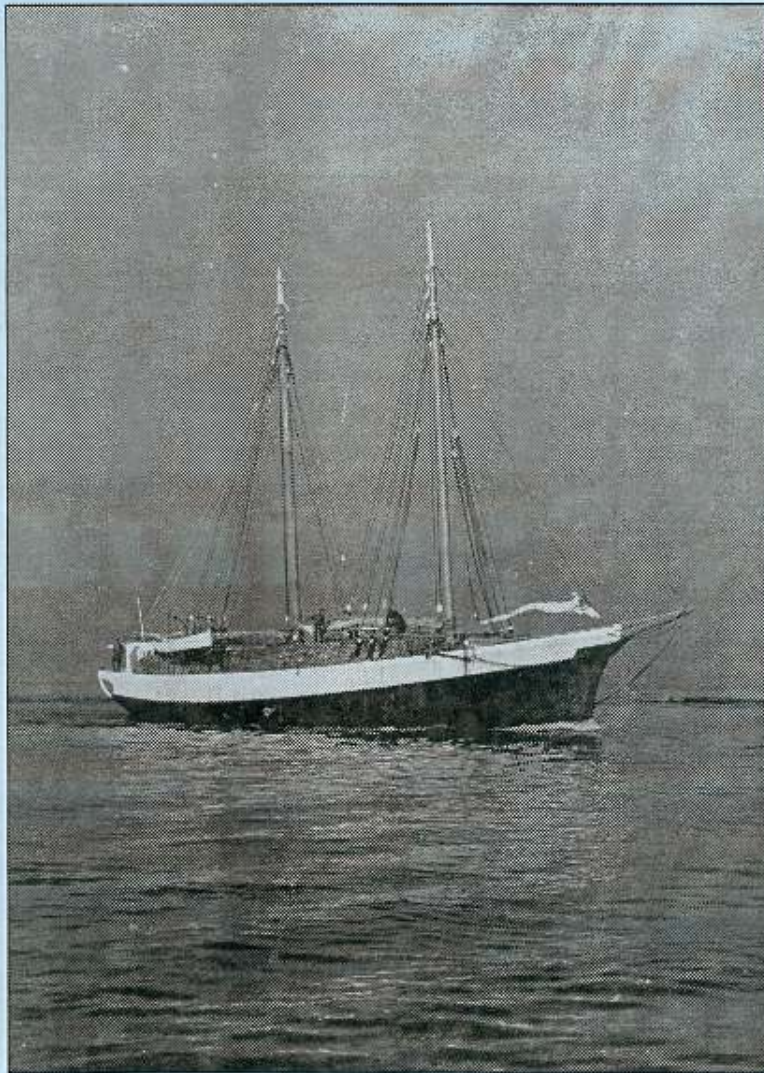


ASSOCIACIÓ AMICS DEL MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA



EDITORIAL, 99

EL PROJECTE, 100

HISTÒRIA DEL PAILEBOT, 101

Els pailebots

Vicente García-Delgado Sancho

El Carmen Flores, 101

Una mica d'història de l'aparell de goleta.

Orígens de les veles cangrees, 106

Origen etimològic de l'aparell de goleta,
107

Els pailebots d'Espanya, 110

El primer pailebot de Catalunya, 114

El pailebot com a vaixell de cabotatge, 116

Característiques generals del buc i distribució
de coberta, 119

El timó o governall, 121

L'aparell de pailebot, 122

Evolució de l'aparell, 123

Les veles utilitzades en el pailebot de dos
pals, 123

L'eixàrcia, 123

La tripulació, 123

Els contractes, 124

Els motors, 125

Un motor català, 125

Els canvis, 126

Proposta de l'Associació (AAMMB) d'un nom
per al *Sayremar I*, 127

Bibliografia consultada, 127

Portada: el *Cala Sant Vicens* navegant per aigües de
Barcelona. Fotografia: Camil Busquets i Vilanova.

Contraportada: el *Sayremar I* entrant al port de
Barcelona en l'acte de benvinguda del Museu Marítim al
març de 1997. Fotografia: Camil Busquets i Vilanova.



Direcció:

Albert Campanera i Rovira i Antoni Rodríguez Fernández

Consell de Redacció:

Junta de l'Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona

Disseny Gràfic:

Eulàlia Massana Molera

Producció i impressió:

Can Còpies, c/ Còrsega, 81-83 08029-Barcelona

Edita:

Associació d'Amics del Museu Marítim de Barcelona

Assessorament lingüístic:

Emilia Armengol i Sáez

ISSN 1135-4143

Administració:

AAMMB, Museu Marítim, Av. Drassanes, s/n, 08001 Barcelona

SIRGA no es responsabilitza de l'opinió que expressen els articles signats.

Prohibida la reproducció total o parcial de qualsevol mena sense
l'autorització prèvia de l'Associació.

La raó de ser d'aquest número de SIRGA és donar a conèixer un esdeveniment important per al **Museu Marítim**: l'adquisició del vell pailebot *Cala Sant Vicens*.

En aquest sentit, la nostra **Associació** recolza el nostre Museu amb la publicació d'aquest monogràfic sobre la història dels pailebots.

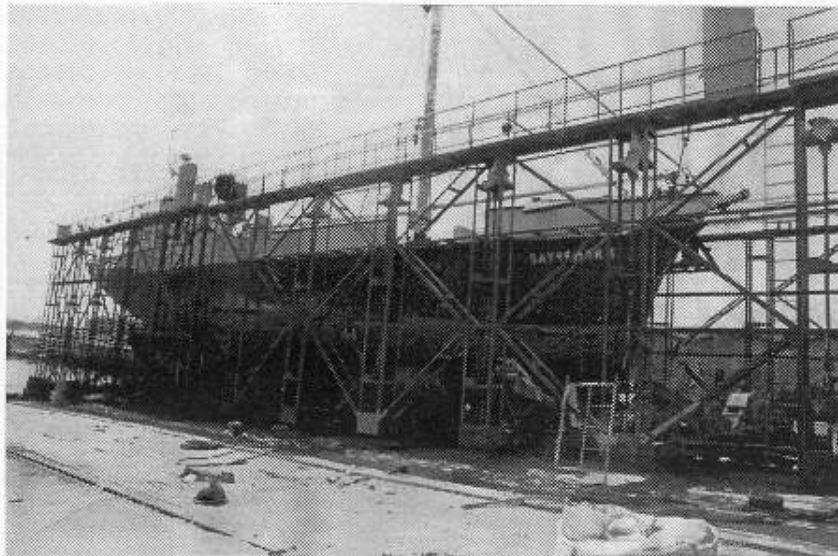
A més, donada la importància que té l'adquisició del *Cala Sant Vicens*, a finals del primer trimestre d'aquest any us arribà un *Full informatiu*. La intenció fou el sensibilitzar el major nombre de persones per col·laborar en les tasques de restauració d'aquest vaixell.

Esperem que els bons amics de l'Associació i els lectors als quals arribi la nostra Revista, puguin contribuir a salvaguardar aquesta part del patrimoni marítim mitjançant la seva col·laboració.

Pel que fa a l'Associació, la finalitat primordial és divulgar la cultura marítima, essent la Revista el vehicle d'identitat de la nostra Associació.

Amb la Revista esperem la participació de tothom per contribuir —amb les seves idees i estudis— a fer-nos més fàcil la difícil tasca de salvaguardar el Patrimoni Marítim.

El *Sayre* / a l'escar de la Barceloneta, març de 1997 Arxiu: V. García-Delgado.



Recentment el **Museu Marítim de Barcelona** ha adquirit un antic veler, molt característic del Mediterrani, amb el qual culmina un procés de recerca que ha durat uns quants anys de tasca incansable, ja que actualment de velers d'època n'hi ha poquíssims.

Amb aquest monogràfic de la revista SIRGA l'Associació d'Amics del Museu Marítim pretén donar a conèixer una iniciativa del **Museu Marítim de Barcelona**, amb la importància que se li deu i amb els mitjans que tenim a l'abast en matèria divulgativa. Des d'aquí, la Junta de l'Associació i la Redacció d'aquesta revista felicitem cordialment aquesta iniciativa.

Només la dedicació de la direcció, estar atent al mercat amb una recerca pacient i, per què no, algun cop de sort i la col·laboració desinteressada de persones anònimes, han fet possible aquesta realitat, amb la qual s'inicia un nou projecte molt ambiciós: la recuperació d'un veler d'època per a la navegació tradicional.



El Museu Marítim busca patrocinadors, investigadors, col·laboradors i voluntaris, però sobretot entusiasme per part de la societat que l'envolta i a la qual està destinat aquest projecte.

Per tot això, des del balcó de la nostra Associació, volem expressar la nostra alegria, així com el nostre suport i col·laboració per haver aconseguit aquest projecte, que estem segurs que aviat s'iniciarà i amb això dinamitzar la pròpia associació. Així ens posarem més a prop del nivell d'altres museus, pel que fa a la recuperació d'un patrimoni viu, que ja tenen embarcacions recuperades i en ús. Aquest és el millor mètode per donar-les a conèixer i estudiar-les a la vegada que s'hi experimenta.

Només cal esperar un rigorós estudi per part dels responsables del projecte en la recuperació d'un patrimoni viu —actualment està a les portes de l'oblit— que fomenti i doni a conèixer el que és un vaixell de vela i el que significa actualment, així com la realització d'un estudi financer que el permeti sobreviure en aquesta societat economicista i fer que els esforços i il·lusions de molts no siguin inútils. Però sobretot demanem un projecte de futur pel que fa al patrimoni marítim viu que permeti donar a conèixer a Barcelona i a tot el món que ho vulgui veure, una vella manera de navegar, donar exemple del que es pot fer per la cultura marítima al Mediterrani, al llindar del segle XIX, i oblidar les imatges dels vells pailebots *Pedro Galiana* i *Aventia Masiques* —abandonats a la seva sort a la desembocadura dels alfacos de l'Ebre— o els dels *Cala Mondragó* i *Nuevo Corazón* que van ser enfonsats en el port de Palma de Mallorca.

Per estimar una cosa, és condició humana conèixer-la. Per això, des d'aquestes pàgines pretenem fer una petita presentació d'aquesta embarcació tan nostra i que ja és al port de Barcelona.

El *Cala Mondragó* i el *Nuevo Corazón*, al port de Palma. Arxiu V. García-Delgado.

El *Carmen Flores*

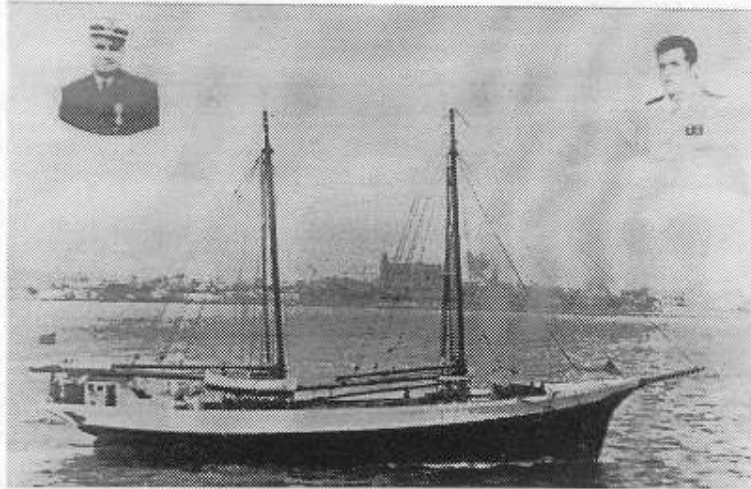
Aquest antic veler, adquirit pel MMB és de tipus pailebot. Fou aparellat amb tres màstils i va néixer en una platja de Torrevella, a la província d'Alacant. La seva construcció es va iniciar a començaments de la segona dècada del segle XX, a les drassanes d'Antonio Mari Aguirre.

El va adquirir pel preu de 40.000 pts. l'armador Pascual Flores Benavente, que li va posar el nom d'una de les seves filles *Carmen Flores* i el va inscriure en la llista 2ª -Fol. 28 de Torreveja. Va entrar a la Capitania d'Alacant a començaments

de febrer de 1919, i pocs dies després a Torrevella.

Va ser inscrit i abanderat el 31 de gener de 1918 i va obtenir la Real Patent núm. 1.342, en data de 28.12.18, en època d'Alfons XIII.

Es va construir amb les següents dimensions: eslora entre perpendiculars 29,30 m; mànega 8,50 m i puntal de 3,50 m; el tonatge era de 166, 87 TRB i net, de 155,43 tones.



El *Cala Sant Vicens*, ex *Carmen Flores*.
Arxiu MMB.



Segons podem comprovar, aquest veler va tenir com a primer patró a Francisco Mari Aguirre (a) *El temporal*, inscrit com a patró de cabotatge en el foli 6 de 1892 de la inscripció de Torrevella.

Segons explica el seu últim patró, Luis Correa, una de les seves primeres singladures va ser amb

Foto del Sr. Luis Correa, l'últim patró del *Cala Sant Vicens*.
Arxiu: V. Garcia-Delgado.



Botadura d'un veler al port de Palma l'any 1926. Arxiu V. García-Delgado.

destinació a l'Havana (Cuba), on va portar sal i en va tornar amb blat i altres mercaderies, que una vegada venudes van servir per a amortitzar les despeses de construcció, a més de saldar les despeses del viatge i tripulació, i encara va donar un guany d'unes sis monedes d'or.

Per les seves qualitats marineres se'l va començar a conèixer amb el nom d'*El chulo*.

El 14.7.1928 el va comprar Jaime Oliver Muner, veí de Palma de Mallorca que li va posar el nom de *Puerto de Palma*.

Se li va instal·lar el motor, se li va modificar l'aparell, se'n va treure un dels pals, s'hi van deixar només dos màstils per a compensar l'espai necessari del motor perquè la bodega quedés lliure d'obstacles.

Va estar en aquestes mans prop de 8 anys, fins a la seva venda a la Naviera Mallorquina l'any 1936 per una quantitat de 100.000 pts. Aquesta companyia va decidir canviar-li altre cop el nom i el va anomenar *Cala Sant Vicens* en substitució d'un altre pailebot que amb el mateix nom s'havia enfonsat l'octubre de 1935



Foto del *Sayremer I* a la seva arribada a Barcelona el 1997. Arxiu V. García-Delgado.

davant la costa de Tortosa, a causa d'un incendi a les bodegues que es va acabar en una deflagració en què va morir el cuiner i se'n va salvar la resta de la tripulació.

La fi dels pailebots sota l'acció de les flames va ser molt comú, ja que era un sistema de desballestament molt barat, quan la fusta no era apreciada per als forns o per a la construcció d'altres vaixells. D'aquesta manera es podia recuperar part de la ferrament i clavaó. Tenim un exemple d'això a Palma de Mallorca, on es cremaven en el lloc conegut com a *Ses Penyes Roges*, prop de Santa Ponsa.

Durant la Guerra Civil va realitzar tasques de patruller a la banda nacionalista, i va ser artillat per a l'ocasió.

A Torrevella també es va construir el pailebot *Pascual Flores* que diuen que era semblant al *Carmen Flores* ja que va ser construït per al mateix armador. Tenia fama de bon veler, ja que es va salvar de ser cremat en l'època de crisi a causa de les seves qualitats marineres perquè es dedicava al transport de sal i ciment entre Barcelona i Torrevella i de vegades amb



Un pailebot incendiat a Ses Penyes Roges. Foto Hausman.

altres ports europeus. Posteriorment es va transformar en motoveler l'any 1945.

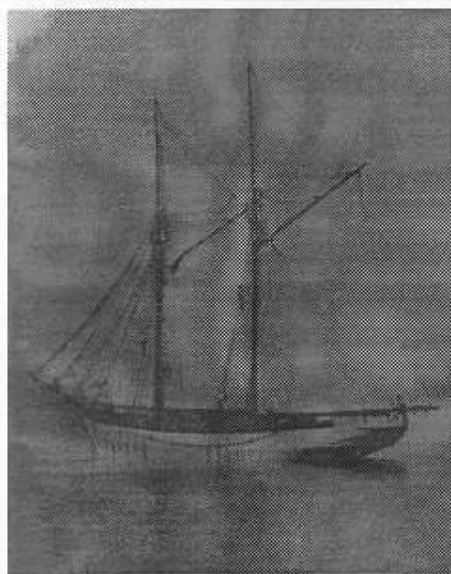
Trenta anys més tard va ser venut a Gibraltar a l'empresa Nova Trust, la qual el va armar de nou amb tres pals i el va dedicar a una experiència pilot, que va durar deu anys. La finalitat era donar feina a joves i artesans, per mitjà de la seva restauració i equipament, al port de Darthmouth, per a posteriorment dedicar-lo com a taller d'aprenentatge de tècniques manuals i com a escola de navegació. També es va utilitzar com a vaixell de creuer amb base al port de Bristol (Gales). Pel que sembla, ambdós vaixells tindran destins paral·lels.

El 1968 van instal·lar al *Cala Sant Vicens* un nou motor francès de la marca *Beaudouin* de 150 cv.

El 1970 és comprat per la Compañía de Materiales para la Edificación S.A., la qual en treu el pal major; d'aquesta manera conserva el pal trinquet amb el seu velamen.

El 1973 el compra per 660.000 pts. la Compañía de Salvamento y Recuperaciones Marítimas S.A., i li posa el nom de *Sayremar Primer*, però dos mesos més tard el varia altre cop pel de *Sayremar I*. Es van realitzar a bord un seguit de canvis substancials que fan que el buc, allotjaments, pallols i ponts s'adeqüin als nous usos, a més d'instal·lar 6 maquinetes, un màstil metàl·lic, 2 grups electrògens i una nova instal·lació elèctrica, que juntament amb una maquinària auxiliar i unes instal·lacions especials, com una cambra de descompressió,

Pailebot de dos pals a la badia de Palma. Arxiu V. García-Delgado





El *Sayremer*, atracat a Barcelona l'any 1992. Arxiu V. García-Delgado.

revaloritzen el vaixell i el dediquen, entre altres coses, a diversos treballs de refлотació.

El 1980 adquireix el *Sayremer I* la Companyia Kilow S.A., d'Eivissa, pel preu de 9.000.000 pts. i el dóna de baixa de la matrícula de Palma i el passa a la de Cartagena, a la Llista 2ª-Foli 40, l'any 1986.

Durant una de les operacions de salvament d'un vaixell al port de Barcelona, el veig per primera vegada, juntament amb el conegut ex-*Cala Tuent*, actualment conegut amb el bonic nom de *Thō-pa-ga* —que significa el que s'escolta amb delícia—, nom molt adequat per a un veler, en què escoltar el vent és primordial per al plaer de la navegació.

Amb els seus propietaris m'uneix una certa amistat, incubada mica en mica, ja que durant l'època pre-olímpica va estar molt de temps al port de Barcelona. En estar jo molt interessat en aquest tipus de velers, em vaig donar a conèixer i vaig ser convidat a bord, i vaig observar la qualitat de la feina de manteniment del vaixell per la dotació de la qual gaudia. També

té un cert confort, adaptat a les seves necessitats i usos, sobretot en la zona destinada als camarots particulars, situats a proa, ja que el fet de viure a bord tot l'any exigia unes certes comoditats. Al mateix temps se'l va dotar d'elements moderns per a la navegació.

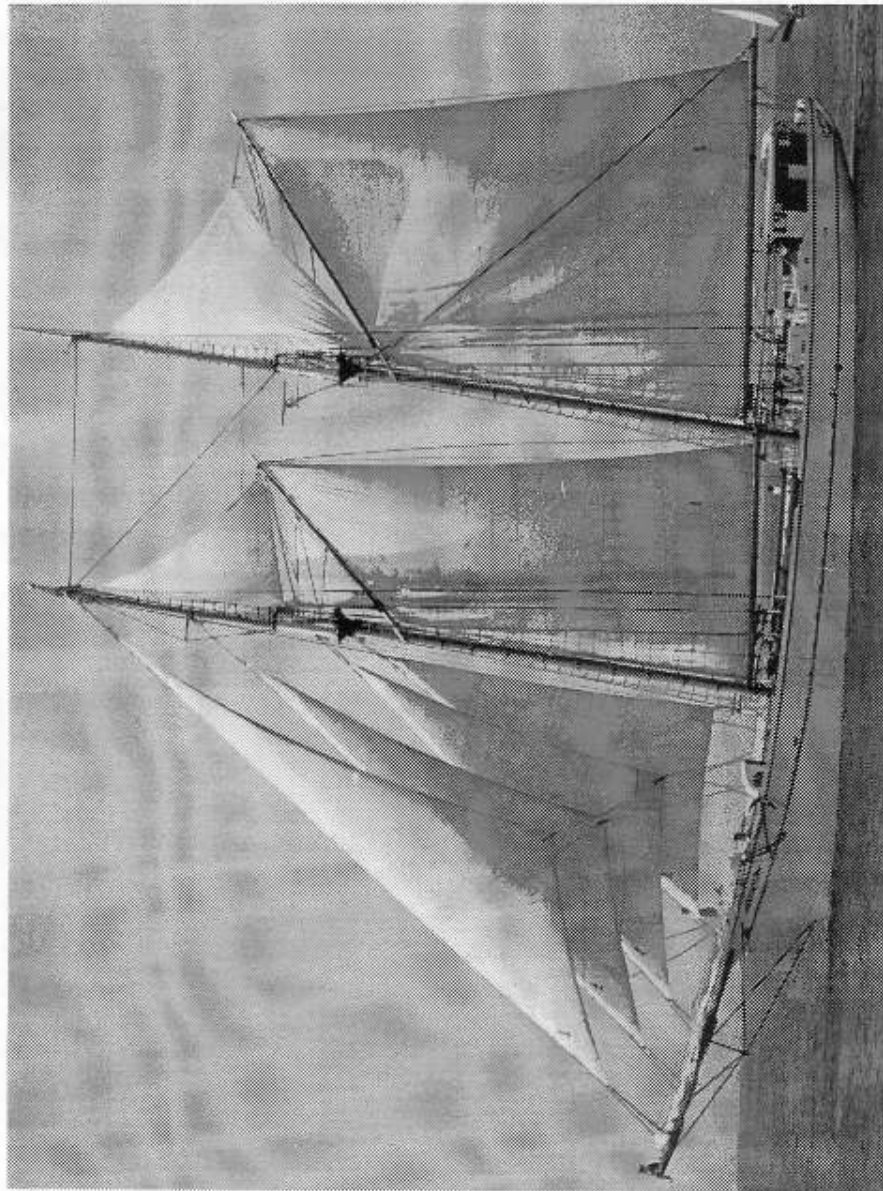
Amb el temps, vam realitzar els plànols del *Tō-pa-ga*, Isidre Oliveras, Antonio Rodríguez i el que escriu, aprofitant una neteja del buc en l'escar de la Barceloneta, per a posteriorment sortir a navegar i experimentar el que se sentia en aquests preciosos velers, juntament amb Gerard Delgado i Nicole Legrer.

En aquests viatges vaig sentir una certa embriaguesa per la navegació a vela. Ambdós, Gerard Delgado i Nicole Legrer, són uns grans navegants que a bord d'aquest vaixell han recorregut diversos oceans. Han arribat fins i tot a Austràlia el 1989, com a representants de l'Estat francès. Aquest cop, el pailebot té el nom d'*Esperance*. Des d'aquí dedico a tots ells una salutació pels bons moments viscuts.

Al gener de 1997, el *Sayremer I* era subhastat a Cartagena per fer front al pagament d'un seguit de deutes de la Seguretat Social, cosa que és aprofitada pel Museu Marítim de Barcelona, que després de moments de tensió i suspens, en tenir l'objectiu desitjat des de feia molt temps l'adquireix i el trasllada a les drassanes Bazán per a la seva revisió i posada a punt per tal de fer el viatge a Barcelona el passat febrer. En aquest punt esperem que tothom que senti alguna cosa per aquest tipus de velers el contempli molt bé per poder apreciar la transformació de què serà objecte, ja que actualment és com l'*aneguet lleig* perquè no conserva l'arboradura i té sobre coberta massa maquinària a causa de la tasca que realitzava.

Esperem, per tant, veure'l de nou amb la bellesa que tenia en la seva època de més gran esplendor, i mostrar-lo en multitud d'actes, en els quals es busqui principalment la recuperació i el coneixement d'aquesta antiga manera de navegar, sense cap esperit de competició.

No tenim pressa perquè és un projecte ambiciós i molt costós, en què la iniciativa privada i els voluntaris de sempre podrem contribuir al fet que sigui una realitat al més aviat possible.



El *Tô-pa-ga*, ex *Gala Tuen*. Arxiu V. García-Delgado.

Una mica d'història de l'aparell de goleta. Orígens de les veles cangrees

Per donar a conèixer una mica millor aquest tipus de vaixell explicarem amb unes quantes pinzellades els orígens, l'evolució, els aparells utilitzats, la navegació i tipus de vida que es portava a bord.

L'aparell de goleta comença a ser conegut al segle XVII a Holanda, ja que des del segle XVI aquest país està experimentant o recuperant uns *nous* tipus de veles de ganivet, que ja s'utilitzaven al Mediterrani el segle I dC, però que havien caigut en l'oblit.

Aquestes noves veles de ganivet eren els *estai* i la vela *tarquina* o de *ventall*, que es van divulgar per tot Europa, sobretot en embarcacions petites. Però també arribaren als vaixells grans al llarg del segle XVII, ja que van demostrar les seves bones qualitats.

Aquesta vela *tarquina* va evolucionar a mitjans del segle XVII fins a convertir-se en la vela *cangrea*, en escurçar la *perxa* diagonal, pujar-la i fer-la ferma al *gràtil* de la vela.

Aquest nou tipus de vela es va anar imposant mica en mica a tot Europa, i substituïen molts dels tipus de vela ganivet que s'estaven utilitzant fins llavors —la vela *llatina* i la *mística*— a causa dels seus clars i importants avantatges, perquè no havien de canviar de costat l'antena a cada bord, i perquè tenien més bon rendiment amb vents en contra i de través que altres tipus de veles. Com que eren difícils de navegar amb vents durs de popa, a l'Atlàntic guanyaven la partida les veles *quadres*.

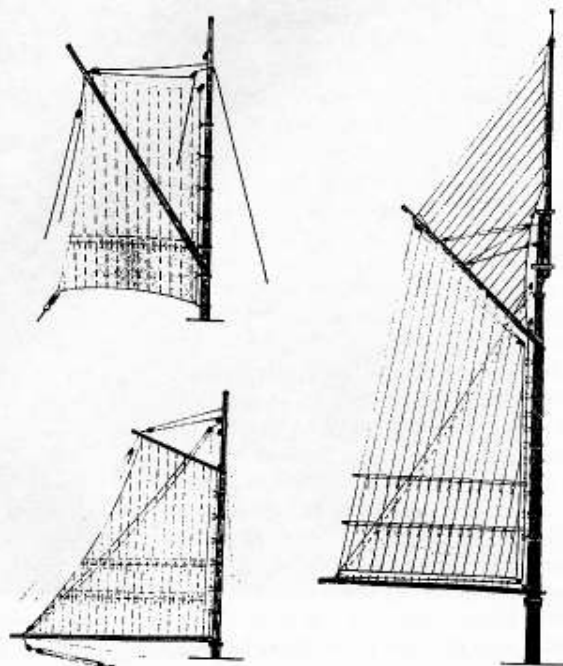
L'expansió i evolució

Es va començar a utilitzar primer en embarcacions menors, de pesca, cabotatge i sobretot en *goletes* i *balandres*.

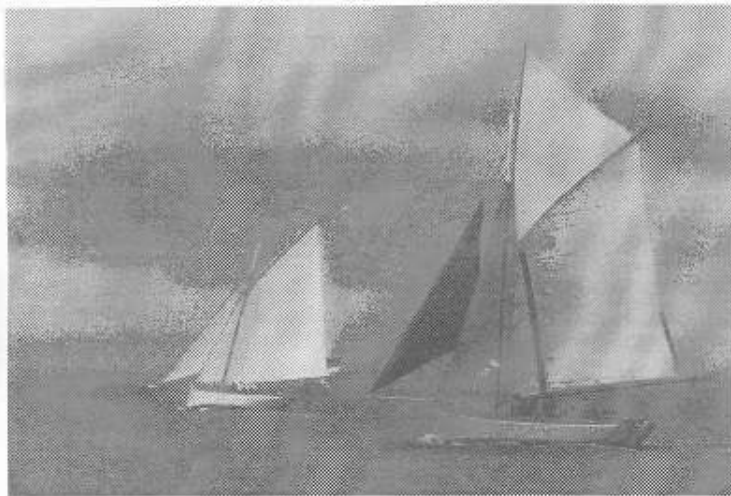
Durant el segle XIX té la seva època de major expansió perquè l'aparell de goleta l'adopten vaixells més grans. Necessitava de vegades màquines de vapor per a realitzar les maniobres d'hissat, donades les seves enormes dimensions.

Al segle XX es conserva majoritàriament per a vaixells d'esbarjo i vaixells escola.

Per a mantenir-la en el seu lloc, amb l'extrem de proa contra el pal, aquesta va adquirir forma de forqueta per abraçar-lo en part. I per a poder hissar la vela es va haver de fer el pal més llarg, amb l'objecte que les drisses del pic —és a dir, la *drissa de boca* i la *drissa de pic*—, es poguessin afermar més amunt que el *pic*.



Dibuixos d'una vela tarquina i cangrea.



Embarcació amb aparell de veles cangrees, al nord d'Europa. Arxiu V. García-Delgado.

Origen etimològic de l'aparell de goleta

El nom és d'origen francès *golette*, que és un diminutiu de *goeland* que significa gavina. En el món anglosaxó se la coneix com a *schooner*

i és originària de les illes Bermudes, on va aparèixer a la primera meitat del segle XVIII. El pas a Europa d'aquest tipus d'aparell —ja més desenvolupat— es produeix gràcies a la influència que suposen les unitats militars que es construeixen amb aquest tipus d'aparell, a partir de la experiència realitzada en pesquers,

Dibuix detall de les diferents peces d'arboradura.

A. Bauprès; pal bauprès.

1: tamboret; 2: part del bauprès per fora de la roda; 3: punt d'ancoratge; 4: part del bauprès per dins de la roda; 5: metxa, metxa de carlinga.

B. Botaló de floc.

C. Botaló de petifloc.

D. Botavara. 1: boca de cranc; 2: castanyola de rissos.

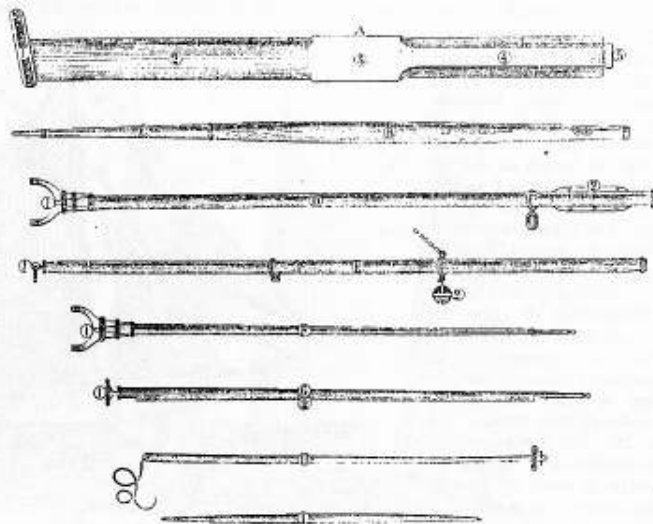
E. Perxa de càrrega. 1: coll de pal; 2: roldana.

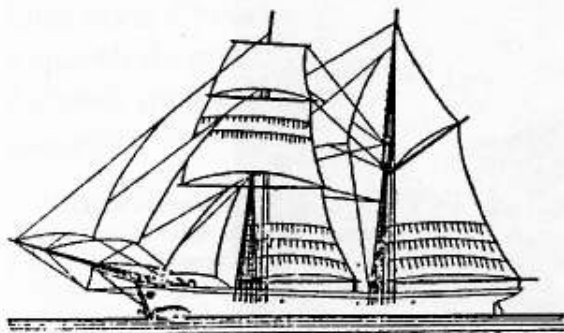
F. Pic de cranc. 1: boca de cranc.

G. Pic. 1: topall de contacte; 2: nervi de patent.

H. Botaló d'ala.

I. Verga d'ala.





Goleta de velatxo

amb dos màstils, com els quetxos de Terranova que aparellaven veles *cangrees* i eren manguts i resistent.

L'evolució a l'aparell de pailebot

Amb la desaparició dels vaixells de vela quadra pels nous vapors o pels de motor es desenvolupen ràpidament aquest tipus de veles de ganivet per raons eminentment econòmiques.

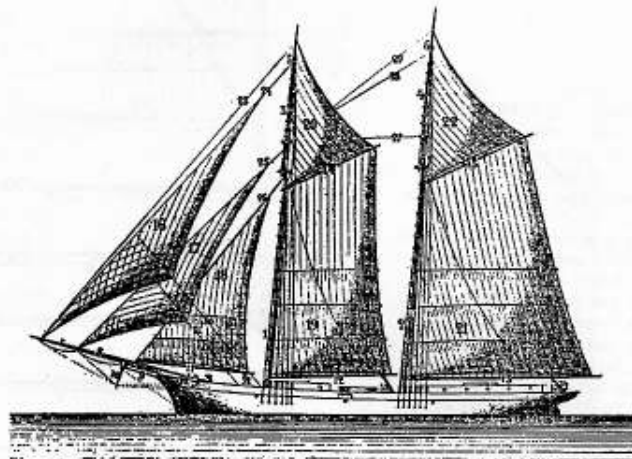
A causa de l'èxit obtingut es van construir altres tipus de bucs, als quals se'ls afegia un

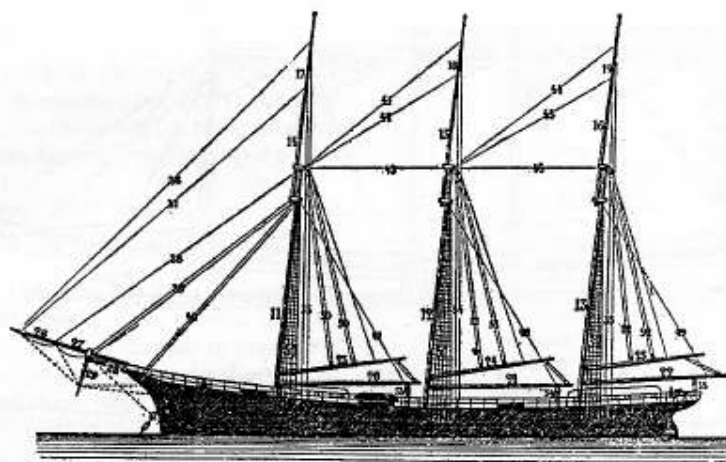
tercer i fins a un setè màstil, ja fos amb vela del tipus *cangrea* o amb el *trinquet* armat amb vela *quadra*, apareixen les versions de la goleta de *gàbies* amb les dues veles *quadres* —els *velatxos*— en el trinquet, muntats sobre la vela *cangrea*, o sobre la *majori* i el *trinquet*. Posteriorment van aparèixer altres versions que s'aparten d'aquest treball. (Al Mediterrani és conegut com a *pailebot* la *goleta petita*, sense *gàbies*, *rasa* i *fina*, segons la definició de la Llista Oficial dels Vaixells de Guerra i Mercants de la Marina Espanyola de l'any 1898.)

Es van arribar a construir goletes amb 6 o 7 màstils, però encara que no necessitessin una excessiva quantitat de tripulació eren perilloses i poc maniobrables, ja que suposaven una superfície vèlica de més de 3.700 m² i una càrrega de 7.500 ton., amb una eslora de 132 m. Tot això estava controlat per tan sols 24 tripulants. Un exemple el tenim amb el *Thomas Lawson* que va naufragar al canal de la Mànega el 1908, després de navegar només durant sis anys.

Aquest tipus d'aparell de goleta també va ser utilitzat, com ja hem dit, pels iots holandesos, anglesos i suecs des del segle XVII.

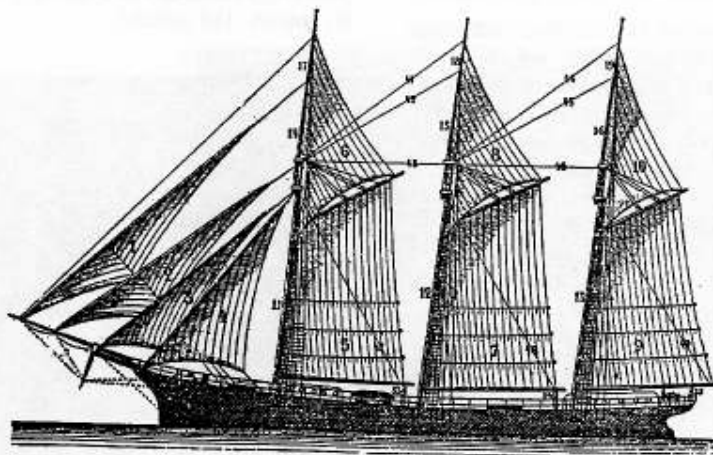
Pailebot de dos pals. 1: pal trinquet; 2: pal major; 3: masteler de velatxo; 4: masteler de gàbia. Masteler major; 5: masteleret de proa; 6: masteleret major; 7: botaló de petifloc; 8: botaló de floc; 9: bauprès; 10: moc de bauprès; 11: botavara de trinquetilla; 12: botavara de cranc trinquet; 13: botavara de cangrea; 14: pic de cangrea trinquet; 15: pic de la cangrea; 16: petifloc; 17: floc; 18: trinquetilla; 19: cranc del trinquet; 20: escandaloses de proa; 21: cangrea; 22: escandalosa major; 23: estai de galop de proa; 24: estai de masteler de proa; 25: nervi del floc; 26: estai de trinquet; 27: estai del pal major; 28: estai del masteler de popa; 29: estai de galop de popa; 30: escota de petifloc; 31: escota de floc; 32: escota de trinquetilla; 33: escota de trinquet; 34: escota de cangrea; 35: amantina de la botavara del cranc trinquet; 26: amantina de la botavara de la cangrea.

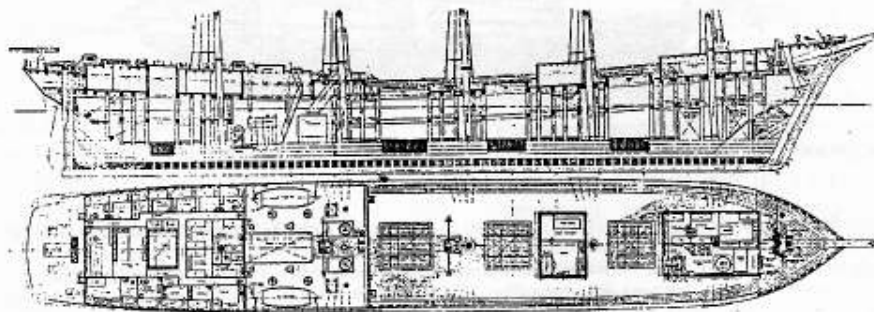
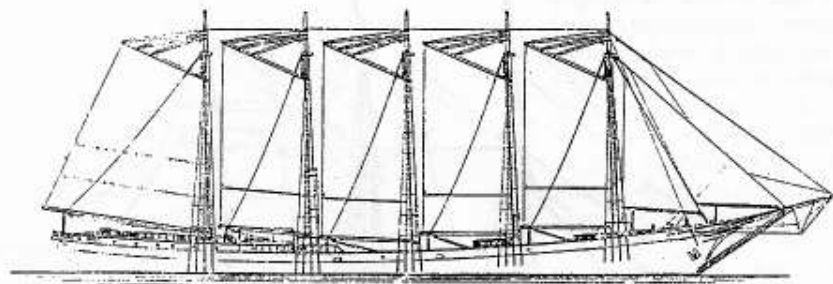




Pallebot de tres pals

1: petifloc; 2: floc; 3: contrafloc; 4: Trinquetilla; 5: Trinquet; 6: Escandalosa de proa; 7: major; 8: escandalosa major; 9: cangrea; 10: escandalosa de popa; 11: pal trinquet; 12: pal major; 13: pal de messana; 14: masteler de proa; 15: masteler major; 16: masteler de popa; 17: masteleret de proa; 18: masteleret major; 19: masteleret de popa; 20: botavara del cranc trinquet; 21: botavara del cranc major; 22: botavara de la cangrea; 23: pic cranc trinquet; 24: pic cranc major; 25: pic de cangrea; 26: botaló de petifloc; 27: botaló de floc; 28: bauprès; 29: moc de bauprès; 30: oblencs de trinquet; 31: oblencs majors; 32: oblencs de messana; 33: burdes del masteler i masteleret de proa; 34: burdes del masteler i masteleret major; 35: burdes del pal de messana i del masteler de galop; 36: estai de galop de proa; 37: estai del masteler de proa, nervi del petifloc; 38: nervi del floc; 39: nervi del contrafloc; 40: estai de trinquet; 41: estai de galop major; 42: estai de masteler major; 43: estai del pal major; 44: estai de galop de messana; 45: estai de masteler de popa; 46: estai del pal de messana; 47: amantina de botavara de trinquet; 48: amantina de botavara de la major; 49: amantina de botavara de la cangrea; 50: drissa del pic de trinquet; 51: drissa del pic de la major; 52: drissa del pic de la cangrea; 53: escota de trinquet; 54: escota de la major; 55: escota de la cangrea.





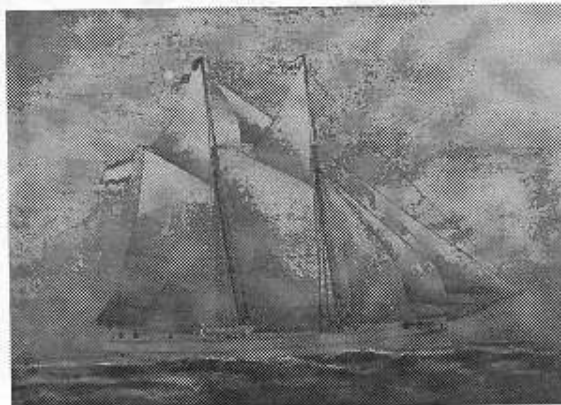
Dibuix d'un vaixell aparellat de goleta de cinc pals. Revista *Le yacht*, núm. 1.907 (1919).

Els pailebots d'Espanya

Una mica d'estadística

El 1871 existien 2.140 vaixells de cabotatge d'entre 50 i 100 ton. Al cap de 27 anys, l'any 1898 —any de la cessió de sobirania sobre les nostres colònies americanes—, hi ha censades, segons la llista oficial de vaixells, un total de 1.805 embarcacions de més de 50 ton., de les quals 257 eren pailebots. Això significa un 14,21% del total existent. I si prenem només els pailebots i tenim en compte l'aparell de goleta, un de cada cinc vaixells a vela portava aquest aparell. A més,

només els superaven en número els vapors (590 unitats), que anaven cada any en augment. Els següents en número eren els bergantins goletes (235 unitats) i els seguien ja a distància les goletes (137 unitats).



Dibuix del pailebot *Lince*. Arxiu MMB.

Conclusions

Es pot observar la importància de la construcció de pailebots per al cabotatge a les Filipines i Cuba, com a mitjà de transport entre les nombroses illes de l'arxipèlag, seguit per les Illes Balears.

Catalunya, amb tan sols 20 unitats construïdes, tenia la competència per terra del ferrocarril.

També s'observa la poca construcció d'unitats d'Almeria i de Múrcia, ja que començaren més tard. Els màxims exponents en la construcció de velers eren Àguilas (Múrcia) i Cartagena o Torrevella. També foren els que van mantenir fins més tard, juntament amb les Illes Balears, la flota de velers que es van anar comprant a mesura que les raons econòmiques aconsellaren vendre'ls a les províncies més desenvolupades.

L'època en què es van construir més, en el segle XX, va ser durant la Primera Guerra Mundial fins a començaments dels anys 30.

Si estudiem les xifres subministrades pel Registre Oficial de Vaixells de 1898 veiem que el primer pailebot, de més de 50 ton, construït a Espanya és al 1826, i que entre 1826 i 1853 només se'n construeixen 16. Curiosament és constant la construcció d'unitats d'aquest tipus de vaixells entre els anys 1854 i 1894, amb un moment decreixent el 1879 i el 1880, que tenen menys de cinc unitats per any. Els anys

Pailebots de més de 50 ton. l'any 1898 en relació amb el lloc de construcció i nombre d'embarcacions construïdes

Filipines	119
Cuba	32
Balears	32
Catalunya	20
València	10
Estats Units	10
Anglaterra	7
País Basc	6
Puerto Rico	5
Galícia	3
Canàries	3
Astúries	2
Almeria	2
França	2
Múrcia	1
Portugal	1
Ceuta	1
Itàlia	1

Total de pailebots construïts: 257

Pailebots construïts al litoral mediterrani espanyol: 65

Pailebots construïts a la resta d'Espanya: 14

Pailebots construïts a les colònies: 152

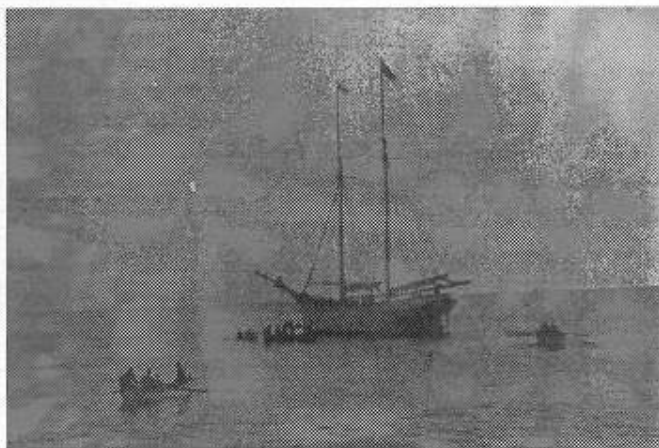
Pailebots comprats a l'estranger: 26

amb més pailebots construïts van ser el 1857 i 1886, amb 15 unitats cada un.

Entre els anys 1873 i 1888 va ser l'època de més febre constructiva, amb un total de 131 unitats.

També podem observar que a causa de la gran demanda del mercat es devien comprar vaixells d'altres països, principalment dels Estats

El pailebot *Vila de Calella* el dia de la seva botadura, 26 de desembre de 1918. Arxiu MMB.



Units i d'Anglaterra, entre d'altres —els anomenats *schooners*.

El pailebot i la seva comparació amb altres vaixells de l'època

El seu maneig fàcil representava una tripulació menys nombrosa —com ja hem explicat— que en els vaixells de vela quadra i, per tant, més economia.

Era més preuat en la navegació de cabotatge que en la d'altura, ja que la seva capacitat de càrrega li donava més rendibilitat en els viatges curts. El seu aparell li permetia navegar amb vents locals que a causa de la seva varietat no sempre eren a favor, donat el règim de vents de l'Atlàntic. També eren utilitzats per a la pesca en aigües del Sàhara espanyola a començaments del segle XX.

Amb l'obertura del canal de Suez, el 1869, es van escurçar considerablement les distàncies per a vaixells de vapor, ja que la diferència de recorregut per un camí o un altre representava recórrer la meitat de les més de 13.000 milles que suposa donar la volta al continent africà. Això suposava una economia de temps i més seguretat de navegació, amb la qual cosa el combustible i els peatges que s'havien de pagar quedaven compensats.

En molts casos el buc del vaixell no té res a veure amb l'aparell utilitzat. L'aparell de pailebot s'utilitza en multitud de tipus de vaixells, sobretot amb la cessió de sobirania sobre les colònies espanyoles en les quals als vaixells dedicats a la navegació d'altura se'ls canvia i

simplifica l'aparell, sobretot per raons econòmiques i pel règim de vents del Mediterrani. Així tenim també que els utilitzats a Terranova o els dels anglesos o els dels francesos, són diferents dels vaixells del mediterrani.

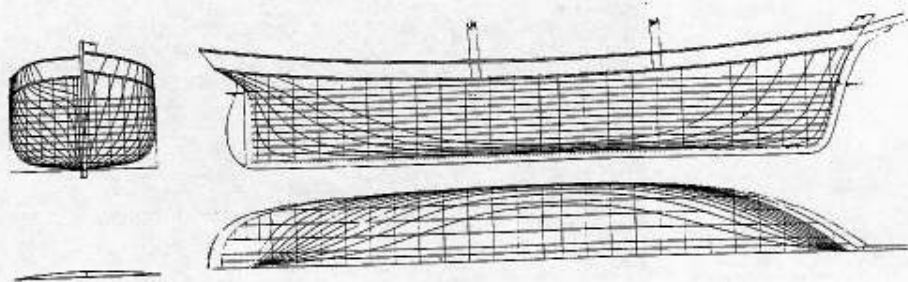
El primer pailebot de Catalunya

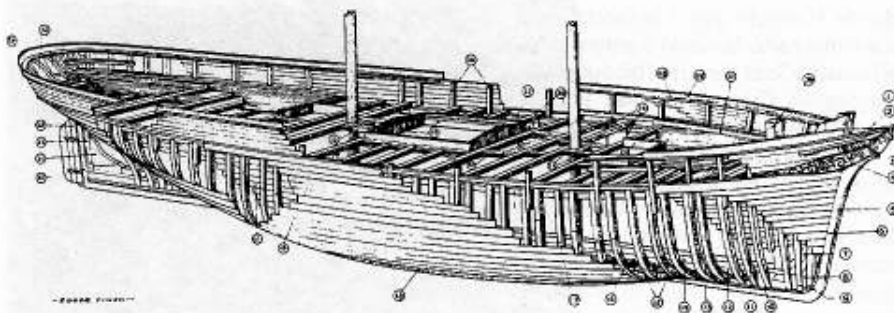
La implantació i el desenvolupament d'aquest tipus d'embarcació amb aparell de goleta a finals del segle XVIII i XIX ja és imparable.

A Espanya el pailebot més antic de més de 50 ton., segons consta en el Llibre de Registre de Vaixells de 1898, és el construït a les drassanes d'Arenys de Mar (Barcelona) a l'any 1828. Tenia una eslora de 19,98 m, una mànega de 5,85 m i un puntal de 2,22 m, amb un tonatge de 83 ton. de R.B, segons l'antic sistema d'arqueig. Era propietat de Luis Pagés de Barcelona. El seguia en antiguitat pel que fa als construïts a Catalunya, l'anomenat *Jacinto*, construït a Vilassar de Mar (Barcelona) l'any 1839. Les seves dimensions eren de 17,83 m d'eslora; 5,01 m de mànega i 1,95 m de puntal.

Com ja hem dit, la desaparició paulatina dels vaixells de vela quadra, en favor dels propulsats a vapor o impulsats amb motors de diversos tipus, era un fet. Però encara van resistir, més per raons econòmiques que per raons pràctiques. Transportaven les

Plànol de formes d'un veler.





Detall constructiu d'un veler.

mercaderies més diverses, que en molts casos no eren acceptades pels vaixells a motor, tals com sal, ciment i materials per a la construcció, productes agrícoles, adobs, etc., i normalment no anaven gaire envasats, motiu pel qual la neteja general era problemàtica.

Els vaixells de guerra, els mercants, les embarcacions dels pràctics del port i molts d'altres com les balandres van fer seu aquest aparell, tant pel que fa al continent europeu com a l'americà. Van arribar a aparellar entre 5 i 7 pals, fins i tot de vegades havien d'utilitzar maquinetes de vapor per a hissar l'aparell.

Va ser un aparell molt comú en totes les costes espanyoles a partir de la segona meitat del segle XIX i va decaure totalment durant la primera meitat del segle XX. Aquesta dada es pot contrastar amb la xifra estadística de 1875 amb unes 700.000 ton. de registre i, en canvi, a l'any 1950 amb prou feines n'hi havia 7.000.

Durant la Primera Guerra Mundial es van utilitzar molt per a abastir els països europeus on transportaven minerals, productes manufacturats i primeres matèries en general. Gràcies a això es van poder efectuar grans negocis.

Un dels armadors catalans que es va adaptar millor a la situació va ser Antonio Tayà de Barcelona, que va arribar a tenir una flota important en poc temps.

Altres armadors catalans eren: Enrique Formiga Caplès, que transportava sal a Torreveja i San Pedro de Pinatar, i ciment de

Vallcarca cap a Alacant i Cartagena. Tenia cinc velers, entre ells el *Pascual Flores*. També hi havia la Companyia Naviera de Rómulo Botella Sala, la casa Arquimbau o la casa Ricoma de Tarragona o la de Miguel Masiques, els velers del qual s'ornamentaven amb un cavall de mar a la zona del mascaró de proa. Aquesta companyia va arribar a tenir uns 10 velers, la majoria amb el nom de la família més propera.

A Mallorca es va fundar la Naviera Mallorquina l'any 1924. Es va establir com a societat el 1932. Va utilitzar molts pailebots i motovelers, tots ells amb noms de cales. Els primers van ser el *Cala Murta*, *Cala Falcó*, *Cala Galiota* i *Cala Bona*, els quals feien tornos de dos en dos entre els ports de Palma i Barcelona sincronitzadament. Més tard van arribar a posseir una trentena més, alguns en substitució d'altres, als quals van posar el mateix nom, com el *Cala Sant Vicens*, *Cala Milló* o *Cala Pi*.

El 1955 tenia 30 motovelers treballant en diferents rutes, cosa que dóna una idea de la importància del tràfic existent amb aquest mitjà de transport per les illes, mentre que el 1962 ja només conserva uns 20 motovelers, entre ells el *Cala Sant Vicens*.

Durant la Segona Guerra Mundial se'n van construir molts en drassanes improvisades i en molts casos es van utilitzar materials deficients per a obtenir rendiments ràpids.

És el cas dels coneguts *Seis Negritos*, construïts molt ràpidament a les drassanes

Atlàntida de València per transportar una càrrega de ciment amb la missió d'enfonsar-los al mig del canal de Suez perquè el bloqueessin durant la Segona Guerra Mundial. Però la guerra va acabar abans de poder realitzar la missió i foren transformats i reforçats per a convertir-se primer en la saga dels *Faros*, i després la dels *Radars* de la Naviera Valenciana o els *Calas* de la Naviera Mallorquina.

En acabar els conflictes europeus, apareix la recessió dels intercanvis comercials a causa de la condemna de les Nacions Unides sobre el govern espanyol. Van suposar una decaïda dels nolis i, per tant, un descens de la construcció naval.

El pailebot, com ja vam dir, va ser molt utilitzat per al transport de cabotatge i per a la pesca a les costes saharianes, de Canàries o del Gran Sol. Per a la pesca s'utilitzaven arts de deriva i d'arrossegament.

Característiques generals

La seva velocitat variava entre els 7 i els 15 o 16 nusos. Al Mediterrani la seva eslora acostumava a ser de 14 a 48 m. Els més abundants eren els compresos entre 24 i 35 m d'eslora.

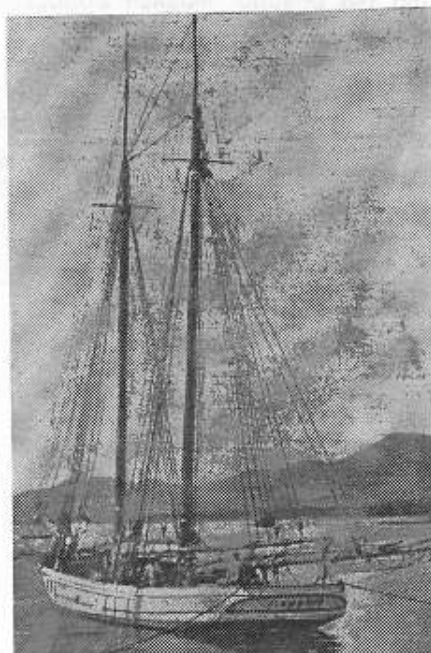
La seva relació eslora/mànega podia estar entre 3,5 i 4,5 i la de mànega/puntal, entre 2 i 2,5 aproximadament.

El tonatge variava generalment entre les 50 i les 300 ton. de registre brut. Els més comuns eren, però, els compresos entre 150 i 250 ton. aparellats amb tres pals.

El pailebot com a vaixell de cabotatge

Segons vam veure a la Llista Oficial de Vaixells de 1898 es dona aquest nom a la goleta petita sense gàbies, rasa i fina, amb veles de forma trapezoidal anomenades cangrees, que estan situades entre el pal mascle, botavars i els pics corresponents.

Pailebot: veu presa de l'anglès *pilot's boat* significa bot del pilot o del pràctic del port, perquè per la seva maniobrabilitat i facilitat de maneig va ser la que més es va adaptar a la seva feina.

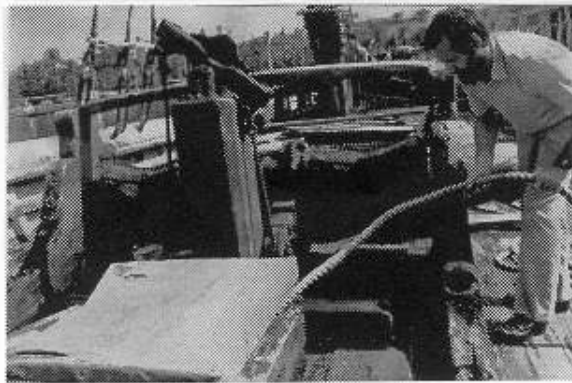


Pailebot o goleta de les pesqueries del Sàhara espanyol. Del diccionari de Pesca de R. Santamaria.

Al canal de la Mànega rebien el nom de *smacks* i els danesos l'anomenaven *galease*; a França *goélette* i als Estats Units i Canadà se'ls anomenava *schooner*.

Es van fer molt populars en zones de pesca de balenes o de bacallà, i es dedicaven al transport costaner de la pesca obtinguda, amb un registre d'entre 40 i 80 ton. de càrrega.

Tots aquests tipus d'embarcacions tenien les seves respectives diferències, tant en proporcions d'aparell com de buc. Moltes vegades eren totalment diferents, com els clàssics de proa *violí* de les nostres costes, de línies fines i bastant llançament, o els de tipus *urca*, procedents d'Islàndia, de línies més plenes, amb una mica de llançament i menys estella morta, o la dels americans, de línies



Molinet del *Nuevo Corazón*. Arxiu V. García-Delgado.

plenes que buscaven més capacitat o les línies més fines, que buscaven més velocitat.

A Catalunya els pailebots tenien formes menys plenes que els mallorquins. A més, els primers eren de burdes obertes en ventall i els mallorquins tenien les burdes més tancades.

La distribució interior en un pailebot d'unes 100 a 200 ton.

El ranxo

Aquest habitacle tenia una ventilació una mica deficient, ja que s'efectuava amb mànegues, cosa que feia que la calor es notés molt més.

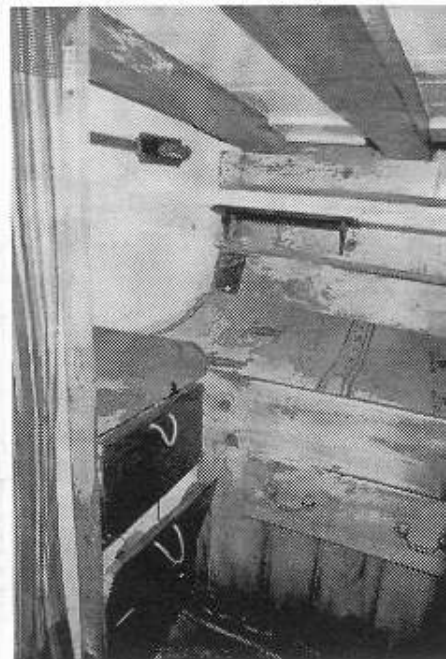
La tripulació dormia vestida i disposada a actuar amb rapidesa. La seva higiene brillava per la seva absència i això, juntament amb les olors corporals, les de la brea, la lona, les cordes humides i la fusta, a més de la presència de xinxes, paneroles, insectes de la fusta, rates, feia que tinguessin més ganes de sortir que d'entrar. Se'ls passaven les ganes de menjar, fins que el cos s'hi acostumava.

En els vaixells petits hi havia una cuina portàtil amb un o dos fogons i en els més grans, una caseta pròpia, situada normalment a popa, darrera de la caseta de comandament, amb unes dimensions molt petites.

La bodega

Després ve la zona de la bodega de càrrega, separada de la zona anterior a través d'una mampara estanca. Tenia un volum variable segons el vaixell.

Camarot d'un pailebot. Arxiu V. García-Delgado.





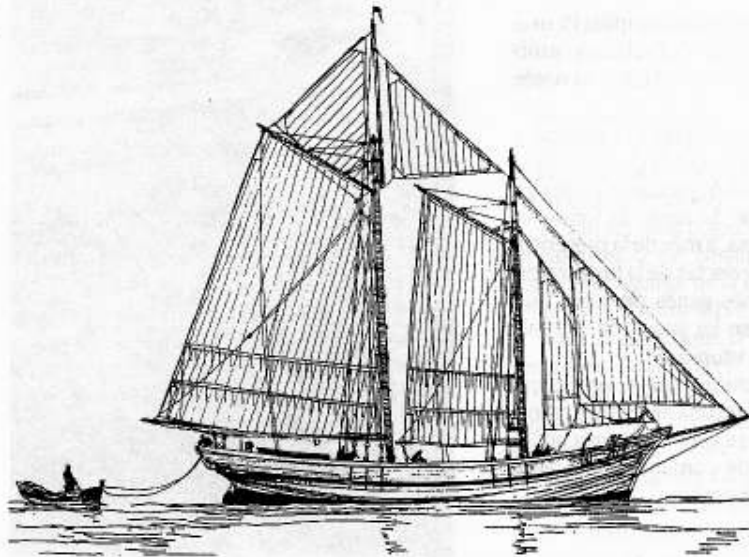
Interior del *Bolou*, amb instrumental i canya. Arxiu V. García-Delgado.

El motor

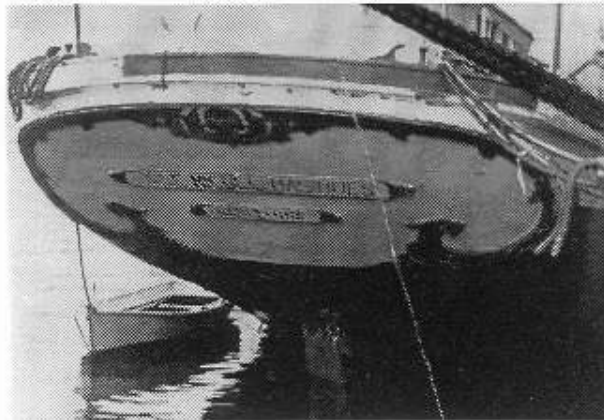
A continuació ve la zona del motor, amb ventilació pròpia (aconseguida després de no pocs incidents dalt del vaixell), dipòsits de combustible i d'aigua, i, finalment, la cambra d'oficials.

La cambra

Podia tenir de dos a sis camarots: el del patró, un o dos per a maquinistes, el contramestre i el de l'armador —en cas que



Dibuix del pailebot Miguel Caldentey. Autor R. Bataille.



Un mirall de popa. Arxiu Gerard Delgado.

volgués anar dalt del vaixell— o per a alguns passatgers. La capacitat era d'uns 30 a 40 m³, amb unes dimensions aproximades de 2,00 m d'alçada, 4,20 m d'ample i uns 3,60 m de llarg. Els llits eren de 0,85 x 0,80 x 2,00 m.

Als pailebots petits només existia la cambra del patró, amb dues lliteres, la d'estribord per al patró i la de babord per al contramestre, a més d'una petita taula abatible i un lloc per guardar els llibres de comptes, avituallament i recanvis.

Els ponts alts

Els ponts alts s'instal·len en alguns motovelers, com per exemple el *Cala Mondragó*, per a poder realitzar grans cobertades de molt volum i poc pes, com el suro o l'espart, i per poder veure per sobre de la mercaderia. Amb això es millorava el control durant la navegació, alhora que la tripulació s'arrecerava millor.

Característiques generals del buc i distribució de la coberta

Els pailebots utilitzats generalment a la zona del llevant d'Espanya tenien unes formes fines però de construcció robusta, de poc calat, amb

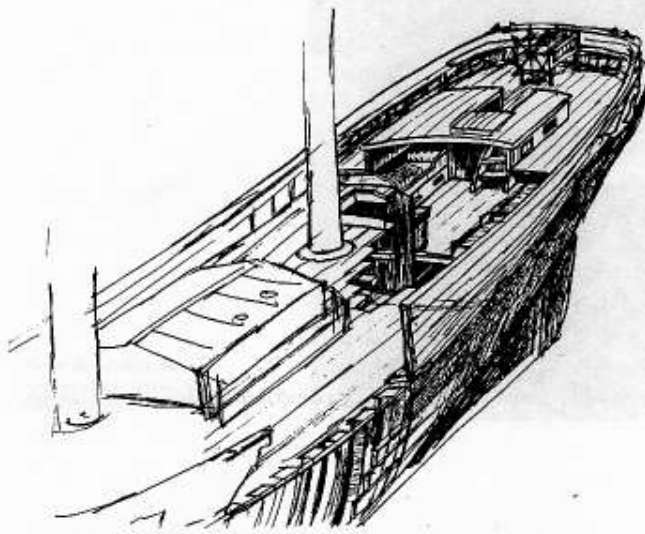
una proa llançada o de *violí* i popa de dos cossos i *ventall ornamentat* amb una sanefa entallada generalment amb motius florals o algun altre ornament escultòric: de tipus astrològic com un sol, zoològic com l'àliga; o de motius vegetals o de fruites com un cep o raïm. Generalment anava lligat al nom del vaixell i la matrícula a la qual pertanyia.

També podien portar, de vegades, un petit guarniment a la roda de proa, que no arribava a la categoria de mascaró, amb un cavall de mar o una voluta senzilla.

Tenia un castell de proa, als costats del qual i en el seu límit posterior s'hi projectaven dues servioles o pescants de gata (un a cada banda). Tenia una popa rodona, de mirall o de dos cossos. Portava als costats embornals a l'alçada del trancanill, per a facilitar el desguàs de l'aigua embarcada i, a vegades, a mitja longitud de la seva borda, una porta rectangular o falutxera.

La coberta tenia, en ocasions, un saltet de poca alçada a popa.

Podia portar una petita cabestra de barres sobre el castell de proa i a la coberta un molinet que s'utilitzava en les tasques de l'âncoratge i en les de carregament. Era del tipus tradicional de balancí, accionat amb gimbaletes.



Dibuix de la distribució de la popa antigament. Autor R. Bataille.

Té un allotjament per a les cadenes que són a proa, però al fons de la sentina.

Portaven una o dues bombes de desguassar, instal·lades a la part de mig i generalment adossades a la contrabraçola d'una escotilla.

La coberta té diverses obertures. La primera, començant per proa, és la corresponent al ranxo de la tripulació, i el panyol de veles, amb accés a través d'un balou, amb portes laterals o senzillament un quartet situat entre el castell i el molinet, a través del qual s'accedeix a interior per una petita escala de 5 o 6 graons de 0,65 m d'ample.

Després ve un nombre variable d'escotilles, situades prop dels màstils, que s'utilitzaven per a la càrrega i descàrrega, es cobrien amb les lones i els taulons durant la navegació.

Més endavant venia l'accés a la cambra del patró o *bolou*, amb una escotilla de ventilació en la seva part superior i, a vegades, una lluernà.

Aquesta cambra era a popa i s'hi accedia a través de la part posterior, amb porta i sostres desplaçables, amb accés a través d'una escala

al costat de la qual s'acostumava a posar la bitàcola, que d'aquesta manera estava a l'abast del timoner.

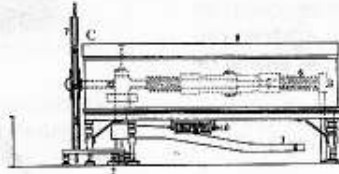
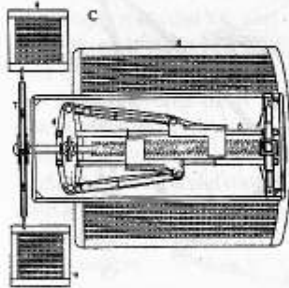
Més tard, amb l'aparició del motor i de la seva caseta, aquesta distribució va canviar substancialment, ja que la zona de la bodega ha de cedir espai, tant per al motor i per als dipòsits de combustible com per a la zona de cambra d'oficials, que passa de dos a quatre camarots i un saló-mejador més espaiós.

Sobre la coberta, la caseta de comandament tenia adossat en la part posterior la cuina, encara que en vaixells més grans la cuina era independent, darrera del pal trinquet.

De vegades portava sobre coberta un dipòsit de ferro d'aigua potable, d'uns tres m³ de capacitat amb dos forats a la tapa superior.

També podia portar una pipa de fusta de roure, a més de quatre bótes complementàries, d'uns 500 litres per a ús personal de la gent de dalt del vaixell.

També portava un bot al costat d'estribord penjant d'un parell de pescants.



Aparell de govern de cargol d'un gran vaixell de vela de finals del segle XIX, el alçat i en planta. 1: metxa del timó; 2: premsaestopa a coberta; 3: canya d'emergència; 4: creuera o canya real; 5: barres d'acoblament; 6: eix amb cargol de dreta a esquerra; 7: roda del timó; 8: caixa de defensa amb seients als costats; 9: engraiells; 10: carretell de la corredora penjat sota de la caixa de defensa. Les Arts de la Mar, Ed. Blume.

El timó o governall

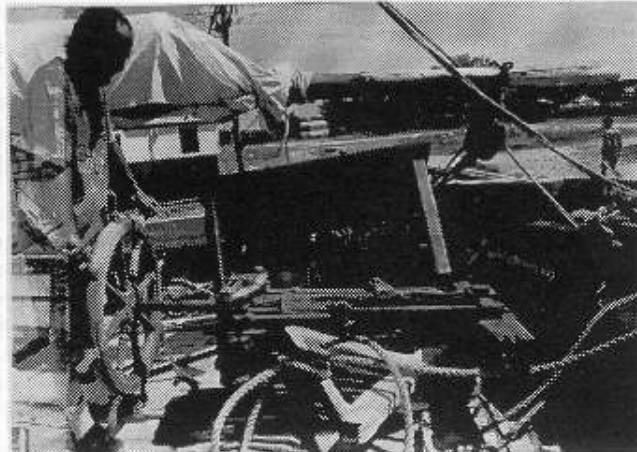
Al començament, el timó primitiu era a base d'una canya i guardins o palanquins. Més tard es van instal·lar rodes de timó i es va cobrir part de l'espai, com ja hem explicat, amb una caseta o bolou per a arrecerar primer la maquinària, anomenat el *piano*. Després es va ampliar per a protegir el timoner de les inclemències del temps.

Al llarg de les bordes, en la part interior,

corria un tauló massís a un o dos terços de la seva alçada, en els forats de les quals s'hi allotjaven les clavilles on fendien els caps de l'eixàrcia de labor.

A prop del límit del castell es projectaven capenfora, a cada banda, les servioles o pescants de gata.

El buc estava quasi sempre pintat de blanc. Es ressaltava la cinta o *la taula de claus*, amb una pintura d'un altre color.



Pailebot *M. Caldeteny*. Sistema antic de maniobra del timó. Arxiu V. García-Delgado.

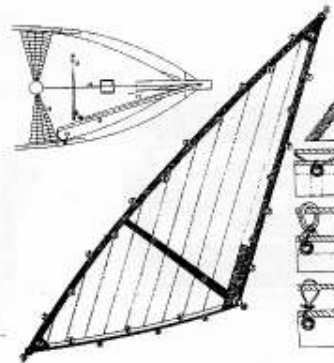
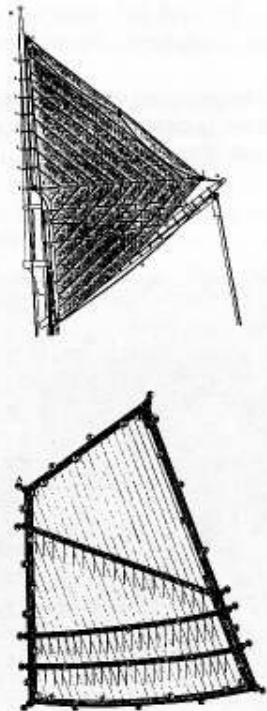
L'aparell de pailebot

Definició:

A causa de les diverses contradiccions entre uns i altres autors sobre l'aparell de goleta i les seves variants i per tal que no existeixi cap confusió amb el que entenem per aparell de pailebot, passo a definir-lo:

Les goletes de petit port, amb dos o, com a màxim, tres pals de la mateixa alçada i inclinats

Dibuix de la vela cangrea i les seves parts. Les Arts de la Mar, Editorial Blume. A. Vela cangrea. 1: boca; 2: pena; 3: amura; 4: escota; 5: gràtil; 6: ralinga de gràtil; 7: caiguda de proa; 8: ralinga de la caiguda de proa; 9: embalum a caiguda de popa; 10: ralinga d'embalum; 11: pujamen o batedor; 12: ralinga de pujamen; 13: primera faixa d'antagalles; 14: segona faixa d'antagalles; 15: tercera faixa d'antagalles; 16: puny de boca; 17: puny de pena; 18: puny d'amura; 19: puny d'escota; 20: corrioles de les faixes d'antagalles; 21: antagalles.



Dibuix de la vela d'estai triangular d'espineta o escandalosa. Les Arts de la Mar, Editorial Blume.

lleugerament a popa, sense cofes i amb creuetes curtes, amb masteler, sense cap vela quadra, utilitza veles cangrees, flocs i trinetilla, són les que reben al Mediterrani el nom de pailebot.

En el cas dels dos màstils, cada un d'ells té un mascler: el masteler de proa i el masteler major, així com els perroquets corresponents, sense cofes i amb creuetes curtes.

Són de fàcil maniobra ja que aquesta es realitzava sobretot des de coberta, excepte les escandaloses. A més, la botavara major té més longitud que la del trinet.

Té, a més, a proa, el botaló i bauprès amb moc, una botavara de la trinetilla; cada pal tenia els pics i botavares corresponents.

A ambdós costats del vaixell portaven per a cada màstil tres obencs i una burda o brandal de masteler, tensats mitjançant acolladors i bigotis (les inferiors juntament amb la tapa de regala i afermades al buc amb llargs cadenats empemats per la part exterior).

Com a eixàrcia tenim, a més, els estais, el nervi del floc, escotes i amantells corresponents.

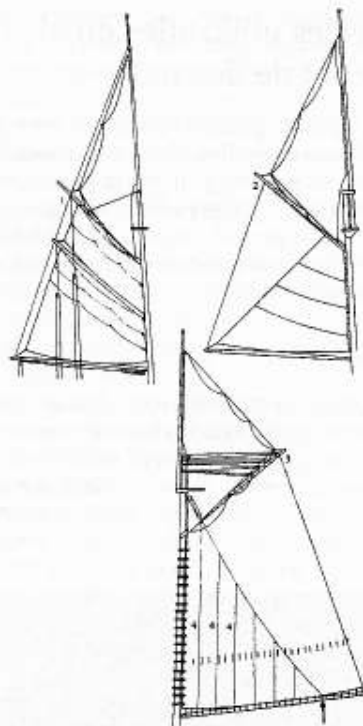
Evolució de l'aparell

A l'últim terç del segle XIX i fins a començaments del XX, van navegar amb tot el seu aparell inclosa l'*escandalosa*, que era una vela d'aparició tardana.

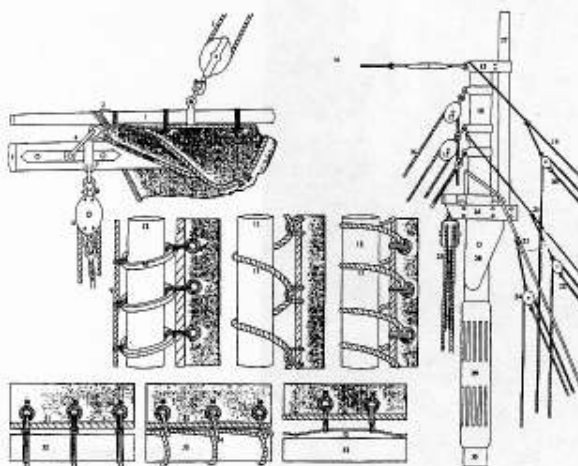
Hi ha diferents tipus de cangrees, encara que el pailebot mediterrani acostuma a utilitzar la del tipus americà.

Amb l'arribada del motor i la seva adaptació com a motovelers, perden en molts dels casos un dels pals. Més tard els mastelers i les veles escandaloses, per la seva difícil maniobra en cas de vents forts, eliminen el botaló i deixen algun floc per raons pràctiques. Al final, com que els motors són més potents i segurs, s'hi deixa un senzill pal de trinquet fins a la seva total desaparició.

Les veles ja només realitzen una feina auxiliar en la navegació. S'utilitzen més com a estabilitzadores en cas de marejol o com a mitjà d'estalviar combustible i obtenir més velocitat amb vents portants, ja que a partir d'ara és important arribar a port a una hora prefixada per a realitzar les tasques de càrrega i descàrrega durant el dia, i la navegació durant la nit. Només el motor pot donar certa seguretat d'arribar en el temps prefixat.



Diferents tipus de cangrees. 1: cangrees dobles, alta i baixa, del bricarca de cinc pals *Potosí*; 2: Pal de messana del bricarca de quatre pals *Archibald Russell*; 3: cangrea d'un gran pailebot americà. Els caps verticals fermes en l'amantina s'anomenen amantines auxiliars.



Dibuix de diferents tipus de veles cangrees i detall de les corrioles. *Les Arts de la Mar*.

- 1: Pic; 2: empunyadura del puny de pic;
- 3: drissa del pic; 4: grilló del puny d'escota; 5: extrem de la botavara;
- 6: corriola de la faixa de ris; 7: abraçadora d'escota; 8: escota; 9: espaiador;
- 10: corrioles de fusta; 11: ralinga de la caiguda de proa; 12: pal; 13: colobra;
- 14: estai major; 15: tamboret; 16: drissa del pic; 17: bossells de la drissa de pic;
- 18: calcés del pal trinquet; 19: estai del floc de fora; 20: drissa del floc de fora;
- 21: estai del floc de dins; 22: drissa del floc de dins; 23: estai del trinquet;
- 24: drissa de la trinquetilla; 24: drissa de boca; 26: baus de cofa; 27: masteler;
- 28: Catxola; 29: gimelgues; 30: pal trinquet; 31: pujamen de la vela;
- 32: botavara; 33: ligades; 34: colobra amb cots; 35: nervi de botafió de filferro;
- 36: ollats per a les lligadures.

Les veles utilitzades en el pailebot de dos pals

Les veles de ganivet utilitzades eren de proa a popa el petifloc, floc i la trinquetilla. Després el pal trinquet porta la cangrea del trinquet i la cangrea de la major, en el pal de més a popa o major. Dalt de tot de l'aparell hi ha les escandaloses de proa i l'escandalosa major.

L'eixàrcia

L'eixàrcia al començament era de fibres vegetals. Estava fabricada a base de trenar una barreja de pita i abacà, la qual va desterrar el cànem i altres fibres, ja que malgrat que era més cara i de menys duració, tenia l'avantatge de surar sobre l'aigua, a més de tenir una major elasticitat i força. Hi havia l'eixàrcia ferma embreada generalment, i l'eixàrcia de tasca o eixàrcia blanca.

La descripció de l'eixàrcia podria ser material per a un altre treball.

La tripulació

La vida dalt d'un pailebot no era tan idíl·lica com sembla, segons el que hem descrit fins ara, sinó més aviat dura, tant pel que fa per la tasca dalt del vaixell i per les feines de càrrega i descàrrega, com per les condicions de vida amb un confort mínim. I, a més, després de les dures jornades venien les guàrdies.

No era una feina gaire ben pagada i hi havia una certa explotació laboral, amb excessos per part del comandament, ja sigui perquè abusaven de les persones com de les seves circumstàncies. Però era propi de l'època, tant per les carències del moment com per la poca formació (ja que molts no sabien llegir). Per això molts firmaven a cegues o els colaven despeses o drets ja abolits. Però a vegades ho feien per costum.

La **tripulació** estava composta per un patró, que era la màxima autoritat dalt del vaixell i en portava l'economia, un contramestre que transmetia les ordres, un cuiner i tres o quatre mariners que feien tasques de tot tipus dalt del



Típica foto de la tripulació d'un veler a començaments de segle. Arxiu L. Zendera.

vaixell, i de càrrega i descàrrega en arribar a destí, així com llastar i desllastar el vaixell.

El **nostramo** o **contramestre** era l'home experimentat i amb dots de comandament, a més de ser l'home de confiança. Totes les ordres de la marineria arribaven a través d'ell. Era el responsable dels qui pujaven a l'arboradura i de si ho feien en condicions.

Quan aparegué el **maquinista**, encarregat del maneig i manteniment de les màquines i considerat classe responsable, va reclamar la seva cambra. A causa d'això, en casos de pailebots petits, el contramestre va passar a dormir amb la tripulació i a ser només un enllaç entre el comandament i la marineria.

El **cuiner**, conegut també amb el sobrenom de **mestre**, era l'encarregat de preparar els àpats. Podia ser molt apreciat o odiat, segons les seves qualitats. (Encara recordo un viatge amb un cuiner dalt del *Thō-pa-ga* que abusava

dels condiments fins i tot en les postres. Era asiàtic i va deixar un record inesborrable que encara perdura en el meu estómac.)

Realitzava les compres i supervisava el grumet. Podia realitzar guàrdies, però col·laborava poques vegades en les tasques de càrrega i descàrrega, ja que generalment eren persones grans o tollits perquè no era una feina gaire desitjada.

El **grumet** o **noi d'a bord** tenia com a missió fer totes les feines auxiliars que li encomanessin, entre elles la neteja, ajudar el cuiner i servir els àpats, preparar el cafè per a tota la tripulació abans que es llevessin, rentar els plats, vigilar el foc, netejar els fanals de petroli i col·laborar en les tasques de càrrega i descàrrega. Era un ofici en què els joves s'espavilaven sols, o si no anaven servits, ja que la tripulació els gastava bromes bastant importants.



L'Isabel Vanrell a l'escar de la Barceloneta. Arxiu Autoritat Portuària de Barcelona.

Els contractes

Es podien establir diferents tipus de contractes, ja sigui l'anomenat *a la part*, que era el més comú, o *a salari fix*.

Venia a ser una societat en comandita en què l'armador era el capitalista que posava el vaixell i el consignatari, la càrrega i la tripulació la feina. Es repartien tant els guanys com les pèrdues i no hi havia assegurança d'accident.

El millor, però el més difícil, era anar amb sou fix en les darreries de la navegació, generalment en motovelers de grans companyies com la Naviera Mallorquina, en què cobraven 27 duros, encara que altres cobraven, només, en la mateixa època, de 6 a 10 duros. Com a mitja es cobraven de 16 a 25 duros al mes, depenent del vaixell i del seu estat. No es pagaven ni hores extres, ni feina en dies festius.

El contraban era una manera tradicional de millorar els sous baixos, malgrat que les circulars que donaven les companyies navilieres ho prohibien totalment. Aquests productes podien ser pacotilla, begudes alcohòliques, etc. De vegades es produïen acomiadaments de la tripulació, fins i tot del capità i oficials, com va ser el cas del *Cala Ras* el 1963.

Un altre sistema de complement econòmic era el pagament de les tasques de càrrega i descàrrega que pactessin.

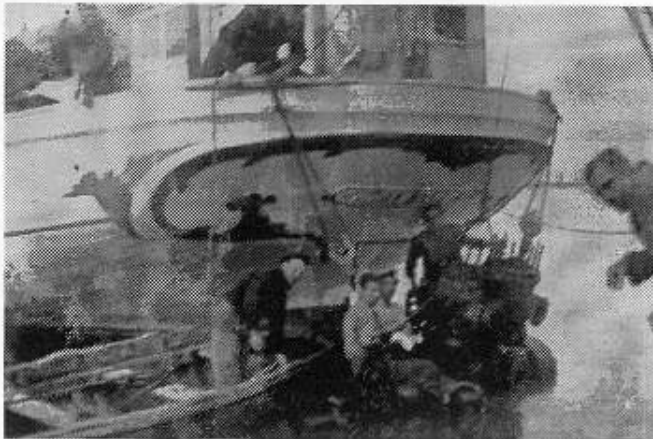
Però hi havia multitud de picaresques, per part de l'armador a l'aplicar el cobrament de la *part de moneda* en el cas d'anar a noli, o com el cobrament de la *part del coure*, quan als vaixells ja no se'ls posava planxes de coure en obra viva.

Els motors

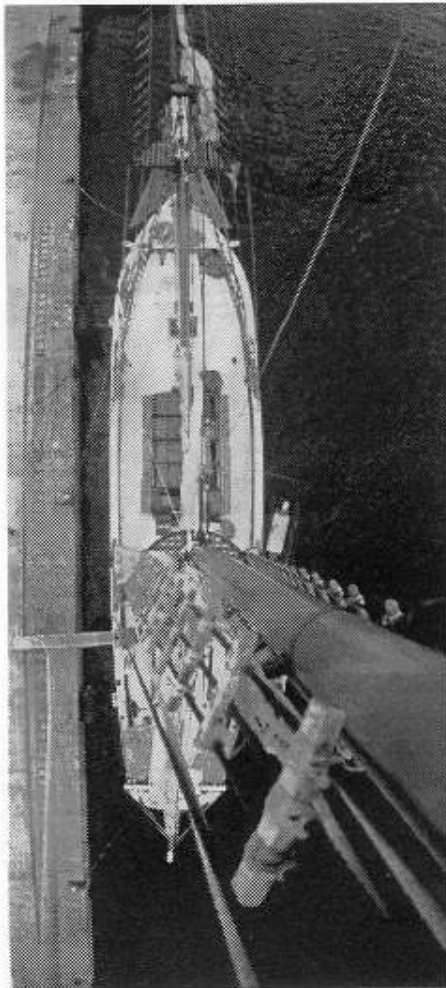
Amb la utilització del motor en el Mediterrani durant la Primera Guerra Mundial, més com a un element auxiliar per a la maniobra o com a element d'impulsió en cas de manca de vents, canvien mica en mica les condicions de vida dalt del vaixell.

Els primers motors són de vapor. Després fan la seva aparició els motors d'explosió mitjançant bugies, per arribar més tard els de combustió interna de tipus semi-dièsel (primer els de cap calent amb pocs cavalls de força, més tard els dièsel d'arrencada freda i per últim els de gas-oil).

El 1920 aparegueren els motors *bolinders* i els *skandia*. Els més utilitzats en el cabotatge eren els primers.



Recuperació del motor del *Cala Llamp*.



Vista general del *Thò-pa-ga* des de dalt del pal major.
Arxiu V. García-Delgado.

Això donava una certa seguretat en la duració del viatge i millorava clarament les condicions de vida dalt del vaixell a mesura que se'n va anar implantant l'ús.

Un motor català

A finals del segle XIX el 80% de la nostra flota tenia com principal mitjà de propulsió la vela.

A començaments del segle XX el 90% del TRB espanyol és impulsat pel motor, principalment el vapor, tot i que alguns velers porten incorporats petits motors de combustió interna alimentats amb parafines.

En la primera dècada del segle XX els holandesos i escandinaus tragueren al mercat un motor semi-dièsel que es va utilitzar en velers amb motor auxiliar. Així apareix el motoveler, ja que des de llavors es considerarà que les veles són el mitjà auxiliar de navegació en cas que falli el motor.

Un Reial Decret de 1925, de caràcter proteccionista, estableix noves primes per a la navegació, amb la qual cosa queda totalment marginada la flota de vela.

El 1929 apareixen els primers vaixells impulsats per motor de combustió interna, i el 1936 ja l'ha adoptat el 20% de la marina mercant.

Amb l'aparició del motor i la reconversió de molts velers en motovelers s'aconsegueix prolongar-los la vida. El 1950 representaven, els motovelers, el 2,3% del total del TRB d'Espanya. Estaven en servei en diferents ports de l'àrea del Mediterrani occidental fins a la dècada dels setanta, que tan sols representen un 0,3% de TRB del país, principalment a les Balears i Múrcia.

A Catalunya hi havia cases dedicades a la fabricació de diversos tipus de motors marítims, com la casa *Bosch i Dumenjo* de Barcelona o la casa *San Martín*, així com filials de cases estrangeres com la casa *Ricard & Perez*, que construïa els motors *Rex*.

La casa *Bosch i Dumenjo* fabricava, entre altres, un motor que es va instal·lar en diversos pailebots, entre ells el *Carmen*, de vuit cilindres, de 70/80 cv, de gasolina, a 400 rpm.

Tots els materials eren nacionals i es tardava uns vint-i-un dies en fabricar-lo.

Aquests motors van ser muntats en diverses drassanes, tals com; *Sorolla* de Vinaròs, *Cardona* de Barcelona, *Ramis* de Mallorca,

Mallol de Sant Feliu de Guíxols o *Minguell* de Can Tunis, *Fills Gaspar* de Palamós, *J. Revoltos* de Tarragona, *Joan Brunet* de Blanes, *Figuerola* de Barcelona o *Vicente Cano* de València, per citar-ne algunes de la costa de llevant.

Els canvis

Alguns dels canvis més substancials que es produeixen dalt del vaixell amb l'arribada del motor és la instal·lació elèctrica, que permet substituir la il·luminació a base d'oli o petroli; la utilització de la telefonia sense fils i l'aparició del radio-telegrafista, que permetia la compra o venda a grans distàncies; la instal·lació de la caseta per a protegir al timoner de les inclemències del temps, ja que s'havien de realitzar guàrdies amb els durs i incòmodes vestits d'aigua; la substitució de la cuina de carbó per la cuina de butà, ja que anteriorment es cuinava en fogons portàtils de ferro a base de carbó amb una reixeta per a poder recolzar els pots i una caixa de cendres de fons metàl·lic per a protegir la coberta del foc.

També posteriorment apareix el lavabo a la part posterior, per a ús principalment dels oficials.

Així mateix millora la maquinària dalt del vaixell per a les tasques de càrrega i descàrrega o per a la maniobra de llevar l'àncora i d'hissar les cangrees.

Proposta de l'Associació (AAMMB) d'un nom per al *Sayremar I*

Actualment amb la compra del *Sayremar I* i la proposta del Museu Marítim de Barcelona de buscar un nou nom per a aquesta *singladura*, i a partir del que hem comentat en aquest treball, proposem des d'aquestes pàgines, que com a símbol del primer pailebot construït a Catalunya (que coneguem actualment) se'l rebategi amb el nom de *San Pedro*, en commemoració seva. A part de les connotacions religioses que es puguin trobar en aquest nom, com és que fou el primer home que va caminar sobre les aigües pel seu propi peu, gràcies a la fe, cosa molt important per aquest nou projecte i per a una embarcació que vol navegar amb seguretat i que a més pot animar més d'un a provar o sentir la seva primera navegació, si té aquesta garantia *divina* de flotació.

Una altra proposta seria *Gavina*, en record del seu origen etimològic de la goleta i perquè és una au molt adaptada al Mediterrani i als seus vents variables.

Bibliografia consultada

Volem agrair des d'aquestes pàgines a tots els autors que han tocat aquest tipus de temes. Com que no els podem anomenar a tots citarem els que d'una manera o altra ens han donat a conèixer les dades exactes d'aquests tipus d'embarcacions i que han arribat a les nostres mans durant aquest treball recopilatori, que té per finalitat la divulgació d'aquest tipus d'embarcació i pot ser el punt de partida per a treballs més ambiciosos, amb l'ajut d'investigadors que treballin en aquest pailebot que hem recuperat gràcies al Museu Marítim de Barcelona i de tots els que d'una manera o altra hi vulguin col·laborar.

—Arxius fotogràfics del Museu Marítim de Barcelona.

—Arxiu fotogràfic d'Obres del Port de Barcelona.

—Arxiu fotogràfic de Vicente García-Delgado Sancho.

—Arxiu fotogràfic de Luis Zendrera.

—Articles diversos de Revistes de l'època i Premsa en general de Catalunya i Balears.

—Basil Grenhill. *The Merchant Schooners*.

—Bataille Robert. Documentació del pailebot "Miguel Caldentey" i dibuixos varis.

—Colomar Torres, Juan. Plànol del Cala Madrona i del Cala Sant Vicens. Edicions Navals.

—Delgado, Gerard. Documentació original del *Cala Tuent*. Documentació Oral.

—García Paredes, José. *Tratado de Maniobra*. Ediciones Fragata, 1950.

—Huertas Morión, José. *Los últimos Veleros del Mediterraneo*, Toms I i II. Torrevieja Marinera. Publicaciones de la Caja de Ahorros Provincial de Alicante.

—Landtröm, Björn. *El Buque*. Editorial Juventud.

—*Las Artes de la Mar*. Editorial Blume, 1966.

—*Le Yacht*, núm. 1907, del 20 de juliol de 1919.

—Llista Oficial de Vaixells de diverses èpoques.

—Martínez hidalgo, J., M^a. *Del remo a la Vela*. Editorial Juventud.

—Monjo y Pons. *Curso Metódico de Arquitectura Naval*.

—Montijano, Concha. *Torre Vieja y el Mar*. Marina Internacional de Torre Vieja, S.A.

—Norton & Company. *How Wooden Ships Are Built*. Editor By H Cole Estep

—Oliveras, Isidre, García-Delgado S., Vicente i Rodríguez, Antoni. Plànols del *Cala Tuent* (sense editar).

—Patents de Sanitat de l'Arxiu de la Corona d'Aragó de Palma de Mallorca (ARM, Sanitat 343 del pailebot *Jupiter*).

—Pastor Quijada, Javier. Plànol del pailebot *Nuevo Corazón*. Editorial Borrás. Diversos articles.

—Ricart y Giral, José. *El Siglo de Oro de la Marina Velera*.

—Roig, Emerencià. *La Marina Catalana del Vuitcents*. Editorial Barcino, 1929.



III
ASSOCIACIÓ AMICS MUSEU
MARITIM DE BARCELONA