

De Barcelona a Cadaqués

Ramon Barnils ens relata el viatge en barca des de Barcelona a Cadaqués, que ha realitzat amb Ramon i Santiago, dos llops de mar. Desgraciadament, a causa del vent, L'Estartit va ser el final de la seua etapa.

Encara hi ha gent rica que té embarcacions de lleure. Ara, considerem el cas d'una d'aquestes persones, que té, suposem, una casa a Cadaqués, i que passa els hiverns a Barcelona.

Que tingui l'embarcació a Cadaqués durant el bon temps és el que s'ha de fer. Que, en canvi, durant la temporada d'òpera (novembre a abril) la baixi a Barcelona, ja no és tan corrent. I és que no tothom que és ric s'ho mereix.

Després, arribat el bon temps, la barca s'ha de pujar a Cadaqués. Pujar una barca, concretament una mallorquina d'onze metres i set lliteres a Cadaqués no és cosa descansada, i a més resulta o bé poc esportiva, o bé massa.

No hi ha lloc per al lleure, en un trajecte així, i per això el dia que vam pujar la mallorquina de Barcelona a l'Estartit l'amo no hi era.

—Ja en deu estar fart, de fer aquest viatge— expliquen els àgils mariners, pietosos, compassius i respectuosos.

Els àgils mariners són Ramón, gallec, tota una vida en mar guanyant-s'hi la vida, i ara retirat a Blanes, fent veure, a la gallega, que no hi fa res. L'altre llop de mar es diu Santiago, i és un basc tan basc, que sembla mentida.

—Es valencià, i es diu Verdguer.

Feia anys que em parlàvem, de fer aquest viatge, per veure el país amb una altra perspectiva, i aquest any, sí. Un comentari imprudent davant del flamant director d'aquest setmanari, i fixem el viatge Barcelona-Cadaqués, per mar, amb la "Nitza", un di-

marts de finals de maig.

—T'hi enduus una fotògrafa.

La sortida era a les cinc del matí, del Club Marítim de Barcelona, davant per davant del Moll de la Fusta.

—Dormirem a la barca, així que dilluns, a quarts de deu de la nit, sigueu allà. En mar es dorm, i ens llevem d'hora.

La gent de mar és gent marinera, de manera que si a quarts de deu érem camí del Marítim, a quarts d'onze érem entaulats sopant a cal Pep, a la plaça de les Olles. I a quarts d'una a ca la Lola, on la feliç presència de persones basques, navarreses i alguna de la Rioja va fer que els dos experimentats mariners tinguessin amb qui bescanviar experiències sobre vins diversos, mentre tots plegats cantaven cançons mai no sentides, si més no per aquí, ni en mar ni en terra.

La nit va passar com si res, i es pot dir que ni ens en vam adonar que ja érem, a les cinc en punt del matí, desatracant.

Sortir del port, donar la volta a l'escullera i enfilars amunt comporta ben bé una hora.

—Aquí, on arranca l'escullera, hi haurien de fer una bocana. No hi ha dret que per sortir de Barcelona port hi perdís una hora.

A les set del matí érem a l'alçada del barri de la Mina, i just en aquell moment va picar el bonítol. El cel era gris, el mar era gris, el port i Barcelona eren grisos. Perduts successivament els punts de referència de Colom, Montjuïc, els llums de la punta de l'escullera, la gran referència de la ciutat

era l'edifici nou de la Vil·la Olímpica; a aquelles hores, amb aquella llum i en aquell estat de les obres una autèntica preciositat, tot un descobriment, un logotip perfecte, realista i poètic ensem de la capital. La gent de mar toca de peus a terra fins a extrems esfereïdors:

—¿I per què no l'han fet un pam més alt? Hauria sigut el més alt d'Espanya. Aquests (...) de Madrid no ens poden parir.

Acabava de picar el bonítol.

—Que es fotin. ¡Tiba, Ramón, que no s'escapi!

—El senyor Ramón, gallec de Blanes, esmolava la paella per acollir el bonítol acabat de pescar ("Que es fotin"), però la paella ja era plena feia una hora. Així que el pobre peix, dur com l'acer, tibant con l'acer, de color d'acer, va anar boquejant en un racó fins que li va arribar l'hora que ens ha d'arribar a tots si fa no fa. El mar obliga a sentenciar, es veu.

Navegàvem, aleshores i durant tot el viatge, a poc més d'una milla de la costa. Ja s'havia fet clar, i això permetia de comprovar la persistència del gris de la matinada: el núvol de contaminació que cobreix Barcelona trenta quilòmetres amunt, i diuen que també trenta quilòmetres avall, tant si es fosc com si és de dia, tant si plou con si fa sol. Igualment, la claredat de l'hora va permetre una altra comprovació: aquella remor que havia engegat poc després de les sis, i que persistia en la fosca, era efectivament la de la circulació. Fins més amunt de Mataró, la privilegiada situació de la carretera

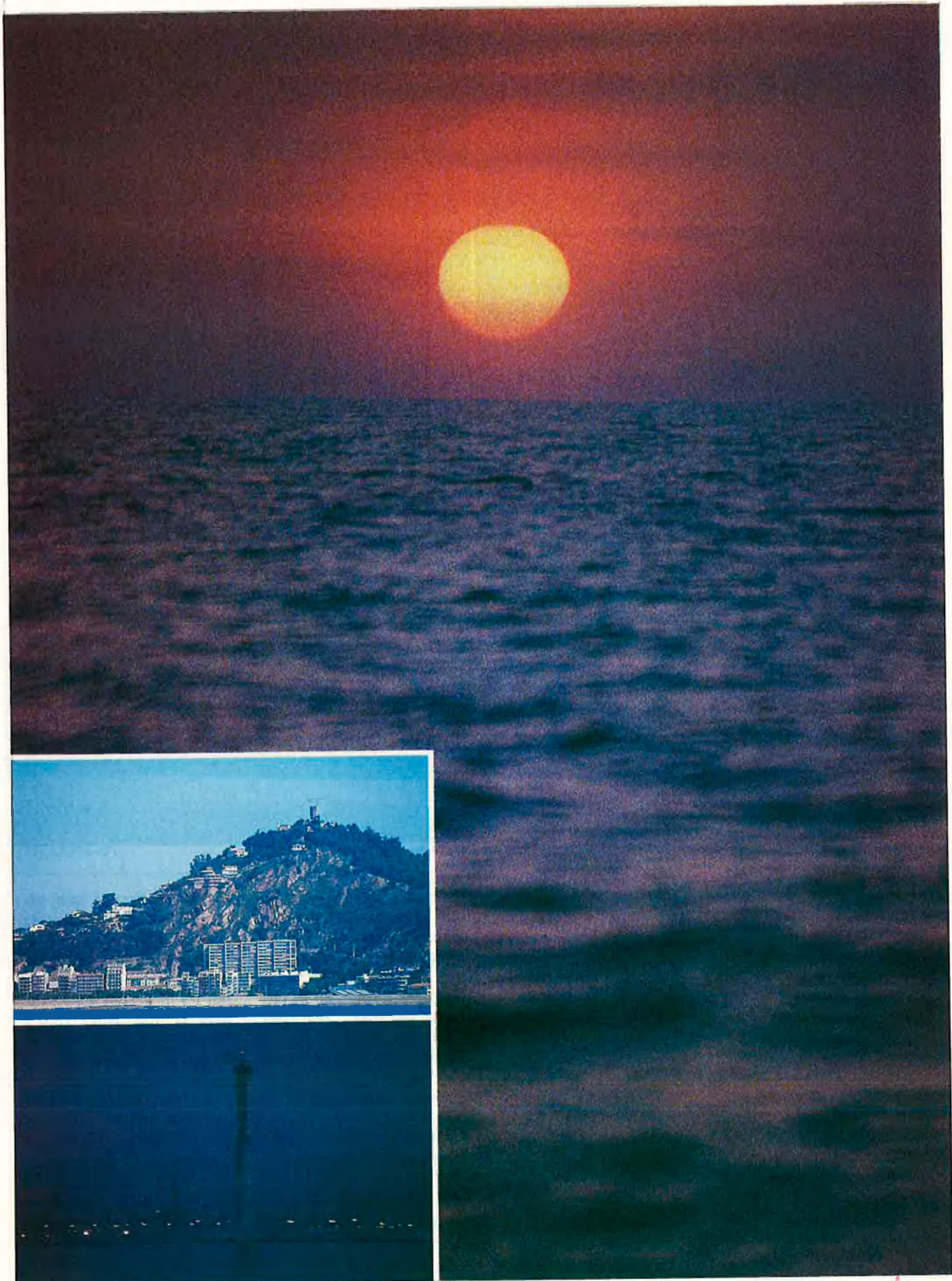
de la costa, visible del mar estant, permet de contemplar com si hi fossis, un continu de més de quaranta quilòmetres de cotxes, camions, autobusos, motos, tràilers i alguna caravana turística. Es veien un per un, i se'n sentien botzines i clàxons. Agafat a la barana com una lla-gasta, podia veure els trams buits de la carretera per davant dels embussos, i m'entretenia a comptar els cotxes que, aprofitant els buits, aconseguien de passar el tràiler que els alentia. El passaven, i corrien fins a atrapar, un parell de corbes enllà, el final de la propera cua. I així ben bé fins on hauria d'arribar l'autopista que ara diuen que faran de peatge. I que, vista del mar estant, és lògic que sigui de peatge: hi ha molta demanda de carretera, poca oferta i, com diuen els experimentats mariners, aquells de Madrid fan tot el que poden.

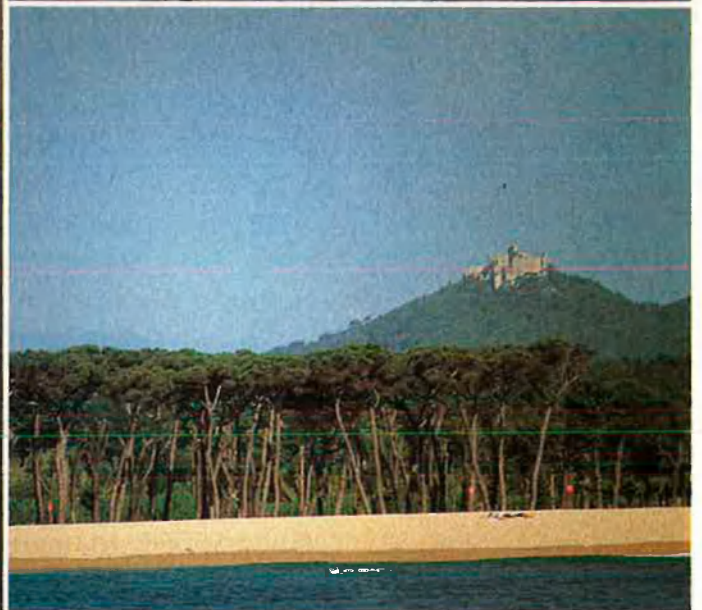
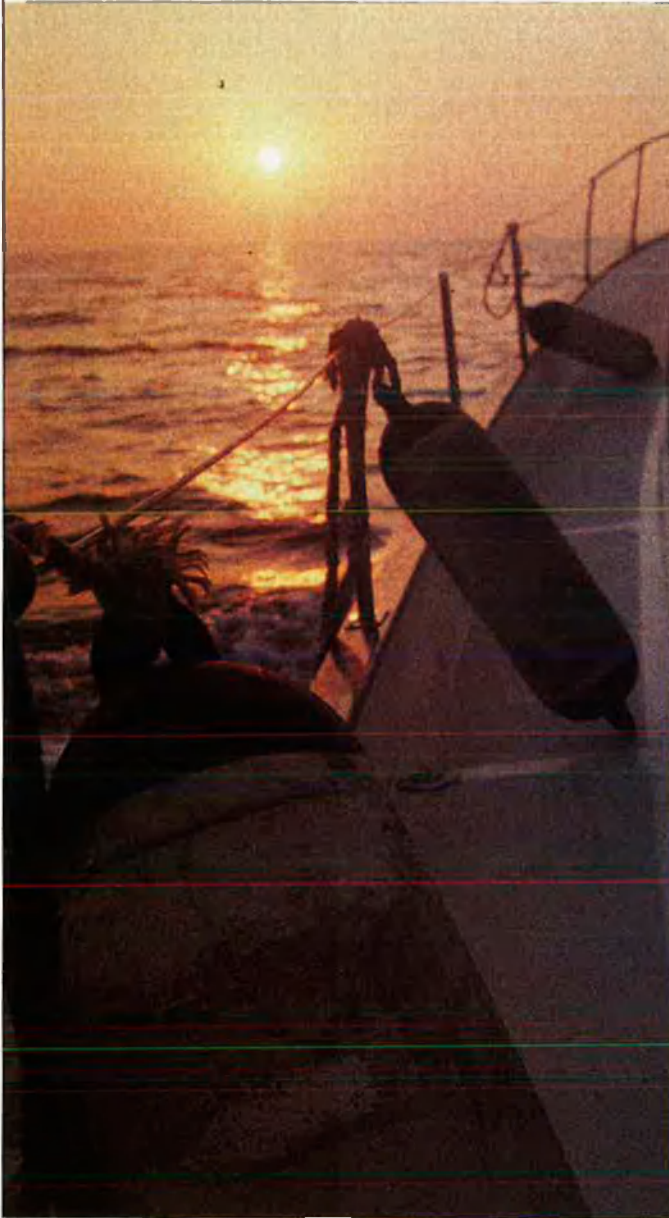
—Mentre puguin.

El mar dóna optimisme, si més no al començament. Santiago duia la nau, Ramón proveïa de menjar i de beure. Era molt d'hora, i si en terra no paraven de circular, en mar fèiem el que podíem: de la Barceloneta fins a Blanes, dotzenes de barques de tota mena navegaven amb finalitats diferents, de lleure, de transport i de pesca. Les de pesca, sovint amb un sol tripulant.

—La marineria és cara, i qui té una barca se la mena ell sol.

S'havia de navegar amb atenció, no era la carretera de la costa però tot i així hi havia gentada. No tanta que im-





A una milla del barri de la Mina. El fràgil equilibri entre la construcció i l'harmonia. El delta de la Tordera.

CARME PUERTOLAS

pedís de saludar, sense deixar-ne cap, els navegants dels voltants.

—¡Mira, Mataró!

Després de Barcelona i Badalona, la primera població grossa era, segons el mapa, Mataró.

Home, no, que és Vilassar.

Vilassar, i Premià al costat, fan por. Un atapeïment, una densitat, una desharmonia, un desordre més propis d'una ciutat industrial i comercial que no pas de dos centres acreditats d'estiueig i residencials, venuts com de residència confortable i de

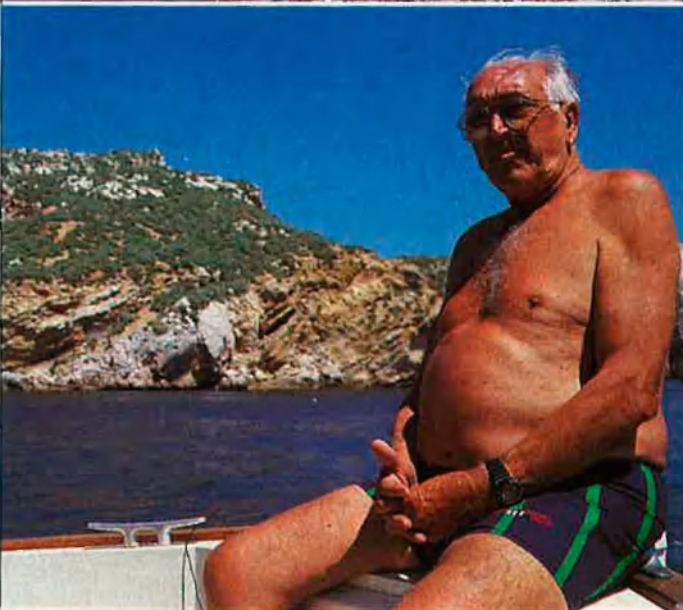
"A les set del matí érem a l'alçada del barri de la Mina, i just en aquell moment va picar el bonífol".

qualitat. Si es té en compte que en aquestes dues poblacions hi viuen i hi reposen unes quantes dotzenes dels més alts entre els que actualment ens manen, un es pregunta qui mana, realment. Vull dir, qui hi viu bé, en aquest país. O és que qui diu que mana no mana, o és que qui mana no té el gust de viure.

Arriba després Mataró i, efectivament, l'atapeïment és el propi d'una ciutat molt antiga, amb molt de moviment durant tota la seva història. Amb la diferència damunt de

Vilassar i Premià que, almenys aquí, l'atapeïment, la desharmonia donen la sensació que és el preu que es paga per ser una ciutat on s'hi fan i s'hi desfan coses: diners, política, país. !Però a Premià i a Vilassar! O no hi ha guerrer que hi reposi, o no tenim guerrers.

De cop, una taca a la costa de postal, idíl·lica, imaginada: entre Malgrat i Blanes, la desembocadura de la Tordera. S'hi endevina un delta. Hi ha arbres, sorra, camps, aigua, cases, algun bloc d'apartaments, unes quantes escales



Escuma a les ones: vent de mar, això s'acaba. Les Medes, peça de museu. Santiago Verdager, un basc valencià. La 'Nitza' a Estartit, amb la tripulació, passatge i amo.

CARME PUERTOLAS

de pisos. Paisatge obert amb el Montseny (la muntanya que és senyal per als navegants) molt al fons. Ben enquadrat, el delta de la Tordera podria vendre perfectament una costa no pas verge ni ganes, però sí que civilitzada, culta, generosa, continguda, per a turistes i residents de qualitat. Ara: el pòster hauria d'estar molt i molt ben enquadrat.

De fet, d'aquí en amunt, que és la Costa Brava, de pòsters d'aquests se'n poden trobar uns quants, encara. Però en tots els casos s'hau-

ria de vigilar que pels costats no hi traguessin el morro els monstres. Vull dir, aquest tipus de construccions, aquesta mena d'urbanitzacions, aquesta espècie de poblements que han estat la mort del turisme. Passant per davant de Lloret et creus, i tant, que la venda de coca-coles hi ha disminuït aquest any un quaranta per cent, que és un índex que en va anunciar un altre, aquest oficial: el turisme, a la primera meitat de l'any, ha baixat un trenta per cent.

Hi ha hagut molta gent que

ha fet moltíssims diners en molt pocs anys, aquí en aquesta costa. Hi havia una altra manera de fer diners, que hauria consistit que molta gent fes molts diners durant molt anys. No ha estat així. I és que també per fer diners de veritat fa falta intel·ligència, càlcul, habilitat; i, per fer diners de veritat, fa falta el que aquí no hem tingut, el que a aquesta costa li ha faltat: gent que es mereixi fer diners. N'han fets moltíssims, i molts d'ells els perdran amb la mateixa velocitat. Les coses no quedaran

com estaven, en el viatge hi haurem perdut el capital inicial: un país a l'abast, bonic, preciós a trossos, amb un clima desitjable enllà de les modes, prou espai per viure i per passejar i fins i tot per fet footing o jugar al squash.

Passat Blanes es va girar vent de mar, la barca feia la cullera, i, un cop avistades les Medes, els experts i pietosos senyors Ramón i Santiago van decidir fer cap a terra. L'Estartit va ser el final de la seva etapa, i per a nosaltres d'aquest viatge.

Ramon Barnils