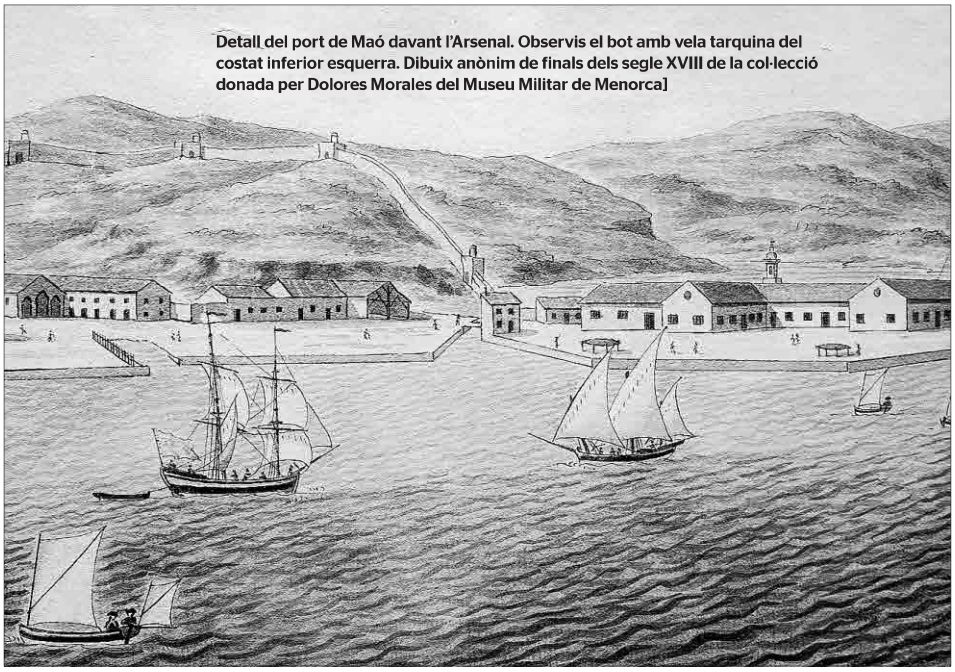
PATRIMONI MARÍTIM LA VELA LLATINA, PATRIMONI IMMATERIAL DE LA HUMANITAT

La llarga història de la vela llatina als ports menorquins

▶ **Al segle XVIII, durant la dominació** anglesa, comença una època de gran desenvolupament naval a Menorca

Joan Alemany Llovera
Membre de l'IME



Detall del port de Maó davant l'Arsenal. Observis el bot amb vela tarquina del costat inferior esquerra. Dibuix anònim de finals dels segle XVIII de la col·lecció donada per Dolores Morales del Museu Militar de Menorca]

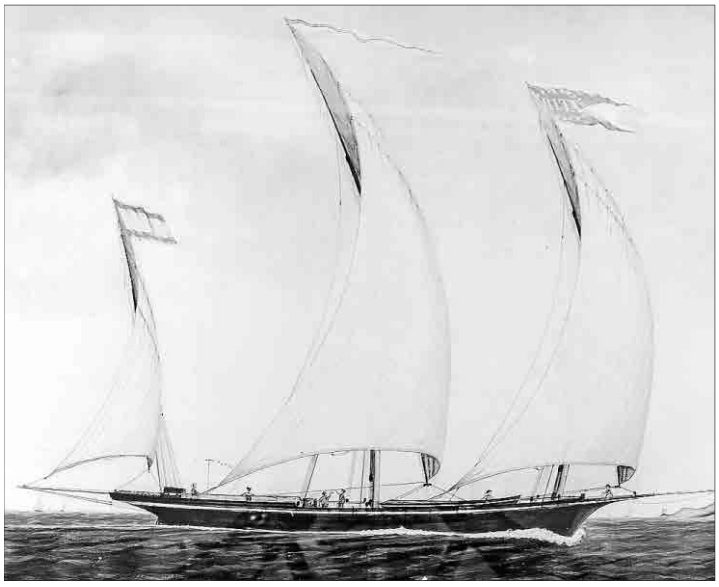
No disposem d'imatges d'embarcacions dibuixades al port de Maó, ni a cap altre lloc de Menorca fins el segle XVIII. Són olis, gravats, litografies o dibuixos elaborats en els anys que segueixen a la ocupació anglesa. En la majoria de quadres que reflecteixen l'activitat marítima a partir d'aquesta època podem veure i analitzar els diferents tipus d'embarcacions i de veles, millor que en les descripcions escrites d'aquells anys. Per tant, centrarem l'atenció en l'evolució de la vela llatina en els darrers trescents anys a partir de les seves imatges, però abans cal descriure l'evolució anterior, en els segles que no hi ha iconografia i poca documentació a Menorca de vaixells i barques en els seus ports.

Origen i evolució de la vela llatina a Menorca

Quasi segur que la vela llatina ha estat present als ports de Menorca des de la llarga dominació musulmana, és a dir, durant uns mil doscents anys. L'estol d'Alfons III que conquesta l'illa pel Regne d'Aragó a principis de 1287 estava format per diversos tipus d'embarcacions -naus mediterrànies, galeres, uixers, llenys...-, la majoria de vela llatina i potser alguna amb vela quadre al pal major i llatina al de mitjana. Sovint la propulsió vèlica estava complementada per la de rems. Hi havia vaixells exclusivament de rem o de vela, però probablement en l'estol de conquesta de Menorca la majoria devien ser mixtes de rem i vela i quasi tots amb llatines. Les embarcacions de la baixa edat mitjana a partir de la conquesta que es mantingueren o que comerciaven des de o amb Menorca ja incorporaven les noves tècniques de l'època: timó de codast que substituïa al menys eficient de rem o de pales laterals; combinació de veles quadres i llatines; tres pals en el cas de grans bastiments. També les tècniques de navegació baix-medievals milloraren considerablement amb la introducció de l'agulla imantada i les cartes nàutiques, moltes construïdes pels grans artesans mallorquins.

EMBARCACIONS
Més grans i perfeccionades foren les del començament de l'edat moderna de l'estol otomà que atacà Maó 1535 i Ciutadella 1558

Embarcacions similars a les dels darrers anys medievals, però més grans i perfeccionades foren les del començament de l'edat moderna de l'estol otomà que atacà Maó el 1535 dirigit per Jeireddin Barbaroja i el que arrasà Ciutadella el 1558 sota el comandament de Mustafà Pialí Bajà. El dramàtic resultat d'aquests atacs fou, a més de les morts i les destruccions, l'esclavitud de molts menorquins. Ambdós comandants de les flotes turques són considerats bàrbars pirates a la Mediterrània occidental i, especialment a Menorca, que va patir els seus atacs i saquejos. Però aquesta consideració es radicalment diferent a l'altre extrem de la Mediterrània on són valorats com grans almiralls en la lluita pel domini marítim de la nostra mar comú i se'ls honora amb monuments davant l'interessant (i molt desordenat) Museu Marítim d'Istanbul. Les galeres de l'Imperi Otomà i les cristianes de la Lliga Santa -Espanya, Venècia, Estats Pontificis i altres participants menors- s'enfrontaren davant de Lepant el 1571 (¡Som al 450 aniversari!) en la més gran batalla d'aquests tipus d'embarcacions propulsades per rems i veles llatines. Participaren unes 200 galeres (més altres embarcacions auxiliars) i quasi 100.000 soldats i tripulants per part cristiana i 260 galeres i 120.000 soldats i tripulants turcs. La batalla va deixar més de 30.000 morts i molts més ferits; el més conegut de tots, Miguel de Cervantes.



La millor imatge d'un xabec a Menorca, el *Rita*, en un quadre de la col·lecció Hernández Sanz-Hernández Mora.

Les galeres de l'edat moderna són més conegudes per les dures condicions de vida dels galiots i, especialment, de l'anomenada xusma (presidiaris), que per la seva navegació a vela, que devia ser difícil però molt espectacular, doncs armaven, en cas de les galeres de major desplaçament, les llatines més grans de la història. Començaren a decaure com vaixells de comerç i de guerra del Mediterrani en el segle XVII i desapareixen en el XVIII, substituïdes pels vaixells grans i mitjans exclusivament de vela quadres, llatines i cangrees. En un dibuix del port de Ciutadella atribuït a Pasqual Calbó es pot veure el que podria ser l'única galera (que coneixem) representada en un port de Menorca, encara que també podria ser -és difícil distingir-ho-, un gran xabec amb molts bancs de rems.

Les llatines al port de Maó

Sabem que als segles XVI i XVII hi havia diferents activitats marítimes a Menorca, però quan és ocupada pels anglesos a principis del XVIII aquests han de construir un important arsenal per reparar i mantenir els seus vaixells, senyal de que no eren importants les drassanes abans de la seva presència. Comença aleshores, gràcies a la important

Continua a la pàgina següent »

PATRIMONI MARÍTIM LA VELA LLATINA, PATRIMONI IMMATERIAL DE LA HUMANITAT

» Ve de la pàgina anterior

experiència marítima anglesa, una època de grans construccions i grans constructors navals i un desenvolupament destacat de la navegació d'altura a Menorca. Es per això que a partir del segle XVIII disposem d'una interessant iconografia marítima dels ports de Menorca i molt especialment del port de Maó. El Port Mahon dels anglesos, francesos i espanyols de l'època era especialment valorat i desitjat per la seva situació estratègica i encara més per la seva extensió, profunditat i condicions de resguard que oferia als grans vaixells. El port abrigava amb seguretat una flota; les drassanes mantenien en bones condicions tots els seus vaixells; l'illa alimentava les tripulacions.

Per el seu valor estratègic i molt bones condicions marítimes el port de Maó va ser objecte de molts quadres de gran interès artístic i històric que han estat descrits i analitzats en nombroses obres publicades. La majoria de vistes conservades als museus i en alguna col·lecció particular abracen una gran extensió del port i mostren com elements destacats els nuclis urbans, els grans edificis i els grans vaixells fondejats o en construcció. Però aquestes vistes també ens aporten en molts casos valuoses informacions sobre les petites i mitjanes embarcacions del port. Fem una primera anàlisi que en el futur hem d'ampliar i profunditzar.

El port i el poble de Fornells. Dibuix anònim de finals segle XVIII de la col·lecció donada per Dolores Morales al Museu Militar de Menorca.

El port de Ciutadella. Observis la diversitat d'embarcacions i aparells. Dibuix anònim de finals del segle XVIII de la col·lecció donada per Dolores Morales al Museu Militar de Menorca.

En el segle XVIII la majoria d'embarcacions menors que trobem en les representacions son bots amb una o dues veles tarquines; només uns pocs duen vela llatina. La vela tarquina, com mostren les imatges de detall adjuntes, és una vela de quatre costats aferrada al pal del bot i que es manté oberta gràcies a una perxa inclinada; l'escota va al puny inferior o passa per un botafora si està en el petit pal de mitjana situat molt a popa. La tarquina s'ha mantingut residualment fins l'actualitat en els pals de mitjana d'alguns bots i és similar, però no igual, a la dels populars optimist actuals.

Els xabecs, excel·lents embarcacions de veles llatines presents a tots els ports

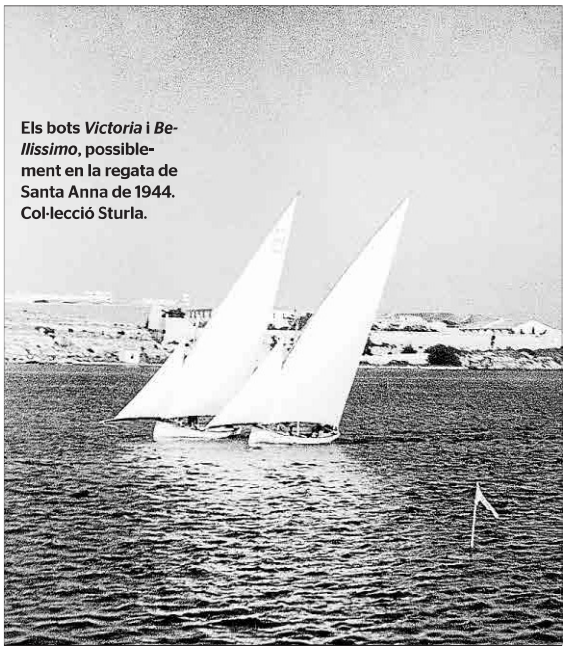
En totes les imatges analitzades de les principals representacions marítimes del Set-cents l'embarcació mitjana predominant és el xabec, vaixell de tres pals amb el trinquet caigut cap a proa molt prop de la roda, el major en candela i el de mitjana lleugerament caigut a popa. Aquesta esvelta i ràpida embarcació de dimensions mitjanes (eslores entre 15 metres dels petits i 30 metres dels més grans) va ser molt important a tota la Mediterrània en aquesta època. La trobem en relats i representacions gràfiques en els principals ports. «*De Algeciras a Estambul*» (gràcies per la bella cançó, Joan Manuel) tant al nord com al sud, tant per la guerra com pel transport comercial de mercaderies (o de correu o de persones) el xabec està present. Per les seves excel·lents condicions marineres de capacitat per cenyir, de velocitat i per la seva maniobrabilitat quan s'ajudava de rems va ser una embarcació utilitzada pel combat i l'assalt a altres vaixells. Possiblement molts de les desenes de vaixells armats en cors de Maó i també l'embarcació del magnífic relat i dibuixos del capità Miquel Soliveras de Ciutadella, eren xabecs o vaixells molt similars de casc, sovint amb rems, com mostren diferents quadres d'època. El xabec va ser durant molts anys l'embarcació mitjana més important. Mallorquins i menorquins foren els millors constructors i millors navegants de xabecs de la Mediterrània occidental i probablement, ¿per què no?, de tota la nostra mar. Els únics plànols (que coneixem) d'un xabec construït a l'illa, i de significatiu nom *Minorca*, de l'any 1777, es conserven, per la qualitat del seu disseny, als arxius del National Maritime Museum de Greenwich.

PRESÈNCIA

En alguns quadres del XVIII i gairebé en tots els del XIX, la vela llatina està present en els ports de Menorca

La vela llatina als diferents ports de Menorca

En alguns quadres del XVIII i gairebé en tots del XIX, la vela llatina està present en els ports de Menorca. Progressivament va substituir les veles tarquines anteriors fins fer-les desaparèixer com vela principal de les embarcacions petites, restant només com auxiliar al pal de mitjana dels bots. A finals del Vuit-cents totes les embarcacions menors, siguin de pesca, de lleure o de transports diversos, dels ports menorquins són de vela llatina. Senyal que va esdevenir la més eficient pel tipus d'embarcació i per les funcions que realitzava.



Els bots *Victoria* i *Bellissimo*, possiblement en la regata de Santa Anna de 1944. Col·lecció Sturla.

Les excel·lents condicions marítimes del port de Maó han comportat que sigui utilitzat per vaixells i flotes espanyoles, angleses, franceses, nord-americanes, holandeses, russes... des de començaments segle XVIII fins mitjans segle XIX i que disposem d'una àmplia representació iconogràfica dels seus edificis, grans vaixells i petites embarcacions. Però també podem aprendre de les imatges dels altres ports menorquins. Maó era el gran port estratègic, però els altres ports eren també importants per l'economia i la societat menorquina. En els dibuixos del Museu Militar de Menorca de finals del segle XVIII, d'autoria anònima atribuïda a un artista de l'escola Chiesa, es pot veure l'activitat marítima de Maó, Ciutadella i Fornells amb la presència sempre destacada de xabecs i de bots de veles tarquines i llatines.

La disminució, però no desaparició, de veles llatines als ports menorquins

En la tercera dècada del segle XX els motors instal·lats en les embarcacions de treball (pesca i transports interiors dels ports) comencen a substituir progressivament la vela llatina que, al seu torn, havia reemplaçat un segle abans la vela tarquina com a principal vela dels bots dels ports. La vela llatina queda només en alguns llaüts i la seva variant de martell, més fàcil de manejar, en els bots de lleure. La tarquina resta, com a petit testimoni de la seva gran presència en el Set-cents, reduïda al pal de mitjana. Els bots místics de lleure van viure uns últims anys de glòria a la dècada dels anys vint, primers trenta i primers quaranta del segle XX, amb les grans regates del port de Maó. Tenim com a testimoni d'aquells anys belles i interessants fotografies que mostren l'esplendor dels bots i les seves grans veles com elements de competició en un port que ha vist i viscut l'evolució i perfeccionament de les embarcacions i les seves veles al llarg dels segles. Per la seva història a Menorca, pel que signifiquen de bé material les embarcacions i les veles tradicionals, pel que suposen de bé immaterial els coneixements acumulats sobre la navegació, cal preservar i saber gaudir d'aquest important patrimoni que ens ha llegat el passat.

¿Quina és la situació actual de la vela llatina a Menorca?¿Quin serà el seu futur? La resposta requereix una reflexió més extensa que serà l'objecte del quart i darrer article dedicat a aquest tema que es publicarà el proper diumenge.