

LES BARQUES DE FEINA

Amadeu Ros i Torres

Caramella

MÚSICA I CULTURA POPULAR



COL·LECCIÓ AMADEU ROS

Mollet antic de Xàbia, al racó de la Caleta (anys 1930). Al fons, la Corona.

LA CONSTRUCCIÓ NAVAL A XÀBIA

Com en molts ports naturals, la platja era l'espai emprat per a la construcció d'embarcacions de mitjà i gran tonatge. En el segle XIX els mestres d'aixa i els calafats treballaren per a la navegació de cabotatge i el comerç d'ultramar i foren bastits molts vaixells per a les cases armadores del poble. Durant el passat segle XX els homes de la família Ros construïren i repararen a Xàbia (Marina Alta) més de 60 embarcacions entre bots, xalanes, llaüts, barquetes, barques de bou, barques de traïnya i iots d'esbarjo. Barques de pesca de tonatge mitjà construïdes a la Grava i l'avarador públic del moll foren: *Chorroll*, *Diego Piñero* i *Rogelio y Alfredo*. *La Nao*, *Cuatro Hermanos* i *Nuevo Gato* hi van estar reparades en profunditat. Altres barques reparades pels Ros van ser: *Dieguito*, *Els Campaners* (ex*Fernando*), *Chorroll III* (ex*Manolo López Meca*), *Garcia Hermanos*, *Cap Prim* (ex*Tèrol Tendero*), *Marbo*, *La Maravilla*, *San Vicente* i *San*

Silvestre. Els últims llaüts nascuts de les mans dels calafats de Xàbia foren *El Llaüt*, en 1980, i *Sonsoles*, en 1981. La dedicació a l'ofici va acabar amb la jubilació dels Ros entre l'any 1993 i 1996.

LES BARQUES

A partir de l'edat mitjana s'accelera l'evolució dels bastiments. Hi ha tres famílies amb trets distintius: les naus (vaixells grans de càrrega i comerç), les galeres (vaixells grans de guerra i cors) i els llaüts (vaixells mitjans i menuts de pesca i comerç). A finals del segle XVIII, per raons d'estat, la Casa de Contratación deixa de tenir el monopoli i s'allibera el comerç d'ultramar. Ja poden operar naviliers de la Mediterrània, hi ha nombroses cases navilières interessades a invertir en grans vaixells d'altura —a Xàbia va destacar la casa armadora Bolufer—.

Fins aleshores, el comerç de cabotatge a la nostra mar es desenvolupava amb vaixells de tonatge mitjà, vaixells d'entre 20 t i 70 t de

volum aparellats de vela llatina, amb bucs de 12 a 20 m d'eslora, construïts en les platges de tota la ribera peninsular i insular.

Amb l'obertura dels mercats d'ultramar i la carrera d'Amèrica comença la construcció de vaixells (200 t i 30 m d'eslora de mitjana, l'aparell que s'empra és el *rodó* de veles quadres i el de *tall* de veles triangulars), encara que alguns llaüts de mitjana també van fer la carrera d'Amèrica. A Xàbia la casa Bolufer va contractar la construcció d'un vaixell per dedicar-lo als viatges d'ultramar, el *Pepe Tòno*, traçat, bastit i armat a la platja de la Grava, amb aparell de tall que s'anomenava *paillebot*, nom popular que correspon a l'aparell de goleta.

La resta de vaixells de cabotatge, també dits llaüts de viatge, amb base a Xàbia anaven armats de llaüt, barca de mitjana i balandre, amb aparells de tall —veles llatines i cangreus—.

Les barques dedicades a la pesca eren més menudes que els llaüts de viatge, les eslores variaven entre els 3-4 m dels bots i gussis de pes-

queretes manuals, els 5-8 m dels llaüts que practicaven sardinal, palangre, soltes, nanses i enviades de les parelles del bou, i els 9-14 m d'eslora de les barques parelles del bou, totes a rem i vela llatina.

Ja entrat el segle XX, i amb l'expansió de la màquina de vapor i els vaixells de buc de ferro, la navegació de cabotatge a vela va anar minvant —encara que amb la crisi de la Guerra Europea la construcció de pailebots pel subministrament a Europa es va incrementar. Però en la pesca es continua utilitzant el vent i el rem. El 1924 fou l'any clau en què van aparèixer els primers motors.

El muntatge dels motors en les barques va fer variar lleugerament el traçat dels bucs. Abans, la *força*, les formes plenes, anava al terç de proa

per a l'impuls de la vela i amb els motors es necessitava la força al terç de popa pel pes de la maquinària.

En tota la ribera del País Valencià els llaütets de pesqueres artesanals, els grans llaüts de les parelles del bou i les seues enviades i els llaüts caeros de la cavalla, sumaven centenars. Tots aquests van mantenir l'aparell de la vela llatina fins que va acabar la postguerra per dues raons: el racionament del combustible i la poca fiabilitat dels motors d'aquella època.

LA VELA TRADICIONAL EN L'ÀMBIT MEDITERRANI

L'aparell de les barques de feina a la Mediterrània era el de tall —veles

llatines i veles cangrees—. Els orígens i el nom es perden en el temps.

Alguns historiadors declaren l'aparell llatí com un llegat de la civilització romana, encara que els romans empraven la vela quadra, i altres defensen l'etimologia *vela alla trina* —de tres costats—, un altre origen de caire europeu segons el qual els mariners nòrdics anomenarien llatines les veles triangulars de les mars llatines. Fins i tot, l'origen més probable podria ser la introducció a partir de la civilitzacions bizantina i la civilització àrab.

Avui dia es manté l'aparell llatí en vaixells mitjans i menuts de pesca i comerç de cabotatge en països àrabs de la mar Mediterrània, el golf Pèrsic, el mar Roig i l'oceà Índic.



COL·LECCIÓ AMADEU ROS



Colla de treballadors de la drassana Belliure de Calp (Marina Baixa, 1957).

COL·LECCIÓ AMADEU ROS



Reparació d'un llaüt a l'avarador del moll de Xàbia (anys 1960).