

## La força del vent

Ja els homes primitius hagueren d'adonar-se que el vent s'emporta les coses que suren a l'aigua. També hagueren de remar més fort per anar contra el vent en llurs embarcacions primitives. Aviat, doncs, aprengueren a aprofitar-se de la força del vent fent servir arpilleres i altres teixits vegetals per recollir l'empenta del vent dins de les embarcacions. Tot plegat era molt rudimentari, començant per les mateixes embarcacions, les quals, al principi, no eren altra cosa que un tronc buidat i solament aprofitaven el vent en popa. De mica en mica, però, tot s'anà perfeccionant.

Fem un salt en el temps i situem-nos més enllà del neolític: a l'antiguitat clàssica. L'home construïa vaixells de mida considerable que li permetien fer viatges marítims. La navegació a vela era imprescindible per moure aquells vaixells, encara que els remos també es fessin servir eventualment. Les fibres vegetals i animals ja es filaven i teixien i, per tant, les veles foren protagonistes en els progressos de la navegació.

Alguns historiadors creuen que l'origen de la bandera catalana fou una vela dels vikings. Aquells guerrers i navegants nòrdics allargaren llurs incursions fins i tot a la Mediterrània, atacant poblacions de la riba. El rei franc va lluitar contra els vikings amb l'ajut del comte català Guifré el Pilós. Aconseguida la victòria, el rei carolingi va lliurar una vela amb quatre barres vermelles a Guifré com a trofeu de guerra, tot dient-li que aquella seria la seva ensenya. Cal tenir en compte que llavors una peça de roba d'aquelles mides era un objecte valuós, digne d'ésser apreciat com a trofeu de guerra. A mi particularment m'agrada més la llegenda de les quatre barres fetes pel rei sobre l'escut de Guifré amb els dits molls de la sang del comte ferit. Tots els pobles i totes les nacions tenen alguna llegenda en llurs orígens.

Continuem, però, amb la història de la navegació a vela. Aviat s'aprengué a navegar en sentit contrari del vent, cenyint-lo tot fent ziga-zagues (bordades), i això portà a inventar els diversos tipus de veles. La vela triangular va resultar senzilla, fàcil de manejar i molt adient per cenyir el vent. A la Mediterrània ha estat molt utilitzada i se li ha donat el nom de "vela llatina". Els nostres pesca-

dors l'han fet servir fins ben entrat el segle XX. Fins i tot els sardinals i els bous es movien amb grans veles llatines.

Els vaixells més grans dedicats al transport i al comerç marítim portaven més d'una vela. A l'època medieval hi havia les coques, vaixells molt amples (mànega) i molt alts (puntal), amb dues o tres cobertes; portaven varies veles i es movien molt lentament. En un museu del Maresme hi ha una maqueta de l'època que es conserva amb molta cura. Més tard, hi hagueren els xàvecs, que portaven una gran vela llatina i un floc a proa, amb un bauprès, i una altra vela llatina més petita a popa. Aquests vaixells eren més lleugers i aptes per a la navegació i van perdurar fins a principi del segle XX.

Cristòfol Colom va fer canviar les veles de les tres caravel·les. Portaven veles llatines i les va fer canviar per veles



quadrades. Ell sabia que a l'Atlàntic, navegant cap a ponent (sortint de les Canàries), el vent bufa de llevant, mentre que a l'Atlàntic nord el vent dominant és el ponent. Coneixia, doncs, la ruta d'anar i tornar d'Amèrica. Com que ja es pensava que el viatge seria molt llarg, va fer posar veles quadrades per poder navegar millor amb vent en popa.

Finalment, vingueren els grans velers que feien el viatge a les Amèriques, aquells que foren construïts a les platges de Sant Feliu i altres indrets de la nostra costa. Comptaven amb una important activitat auxiliar, que foren els corders i els velers, gremis d'artesans molt experts: els primers, filant i torçant cordes de tots els gruixos; i els segons, confeccionant les nombroses veles d'aquells vaixells, que en portaven de totes menes i mides. Una vela era una peça important que s'havia de confec-

cionar a partir de tires de roba de l'amplada del teler. S'havien de cosir i tallar les tires de roba i, finalment, s'hi afegien cordes i ullets per poder hissar-les i arriar-les. L'acabat d'una vela era una feina delicada i important.

Aquells vaixells no duïen menys d'una dotzena de veles, i eren de dos o tres pals i amb un bauprès a proa. Els pals o arbres (en castellà, *mástiles*) estaven sòlidament fixats al buc i, a més, se sostenien amb cordes que els afermaven a les bandes (obencs) i a proa i al bauprès (estais). Els obencs no solament sostenien els arbres, sinó que també servien per transmetre la força de les veles al buc i per enfilars-hi els mariners en fer les maniobres. Les tripulacions eren d'homes forts i molt valents, que sovint s'havien d'enfilars pels pals. Els capitans d'aquells vaixells també eren homes excepcionals. L'època dels velers té un rerefons de romanticisme ben justificat.

Finalment, a final del segle XIX i principi del XX, es construïren a Anglaterra els últims grans vaixells de vela: els clípers, amb més de tres pals i moltes veles pertot arreu, que portaven quatre i més flocs a proa i fins i tot veles a l'entremig dels pals. Amb els clípers s'acabà la navegació intercontinental a vela. Des de mitjan segle XIX la màquina de vapor havia revolucionat tota l'activitat humana i no trigaria a desplaçar completament les veles dels vaixells. Quan toqui en parlar, de la màquina de vapor i la primera revolució industrial.

Actualment, les veles solament es fan servir a la navegació esportiva. Els vaixells de competició es fabriquen amb materials moderns i cada any en surten models nous, que assoleixen una perfecció extraordinària. Les veles també s'adapten als nous vaixells, els quals cada vegada porten més superfície de vela. No cal dir que els grans vaixells i les grans regates queden reservats a les capes socials adinerades i, així i tot, el màrqueting que tot ho envaeix hi surt en forma d'espònsors. També hi ha, però, una vela esportiva modesta a l'abast de molta més gent.

Solament resta parlar de la vela a les naus de guerra. Això serà al pròxim capítol.