

17. Recapitulació final

17.1. L'ESTUDI DE LES BARQUES FINS AL MOMENT PRESENT

D'estudiar seriosament i metòdica el barcarès català, no se n'ha ocupat mai ningú; s'ha fet poc i s'ha fet malament. Amb tot, hi ha honroses excepcions, com la tasca duta a terme per Emerencià Roig i la descripció impecable de les barques de pesca catalanes que els doctors Carles Bas, Enric Morales i Manuel Rubió fan a *La pesca en España* (Barcelona, 1955).

Darrerament, hi ha hagut intents per part d'alguns interessats en el modelisme naval de fer quelcom en aquest sentit, però la labor no ha reeixit. És el cas concret de l'obra dirigida per Jordi Sales i Torrandell titulada *Les embarcacions de treball de la costa catalana en declinar la vela. Segles XIX i XX* (Barcelona, 1994). Es tracta d'un llibre tan mal fet que només el títol ja conté les tres equivocacions següents:

— l'expressió *embarcacions de treball* no és catalana ni s'ha fet servir mai a la Catalunya Gran, ans sembla una traducció esclava de la construcció anglesa *working boats*;

— l'expressió *de la costa catalana* no s'ajusta al contingut, perquè el llibre s'ocupa de bastiments no costaners (com ara alguns de fluvials) i també de bastiments no catalans (com de la bricbarca de quatre arbres francesa *Émile Renouf* de les fotografies 134, 136 i 137, manllevades de *Le Chasse-Marée* núm. 25, on diu que són d'aquest veler);

— el segle XIX no es pot considerar de declinació de la vela, perquè durant la dita centúria els bastiments de la costa catalana eren tots de vela.

Avui només es conserven poquíssimes unitats de ben pocs tipus de bastiments objecte d'aquest estudi. La manca general d'interès per part dels catalans envers llurs pròpies naus fou palesa quan les autoritats competents deixaren malmetre el llagut català del segle XIV trobat a Castelldefels durant les obres de construcció de

la gran bassa destinada a fer-hi les regates de caiacs dels Jocs Olímpics de 1992. També fou ben palesa durant els desmantellaments del Museu Marítim de Barcelona i del Museu Municipal de Nàutica del Masnou. Sembla ben bé com si algú s'hagués proposat que, de la part material del patrimoni cultural marítim català, no n'hagués de quedar cap rastre.

17.2. ELS ÉSSERS HUMANS I LLUR RELACIÓ AMB L'AIGUA

L'ésser humà és un dels pocs primats que neda i es capbussa. Tanmateix, la gran diferència que, des del punt de vista de la natació, hi ha entre l'ésser humà i els altres mamífers és que aquests neixen sabent nedar, mentre que els humans n'han d'aprendre i, malauradament, una gran part de la gent mor sense haver-ne après, fins i tot alguns habitants de les poblacions costaneres.

Una activitat estrictament humana, més o menys vinculada a la natació, és la navegació (els animals poden ésser embarcats però són incapaços de menar cap barca). Tant a la pre-Catalunya com a Catalunya sempre hi ha hagut gent que nedés i gent que navegues (noteu que han existit pobles riberencs que no han sabut navegar mai); és més, els catalans han anat per l'aigua de totes les maneres possibles: a peu moll, en carro, nedant amb carabasses, nedant sense carabasses, capbussant-se, barquejant, amb submarí, entre d'altres, i, a l'aigua, han dut a terme gairebé totes les activitats pròpies del medi líquid.

Malgrat tot, cap part de la població catalana no pot ésser considerada poble de la mar en el mateix sentit que ho són considerats els àrabs dels estanys, els batjaus o els imragen, encara que hi hagi hagut parts de la població catalana que s'hi hagin acostat bastant (és el cas dels habitants dels estanys de la Salanca i cas de certs estols de pescadors «nòmades» que acampaven temporalment a certes platges, perquè Catalunya fou sempre un poble de pagesos que feia pinya amb els artesans i amb la gent de mar). Avui, però, després de la repoblació duta a terme durant la segona meitat del segle xx, Catalunya ja no és la que era: ha desaparegut la marina mercant catalana, la majoria dels pocs pescadors que hi queden ja no són catalans, una gran massa humana (de gent que s'està a Catalunya i de gent que hi és de vacances) envaeix les platges durant l'estiu amb l'única finalitat d'enfosquir el color de la pell...

17.3. LES AIGÜES CATALANES NAVEGABLES: MARÍTIMES I DOLCES

Els catalans han barquejat en tots llurs espills d'aigua mínimament navegables, ço és, en tots els susceptibles d'ésser solcats pels bastimentons més petits —n'exceptuem, però, els estanys pirinencs oblidats en les solituds de l'alta muntanya. Allò que passa és que els catalans han tingut sempre un gran prestigi com a

gent de mar (sia com a mariners, sia com a vaixellers, sia com a pescadors, sia com a regatistes), i això ha eclipsat llurs virtuts com a barquers d'aigua dolça. L'ofici de barquer d'aigua dolça no té el caràcter èpic dels oficis de la mar. Això no obstant, no cal ésser de la riba de l'Ebre per haver sentit a parlar amb admiració dels raiers i dels llaguters d'aquest riu, com tampoc no cal pertànyer al món de l'esport per haver sentit a parlar de la preponderància dels remers del Club de Mar del CADCI, així com dels del Reial Club Marítim de Barcelona.

D'aigües catalanes navegables n'hi ha de marítimes i de dolces.

Les aigües marítimes són una part del golf de Lleó i una part de la mar Catalana (el cap de Begur n'assenyala la línia divisòria). Catalunya és un país abocat a la mar Mediterrània, però els seus ports (actualment, els més importants són, a la part del golf de Lleó, el port de Portvendres i, a la part de la mar Catalana, el port de Barcelona i el port de Tarragona; en tots tres hi ha tradició de navegació portuària) sempre foren precaris. Fins i tot avui, amb temporals de llevant, que són els que sovintegen més, per a entrar a qualsevol dels ports, les naus han d'entravesar-se a la mar, amb el perill que això comporta. Les aigües de la mar, tanmateix, conviden a la navegació de cabotatge, i llur planassa costanera és plena de caladors explotats temps ha. La costa catalana ha estat visitada per naus foranes des d'abans que els grecs desembarquessin a Empúries i la gent de la terra es va iniciar en la navegació en temps immemorials.

Les aigües dolces catalanes comprenen els rius (l'Ebre i el Segre són les vies fluvials més importants i entre els altres flums navals cal esmentar el Fluvià, el Ter i el Llobregat), els estanys naturals (els més importants d'aquells on hom navega són: els litorals, com el de Salses, i els de les goles de l'Ebre, i el de Banyoles), els estanys artificials (aquells amb més tradició de barquejar-hi són el del parc de la Ciutadella de Barcelona i el de Puigcerdà) i un canal remarcable del qual només en queden vestigis (canal de navegació d'Amposta a Sant Carles de la Ràpita). Cal insistir en el fet que a les aigües interiors catalanes, en aquelles que es presten a alguna mena de navegació, per modesta que aquesta sia, hom hi ha barquejat sempre, ço que passa és que aitals aigües són escasses, sobretot si es comparen amb les del centre d'Europa. Malauradament, les dades relatives a la navegació interior són poquíssimes i dubtoses. L'origen romà del pont de barques de Tortosa és possible, però no està demostrat; tanmateix, la via Augusta havia de creuar l'Ebre i mai no han estat trobades restes de cap pont de pedra.

En termes generals, es pot dir que a les aigües interiors catalanes hom ha desenvolupat tota la navegació que li ha permès l'arquitectura naval, però no pas la que haguera pogut permetre l'arquitectura hidràulica; car, llevat del canal de navegació esmentat, hom no ha construït cap mena de canal de navegació en cap punt del territori. Cal remarcar aquest aspecte perquè el cabal de bastants rius catalans podria permetre l'existència d'una xarxa de canals navegables estrets sol-

cats per gavarres petites molt estretes, com van fer a Anglaterra, i això es podria fer encara que durant l'estiuada alguns llits quedessin secs. Però aquesta idea no va passar mai pel cap de ningú. Si, com és sabut, totes les regions industrials anteriors a l'arribada del ferrocarril es desenvoluparen allí on hi havia xarxes de vies navegables —i Catalunya n'és la gran excepció—, hom es podria imaginar quin haguera pogut ésser el desenvolupament industrial català d'haver-hi hagut una infraestructura de canals navegables molt estrets, talment com hi ha hagut una infraestructura de ferrocarrils de via estreta (com les de la Companyia General dels Ferrocarrils Catalans, la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, SA i els Tramvies del Baix Empordà).

De la navegació fluvial catalana, cal remarcar-ne dos fets històrics:

— la importància notable que tingué sempre l'Ebre com a via de navegació abans d'entrar en competència amb el ferrocarril;

— el cabal —molt més considerable que el d'enguany— que antany tingueren tots els rius catalans, cosa que fa suposar que el panorama de la navegació fluvial durant les edats mitjana i moderna podia ésser bastant diferent que el de l'edat contemporània.

Sigui com sigui no podem oblidar la importància que ha tingut Tortosa, on Abd-ar-Rahman III (891-961) fundà unes importants drassanes, a les qual pujaven les naus de navegació marítima, baixaven les de navegació fluvial, creuava el riu la barca de pas o el pont de barques més important de Catalunya i, més avall, no gaire lluny, hi ha tots aquells estanys que són els dominis dels bastimentons de fons pla.

17.4. L'ARQUITECTURA NAVAL CATALANA

L'arquitectura naval catalana, tant la de bastiments majors com la de bastiments menors, és només una variant de l'arquitectura de la Mediterrània Occidental, per la qual cosa les diferències entre les arquitectures navals de bastiments menors catalana, occitana, lígur, sarda, magribina i d'altres zones són només diferències de matís. Això s'explica perquè la Mediterrània Occidental és un medi homogeni, tant des del punt de vista de la geografia física com des del de la geografia humana, malgrat les divisions religioses, polítiques i idiomàtiques.

El fet que els catalans hagin estat durant segles la primera potència naval de la Mediterrània Occidental no es pot oblidar a l'hora de voler entendre el perquè de la gran qualitat dels bastiments catalans, car aquestes queden justificades per la concurrència de diferents fenòmens culturals, entre els quals hi ha el del passat gloriós.

En relació amb els trets més característics de l'arquitectura naval catalana de bastiments menors, hem d'assenyalar el següent:

— tot i l'existència de molts tipus de bastiments catalans d'aigua dolça, no es pot dir que tots ells presentin uns mateixos trets característics ben notables;

— els tipus de bastiments catalans marítics sí que presenten, molts d'ells, uns mateixos trets característics, més notables, és clar, en aquelles menes de naus emprades massivament —com ara els diferents tipus de llaguts i els diferents tipus de barques— i menys aparents en les menes de naus d'ús més puntual —com els diferents tipus de bots de salvament i els diferents tipus de barcases.

17.5. LA DIFUSIÓ DE L'ARQUITECTURA NAVAL CATALANA

Els models que expliquen la difusió de l'arquitectura naval popular no resulten gaire útils a l'hora de voler entendre l'arquitectura naval popular catalana, perquè aitals models s'ajusten força bé a la realitat en aquelles àrees on la cultura evoluciona molt a poc a poc i sembla talment com si s'hi hagués parat el rellotge de la història. En tals indrets hi ha grans diferències entre tipus de bastiments degudes a llur procedència cultural. Un bell exemple n'és el del barcarès gallec, car entre les *trincadures* (naus de forari que són d'origen cantàbric) coexisteixen bastiments tan diferents com la *dorna* (nau de terrari que és d'origen víking), el llagut (nau de forari que és d'origen català) i la *gamela* (nau de terrari que és d'origen continental). Ara bé, en aquelles àrees on la cultura evoluciona notablement —i a gran part de Catalunya la cultura ha evolucionat notablement segles ha—, les diferències entre tipus de bastiments degudes a llur procedència cultural s'han anat esvaint, mentre que s'han anat accentuant totes les diferències degudes a la funció, ço és, el procés d'especialització no respecta les formes arcaïques. Tanmateix, el model del símil amb les llengües s'ajusta força bé a la realitat (l'anomenat *català oriental* correspon a una àrea d'evolució notable, mentre que l'anomenat *català occidental* correspon a una d'evolució lenta, i això es nota en l'arquitectura naval popular i en molts altres oficis).

17.6. LA NOMENCLATURA DELS BASTIMENTS MENORS CATALANS

Un dels tants aspectes poc estudiats i molt confusos de la llengua catalana (tal com passa en altres llengües veïnes) és el de la denominació dels diferents tipus de bastiments. Aquesta nomenclatura, malgrat la poca atenció que hom hi ha prestat, malgrat els problemes d'homonímia i de sinonímia que presenta i malgrat els defectes de definició dels diccionaris i altres obres escrites, forma un paradigma estructurat espontàniament segons unes lleis determinades ben senzilles.

En aquest estudi hem procurat posar ordre al galimaties que envolta la nomenclatura dels bastiments menors i, en aquest sentit, hem arribat a les quatre conclusions següents:

1a) Pel que fa a la confusió existent entre els termes *llagut* i *barca* (ambdós són bastiments escafoïdes de dues rodes), cal assenyalar que llur gran diferència és el fet de tenir o no tenir coberta. El llagut no té coberta, mentre que la barca, sí que en té. El dubte principal, però, se centra en els bastiments amb corredors: aquests bastiments són decididament llaguts, però a molts indrets —mes no pas a l'Empordà— en diuen *barques* (*barca de sardinals*, *barca de palangre*...); nogensmenys, cal dir-ne *llaguts* (*llagut de sardinals*, *llagut de palangre*...). El terme *llagut* no té el mateix significat a les Balears ni a altres territoris.

2a) Pel que fa al nom *barcassa*, és molt convenient limitar-ne el significat, de manera que designi només els bastiments que són barques grosses, o sia, bastiments escafoïdes de dues rodes cobertats i de dimensions considerables. Això vol dir que no s'han de denominar així les gavarres ni les xalanes grans, car ni les unes ni les altres no són escafoïdes, ans prismàtiques. D'altra banda, sembla que se'n pot dir *barcota*, de qualsevol bastiment menor relativament gran que sigui vell o que estigui abandonat i, molt especialment, si està tret i serveix d'habitable a algun pobre.

3a) Pel que fa a la confusió existent entre el *bot* i altres bastimentons com el gussi i la llanxeta, cal dir que el bot i el gussi són bastiments sense espill a popa i difereixen entre ells sobretot, perquè el gussi té una roda de proa que sobresurt força i amb cap de mort al cim, perquè és molt mariner i perquè és de construcció acurada; mentre que el bot, té una roda de proa que no sobresurt ni duu cap de mort, perquè és poc mariner i perquè és bastant de patacada. La llanxeta és una llanxa petita i, per tant, té espill a popa, cosa que —com ja hem dit— no tenen ni el bot ni el gussi.

4a) Pel que fa al mot *xalana*, cal dir que és un nom que designa diferents tipus de bastiments:

— un bastiment o diversos bastiments semblants a les batees, però amb els espills llançats; n'hi ha que són bastimentons de càrrega i tenen el desplaçament com de gavarra, i n'hi ha que són petites i poden portar fins a quatre persones (que es correspon amb la *xalana*^I, b. m. 059);

— una certa pastera d'anar pels estanys del pla del Llobregat (que es correspon amb la *xalana*^{II}, b. m. 061);

— una gavarra semblant al llagut de l'Ebre però més petita i pròpia d'aquest riu (que es correspon amb la *xalana*^V, b. m. 158);

— una llanxeta petita emprada sovint en els iots com a embarcació auxiliar (que es correspon amb la *xalana*^{IV}, b. m. 154);

— un gussi de proa i popa alteroses i molt llançades, corrent a l'Ampolla, a Sant Carles de la Ràpita i a les Cases d'Alcanar (que es correspon amb la *xalana*^{III}, b. m. 096).

17.7. L'INVENTARI DELS BASTIMENTS MENORS CATALANS

La característica principal de l'arquitectura naval catalana de bastiments menors és la gran varietat d'aquests, la gran especialització que presenta, la qual respon al nombre considerable d'activitats aquàtiques diferents que els catalans han anat duent a terme tant en mar (sia al forari, sia al terrari, sia dins els ports) com en aigües interiors (sia en rius, sia en canals, sia en estanys naturals, sia en estanys artificials). Algunes d'aquestes activitats són: pesca, transport, guerra, esbargiment, contraban, salvament de naufragats, activitats en surada relacionades amb la construcció naval i activitats en surada relacionades amb la construcció i conservació de ports.

Una fita d'aquest estudi és establir, per primera vegada, una relació dels diferents tipus de vehicles surants menors de les aigües catalanes: es tracta d'un inventari d'una mica més de cent cinquanta elements (tretze dels quals són dispositius de surabilitat individual que mantenen la persona parcialment immersa i la resta, bastiments menors) que, evidentment, no queda clos. Per tal que hom en pugui calibrar l'interès, heus ací dues dades orientatives:

1a) La tan coneguda obra de Joan Amades i Emerencià Roig titulada «Vocabulari de l'art de la navegació i la pesca», publicada en el *Butlletí de Dialectologia Catalana* (Barcelona, 1924), enregistra uns quaranta elements dels que ací interessen.

2a) El llibre de Jordi Sales i divuit autors més titulat *Les embarcacions de treball de la costa catalana en declinar la vela. Segles XIX i XX* (Barcelona, 1994) enregistra uns trenta elements dels que ací interessen.

A continuació, incloem la llista alfabètica dels cent cinquanta-vuit elements, ço és, dels noms principals dels tipus de bastiments menors que hem analitzat en aquest estudi (taula 18; vegeu també la taula 7).

17.8. LA CONSTRUCCIÓ DELS BASTIMENTS CATALANS

A les aigües catalanes hi ha bastiments realitzats emprant gairebé tots els sistemes de construcció; tanmateix, deixant a part els casos puntuals i parlant en termes generals, hom pot fer aquestes dues afirmacions:

1a) Els bastiments marítims catalans, tant els menors com els majors, són de construcció llisa començant per l'enramada i també són així bastants tipus de bastiments d'aigua dolça.

2a) Molts tipus de bastiments d'aigua dolça catalans són de construcció de fons pla, i també són així alguns tipus de bastiments marítims d'aigües molt tranquil·les, però aquests es poden comptar amb els dits de la mà.

Aquestes dues afirmacions es poden qualificar de trivials, però el fet és que a Catalunya cap estudiós de l'arquitectura naval local mai no s'havia fixat en la

TAULA 18. *Bastiments menors principals*

armilla salvavides 013 (D1 D2)	canoeta de rem de dues pales 146 (D2 D3 d6 G3 g2 g6)
balenera 142 (D2 D3 d6 G3 g2 g6)	canoeta de rem parells doble 145 (D2 D3 d6 G3 g2 g6)
balica 094 (D2 D3 d6 G3 g1 g3)	canoeta de rem parells senzilla 144 (D2 D3 d6 G3 g2 g6)
baliqueta 095 (D2 D3 d6 G3 g1 g3)	canot 123 (D2 D3 d6 G3 g2 g3)
barca 082 (D2 D3 d6 G3 g1 g1)	canot de rem parells doble 125 (D2 D3 d6 G3 g2 g3)
barca de mitjana 080 (D2 D3 d6 G3 g1 g1)	canot de rem parells senzill 124 (D2 D3 d6 G3 g2 g3)
barca de pas 070 (D2 D3 d6 G1 g4 g3)	canya gruixuda 002 (D1 D1)
barca del bou 081 (D2 D3 d6 G3 g1 g1)	carabasses de nedar 007 (D1 D2)
barcassa 085 (D2 D3 d6 G3 g1 g2)	caro 098 (D2 D3 d6 G3 g1 g3)
barquet 071 (D2 D3 d6 G1 g4 g3)	càrrava 035 (D2 D2 d3 G2 g1 g2 S4 s1 s3)
barqueta de Pedret 065 (D2 D3 d6 G1 g4 g2)	casa surant 026 (D2 D2 d3 G2 g1 g2 S3)
batea 058 (D2 D3 d6 G1 g2)	escampavies 079 (D2 D3 d6 G3 g1 g1)
batell 120 (D2 D3 d6 G3 g2 g2)	esclop ^I 062 (D2 D3 d6 G1 g4 g1)
batellet 121 (D2 D3 d6 G3 g2 g2)	esclop ^{II} 074 (D2 D3 d6 G2)
beta 067 (D2 D3 d6 G1 g4 g3)	esquif 118 (D2 D3 d6 G3 g2 g2)
beta de la gola de Santa Margarida 066 (D2 D3 d6 G1 g4 g2)	esquif de regates 126 (D2 D3 d6 G3 g2 g4)
bornoi 008 (D1 D2)	esquif del Tàmesi 122 (D2 D3 d6 G3 g2 g3)
bot 107 (D2 D3 d6 G3 g1 g9)	esquifet 119 (D2 D3 d6 G3 g2 g2)
bot de bolitx 109 (D2 D3 d6 G3 g1 g9)	falua ^I 100 (D2 D3 d6 G3 g1 g5)
bot de llum 110 (D2 D3 d6 G3 g1 g9)	falua ^{II} 117 (D2 D3 d6 G3 g2 g1)
bot gran 112 (D2 D3 d6 G3 g1 g9)	gànguil 105 (D2 D3 d6 G3 g1 g7)
bot llanxa 111 (D2 D3 d6 G3 g1 g9)	gavarra 154 (D2 D3 d6 G3 g4 g1)
bot petit 113 (D2 D3 d6 G3 g1 g9)	gavarró 155 (D2 D3 d6 G3 g4 g1)
bot pneumàtic 020 (D2 D2 d3 G1)	guindola salvavides 011 (D1 D2)
bot salvavides d'estació 115 (D2 D3 d6 G3 g1 g9)	gusseta 114 (D2 D3 d6 G3 g1 g9)
bot salvavides de nau 116 (D2 D3 d6 G3 g1 g9)	gussi 091 (D2 D3 d6 G3 g1 g3)
botet 108 (D2 D3 d6 G3 g1 g9)	gussiet 092 (D2 D3 d6 G3 g1 g3)
burra 083 (D2 D3 d6 G3 g1 g1)	gussiòl 093 (D2 D3 d6 G3 g1 g3)
cadet 075 (D2 D3 d6 G2)	hidrocicle de dos bucs 034 (D2 D2 d3 G2 g1 g2 S4 s1 s2 A4)
caiac 052 (D2 D3 d4)	hidrocicle de tres bucs 040 (D2 D2 d3 G2 g1 g2 S4 s3 s2 A2)
caiac biplaça (K-2) 052 (D2 D3 d4)	iol 136 (D2 D3 d6 G3 g2 g5)
caiac de quatre (K-4) 053 (D2 D3 d4)	iol de dos remes 137 (D2 D3 d6 G3 g2 g5)
caiac monoplaça (K-1) 51 (D2 D3 d4)	iol de quatre remes 138 (D2 D3 d6 G3 g2 g5)
cambra de pneumàtic 010 (D1 D2)	iol de sis remes 139 (D2 D3 d6 G3 g2 g5)
canareu 101 (D2 D3 d6 G3 g1 g6)	iol de vuit remes 140 (D2 D3 d6 G3 g2 g5)
canoa 141 (D2 D3 d6 G3 g2 g6)	iola 135 (D2 D3 d6 G3 g2 g5)
canoa amb dues batangues 038 (D2 D2 d3 G2 g1 g2 S4 s3 s1)	iot 159 (D2 D3 d6 G3 g5)
canoa amb una batanga 036 (D2 D2 d3 G2 g1 g2 S4 s2 s1)	llagut 156 (D2 D3 d6 G3 g4 g2)
canoa biplaça (C-2) 048 (D2 D3 d2)	llagut de nanses 090 (D2 D3 d6 G3 g1 g3)
canoa canadenc 046 (D2 D3 d2)	llagut de palangre 088 (D2 D3 d6 G3 g1 g3)
canoa doble 028 (D2 D2 d3 G2 g1 g2 S4 s1 s1)	llagut de sardinals 089 (D2 D3 d6 G3 g1 g3)
canoa monoplaça (C-1) 047 (D2 D3 d2)	llagut de tràfec 087 (D2 D3 d6 G3 g1 g3)
canoeta de regates 143 (D2 D3 d6 G3 g2 g6)	

TAULA 18. *Bastiments menors principals* (continuació)

llagutet 157 (D2 D3 d6 G3 G4 g2)	pontona 069 (D2 D3 d6 G1 G4 g3)
llanxa 151 (D2 D3 d6 G3 G3 g2)	pontoneta 068 (D2 D3 d6 G1 G4 g3)
llanxassa 150 (D2 D3 d6 G3 G3 g2)	post d'entrenament 005 (D1 D1)
llanxeta 152 (D2 D3 d6 G3 G3 g2)	post de surf 014 (D2 D1)
llauja 099 (D2 D3 d6 G3 G1 g4)	post de vela 015 (D2 D1)
manat de joncs 003 (D1 D1)	prao 037 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S4 s2 s2)
matalàs pneumàtic 019 (D2 D2 d3 G1)	quillat 084 (D2 D3 d6 G3 G1 g1)
muleta 106 (D2 D3 d6 G3 G1 g8)	rai d'antenes 043 (D2 D2 d4 G2)
nau de la Garona 073 (D2 D3 d6 G1 G4 g3)	rai d'escorça 017 (D2 D2 d2)
navei 044 (D2 D2 d4 G3)	rai d'odres 018 (D2 D2 d3 G1)
ordre inflat 004 (D1 D1)	rai d'olles 022 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S1)
<i>optimist</i> 063 (D2 D3 d6 G1 G4 g1)	rai de canya 016 (D2 D2 d1)
<i>outrigger</i> de dos remes de punta amb timó 131 (D2 D3 d6 G3 G2 g4)	rai de carabasses 021 (D2 D2 d3 G2 G1 g1)
<i>outrigger</i> de dos remes de punta sense timó 130 (D2 D3 d6 G3 G2 g4)	rai de salvament improvisat 024 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S2)
<i>outrigger</i> de quatre remes de punta amb timó 133 (D2 D3 d6 G3 G2 g4)	rai fluvial 042 (D2 D2 d4 G1)
<i>outrigger</i> de quatre remes de punta sense timó 132 (D2 D3 d6 G3 G2 g4)	rotlle salvavides 012 (D1 D2)
<i>outrigger</i> de remes parells doble 127 (D2 D3 d6 G3 G2 g4)	<i>snipe</i> 077 (D2 D3 d6 G2)
<i>outrigger</i> de remes parells òctuple 129 (D2 D3 d6 G3 G2 g4)	<i>star</i> 078 (D2 D3 d6 G2)
<i>outrigger</i> de remes parells quàdruple 128 (D2 D3 d6 G3 G2 g4)	suro 009 (D1 D2)
<i>outrigger</i> de vuit remes de punta amb timó 134 (D2 D3 d6 G3 G2 g4)	tartana de pesca 104 (D2 D3 d6 G3 G1 g7)
passacavall 060 (D2 D3 d6 G1 G3)	tartana de tràfec 102 (D2 D3 d6 G3 G1 g7)
pastera ^I 056 (D2 D3 d5)	tartaneta de tràfec 103 (D2 D3 d6 G3 G1 g7)
pastera ^{II} 064 (D2 D3 d6 G1 G4 g2)	taula de salvació 006 (D1 D1)
patí de pedals 033 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S4 s1 s2 A4)	<i>trainera</i> 147 (D2 D3 d6 G3 G2 g6)
patí de rem de dues pales 030 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S4 s1 s2 A1)	trimarà de vela 039 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S4 s3 s2 A1)
patí de remes 031 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S4 s1 s2 A2)	tronc buitad 054 (D2 D3 d5)
patí de vela 032 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S4 s1 s2 A3)	tronc d'arbre 001 (D1 D1)
<i>périssoire</i> 072 (D2 D3 d6 G1 G4 g3)	vaixellet llong 055 (D2 D3 d5)
planxa d'aigua 025 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S3)	vas de canya 045 (D2 D3 d1)
podòscaf 029 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S4 s1 s2 A1)	vas de terrissa 049 (D2 D3 d3)
pont de calafat 023 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S2)	<i>vaurien</i> 076 (D2 D3 d6 G2)
pontó 057 (D2 D3 d6 G1 G1)	velocípede aquàtic 041 (D2 D2 d3 G2 G2)
	viver de musclos 027 (D2 D2 d3 G2 G1 g2 S3)
	xalana ^I 059 (D2 D3 d6 G1 G3)
	xalana ^{II} 061 (D2 D3 d6 G1 G4 g1)
	xalana ^{III} 096 (D2 D3 d6 G3 G1 g3)
	xalana ^{IV} 153 (D2 D3 d6 G3 G3 g2)
	xalana ^V 158 (D2 D3 d6 G3 G4 g2)
	xalupa ^I 148 (D2 D3 d6 G3 G3 g1)
	xalupa ^{II} 149 (D2 D3 d6 G3 G3 g1)
	xata 086 (D2 D3 d6 G3 G1 g2)
	xàvega 097 (D2 D3 d6 G3 G1 g3)

LLEGENDA: D, gran divisió; D, divisió; d, subdivisió; G, gran grup; G, grup; g, subgrup; S, gran secció; s, secció; s, subsecció; A, gran apartat.

construcció de fons pla, mai ningú no havia estat conscient de la importància de les pasteres. I de les pasteres (pasteres, betes, pontonetes i barquets, entre altres naus d'aquesta classe), cal dir el següent:

a) Han estat sempre els bastiments de navegar pels estanys costaners i aquesta navegació ha tingut i té importància, perquè aitals estanys són notables i ho foren més.

b) L'ur sistema de construcció, o sia, la construcció de fons pla, és un dels dos sistemes de construcció naval més importants de les aigües catalanes.

c) Tenen una gran importància arqueològica, car sembla que, des de la prehistòria, foren els artefactes més usats pels habitants dels maresmes.

17.9. ELS MITJANS DE PROPULSIÓ DELS BASTIMENTS CATALANS

Els mitjans de propulsió més generalitzats entre els bastiments menors catalans són la vela, el rem i la perxa. Els altres mitjans (com deixar-se endur pel corrent, anar a la sirga o fer la pava) no tenen, ni de bon tros, la importància que entre els dits bastiments tenen els tres primers.

Els bastiments menors catalans de vela són d'aparell llatí, llur arboradura es caracteritza pel fet de tenir l'arbre mestre inclinat cap a proa i llur velam respon a alguna d'aquestes tres fórmules:

- una única vela, que és llatina;
- dues veles, una de les quals és llatina i l'altra és una pollacra;
- tres veles, dues de les quals són llatines i l'altra és una pollacra.

Tots aquests bastiments també duen palamenta; però, si es prescindeix de certs bastimentons esportius, podem afirmar que la palamenta dels bastiments catalans la formen sempre rems parells armats amb estrops als escàlems.

La perxa és el mitjà de propulsió propi dels bastimentons dels estanys litorals. El bastiment es mou gràcies a l'efecte d'una perxa —ço és, un bastó llarg que té com a finalitat impulsar bastiments petits pitjant el fons de la zona aquàtica en la qual es troben— que té l'extrem inferior bífid.

17.10. ELS BASTIMENTS MÉS COMUNS A LES AIGÜES CATALANES

Dels conceptes fonamentals de l'arquitectura naval catalana relatius als bastiments menors, cal destacar-ne les tres següents:

1r) Els bastiments europeus d'aigua dolça són les naus de fons pla. A Catalunya, han abundat sempre les versions menors d'aquesta mena de bastiments en els estanys litorals, ço és les pasteres, les quals varien lleugerament d'un grup d'estanys a un altre (s'anomenen *betes* als comtats de Rosselló i d'Empúries, *xalanes* al comtat de Barcelona i *pontonetes* al marquesat de Tortosa). Tanmateix, la presèn-

cia de pasteres a les llacunes costaneres no és un fet específic del Principat sinó un fenomen general a tota la costa de la mar Mediterrània, puix aquests nega-romeus han estat sempre els bastiments propis d'aquelles poblacions que, des de la prehistòria, viuen a les maresmes en edificacions semblants a la barraca valenciana. Sia per acabar amb les febres palúdiques, sia per augmentar les terres de conreu, hom ha anat cegant les albuferes; això ha provocat l'extinció d'una de les formes de vida catalanes més arcaïques, la dels habitants dels estanys, i, amb ella, la del seu barcarès.

2n) Els bastiments de la mar Mediterrània són les naus escafoïdes de construcció llisa que hom fabrica muntant primer l'enramada i tapant-la després amb l'entaulament. Així són i han estat una gran part dels bastiments marítims catalans, per bé que dins els ports siguin usuals les pasteres.

3r) En alguns espills d'aigua dolça, concretament a l'Ebre, hi ha bastiments plans (amb carena i amb els ronyons arrodonits) que no s'han de confondre amb els bastiments de fons pla (sense carena i amb els ronyons cantelluts). Els bastiments plans són l'adaptació a l'aigua dolça de la tradició constructiva marítima mediterrània. Aquesta adaptació s'ha dut a terme a base d'introduir diverses modificacions, com ara fent els medissos rectes, substituint certs materials (les peces que a les naus de mar són d'alzina, a les de riu són d'olivera farga) i fent que la carena no surti per sota gaire més que les paralles, per tal de calar com menys millor.

