cinto Calafat, en repassar els renoms de la Platja el 1903. Podria tractar-se del mateix Jacint Cros el qual, aleshores, ja estigués treballant. Posteriorment, el seu fill, Miquel Cros, continuà l'ofici fins que es va casar amb una noia de Flix i va marxar cap a l'Ebre on es convertí, a Faió, en constructor de llaüts fluvials per al transport del carbó abans de la construcció del pantà de Riba-roja i Mequinensa als anys 60.

Joan Tutusaus Ferrer i Enric Salvat Tutusaus, eren parents i nascuts abans de 1880. Coneixem que estaven exercint l'ofici abans de 1910. El primer era el més vell i va tenir el taller a la zona del Parc del Pescador i podria haver ensenyat a l'Enric Salvat. Al Registre d'Embarcacions de la Comandància Marítima de Tarragona, s'hi conserven les fitxes d'un bot («Carmen»), i un llaüt de vela llatina («Josefa Francisca»), ja construïdes per Tutusaus Ferrer el 1906 per a dos pescadors de Cambrils. Qui va treballar amb el vell Tutusaus va ser el seu fill, també anomenat Joan Tutusaus. Aquest calafat va marxar de Cambrils i va anar a construir barques a Sant Sebastià/Donosti (Euskadi) i a Vallcarca (Barcelona) entre d'altres llocs. El seu pare va continuar fent barques al costat de la riera d'Alforja

- 1 Joan Tutusaus Ferré
- 2 Josep Berengué Garçot
- 3 Julià Vives Castellví
- 4 Enric Salvat Tutusaus
- 5 Josep Vizcarro Vizcarro
- 6 Jacint Cros Cabré



Situació dels mestres d'aixa durant la dècada dels anys 30, sobre un plànol actual del port de Cambrils

fins gairebé la Guerra Civil.

Però al lloc de la Platja on es concentraren més constructors d'embarcacions va ser l'Hort de l'Alzina, partida de terreny que tocava al mar i situada a la part de llevant del Rec del Molí, actual carrer Drassanes, evocador d'aquella indústria artesanal. El primer de qui tenim constància que s'instal·là en aquest indret va ser l'Enric Salvat Tutusaus. Al mateix Registre d'Embarcacions, apareix ja al 1906 com a constructor del llaüt de pesca de vela llatina «Tomás», d'un altre pescador de Cambrils. Coneixem que, acabada la Guerra Civil, ja es va jubilar.

Molts cambrilencs, en parlar de calafats, pensen en els Vives, família que durant dues generacions va treballar fent de mestre d'aixa i calafat, aconseguint mantenir al seu taller fins a 15 treballadors. El primer de la nissaga va ser Julià Vives Castellví nascut el 1893 a l'Hospitalet de l'Infant i que va venir a Cambrils abans de 1913 per fer d'aprenent amb l'Enric Salvat. Després va muntar el seu propi taller al mateix Hort de l'Alzina; ja al 1913 existeix la primera referència com a «maestro carpintero» d'un bot («Manolo») encomanat per un veí de l'Hospitalet de l'Infant. Després es convertí en un dels principals mestres d'aixa i calafats de Cambrils. Anys després, agafaren el relleu els seus fills Josep, Julià i Joan que mantingueren el taller fins a meitat del 1960 quan es va establir cadascú pel seu compte. El Julià i el Joan varen mantenir l'ofici fins a la seva jubilació i avui són uns testimonis d'excepció del treball dels mestres d'aixa i calafats.

En aquest indret de l'Hort de l'Alzina, abans de la Guerra Civil, tenim documentat un altre calafat, en Josep

Procés de col·locació de la coberta d'una embarcació. La fotografia està feta al taller dels Vives, als anys 50



Cedida per RECORDA'N

Vizcarro Vizcarro. En Vizcarro va aprendre l'ofici a cal Vives i després s'establí pel seu compte en un taller situat on es trobava el restaurant Eugènia. Allí va treballar amb un grup d'unes 5 o 6 persones. D'ell hem trobat una embarcació registrada amb el nom «Elías», del 1935. Vizcarro se n'anà cap a la Guinea Equatorial, d'on tornà posteriorment.

Sembla ser que les barques construïdes a Cambrils eren molt apreciades i algunes d'elles encara es fan avui a la mar

També abans de la Guerra, va iniciar la construcció de barques, el Josep Berengué Garsot, de qui tenim constància que va fer un bastiment, batejat «José» l'any 1925, per a un pescador de Torredembarra. Tenia el taller al costat del Joan Tutusaus Ferrer, a l'actual Parc del Pescador. Berengué va anar amb el fill del Joan Tutusaus a Vallcarca, d'on tornà per treballar principalment sol fins més o menys el 1958, tot i que el seu fill Josep Maria el va ajudar fins que va anar al servei militar. La filla de Josep Berengué, Victòria, ens comenta que va arribar a fer barques per Torredembarra i Calafell. De tots els calafats cambrilencs, el Berengué va ser l'últim a deixar de construir barques al nostre poble, a part dels Vives.

Sembla ser que les barques construïdes a Cambrils eren molt apreciades i algunes d'elles encara es fan avui a la mar. Fins i tot Carles Barral, en el seu llibre *Catalunya des del mar* (pàg.56;1982), apunta que «fins fa trenta anys els mestres d'aixa cambrilencs eren famosos com a constructors de bots i bastiments mitjans. El Julià i el Berengué eren coneguts arreu de la costa. N'hi havia d'altres, com el Totosaus. Però els bots acabats pel Berengué i el Julià no solament es coneixien de lluny per la finor del galib i l'elegància del tallant, sinó per la perfecció del folrat. Es deia que ni al cap de vint anys no feien una gota d'aigua».

LA CONSTRUCCIÓ

Tots aquests constructors sabien com fer una embarcació a partir d'uns troncs de fusta. Tot i això, el primer pas el feia el pescador que volia construir-ne una. Anava a veure el calafat i mestre d'aixa per explicar-li el tipus de barca que volia. «Molta cosa es basava en la paraula però es feia un paper on el calafat es comprometia a fer una barca de tants metres per un valor determinat», part del qual ja es donava, per regla general, en començar. Sembla que es podien fer diversos pagaments segons el moment de construcció de la barca, tot i que, al final, havia de ser «barca acabada, barca pagada».

Els documents consultats al Registre de la Comandància de Marina de Tarragona, corresponen als permisos de construcció de l'embarcació que els «sol·licitava el contramestre de Cambrils, militar que representava la Comandància de Marina. A ell li presentàvem tots els papers que demanaven per fer una barca, ell li posava el sello, ho portava a Tarragona, allí s'ho miraven, i si no veien cap problema ja es podia començar la seva construcció».

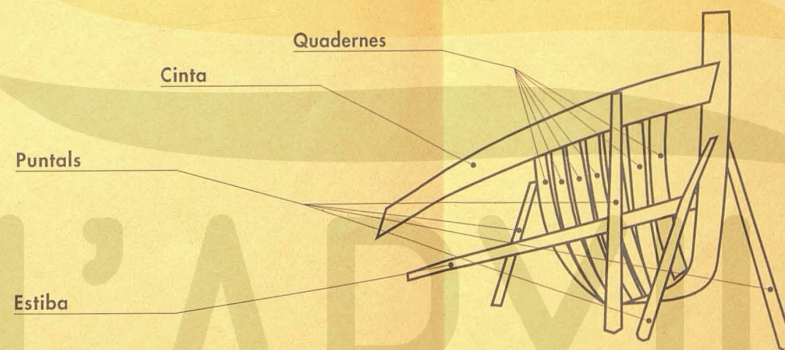
Tots els constructors anomenats fins ara (Cros, Tutusaus, Salvat, Vives, Vizcarro i Berengué) eren mestres d'aixa. Aquesta categoria els venia donada pels seus coneixements a l'hora de projectar com construir una embarcació. Per les petites, molt sovint ja es disposava de plantilles i models, però per les grans barques de pesca, era necessari elaborar un esbós o croquis que es dibuixava damunt d'un gran plafó de fusta. A més, també es podia realitzar una maqueta a escala a partir de la qual se sabia exactament les mesures de les fustes a utilitzar.

La primera feina, a l'hora de construir una barca, era escollir bé la fusta. No s'utilitzava el mateix tipus d'arbre per a tota l'embarcació sinó que era precís tenir-ne de diferents tipus per a cadascuna de les parts. Principalment s'utilitzava el pi per a la part exterior de la barca anomenada «forro». Per a l'ànima i el costellam interior, compost per quadernes i medissar, la fusta a emprar era alzina, roure, freixe o oliver. Josep Maria Berengué ens comenta que «per la fusta d'oliver, me'n recordo que anàvem a Ulldecona, Sta.Bàrbara... Com tallaven sempre fusta, triàvem els troncs que ens agradaven a naltros i fèiem un o dos vagons de tren». Després «amb carros de torn se portaven els troncs des de l'estació cap aquí a la riera. Allavons posàvem tota la riera estesa de troncs que s'anaven assecant». Un altre informant incideix amb l'interès que tenien per aquesta fusta ja que «l'oliver és tort, tot són branques i és mal criat. Per fer les quadernes han de ser totes tortes».

Segons tots els entrevistats, la fusta s'anava a comprar principalment a Reus «on cada dilluns hi havia mercat de fusta, bestiar... Hi acudien els llenyataires dels boscos que t'oferien una camionada o dues». Antigament també anaven a Reus a buscar la fusta amb carro a les serradores on, «quan venia una peça torçada o corbada, ja la ficaven al costat: pels cala-



Cèdula per RECORDAM



Ferros de posar emprats en l'acció de calafatejar



Amb la maça i el ferro de posar s'introduïa l'estopa de cànem entre les taules



Cèdula per RECORDAM

"El primer pas el feia el pescador que volia construir-ne una. Anava a veure el calafat i mestre d'aixa per explicar-li el tipus de barca que volia". (Drassanes dels Vives)

fats! ja deien». El Julià Vives Castellví, abans de la Guerra Civil, ja disposava d'una màquina de serrar. Estava composta per dues vagonetes amb un espai al centre per on passava la fulla de la serra que treia del tronc els taulons. Al tronc d'arbre que arribava sense desbastar se l'anomenava roll. El fet de disposar d'aquesta màquina, que renovaren anys després, va fer que els altres mestres d'aixa de Cambrils anessin sovint a casa dels Vives a fer-la servir, en lloc d'haver-se de desplaçar continuament a Reus.

Quan ja es disposava dels taulons adequats, es procedia a extreure les plantilles o patrons de l'esbós que el mestre d'aixa havia elaborat prèviament de tota l'estructura interna. Amb els patrons, s'anava a provar entre els taulons de què es disposava, per veure quin era el més encertat; i quan es trobava, aleshores, es marcava la plantilla damunt del tauló, anomenat també taula. D'allí sortiria, per exemple, una quaderna una vegada portada la taula a la serra. A mesura que les peces s'anaven elaborant, s'estenien a l'indret on es construiria la barca.

El següent pas significava plantar la quilla i les quadernes ja tallades. Si pensem en un símil entenedor, la quilla és la columna vertebral i les quadernes les costelles. Per aconseguir lligar aquestes costelles i que no s'obrisin, el mestre d'aixa marcava a l'esbós les anomenades estibes, fustes que anaven de proa a popa paral·leles a la quilla. Aquestes estibes, que estaven totes a la mateixa alçada gràcies a l'ús d'una plomada, servien com a lloc de recolzament dels puntals que mantenien dreta l'estructura inicial de l'embarcació. Quan la barca es trobava amb totes les quadernes clavades i a punt per posar el «forro», es deia que la barca estava «enramada». Ens va comentar un entrevistat que, aleshores, al taller del Vives, s'acostumava a fer un dinar amb els treballadors per celebrar-ho.

L'acció de posar les taules per folrar tot l'exterior de la barca, s'anomenava «entaular» i era una de les tasques més lentes del procés de construcció. Primer s'havia de marcar la posició exacta de cada quaderna en un llistonet anomenat «jonquillo» que provisionalment anava clavat de proa a popa. Les marques es feien per mitjà del «llevador», espècie de regla sense cap costat igual. Amb el «jonquillo» marcat, es desclavava de damunt les quadernes i es posava damunt d'un tauló on s'hi traslladava la posició de cada una de les quadernes per poder després clavar-lo.

Un dels problemes principals de la construcció d'una embarcació és la seva forma exterior, força allunyada dels angles rectes. Moltes de les taules que anaven al «forro» s'havien de presentar tortes a l'hora de fixar-les a les quadernes. Per aconseguir-ho, se li havia de donar foc per mitjà del torrador tal i com ho vam recollir: «el torrador era en terra, un bon foc. Tenies un bidó d'aigua amb una esponja o un tros de sac i li donaves aigua a la fusta. Amb la calor i la humitat que agafava la taula s'anava dominant. Posant-hi un contrapès a la part del darrere es dominava.» Un pare calafat i mestre d'aixa li deia al seu fill «acotxa't xiquet, que no se't cremi la taula!».

«Entaular» era l'acció següent, és a dir, una vegada la taula havia pres la forma desitjada es clavava a les quadernes. Tots els claus anaven clavats cap a dins perquè no s'oxidessin i recoberts d'una pasta aïllant. «Un cop tens la barca amb tota la fusta clavada, s'agafen els ferros, ferros de posar, finets de la punta per posar l'estopa,» que es començava a introduir entre les taules en picar amb la maça, segons un informant. L'estopa de cànem tenia forma de fil i s'introduïa a pressió entre totes les juntes de les taules del «forro». Aquesta acció s'anomena «calafatejar» i precedia l'impermeabilització de la barca que es feia amb quitrà vegetal. Una vegada sec el quitrà només restava pintar la coberta i l'exterior per deixar-la a punt.

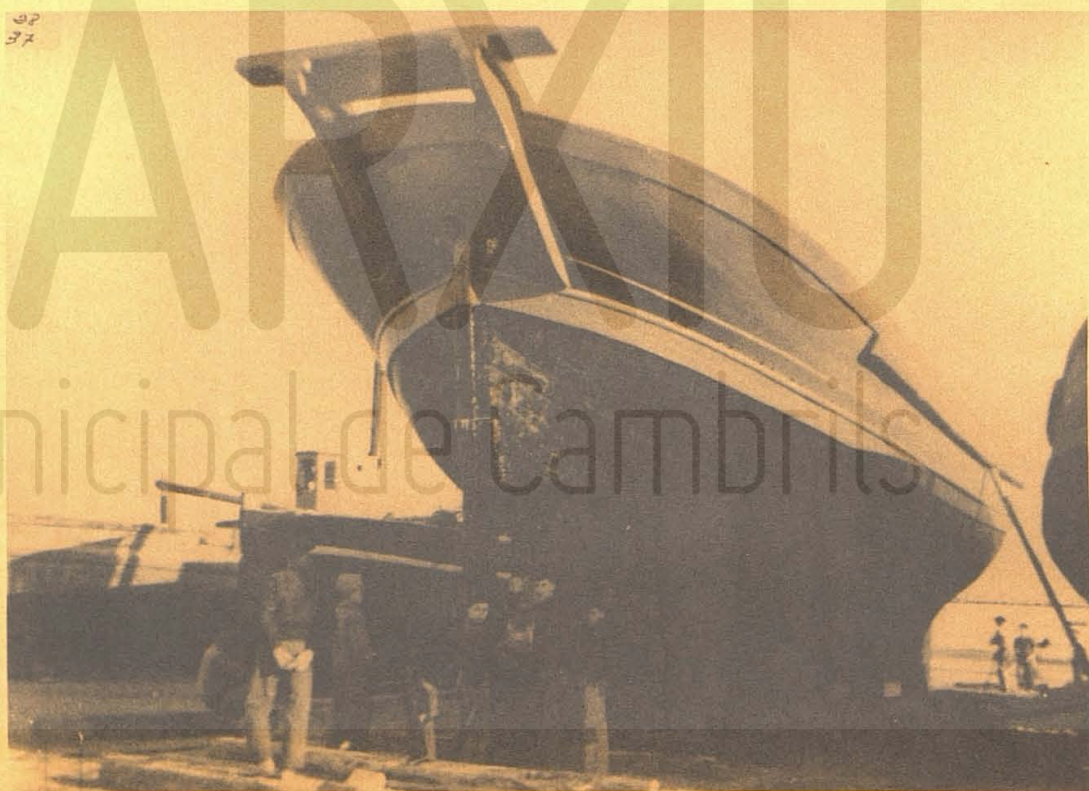
DE LA VELA AL MOTOR

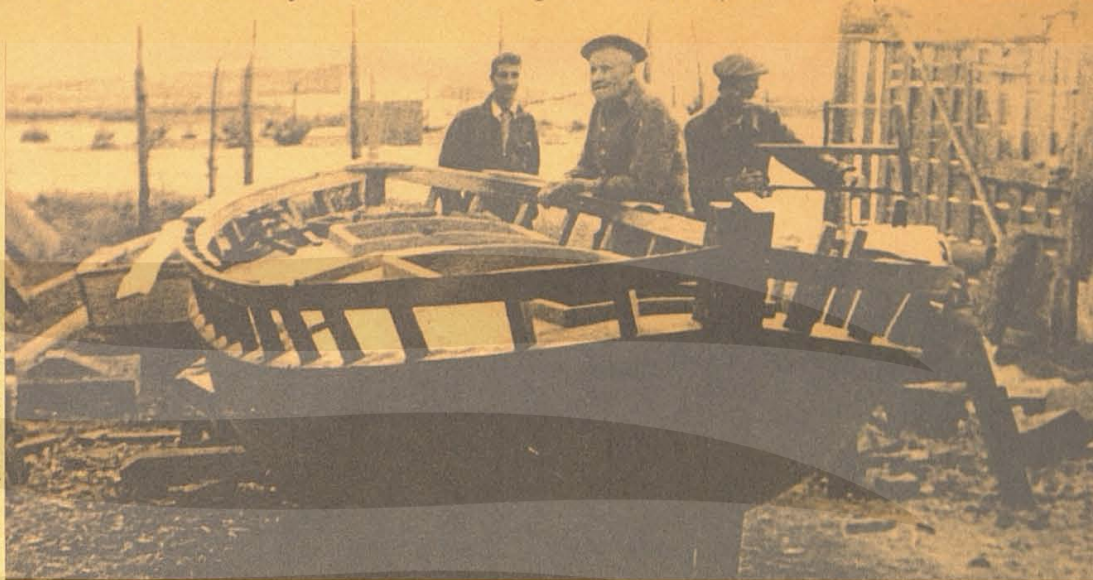
Actualment molt poques persones recorden haver vist construir barques de vela. Els motors es començaren a instal·lar durant els anys 20 del nostre segle. Aleshores «es van aprofitar les barques que anaven a vela per ficar el motor, els Bolinders o Bolum, d'un sol pistó. Hi ha l'anècdota del vell Bomba que, com el motor trepitava tant, es va haver de ficar elàstics perquè li queien els pantalons dalt de la barca». Eren motors de 50 o 60 cavalls que s'habilitaven en aquestes barques a vela fent un pont d'hèlice i «cada cop de pistó que pegaven desfeia tota la barca», ens comentà una persona que n'hagué de reparar moltes.

El canvi va ser ràpidament acceptat pels constructors locals: «te donaven un plano amb la mida del motor que hi havia d'anar. Amb les mides del plano, es posaven les peces de la bancada a l'amplada del motor. Allavons s'agafaven tornillos pesants, que feien 40 o 35 cm., amb unes cabotes amb platines que ens feia el ferrer», per subjectar millor el motor. Aquest el venia a instal·lar un mecànic muntador de Tarragona o Barcelona que encaixava el motor al mil·límetre dins de la bancada, espècie de caixa de fusta muntada dins la barca. És interessant observar que l'època de més constructors, al nostre poble, coincideix amb la dècada dels anys 30, quan moltes de les barques de vela foren substituïdes progressivament per noves embarcacions més reforçades i pensades per anar a motor.

Els primers motors tenien veritables mancances. Només cal apuntar un testimoni directe que ens comentà que «si la barca havia de fer marxa enrere, havien de desembragar i amb la bomba de gas-oil havien d'agafar-la i fer-la girar al revés. Allavons tornaven a embragar. Si el motor no prenia, que se'ls hi calava catacrac! contra el moll».

Els calafats i mestres d'aixa no només construïen barques sinó que també en reparaven (drassanes dels Vives)





TREBALLAR DE SOL A SOL

Un dels fets que ens ha sorprès ha estat poder veure com el sistema de transmissió dels coneixements de l'ofici es va mantenir intacte fins als anys 60 del segle XX. Un home que no fos fill de constructors podia anar a aprendre l'ofici amb un mestre d'aixa i després, una vegada aconseguits els coneixements, instal·lar-se pel seu compte. Un clar exemple el tenim amb Julià Vives Castellví que als 8 anys ja es trobava d'aprenent amb un calafat de l'Ametlla de Mar. Ja més grandet, els seus pares el van portar a Cambrils on continuà l'ofici amb l'Enric Salvat fins al 1913-1914 quan baixà la feina. Aleshores va emigrar al port de Toló i Marsella (França), junt amb altres calafats de Cambrils fins que esclatà la I Guerra Mundial. En tornar, ja va treballar pel seu compte, i llavors es reemprèn la roda. Va tenir aprenents com Josep Vizcarro, que anys després tindria taller a Cambrils, o d'altres, com Emilio Roca Rulló o Simó Bru Capella, aquest últim, va marxar cap a l'Ebre a construir llauts fluvials.

Molt sovint l'ofici passava de pares a fills tal i com ho hem documentat a Cambrils amb els Vives, els Tutusaus i els Cros. Aquest caràcter familiar no implicava la dona en la feina, a diferència d'altres oficis. El seu paper era totalment puntual i secundari. Per exemple, un fill de calafat ens comenta que, a les vetlles, junt amb la seva mare, filaven estopa de cànem, és a dir, elaboraven manualment el fil de cànem que s'emprava per calafatejar.

L'activitat dels mestres d'aixa i calafats, no era sempre constant ja que es veien determinats pels períodes de pesca i veda. «A

l'hivern, els que anaven a la sardina, al llum, treien les barques a la platja. Allavons els calafats i els mestres d'aixa anaven a resseguir i a reparar les barques. Hi estaven tot l'hivern en sec, des de la Festa Major de la Immaculada fins a Sant Josep», feina que es feia en colles de dos o tres que es formaven per fer aquestes reparacions. Era un dels moments forts de l'any que obligava a deixar una mica de costat aquelles barques que es trobaven a mig fer. Durant la resta de l'any, si convenia, el calafat anava a resseguir algun dels desperfectes a barques del llum o de l'arròsegament i, fins i tot, podia anar a Tarragona a arreglar una embarcació que ell havia construït. A partir de 1952 moltes d'aquestes reparacions es pogueren fer al varador del port de Cambrils.

L'estructuració dins dels tallers importants amb més personal de Cambrils es dividia en mestre d'aixa, calafat, oficials de primera i de segona, peó especialitzat, peó i aprenent. Tot i aquestes categories professionals, sembla que no es produïa una especialització absoluta ja que, per exemple, el mestre d'aixa podia fer de calafat, serrar taules o passar el ribot. Es treballava tot el dia i es cobrava per setmanes. A alguns dels mestres d'aixa que treballaren sols, no els quedà altre remei que treballar fins a molt grans ja que, antigament, no existien les prestacions socials que hi ha avui dia. D'aquesta forma van veure, en molts casos, com els seus coneixements de dècades es perdien davant de l'impuls del turisme i els nous sistemes de construcció de les embarcacions.