

FESTES PATRONALS DE SANT PERE - Col·laboració especial

Els vells velers de Sóller

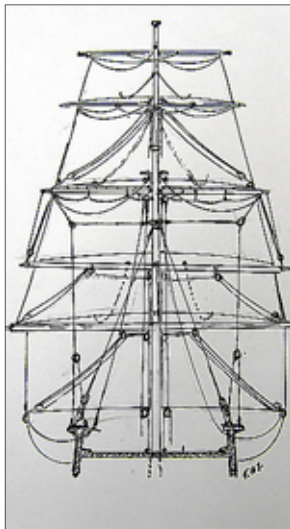
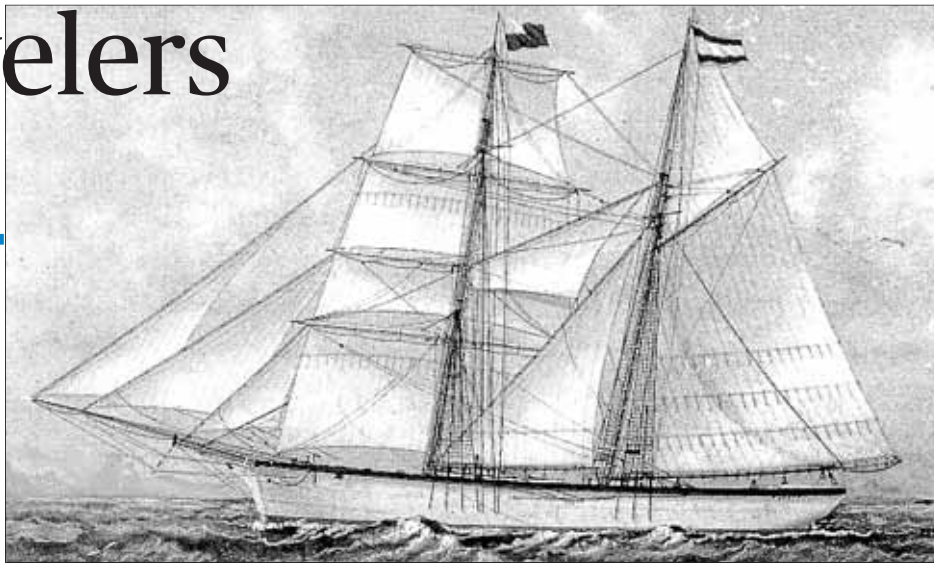
Des de sempre i estat conscient del llegat històric de la marina sollerica de vela dels segles XVII al XIX així com de la importància de conèixer i divulgar dintre de les meves possibilitats la que fou coneguda com la marina del vuit-cents, que fou dedicada exclusivament en la seva època com a marina mercant lligada a la seva construcció, portada aleshores pels mestres d'aixa forans i els de la nostra vall.

Per conèixer la seva història, que no es poca, faria falta una infraestructura bàsica on els historiadors i públic en general poguessin disposar d'un lloc com arxiu, i que hagués pogut ser el Museu de la Mar de Sóller, on de ben segur que hagués pogut haver un bon gruix de papers i de històries marítimes, com les que es troben lluny de la nostra vall. Aquest és el cas de l'arxiu general de Simancas, o el "Archivo de Historia Naval de Madrid AHN" i, també, el Museu de Viso del Marqués, que porta el nom del que fora Capità General de l'Armada, Marquès de Santa Cruz i Almirall General, Álvaro de Bazán y Guzmán.

També és de destacar l'aportació feta per Rullan i Mir i Joan Llabrés Bernal, que ens parlen de la construcció naval de Sóller, esmentant una pollacra goleta de 145 tones, del patró Nicolau Morell conegut com "es patró Lau". Ja el 1876 es nota la implicació dels mestres d'aixa i de ribera en la construcció de pollacres goletes com foren J. Canyelles, Miquel March, Joan Fiol, Miquel Bernat, Antoni Roca i Guillem Riera. Així, doncs el 1546 el patró Pere Roldán ens indica l'existència d'un bergantí o pollacra goleta de bona portada. En el 1868, Antoni Vicens Gallart adquirí a Lluís Fuster la pollacra goleta "Sílfi de Isabelita" de 132, tones. Aquest vaixell fou construït a les drasanes de Bartomeu Grisó i Miguel Puig passant, anys mes tard, a mans de la Flota Ripoll i Cia.

Aquesta pollacra més tard, l'any 1922, fou aparellada com a pailebot, i se li va montar un motor auxiliar, essent rebatejada amb el nom de "Providencia". Un altre al qual se li aplicà el canvi a la seva arboradura fou el "San Nicolás". Aquest vaixell construït per el mestre d'aixa Antoni Fiol, ja transformat en pollacra, en una de las seves travessies rumb a les Antilles fou abordat en ple Atlàntic i enfonsat pel transatlàntic "La Martinica".

Menció també per el mestre d'aixa Miquel March constructor de la pollacra goleta "Paz". D'una portada de 147 tones. Aquest vaixell pertanyé a Jaume Castañer i a Miquel Castañer, i anys mes tard fou venut a uns naviliers de la península. Tenim el cas del famós pailebot "Lareño", construït pel mestre d'aixa Bartomeu Horrach, que fou d'una portada de 110 tones i des del



seu principi fou patronejat per Domingo Picornell i Gia. Uns anys mes tard fou aparellat de pollacra goleta, sent el seu patró Antoni Castañer. En l'any 1880 l'adquirí Gabriel Cortés, sent transformat en el 1935 com a goleta pailebot amb el nom de "Cala Virgili". I per últim fer ressenya de la pollacra "Ermenesinda" amb una portada de 145 tones que pertanyé a Guillem Colom Rullan y que la va vendre a uns naviliers de Palma el 1893.

A grans trets podem adonar-nos de la importància d'un altre dels vaixells oblidats de la història de Sóller: la pollacra goleta, que des de el 1837 al 1990 fou molt popular a Sóller per navegar als ports de França, Cuba, Puerto Rico y totes las Antilles, patronejats per gent de mar de Sóller amb un incalculable bagatge de milers de milles marítimes: Antoni Rullan comandava la pollacra goleta "Fortuna", "Juanita" i "Joven Beatriz" (1867); Morell Castañer, la "Margarita" (1862); Jaume Esterellas, la "Francisquito" (1861); Sebastià Pou, la "Carmen la Linda" (1870); Antoni Marcus, la "Noya" (1871); Francec Deyá Pons, la "Ventura" (1871); Joan Vicens Barceló, la "Santísima Trinidad" (1889); Gabriel Castañer, la "Columbus" (1891); Antoni Magraner, la "Sílfi de",... i molts d'altres d'una llarga llista que feren dels vaixells i la mar la seva vida i el sosteniment de les seves famílies, sense comptar la seva incalculable aportació al desenvolupament econòmic de la nostre comarca.

El fet es que entre els segles XVIII i XIX fou una època esplendorosa per la construcció de tota mena de vaixells i les veles quadre marcaren un període de màxim tecnicisme i de coneixe-

Pollacres goleta

ments en que patrons y capitans necessiten, d'instruments de navegació per les seves rutes marítimes. Els vaixells no sols crearen l'esplendor de la nostra marina per la seva bona construcció sinó que també contribuïren a la nissaga de mestres de a'aixa existents en aquella època a la qual fem referència i que ens van deixar el llegat de totes aquelles embarcacions enyorades que els nostres patrons dugueren a bon port entre les bonances i les tempestes.

Els vaixells construïts al Port de Sóller on havien nascut crearen un gran nombre de vegades mars i oceans. La seva construcció fou una garantia de longevitat perquè inclòs els seus nets en poguessin gaudir en el futur. N'és una bona mostra el pailebot "Concepción" o el pailebot recuperat pels nostres veïns francesos, "Miquel Caldentey".

Tornem a la història. L'oceà Atlàntic es escenari d'un anar i venir de naus amb veles quadres y un estol de vaixells, com pailebots, bricbarques, bergantins i pollacres. Però quan la grandesa de la vela quadre té el seu zenit es quan es divideix en dues: la gàbia alta i la gàbia baixa. Així tenim la pollacra de dos pals com les que ens ocupen, arborant en el pal de trinquet dues peces, la primera des de la coberta fins el tamboret, era el doble de gran que la segona; aquesta era el masteler i estaven unides per la creuet i el tamboret i tampoc portaven cofa.

El pal mascle era aguantat per l'afogament y aguantat pels obencs, a les bandes encapillats al mascle, engassades a l'altre extrem per las bigotes que, al mateix temps, eren fermades per altres bigotes agafades amb platines o cadenots aferrats a l'obra morta del buc aprofitant les quadernes. Per no ens estendrem més. Las pollacres foren uns velers de dos pals trinquet i major, a més del bauprès amb el seus flocs. El pal de trinquet era igual, de dues peces, sense cofa i encreuats en vergues i amb veles rodones; el pal major era igual al major d'una goleta sense cofa i sense encreuar, amb botavara i pic per hissar la vela cranca i l'escandalosa.

Malgrat l'abundor, els vaixells de vela s'acaben en pocs anys. A l'entrada del segle XX, amb l'invent de la màquina de vapor, en poques dècades s'arruïna l'esplendor de la vela i aquesta va quedar limitada a embarcacions d'altres tipus. Amb el pas del temps optaren per la implantació del motor de combustió interna.

Aquest es el reflex d'una de las moltes pàgines de la història marítima de Sóller i el seu port que, en el seu moment, foren molt decisius per al comerç marítim.

Francesc Asensi i Jou

Bones festes de Sant Pere

Oferta de festes: 1 Litre
 Sorbet de Mojito 5⁵⁰ €
 Sorbet de meló amb menta

Sa Fàbrica de Gelats - Es Través - Port de Sóller - info@gelatsoller.com

Bones Festes de Sant Pere

Restaurant ES RACÓ

Restaurante familiar - Cocina Mediterránea

C/ Santa Catalina, 6 - (07108) PUERTO DE SÓLLER - Mallorca
 Tel: 971 63 36 39 - www.esracodesport.com