

## 8. Trets més característics de l'arquitectura naval marítima catalana

La realitat és que, en el fons, ningú no ha dit mai què és veritablement allò que caracteritza els bastiments catalans i encara menys els bastiments menors catalans, que són els que interessen ací. Fins ara ningú no ha exposat clarament què és allò que fa que un bastiment menor sigui, segons el seu aspecte, català i no provençal o italià o portuguès. Deixant a part els bastiments menors massa especialitzats —com ara els del tràfec de mercaderies a l'interior dels ports (com llanxes i barcasses), els d'esbargiment (com patins i *outriggers*) i els mig fluvials de passar les barres de les goles de l'Ebre (com llauges i falues)— i considerant, només, el gros del barcarès català —ço és, el format tan sols a base dels tres conjunts principals de tipus de bastiments marítims menors, com ho són el de les barques (com ara barca de mitjana, barca del bou, burra i quillat), el dels llaguts (com ara llagut de palangre, llagut de sardinals, gussi, gussiet, balica, xàvega i caro) i el dels bots (com ara bot de vint pams, botet i bot de bolitx)—, hom pot afirmar que els bastiments menors catalans són típicament mediterranis, o sia, bastiments de construcció llisa (no de construcció tinglada) i amb moltes de les característiques que són freqüents en gran una quantitat de tipus de naus de la mar Mediterrània, característiques que fan de mal inventariar, sobretot per culpa de dos motius:

1r) A la mar Mediterrània, un mateix problema se soluciona de maneres diferents, la qual cosa fa que no tots els tipus de bastiments mediterranis gaudeixin de les mateixes particularitats relatives a un aspecte arquitectònic determinat.

2n) Moltes característiques que hom sol pensar que són típicament mediterrànies pertanyen (ves per on!) a un domini molt més extens que abraça, també, la mar Roja i la mar Aràbiga.

Cal considerar les naus catalanes partint de la base que els bastiments de la façana mediterrània d'Europa s'assemblen molt més als de la façana mediterrània d'Àfrica que no pas als de la façana atlàntica d'Europa. Això fa que les naus de la

costa catalana s'assemblin molt més a les de les costes oposades a la catalana lla mar (costes occidentals de Còrsega i de Sardenya, costa d'Algèria i costes septentrionals de Menorca i de Mallorca) —com el *gozzu* cors, com la barqueta corallera algueresa, com la tartana algerina, com el barquerol menorquí, com el llagut costaner mallorquí i com tantes altres—, que no pas a les de la contracosta de Catalunya (costa del golf de Biscaia) —com la pinassa d'Arcaishon (Occitània), com la xalupa bonitolera de Bermeo (Biscaia), com la *trainera* cantàbrica i com tantes altres.

Abans d'exposar detingudament tot allò que caracteritza els bastiments catalans menors val la pena d'assenyalar tres tendències generals de llur evolució a partir de formes arcaïques menys locals:

1a) Les naus menors catalanes provenen, com la major part de naus menors de la mar Mediterrània, de bastiments poc diferents de la barca de pesca romana carbonitzada descoberta a la platja d'Herculà (Itàlia) el 1984, poc diferents de la barca de càrrega del fresc de la tomba d'Abascant localitzada a Òstia (Itàlia) que avui és conservat a la Ciutat del Vaticà i poc diferents, també, de les *dghaises* ('barca o bot') que encara avui fan de taxi portuari a l'illa de Malta. Durant l'edat mitjana, però, molts bastiments menors de la costa catalana s'anaren modificant en el sentit de voler imitar els grans bastiments, ço és, les galeres, les quals estigueren sotmeses sempre al procés de perfeccionament propi de les armes més importants. Això féu que, dels avenços de l'enginyeria naval aplicats a les naus de línia, se n'aprofitessin, també, traficants i pescaires, sobretot en tot allò que fa referència a l'aparell.

2a) Les naus menors catalanes són una simplificació o una estilització de les naus menors mediterrànies: bucs de formes més esveltes, desaparició de tots aquells detalls que no són estrictament necessaris (dels ulls pintats a les amures, del vestigi d'esperó que encara conserven moltes naus provençals i, fins i tot, molts llaguts i molts bitons de proa) i facilitació de la maniobra, entre d'altres. En una frase: la rutina i la tirada a la conservació de trets molt arcaïcs, tan arrelats en mar, han cedit amb el pas dels anys davant criteris més racionals i més econòmics des de tots els punts de vista.

3a) Una tendència molt marcada del barcarès català és la diversificació, en el sentit que, a banda del fet que el nombre de tipus de bastiments no és petit, les unitats de cada tipus poden diferir força les unes de les altres, principalment, en funció dels aspectes següents:

— les condicions del medi, com ara la freqüència de vents durs (els llaguts de l'Alt Empordà, per exemple, són rasets per tal de poder aterrar a corre-cuita, vogant, fugint d'una tramuntanada que pot entrar de cop) i la classe de platja on hi ha el trajo (les barques del maresme del Penedès, per exemple, són planes perquè la platja és seca, i així es possibiliten les maniobres, allí penoses, de varar i de treure en terra);

- la tradició local, així com el gust i l'estil del mestre d'aixa;
- l'ofici concret al qual ha d'ésser destinat el bastiment (en són bons exemples els bastiments de pescar al terrari);
- el caprici i les manies del patró que encarrega el bastiment, dèries que en el món de la pesca poden ésser considerables. En realitat, a la costa catalana els mestres d'aixa han actuat sempre com uns sastres dels que fan vestits a mida, en el sentit que cada barca, malgrat ésser feta amb gàlils vells, és sempre el fruit d'un diàleg subtil entre mestre d'aixa i patró i s'ajusta d'allò més al desig del segon. El dit diàleg recorda força el que, en temps de la Renaixença, sostenien dibuixant i bibliòfil quan aquest volia un ex-libris: conjugació de l'art de l'un amb els ideals de l'altre. No es pot titllar de «subjectiu» qui afirmi que els estols de les platges no catalanes són més uniformes que els de les d'ací, car aquells estan mancats de bastiments de tipus intermedis entre dos tipus consagrats, amalgama, aquesta, que sempre ha conferit un caràcter fascinant al paisatge riberenc català, sobretot al de la Catalunya Nova.

Doncs bé, malgrat excepcions i prescindint dels bastiments menors massa especialitzats, hom pot considerar que les característiques de l'arquitectura naval catalana, en allò que fa referència als bastiments marítims menors, són: en primer lloc, les relatives al buc; en segon lloc, les relatives als mitjans de propulsió; en tercer lloc, les relatives als mitjans de govern, i, en quart lloc, les relatives a alguns detalls concernents a certes maniobres.

## 8.1. CARACTERÍSTIQUES RELATIVES AL BUC

El buc és el cos de la nau, amb exclusió dels arbres i, si s'escau, de les eixàrcies. Les característiques del buc es classifiquen segons la part a la qual afecten:

- l'enramada,
- l'entaulament,
- la forma,
- la manera d'estar pintat.

### 8.1.1. L'enramada

L'enramada és l'esquelet de la nau, i inclou la carena, la roda de proa, la roda de popa, el costellam, el paramitjal, els bancs i les escues.

En aquest sentit, aquesta carena —o *quilla*— és la peça o el conjunt de peces en línia recta que van de proa a popa i formen la part inferior de la nau, a la qual amorren i en la qual se sostenen les costelles. Si no és d'una sola peça, els diferents elements que la formen s'uneixen entre si mitjançant juntes de cadell. Amb aquest procediment també s'uneix la carena amb cada roda —quan la roda no és recta i vertical com la dels quillats.

La roda de proa és la roda de la part del davant del bastiment, ço és, la que talla l'aigua. Amb relació a la roda de proa, cal assenyalar el següent:

a) La roda de proa és arquejada, més o menys llançada, talment que la carena i la roda de proa van l'una a continuació de l'altra formant una línia no trencada; en són una excepció, és clar, les rodes rectes i a plom dels quillats i de les muletes, per bé que cal aclarir que aquesta mena de rodes, tot i que s'han difós per la costa catalana, són, bàsicament, d'origen valencià (a les illes Balears també són corrents les rodes rectes i a plom, però difereixen de les de la costa valenciana).

b) En alguns tipus de bastiments, com en els bots, la roda de proa gairebé no sobresurt; però en moltíssims altres, com en les barques i en els llaguts, sobresurt molt, fet que constitueix una particularitat ben corrent a la mar Mediterrània. En aquest cas, la part de roda de proa que sobresurt té unes característiques que denoten clarament la catalanitat o la no-catalanitat del bastiment, perquè n'indiquen el país d'origen des del punt de vista arquitectònic. Tal part de la roda, que s'anomena *pinjó de proa* o *nas*, en els bastiments catalans pot tenir tres formes distintes: pot tenir els cantells de proa i de popa rectes i paral·lels, pot tenir el cantell de proa recte i el de popa una mica arquejat —fent concavitat— o pot tenir el cantell de proa amb nas —més tot el que implica— i el de popa una mica arquejat —fent concavitat. El cantell de proa amb nas és el més típic de la costa catalana.

c) En els bastiments d'arreu de la mar Mediterrània, el pinjó de proa va coronat d'una mena de galeta que pot tenir formes ben diferents segons cada país. Concretament, en els bastiments catalans, aquesta peça va sempre força inclinada, en el sentit que puja de popa a proa i és molt peculiar, tant que és coneguda amb moltíssims noms castissos, fet insòlit en la terminologia naval: *barret*, *barretet*, *cap de mort*, *cap de tinya*, *capero*, *caperró*, *capiról*, *esclop*, *llonguet* i *sabata*, entre d'altres. El cap de mort —que és la denominació més comuna— i el pinjó de proa formen plegats la figura d'un fal·lus en erecció estilitzat, talment que el cap de mort és el gland (per això, aquest sempre va pintat de vermell). Es tracta d'una bella mostra, i ben elegant, del culte fàl·lic, base ancestral de la civilització catalana —el culte fàl·lic és molt més viu a la costa que terra endins, com ho corrobora, per exemple, la toponímia; car mentre que a marina perdura intacta la denominació *carall bernat* donada a certa mena de roques dretes (Carall Bernat de Garbet, Carall Bernat del cap de Creus, Carall Bernat del cap Norfeu, Carall Bernat de les illes Medes, Carall Bernat de Platja d'Aro, Carall Bernat de Treumal, Carall Bernat de Lloret de Mar), terra endins els *caralls bernats* han estat substituïts per *Cavalls Bernats* (en són exemples, el Cavall Bernat de Montserrat i el Cavall Bernat de Sant Llorenç del Munt). Tanmateix, el cap de mort és ben funcional, puix que la forma que té respon perfectament a la seva finalitat relativa a la maniobra del car.

d) No roman cap vestigi d'aquell esperó que duïen les galeres i del qual en queden reminiscències en certs tipus de naus, com l'*speronara* de Malta, la *gourse*

de Niça o la *barca de jábega* de Màlaga. Tanmateix, caldria pensar en la mena d'esperons dels braçals postissos afegits als caros de Lloret de Mar el dia d'anar a l'aplec de Santa Cristina.

La roda de popa és la roda que se situa a la part del darrere del bastiment, ço és, la que és a prop del timó. Amb relació a aquesta roda, cal assenyalar el següent:

a) La roda de popa és arquejada i força recollida cap endins, de manera que la carena i la roda de popa van l'una a continuació de l'altra i formen una línia no trencada. Aquesta línia, però, és trencada en els casos en què les rodes de popa són rectes i gairebé a plom (com en els quillats i en les muletetes), i també en les barques de mitjana que tenen popa de dos cossos o popa de cul de mona.

b) Sobresurt ben poc de la borda i ho fa amb la contraroda. Això fa que sovint el cim del conjunt compost per la roda de popa i la contraroda de popa formi un sol pla, un pla que sol fer baixada cap enrere, però que, de vegades, pot arribar a ésser gairebé horitzontal.

c) La cara de popa, bastant amunt, duu el *capcer*, dit també *guia de l'escota* o *grauera* (hi ha, però, bastiments no catalans que també en duen), excepte en les rodes de popa de les barques de mitjana amb popa de dos cossos i amb popa de cul de mona, i també en els bots.

El costellam és el conjunt de costelles o peces corbades que estan fixades transversalment a la carena del buc i que en constitueixen la carcassa. Amb relació al costellam, s'ha de dir el següent:

a) En les costelles de la meitat de proa, les estameneres van a proa del medís i, en les de la meitat de popa, a popa d'aquest.

b) Mai no s'apanya cap peça de la costella al pany de les estameneres oposat al de llur medís, talment que qualsevol peça de la costella, o va alineada amb el medís o va alineada amb les estameneres. No passa així, per exemple, en el càreu tunisià.

c) Cada medís duu dos niells.

d) Els escalemots no són els caps de les estameneres ni van a continuació d'aquestes; sí que hi van, però, els barraganets (duen barraganets, per exemple, les barques del bou i les barques de mitjana).

El paramitjal és una biga de fusta o un perfil de ferro o acer que es disposa de proa a popa del bastiment. Cal subratllar que el paramitjal té secció paral·lelogramàtica, descansa sobre els medissos sense tocar la carena i no hi atraquen les paral·les, car aquestes van atracades a la carena. En el cas dels bastiments menorquins, passa tot el contrari, ja que el paramitjal és de secció trapezial més ampla de dalt que de baix, descansa directament sobre la carena, talment que sobre ell hi van els medissos i hi atraquen les paral·les.

Els bancs són taulons que es fixen de banda a banda dels bastiments i serveixen de seient per als remers i els tripulants. Es pot dir que, en els bastiments que tenen bancs fixats als costats mitjançant corbatons (generalment, només en duu

el banc d'arborar), aitals corbatons van horitzontals, excepte en les baleneres, que van verticals.

Finalment, l'escua és una peça de fusta que, formant parella amb una altra, es col·loca a cada costat de la carena en la part exterior del buc i serveix per a fer que el bastiment es mantingui dret quan està en terra. Generalment, els bastiments porten dues escues (excepte els quillats i alguna altra nau); no van sotaposades a l'entaulament, sinó empernades directament sota el costellam, i estan disposades paral·lelament a la carena.

### 8.1.2. *L'entaulament*

L'entaulament és el conjunt de taules de l'obra viva de la nau, ço és, de la part del buc que queda sota la línia de flotació. Juntament amb l'entaulament, hem de tenir en compte l'orla i la coberta, a causa de la proximitat i la relació que hi ha entre aquests tres elements.

L'entaulament pròpiament dit, ço és, el de l'obra viva dels costats i de sota, és de construcció llisa (o sia, no tinglada) i és format a base de taules que, per tal d'adquirir llur forma, han estat torrades, un procediment típicament mediterrani. Ara, la característica principal de l'entaulament dels bastiments catalans és el fet d'emprar taules ben amples per tal que l'entaulament tingui ben poques filades.

L'orla és la barana del bastiment, ço és, la part del costat que ultrapassa el ras de la coberta. Sovint s'hi pot veure l'escollat, que és un rebaix de l'orla a banda i banda de la proa. Per bé que també seria indicat descriure les diferents menes d'orles emprades en els bastiments catalans, això allargaria massa uns conceptes que volen ésser breus.

Finalment, la coberta és la plataforma horitzontal que clou el buc de la nau o bé el divideix en compartiments sobreposats. Convé assenyalar que la coberta té sempre una esquena de gat molt marcada, fins i tot en el cas dels bastiments amb corredor —com ara en els llaguts i en les xaiques o gussis—, i que el dalt de proa, el qual no és res més que una petita coberta, també té molt rost. D'altra banda, cal dir que tant els llaguts de pesca com tots els bastiments dedicats a aquesta activitat menors que aquests duen senó, que, tot i no ésser una coberta, s'ha d'esmentar en aquest punt perquè hi guarda relació i perquè és força característic dels bastiments catalans destinats a la dita activitat.

### 8.1.3. *La forma*

La forma és la generada per un cert joc de plantilles (el gàlib, l'estella de marcar el medís i l'estella de marcar l'estamenera, entre d'altres) que el mestre d'aixa ha seleccionat entre els diferents jocs que guarda, la major part dels quals han anat

passant de pares a fills des de qui sap quan. Cada fusteria té la seva pròpia col·lecció de jocs únics concebuts com a fruit de l'experiència.

Aquest mètode d'obtenir la forma i la mida de cada peça és ancestral; molt anterior, és clar, a l'esmerç de plans. Gràcies a aquest mètode, hom ha aconseguit que cada bastiment s'adapti a la funció que ha de tenir, a les condicions de mar de les aigües on ha de navegar, a la morfologia del traço on ha de varar i treure i a les situacions en què s'ha d'utilitzar. A conseqüència d'aquesta manera de procedir, els bastiments catalans presenten una gran varietat de formes, les quals, però, pertanyen a una mateixa família d'escafes: a la de les generades mitjançant jocs de plantilles.

#### 8.1.4. *La manera d'estar pintat*

Pel que fa a la manera com es pinten els bastiments menors catalans, cal comentar els tres aspectes següents:

1r) Cap bastiment català no porta pintats a les amures aquells ulls que han perdurat en naus d'altres indrets, com ara les de Portugal o les de Malta.

2n) Tal com hem comentat més amunt, el cap de mort sol anar pintat de color vermell.

3r) Unes figures que es poden veure sovint pintades a les barques de pesca catalanes són el *bigoti*, que és una franja de color blanc que comença a proa i es va aprimant fins a arribar aproximadament a un terç de la barca, i la *faixa*, que és una llista o ratlla pintada exteriorment en el costat del bastiment que va de proa a popa.

## 8.2. CARACTERÍSTIQUES RELATIVES ALS MITJANS DE PROPULSIÓ

Els mitjans de propulsió per excel·lència dels bastiments catalans són el rem i la vela. En primer lloc, seran considerades les característiques relacionades amb la propulsió a rem i, a continuació, les relacionades amb la propulsió a vela.

### 8.2.1. *Característiques relacionades amb la propulsió a rem*

Pel que fa a la propulsió a rem, les característiques més significatives són les quatre que s'especifiquen a continuació:

1a) El guió —ço és, la part de rem compresa entre el puny i el coll— és sempre més gruixut que la canya i de secció quadrada.

2a) Els remos sempre van armats segons el sistema d'escalemera, escàlem i estrop.

3a) Els remos sempre són parells, ço és, no n'hi ha d'armats en punta.

4a) Tots els bastiments, per petits que siguin (com ara gussiols i botets), es construeixen amb les escalemeres suficients per a poder-hi armar, pel cap baix, dos parells de rem, encara que hom només n'hi armi un parell.

### 8.2.2. *Característiques relacionades amb la propulsió a vela*

D'antuvi, cal dir que no tots els bastiments objecte d'aquest estudi poden dur alguna vela (el caro, per exemple, no en pot portar); però els que poden emprar-la són sempre d'aparell llatí.

Els aparells llatins que usen els bastiments estudiats responen a un d'aquests tres models fonamentals:

— *primer model, una vela llatina* (duu un arbre on s'hissa l'antena en la qual va la vela llatina);

— *segon model, una vela llatina i una pollacra* (duu un arbre on s'hissa l'antena en la qual va la vela llatina, i un botaló per a la pollacra);

— *tercer model, dues veles llatines i una pollacra* (duu un arbre mestre on s'hissa l'antena en la qual va la vela mestra, un arbre de mitjana on s'hissa l'antena en la qual va la vela de mitjana, un botaló per a la pollacra i una botafora per a maniobrar l'escota de la vela de mitjana).

Els tres elements que defineixen les característiques relacionades amb la propulsió a vela són: l'arboradura, el velam i l'eixàrcia.

En primer lloc, cal parlar de l'arboradura, que no és res més que el conjunt format pels arbres, les antenes i les vergues d'una nau. En relació amb l'arboradura, cal assenyalar el següent:

a) En els aparells dels models primer i segon, l'arbre va al bell mig i té una inclinació cap a proa que sol oscil·lar entre 13° i 16°. Això no obstant, és cert que, a l'interior d'algun port (com ara el de Sant Feliu de Guíxols o el de Barcelona), hom ha vist petits bastiments del primer model amb l'arbre a plom i molt a proa per tal d'encabir-hi més bé la gent; però això es deu al fet que aquest no és un aparell ben bé català, sinó que sembla més aviat un invent procedent de Cartagena o de qualsevol altre port del garbí llunyà.

b) En els aparells del model tercer, l'arbre mestre no va ben bé al bell mig, ans una mica més cap a proa, i té una inclinació endavant que sol oscil·lar entre 10° i 13°, mentre que l'arbre de mitjana va a plom i és sempre considerablement més petit que l'arbre mestre.

c) Cap arbre no duu masteler.

d) Les antenes són de dues peces (car i pena), no d'una sola, i la pena va sempre sobre el car.

e) El botaló sempre va a estribord, ço és, a la banda dreta.

f) La cameta de sostenir l'antena va només a popa, mai no va a proa.



En segon lloc, cal fer referència al velam, ço és, al conjunt de veles d'una nau. En relació amb el velam, doncs, cal assenyalar el següent:

a) Les veles són llatines (no místiques) o bé pollacres (no flocs).

b) Les veles són blanques de dalt a baix i no hi figura cap signe. Aquelles col·raines pròpies del velam del *bragozzo* adriàtic o del de la post de vela són del tot estranyes a la costa catalana. Tanmateix, potser no sempre ha estat així; cal no oblidar, per exemple, el model de xabec del santuari de Santa Cristina (a Lloret de Mar, comtat de Girona), el qual té la mestra i la pollacra confeccionades a base de vessos (o *bessos*) vermells i blancs, mentre que els de trinqueta i la mitjana són blaus i blancs.

En tercer lloc, cal parlar de l'eixàrcia, que és el cordam o conjunt de cordes que integren l'aparell d'una nau. En relació amb l'eixàrcia, només es pot dir que és més complexa com més gran és el bastiment a què pertany.

### 8.3. CARACTERÍSTIQUES RELATIVES ALS MITJANS DE GOVERN

El mitjà de govern dels bastiments catalans és el timó, tot i que hi ha alguns tipus de naus que no en duen: és el cas del caro, el qual serva amb el platós, i és el cas dels bots petits, els quals no duen ni timó ni platós.

El timó dels bastiments catalans és el timó axial, ço és, l'emprat a totes les mars del món, i el componen: la pala, la ferramenta i l'arjau.

#### 8.3.1. *La pala*

La pala és la part més ampla del timó i queda submergida en l'aigua. La seva característica més significativa és que, malgrat no tenir gaire llargada (la *llargada* és la distància compresa entre el cantell de proa i el de popa), la pala sol presentar una superfície notable, perquè cala molt més que la carena, per tal de fer també, en certa manera, la funció d'orsa. Aquest, però, no és el cas de les pales dels timons dels quillats; car, com que no han de fer d'orsa, llurs superfícies són relativament petites i no calen pas més que la carena.

#### 8.3.2. *La ferramenta*

La ferramenta és el conjunt de peces de ferro que formen part del timó. Com que la roda de popa dels bastiments catalans sol ésser corba, la pala del timó, que segueix la corba d'aquella, per tal de poder girar només es pot articular amb la dita roda per dos punts. La ferramenta, doncs, es caracteritza pel fet d'ésser una articulació de dos jocs de mascle i femella que casen de la manera següent: l'*agullot* (fixat a la part sobirana del timó i que apunta cap avall) amb la *femella* (fixada a

la part sobirana de la roda de popa), i el *femellot* (fixat a la part jussana del timó) amb l'*agulla* (fixada a la part jussana de la roda de popa i que apunta cap amunt).

Un fet curiós és que els catalans estan tan avesats al sistema d'articular el timó amb només dos jocs de mascle i femella que, fins i tot, articulen el timó així quan la roda de popa és recta; per tant, el timó es podria articular amb més de dos jocs, com és, per exemple, el cas del quillat. A banda de la tradició, també afavoreix l'ús del sistema de només dos jocs el fet que facilita moltíssim les maniobres d'armar i de desarmar el timó.

### 8.3.3. *L'arjau*

L'arjau és el dispositiu típic mitjançant el qual el timoner o el patró fa girar la pala del timó. Tanmateix, en alguns casos, en comptes d'arjau, hom se serveix de guardins i creuera (la mitjalluna, variant de la creuera, només és emprada en bastiments de passeig). El quillat és un bell exemple de timó mogut amb guardins i creuera.

De l'arjau dels bastiments catalans, convé destacar les característiques següents:

1a) És de fusta i recte, excepte en les barques de mitjana, que és metàl·lic i en el pla horitzontal fa una gran marrada per tal que l'arbre de mitjana no interrompi el curs del seu gir.

2a) A la part posterior, que és la més ampla, té un forat vertical que casa amb el tronc de la pala, talment que encapellant l'arjau al cim del tronc, l'arjau queda travat al seu lloc, perquè el gruix del tronc augmenta cap avall, ço és, el tronc del timó no té cap graó queaturi el descens de l'arjau, sinó que l'arjau deixa de baixar quan el tronc esdevé lleugerament més ample que el forat.

## 8.4. CARACTERÍSTIQUES RELATIVES A ALGUNS DETALLS CONCERNENTS A CERTES MANIOBRES

En aquest apartat, ens centrarem en un aspecte molt relacionat amb els bastiments menors, ja que pot arribar a influir en llur estructura i, especialment, pot determinar també quins són els elements imprescindibles per a cada nau. Així doncs, farem referència a determinades maniobres pròpies dels bastiments, concretament a certs detalls concernents a dos grups de maniobres:

- les maniobres de fondejar,
- les maniobres de varar i treure.

#### 8.4.1. *Les maniobres de fondejar*

Les maniobres de fondejar són les que serveixen per a subjectar els bastiments al fons de la mar, del riu o de l'estany on es troben. En relació amb aquestes maniobres, cal assenyalar els dos aspectes següents:

1r) L'estri de fondejar propi dels bastiments menors catalans és el ruixó —i no l'àncora—, tot i que les barques de mitjana fan servir àncores de l'almirallat, ço és, una àncora de cep, de ferro i mòbil, per tal de poder ésser plegada al llarg de la canya i facilitar l'estiba.

2n) La presència de bitons a les amures on amarrar-hi el cap del ferro és típica de les naus mediterrànies i ho fou també, és clar, de les catalanes. Tanmateix, malgrat que en els llaguts de pesca catalans no n'hi ha, en tenen totes les barques —dos a cada amura les barques de mitjana i les barques del bou, i un a cada amura els quillats, entre altres combinacions.

#### 8.4.2. *Les maniobres de varar i treure*

Les maniobres de varar i treure serveixen, respectivament, per a posar el bastiment en mar i treure'l d'aquesta. Els bastiments catalans, quan no naveguen, romanen trets a la platja, per la qual cosa les maniobres de varar i treure són de les més quotidianes. Per tal de dur-les a terme, hom se serveix, entre altres instruments, dels pals (sobre els quals llisquen la carena i les escues), del palanquí i de la paloma. Els bastiments catalans, i com més grans més, es caracteritzen pel fet de tenir rumb, ço és, un forat practicat a l'obra viva prop de la roda, que travessa el buc de babord a estribord i que serveix per a passar-hi la paloma on s'enganxa el palanquí.

Antigament, els bastiments es treien de popa i ha estat la motorització —amb l'aparició de les hèlices a popa—, allò que ha capgirat aquest costum ancestral.

