



Patrons de llaüt y calafaters de Mequinenza

Por Batiste Estruga y Carlos Cubero

JOSÉ OLIVER RODES, "EL VELL RAIET"



Hemos querido dedicarle un importante apartado al "vell Raiet", el constructor de *llaüts* más famoso y conocido de Mequinenza. Aunque nos hubiera gustado poder disponer de algún plano o dibujo profesional de los que él mismo se hacía como ca-

lafate, no ha sido posible. Compartiremos, no obstante, datos y experiencias que a nivel profesional y personal nos han aportado los que le conocieron, le admiraron, y aquellos que valoraron su destreza y su arte en el mundo del *llaüt*.

Nació en Mequinenza, el 11 de julio de 1889. Cuando le preguntaban sobre sus recuerdos de niñez siempre decía que uno de los más importantes lo ocupaba la figura de su bisabuelo don Liborio de Gracia. Don Liborio, que dice que vio la luz el año que se armó la del francés, fue maestro, poeta y dramaturgo, pero por si parecía poco, también escribió un tratado sobre pesas y medidas que lleva fecha de 1854 y una obrita que lleva por nombre "*El juego del billar*". Don Liborio, que dice que ni siquiera sabía jugar al billar, comentaba en tono jocoso que no había cogido, ni siquiera "soltado", un taco en toda su vida, que fue, al parecer, impoluta y ordenada. Dicen que fue bautizado en la catedral de Jaca, y que se sospechaba que pudiera ser hijo de un Obispo. José Oliver, "Raiet", aprendió el oficio de su padre, Bernabé y de su tío, que según decía, fueron también *calafats*.

A los once años tuvo que dejar la escuela, y al cumplir los catorce tuvo que ponerse al frente del taller familiar, ya que su padre sufrió un accidente que le impidió seguir en el oficio. En aquel

momento tenían en el taller, a su cargo, nada menos que doce operarios. Su primer trabajo, a modo de bautismo de fuego, fue la construcción de dos grandes *llaüts* de treinta toneladas cada uno, cuando solo tenía dieciséis años. Poco después, estalló la Primera Guerra Mundial y hacían falta muchas embarcaciones para transportar carbón río abajo, para que los barcos se lo llevaran a las fábricas y fundiciones de los países en guerra.

Eso propició que, en aquellos años, los calafates del Bajo Ebro no dieran abasto en construir *llaüts* para el transporte del carbón desde Mequinenza. Debajo del pueblo, al atardecer, toda la orilla del Ebro, debajo del pueblo, era un bosque de mástiles y embarcaciones amarradas. Aquello impresionaba a propios y extraños.

A pesar de que ya no conservaba el libro donde apuntaba sus trabajos, recordaba que serían más de cien embarcaciones entre: *llaüts* grandes y medianos, *puntonas* y barcas, los que habrían salido de sus manos, sin contar los que hizo por encargo en Tarragona, Tortosa, y Fayón.

Él explicaba que la construcción de un *llaüt*, que siempre se hacía mediante contrato, solía durar aproximadamente un mes trabajando el calafate y dos peones. Cada constructor tenía su propio estilo y utilizaba su propia plantilla. Se basaba en la experiencia de años de oficio de sus antepasados, y se corregían o cambiaban pequeños detalles, piezas o elementos, siguiendo los consejos o sugerencias de los patrones que los conducían, o por las exigencias de mayores tonelajes propuestas por los propios armadores. El coste de un *llaüt* podría oscilar entre 15.000 y 30.000 pts.

Ensambladas las piezas fundamentales del esqueleto -quilla, *roda* de proa y *roda* de popa- se hacían y se colocaban ahora las costillas y las piezas anteriores, que eran de madera de olivo. Cada costilla tenía tres piezas: dos laterales, las *estameneras*



"El vell Raiet" a la izquierda de la imagen, en su carpintería. En el centro Fortunato Andrés y a la derecha Pepe Oliver, el hijo de "Raiet", que siguió los pasos de su padre.

y la del centro, los *medizos*. Terminado el esqueleto, se forraba el exterior con planchas de madera de pino. El *llaüt* solo tenía cubierta en los extremos de proa y popa. El espacio cubierto de proa, era la *sama* y el de popa, donde el patrón guardaba sus pertenencias bajo llave, la *cambra*. En el centro de la embarcación se colocaba el banco, con un corte semicircular en uno de los lados, el que miraba a popa, donde se apoyaba el mástil del velamen encajando su extremo inferior en la *prímola*.

Tapadas las ranuras con estopa, se alquitranaba el casco. El árbol, cuya longitud era igual a la de la embarcación, y los remos, de 28 o 29 palmos (6,63 m. aproximadamente, un palmo 22,86 cm.), eran de abeto. Las velas eran cosidas por mujeres del pueblo, y si se necesitaba un trabajo más profesional o complejo, por alguno de los guarnicioneros locales. Cada *llaüt* era revisado y repasado una vez al año durante los meses de verano. Allá por el 1914, mientras los *llaüts* pasaban un mantenimiento, eran sustituidos por otros de menor tonelaje y mejor manejo, durante los meses de estío en los que el río llevaba poca agua y había más peligro de embarrancar.

Explicaba que había construido, entre todos, más de 70 *llaüts* grandes y otros tantos de pequeños. El último de los más grandes que hizo, y del que presumía como calafate, fue el *llaüt* "Considerado". "El mejor de mi vida", siempre decía.

Hasta los años 30 no dispuso de una cepilladora eléctrica que le subieron, con un *llaüt*, desde Mora. Esto facilitó mucho el trabajo y acortó los tiempos de acabado.

Los carpinteros del pueblo compraban la madera para sus trabajos de embarcaciones y

otros elementos a los raiers que bajaban por el río. Los del Ebro, llegaban desde la arboleda de Zaragoza y el Gállego. Los del Segre, desde Tremp, destino Tortosa y Mora.

Llevaban los troncos hasta la plaza la Iglesia y allí los cortaban con una sierra. Luego, cada carpintero se llevaba los que necesitaba. Más tarde seguían viaje con el resto de la carga. Unos años después solo descargaban los troncos y cada uno se apañaba como podía.

Estudiaba sus lecciones de música durante los pocos descansos que tenía, sentado en el *sama* de los *llaüts* que estaba construyendo. Fue director, allá por los años veinte, de la banda municipal "La Pilarica", cuyos miembros, unos veinte músicos, eran todos mayores que él. Después fundó por su cuenta una orquestina que se llamaba "Ideal Jazz". Tocaba el clarinete y toda la gama de saxos. Además de baile, acompañaban los actos protocolarios de visitas de diputados, alcaldes, y también tocaban en procesiones y fiestas. Compuso una jota de concierto que, seguramente, nunca recuperaremos pues nadie la recuerda. Su profesor fue todo un músico y profesional de la música, Alfredo Vallés. Como la obligación era siempre primero que la devoción, muchas veces tenía que dejar de tocar en la orquesta, para atender alguna "urgencia" de ir a reparar una embarcación.

Entre todos los *llaüts* que sabemos que construyó, hemos conseguido recopilar una pequeña lista de los que hizo entre Mequinenza y Fayón desde 1914 hasta 1945: Ebro, San Carlos, Ruti, Mequinenzano1, María Teresa, Clayre, Luisitania, Gloria, Juan José, Andresito, Considerado, Porvenir, Casto, Aragón, Considerado2, Mequinenzano, Oscar,

Guillermo, María Pilar, Marqués de la Victoria, Rosa Mari, Vallcarca y muchísimos más que no hemos podido inventariar. Entre 1940 y 1945 se hicieron muchos de nuevos, entre ellos: *Soledad*, *San Antonio*, *Santa María*, *María Montañés*.

Explicaba que los oficios de entonces eran muy duros, daba igual si eran payeses, mineros, *llaüters*, carpinteros, calafates o herreros.

Antes de la guerra, los mineros no cobraban hasta que el dueño de la mina había vendido el carbón. Esto también pasaba en los meses de estío, ya que no se podía cargar más de seis o siete toneladas, y el carbón se acumulaba en las plazas de la mina. En algunas ocasiones se les podía llegar a deber dos o tres meses. En aquella dramática situación, las tiendas y panaderías, fiaban a los mineros apuntando en unas libretas las deudas, y meses más tarde, cuando estos cobraban, pasaban por estos establecimientos a liquidarla, aunque donde había, algo queda. Explicaba que un tal Alejandro que regentaba un café, cuando veía que por no tener un real, algunos mineros no entraban en el bar, salía a llamarlos y que se pasaran a tomar una ronda gratis. Sabía vender, porque luego cuando cobraban se tomaban, como agradecimiento, varias rondas que pagaban a tocateja.

En estos meses de vacas flacas, los mineros se iban a hacer algún jornal: a la siega, a la vendimia, o bien se subían al monte. La caza era una gran solución para saciar los estómagos hambrientos, así que: conejos, liebres, perdices y algún jabalí, llenaba la despensa y el buche de aquellos maltrechos hogares. Eso sí, no malgastaban un solo cartucho por un tordo o una codorniz.

Un acontecimiento de especial satisfacción, pero también de nostalgia y tristeza, fue una historia en la que se vio involucrado. Todos los años, se hacía una carrera de *puntones* entre remeros de Fayón contra remeros de Mequinenza. Todos los años nos ganaban los de Fayón. Era desalentador sufrir derrota tras derrota, así que aquellos remeros de Mequinenza, junto a amigos y seguidores, decidieron hacer una colecta para que el vell Raiet les construyera una *puntona* que él mismo diseñaría, con el fin de que se deslizara como el viento por el río y pudieran vencer a “*La Veloz*”, la *puntona* de Fayón, que era hasta entonces imbatible. Raiet, aplicó para su construcción, toda su experiencia y saber para lograr una embarcación extraordinaria. Se la bautizaría con el nombre de, “*La Nevada*”, al parecer, se le dio este nombre porque debido a una gran nevada en el pueblo, no se pudo trabajar en ella durante un tiempo. Efectivamente, aquella *puntona* ligera, estilizada y veloz, con una tripulación de remeros ilusionados y convencidos, venció sobradamente a “*La*

Veloz”, en la carrera de aquel año. No sabemos si también en los siguientes, pero como siempre ocurre cuando has logrado tu objetivo, la embarcación victoriosa quedó después tan olvidada y abandonada por sus dueños en la orilla del río, que en una gran crecida del río, en la que nadie acudió a salvarla, sus amarras se rompieron y “*La Nevada*” fue arrastrada aguas abajo hundiéndose irremediabilmente. Para el *calafat*, que siente cada embarcación que nace de sus manos como una pieza única, como un hijo, fue triste que aquella obra de arte tan excepcional y especial, que había logrado lavar el honor de tantas derrotas sufridas, se perdiera para siempre. Todo artesano, pone un poco de su corazón en cada obra que hace, y también muere un poco con ella cuando desaparece.

Su hijo, José Oliver, al que también se le conocía por Raiet, ayudó a su padre desde joven y continuó con el oficio de carpintero y *mestre d’aixa* cuando se fue a Cambrils, donde también hacía barcas para los pescadores de allí. Heredó de su padre el arte en la madera y el de la música. Tocaba el saxo y el clarinete en la orquesta *Atlanta Club* de Mequinenza. Eran tan virtuoso con el clarinete que llegó a hacer unas pruebas en la famosa orquesta del conocido Augusto Algueró: músico, compositor, y casado con la también famosa actriz Carmen Sevilla, y se hubiera incorporado a esta famosa orquesta si el destino no hubiera sido tan cruel, que una grave enfermedad de garganta, con 34 años, le impidió volver a tocar el clarinete y de la que, después de la operación, apenas podía hablar. Un superdotado para el clarinete y un músico excepcional que no pudo cumplir su sueño dorado. Le gustaba tanto la música que siguió tocando con la orquesta *Atlanta* de su pueblo natal, cambiando el clarinete por el contrabajo, para no abandonar su extraordinaria afición musical y seguir demostrando su talento. Un ejemplo de entereza y voluntad, dignos de elogio.

JORGE SANJUAN BONER, “L’ALMIRANT”

Nacido el 30 de noviembre del año 1899, en Mequinenza, fue uno de los mejores y más famosos patrones de todos los tiempos. Freixes, como armador, encomendó a Raiet, nuestro más experto *mestre d’aixa* (carpintero de ribera), la ardua tarea de construir una de las embarcaciones más grandes que habían surcado hasta entonces nuestro río, para el transporte del carbón. Se llamaría “*Considerado*”. Podría cargar hasta 50 toneladas y tendría unos 20 m. de eslora por algo más de 3m. de manga.¹ Aquel *llaüt* podía “considerarse” ya todo un barco por su gran envergadura.



Libreta de Inscripción Marítima de 1943.

El honor de capitanearlo le correspondería al más experto navegante de entonces, Jorge Sanjuan, al que todos conocían como "l'Almirant". Un hombre forjado en el río y nacido y hecho para la navegación. Siempre se enorgullecía de ser uno de los pocos que nunca, en su larga experiencia como patrón, "*mai vai amallar*" (nunca embarqué) en los innumerables bancos de grava y sedimentos que no siempre eran visibles en el río, pero que los buenos y experimentados patrones conocían perfectamente donde estaban ya que dependía mucho del caudal del río. No todos sabían sortearlos con destreza y temple, ya que si encallaban debían bajar todos del llaüt para, apalancando con las barras, tratar de desencajarlo. Si con esta acción no se conseguía, solo quedaba tirar, a pala, a veces, unas cuantas toneladas de carbón al río, hasta que de nuevo se re-flotaba la embarcación y podía continuar, con el consiguiente retraso en el viaje y la pérdida económica que suponía perder parte de la carga.

"Además de mis largos viajes desde Me-



Viaje inaugural. El armador Freixes con el patrón, "l'Almirant" en el centro de la imagen, un invitado y los peones, comiendo todos en el llaüt "Considerado".

quinenza hasta Tortosa, puedo contar que transporté carbón, en varias ocasiones, hasta San Carlos de la Rápita. La salida del Delta del Ebro, donde el río se fundía con el mar, era complicada, ya que el río pierde allí su arrastre y se estanca la embarcación, siendo necesario para poder salir al mar y navegar con el llaüt, un permiso de Comandancia de Marina y además ser remolcado por una embarcación a motor. Uno se siente ya un marinero completo cuando navegas por mar, como si fuera la asignatura que te faltaba aprobar, aunque lo realmente peligroso y excitante, era navegar por el río. Aquí, en el descenso, habías de enfrentarte a serios peligros en cada viaje que podían hacerte naufragar: rápidos, troncos semihundidos, piedras y grava, corrientes que te arrastraban al peligro y a veces, cuando bajábamos cargados, con la línea de flotación apenas a cuatro dedos de la borda, simplemente el oleaje de un Ebro crecido, o las rachas de un fuerte viento, podían hacer saltar el agua por la borda e inundarte el llaüt. Es por eso que siempre le tuve mucho respeto al Ebro, sobre todo cuando bajaba riada (turbulento), pero nunca miedo. Yo conocía muy bien a mi adversario, el río, y cuando después de estudiarlo bien, me decidía a zarpar aguas abajo, con unas condiciones complejas, los otros llaüters, tomaban sus embarcaciones y me seguían confiados, sabiendo que sería posible la navegación, aunque fuera peligrosa".

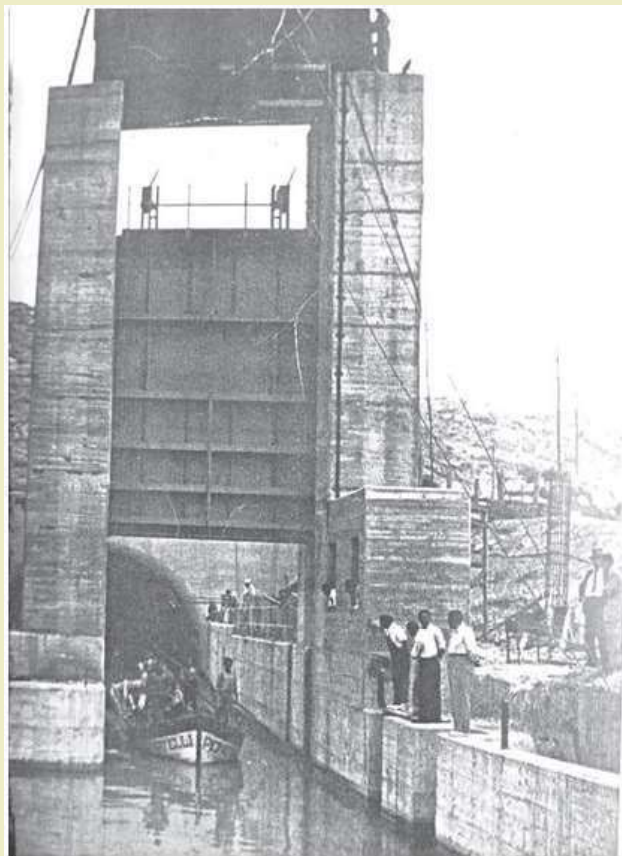
Para subir por el camino de sirga con el "*Considerado*", se necesitaban dos mulos en lugar de uno, y con él, también eran necesarios cuatro peones. En alguna ocasión también viajamos río arriba, hasta Zaragoza.

Uno de los puntos más peligrosos del río era "*la Lliverola*". Allí cuentan que naufragó, el 12 de junio de 1914, un llaüt cargado de sacos de harina entre unas olas de casi dos metros que en este punto se hacían. Se hundió de popa, el patrón quedó enredado con el cordaje y pereció bajo los sacos. No lo encontraron nunca más. Los peones se salvaron agarrados al tablón de arbolar.

Otros puntos peligrosos eran: "*lo Port*"; los restos del puente de hierro de Flix, después de la esclusa vieja; el puente de García. "*Allí se hundió la embarcación de mi hermano al chocar contra uno de los pilares del puente viejo que quedaba a ras de río. Hasta Miravet el río era peligroso, a partir de aquí ya no había ningún peligro. Algunas veces había que cortar la saula para salvar al mulo de ser arrastrado por el llaüt que se lo llevaba al río. A algunos se les llegó a ahogar el animal*".

El primer mulo que Cerero implantó para sirgar, se llamaba "*Tordillet*", solo le faltaba

hablar. Cuando pasaba por delante de la taberna de Canero, si le oía, se asomaba dentro buscándolo, y este le daba un terrón de azúcar, que le encantaba, y es que lo tenía cebado, ya que siempre le obsequiaba con este dulce para premiar el trabajo bien hecho. Un animal muy inteligente. Sin temor a equivocarme... más que algunas personas.



El 9 de junio de 1948 el llaüt "Pignatelli", de los Fabregat de Miravet, fue el primero en cruzar la esclusa del azud de Flix, en el día de su inauguración. Esclusa del embalse actual, que sólo permitía el paso de llaüts debido a su estrechez.

"En Fayón, al empezar la guerra civil, embarcamos 22 llaüts requisados para construir un puente en Pina, pero en 1937 hubo una gran inundación, la más grande que se recuerda en Mequinenza, el agua llegó al tercer escalón de la iglesia del pueblo. La fuerza del río, se llevó los llaüts de aquel puente de barcas río abajo, y quedaron esparcidos por toda la ribera. En el término de la Magdalena, quedaron varados varios con 150 tablones, cadenas y anclas, que fuimos a rescatar con otras cinco personas de Mequinenza. Después de un duro trabajo, los recuperamos, y los arreglamos con Raiet".

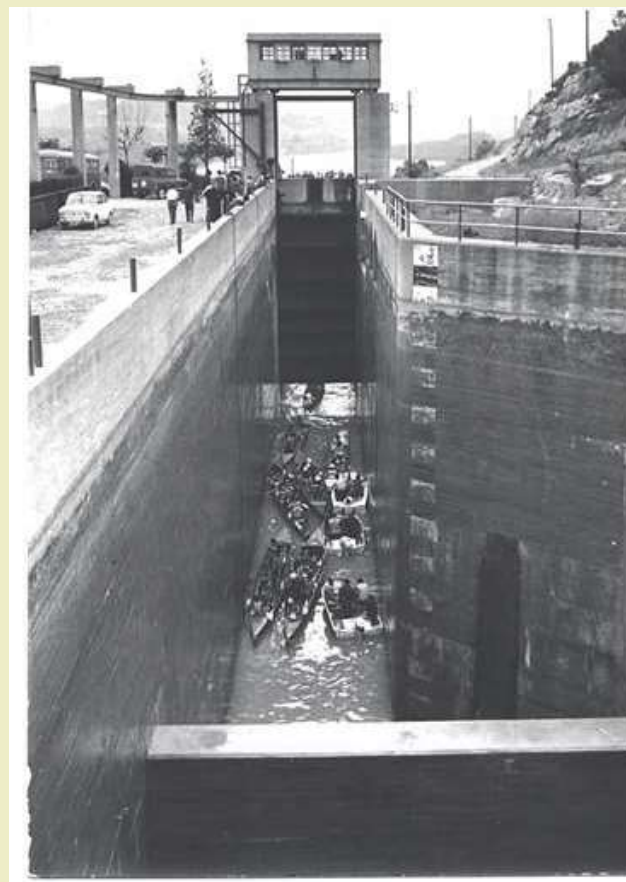
También después de la guerra hubo que rehacer el camino de sirga de muchas zonas del río, ya que quedó inservible, por trincheras, riadas, chopos caídos, restos de la guerra y destrozos y hoyos ocasionados por las bombas y obuses de la contienda.

"Muchas veces, si el río bajaba crecido, el camino de sirga quedaba inundado y teníamos que pasar forzosamente por zonas de huerta y particulares. Esto nos creó más de un conflicto de discusiones y broncas con los dueños de los terrenos. Los llaüts tenían permiso y autorización de la Confederación para poder sirgar por toda la ribera".

Al "Penjat de Benifallet" se rescató en aquellos tiempos de postguerra el llaüt Aragón. Solo quedaba el casco maltrecho porque un obús le alcanzó de lleno y lo hundió.

"El paso por la esclusa de Flix impresionaba, se construyó entre los años 1854-1858, tenía 63 m. de longitud con dos canales de navegación, cuatros embarcaderos, muelle y un puente giratorio. Estuvo activo hasta 1947. Se tenía que avisar, antes de salir, que bajábamos con la embarcación".

"En la entrada para el descenso se introducía la embarcación en un compartimento de hormigón de 4,75 mts. de ancho, mientras se hacía la maniobra de vaciado para bajar, y conforme iban vaciando la esclusa ibas hundiéndote como en un pozo mientras descendías los 12,1 m. de desnivel de la presa, entre aquellas paredes de 14 o 15 m. de altura total en las que te sentías encajonado como si cayeras en un pozo. Bajábamos las caba-



En la foto, han entrado las embarcaciones por la parte alta de la esclusa de Flix. Se observa la pared mojada, la altura del nivel del agua en el que accedieron. Una vez vaciada la esclusa, para salir por la parte baja del río, han descendido 12 m.

llegaría a tierra, para estas maniobras, con el fin de que durante estas, no pudieran desbocarse y provocar un accidente, ya que, por lo estrecho y entallado de la pared, si los animales hubieran caído al agua habría sido prácticamente imposible poder rescatarlas. Los animales, llevados por uno de los peones, recorrían el camino hasta volver a encontrarnos de nuevo después de la maniobra. Nos acercábamos a tierra y los volvíamos a subir".

"Al acceder a la esclusa nos remolcaba una embarcación a motor hasta la entrada al túnel, donde había un semáforo con una luz verde y otra roja. Al salir, una motora nos remolcaba hasta llegar al cauce, y coger la corriente de nuevo".

Esta esclusa es la del embalse actual y que solo se podía pasar en llaüt, debido a su estrechez, en contraposición a la anterior y más antigua esclusa (de la época de la de Xerta), que se construyó para permitir el paso de barcos de vapor.



Una vista desde la parte exterior de aquella compuerta, saliendo ya por la parte baja de la esclusa, río abajo.

MARIANO SANJUAN SAGARRA, "CANERO"



Es, junto a "L'Almirant", uno de los más famosos patrones de llaüt de nuestra historia particular de Mequinenza. Estando ya retirado, con 63 años, en 1967, escribió: "Empecé trabajando de grumete a los 12 años entre hombres rudos, fuertes, con malas pulgas, gritones y mal hablados. No todos aguantaban trabajar en estas condiciones, pero si lo hacías, te acababas convirtiendo en uno de ellos.

Unos años después, me convertí en peón, y a los 26 años pasé a ser, ya, patrón de llaüt. Los que entonces empezaron conmigo, o fueron mis peones, ya me decían que si tenía mal genio, que si vociferaba, que cuando me enfadaba bajaban todos los Santos, pero también sabían que era muy noble y que, ante cualquier problema, podían acudir a mí, que siempre les ayudaba. Nunca fui rencoroso, así que era de los que sabía enterrar el hacha de guerra de los enfados entre unos buenos chatos de vino, o en un fuerte abrazo para hacer las paces. Yo me describiría como: entusiasta de mi oficio de llaüter, muy trabajador, valiente, simpático, alegre y cantador con mi guitarra, de fuerte carácter y de los que sabía defender a los suyos. También tenía mis prontos, ya lo creo, pues era muy puntilloso y puntual y exigía lo mismo a mi tripulación, y si, al zarpar, los peones venían dormidos o tarde por haber estado de juergas o festejos, la noche anterior, me cabreaba tanto, que podía encerrarme en la cambra a dormir, y no salir hasta Fayón.

Después de la guerra civil hubo que comenzar de nuevo, ya que la mayoría de los llaüts se perdieron, se hundieron, o se los llevaron. El trabajo de construcción de estos, en aquel entonces, fue frenético, ya que se necesitaba carbón en toda la industria catalana y nosotros éramos, desde Mequinenza, los principales suministradores de lignito de la cuenca. Entre Mequinenza y Fayón pienso que debíamos tener la mayoría de la flota del Ebro. Más en Fayón. La atarazana más importante de construcción de embarcaciones, eso sí, estaba en Tortosa, y Mequinenza, seguramente, le seguía a la zaga. José Oliver, "Raïet" e hijo, eran famosos en toda la ribera como calafats, construyendo llaüts adaptados especialmente para las épocas de estiaje del río, ya que tenían un fondo más plano que permitía navegar con aguas poco profundas. Los llaüts en los que yo navegué, fueron: Soledad, San Antonio, Santa María y María Montañés...

Quizá solo son añoranzas de un viejo, pero al llegar a esta edad, uno se da cuenta de que, como navegante de toda la vida, uno no puede con-

cebir que se haya permitido cortar el curso del río con presas, sin haber puesto unas esclusas. Esto fue la puntilla a la navegación fluvial y lo que acabó con los llaüts. Me duele tanto ver como un río vivo y difícil de dominar como el nuestro, acaba muriendo.

No me importa confesar que, a pesar de lo que pueda parecer por ser rudo y deslenguado, soy una persona que tengo una gran devoción a nuestra "Santeta" (Santa Agatoclia), y que a ella me he encomendado siempre en los momentos más duros y difíciles de mi vida, rezándole, eso sí, a escondidas, pero con mucha fe".

En los recuerdos de "Quico", aparece su nombre en varias ocasiones en los años aquellos en que éste trabajaba de peón con Mariano. Da la casualidad de que, precisamente, fue su padre, "Quico el Sord", el que enseñó y formó en el oficio de patrón a Mariano Sanjuan unos años atrás. Quizás por eso cuando tuvo a "Quico", su hijo, como peón, discutía mucho con él por su afán de convertirlo en un buen marinero, lo que los enzarzaba en fuertes discusiones que siempre acababan en paz, entre abrazos y alguna lágrima.



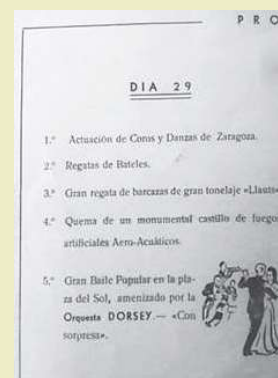
En la foto, puede verse a Mariano Sanjuan (con boina y camiseta de verano), sobre el llaüt "Soledad", preparándose con sus remeros para competir contra el "Canarias", el día en que Francisco Franco vino a Mequinenza. El público, en el muro, está expectante y exaltado ante el duelo de titanes que se avecinaba, mientras, el "mosen Josep", daría el saque de honor y bendeciría la competición, para dar "fe" de la victoria del que ganase y para procurar que "no llegase la sangre al río". Parece ser, según las anotaciones de "Quico", que

esta carrera ya se había realizado hacía un año, y este día se hizo solo una especie de simulacro o exhibición en honor del Jefe del Estado. Para que se deslizaran más en el agua, en las carreras algunos untaba el casco con *sabó moll* (jabón blando). A la embarcación que ganaba le regalaban una cordera.

Los llaüters tenían fama de rudos, valientes, blasfemos y renegadores, y también de mujeriegos y bravucones. Pero se supone que habría de todo, como en botica.



Mariano "Canero" al mando de su llaüt "Soledad", dispuesto a darlo todo en una competición que se adivinaba reñida, contra su máximo rival y contrincante Jorge Sanjuan "L'Almirant". Los remeros y los patrones de las dos embarcaciones se las vieron y se las desearon para poder hacer, al menos, una especie de simulacro de carrera, ya que era prácticamente imposible gobernar la embarcación y remar contra aquel cierzo endiablado.



Aquí aparece, en el punto 3 del programa que se confeccionó para la ocasión, la Gran Regata de llaüts a la que hacemos referencia, que se realizaría el día 29 de junio de 1959. El día elegido para ello fue un día de lo más desapacible.

COMPETICIÓN ENTRE EL CANARIAS Y EL SOLEDAD

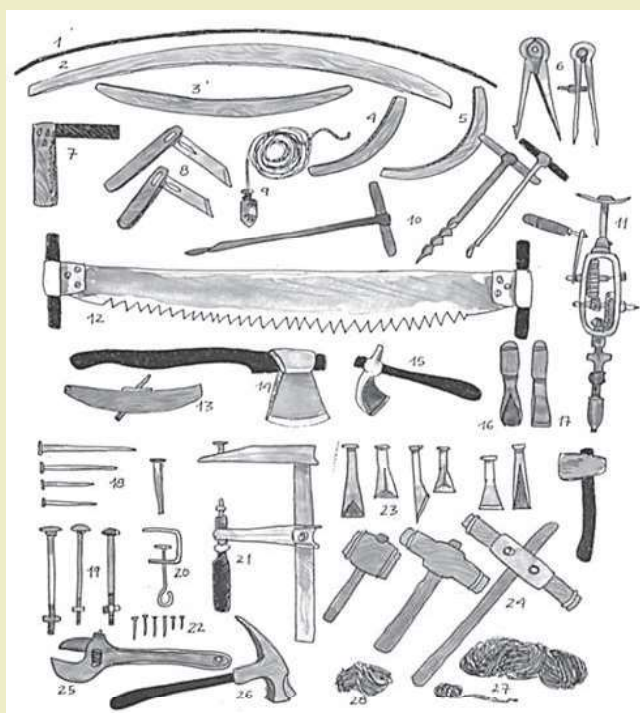
Ilustramos aquí lo que debió representar aquel espectáculo, en el que, con la visita del Jefe del Estado, Francisco Franco, pretendían enfrentarse los dos llaüts más competitivos y emblemáticos de entonces, el "Soledad", patroneado por



Mariano Sanjuan Sagarra, "Canero" y el "Canarias", patroneado por Jorge Sanjuan Boner, "L'Almirant". La gran rivalidad entre estos dos patrones y estas dos embarcaciones, míticas en el transporte del carbón, daban al acontecimiento

to un interés extraordinario y emocionante.

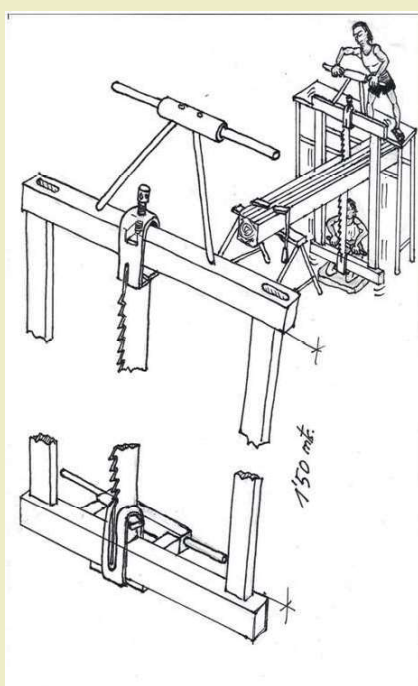
Se enfrentaban, cada una, con una tripulación de 26 remeros (13 a cada lado), dos timoneles y el patrón capitaneando y marcando, a gritos, vociferando y llamándoles de todo, el ritmo de la remada en un duelo sin igual frente al Poble vell de Mequinenza. Los dos timoneles, situados de pie sobre la cambra, uno a cada lado, con un remo largo cada uno, se encargaban de orientar la nave y también, hundiendo el remo al llegar al punto de siabogá, hacer que el llaüt girase sobre su popa en un espacio reducido. Aclaremos que los remeros y la tripulación la formaban llaüters y mineros habituados al esfuerzo, ya que solían competir, habitualmente, en puntonas y bateles de Mequinenza, incluso de Fayón. Hombres duros y fuertes, rivales en el río, pero amigos fuera de él. Recordemos que la tripulación habitual de trabajo de un llaüt, la formaban tan solo, entre tres y cinco peones y el patrón. Y ahora, si el tiempo lo permite... (Que precisamente, no lo permitió)... ¡¡QUE EMPIECE EL ESPECTÁCULO!!



Herramientas y galgas de carpintero de ribera o calafat. 1 a 5 plantillas para diversas piezas: cuadernas, varengas, etc. 6: Compases. 7: Escuadra. 8: Falsas escuadras. 9: Plomada. 10: Barrenas. 11: Parafusa. 12: Sierra o Tronzón. 13: Cepillo curvo. 14: Hacha de carpintero. 15: Azuela. 16: Gubia. 17: Formón. 18 y 22: Clavos. 19: Pernos. 20 y 21: Sargentas. 23: Hierros de calafatear o carenar. 24. Mazos y martillos de calafate. 25: llave inglesa. 26: Martillo. 27 y 28: Estopa para las juntas del forro. Fuente: Néstor Alonso.

Notas:

(1) Medidas aproximadas que nos apuntaron, pero que no hemos podido confirmar.



Izquierda: operación para hacer tablonés. Digujo Batiste Estruga. Arriba, sierra portuguesa en un astillero de Domaio en 1926, sistema de corte similar. Foto Ruth M. Anderson.

Cuando no había herramientas eléctricas, los calafates y carpinteros utilizaban esta sierra especial, con la que cortaban los troncos que les dejaban los navateros en la plaza la Iglesia. Primero descarnaban con un aixa el tronco madre de 5 o 10 m., dejándolo con cuatro caras planas. Después, con una fina cuerda que sumergían previamente en mangra se colocaban cada uno en un extremo del tronco con ella, la tensaban, y levantándola desde el centro y soltando después, dejaban una línea roja marcada a todo lo largo del tronco. Una vez colocado el tronco sobre unos caballetes, dos operarios, uno sobre un adamiaje y el otro abajo, procedían a cortar a lo largo las tablas y tablonés que necesitaban. Estos se relevaban con otros ya que este proceso duraba horas.