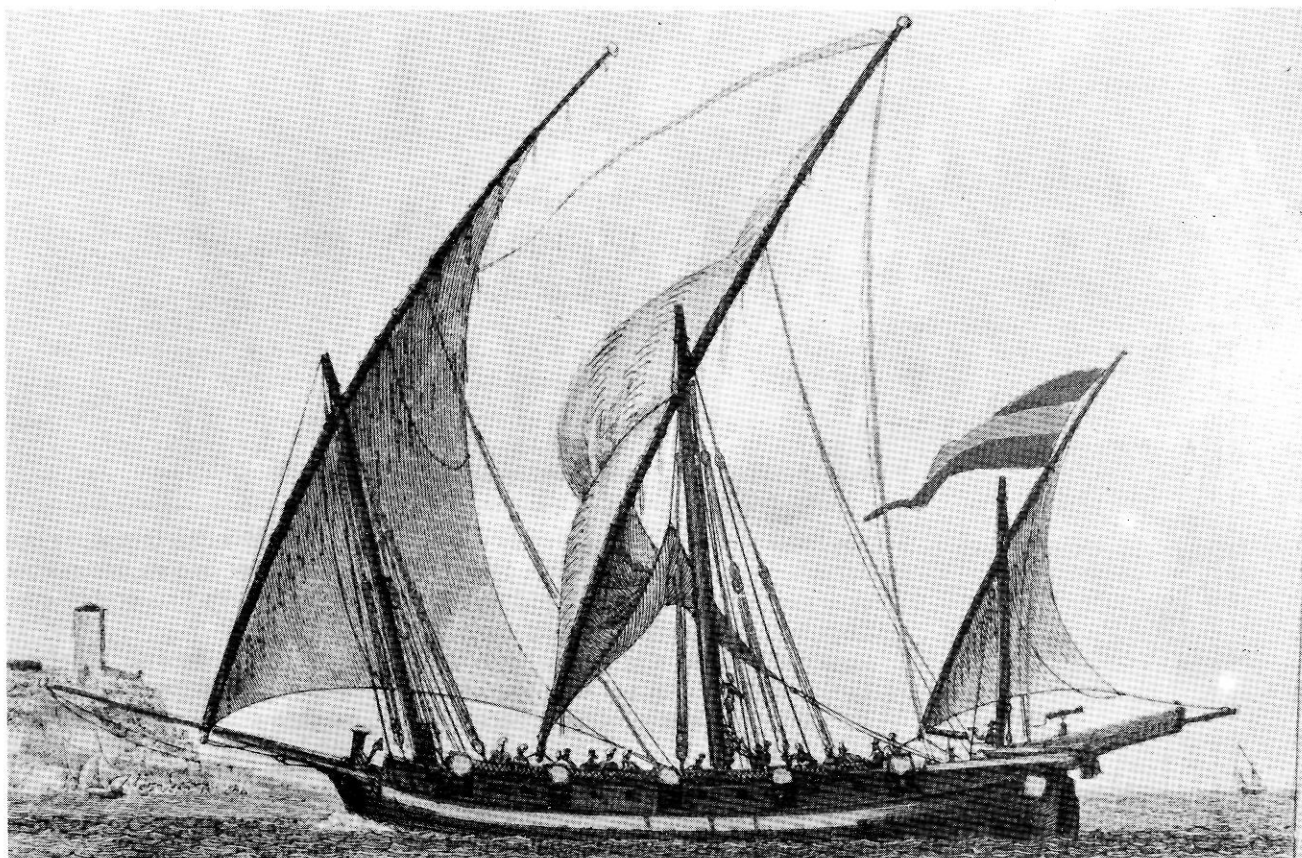




Xabec de guerra del segle XVIII navegant en popa.

Xabec

per Pere Vilàs

El seu nom és derivat de l'àrab «shabbak», que vol dir vaixell, nau. Fou extensament utilitzat com a vaixell de guerra en els segles XVIII i XIX. Amb el pas dels anys, les necessitats i la pràctica imposaren modificacions al buc i l'arboradura. Durant el segle XVIII fou utilitzat pels àrabs per assolir les costes de la Mediterrània nord i el llevant espanyol amb tanta eficàcia que es convertí en el millor mitjà per combatre'ls.

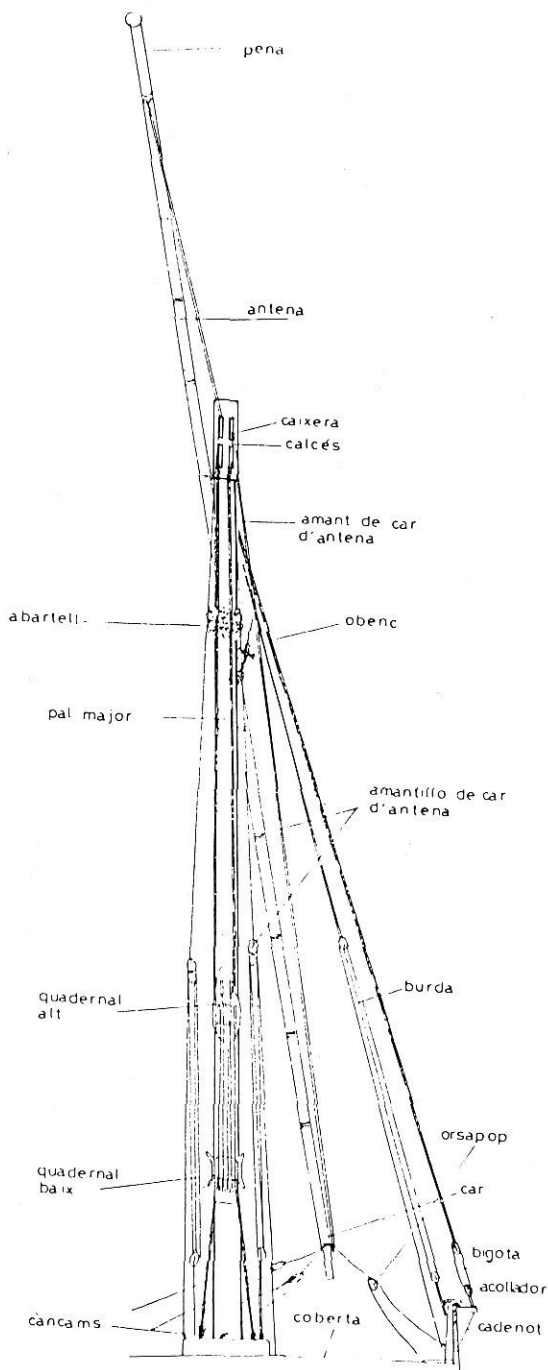
Les embarcacions eren tan fines i estilitzades que semblava que algú hagués tengut la idea de posar pals i veles a una galera; d'aquí la toldilla elevada i que sobresortia de la popa als dos costats del codastre amb un reixat com a prolongació de la resta

de l'entaulat de la coberta, quedant així el timó en posició interior. La proa era gairebé vertical, amb una gran roda de forma triangular llançada cap al davant com a suport del botoló, el qual va anar allargant-se a mida que se li afegien flocs.

A la coberta principal anaven instal·lats els canons en nombre variable; podia haver-n'hi, segons la portada dels vaixells, des de sis o vuit en els més petits fins a vint-i-sis en els més grans, de calibres compresos entre les quatre i les dotze lliures. Les seues boques de foc sobresortien per les troneres practicades a l'orla. Així mateix, al castell de proa i especialment al de popa es solia col·locar també una colobrina.

Baix del castell de popa s'allotjaven els oficials i la santabàrbara, i la tripulació dormia a la bodega en cois penjats de la coberta per damunt de les veles, caps, etc., convenientment estibats.

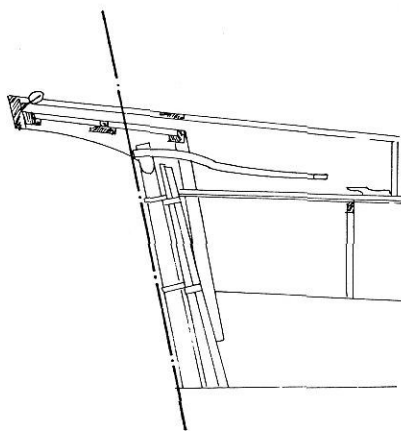
L'aparell llatí era el més utilitzat als tres pals que muntava el vaixell: el trinet inclinat cap a proa, el major en candela i la messana o mitjana lleugerament cap a popa. Per navegar en popa s'allargava una entrepena entre les penes de les antenes de major i de trinet. Per aconseguir el màxim resultat solien allargar també davall del botoló una vela rastrera anomenada morral, amb el mateix efecte que després s'obtenia en els vaixells grans de veles rodones o cangrees



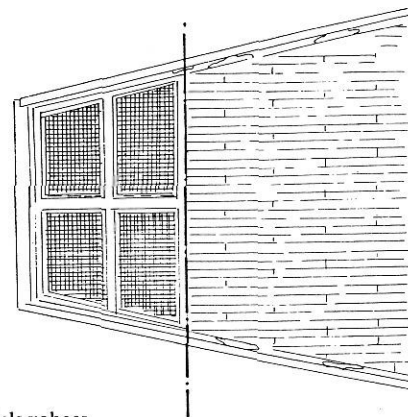
Pal major d'un xabec.

amb la civadera. La maniobra era difícil i necessitava molt de personal; rissar amb vent dur era perillós ja que calia *emproar-se al vent*, arriar l'antena, prendre el ris i tornar a aixecar. Per això, en aquestes ocasions s'utilitzaven unes veles més petites, anomenades pitxoles, emprades per capejar. Amb el temps els botalons s'allargaren i se'ls va afegir un floc.

Els pals eren molt característics, amb un eixamplament en el calçes per allotjar fins a quatre rotlanes en les quals llavoraven l'ostada i els amantillos. Ambdós servien per hissar l'antena en un sistema molt peculiar que després es va mantenir als falut-



Popa d'aletes en forma de reixat, molt característica dels xabecs.



xos mitjançant un aparell de dos quadernals —guinderesses—. Els obencs es deixaven anar ràpidament disparant un passador que els subjectava per la gassa a la part interior de l'orla. A popa, un pal curt (baticul) per poder fer la maniobra de caçar la vela mitjana.

No tots els xabecs foren així. Amb l'objecte de millorar les prestacions, es varen fer proves a l'aparell i les veles. D'aquí l'aparició de xabecs amb veles de creu o rodones, sols en el trinet o també en el major. Aquests vaixells rebien aleshores el nom de «xabecs rodons». Exemple d'un vaixell d'aquesta mena és el «Cornel», el qual, comandat pel patró eivissenc Pere Sala, va defensar en nombroses ocasions les nostres costes. Pere Sala morí el 14 de maig de 1798 de les ferides rebudes en combat, el dia abans, amb vaixells anglesos, davant el cap de Sant Antoni. També fou un xabec rodó l'«Ibicensco», únic vaixell de guerra, que jo sàpiga, que ha lluit el nom d'Eivissa.

Així mateix s'assajaren diferents talls de veles; el «místic» era igual al xabec clàssic amb la diferència que les veles, en el seu extrem davanter, eren tallades verticalment, i que els pals tenien una lleugera inclinació cap a popa.

De la mateixa manera navegaren també els anomenats «velatxers», que eren una variant del xabec rodó, ja que utilitzaven veles quadres amb l'aparell creuat, a l'estil de la pollastra, en el trinet, i en el major i mitjana, llatines, com el xabec clàssic.

Tanmateix, a jutjar pel reduït nombre de varietats, el més eficaç pareix ser el xabec clàssic, això sí, amb les innovacions en el buc que imposaren les noves tècniques de construcció

naval i el canvi dels temps, ja que no podem oblidar que va néixer com un vaixell de guerra i va acabar com un mercant.

Hi va haver xabecs de tots els tonatges, entre 30 i 300 tones, i la seua relació mànega-eslora anava d'1 a 4.

Amb la recuperació de la Reial Esquadra començada en el regnat de Carles III, es formà una flota de fins a quaranta unitats ben armades que, amb base a Cartagena, defensaren amb més o menys fortuna les costes de llevant del litoral espanyol i les illes.

Al xabec li devem els pitiusos grans i nombrosos serveis en la defensa de les nostres costes; no en va fou un vaixell molt utilitzat, i la perícia dels patrons eivissencs en el seu maneig estava per damunt de la dels mallorquins i menorquins.

Un dels darrers xabecs que va navegar a les nostres aigües va ser el «Gallo», original de la matrícula de Sóller i construït el 1843, el qual durant molts anys, al final de la darrera centúria, s'havia dedicat al transport de mercaderies entre Sóller i els ports del sud de França i Barcelona; ens consta que en una ocasió realitzà el viatge a un port francès només en nou hores. Va pertànyer després a la matrícula d'Eivissa, fins que ben entrat el nostre segle fou transformat en balandra amb el nom d'«Isabel», comandat pel patró Antoni Matutes Sorà.

El darrer xabec ben eivissenc fou l'«Abel», de la casa Matutes, de 140 tones, el qual, igual que el «Gallo», fou convertit en balandra, conservant en aquest cas el nom. Va ser comandat pel patró Pere Matutes.

PERE VILÀS I GIL