l'arjau
REVISTA CULTURAL
Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols
Núm. 64 AGOST 2011

CALIDOSCOPI

Les drassanes de Sant Feliu de Guíxols

- L'ENTREVISTA
  AGUSTÍ CANO, mestre d'aixa de Sant Feliu de Guíxols, explica la seva experiència professional i com és el seu ofici en l'actualitat
- CONTRASTOS
  El modelisme naval, entre la tradició i l'afició
- LES IMATGES
  Tallers, platges i artesans
- EL TINGLADO
  Notícies i actualitat

Coberta del vaixell *Sant Jordi* a les drassanes Mallol (1921).
AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: desconegut)

EN AQUEST NÚMERO...

- PRESENTACIÓ 03
- CALIDOSCOPI. Les drassanes de Sant Feliu de Guíxols 04
  - El punt de vista 06
  - Les imatges 30
  - L'entrevista. Agustí Cano 34
  - Contrastos 38
- EL TINGLADO 40
- DIRECTORI 43

EDICIÓ

AJUNTAMENT DE SANT FELIU DE GUÍXOLS
www.guixols.cat

REDACCIÓ

ARXIU MUNICIPAL
SERVEI DE PUBLICACIONS D'ARXIU
Cra. de Girona, 45-47
17220 St. Feliu de Guíxols
Tel. 972 32 25 93

COORDINACIÓ

M. ÀNGELS SUQUET

CONSELL DE REDACCIÓ

JOSEP AULADELL, MARC AULADELL, PERE CARRERAS, JORDI COLOMEDA, DAVID HERNÁNDEZ

COL·LABORADORS
JOSEP AULADELL, MARC AULADELL, JAUME BADIAS, AGUSTÍ CANO, PABLO DE LA FUENTE, ALFONS GARRIDO, DAVID HERNÁNDEZ, RAÜL MATA, MARCEL PUJOL, M.ÀNGELS SUQUET, JOSEP M. VICENS, JORDI VIVO

FOTO DE LA PORTADA
INTERIOR DEL TALLER DE RAMON GAY AL CARRER DE SANT ISIDRE, ALS ANYS VUITANTA. AMSFG. COL·LECCIÓ MUNICIPAL D'IMATGES (AUTOR DESCONEGUT)

ASSESSORAMENT LINGÜÍSTIC
JOSEP SOLÀ

DISSENY I MAQUETACIÓ
DOSIS, PROJECTES GRÀFICS

IMPRESSIÓ
GRÀFIQUES BIGAS

ISSN 2013-0813
DIPÒSIT LEGAL: GI-1.611-89

Cap part d'aquesta publicació, incloent-hi el disseny, fotografies, dibuixos i estadístiques, no pot ser reproduïda, emmagatzemada ni transmesa de cap manera ni per cap mitjà (elèctric, mecànic, òptic, de gravació o bé fotocòpia) sense autorització prèvia de l'autor i editor.

Barca de mitjana al racó de Llevant (1895-1905). AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor desconegut)

PRESENTACIÓ **Avui dia, tots tenim assimilat que el típic paisatge d'estiu és la platja plena de gent prenent el sol i banyant-se, mentre que el d'hivern és la sorra buida esperant de nou els estiuejants. Costa d'imaginar, doncs, que fins als anys cinquanta la platja era dels pescadors i els mestres d'aixa. Sigui com sigui, és important recuperar la imatge de Sant Feliu de Guíxols com a port de la Mediterrània; conèixer la seva relació amb el mar i, de retruc, amb el transport i el comerç, ja que aquest ha estat un dels seus eixos vitals durant segles.**

La fabricació de vaixells és una de les activitats més antigues de la ciutat, abans –fins i tot– de la creació dels òrgans de govern de la vila. El 1258, l'abat del Monestir va autoritzar la construcció de drassanes a la platja. Al segle XVII estaven situades a l'actual rambla del Portalet i eren prou importants perquè entre 1716 i 1721 fossin drassana reial i fabriquessin navilis per a l'Armada espanyola. A la primera meitat del segle XIX treballaven en la indústria naval 81 artesans i es van fer unes 280 embarcacions. Entre 1859 i 1863, se'n van fabricar tan sols 28. A partir del 1851, el vapor va moure transatlàntics i vaixells de càrrega. Tan sols les barques de pesca mantindrien la vela fins cap a 1930.

Al llarg del segle XX, moltes empreses han treballat en la fabricació de vaixells a la nostra ciutat. Algunes, com les drassanes Mallol als anys vint, han estat efímeres; altres s'han anat adaptant al llarg del temps, com el varador de can Carré. Ara bé, el darrer mestre d'aixa que ha treballat a la platja ha estat Ramon Gay. Als anys cinquanta, a l'hivern fabricava els seus creuers al racó de Llevant, i a l'estiu feia de patró tot transportant turistes entre Tossa de Mar i Sant Feliu de Guíxols. Per sort, Agustí Cano ha continuat exercint aquesta professió. La tasca d'aquests artesans que enllacen la tradició amb els nous temps ens motiva a estirar aquest fil de la nostra història.

Vaixell de tipus goleta construït a la platja de Sant Feliu de Guíxols, abans de ser avarat, vers el 1880. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor: desconegut)

CALIDOSCOPI

Les drassanes de Sant Feliu de Guíxols

"*Usus magister est optimus*". Aquesta cita de Ciceró afirmant que no hi ha millor mestre que l'experiència sembla feta a mida per als mestres d'aixa, un ofici complex que requereix un aprenentatge llarg i pacient, transmès de generació en generació. En aquest ARJAU hem volgut recordar la importància de la indústria naval a Catalunya i a la nostra ciutat: Jaume Badias, Alfons Garrido i Raül Mata exposen com ha evolucionat i com es troba avui dia la professió de mestre d'aixa; Jordi Vivo explica les drassanes medievals de Sant Feliu de Guíxols i els precedents de l'antiguitat; també remarca la implicació de la ciutat en l'expansió de la Corona d'Aragó per la Mediterrània; Pablo de la Fuente i Marcel Pujol ens parlen de la creació d'una drassana reial a la rambla del Portalet durant el segle XVIII; Josep Auladell documenta la construcció de vaixells per al comerç amb Amèrica al segle XIX a partir del cas concret de la família Suñer, naviliers i comerciants de Sant Feliu de Guíxols; Marc Auladell comenta l'evolució d'aquesta indústria a la nostra ciutat al llarg del segle XX. Agustí Cano, un dels darrers mestres d'aixa, ens parla de la seva professió.

Vist per l'ETNOLOGIA

ELS MESTRES D'AIXA AVUI: REALITATS I CONDICIONAMENTS PER AL FUTUR DE L'OFICI DE FER BARQUES A LA COSTA BRAVA. Tot i la tradició que té en el nostre territori, la construcció de vaixells és un aspecte encara poc estudiat des d'un punt de vista històric. La transformació que ha sofert aquesta professió dels anys vuitanta ençà i la seva possible desaparició segurament han fet que el seu estudi s'hagi centrat principalment en l'aspecte tècnic.

Existeix un ampli desconeixement i una escassa bibliografia sobre els oficis de mestre d'aixa i calafat a l'àmbit territorial de la costa catalana. Pocs dels investigadors que hi han treballat s'han aproximat al tema des d'un punt de vista descriptiu: la majoria s'han centrat en el procés de construcció de l'embarcació i en aspectes tècnics com la seva navegabilitat, i no pas en la persona o grups de persones que l'han fet realitat. Amb tot, darrerament aquest buit l'han anat omplint a poc a poc diferents estudis dedicats a diverses zones dels Països Catalans[1].

El mestre d'aixa tradicional era l'encarregat de dissenyar i construir l'embarcació. Solia començar l'obra construint un mig casc a petita escala que, si resultava del gust del client, servia per a treure la forma a escala real. Llavors es dissenyaven les plantilles per extreure les diferents peces que, un cop tallades, es col·locaven i collaven fins a obtenir l'embarcació final. Durant segles, tant la morfologia dels bastiments habitualment construïts com les tècniques de l'ofici variaren ben poc. No fou fins al principi del segle XX que es començaren a introduir canvis substancials, sobretot motivats per la introducció dels motors i de nous materials per a la fabricació dels cascs.

Les drassanes són les instal·lacions dedicades a la construcció i al manteniment d'embarcacions. La seva existència, a la costa catalana, es remunta a l'antiguitat. Podem suposar que una ciutat grega i després romana com Empúries, amb un important port, disposava de drassanes al servei del manteniment i la reparació dels vaixells que hi arribaven, o fins i tot per a la seva construcció[2].

Els models i les tècniques constructives es van transmetent per tota la Mediterrània, no només de la mà dels professionals, sinó també de les pròpies embarcacions –comprades, regalades, capturades o emprades per a comerciar–, de les quals es copien a cada port les formes, els tipus de juntes, les tècniques constructives, els detalls, etc.

A l'edat mitjana, els testimonis documentals parlen d'una activitat plenament consolidada i estructurada a casa nostra. En aquest sentit, el *Llibre del Consolat de Mar* (segle XIII) recull alguns costums referents a l'encàrrec del vaixell per part de l'armador al mestre d'aixa i al treball d'aquest darrer, i, en concret, a les mesures de la nau[3]. Els mestres d'aixa de l'edat mitjana es guiaven per un seguit de regles pràctiques i de fórmules a partir de les dimensions del bastiment que volien crear (com la llargària de la quilla) sense l'ús de plànols. Precisament, un estudi de Maria Mercè Costa[4] descriu la reparació d'una nau al port de Palamós el 1434, durant el regnat d'Alfons el

Entre 1790 i 1870 es van construir a Catalunya 734 grans velers dedicats al transport de mercaderies, dada que demostra la vitalitat i eufòria del sector naval del segle XIX

Magnànim. S'hi detallen les despeses, els materials i els honoraris pagats als operaris, com també tot un seguit d'oficis auxiliars al de mestre d'aixa: ca-

1. Com el treball de l'antropòloga Carme Queralt (*Mestres d'aixa a Tortosa. Isaïes Vilàs i Panisello.* Projecte IPEC/ Documentació. Tortosa, 2000), qui realitzà l'estudi per encàrrec del Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional Catalana. El mateix CPCPTC publicà el 2009 la monografia *De quilla a perilla. L'ofici dels mestres d'aixa a la Costa Brava*, de Joan Lluís Alegret, Jaume Badias i Raül Mata; el passat mes de març d'aquest 2011 es publicà un estudi sobre els mestres d'aixa de Cambrils, "Fusta a la mar. Els mestres d'aixa de Cambrils. Camins", a la *Revista de Patrimoni Cultural* de Cambrils; i estem a l'espera de la publicació de *La fusta, el ferro i la fibra. Memòria oral de les darreres drassanes de Barcelona (1939-1992)*, d'Isabel Graupera i Lluís Burillo, darrer premi de recerca Josep Ricart i Giralt del Museu Marítim de Barcelona, estudis que als darrers anys estan donant a conèixer aquest ofici des d'una visió etnològica. A més, en l'actualitat des de la Fundació Promediterrània i la Càtedra d'Estudis Marítims (Universitat de Girona – Ajuntament de Palamós) s'està duent a terme la recerca "Drassanes Tino: la darrera nissaga de mestres d'aixa de Palamós", que compta amb un ajut de l'Institut Ramon Muntaner.

2. Gallegos, Jordi. "Les drassanes o *astilleros* de l'Escala", dins *L'Escalenc*, 278, 2003.
Tot i que a dia d'avui no s'ha pogut documentar arqueològicament.

3. Colon, G. i Garcia, A (ed.). *Llibre del Consolat de Mar*. Barcelona: Fundació Noguera, 2001.

4. Costa, M. M. "Reparació d'una nau al port de Palamós (1434)", dins *Estudis sobre temes del Baix Empordà*, 7. Sant Feliu de Guíxols, 1988.

lafats, ferrers, boters, carreters, bosquetans, velers i corders... amb les seves respectives jerarquies professionals, com per exemple les de mestre d'aixa major, calafat corrent o ajudant, entre altres.

Un moment bàsic per a entendre el desenvolupament de la construcció naval catalana és el període definit com *Segle d'Or de la Marina Catalana*, que es caracteritza per l'auge dels intercanvis comercials amb Amèrica. Entre 1790 i 1870 es van construir a Catalunya 734 grans velers dedicats al transport de mercaderies, dada que demostra la vitalitat i l'eufòria del sector naval del

El mestre d'aixa tradicional era l'encarregat de dissenyar i construir l'embarcació

segle XIX. A nivell local, les mestrances creixen, cada cop necessiten més treballadors, i els oficis s'especialitzen, fet que propicia que la figura del mestre d'aixa guanyi prestigi social. En aquesta època, la fama d'algunes dinasties gironines de mestres d'aixa ultrapassava el límits provincials. Per exemple, es deia que Joseph Vieta, mestre d'aixa de Blanes, construïa els velers més sòlids i més ràpids de Catalunya[5].

Fins a principis dels anys vuitanta del segle XX es podia trobar a cada localitat una drassana de referència, moltes d'elles regentades per nissagues de mestres d'aixa molt consolidats. A Blanes destacà la drassana de ca l'Esteveta; a l'Escala, les drassanes Sala; a l'Estartit, la dels Pascual; al Port de la Selva, la dels Ferrerfàbrega; a Sant Feliu, les drassanes Gay; a Palamós, la drassana d'en Tinos, a Llançà, la de la família Fàbrega... Aquests tallers es dedicaven al construcció de llaüts, l'embarcació tradicional de pesca catalana fins a la introducció de les innovacions tècniques i dels quillats a la dècada de 1930.

Com tots els oficis artesanals, la figura del mestre d'aixa ha patit als darrers anys uns canvis molt importants. Quan el mercat es transforma, s'amplia i s'hi introdueixen variants d'origen industrial i pràctiques i materials forans, es trenca l'equilibri, l'ofici tradicional es col·lapsa i tendeix a la desaparició. Les mestrances de la Costa Brava, especialitzades en la construcció naval en fusta, no han estat alienes a aquestes alteracions, i moltes han anat tancat les seves portes. Una primera anàlisi ens indica les causes principals d'aquesta important transformació de l'ofici:

- **La introducció del motor:** Imposició sistemàtica dels motors en l'activitat pesquera a partir dels anys vint del darrer segle. La nova força propulsora de combustió va fer augmentar el tonatge de les fins aleshores petites embarcacions i transformà els sistemes de pesca tradicionals.

- **La irrupció de la fibra:** a partir de la dècada de 1980, la irrupció de materials com la fibra o polièster, que abaratien el preu de l'embarcació nova i, sobretot, en facilitaven el manteniment i en reduïen els costos, féu entrar clarament en decadència el sector de la construcció amb fusta.

5. Barbaza, Yvette. *El paisatge humà de la Costa Brava*. Barcelona: Edicions 62, 1988.

PASAJES COSTA

A la pàgina anterior:
a dalt, confecció d'una embarcació per Ramon Gay al racó de Llevant, 1957-1958. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: desconegut); a baix, embarcació *Pasajes Costa Brava*, construïda per Ramon Gay, als anys seixanta. AMSFG. Fons Enric Figueras (Autor: R. Conchillo)

Fins a principis dels anys vuitanta del segle XX es podia trobar a cada localitat una drassana de referència, moltes d'elles regentades per nissagues de mestres d'aixa molt consolidats

- **Reorientació de l'ofici:** Moltes drassanes gironines han reorientat l'activitat. Unes s'han especialitzat en el manteniment, la conservació i l'adaptació de la cada cop menys nombrosa flota pesquera construïda en fusta. Altres s'han decantat cap a la nàutica d'esbarjo, de passatge i d'esport; una flota construïda majorment amb materials que no són fusta.

- **Manca de mà d'obra:** a causa de la falta de demanda i de la competència del sector turístic a la Costa Brava, les mestrances tradicionals tenen veritables dificultats a l'hora d'aconseguir mà d'obra especialitzada i de poder seguir el secular procés de formació a la drassana: aprenent, peó especialitzat, oficial de segona, oficial de primera, mestre d'aixa.

- **Pressió urbanística i canvis d'ubicació:** la ubicació a la primera línia de costa de moltes drassanes, en terrenys cars i cobejats per la indústria turística, les fa un blanc fàcil de la pressió urbanística. Així, moltes s'han desplaçat a polígons industrials, lluny del seu medi natural de desenvolupament.

- **Canvis en el subministrament de la fusta:** salvant excepcions, els tipus de fusta destinats a la construcció de les diferents parts d'una embarcació han canviat amb el pas del temps, de manera que ha variat també l'origen i el tractament que se'ls dóna. L'encariment de la fusta autòctona, la dificultat d'accés als boscos, la malaltia que afecta alguns arbres tradicionalment emprats en la construcció naval, la importació d'espècies foranes més resistents... són motius que expliquen que les fustes ja no siguin triades directament per l'artesà en boscos i espais propers al lloc de treball, sinó que actualment siguin distribuïdes directament per altres proveïdors industrials.

Aquesta realitat cada cop més evident afecta notablement l'exercici dels actuals mestres d'aixa. Alguns es dediquen exclusivament a reparar els vaixells de fusta existents, tot i ser conscients que fa anys que no es construei-

No és fins al principi del segle XX que es comencen a introduir canvis substancials, sobretot motivats per la introducció dels motors i de nous materials per a la fabricació dels cascs

xen vaixells de pesca de fusta, de manera que l'ofici tendeix a desaparèixer a mesura que la flota pesquera es va renovant. Altres, tanmateix, s'han anat especialitzant en la reparació i també en la construcció, però dins un mercat que amplia el ventall de possibles clients: el de les embarcacions d'esbarjo.

Jaume Badias, Raül Mata, Alfons Garrido
Museu de la Pesca. Càtedra d'Estudis Marítims. Documare

Vist pel MEDIEVALISME

LES DRASSANES AL SEGLE XIII. Des de l'antiguitat, la construcció de vaixells ha estat fonamental per al desenvolupament dels pobles de la Mediterrània, tant per al transport de mercaderies com per a la creació de naus de guerra. A Sant Feliu de Guíxols, la importància de la indústria naval es pot documentar des del segle XIII, com també la participació de la vila en l'expansió marítima de la Corona d'Aragó.

El concepte de *drassana* o *arsenal* com a taller finançat amb fons públics on es duien a terme les activitats de bastir, mantenir i reparar naus prové ja del món antic. Els primers casos es troben en les *neória* de les ciutats gregues, que s'estengueren més endavant pels diversos regnes hel·lenístics i, finalment, es troben en les *naualia* establertes arreu de la Mediterrània sota

El concepte de *drassana* o *arsenal* com a taller finançat amb fons públics on es duien a terme les activitats de bastir, mantenir i reparar naus prové ja del món antic

l'ègida de Roma. Amb l'arribada de l'antiguitat tardana i l'època medieval, la presència d'aquestes estructures es mantingué a Orient, a l'Imperi bizantí, i d'aquí fou adoptada i adaptada pels musulmans. Aquests últims, ben conscients de la seva importància, estengueren una xarxa d'arsenals arreu de les illes i establiments costaners sota llur control.

Malgrat que als regnes cristians de l'Europa medieval no es deixaren de bastir embarcacions, la construcció naval resulta més mal coneguda fins ben bé el segle XIII. Les transformacions produïdes en època baixmedieval comportaren la recuperació i expansió de les drassanes enteses com a infraestructures pagades amb recursos públics per part de l'autoritat política. No fou cap casualitat el fet que els primers arsenals apareguessin als estats que estaven assolint un major grau de desenvolupament del comerç. El canal més còmode, eficaç i econòmic per a transportar mercaderies era el mar, de manera que el creixement de les activitats mercantils significà l'increment de la demanda de vaixells mercants ensems amb el de naus de guerra, la missió de les quals era protegir les primeres d'un eventual atac pirata. I, per descomptat, en un temps conflictiu com aquell, també existia una demanda de galeres i vaixells de guerra que haurien de compondre flotes adequades per a participar als conflictes bèl·lics. Tot plegat explica que les primeres grans drassanes documentades s'establissin a les ciutats italianes distingides per un marcat dinamisme comercial, com ara Venècia, Gènova o Pisa. Mentre que en territoris més propers als nostres, entre les més antigues es troben les de Barcelona, de les quals ja es troben referències en documents de mitjan segle XIII.

Com qualsevol localitat assentada a la costa, Sant Feliu de Guíxols ha estat sempre una població estretament vinculada al mar. Sabem que des d'època ibèrica i romana la comunitat establerta en aquesta contrada aprofitava el mar per explotar-ne els recursos pesquers i com a via de comunicacions,

Malgrat que als regnes cristians de l'Europa medieval no es deixaren de bastir embarcacions, la construcció naval resulta més mal coneguda fins ben bé el segle XIII

emprada sobretot per al comerç. En aquest sentit, la millor evidència la proporciona l'extraordinària troballa de l'embarcació del segle I localitzada a la plaça del Mercat l'any 2000, que fou, però, tristament i indignant destruïda amb tota impunitat. Desconeixem, per a aquelles èpoques reculades, on es bastien les naus que s'utilitzaven; ens preguntem si es feia en aquest mateix

Vista del racó de Llevant amb els norais en primer terme (1886-1887). AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor: Jaume Bertran)

indret o més lluny, en alguna altra comunitat més gran i complexa on la presència d'alguna mena de drassana seria més necessària (Empúries, potser?).

Dins la tendència general esmentada més amunt, trobem que Sant Feliu ja posseïa a mitjan segle XIII, poc més tard que Barcelona, unes drassanes pròpies. La magnitud de la vila baixmedieval potser no era comparable a la de qualsevol de les ciutats abans mencionades però, això no obstant, és indubtable que tenia un rellevant paper dins les dinàmiques de l'època. No hem d'oblidar que la badia constituïa un port natural suficient on podien fondejar les embarcacions dels mercaders que traficaven amb productes molt diversos i amb diferents ports mediterranis, com Barcelona, Tarragona, Tortosa o València i altres de fora de la península Ibèrica. Els comerciants no només eren locals, sinó que també treien profit del port els mercaders

Dins la tendència general esmentada més amunt, trobem que Sant Feliu ja posseïa a mitjan segle XIII, poc més tard que Barcelona, unes drassanes pròpies

de la ciutat de Girona, especialment a partir de la primera meitat del segle XIV. D'altra banda, la importància de la marina guixolenca queda ben palesa amb la seva participació en el procés de la conquesta de Mallorca, tant en l'expedició encapçalada pel comte Ramon Berenguer III l'any 1114 com en la que organitzà més d'una centúria més tard, el 1229, el rei Jaume I. Precisament, fou en aquesta segona campanya que l'aleshores abat del monestir, Bernat Coll, contribuí a la causa aportant cinc cavallers, a més d'uns cent setanta infants.

Tanmateix, entre tots aquells que tenien una embarcació i que procuraven guanyar-s'hi la vida, cada cop es veia més necessari disposar d'una drassana pròpia. De fet, sembla ser que els guixolencs de mitjan segle XIII es queixaven i lamentaven sobretot de no tenir cap lloc on posar a recer llurs embarcacions quan es desfermava una maltempsada ni un espai on poder reparar-les quan era necessari. Davant aquesta situació, l'abat Gerald resolgué concedir a la vila un indret ben escaient per a tenir-hi el seu arsenal, tal com testimonia un pergamí escrit el cinc d'octubre de 1258 (AMSFG, reg. 1295). Segurament no era tan sols l'altruisme cristià que caldria esperar trobar en un prohom de l'Església com Gerald allò que el mogué a concedir el permís, sinó també un fred càlcul dels beneficis que suposaria la drassana: en aquells moments, la vila es trobava sota la jurisdicció del monestir benedictí i, per tant, des d'aquella posició, l'abat, que era un senyor feudal més, exigia la satisfacció de diversos drets (o, com diríem avui dia, impostos), alguns dels quals gravaven les activitats de pescadors i mercaders.

L'indret escollit per a disposar-hi l'arsenal fou el que es considerava més idoni de la zona del port –és a dir, de la badia: recordem que el primer moll no es començà a edificar fins al darrer decenni del segle XV–. El document ho especificava: "*de ex termino cantono domorum Berengarius Peleti usque ad rieriam quod labitur per villa predictam*" ("des del cantó extrem de les cases d'en Berenguer Palet fins a la riera que discorre per la vila esmentada"). Un dels dos termes queda ben clar, ja que la riera no pot ser cap altra que la

L'abat Gerald resolgué concedir a la vila un indret ben escaient per a tenir-hi el seu arsenal, tal com testimonia un pergamí escrit el cinc d'octubre de 1258

del Monestir, però és més complicat d'establir l'altre amb precisió. Amb tot, sembla raonable pensar que es localitzaria al sorral de la platja, no gaire lluny de la plaça, si no és que era a la mateixa plaça, atès que durant l'època medieval, a vegades se l'anomenava, significativament, drassana.

De l'aspecte que podia tenir l'arsenal guixolenc medieval, no en sabem res. Cap romanalla d'estructures s'ha documentat mai, i això, malgrat que es podria deure al fet d'estar situat en una àrea molt transformada urbanísticament al llarg dels segles, fa pensar que es devia tractar d'una estructura que no tenia res a veure amb –per posar un exemple proper– les elegants naus gòtiques de les drassanes barcelonines. D'entrada, una diferència substancial és que aquestes eren reials, fetes construir pel monarca sobretot per bastir

Vista dels norais al racó de Llevant (1965). AMSFG. Fons Pere Rigau (Autor: Pere Rigau)

una potent flota, mentre que aquelles no ho eren. La intenció i els recursos de la vila eren molt més modestos. Les embarcacions existents es podien fer reparar quan ho requerissin, però la construcció de naus noves es feia quan algú en demanava alguna. Per això, cal pensar en la presència d'alguna estructura senzilla de fusta o potser d'obra on poder desar les eines i els atuells necessaris per a les activitats de les drassanes i poca cosa més. Com a molt, podem arribar a imaginar alguna estructura més o menys simple que servís d'aixopluc per a les naus tretes a la sorra en procés de reparació o les que s'estiguessin bastint.

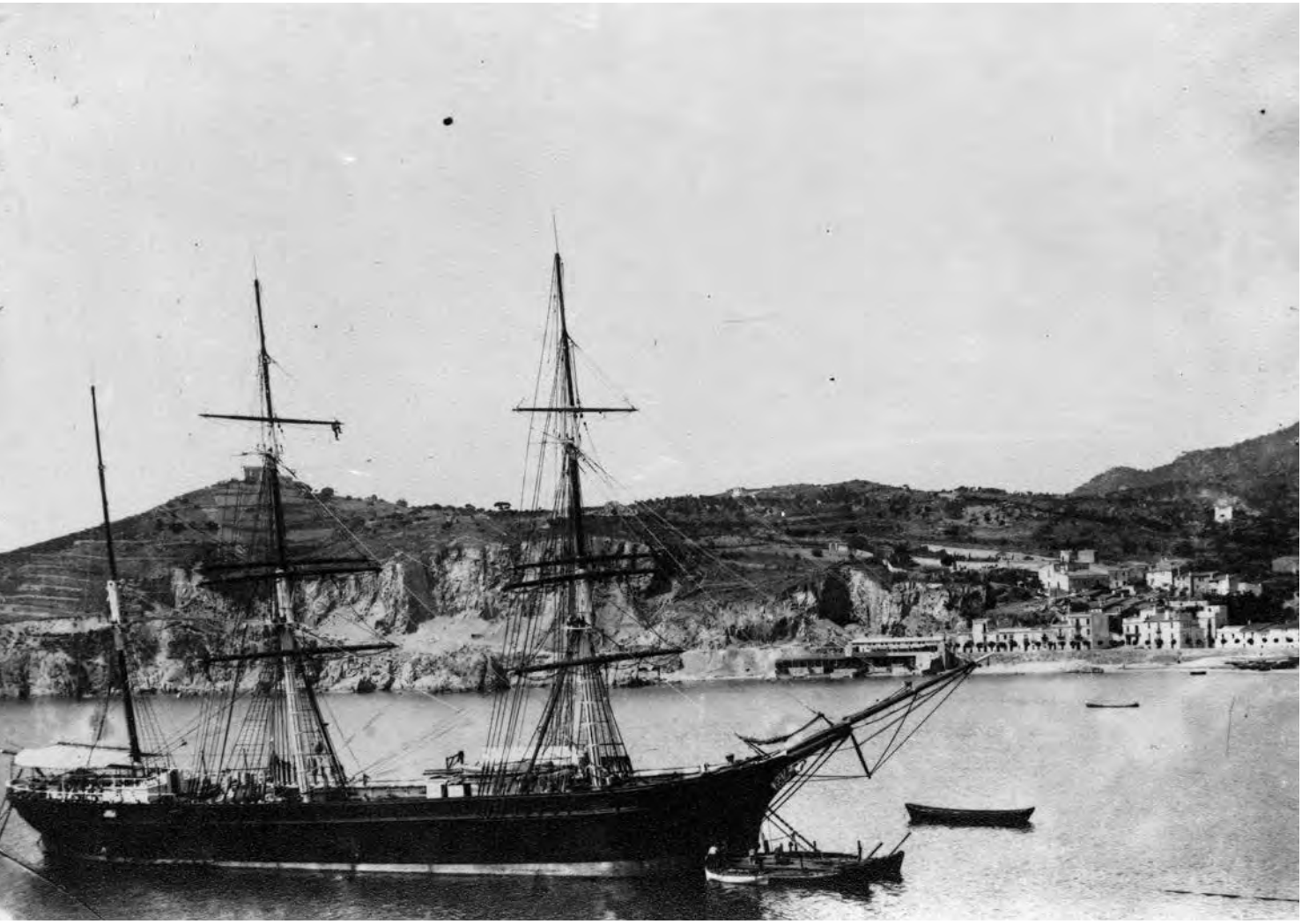
En qualsevol cas, sembla força clar que la presència d'un arsenal permetia donar feina a un conjunt ampli de professionals, cadascun encarregat d'una tasca concreta: mestres d'aixa, calafats, corders, velers, remolars, etc. A l'hora de cercar la matèria primera bàsica emprada a les drassanes –la fusta–, calia tenir en consideració dos aspectes diferents: d'una banda, el tipus de fusta, atès que no totes tenen les mateixes característiques i propietats i, per tant, n'hi havia que eren més escaients en la construcció naval i, fins i tot, es preferia, sempre que fos possible, fabricar les diferents peces amb la fusta més adequada per a la seva funció. En aquest sentit, una de les més apreciades era la de roure, utilitzada per la seva resistència per a elaborar els elements de l'obra morta (la part d'una nau que queda submergida), com també les d'alzina, àlber o pi. D'altra banda, hi havia el cost de portar el material. Sempre era preferible anar directament a *boscar* (això és, anar

La importància de la marina guixolenca queda ben palesa amb la seva participació en el procés de conquesta de Mallorca, tant en l'expedició encapçalada pel comte Ramon Berenguer III l'any 1114 com en la que organitzà més d'una centúria més tard, el 1229, el rei Jaume I

a cercar els arbres i tallar-los) abans que demanar-lo a algun intermediari, si bé això no sempre era possible. En el nostre cas, la fusta procediria de boscos locals però també podia venir de més lluny, com el Montseny o el Pirineu.

La creació de les drassanes guixolenques a mitjan segle XIII fou molt oportuna, com demostra el fet que, poc més de vint anys després de la seva aparició, en el regnat de Pere II, alguns dels vaixells que fabricaven s'uniren a la potent flota que estava organitzant per llançar-se a l'expansió pel Mediterrani. Una expansió que, de fet, s'havia iniciat amb el seu pare, Jaume I, i la conquesta de Mallorca, i continuà amb Pere II i el control de Sicília. Aquest darrer episodi tingué lloc en un moment turbulent en què Carles I d'Anjou, aliat amb el summe pontífex de Roma, s'havia enfrontat al rei legítim de l'illa per apoderar-se'n. D'altra banda, Constança Hohenstaufen, l'hereva de Sicília, s'havia casat amb Pere II pocs anys abans, de manera que aquest es veié immers de ple en aquesta lluita. El conflicte arribà a uns extrems tals, que el 1283 el papa excomunicà el rei en Pere i el desposseí dels seus estats per haver donat suport a la revolta de Sicília (materialitzada en les dites Vespres Sicilianes de març de 1282), que cedí al monarca francès. Una de les conseqüències immediates de tot plegat fou l'intent d'invasió, per part del

Veler fondejat al racó de Llevant (1895-1900).
AMSFG. Col·lecció Antoni Vidal Arxer
(Autor: desconegut)



Felip III de França, dels territoris catalans. La invasió arribà fins a la vila de Sant Feliu a l'estiu de 1285 i causà greus danys, tant humans com materials, tal i com Ramon Muntaner va plasmar vívidament a la seva *Crònica*.

Més enllà de la participació dels vaixells bastits a les drassanes guixolenques en el procés d'expansió mediterrània de la Corona d'Aragó, la seva importància es palesa tant en el fet que en més d'una ocasió des de Barcelona s'havien requerit mestres d'aixa locals per ajudar a bastir vaixells, com en la construcció, ben documentada, de diverses menes d'embarcacions durant tota l'edat mitjana: llenys, llaguts, naus, coques, sageties, caravel·les i, àdhuc, almenys un balener. L'existència de les drassanes, en definitiva, fou un factor més que contribuí a potenciar el comerç a la vila.

Jordi Vivo
Universitat de Girona

BIBLIOGRAFIA

Estrada-Rius, A. *La drassana reial de Barcelona a l'Edat Mitjana. Organització institucional i construcció naval a la Corona d'Aragó*. Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2004.

Gaitx Moltó, J. (coord.). *El port de Sant Feliu de Guíxols. Recorregut històric amb motiu del seu centenari*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 2004.

García Sanz, A. *Història de la marina catalana*. Barcelona: Aedos, 1977.

Prado Cordero, G. de. "Control arqueològic a la plaça del Mercat de Sant Feliu de Guíxols (Baix Empordà)", dins *Sisenes Jornades d'Arqueologia de les comarques gironines. Sant Joan de les Abadesses,* 2002. Pàg. 251-252.

Vist per la IL·LUSTRACIÓ

LA REIAL FÀBRICA DE VAIXELLS DE SANT FELIU DE GUÍXOLS (1715-1720). Després de la Guerra de Successió, el rei Felip V necessitava posar al dia la Marina espanyola i encomanà a José Patiño la creació d'una fàbrica de vaixells a Catalunya. El lloc escollit va ser Sant Feliu de Guíxols, on es traslladaren nombrosos artesans procedents de Toló. Entre 1716 i 1719 es van construir tres grans navilis per a l'Armada espanyola i el darrer vaixell va restar inacabat. El 1721 encara hi havia personal administrant la drassana.

Tot l'afer és conseqüència de la Guerra de Successió, de la manca d'efectius navals i de la carrera política i administrativa d'un personatge clau de primera meitat del segle XVIII: José Patiño. A partir del tractat d'Utrecht (1713), l'exèrcit castellà i francès s'enfronten a l'única oposició dels austriacistes a Catalunya, fins a l'ocupació de Barcelona l'11 de setembre de 1714 –tot i que la guerra no havia acabat encara, ja que faltava per conquerir Mallorca i Eivissa–.

Des de feia trenta anys, el nombre d'unitats navals de la Marina espanyola havia anat minvant, fins a ser finalment pràcticament substituïda per la Marina francesa durant la guerra. Espanya encara era una potència colonial, necessitava dotar-se d'un contingent naval que li permetés preservar el comerç amb les Índies i els dominis d'ultramar. Calia una marina que defensés les costes i les rutes que enllaçaven les colònies amb la metròpoli. La situació

Espanya encara era una potència colonial, necessitava dotar-se d'un contingent naval que li permetés preservar el comerç amb les Índies i els dominis d'ultramar

d'Espanya era d'una incapacitat defensiva a l'acabar la Guerra de Successió, a causa d'una desastrosa política naval precedent: falta de pressupost, destrucció de la marina, divisió en diverses flotes, dependència de França i limitació de les compres de vaixells a l'estranger.

Calia una bona reforma que permetés a Espanya crear una marina a l'alçada del seu paper geopolític. I d'aquesta manera es planteja crear una nova marina d'inspiració francesa, tal com succeí en pràcticament totes les reformes administratives dutes a terme per part de Felip V al llarg del seu regnat. I s'inicia un nou programa naval amb un afrancesament institucional.

Són diferents els autors que l'emprenen, no podem adjudicar-ho a una sola persona. Jean de Montségur redacta el 1713 un document en què recomana al rei crear una armada i elegir un secretari d'Estat que s'encarregui de la marina, les Índies i el comerç, com també un oficialat homogeni creat a partir d'una escola de guardamarines, i la creació de tropes de marina per no dependre de l'Exèrcit de Terra. Tinajero de la Escalera, secretari de Marina i Índies entre 1714 i 1715, proposa la creació dels departaments, amb intendències, comissaris i drassanes i magatzems per a la fàbrica de vaixells.

D'altra banda, se segueix potenciant la construcció naval a l'àrea cantàbrica, principalment a la costa basca. A més, es busquen altres opcions, com la compra a l'estranger o l'encàrrec de construir vaixells als arsenals francesos (Bergeyck, ministre de Felip V, així ho proposa el 1713), la qual cosa sembla que es féu, més que no pas per una incapacitat pressupostària, per la pretensió de França que Espanya seguís depenent del seu poder naval.

D'aquesta manera, davant la impossibilitat d'encarregar i de comprar, s'optarà per construir a Espanya, augmentant l'activitat a les drassanes cantàbri-

ques i amb la creació de nous arsenals; i aquí és on apareixen José Patiño i Sant Feliu de Guíxols.

José Patiño és el superintendent general de Catalunya el 1714, i rep l'encàrrec de pacificar el territori i implantar les noves institucions i lleis, davant la supressió de les pròpies de la Corona d'Aragó. Destacarà per la redacció del Decret de Nova Planta el 1715, per la construcció de la Ciutadella de Barcelona i per la creació d'un nou impost d'inspiració francesa: el cadastre. Tanmateix, el seu primer mèrit, el que impulsarà la seva carrera i el projectarà cap a la marina, serà l'organització de l'expedició de conquesta de Mallorca

José Patiño és el superintendent general de Catalunya el 1714, i rep l'encàrrec de pacificar el territori i implantar les noves institucions i lleis davant la supressió de les pròpies de la Corona d'Aragó

el 1715, planificada i organitzada per ell poc després de la caiguda de Barcelona a finals del 1714.

El seu segon mèrit de caràcter naval serà la creació d'una drassana reial a Sant Feliu de Guíxols. De fet, aquesta última no fou en principi la seva prioritat, sinó que, davant la impossibilitat d'encarregar la construcció de navilis a l'arsenal de Toló, va decidir contractar els tècnics francesos i construir-los a Catalunya.

Tal com comenta Patiño: "*Se me había encargado el formar un astillero en el paraje que fuese más a propósito en el Principado de Cataluña, y la disposición de que se fabricase un navío*". Aquest és el gran mèrit de Patiño: la creació d'un arsenal a Sant Feliu de Guíxols i la construcció de tres navilis en tres anys.

Les raons per les quals tria aquest port són diverses: davant un territori hostil, cal un lloc segur, i així es tria per tractar-se d'un bon port, amb presència de matèria primera, tradició en construcció naval, complicitat de les institucions locals felipistes (abat, monestir, patriciat urbà), presència d'administració estatal (dipòsit del gra, tabac, sal, fusta...), magatzems i tropes reials, i alhora pel fet de ser el port de Girona.

El projecte serà dut a terme per contractació, i d'aquesta manera a una empresa se li encarrega que creï un arsenal i construeixi navilis, sota la supervisió i amb el suport de l'administració. Aquesta empresa serà francesa, dirigida per J. Campos de Marsella, mentre que la direcció tècnica del parc es troba en mans de F. Reyfard, i pràcticament tots els tècnics superiors i la

Aquest és el gran mèrit de Patiño: la creació d'un arsenal a Sant Feliu de Guíxols i la construcció de tres navilis en tres anys

meitat dels operaris seran francesos –gairebé tots foren contractats entre la mestrança de l'arsenal de Toló–. La resta de personal, el menys qualificat, provindrà de diversos pobles de la costa catalana.

El projecte serà dut a terme per contractació, i d'aquesta manera a una empresa se li encarrega que creï un arsenal i construeixi navilis, sota la supervisió i amb el suport de l'administració

Arriben a la vila més d'un centenar de persones (entre treballadors i famílies), fet que comportarà alguns canvis, tant en el paisatge urbanístic com en la vida diària: es crea un parc tancat amb el perímetre delimitat per estaques, al seu interior es munta la grada de construcció, es reserva espai per a les piles de fusta i altre material, les càbries i carros per a moure les peces, i a la vila, part dels magatzems i botigues del raval de Tueda i voramar seran ocupades per tallers del parc, l'antiga muralla i vall és reconvertida en corderia, diverses habitacions i cases són llogades al personal del parc, es crea una segona carnisseria al raval de Tueda, etc.

Sant Felip el Reial (1716 març – 1717 maig)
El primer navili que es comença a construir el març del 1716 serà el *Sant Felip el Reial*. Cal tenir en compte dues coses. Primer, el tipus de vaixell de guerra: es tractava d'un navili de tres cobertes i armat amb vuitanta canons –per a l'època un dels vaixells més grans de les diferents marines de guerra europees–; i segon, el seu nom: estava dedicat al rei Felip V. Pocs eren els vaixells de guerra que tenien l'epítet *Reial*, i era costum a tot arreu donar-lo als navilis més importants. Patiño no encarrega la construcció d'un vaixell qualsevol, vol impressionar el rei amb un vaixell com l'armada espanyola no en té cap altre.

El mestre constructor o enginyer naval serà R. Boyer, el qual utilitza un model francès per a la seva construcció, probablement inspirat en el *Royal Louis*, construït a Toló el 1692. El *Sant Felip el Reial* serà beneït el 17 de maig de 1717 i avarat pocs dies després. L'obra va ser acabada al port de Sant Feliu, mentre anava arribant la seva tripulació, composta de 500 homes, dels quals 220 eren mariners de la costa catalana.

Navili en construcció durant el segle XVIII (Àlbum del Marqués de la Victoria. Museu Naval de Madrid)

Aquesta empresa serà francesa, dirigida per J. Campos de Marsella, mentre que la direcció tècnica del parc es troba en mans de F. Reyfard, i pràcticament tots els tècnics superiors i la meitat dels operaris seran francesos

Gràcies a la bona gestió de Patiño al capdavant de Catalunya i per la seva tasca relacionada amb la marina, serà nomenat intendent general de Marina el 1717. També en aquell moment es produeix un altre canvi que afectarà en certa forma la construcció de navilis a Sant Feliu: el casament de Felip V amb Isabel de Farnesio, la qual cosa comporta el desplaçament de bona part dels francesos de la Cort, que són substituïts per italians, encapçalats pel cardenal Alberoni.

La fàbrica de vaixells de Sant Feliu passa a ser dirigida per una nova empresa, de l'italià B. Cambi, i un altre canvi es produeix en el disseny dels navilis, en què s'imposa el model d'A. Gaztañeta, ja utilitzat a les drassanes del Cantàbric, en vistes a la creació d'una flota homogènia amb la construcció d'un navili estàndard per a l'Armada, el de dues cobertes i seixanta canons.

Cambi no té experiència en el món naval, ho deixa tot en mans de Reyfard, que manté tota l'estructura prèvia de personal del parc. No canvia res, de fet, a part de l'empresa que té adjudicat el contracte de construcció. Queda clarament separat el negoci financer del teixit productiu.

A l'estiu de 1717 té lloc la concentració de la flota a Barcelona, amb els nous vaixells construïts a Sant Feliu de Guíxols (el *Sant Felip el Reial*) i a Biscaia; en total, dotze navilis i un centenar de càrrega. Salparà de Barcelona dividida en dues esquadres que a finals d'agost desembarquen a l'illa de Sardenya i la conquereixen.

El Cambi o *Sant Bartomeu* (1717 octubre – 1718 agost)
El segon navili que es comença a construir serà el *Cambi* o *Sant Bartomeu*, de dues cobertes i seixanta canons, amb una tripulació de 365 homes –dels quals 15 eren de Sant Feliu–. Durant la seva vida en actiu estarà destinat a Cadis, des d'on féu diversos viatges cap a les Índies. Allà, al mes de juny de 1726, en salpar de Veracruz de tornada cap a Espanya, el *Cambi* s'incendià a la badia de Campeche i s'enfonsà.

L'èxit i la rapidesa de la conquesta de Sardenya afavoreix l'organització d'una nova expedició, la de Sicília. Durant els mesos en què es va construir el *Cambi*, s'organitzà a Barcelona l'expedició de conquesta de Sicília. Alberoni volia evitar que l'illa, en mans del duc de Savoia, fos cedida a Àustria; d'altra banda, hi havia també la voluntat d'anar refent el poder espanyol sobre les seves antigues possessions italianes. Així, s'organitza i concentra de nou a Barcelona durant tota la primera meitat de 1718 un nou exèrcit i una flota quatre cops més gran que els de Sardenya, tant en homes, cavalls, artilleria i vaixells (vint-i-dos navilis i més de quatre-centes embarcacions de transport). La flota salpa de Barcelona dividida en onze esquadres al mes de juny, i desembarca a Sicília els primers dies de juliol. La reacció anglesa per impedir la conquesta de Sicí-

lia per Espanya és immediata: s'envia l'Armada anglesa de Byng el 3 de juny, amb vint navilis, que arriba a Nàpols el 2 d'agost, on rep l'ordre d'atacar. L'11 d'agost de 1718 té lloc la batalla del cap Passaro, on s'enfronta l'estol britànic i l'espanyol. Antonio de Gaztañeta, com a almirall, i embarcat al *Sant Felip el Reial*, vaixell insígnia de la flota espanyola, és fet presoner i posteriorment el navili és enfonsat. El resultat és clarament desastrós: l'estol espanyol destruït i l'exèrcit aïllat, tant a Sicília com a Sardenya, sense poder tornar a Espanya.

El Català o *N.S. de Montserrat* (1718 setembre – 1719 juny)
El període de construcció del *Català* coincideix amb un moment en què la situació política internacional es va girant en contra d'Espanya a causa de la política italianista iniciada per Felip V amb l'arribada de la camarilla italiana encapçalada pel cardenal Alberoni, el desastre del cap Passaro i l'esclat de la Guerra de la Quàdruple Aliança.

El 2 de juny de 1719 es beneeix el *Català*, el 13 de juny és avarat, i és lliurat a l'armada el mateix dia. Durant l'estiu, davant el perill que suposa l'esclat de la guerra, és traslladat al port de Barcelona, encara sense haver-se acabat totes les obres. Si la batalla del cap Passaro és l'esclat del conflicte amb la Gran Bretanya, el 9 de gener de 1719 serà França qui declararà la guerra a Espanya. A partir d'aquest moment el perill no només ve pel mar a causa d'Anglaterra, sinó que s'hi suma la segona potència naval i primera terrestre –i a més veïna–: França. Els francesos passen la frontera i arriben a Pasajes,

El primer navili que es comença a construir el març del 1716 serà el *Sant Felip el Reial*... Pocs eren els vaixells de guerra que tenien l'epítet *Reial*, i era costum a tot arreu donar-lo als navilis més importants

on cremen sis navilis que estaven en construcció. En conseqüència, es desplacen tropes espanyoles de Catalunya cap al País Basc.

A tot plegat, s'hi hauria de sumar la inestabilitat a Catalunya, per la presència d'austriacistes que rebran el suport de França. El sector català comprès entre Barcelona i la frontera queda pràcticament reduït a unes poques poblacions sota control felipista: Hostalric, Sant Feliu de Guíxols, Girona i Roses. El Govern es veu obligat el 8 de juny a crear esquadres locals fidels a Felip V, i es forma a Sant Feliu de Guíxols la primera el 14 de juny.

Al Cantàbric la situació s'agreuja per la presència d'una flota anglesa i una altra de francesa que ataquen diferents ports. El 12 de juny és atacada Santoña per la flota francesa que desembarca i crema dos navilis de seixanta canons i un de setanta que es trobaven en construcció. Aquí, hi treballava bona part de la mestrança catalana i francesa que s'havia anat traslladant des de Sant Feliu durant la primera meitat del 1719.

És molt probable que pels atacs i crema de navilis al Cantàbric, i per la proximitat amb la frontera francesa, i per mar amb Toló i Maó –bases navals de

França i la Gran Bretanya, respectivament– es decidís traslladar el *Català*, encara inacabat, cap a un port més segur. Així, sembla, pel que es cita en un document de 16 d'octubre de 1719, que fou acabat de construir a Barcelona. Per tant, quan es produeix la primera incursió pels carrasclets a Sant Feliu de Guíxols, el 5 d'agost, el *Català* ja no hi era.

El *Català* també serà destinat a Cadis, des d'on farà diversos viatges cap a les Índies, durant un dels quals destaca un enfrontament a les Canàries amb un navili anglès de vuitanta canons l'any 1724, que no aconsegueix derrotar-lo i finalment es retira. El *Català* serà donat de baixa el 1731.

Sant Ramon (1719)
El final del parc es produeix durant el 1719. D'una banda s'acaba la construcció de navilis per contracte amb el *Català*, bona part del seu personal es va traslladant durant la primera meitat de l'any cap a les drassanes de Santoña, la resta se'n torna a França, i paral·lelament a la construcció del *Català*, s'inicia la construcció del quetx o balandra *Sant Ramon*.

Aquesta embarcació menor, armada amb uns dotze-divuit canons, tenia la funció de vigilar les costes, per evitar el contraban o les incursions corsàries, i fou construïda directament per l'administració reial, sota la direcció del comissari ordenador de Marina J. Domínguez Tenorio. No es construí dins el parc, sinó que, en acabar el *Català*, es va reduir la seva superfície i es va crear

Les últimes notícies sobre la fàbrica de vaixells se situen als voltants de 1720 i 1721, quan encara existeix el parc nou

el parc nou, amb l'única funció de guardar fusta i material de construcció. Al costat del parc nou es va construir el *Sant Ramon*, i, tot i les incursions dels carrasclets i la destrucció dels magatzems del tabac i la sal, a la tardor encara es trobava inacabat a la platja, sense folrar.

La gran incògnita és el final del *Sant Ramon*. No tenim cap evidència documental del final de la seva obra o de la seva vida activa. Ni tan sols de la seva destrucció per part de les incursions guerrilleres, atès que, tot i que la guerra s'acaba el 5 de desembre de 1719, encara es produeix un nou atac a la vila el 25 de desembre.

Les últimes notícies sobre la fàbrica de vaixells se situen als voltants de 1720 i 1721, quan encara existeix el parc nou, tan sols com a magatzem de fusta, i amb la presència de funcionaris que tenen responsabilitat sobre aquest local.

Pablo de la Fuente
Fundació Fortaleses Catalanes

Marcel Pujol i Hamelink
Escola Superior de Conservació i Restauració de Béns Culturals de Catalunya

BIBLIOGRAFIA

Fuente de Pablo, Pablo de la; Pujol Hamelink, Marcel. *La reial fàbrica de vaixells de Sant Feliu de Guíxols (1715-1721)*. Sant Feliu de Guíxols: Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, 2010.

Vist pel COMERÇ

NAVILIERS I COMERCIANTS: ELS SUÑER DE SANT FELIU DE GUÍXOLS. Una nissaga de mariners que representa el millor exemple de com els guixolencs, a través del comerç i la navegació, crearen al segle XIX una xarxa d'interessos que abastava des del mar Negre fins a les costes d'Amèrica.

La documentació conservada actualment a l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols situa l'inici de les activitats de la família Suñer, mariners i comerciants de Sant Feliu, al principi del segle XIX. Els primers documents que trobem al fons ens parlen de diverses activitats comercials portades a terme pel patró Josep Suñer Artau, casat amb Maria Ribot Lloberas. El matrimoni Suñer-Ribot tingué tres fills: Manel, Josep i Rita. Els dos nois continuaren el negoci familiar: Manel Suñer com a patró de la goleta *Nostra Senyora dels Àngels* i Josep Suñer com a pilot de la matrícula de Sant Feliu, tot i que, ben aviat, va començar a col·laborar amb el seu pare en els negocis de la família. Rita Suñer, per la seva banda, es va casar amb Nicolau Casas Calzada, també pilot de la matrícula guixolenca. L'any 1833 trobem la darrera referència de Manel Suñer: la tripulació del seu vaixell ha de deixar-lo a Santiago de Cuba per una malaltia greu i continuar viatge. La manca de notícies posteriors ens fa pensar que Manel va morir a l'illa de Cuba. La seva desaparició va suposar que Josep Suñer (conegut com *Josep Suñer "menor"*) assumís la direcció de la totalitat dels negocis familiars. Casat amb Caterina Patxot, Josep

La família també mantenia negocis amb el port rus d'Odessa, al mar Negre, amb la ciutat de Liorna a Itàlia, i amb diversos punts del litoral espanyol, com Tarragona, Màlaga o Gibraltar

es va dedicar principalment a mantenir les relacions comercials de la casa Suñer amb diversos corresponsals de l'àmbit mediterrani. Entre aquests, cal destacar el guixolenc Antoni Vidal, establert a Marsella, o Josep Paradís, un català establert a Gènova. La família també mantenia negocis amb el port rus d'Odessa, al mar Negre, amb la ciutat de Liorna a Itàlia, i amb diversos punts del litoral espanyol, com Tarragona, Màlaga o Gibraltar. Aquest comerç mediterrani es centrava en els cereals (principalment blat, ordi, civada, i mestall[1]) dels ports d'Odessa o de Liorna, arròs de Cullera i de Gènova, cuirs de Romania i d'Ucraïna embarcats al port italià de Liorna, cànem de Bolonya, etc. Els negocis de la família Suñer-Patxot també abastaven altres camps. La relació amb el comerciant guixolenc Antoni Vidal va significar per a la família Suñer entrar en el comerç dels taps de suro amb França. Així, des de 1825 fins a 1837, trobem diverses comandes de taps ja elaborats enviats des de Sant Feliu a Marsella per compte d'Antoni Vidal. Així mateix, també establiren relació amb la companyia Prats i Fills de Palafrugell, a la qual subministraven suro en panna dels boscos de Solius i de Romanyà.

Un xabec per anar a Amèrica

L'any 1823 els Suñer prengueren part, amb altres interessats, en la construcció del xabec *Unión* del patró Pere Calzada Anglada. Amb aquest vaixell iniciaren, l'any 1828, els primers viatges comercials a Amèrica, principalment als ports de l'Havana i de Matanzas, a l'illa de Cuba. El xabec, una nau de vela llatina amb tres arbres, molt semblant al místic (del qual es diferenciava només pel pal de proa, més decantat endavant) era potser un dels tipus més antics d'embarcació dels que arribaren a fer la carrera d'Amèrica. La construcció de l'*Unión*, de trenta tones d'arqueig, va anar a càrrec del mestre d'aixa Francesc Nussa, que construí el xabec a la mateixa platja de Sant Feliu,

1. Mescla de blat i sègol o ordi.

La construcció de l'*Unión*, de trenta tones d'arqueig, va anar a càrrec del mestre d'aixa Francesc Nussa, que construí el xabec a la mateixa platja de Sant Feliu, on tenia ubicada la seva drassana

on tenia ubicada la seva drassana. El contracte signat entre el mestre Nussa i Josep Suñer estipulava tant les mides i l'arqueig del bastiment com, fins i tot, el tipus de fusta a utilitzar per les diverses parts: alzina per al buc, roure per als costats i la coberta, i suro per a la roda i la contraroda. També es fixava el termini de construcció: l'*Unión* havia d'estar a punt en només set mesos. El cost del vaixell fou de 6.300 lliures catalanes; import finançat amb el sistema de *parçoners*, és a dir, dividint el cost total en parts conegudes com *setzens* (una setzena part del cost) entre diversos inversors. Els interessats foren: el patró Pere Calzada Anglada, amb 2/16; Josep Suñer Artau, amb 2/16; Joan Amell de Sitges, amb 1/16; Ignasi Massanet, de Barcelona, amb 1/16; Francesc Janer, de Liorna, amb 1/16; Josep Bernich, amb 1/16; Antoni Vidal, amb 1/16; Josep Paradís, de Gènova, amb 1/16; Josep Torrent, de la Selva, amb 1/16 i 1/32; Josep Suñer "menor", amb 5/16. L'*Unión* és, doncs, un vaixell que mostra la interrelació dels naviliers i comerciants catalans establerts arreu.

La drassana de Sant Feliu era un espai de treball dirigit per un mestre d'aixa que assumia els encàrrecs responent davant de clients i administració. La feina, però, implicava un bon nombre d'artesans, des de velers fins a corders, passant per calafats, ferrers, fusters, etc. Les quantitats que cada artesà podia arribar a cobrar depenien tant de la feina realitzada com de la seva importància en el resultat final. El mestre Nussa "per mans i fusta" rebria 1.687,10 lliures. Els altres artesans cobrarien quantitats molt menors: Benvingut Ginesta, ferrer, 778,2 lliures; Josep Pasqual, corder, 393,8 lliures; Antoni Estrada, mestre veler, 254 lliures; Tomàs Mateu, mestre calafat, 139 lliures; Benet Baguer, fuster, 118 lliures, etc. Altres treballs afectaven artesans menors, com els dauradors, encarregats de daurar alguns ornaments de metall de bord. L'equipament del vaixell també engruixia la factura final. L'*Unión* va necessitar, entre altres subministraments, 688 canes[2] (uns 1.100 metres)

Finançat amb el sistema de *parçoners*, és a dir, dividint el cost total en parts conegudes com *setzens* (una setzena part del cost) entre diversos inversors

de cotonina (una tela gruixuda i llistada de cotó per a fer les veles), dues olles de ferro, una paella i un morter per a la cuina, cànem per a cordes, un fanal d'aram per a la cambra de bitàcola i, fins i tot, una cafetera. Tot i que el cost del vaixell pot semblar molt alt, cal tenir en compte els beneficis que el comerç marítim podia reportar. L'*Unión* va realitzar el seu primer viatge al mes de febrer de 1824 anant a Salou i a les costes d'Itàlia, concretament al port de Liorna[3]. Fou un viatge rodó i prou profitós: els beneficis pel xabec foren de 405 lliures catalanes. Havia començat l'amortització de la inversió. Fins l'any 1827 el xabec es va moure en l'àmbit del comerç mediterrani visitant ports com el de Marsella, amb el qual es mantenia un important tràfic de taps de suro, o els ports italians de Civitavecchia[4] i Liorna. A l'octubre del

2. Mida longitudinal que consta de 8 pams i equival aproximadament a un metre i seixanta centímetres.

3. Liorna (en italià, Livorno) és una ciutat de la província de Livorno, a l'oest de la Toscana, situada a la riba del mar Tirrè.

4. Civitavecchia és un municipi italià, situat a la regió del Laci i a la província de Roma.

Vaixell de tipus goleta construït a la platja de Sant Feliu de Guíxols cap al 1880, ja avarat per acabar l'arboradura. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor: desconegut)

mateix any, l'*Unión* realitzava el seu primer viatge a Amèrica, concretament a Novitas[5] i a Matanzas, una ciutat de la costa nord de Cuba. El viatge va continuar per Charleston, als Estats Units, l'illa de Puerto Rico i, de retorn a Espanya, Cadis, Almeria, Maó, Barcelona i Sant Feliu de Guíxols, i finalment arribà a port el 13 de juny de 1830.

La navegació per l'Atlàntic tenia unes característiques tècniques que desaconsellaven la utilització d'aparells de vela llatina. Tot i això, molts vaixells d'aparell llatí, realitzaren alguns viatges. Aquest fet és característic dels primers moments de molts comerciants catalans que encaraven el comerç amb Amèrica amb els mateixos mitjans tècnics utilitzats en la navegació mediter-

L'*Unión* va realitzar el seu primer viatge al mes de febrer de 1824 anant a Salou i a les costes d'Itàlia, concretament al port de Liorna

5. Actualment, Nuevitas, província de Camagüey, Cuba.

A la pàgina següent: detall d'un quadre de Pere Caymó pintat el 1857 amb vaixells en construcció a la platja, entre la rambla Vidal i la riera del Portalet. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: Néstor Sanchíz)

La navegació per l'Atlàntic tenia unes característiques tècniques que desaconsellaven la utilització d'aparells de vela llatina

rània. Ben aviat, les exigències de l'Atlàntic els feien canviar d'opinió. Segurament en previsió d'aquestes dificultats, l'*Unión* fou portat, abans del seu primer viatge, a les drassanes de Barcelona, on van transformar el seu aparell en el d'un xabec "velatxero". El vaixell es dotava així d'un aparell híbrid amb el pal trinquet arborant un conjunt de veles rodones com les d'un bergantí, el pal major amb una gran vela mestra llatina i el pal i la vela de mitjana com les dels altres xabecs. Tot i aquest canvi, que facilitava la navegació oceànica, el mateix any del seu primer viatge a Amèrica el xabec *Unión* va retornar a les drassanes de Sant Feliu. Era habitual, després d'un viatge a les colònies, realitzar treballs de carena.[6] En aquest cas, les feines varen incloure el canvi

A l'octubre del mateix any, l'*Unión* realitzava el seu primer viatge a Amèrica, concretament a Novitas i a Matanzas, una ciutat de la costa nord de Cuba

del seu aparell pel de pollacra goleta, molt més adaptat a la difícil navegació de la carrera d'Amèrica. Diversos artesans guixolencs tornaren a treballar en el vaixell: les tasques de carena foren realitzades per Antoni Campaneria, per un import de 400,8 lliures; el mestre d'aixa Ramon Vivas construí una llanxa nova per 90 lliures mentre que el mestre d'aixa Pere Patxot fou l'encarregat de reconvertir l'aparell de xabec a pollacra goleta. A partir d'aquell moment l'*Unión* es dedicaria bàsicament al comerç amb Amèrica.

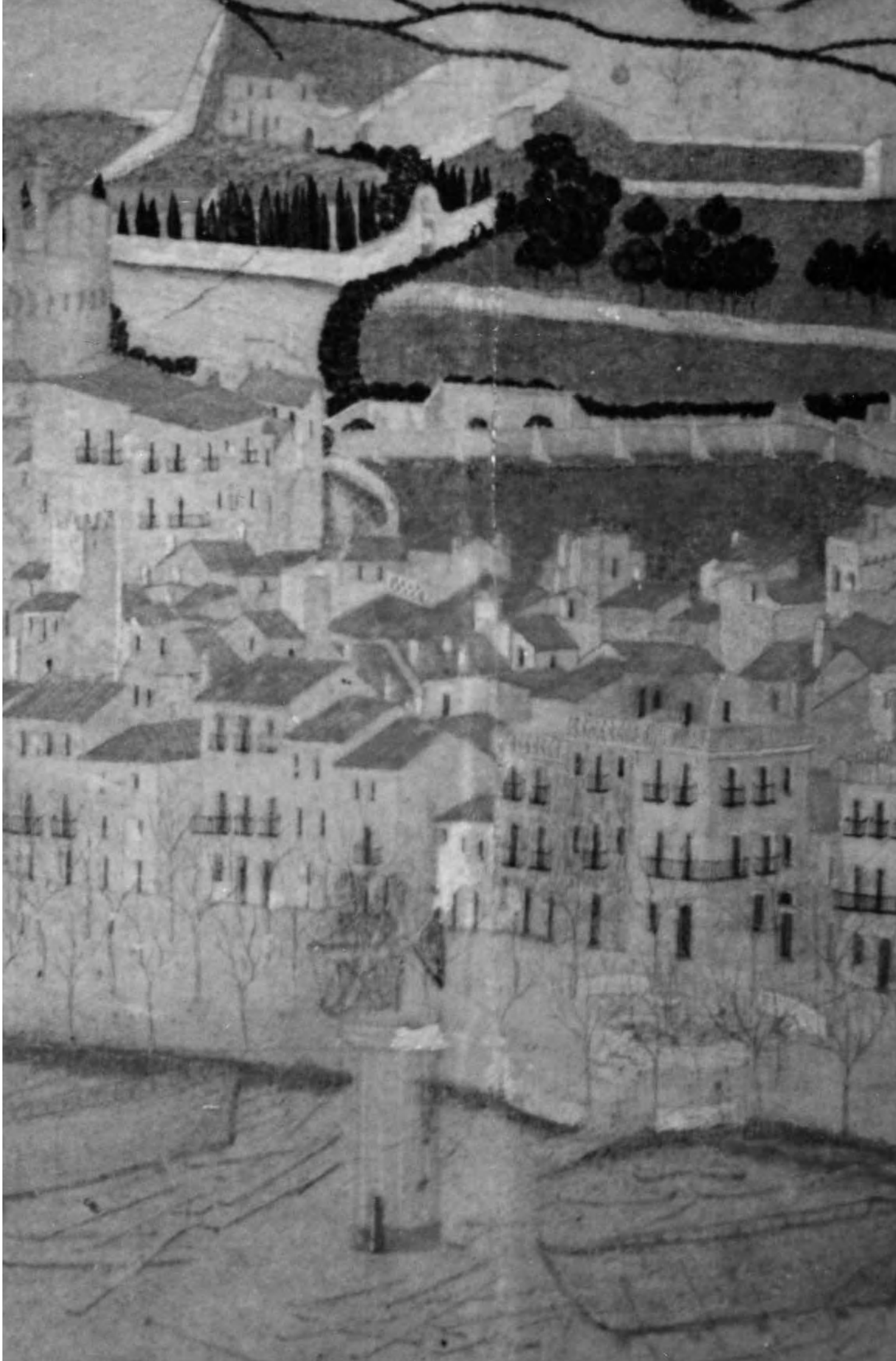
El final de la història

Amb la mort l'any 1862 de Josep Suñer "menor", perdem el rastre documental de les activitats comercials de la família Suñer-Patxot. Els darrers documents disponibles ens parlen de l'administració del patrimoni familiar per part de Josep Suñer Patxot, advocat, i de Francesc Suñer Patxot, agent de duanes, casat amb Emília Mató Puig. Podem centrar el patrimoni familiar en la propietat de les cases del carrer de Girona, 7 i 22; carrer Caymó, 35 (actualment, carrer Sant Domènec); carrer de la Creu, 19; una vinya al paratge Bujonis de Sant Feliu de Guíxols, i el mas Malver a la Bisbal. El matrimoni Suñer-Mató vivia al carrer Girona, 22, de Sant Feliu. La mort sense descendència masculina dels fills de Josep Suñer Ribot va significar l'extinció del cognom Suñer i deixar la memòria dels negocis de la família en mans d'Emília Mató.

Gràcies a la donació efectuada pels senyors Lluís i Felip Puig Ferriol (descendents de Francesc Suñer Patxot), el fons d'aquesta família es conserva actualment a l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols, i constitueix una valuosa font d'informació que ens permet reconstruir tant el detall del comerç guixolenc del segle XIX com la construcció i la vida quotidiana dels vaixells de l'edat d'or de la vela catalana.

Josep Auladell
Arxiu Municipal

6. Reparació del buc d'un vaixell. Acte de repassar i calafatar totes les juntes d'una embarcació, tant de proa com de popa, de les bandes i de coberta.



Vist per l'ÈPOCA CONTEMPORÀNIA

CONSTRUIR VAIXELLS A SANT FELIU DE GUÍXOLS DURANT EL SEGLE XX. Després de l'aplicació del motor de vapor als transatlàntics i grans vaixells de càrrega, la indústria naval catalana va patir una forta davallada de la qual tan sols es va escapar Barcelona. A Sant Feliu de Guíxols, l'activitat constructiva naval es mantingué present a la vila a través de diverses iniciatives a mig camí entre la tradició i la innovació.

Després de la crisi de la indústria naval catalana de finals del segle XIX, l'activitat de les drassanes guixolenques es replegà durant el segle XX cap a la construcció d'embarcacions de tonatge menor, especialment de pesca. A partir de la segona meitat de la centúria, la fabricació de naus al municipi convisqué amb la introducció de tècniques modernes, l'ús de noves matèries i el disseny de models d'embarcacions adaptats als nous gustos i necessitats. El segle XX suposà una etapa de grans transformacions, de continuïtats i de ruptures amb el passat. Durant aquest període, però, Sant Feliu no va deixar de comptar amb iniciatives que mantingueren encara el regust del municipi com a centre productor naval.

Una iniciativa maleïda: les drassanes Mallol

Una de les primeres iniciatives nascudes durant el segle XX fou la de Carles Mallol. Aquest industrial edificà l'any 1918, davant per davant del passeig dels Guíxols, els anomenats Astilleros Mallol, centrats principalment en la construcció de vaixells de cabotatge. D'origen tarragoní, Mallol coneixia Sant Feliu d'estiuejar-hi i disposava d'experiència professional com a oficial

El segle XX ha suposat una etapa de grans transformacions, de continuïtats i de ruptures amb el passat

de la Marina Mercant i pràctic de port. Les perspectives de regeneració econòmica que dibuixava aquesta nova drassana es veieren ben aviat frustrades. Al febrer de 1919, l'empresari hagué de fer front a una vaga de treballadors, que reivindicaven millores salarials i professionals. Però fou sobretot l'accidentada i deficient construcció del veler *Sant Jordi* l'any 1921 el que precipità el final del negoci. Els errors en la fixació dels punts de flotació del vaixell i l'afluixament fortuït de les amarres que el sostenien propiciaren que la nau llisqués cap al mar i el seu casc es capgirés fins a embarrancar entre l'aigua i el sorral. La desfeta del *Sant Jordi*, irrecuperable tot i els intents, propicià enormes pèrdues econòmiques a Mallol, que immediatament decidí liquidar el negoci[1].

Després del fracàs de les drassanes Mallol, la construcció naval a Sant Feliu es caracteritzarà per la fabricació de bots i petites embarcacions. Un dels mestres d'aixa més actius del període fou Josep Gay Codina, que s'establí pel seu compte després d'haver treballat precisament a les drassanes Mallol. Altres

Una de les primeres iniciatives nascudes durant el segle XX fou la de Carles Mallol

mestres d'aixa destacats durant els anys trenta i quaranta foren en Panxo Mayor o els Carré. Com a nota exòtica, durant la dècada de 1940 l'empresa González Barros construiria dos petits mercants de ferro al racó de Llevant[2].

La tradició constructiva del taller de Ramon Gay

Ramon Gay Fàbregas ha estat considerat el darrer mestre d'aixa guixolenc a treballar a la platja; l'últim representant d'una antiga tradició constructiva

1. Bussot, Gerard. "Les drassanes Mallol", dins *L'Arjau*, 32, novembre 1998, p. 3-4.

2. Pi, Quito. "Ramon Gay, el mestre d'aixa de Sant Feliu", dins *Àncora*, 2.733, 18 d'octubre de 2001, p. 5.

Un dels mestres d'aixa més actius del període fou Josep Gay Codina, que s'establí pel seu compte després d'haver treballat precisament a les drassanes Mallol

naval estretament arrelada a Sant Feliu de Guíxols des de segles enrere que, superat el llindar del segle XXI, té assegurada la continuïtat en el seu deixeble Agustí Cano. El Sr. Gay s'inicià en aquest ofici de forma autodidacta a finals dels quaranta, de la mà del seu pare, Josep Gay Codina. Al llarg de la seva dilatada trajectòria professional, construí més de dues-centes embarcacions de tipologies i mides diverses, sempre fidel a la fusta com a matèria primera i a l'aixa com a eina principal. La seva feina es realitzava tant al racó de Llevant de la platja com al seu taller del carrer Sant Isidre. L'any 1952 construí la nau *Polar* i dos anys més tard, el 1954, el *Costa Brava*, ambdues dedicades al turisme. De les seves drassanes, en sortiran altres creuers, com el *Pasajes Costa Brava* (1958), el *Sol y Playa* (1961) i el *Sol y Mar* (1962); posteriorment construirà el *Turístic* i, finalment, el *Poseidón*. Ramon Gay combinà durant alguns anys la fabricació d'aquest tipus d'embarcacions amb la seva explotació turística directa, la qual cosa el convertí en un dels pioners en l'oferta de viatges lúdics pel litoral gironí.

El "varadero" de can Carré

En aquesta ràpida visió del que ha estat la fabricació de vaixells a Sant Feliu en el transcurs del segle XX, no hi pot faltar una referència a l'escar del port, conegut popularment com *el "varadero" de can Carré*. Aquest servei entrà en funcionament durant la primera meitat dels anys trenta per a tasques de neteja, reparació i manteniment de tot tipus d'embarcacions[3]. Malgrat no tractar-se pròpiament d'una drassana, la seva existència era totalment necessària si es volia assegurar el bon funcionament de les naus. De fet, des de la seva creació fins a la dècada de 1970, el "varadero" fou l'única instal·lació d'aquestes característiques que hi havia entre la costa gironina i la part nord de Barcelona. En els seus inicis, se n'ocupà el mestre d'aixa Pere Carré Quintana. Després dels trasbalsos de la Guerra Civil, la família Carré reprengué la

De fet, des de la seva creació fins a la dècada de 1970, el "varadero" fou l'única instal·lació d'aquestes característiques que hi havia entre la costa gironina i la part nord de Barcelona

concessió del negoci l'any 1954. Primer foren els fills de Pere Carré, Francesc i Conrado Carré, i després un altre Pere Carré, nét del primer; tots ells eren mestres d'aixa i construïren també diverses embarcacions. El darrer membre fins ara de la nissaga, l'esmentat Pere Carré nét, féu la seva darrera barca al tombant de la dècada dels setanta als vuitanta i optà per concentrar-se professionalment en l'escar, una activitat que li era molt més rendible.

Nous materials i noves tècniques

Tornant estrictament a les drassanes guixolenques i deixant de banda el taller de Ramon Gay, si per alguna cosa s'ha caracteritzat la construcció de vaixells durant el segle XX ha estat per l'aparició de noves matèries primeres i el conse-

3. Colomer-Ribot, Xavier. "La vella i la nova escola de mestres d'aixa", dins *Mar de Mars*, 34, juliol-agost 2003, p. 28-31.
Aquesta revista està disponible a l'Arxiu Municipal.

güent abandonament de les tècniques tradicionals[4]. La fusta, cada vegada més costosa i difícil d'aconseguir, ha cedit el lloc a materials sintètics com el polièster i la fibra de vidre. Amb la introducció del plàstic, és possible construir el buc dels vaixells per mitjà d'un motllo, de forma seriada i més ràpida. El plàstic ha abaratit costos i requereix un menor manteniment. La fusta, per contra, té assegurada una major perdurabilitat i permet el recanvi de parts fetes malbé per noves peces. Malgrat que encara s'encarreguen naus de fusta, fins i tot en aquests casos s'han introduït innovacions; per exemple, en l'ús de fustes exòtiques com el cedre i el teix, o en l'aplicació de tècniques com la de la *fusta emmotllada en fred*, que consisteix a muntar el vaixell utilitzant làmines encolades. Certament, la fusta manté encara un regust clàssic difícil de suplir amb el plàstic; potser per

Si per alguna cosa s'ha caracteritzat la construcció de vaixells durant el segle XX ha estat per l'aparició de noves matèries primeres i el conseqüent abandonament de les tècniques tradicionals

això algunes embarcacions realitzades amb material sintètic han intentat conservar la línia estètica de les seves precursores de fusta. De la mateixa manera, la introducció dels motors de carburant ha deixat en un segon terme la necessitat de disposar del tradicional aparell de veles en moltes embarcacions, que, malgrat tot, l'han mantingut amb una funció exclusivament estètica. La construcció s'ha adaptat als nous gustos, però també a les noves necessitats, i per això han proliferat les embarcacions per a la pesca esportiva o d'ús recreatiu. D'altra banda, la reconversió de tècniques i materials ha fet innecessària la construcció dels vaixells a la mateixa platja i ha propiciat el trasllat definitiu de l'activitat productiva naval a sectors allunyats de la primera línia de mar.

La construcció naval a partir d'aquests criteris moderns també ha estat present a Sant Feliu durant el segle XX. L'any 1968 s'instal·là al capdamunt de la carretera de Girona la societat SOLMA S.A., dedicada a la fabricació d'embarcacions esportives i recreatives en polièster; temps després, l'empresa

Ramon Gay Fàbregas ha estat considerat el darrer mestre d'aixa guixolenc a treballar a la platja (...); superat el llindar del segle XXI, té assegurada la continuïtat en el seu deixeble Agustí Cano

traslladà la seva activitat a Santa Cristina d'Aro, però un incendi en destruí les instal·lacions i féu replantejar als seus responsables retornar temporalment a Sant Feliu[5]. Un altre exemple és el de l'empresa de matriu francesa Astilleros del Mar S.A., que l'any 1977 s'establí al camí de Pedralta[6]. Durant la dècada de 1980, aquesta era una de les empreses més importants del país en la construcció de iots de polièster, amb la fabricació de fins a dotze models diferents de iots.

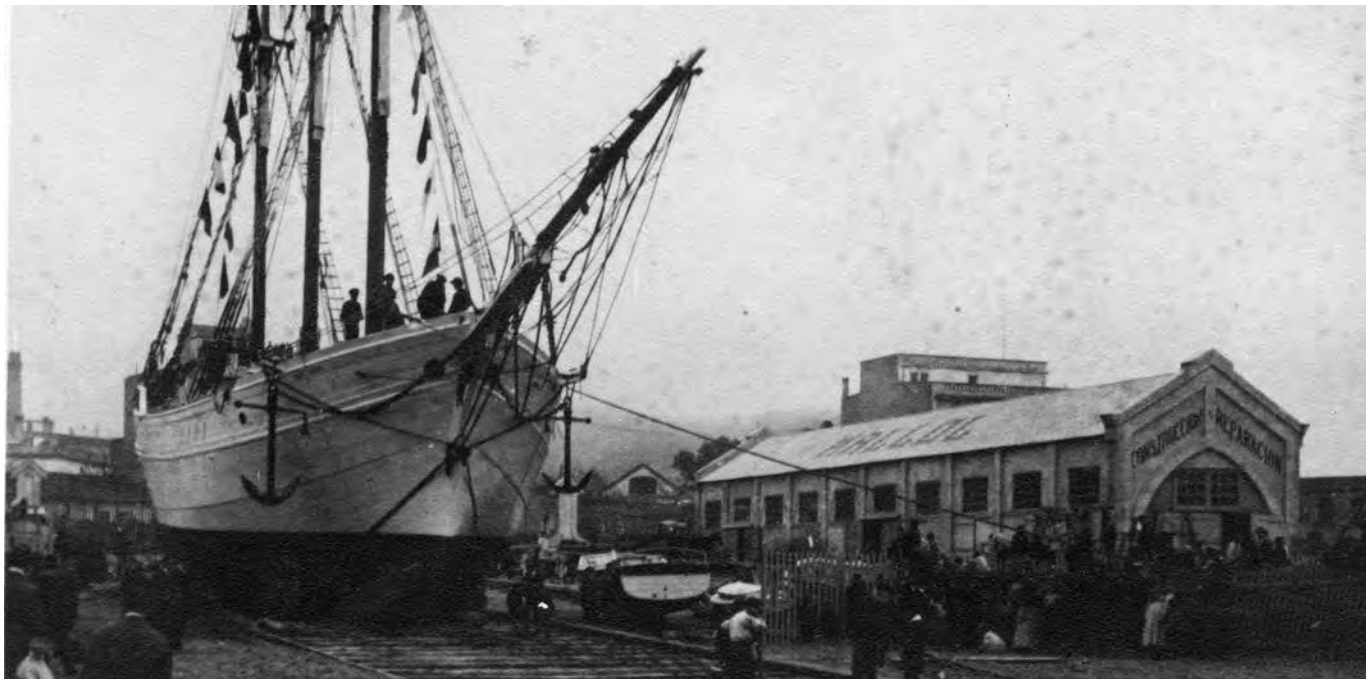
Marc Auladell
Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols

4. Dalmau, Antoni. "Del mestre d'aixa al vaixell de plàstic", dins *Presència*, núm. 637, 6 de maig de 1984, p. 11-15.

5. AMSFG, Fons Ajuntament, llicències d'obres núm. 3297 i 513/1980.

6. AMSFG, Fons Ajuntament, llicència d'obres núm. 4870.

Sota aquestes línies, a dalt, esquerra: balandre *Genoveva* al varador de can Carré (1933). AMSFG. Fons can Carré (Autor: desconegut); dreta: creuer turístic *Costa Brava*, anys cinquanta. AMSFG. Fons can Carré (Autor: desconegut); a baix, vaixell *Sant Jordi* a les drassanes Mallol (1921). AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor: desconegut)



LES IMATGES

1

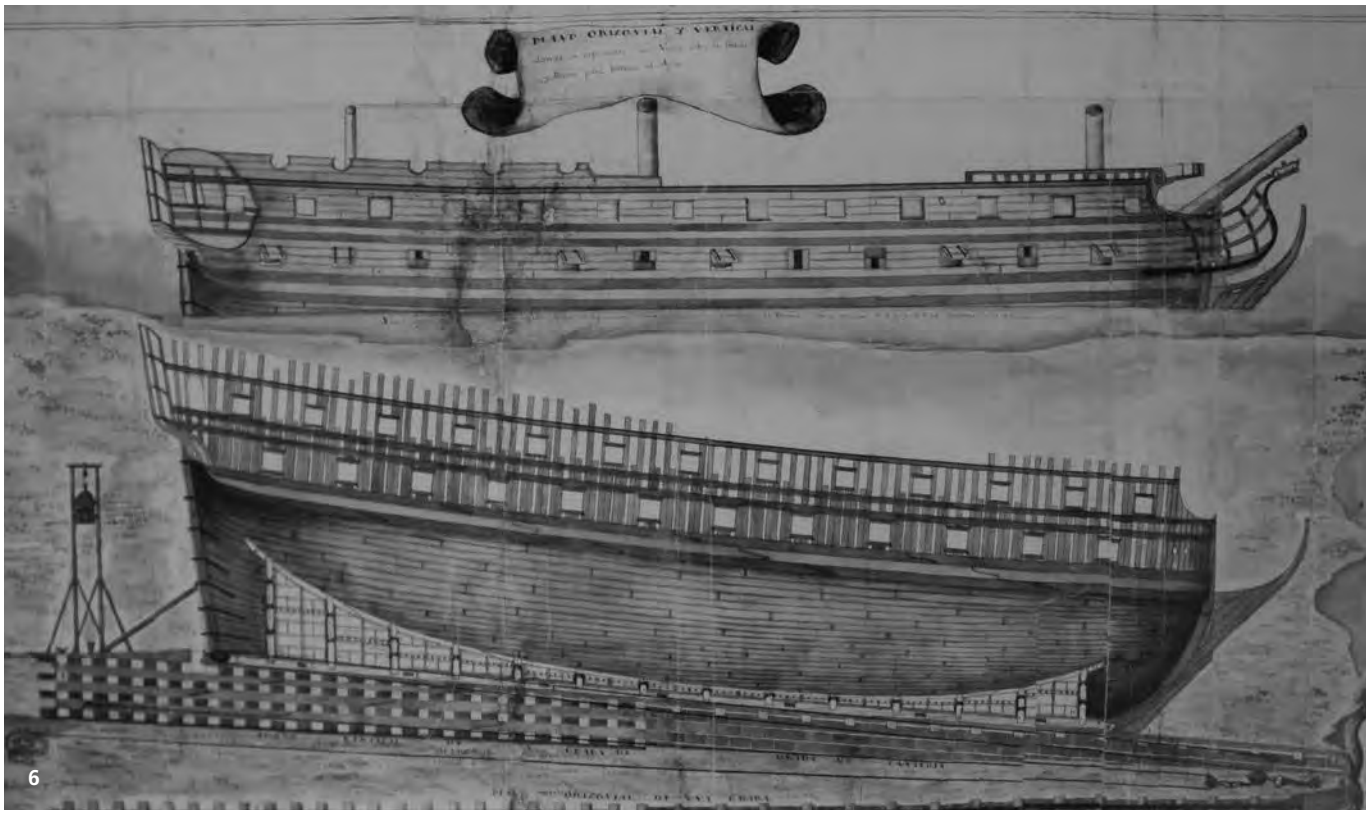
1. Ramon Gay serrant fusta per fabricar les peces de la barca *Avi Conet* (1996-1999). AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: Josep M. Vicens i Batet) **2.** Construcció de les quadernes de la barca *Avi Conet* (1996-1999). AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: Josep M. Vicens i Batet) **3.** Agustí Cano i el seu ajudant construint el buc de l'*Avi Conet* (1996-1999). AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: Josep M. Vicens i Batet) **4.** Ramon Gay introduint estopa entre les peces de la quilla de l'*Avi Conet* (1996-1999). AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: Josep M. Vicens i Batet) **5.** Barca *Avi Conet* fondejada a la badia de Sant Feliu de Guíxols, al març de 1999. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: Josep M. Vicens i Batet)

2

3

4

5



6

7

6. Navili en construcció durant el segle XVIII, grada i ànguila (Àlbum del Marqués de la Victoria. Museu Naval de Madrid). **7.** Vaixell *Sant Jordi* a les drassanes Mallol (1921). AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autor: desconegut) **8.** Operaris arreglant un creuer de tipus turístic al varador de can Carré, l'any 1959. AMSFG. Fons can Carré (Autor: desconegut) **9.** Barca de pesca al varador de can Carré cap a l'any 2000. AMSFG. Fons can Carré (Autor: desconegut) **10.** Vista del moll medieval (1966). AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: desconegut)

8

9

10

AGUSTÍ CANO

és mestre d'aixa i construeix les seves embarcacions al número 23 del carrer Sant Isidre de Sant Feliu de Guíxols, on té el taller. És un dels 6 artesans que treballen avui dia a Catalunya i fa 34 anys que es dedica a aquest ofici, que va aprendre des de ben jove seguint els mètodes tradicionals.

Va néixer a la província de Granada l'any 1963 i, amb 9 anys, va venir a viure a Sant Feliu de Guíxols. Explica que als estius, quan era petit, li agradava badar davant del taller de Ramon Gay, tot mirant com fabricava vaixells. Recorda perfectament el dia que el mestre d'aixa li va dir: "Quan tinguis 14 anys vine a treballar amb mi"; i que així va ser com es va iniciar en aquest món tan especialitzat i fascinant en què ha desenvolupat la seva activitat professional. Reconeix tots els vaixells que ha fet i en sap els detalls "com si es tractés de fills". Ens parla de com dissenya les embarcacions segons les preferències i les necessitats dels clients, de les eines i dels materials que utilitza. El que més l'apassiona de la seva feina és el seu vessant creatiu i l'aprenentatge continuat. Lamenta que aquest ofici està quedant en l'oblit malgrat que estiguem en un país on la navegació i la indústria naval han estat molt importants al llarg de la història.

Què va ser el primer que va aprendre al taller? Tenia alguna experiència en temes de mecànica o alguna cosa semblant?

No tenia cap experiència, simplement m'agradava, i quan et dediques a una cosa que t'agrada, et surt. La primera cosa que vaig aprendre a fer va ser traçar embarcacions, que consisteix a passar de la maqueta al dibuix de les peces a mida real en aquests taulers que hi ha al fons del taller. Vaig estar molt de temps traçant embarcacions; després ja vaig poder construir-les començant per la quilla fins a arribar al barret.

La tècnica d'ara té a veure amb el que ha après?

D'abans amb ara no ha canviat pràcticament gens. La professió continua essent mestre d'aixa i tot és artesà i manual, totes les peces les tornejo a mà i moltes eines no es troben al mercat.

Llavors, ¿què fa quan en necessita una de nova perquè se li'n trenca una, per exemple?

Doncs me l'he de fer jo mateix. En general estem molt condicionats pel que es troba als magatzems i botigues. Com que aquí s'està perdent la tradició, quan he buscat recanvis com ara peces de bronze, els he trobat més fàcilment en catàlegs anglesos o francesos, ja que en aquests països tenir una embarcació de fusta encara és com tenir un tresor.

Quin tipus de fusta utilitza? Els materials d'avui dia són els mateixos que abans?

Normalment s'utilitza l'alzina per a fer la quilla i les quadernes i, per a fer el folre, pi pinyoner. Això es fa igual com sempre, el que passa és que fins fa poc encara podíem anar al bosc a escollir els arbres que crèiem que ens anirien millor per a fer una barca. Els tallàvem i fèiem les peces. Els propietaris que volien fer tales ens avisaven per si ens interessava, però avui dia tot va per a pasta de paper. És molt complicat trobar fusta del país; per a fer peces rectes podem utilitzar fusta africana o sud-americana, però per a

fer peces corbes, no, i hem de buscar als establiments on venen fusta per a llenya.

Per què no poden utilitzar fustes d'altres llocs per a les peces corbes?
Perquè cal escalfar la fusta per donar-li la forma corba i la que permet millor aquest treball és la de pi. Les fustes africanes, amb l'escalfor, tendeixen a cristal·litzar i es parteixen amb molta facilitat.

Quins tipus d'embarcacions es construïen i quines es fan a l'actualitat?
Sempre s'han fabricat vaixells catalans, principalment llaguts i xaiques. La diferència és que fa uns trenta anys es fabricaven barques per a la pesca i, en canvi, ara, totes són de tipus recreatiu.

Qui són les persones interessades en embarcacions de fusta?
Un client que busca una embarcació de fusta és un enamorat de la navegació tradicional; normalment està lligat amb la tradició familiar. També hi ha un component d'identitat, una sensibilitat i unes ganes de conservar les embarcacions d'aquí, les catalanes.

En la navegació, ¿quina diferència hi ha entre una embarcació de fusta i una de plàstic?
Una embarcació de fusta pesa molt més que una de fibra; en general, es manté molt més estable. No deriva quan està parada i avança tallant les onades i no saltant-les per sobre, com ho fan les de plàstic, que semblen baldufes. En cas de mal temps, per exemple, la navegació és molt

Pàgina anterior: retrat d'Agustí Cano. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: Salvador Estibalca). Sobre aquestes línies: eines al taller d'Agustí Cano. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: Salvador Estibalca)

més segura; també és molt més resistent en cas que el casc fregui amb un escull o una roca. Una barca de fusta pot tenir ben bé fins a dos centímetres de gruix, mentre que una de plàstic té tan sols mig centímetre i s'esqueixa molt més fàcilment. Les embarcacions de fusta es poden reparar; com que estan fetes per peces, cada peça es pot treure i es pot substituir per una de nova. De fet, en una embarcació de fusta es poden fer totes les modificacions que es vulgui. En vaig restaurar una que s'havia malmenat durant una tempesta a Llafranc. S'havia fet malbé el casc de dalt a baix i s'havia enfonsat totalment. Ara torna a ser al port com si res no hagués passat!

Quin pot ser el motiu per què avui dia la gent es decanti més per embarcacions de fabricació industrial?
A diferència d'altres llocs, com Anglaterra o França, on es valora el fet que aquest tipus d'embarcació té una vida molt llarga, aquí s'ha imposat la idea que les embarcacions de fusta requereixen molta despesa. En realitat, l'única cosa que cal és treure-les de l'aigua un cop a l'any per pintar-les i, si es fa aquest manteniment, es conserven com noves durant tota la vida. Les embarcacions de fibra, això no ho necessiten, almenys els primers anys, però de seguida el material es va destriant i esquerdant i tenen una vida de, com a màxim, vint anys.

Com es construeix un vaixell? Es fa com un projecte amb plànols?
Es parteix d'una maqueta, un model de mig casc. Però un mestre d'aixa no treballa amb cap prototip o embarcació homologada; això passa rares vegades. Construïm la barca a gust del client, la fem a mida; mai no hi ha dues embarcacions iguals. El primer pas és construir aquesta maqueta que representa la meitat del casc per veure la forma que tindrà; això es mostra al client perquè doni la seva opinió i el mestre d'aixa fa les recomanacions oportunes perquè tingui una bona navegació. Es poden fer diferents models fins

que es troba el que satisfà el client. Després del casc, es fa la distribució de l'embarcació també segons el gust del client: on se situa el motor, com ha de ser la coberta, etc. Després es traça l'embarcació, es dibuixa peça a peça, començant per les quadernes. A continuació es fan les plantilles, que serveixen com a referència per a triar la fusta més adequada. Després es talla al taller i es dóna forma a les peces de l'embarcació.

Quantes peces pot arribar a tenir una embarcació?
El nombre de peces pot variar molt, ja que cada part es pot muntar amb un nombre diferent de peces segons com sigui la fusta que s'ha trobat. El que sí que et puc dir és la quantitat de fusta que es necessita per a fer una embarcació de 6 metres d'eslora; calen aproximadament cinc tones de pi i tres tones de roure. L'embarcació al final pot arribar a pesar unes tres tones; això vol dir que, quan fem les peces, hi ha molt de rebuig.

Amb quins altres artesans treballa?
Majoritàriament amb ferrers, però actualment de ferrers d'ofici en queden pocs. La majoria tan sols saben soldar i prou... La major part del material l'he de comprar en una ferreteria de Barcelona que em subministra l'estopa, per exemple. Tot el tema dels motors ve fet de fàbrica. Veus aquells caps i cordes que guardo allà penjats? Era una de les coses que es feia a Sant Feliu, però ara no se'n fabriquen ja, sobretot d'aquests tan gruixuts. Per això els tinc aquí, com una relíquia...

Quants n'hi ha, de mestres d'aixa, en tot Catalunya? Existeix algun gremi o associació professional?
Quan es va inaugurar el Museu de la Pesca de Palamós ens vàrem reunir tots els mestres d'aixa, i érem 12, comptant els que estaven retirats. Ara només som 6 i estem en l'Associació de Treballadors de la Fusta, que inclou les diferents especialitats que tracten amb aquest material.

Ha tingut algun aprenent o algú interessat a aprendre aquesta professió?
He tingut diverses persones treballant amb mi, però no han vingut per vocació, perquè els agradés especialment aquest ofici. Simplement venien a treballar per necessitat, per tant, no s'han quedat. Ara no tinc ningú.

Té alguna relació amb el cicle de Nàutica que s'imparteix a l'institut Sant Feliu?
Vaig anar a l'ajuntament quan van fer la presentació d'aquest cicle formatiu, però la veritat és que tracten exclusivament temes de mecànica, per a la reparació de motors. De fet, no té una relació directa amb la meva feina.

Què li agrada més del seu ofici?
El que més m'agrada és que cada dia és diferent, que no deixes d'aprendre mai perquè cada peça és única i requereix solucions diferents. També m'agrada fer les maquetes dels vaixells que construeixo; tot sovint els propietaris me les encarreguen quan he acabat el vaixell. En realitat són molt més difícils de construir que les barques de debò, perquè el procés és el mateix però tot és molt més petit i costa molt més de treballar. Si el vaixell real el faig en 6 mesos, la maqueta la faig en un any.

Aquestes dues que està fent ara, podrien navegar?
Per descomptat que sí; les podries posar de costat amb les seves "bessones" i totes dues anirien igual!

Com veu el futur per als mestres d'aixa?
El veig molt malament, no sóc gaire optimista; crec que si no hi ha alguna mena d'ajuda, aquest ofici desapareixerà com tants altres. És una autèntica pena perquè la construcció d'embarcacions a Catalunya va ser molt important. A Sant Feliu de Guíxols mateix hi havia arribat a haver tres drassanes en funcionament i ara només queda aquest taller.

M. Àngels Suquet
Arxiu Municipal
de Sant Feliu de Guíxols

CONTRASTOS

1

El modelisme naval com a tradició

La realització d'objectes en miniatura sempre ha resultat un repte per a la humanitat. En primer lloc perquè, tècnicament, ha permès la producció d'eines i aparells cada cop més perfeccionats i de maneig còmode. Però, més enllà del pragmatisme, l'habilitat dels artesans es va destinar a l'elaboració d'ofrenes a les divinitats. Així se sap que, des de l'antiguitat, es van fabricar maquetes de cases amb finalitat religiosa i que la gent de mar, complint les seves prometences, sovint lliurava models d'embarcacions com a exvots dedicats als sants que havien invocat en situacions de perill.

Les maquetes dels edificis han servit als arquitectes i constructors de cases per mostrar als clients el resultat final d'un projecte, ja des d'abans que els tècnics fossin capaços d'expressar les seves propostes per mitjà de plànols. El llenguatge "tecnogràfic", com també l'ensenyament per mitjà d'acadèmies, es va començar a consolidar i generalitzar a partir del segle XVIII. D'altra banda, existeixen maquetes d'embarcacions, realitzades amb finalitat tècnica, per a ser utilitzades a les drassanes i tallers com a models o prototips per a la construcció de nous vaixells. Al Museu Marítim de Barcelona conserven, per exemple, un model de drassana d'un navili de vuitanta canons que va ser fabricat probablement a l'Havana i que entre el 1749 i el 1798 va servir per a construir vuit navilis de l'Armada Reial espanyola. Els models de mig buc eren seccions longitudinals d'un casc de vaixell que tenien la mateixa utilitat que els models de drassana. Entre el final del segle XVII i el XVIII també s'introduiran els plànols com a eina en la indústria naval i els enginyers aniran prenent el relleu als mestres d'aixa en la construcció d'embarcacions de gran tonatge.

Les grans companyies navilieres tenien costum d'encarregar maquetes dels seus vaixells, realitzades mentre en durava la construcció o bé poc després. Aquestes reproduccions en miniatura de les seves flotes servien com a publicitat i promoció de les empreses, alhora que constituïen un testimoni de l'existència d'aquells grans vaixells, tot aportant dades tècniques sobre les embarcacions. Tot sovint els particulars que encarreguen una embarcació a un mestre d'aixa també li demanen, encara a l'actualitat, la seva rèplica en miniatura.

Els models de vaixells han tingut també una funció pedagògica en les escoles de nàutica catalanes fundades al segle XVIII, especialment per a l'aprenentatge de les maniobres. Aquest ús és conseqüència de la constitució d'una formació tècnica més enllà del coneixement transmès en els gremis oralment i per mitjà de la praxi. En aquest cas, els cascos de les maquetes solien tenir un fons pla i presentaven les maniobres de l'aparell per la part exterior del vaixell.

http://ratpenatpetitavall.blogspot.com
http://www.aammb.cat

1. Model de mig casc de la pollacra *Temeraria* al Museu Marítim de Barcelona, utilitzat durant l'exposició "Guixolencs a Amèrica", organitzada per l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols l'any 1992. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: desconegut)
2. Vaixell dins ampolla realitzat per Néstor Sanchiz, als anys 1970. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autor: Néstor Sanchiz)

Les maquetes de vaixells com a afició

A part de la seva funció religiosa, tècnica i pedagògica, les maquetes en general resulten molt atractives com a afició i com a objecte de col·lecció. Són molt populars les maquetes de mitjans de transport, especialment quan els models funcionen i es mouen com els de veritat, ja siguin trens, avions o vaixells; en el cas dels vaixells es parla de modelisme naval navegable.

A Sant Feliu de Guíxols, com a població costanera que és, hi ha gran afició al modelisme naval, i diferents artesans aporten obres de gran nivell. Josep Almar és artista i constructor de somnis, vaixells, barques i escultures. Mostra la seva col·lecció al Museu Rat Penat de Mascanada, on es pot gaudir amb tots els detalls de les seves peces, de factura i estil molt personal, i badar-hi infinitament. Els vaixells estan perfectament acabats i equipats, tant a l'exterior com a l'interior, i cal remarcar que, als vaixells amb motor, la diminuta maquinària a escala funciona igual que la real. Al seu museu, Josep Almar acull i admira l'obra de Joan Soler, popularment conegut com *en Conet*, formada principalment per maquetes estàtiques d'embarcacions de pesca a vela, molt elegants i austeres. En aquesta mateixa especialitat i amb gran riquesa de detalls, Joan Basart també ha produït espectaculars maquetes corresponents a diferents tipus d'embarcacions, principalment de pesca.

Ara bé, la construcció de maquetes de vaixells fascina també per la seva vinculació amb el mar. Una de les manifestacions del modelisme naval estàtic que pren un caire més romàntic és el vaixell dins ampolla, on l'embarcació navega virtualment, presa dins el seu receptacle transparent. Es troben gran diversitat de vaixells d'aquest tipus, i alguns són de caire comercial, realitzats exclusivament en vidre o amb materials i disseny força senzills. Altres, en canvi, constitueixen autèntiques obres d'art. La tècnica més utilitzada consisteix a introduir el vaixell dins l'ampolla amb l'arboradura plegada, per desplegar els pals i les veles dins mateix del recipient. No obstant això, el santfeliuenc Néstor Sanchiz ha desenvolupat un sistema molt personal, gairebé intransferible, que consisteix a construir el vaixell fora de l'ampolla i especejar-lo per tornar a enganxar-lo en la mesura que les peces són introduïdes dins l'envàs. D'aquesta manera, el diàmetre del coll de l'ampolla no condiciona la mida del vaixell, i aquest mestre artesà crea els vaixells en harmonia amb l'espai i el significat de les ampolles. El famós fotògraf Xavier Miserachs fou deixeble de Néstor Sanchiz i també realitzà algunes peces de gran mèrit.

El tinglado

Informació municipal

Nous títols de la col·lecció Urània Estudis Guixolencs

El desembre de 2010 va tenir lloc la presentació del llibre *La reial fàbrica de vaixells de Sant Feliu de Guíxols (1715-1721),* escrit pels historiadors Marcel Pujol i Pablo de la Fuente sobre la ubicació a la vila d'unes drassanes reials on es van construir diversos vaixells de guerra per encàrrec del rei Felip V. A l'abril de 2011, Gerard Bussot va presentar el seu llibre *Gent d'un segle. Sant Feliu de Guíxols 1900 – 2000 (401 apunts biogràfics)* al monestir, davant prop de quatrecentes persones, amb presència de l'arxiver i historiador Jordi Gaitx, que n'ha fet el pròleg. L'edició s'ha exhaurit al cap de dos mesos.

L'Arjau, finalista en la segona edició dels Premis Carles Rahola de Comunicació Local

El gener va tenir lloc a l'Auditori de Girona l'acte de lliurament de la segona edició dels Premis Carles Rahola de Comunicació Local, convocats pel Col·legi de Periodistes i la Diputació de Girona. La revista L'Arjau va ser finalista d'un dels guardons.

Conveni amb la Fundació Moret i Marguí

El 19 de febrer la fundació privada Moret i Marguí va signar els primers convenis de col·laboració de tot Catalunya amb els ajuntaments de Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d´Aro i Castell-Platja d´Aro. Van participar a l'acte Miquel Calm, president de la fundació, i Lluís Maria de Puig, historiador i patró d'honor d'aquesta entitat. Aquesta fundació té com a objectiu principal la preservació de la memòria de la població de Catalunya a partir de la documentació dels fons personals.

Tallers d'Història 2010-2011

El curs 2010-2011, en el marc dels Tallers d'Història, l'Arxiu Municipal ha organitzat diverses activitats als diferents centres educatius per explicar la importància del transport a la ciutat de Sant Feliu. Els gairebé 2.800 alumnes d'educació inicial, primària i ESO han pogut conèixer com es desplaçaven les persones i les mercaderies a Sant Feliu de Guíxols al llarg de la història. Al mes de maig es va poder visitar l'exposició "Sant Feliu sobre rodes" al pati de l'ajuntament. La mostra recollia una selecció de cap a tres-cents treballs de plàstica

realitzats pels alumnes, plafons explicatius i un audiovisual, disponible a través de la pàgina web municipal www.guixols.cat/web/cultura/arxiu-municipal.html#pedagogics

Sessions de formació per a treballs de recerca

La biblioteca de Sant Feliu de Guíxols, seguint amb l'assessorament individual iniciat fa anys als alumnes de batxillerat que han de realitzar el treball de recerca, va organitzar el passat mes de maig i juny unes sessions conjuntes per a tots els alumnes de 1r de batxillerat (en col·laboració amb els Instituts Sant Elm i Sant Feliu). En aquesta formació se'ls va ensenyar a plantejar-se la necessitat d'informació (què cerco i per què?), a localitzar i recuperar la informació (com i on trobaré la informació? com formulo cerques?) i a seleccionar i valorar la qualitat de la informació (què em serveix del que he trobat? com contrasto els resultats?). Tots els documents d'aquesta formació es poden trobar a la web de la Biblioteca Pública Octavi Viader i Margarit, www.bibgirona.cat/biblioteca/sant-feliu-de-guixols

Voluntariat a la biblioteca

Coincidint amb l'Any Europeu del Voluntariat, el Servei de Biblioteques de la Diputació de Girona impulsa la iniciativa "Voluntariat a la biblioteca" a un grup de biblioteques públiques de la província, entre elles la de Sant Feliu de Guíxols. L'objectiu és fer de la biblioteca un espai de participació ciutadana a través de diferents projectes: Llegim i parlem (grups d'iniciació a la lectura i a les llengües); Interconnectats (alfabetització digital); Lletres menudes (suport a la biblioteca infantil; Préstec de temps (tasques socials) i Aprenent de bibliotecari (iniciar-se en tasques de biblioteca).
Per a ser voluntari cal tenir temps, motivació i ser major de 16 anys. La biblioteca ofereix la formació, suport tècnic i la possibilitat d'un enriquiment personal. Si hi esteu interessats, contacteu amb la biblioteca.

Donacions al Museu d'Història

Abril 2011

- Transferència interna: un microscopi procedent de l'antic Hospital Municipal de Sant Feliu de Guíxols.

Maig 2010

- Xavier Quintana: Un lot de medicaments i instrumental mèdic.
- Jaume Mascaró: Un aparell de raigs X de consulta –el primer utilitzat a les comarques gironines adquirit pel Dr. Joan Mascaró i Roura– , un electrocardiograma i un fonendoscopi infantil.

Donacions a l'Arxiu Municipal

L'Arxiu Municipal i l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols volen agrair públicament la deferència vers la ciutat de totes aquelles persones que han realitzat les aportacions que a continuació relacionem:

Maig 2010

- Jordi Rabell Rigau: 118 negatius fotogràfics del seu fons personal d'imatges.
- Anna Vicens Feliu: DVD documental *L'oncle Miquel* i la reproducció de cinc imatges de les nevades de 1947 i construcció de l'edifici dels jutjats (antigues Carmelites).
- Josep Andújar Pérez: reproducció de 114 imatges de la cançó de taverna. Ràdio Sant Feliu: reproducció de 33 imatges de Ràdio Sant Feliu.
- Lluís Barbé Valentí: dos plànols dels Banys de Sant Elm (1922 – 1923) atribuïts a Joan Bordàs.
- Josep Almar Pujol: quadre recordatori de l'antic tren de Sant Feliu amb la reproducció d'una aquarel·la d'Eduard Almar i placa metàl·lica de Josep Almar.
- Albert Moreno Sayós: partitura de la sardana *Un ganxó sardanista.*
- Carles Cardona i Francesc Blanch: pel·lícula 3D recreant virtualment el viatge del tren de Sant Feliu a Girona.

Juliol 2010

- Anònim: quatre àlbums reproduccions d'època de fotografies antigues de Sant Feliu.

Agost 2010

- Carles Torrent Vila: CD catàleg de l'obra pictòrica del seu pare, Josep Torrent Buch.
- Sergio Pérez Rosa: Exemplar del diari *El Bajo Ampurdán* de 09/09/1894.
- Lluís Forn Homar: fullet turístic "Viatges Blaus" a Sant Feliu (1928).
- Manuel Pla Carrera: cessió reproducció diversos documents del seu pare, Manuel Pla Salat.

Setembre 2010

- M. Dolors Rigau Saliné: 6 llibres i 10 fascicles d'obres sobre republicanisme de la biblioteca del seu avi Paulí Margou.
- Marc Deversée: llibret propagandístic de la Guerra Civil. *Le Baptême de sang en Espagne.*
- Lluís Vall-llosera Murgat: exemplar diari *L'Avi Muné* de 12/07/1930.

Octubre 2010

- Manuel Pla Carrera: lot de llibres escrits per l'autor d'origen guixolenc Enric Badosa.
- Feliu Parera Girona: quatre postals i tres documents impresos referents a Sant Feliu de Guíxols.

Novembre 2010

- Anna Vicens Feliu: DVD documental *Àlbum de fotos d'en Lluís Palahí Xargay.*

Gener 2011

- Anònim: aprox. 800 negatius localitzats a ca la Parrota (crta. Tossa) de temàtica familiar (aprox. 1965 – 1976).
- Jordi Rabell Rigau: reproducció de 138 diapositives realitzades per ell mateix entre 1957 i 1990.
- Lluís Puig Ferriol; Felip Puig Ferriol; Ajuntament de Begur: fons de la família de comerciants i navegants Suñer – Patxot (S. XIX).

Febrer 2011

- Francesc Molinas Oliu (EPD) mitjançant Manuel M. Bosch: dues llibretes amb un recull de malnoms i establiments guixolencs realitzat per ell mateix.
- Fina Arxer Bosch: tres fotografies d'un grup de treballadors de la fàbrica surera Ribas Bosch i Cia.

Març 2011

- Salvador Ribot Pons: documentació de la fàbrica de gas Costa Brava dels anys 1940 – 1956, aprox.
- Lluís Barbé Valentí: programes de mà de Rialles i la Xarxa (1986 – 2010).
- Albert Gironès Costa: reproducció de 76 fotografies de la construcció del moll dels anys 2004 – 2006 i presentació *Costa Brava Panoràmica.*
- Jordi Rabell Rigau: 143 reproduccions de fotografies de fets i espais de Sant Feliu.
- Francesc de la Peña Vila: telegrames signats per diversos industrials de Sant Feliu de Guíxols, Cassà de la Selva i Agullana (1940).

Abril 2011

- Patricia Langdon-Davies: Programa de la candidatura electoral de John Langdon-Davies com a diputat pel partir Laborista britànic al comtat d'Epsom.
- Isidre Ribera Bech: vint exemplars de *Gol,* butlletí de l'Ateneu esportiu Guíxols (1956 – 1967).
- Àngela Ribas Lacasa: quatre imatges de *Tejidos Lacasa.*

Poema regal d'un lector

Aquest poema, cedit per l'autor, ens parla d'un dels llocs més emblemàtics de la Vall d'Aro, recordant espais, olors, sensacions...

FONT PICANT I SOLIUS

Rierol de Font Picant
que entre els arbres, les arbredes
i els verds pins de les pinedes
al Ridaura vas baixant,
jo et voldria acompanyar
als hiverns i als estius
per poder-ne contemplar
una noia de Solius.

N'és bufona i rebonica,
gentil a més no poder,
la veu la té de música
d'aquella que es balla bé;
es diu Roser i a les galtes
dues roses sempre hi té,
dues roses com cap d'altres,
sempre hermoses, sempre alegres
com les festes de carrer.

Jo l'estimo i cada tarda
ens trobem a prop del riu,
ella pasturant les vaques,
jo el ramat de ca n'Oliu.

Molt curtes trobem les hores,
moltes coses ens diem,
de l'amor que als dos apropa,
del dia que ens casarem.

Rierol de Font Picant,
corre, corre sens recança,
i digues a la Roser
que tinc al cor l'enyorança.

Lluís Palahí i Xargay
(cap al principi dels quaranta)

Directori

ÀREA DE CULTURA, MUSEU, ARXIU I BIBLIOTECA
PL. MONESTIR, S/N 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 01 67
E-MAIL: cultura@guixols.cat
HORARI: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 14 h.

ARXIU MUNICIPAL
CRA. DE GIRONA, 45-47
17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 32 25 93
E-MAIL: arxiu@guixols.cat
HORARI D'HIVERN: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 14 h.
I DIMARTS I DIJOUS DE 17 A 19 h.
HORARI D'ESTIU (juliol, agost i setembre): DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 14 h.

BIBLIOTECA PÚBLICA OCTAVI VIADER I MARGARIT
C/ JOAN SURÍS, 28-34 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 32 40 57
E-MAIL: biblioteca@guixols.cat
HORARI: DE DILLUNS A DISSABTE DE 10 A 13.30 h.
I DE DILLUNS A DIVENDRES DE 17 A 21 h.

JOVENTUT (Punt d'Informació Juvenil-Casal de Joves)
C/ MALL, 61 (Edifici de les Vetlladores)
17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 32 73 60 FAX 972 32 71 60
E-MAIL: pij@guixols.cat
HORARI D'HIVERN: DILLUNS, DIMARTS I DIJOUS DE 17 A 20 h.
DIMECRES I DIVENDRES DE 16 A 20 h.
HORARI D'ESTIU (juliol i agost): DE DILLUNS A DIVENDRES DE 8 A 15 h.

MUSEU D'HISTÒRIA
PL. MONESTIR, S/N 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 15 75 FAX 972 82 15 74
E-MAIL: museuhistoria@guixols.cat
HORARI (juliol, agost i setembre): DE DIMARTS A DISSABTE DE 10 A 13 h. I DE 17 A 20 h. DIUMENGE I FESTIUS DE 10 A 13 h.

OFICINA MUNICIPAL DE TURISME
PASSEIG DEL MAR, 8-12 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 00 51 FAX 972 82 01 19
E-MAIL: turisme@guixols.cat
HORARI: DE DILLUNS A DISSABTE DE 10 A 13 h. I DE 16 A 19 h.
DIUMENGES I FESTIUS DE 10 A 14 h. A PARTIR DEL 21 DE JUNY, OBERT CADA DIA DE 10 A 14 h. I DE 16 A 20 h.

PLA LOCAL DE NOVA CIUTADANIA
C/ GRAVINA, 39-41 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 10 91 / 972 82 03 29 FAX 972 82 20 89
E-MAIL: novaciutadania@guixols.cat
HORARI: DILLUNS I DIJOUS DE 9 A 19 h. DIMARTS, DIMECRES I DIVENDRES DE 9 A 14 h.

SERVEI MUNICIPAL D'EDUCACIÓ OME (Oficina Municipal d'Escolarització)
C/ PENITÈNCIA, 10 (Casa Albertí) 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 08 10 FAX 972 32 27 72
E-MAIL: educació@guixols.cat
HORARI: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 10 A 14 h.
HORARI D'ESTIU (juliol i agost): DE DILLUNS A DIVENDRES DE 10 A 13 h.
HORARI DURANT LES VACANCES ESCOLARS DE NADAL
I SETMANA SANTA: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 10 A 13 h.

SERVEI MUNICIPAL D'ESPORTS
C/ CALLAO, S/N - ZONA ESPORTIVA LA CORCHERA
TEL. I FAX 972 82 03 16
E-MAIL: esports@guixols.cat
HORARIS D'OFICINA: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 13 h.
ACTIVITATS ESPORTIVES DE LES ESCOLES I DE CLUBS ESPORTIUS:
GIMNÀSTICA I ENTRENAMENTS DE DILLUNS A DIVENDRES
DE 9 A 13 I DE 15 A 24 h.
COMPETICIONS: DISSABTES I DIUMENGES, SEGONS CALENDARI

SERVEI D'OCUPACIÓ MUNICIPAL I
SERVEI D'ASSESSORAMENT D'EMPRESES
C/ DELS ENAMORATS, 65-99 (1r PIS ESTACIÓ AUTOBUSOS)
17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 32 70 33 FAX 972 32 69 17
E-MAIL: industria@guixols.cat
HORARI: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 13 h.

SERVEI DE PREMSA
PL. MERCAT, 6-9 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 609 75 35 85
E-MAIL: premsa@guixols.cat
HORARI: A HORES CONVINGUDES

TEATRE AUDITORI MUNICIPAL
C/ CALLAO, S/N 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 01 59
E-MAIL: teatre@guixols.cat
HORARI: A HORES CONVINGUDES

SÍNDIC MUNICIPAL DE GREUGES
DEFENSOR DEL CIUTADÀ/-ANA
C/ PL. MONESTIR, S/N
17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 32 80 40 FAX 972 82 11 23
E-MAIL: sindic.greuges@guixols.cat
HORARI: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 14 h.
DIJOUS DE 16 A19 h.

VOLS REBRE L'ARJAU GRATUÏTAMENT A CASA TEVA?

L'ARJAU és una revista editada per l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols que tracta temes culturals del municipi i el seu entorn. Si vols rebre la revista a casa, sense cap cost addicional, envia'ns una carta a l'adreça de l'arxiu que apareix en aquesta mateixa pàgina, indicant que vols subscriure't a la revista i especificant el teu nom i cognoms, adreça, localitat i codi postal. Si ho prefereixes, pots enviar-nos aquestes dades per correu electrònic a l'adreça **arxiu@guixols.cat**

D'acord amb el que estableix la Llei Orgànica 15/1999 de Protecció de Dades de Caràcter Personal, les dades que ens proporcionis s'incorporaran en un fitxer anomenat Contactes, titularitat de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, amb la finalitat de gestionar el servei de distribució de la revista. En tot moment pots exercir els drets d'accés, rectificació, oposició i cancel·lació d'aquestes dades segons els termes expressats per l'esmentada normativa, tot adreçant-te per escrit a l'alcaldia (plaça del Mercat, núm. 6-8, 17220 Sant Feliu de Guíxols).

l'arjau

REVISTA CULTURAL

Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols

Núm. 64 AGOST 2011

Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols
www.guixols.cat

Diputació de Girona

Arxiu Municipal
Sant Feliu de Guíxols