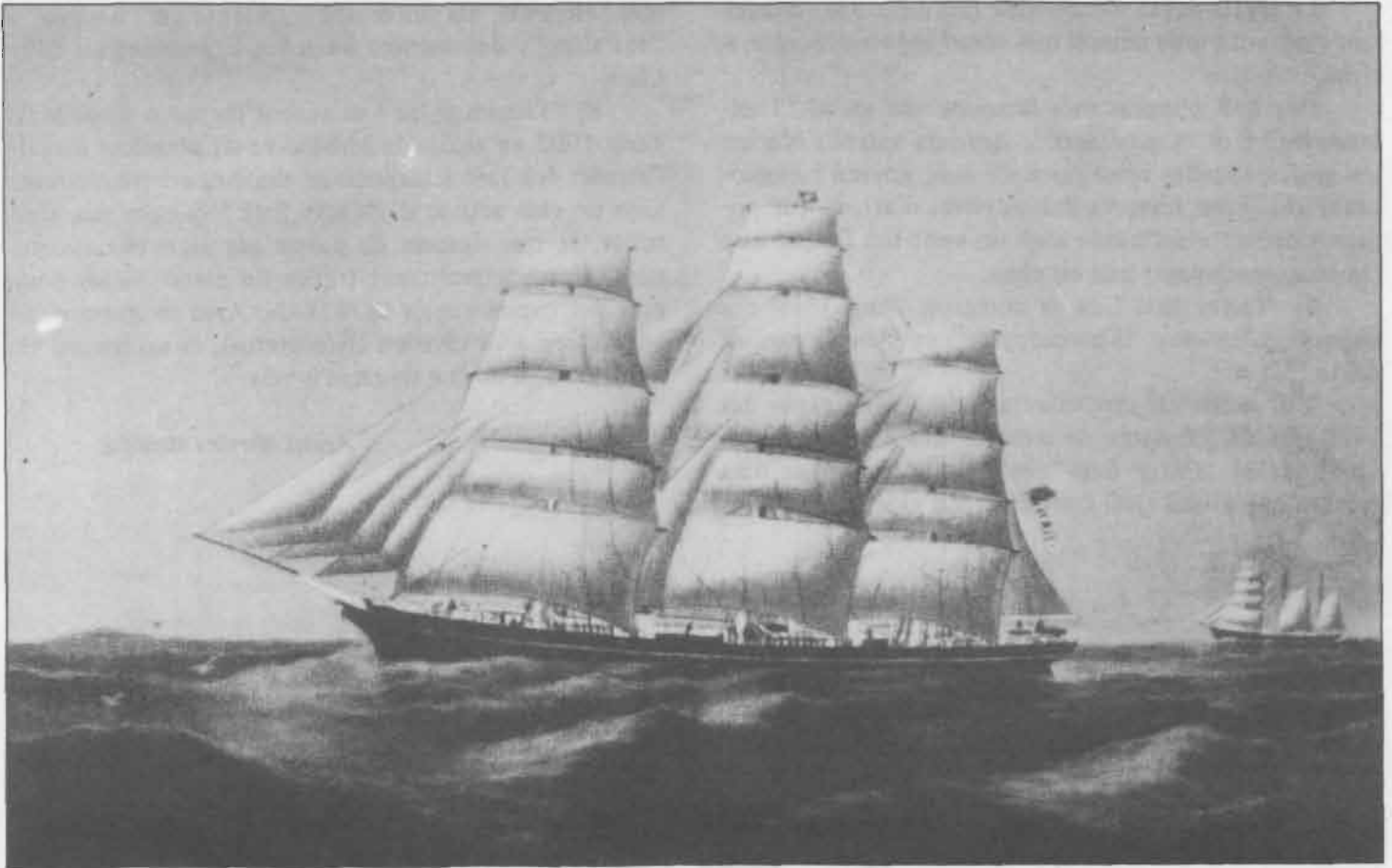


# La carrera del te



El clipper "CUTTY SARK".

Durant la segona meitat del segle XIX hi havia uns vaixells que competien cada any en la "regata del te" de Xina, que inspirava en el Regne Unit tant interès com el famós "Derby". Aquesta carrera era molt ràpida tenint en compte que abraçava dos hemisferis.

Podem considerar que gràcies a la competència que existia per guanyar aquesta regata, la indústria naval va aconseguir uns vaixells tècnicament insuperables en aquella època. La principal característica era la velocitat que venia definida per les fines formes del buc i pel majestuós velamen. Per altra part l'estabilitat era molt bona degut a que la secció mestra era desplaçada cap a proa de la nau. Aquests velers s'anomenaven "CLIPPERS".

Les primeres drassanes que construïren aquests vaixells foren les nordamericanes. Feien uns navilis grossos i lleugers que asseguraven l'abastament des dels ports xinesos fins a Boston i Nova York. Però van ser els anglesos els que veritablement revolucionaren el

món de l'arquitectura naval amb els seus clipper més estrets i llargs construïts amb sòlida teca birmana.

A partir de l'any 1863 els "clippers del te" es construïren amb una tècnica mixta que utilitzava el ferro per a l'estructura (quadernes, baus i puntals) i la fusta per al folre i cobertes.

Els millors velers es van construir mitjançant aquesta tècnica, marcant indiscutiblement l'apogeu de la vela per al transport de mercaderies.

Els clipper tenien unes línies de proa i popa molt fines; de fet van tardar uns quants anys els projectistes navals en adonar-se que les línies fines de proa no eren tan necessàries com a popa i que les primeres inclús podien ser desavantatjoses per un bon comportament en la mar, sobretot quan feia mal temps, perquè es veia reduïda la velocitat.

Els clipper anglesos eren més airoso i lleugers que els americans. Tenien a coberta un petit castell a proa i una petita superestructura a popa; normalment

anaven aparellats de fragata, amb tres pals i tots ells amb veles quadres. En general portaven catorze veles, sis estais i sis flocs a les que s'hi afegia les veles de caça. L'arboradura era gegantesca amb una enorme superfície vèlica.

Per poder governar un d'aquests navilis amb tanta vela exigia per part dels capitans una difícil i equilibrada combinació de prudència i audàcia, podent treure la conclusió que els capitans que no eren atrevits, els que de seguida arriaven veles i tardaven en hissar-les no eren aptes per comandar els "clippers del te".

La regata del te des de Xina fins a Europa va constituir durant molts anys el més sonat esdeveniment marítim.

Dos dels clippers més famosos van ser el "Thermopylae" i el "Cutty Sark". Aquests vaixells oferien les més avançades condicions de mar, govern i maniobrabilitat. Eren unes veritables obres d'art, ja que podien caminar a set nusos amb un vent tan lleuger que era incapaç d'apagar una espelma.

El "Cutty Sark" es va construir l'any 1869 per guanyar al cèlebre "Thermopylae" en l'anyal carrera del te.

Van partir els dos vaixells a finals del gener del 1870 per fer el viatge de tornada des de Shanghai a Londres. El "Cutty Sark" va emprar cent deu dies mentre que el seu rival cent cinc. En el segon viatge el

"Cutty Sark" portava alguns dies d'avantatge però una violentíssima tempesta en ple oceà Índic, va fer que es quedés sense timó motiu pel qual van arribar a Londres havent fet 8.000 milles amb un timó de fortuna.

El "Thermopylae" va ésser considerat per molts anys com el més veloç, sobretot per les seves perfectes i ben acabades veles que permetien manifestar la seva potència amb els vents més forts.

En el Regne Unit s'apostaven grans quantitats de lliures a favor del vaixell que efectués la travessia amb el menys temps possible, això donava encara més alicients als intrèpids capitans per navegar a "tot drap", demostrant les seves experiències i habilitats.

El "Thermopylae" va acabar les seves singladures l'any 1907 en aigües de Lisboa: va ser remolcat fora de l'estuari del Tajo i torpedinat, deixant enrera quaranta anys de vida activa. El "Cutty Sark" va ésser més afortunat, ja que després de passar per la naviera portuguesa Ferreira realitzant tràfics de carbó, va ser comprat pel capità anglès DOWMAN. Avui es conserva en un dic sec a Greenwich (Anglaterra), és un record viu del segle d'or de la navegació a vela.

*Agustí Martín i Mallofré.*

