

LA DESCOBERTA DEL PAILEBOT *SANTA EULÀLIA*

Centre de Recursos Educatius del Mar

HISTÒRIA DEL *SANTA EULÀLIA*

El pailebot ***Santa Eulàlia***, un dels darrers que solcaven la Mediterrània fins no fa pas tant de temps, va ser construït l'any 1918 en una drassana de platja de Torrevieja (Alacant) pel mestre d'aixa Antonio Marí Aguirre que, per encàrrec de l'armador Pascual Flores Benavente, va fer dos vaixells iguals. Un d'ells (el *Santa Eulàlia*) prengué el nom de la filla de l'armador: *Carmen Flores*, mentre que l'altre fou batejat amb el nom del seu fill: *Pascual Flores*.

En els seus primers anys el ***Carmen Flores*** es va dedicar al transport de mercaderies, especialment cereals, fusta, sal i minerals. L'any 1921 va fer el primer viatge a Amèrica, d'Alacant cap a Manzanillo i Santiago de Cuba, portant sal i tornant cereals. En aquest viatge va generar beneficis suficients per pagar el vaixell (que havia tingut un preu aproximat de 40.000 ptes.), les despeses del viatge i la marineria, i encara sobraren sis duros de plata. Per aquesta raó, i ja que era un vaixell ràpid i de grans qualitats marineres ben aviat es va guanyar el sobrenom de "*El Chulo*".

El 1931 o 1932 va passar a mans de l'armador mallorquí Jaume Oliver qui, sota el nom de ***Puerto de Palma***, l'utilitzà per fer contraban de farina entre Barcelona i les illes Balears, tal i com ho confirma una acta per la qual va ser decomissat.



La «Naviliera Mallorquina» l'adquirí el 1936 per 100.000 ptes. i, seguint la tradició d'anomenar "cala" a tots els seus vaixells, passà a dir-se ***Cala Sant Vicens***.

Gairebé quaranta anys més tard, el 1975, el va comprar l'empresa

«Kylon S.A.». Sota el nom de **Sayremar I** es dedicà a treballs d'auxili en salvament de bucs i a treballs submarins, bàsicament de reparació d'estructures i recuperacions de càrregues de vaixells fins que l'any 1996 va deixar de navegar.

Quan l'any 1997 el Museu Marítim de Barcelona l'adquirí, el batejà amb el nom de **Santa Eulàlia**, en honor a l'antiga patrona de la Ciutat. L'objectiu del MMB en adquirir-lo va ser evitar el seu desballestament després de 80 anys de navegació i recuperar un dels darrers testimonis d'aquells velers que solcaven els diferents mars i oceans d'una punta a l'altra fins no fa pas tant de temps. El Museu Marítim vol fer d'aquest vaixell la seva insígnia i un ambaixador de la ciutat i del país per tots els mars i ports del món.



ELS PAILEBOTS

En l'àmbit de la Mediterrània, el terme pailebot fa referència a aquells velers que porten aparell de goleta. La goleta és un tipus d'embarcació de mig tonatge (la capacitat de tones que pot transportar), definit pel seu aparell cangreu, que consisteix a dotar cada pal d'una vela trapezoïdal envergada directament, que es remata, en la part superior, per una petita vela triangular anomenada escandalosa. Completen l'aparell alguns flocs, veles triangulars a proa. Les veles van en sentit proa - popa, a diferència dels aparells quadrats (fragates, bergantins, etc.) que van col·locats en sentit babord - estribord.

L'aparell de goleta és de fàcil maniobra, ja que es treballa des de la mateixa coberta. Generalment els pailebots tenien dos o tres pals, però als EUA van arribar a fer-se'n de fins a set pals.

El mot pailebot ve de la corrupció del terme anglès «pilot's boat», és a dir, embarcació de pilots (els pràctics encarregats d'ubicar els vaixells al lloc adient quan arribaven a port), per ser la més utilitzada pels pràctics nord-americans donada la seva lleugeresa i maniobrabilitat.

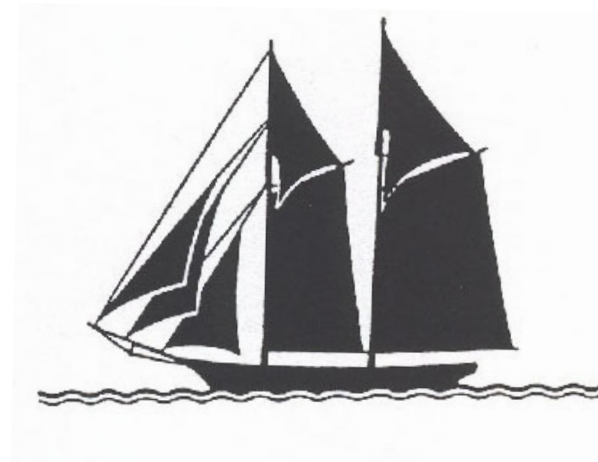
Ben coneguts pels marins mediterranis, aquesta tipologia de vaixells va ser adoptada, a finals del segle XIX, per aquells armadors que volien naus petites, ràpides i que poguessin tripular el mínim possible d'homes (de vuit a deu mariners i en algunes ocasions menys) per a les seves flotes. De

primer s'adaptaren com a pailebots antics velers locals (bergantins, pollacres, etc.) als quals es canviava l'aparell per tal de simplificar-lo i poder reduir la tripulació, però més tard ja foren construïts velers amb aquest aparell.

De les drassanes catalanes, balears, valencianes o murcianes van sortir un gran nombre de pailebots, especialment durant els anys de la Gran Guerra (aprofitant la gran demanda de naus) i els immediatament posteriors. Els darrers es bastiren als anys quaranta del segle XX a l'illa de Mallorca. Cap a la dècada dels anys trenta, amb la incorporació dels motors, molts van passar a ser motovelers, amb l'aparell reduït o eliminat, conservant només els pals.

Com a mitjà de transport econòmic, van sobreviure fent cabotatge, especialment portant mercaderies barates (taronges, ciment, sal, etc.) en competència amb altres mitjans. Segurament l'empresa emblemàtica en aquest camp va ser la «Naviliera Mallorquina». Fins

ben entrats els anys seixanta els nostres ports acollien molts antics pailebots, ara ja convertits en motovelers, però quan van esdevenir un llast econòmic per a les companyies van ser eliminats en la seva pràctica totalitat, essent generalment cremats. D'una nombrosa flota que omplia els nostres ports fa algunes dècades, en queden escassos testimonis, veritables joies d'un passat molt proper i molt nostre.



VIDA A BORD

Ser mariner d'un pailebot

La vida a bord d'aquests vaixells de començaments de segle estava molt diferenciada entre els que dirigien el treball i els que l'aplicaven de manera efectiva. Els mariners eren aquells que havien de fer totes les maniobres a bord per tal que el vaixell pogués desplegar totes les seves capacitats nàutiques, i ho feien obeint les ordres que rebien tant del capità com dels seus ajudants (que en un vaixell d'aquestes característiques no eren gaire nombrosos).

Una de les característiques dels pailebots era el fet de poder realitzar les maniobres necessàries de posar i treure les veles des de la coberta, no com en molts altres velers on per hissar o llevar una vela calia enfilem-se als pals i fer-ho manualment, un exercici molt arriscat que propiciava gran quantitat d'accidents (d'aquí que molts mariners acabessin amb amputacions de membres i, per tant, havent de moure's amb una pota de pal).

Altres tasques que podien recaure en la marineria podien ser:

- la mesura de la velocitat del vaixell, que es feia amb instruments com ara la corredora de barqueta
- el càlcul de la fondària del mar sobre la qual es navegava, per la qual cosa s'usava una sondalesa
- l'extracció d'aigua que sempre es colava al buc, pel que podien passar-se quatre hores sense parar accionant les bombes d'exhauriment.

- el desplaçament d'alguna càrrega pesada mitjançant el cabrestant, un fet que requeria la presència de molts homes de la tripulació
- el baldeig (o neteja) de la coberta

La jornada dels mariners es dividia en guàrdies de quatre hores, en què s'alternava el descans amb el treball, sempre que tot anés bé i no calgués la presència de tota la tripulació en un lloc determinat.

Per sort, tanmateix, no tot era feina i en les hores de descans podien fer allò que els vingués de gust, com ara llegir, fer manualitats (nusos, vaixells de fusta...), jugar a cartes, a daus...(tot i que generalment era prohibit), o simplement dormir.

A part de totes aquestes activitats, hi havia mariners que s'especialitzaven en algunes feines específiques. És el cas dels cuiners, que eren els encarregats de preparar els àpats per a tota la tripulació, o dels calafats especialistes en reparar aquelles parts del vaixell que es fessin malbé durant la travessia.

La vida dels oficials:

Per portar els vaixells al punt de destí era necessària la presència

de personal qualificat que, gràcies a una formació especialitzada en escoles de nàutica (com la d'Arenys, una de les més importants de Catalunya) i a una experiència demostrada al llarg dels anys, eren capaços de portar un veler d'una banda a l'altra de l'oceà sense més instruments que els que la tradició de segles de navegació astronòmica els havia posat a les mans.

La feina dels oficials era d'una importància cabdal, com ara conèixer la situació de la nau en la immensitat del mar o saber com reaccionar davant determinades situacions: una tempesta, l'absència de queviures o un motí. Cal tenir en compte que saber la posició de l'embarcació al mig del mar i sense més referència que els estels no era cosa fàcil. Amb l'octant i més tard amb el sextant podien conèixer la latitud i, amb el cronòmetre determinaven la longitud, les dues variables per posicionar-se sobre la carta nàutica.

Un error en el càlcul de la posició podia significar la diferència entre arribar al port sense problemes o fer naufragar el vaixell. Igualment, els oficials havien de tenir un coneixement absolut de la navegació, no només astronòmica, sinó també de les característiques dels vents en diferents zones geogràfiques, per tal de reaccionar de manera adequada davant qualsevol circumstància imprevista, com ara un canvi de vent, una onada de través o un huracà.

Un cop arribats a destí, aquests navegants es convertien en comerciants encarregats de vendre les mercaderies que portaven a bord al millor preu.

Per tant, el capità representava l'autoritat a bord, i s'havia de fer valer i respectar davant dels tripulants del vaixell. De vegades ho havia de fer per la força, imposant una disciplina que, especialment als vaixells de guerra, era molt forta.

La vida professional dels oficials estava totalment diferenciada i separada de la dels integrants de la resta de la tripulació i només es relacionaven amb la marineria per donar les ordres necessàries de navegació. El tracte humà era pràcticament inexistent, almenys aquest era el costum més habitual, tot i que sempre hi havia lògiques excepcions.

DESCOBERTA DEL SANTA EULÀLIA

Ets a punt de descobrir l'interior del pailebot Santa Eulàlia

Aquest vaixell, que va ser construït l'any 1918, va patir diverses transformacions al llarg de la seva vida per tal d'adaptar-lo a les tasques que havia de realitzar i a les innovacions nàutiques de cada moment. Quan el Museu Marítim el va comprar, va voler retornar-li el seu aspecte original.

Així doncs, es varen tornar a instal·lar els pals, que havia perdut en una de les remodelacions i es va intentar que tots els elements que quedaven a la vista tinguessin l'aparença adequada a l'època de la construcció del buc.

Però evidentment, un vaixell que navega al segle XXI no pot fer-ho de la mateixa manera que es feia al segle XIX o principis del XX, entre altres coses perquè per motius de seguretat la llei no ho permet. Poc a poc anirem descobrint que és originari d'un pailebot antic i què s'ha incorporat de nou per tal de facilitar la navegació i la vida a la tripulació.

En el teu itinerari per la coberta del pailebot fixa't en diferents coses:

1/ Els pals

Aquest pailebot té tres pals. El que està més proper a la proa (la part davantera del vaixell) es diu TRINQUET, el del mig és el pal MAJOR, i el de la vora de la popa (la part de darrera) és el de MITJANA. També n'hauria pogut tenir dos, un fet força habitual en els pailebots del Mediterrani, si bé als EUA se n'havien construït de fins a set pals.

2/ El velam

Si estan hissades, fixa't en el tipus de veles que porta. Els pailebots

porten veles trapezoïdals, anomenades cangrees, i damunt unes de més petites i de forma triangular anomenades escandaloses, que en el pailebot *Santa Eulàlia* no s'hissen mai. A la part de proa veuràs que té un altre tipus de veles triangulars anomenades flocs.

Aquestes veles, com els caps (que és com en un vaixell s'anomenen sempre les cordes) són sintètiques perquè pesen menys, són més fortes, són impermeables... i ofereixen molts més avantatges en la navegació. Però antigament eren de «cotònia», una barreja de cotó i canem. Els caps també eren de canem.

3/ Cuina

Al centre de la coberta hi veuràs la caseta de la cuina. Antigament anava emplaçada al mateix lloc i era molt semblant si bé, com que actualment el vaixell disposa d'electricitat, aquesta ha estat equipada amb els electrodomèstics usuals en una cuina: nevera, microones, etc. per tal de facilitar la vida a bord de la tripulació.

4/ El bot

Tots els velers solien portar un o més bots com el que podràs veure a babord (el costat esquerra del vaixell mirant de popa a proa). Més que un bot salvavides era, especialment, una barca que els servia per desplaçar-se fins a la platja i al port quan deixaven el vaixell ancorat mar endins, sigui perquè no hi havia prou calat per apropar-se fins ran de costa o per qualsevol altra raó.

Aquest bot en concret va ser un regal que els mestres d'aixa encarregats de la restauració del *Santa Eulàlia*, van voler fer pel pailebot.

5/ La bomba d'exhaurir o exhaurir

A tots els velers de fusta se'ls filtra aigua a les bodegues. Abans els mariners havien de passar moltes hores al dia bombant-la manualment, amb unes bombes d'*enxiquir* (o desaiguar) que podràs trobar a la coberta (si no les trobes demana-ho a algun dels mariners).

Actualment el pailebot porta una bomba hidràulica i aquesta funció es fa mecànicament només prement un botó.

6/ El molinet

El molinet és una màquina que es fa servir per recollir la cadena de l'àncora. Abans, aquests eren accionats a mà (i cal pensar que només l'àncora sola ja pesa 300 kg i la cadena que la subjecta entre 300 i 800 més). Evidentment aquest, que té l'aspecte d'un d'antic, s'acciona mecànicament. El molinet també es fa servir per totes aquelles operacions que requereixen molta força.

7/ El timó

A la popa et serà molt fàcil de reconèixer el timó, que és igual a l'originari. Les diferències que pot tenir són de tipus mecànic i no són visibles.

8/ La coberta

La coberta d'un vaixell sempre ha d'estar molt neta i ordenada i per això els mariners també passaven hores baldejant-la. La raó és molt senzilla, calia evitar al màxim qualsevol risc d'entrebancar o de relliscar, risc que augmentava amb mala mar i, especialment amb tempesta, perquè era fàcil que per culpa d'una caiguda s'anés a parar a l'aigua, fet que representava la mort segura.

Actualment, tal i com també es feia abans, està pintada amb una barreja de pintura i sorra que la fa menys lliscant.

En el teu itinerari per l'espai interior del pailebot i entrant per la proa, fixa't en diferents coses:

9/ El bany

A la proa, al costat de la cabina de dormir, hi ha un bany, tota una novetat del nostre temps, perquè als velers, de vàters, dutxes, piques i altres sanitaris no n'hi havia. Per fer les seves necessitats els mariners anaven a la popa del vaixell i s'abocaven, agafant-se a caps, a mar.

La neteja del cos la feien amb una galleda d'aigua que utilitzaven amb cura, perquè l'aigua dolça és un bé escàs en un vaixell.

Evidentment no s'ha volgut fer passar la tripulació del pailebot del Museu per aquestes incomoditats.

10/ Les cabines de dormir

Tant a la proa com a la popa del *Santa Eulàlia* veuràs que hi ha uns espais habilitats amb llits per dormir.

Tradicionalment els oficials dormen a la popa del vaixell mentre que la marineria ho fa a la proa. En un pailebot com aquest hi havia una tripulació d'entre 8 i 12 homes. Com veuràs, no hi ha llits per a tots, perquè feien servir el sistema anomenat de «llit calent». Això vol dir que els mariners no tenien una llitera fixa i exclusiva per a ells, sinó que es posaven a dormir al llit que justament deixava lliure aquell altre que s'havia d'aixecar a fer la guàrdia.

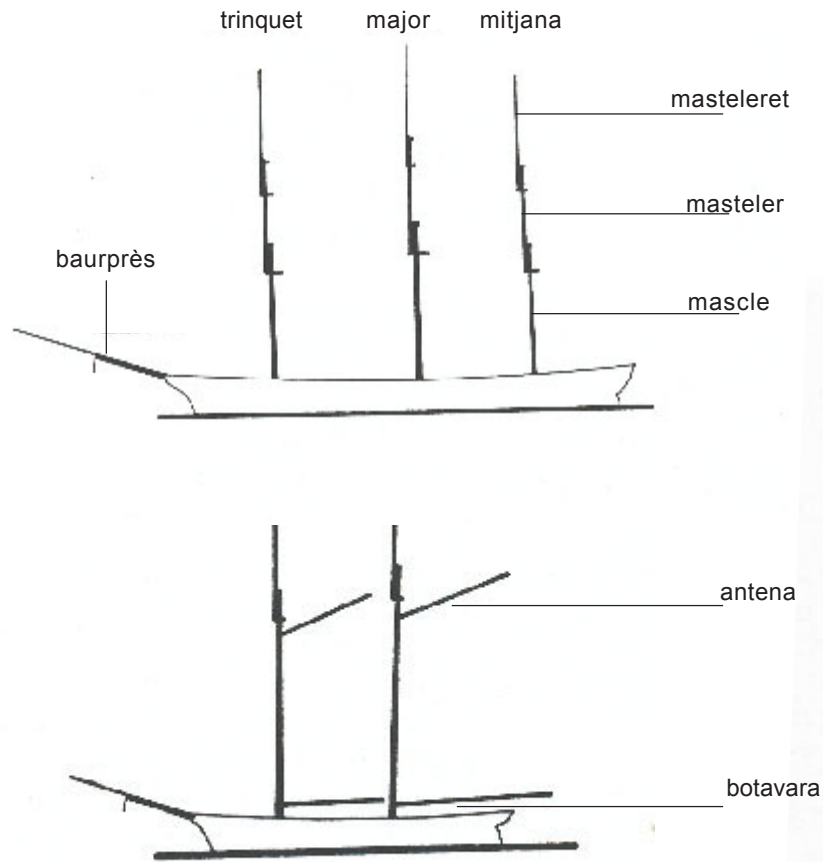
11/ La bodega

La part central del buc estava ocupada per la bodega, que era on s'ubicava la càrrega que es transportava d'un port a un altre. Hi veuràs un seguit d'objectes (des de caps passant per pintures) que s'utilitzen pel manteniment del pailebot.

12/ El motor

Originàriament aquest pailebot no portava motor i només es propulsava a vela. Actualment això està prohibit per la llei, que obliga a navegar amb motor en l'entrada i la sortida del port. El motor serveix, també, per poder navegar amb independència del vent i això, per motius de seguretat, és molt important. Per ubicar el motor s'ha sacrificat part de la bodega del vaixell.

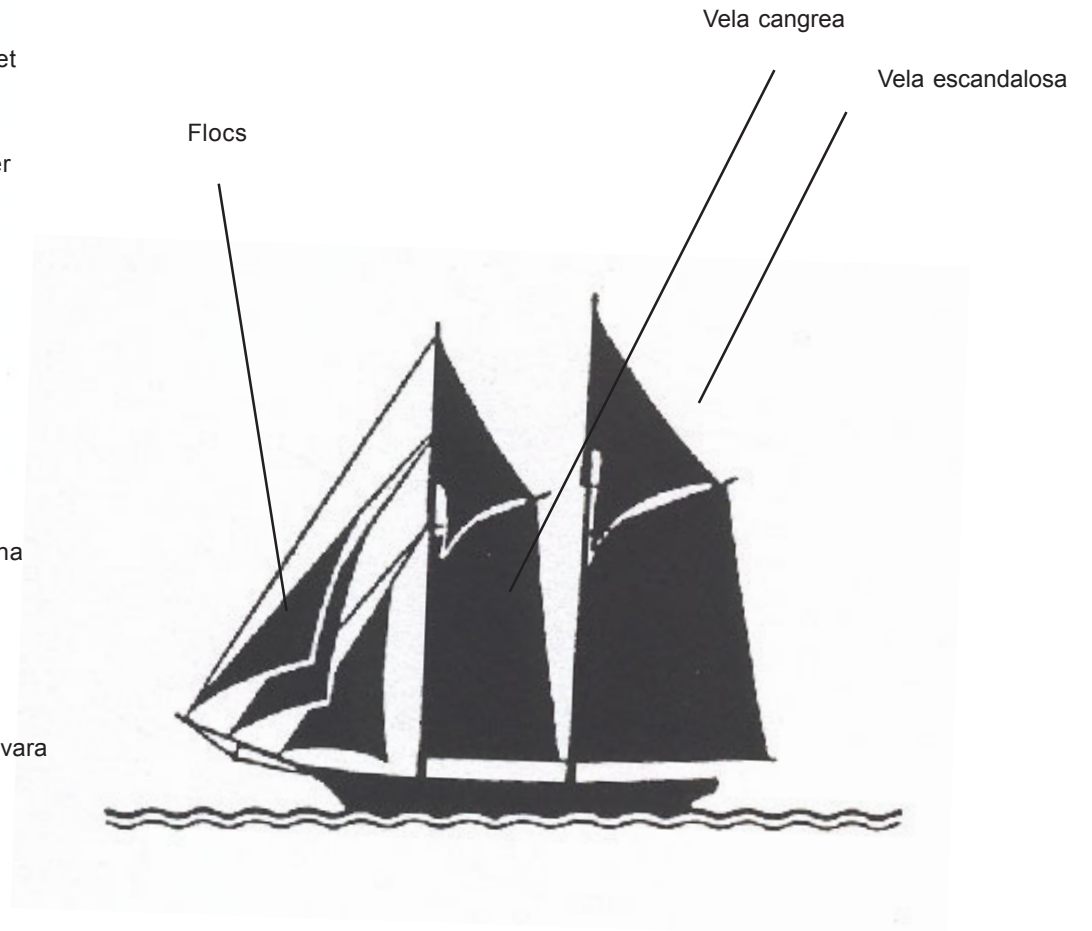
PALS



13/ Instruments de navegació

A la zona de popa, que és la del capità, pot ser que hi vegis una sèrie d'instruments de navegació, com el radar, el GPS, la taula per estendre les cartes nàutiques... Si no els veus és que estan amagats, perquè abans els velers no portaven aquests instruments, sinó d'altres més rudimentaris com un sextant, un octant, una corredora de barqueta, etc. i s'ha intentat dissimular al màxim la seva presència.

VELES



NOMENCLATURA

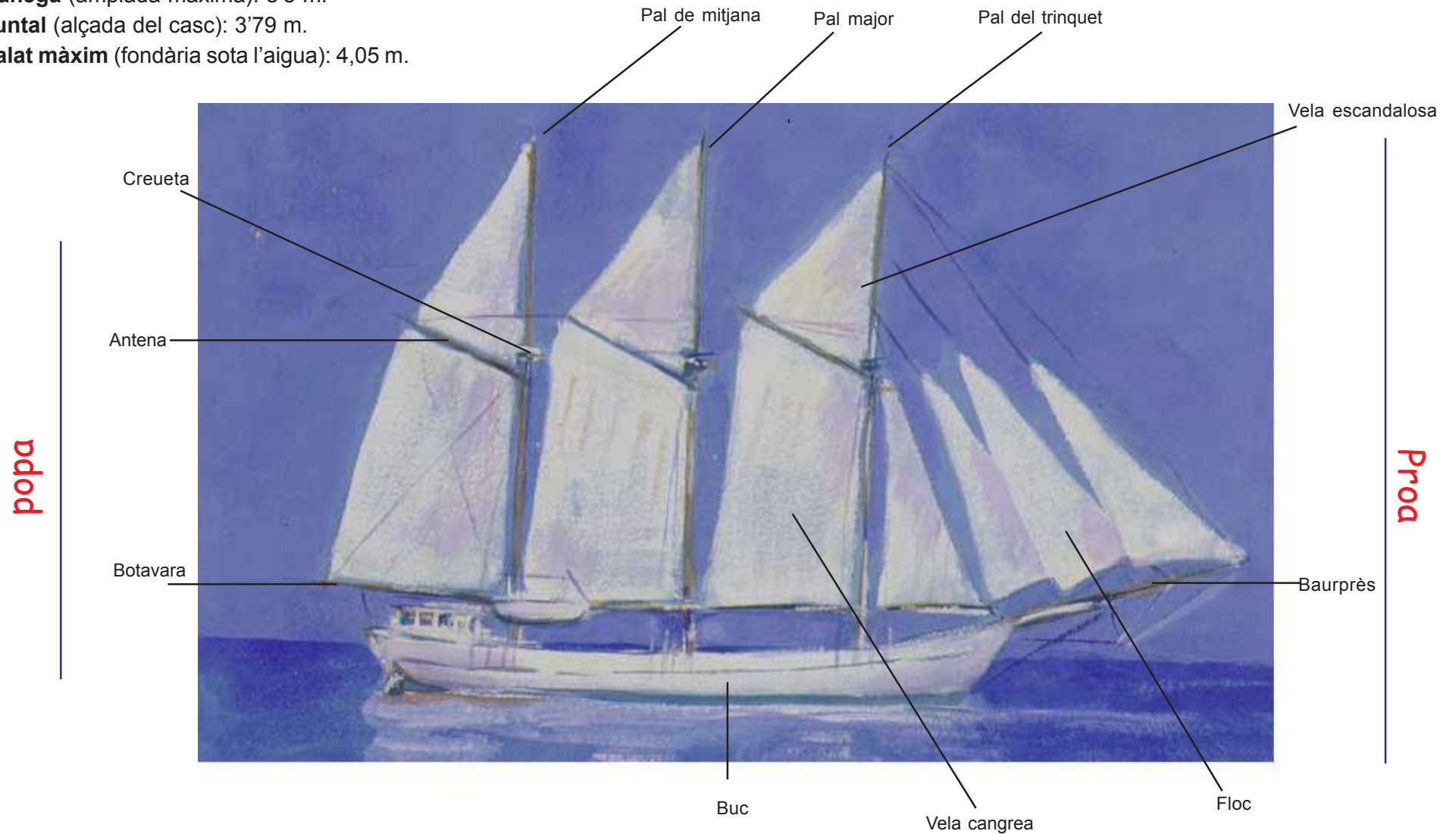
Característiques del pailebot *Santa Eulàlia*

Eslora màxima (distància que hi ha entre els dos extrems) 47 m.

Mànega (amplada màxima): 8'5 m.

Puntal (alçada del casc): 3'79 m.

Calat màxim (fondària sota l'aigua): 4,05 m.



VOCABULARI

APARELL: Conjunt format per les veles, pals, perxes i eixàrcies d'un vaixell. De forma genèrica és emprat per determinar les característiques d'un vaixell. Ex. vaixell amb aparell de fragata, de bergantí-goleta...

ARBORADURA: El conjunt de pals i vergues d'un vaixell de vela

ARBRE o PAL: Cadascun dels pals fixats en un vaixell de vela, perpendicularment a la quilla, destinat al sosteniment de les vergues i les veles

BABORD: Costat esquerre d'un vaixell mirant-lo de popa a proa

BAUPRÈS : Pal ajagut que surt de la proa del vaixell. S'hi fan fermes els estais que enverguen els flocs.

BOTAVARA: Perxa fixada per un dels extrems al pal, enverga una vela cangrea

BUC: Cos d'un vaixell, amb exclusió dels arbres i les eixàrcies.

COFA: En els vaixells de vela, plataforma situada en la unió dels pals mascles i els mastelers. Des d'aquesta plataforma es feien les maniobres de les veles altes. La cofa rep el nom del pal a què pertany: Ex. cofa de trinquet ...

CREUETA: Unió de dos pals. Perfils de fusta que creuen els pals en sentit de babord-estribord. Es diferencia de la cofa perquè és més petita

EIXÀRCIA: Conjunt de tots els caps que, amb diferents aplicacions i de diferents diàmetres que són emprats a bord d'un vaixell

ESTRIBORD: Costat dret d'un vaixell mirant-lo des de popa a proa.
MAJOR : Pal o arbre vertical que va situat al mig d'un veler. En els

velers de dos pals està situat més cap al costat de popa, i pot fer la funció del mitjana.

MITJANA: Pal o arbre vertical que va situat a la part de popa d'un veler de tres arbres o més

PIC o ANTENA (d'una cangrea):Perxa a la qual s'enverga el costat superior d'una vela cangrea.

POPA: Part posterior del buc d'un vaixell.

PROA: Part davantera del buc d'un vaixell.

TRINQUET: Pal o arbre vertical que va situat a la part de proa d'un veler.

VELAM: El conjunt de totes les veles d'un vaixell.

VELA: Peça o conjunt de peces de lona o de tela forta que es ferma a les perxes i als estais per rebre el vent i d'aquesta manera posar en marxa el vaixell.

- Veles rodones o quadrades: veles quadrades o rectangulars fixades a les vergues que creuen els arbres o pals d'un vaixell.
- Vela cangrea: té forma trapezoïdal i és més ampla de baix que de dalt; va fixada al pal, al pic o antena i a la botavara.
- Vela escandalosa: vela triangular (de ganivet) hissada entre el masteler i el pic o antena de la cangrea.
- Veles flocs: veles triangulars (de ganivet) hissada entre el pal de proa (trinquet) i el bauprès, en els estais i nervis.
- Veles d'estai: veles triangulars (de ganivet) hissades als estais dels mastelers.