

Expedient	327/2024. / 1057532W
Sol·licitant	PROMOCIONES ALTIDE S.L (representant ALTIDE CRESPO JORGE)
Reg. entrada	17.05.2024 (Núm Reg. 33846)
Objecte	SOL·LICITUD DE DECLARACIÓ COM A BÉ D'INTERÈS CULTURAL A FAVOR DEL LLAUT MARE NOSTRUM
Emplaçament	MOLL VELL
Municipi	PALMA

En data 17 de maig de 2024 (núm reg. 33846) va tenir entrada al servei de patrimoni, remesa per Promociones Altide S.L. (representat Jorge Altide Crespo) sol·licitud de declaració com a Bé d'Interès Cultural a favor del llaut Mare Nostrum, localitzat, en el moment de fer aquest informe a terra a la STP de Palma (Moll Vell).

En data 24 de maig de 2024 es va remetre sol·licitud d'informe tècnic a la Unitat de Patrimoni Marítim de la Direcció Insular de Medi Ambient del Consell Insular.

En data 13 de juny de 2024 va tenir entrada al departament de patrimoni informe redactat per Bernat Oliver, tècnic en patrimoni marítim, sobre la vàlua patrimonial de l'embarcació Mare Nostrum .

L'informe del tècnic en patrimoni marítim, una vegada analitzats els criteris estàndards a l'hora de valorar embarcacions històriques (antiguitat; singularitat tipològica i constructiva, estat de conservació i originalitat) conclou que aquesta embarcació, tot i constituir un element amb vàlua patrimonial, no té la rellevància que el permetria ser declarat BIC, però si la de constituir un bé amb protecció jurídica individualitzada com és la categoria de Bé Catalogat.

Aquest informe recull part del remés per Bernat Oliver, tècnic en patrimoni marítim del Consell de Mallorca

1. FITXA TÈCNICA

Nom: Mare Nostrum

Matrícula: 7ª-BA-2-4069 NIB.194803

Mestre d'aixa: Antoni Ferrer García Es Roig

Lloc de construcció: Palma

Any de construcció: 1926

Eslora: 11,71 m (documentació) i 15 metres d'eslora vertadera entre perpendiculars

Mànega: 3,65 m

Puntal: 1,25 m

TRB: 11,34

Motorització: Ebro-STH-6003-CM 40.59 KW/55.20 CV

Aparell: no

Armador / Propietari Promociones Atilde SL (100%).

2. MEMÒRIA DESCRIPTIVA

En el moment de redactar l'informe el Mare Nostrum es trobava varat a terra a l'esplanada de la STP (Moll Vell) de Palma.

La propietat informa que el port base anterior es trobava a Catalunya i que a partir d'ara tindrà un port base a Mallorca, en el moment de redactar aquest informe, encara pendent de concretar.

Descripció de l'element

El Mare Nostrum és un llaüt de construcció artesana tradicional. La seva morfologia correspon a les plantilles d'un llaüt tradicional de Mallorca. Definim embarcació artesana tradicional de Mallorca aquell bastiment que ha estat construït artesanalment d'acord amb les plantilles, els materials i les tècniques tradicionals dels mestres d'aixa de les Illes Balears, i en aquest cas concret, de Mallorca, d'acord amb els coneixements de l'ofici i la seva pràctica, transmesa generació rere generació seguint les particularitats i varietats locals, per a cada un dels tipus i subtipus que li són pròpies, la morfologia dels quals respon a una o unes funcions originals.

Dins el ventall d'eslores pròpies dels llaüts, aquesta embarcació s'ha de considerar de grans proporcions, en assolir prop de 58 pams (11,71m). D'acord amb la documentació oficial: l'eslora que figura al Registre Marítim de la Capitania Marítima, així com a la publicació de Joan Palmer és 11,71 metres, mentre que l'eslora vertadera entre perpendiculars és de 15 metres, fet que fa pensar en una possible ampliació.

D'acord amb el reportatge fotogràfic en el que es recull el procés de restauració dut a terme al llarg de 4 anys, i la visita efectuada in situ, un cop ha conclòs la restauració l'embarcació presenta un buc tradicional distribuït de la manera següent:

- Coberta. Dues paramoles (popa i popa) i una cabina central allargada. A proa d'aquesta, s'obre un escotilló originalment adscrit al pou d'àncores i ara cobert amb una llumenera practicable. A popa presenta una caseta de comandament i a proa d'aquesta caseta, es localitza un petit escotilló cobert per una tapadora o quarter que atorga ventilació a la cambra de l'interior en la que s'ubica el motor. Tota la coberta i estructures, així com els elements de coberta complementaris: ulls de bou de la cabina o balou, passamans, bites, ancoratge del botaló són de fusta i presentació correctes (fusta vista o pintats de color blanc).
- Obra morta. La tradicional quant a material, tècnica constructiva i presentació.
- Obra viva. La tradicional quant a material, tècnica constructiva i presentació.
- Elements de propulsió i govern. En el moment de la visita tota l'arboradura es troba a terra per al seu tractament de conservació, desmuntada de l'embarcació. Aparella de cangrea amb arbre i botavara.

A proa, arbora un botalló en el seu enfonament original. El sistema de govern es correspon al d'un timó i arjau tradicional.

- Interiors. Modificats respecte dels originals, però correctes quant a materials utilitzats en la nova distribució (quartet de bany, camarot a proa i sala del motor) i presentació: fusta pintada o amb tractament d'olis i vernissos.
- Motorització interior molt ben solucionada de cara a l'accés . S'ubica en una sala independent de fàcil accés, espaiosa i neta.

3. CRITERIS DE VALORACIÓ

Antiguitat

El Mare Nostrum fou construït l'any 1926

El nombre d'unitats d'aquests tipus (llaüt) que es conserva anteriors a 1930 és baix. El percentatge més alt de llaüts en actiu es correspon a la producció de la dècada dels anys 50 i 60.

Si bé la data de construcció del buc, 1926, és coincident amb els primers anys de motorització de la flota artesana professional, el disseny del buc es correspon als dissenys velers anteriors a la consolidació del procés de motorització que implicaria una evolució dels gàlils cap a una morfologia del buc pensada per a la recepció de la màquina i complements –eixamplament de l'interior i de la popa- i pensada també per al comportament de la nau dins la mar durant la navegació, amb un "enculament" de la popa degut a l'increment notori de la velocitat. Es desconeixen els detalls de l'armador i els motius de la comanda de construcció.

Singularitat

La singularitat tipològica.

El grau de representativitat que ocupa el tipus llaüt dins el conjunt de la flota artesanat tradicional mallorquina menor, que compren els llaüts, gussis, bots i pasteres –i subtipus i dins la flota major: barques de bou i pailebots, és el més elevat degut al percentatge d'unitats existents: 463 unitats d'un total de 565 embarcacions menors inventariades l'any 2022

La singularitat constructiva.

Pel que respecta a la representativitat constructiva, la referida a la producció d'un mestre d'aixa o drassana respecte a la resta de mestres d'aixa, del tall d'Antoni Ferrer i de Pau Ferrer han sobreviscut a dia d'avui un baix percentatge de llaüts. Ho demostren les comparatives amb les produccions d'altres mestres d'aixa com Antoni Munar Boliquet (Palma), d'Alcúdia (els Benassar Perares), els Domingo Curret Vell i Curret Jover, etc.

Antoni Ferrer García (1894-1947)² fou el primer de mestres d'aixa d'aquesta família. Treballà juntament amb el seu germà menor, Pau Ferrer García (1904-1981). Els va

succeir Josep Ferrer Comas (1939). El primer taller es documenta al moll de Palma i posteriorment ja de la mà de Pau Ferrer, es trasllada al taller del carrer Baró Santa Maria del Sepulcre de Palma.

Quant a la construcció de grans eslores, Antoni Ferrer va construir la primera golondrina de Palma, el Illetes, tractant-se el Mare Nostrum d'un dels llaüts més grossos construïts per aquest mestre d'aixa.

Conservació

La conservació del buc és bona, després d'haver passat per un procés de restauració molt complet i molt ben documentat gràficament. En el moment de la visita (juny 2024) l'embarcació es troba en procés de varada de manteniment. S'ha tingut accés al conjunt complet de l'obra viva, així com de la morta. Igualment s'ha pogut avaluar l'estat de conservació de la coberta, estructures i sobre estructures i interior, que comprenen, principalment, medissos, estameneres, escalemots i peça.

Originalitat

Respecte de la morfologia original que correspon al tipus "llaüt" el Mare Nostrum presenta algunes lleugeres modificacions com la cabina o balou i la caseta de comandament, inexistència de la roda i del capellet . D'algunes d'aquestes alteracions, no podem saber si es corresponen al moment de la construcció o si són posteriors . És probable que la cabina principal central i la caseta de comandament de popa, es tracti d'afegits posteriors en algun moment indeterminat.

Aquests canvis poden obeir a la pròpia història de la barca i a les successives intervencions de que ha estat objecte com a conseqüència del canvi de propietaris, d'usos i funcions. Canvis que han de considerar-se part rellevant de la seva història. No coneixem la morfologia original quan a disposició de l'arboradura (aparell, nombre d'arbre) ni de sobre estructures (cabines i sobre estructures). No obstant això, les primeres fotografies ens mostren un llaüt dotat d'una cabina llarguera organitzada sobre la cossia així com una cabina de comandament a popa.

Els llaüt d'aquest moment eren majoritàriament embarcacions de feina que no portaven tambutxos ni balous ni cabines ni sobre cabines. Desconeixem si en aquest cas en concret la comanda respon a un tipus d'embarcació orientada ja a l'esbarjo. Per tant respondria una comanda vinculada no a la pesca professional, sinó al gaudi de la mar. D'acord amb el que assenyala J. Palmer Grua, al seu llibre, Cent anys de mestres d'aixa a Mallorca, el llaüt s'hauria registrat a la llista quarta de Capitania Marítima, no a una llista de pesca. Seria un cas poc freqüent si es tractés d'un llaüt d'esbarjo d'aquestes proporcions i característiques i es podria veure com el paral·lel tradicional a les balandres basades en dissenys estrangers construïdes per Toni Ferrer (Reyda, 1942) i Pau Ferrer (Frolic, 1930; Maria II, 1966).

El buc presenta una sèrie de reblons en verticals al cap de les taules a la roda de proa i popa. Informe la propietat que es tracta de reblons falsos que imiten uns reblons de llaütó o coure

3. ESTAT DE CONSERVACIÓ

El llaüt Mare Nostrum amb matrícula 7ª-BA-2-4069 i NIB.194803, construït a Palma pel mestre d'aixa Antoni Ferrer García (1894-1947) es tracta d'un bastiment que es correspon amb les plantilles artesanes tradicionals de Mallorca que fan servir els mestres d'aixa de l'illa.

Presenta una sèrie de modificacions respecte dels llaüts convencionals del seu moment, la pràctica totalitat dels quals eren embarcacions de feina, majoritàriament de pesca professional. Aquestes modificacions obeeixen al que permeten les dimensions d'aquesta embarcació i als canvis d'ús a que en alguns moments es va destinar: l'esbarjo. Per atendre aquest ús i gràcies a les proporcions del buc, en algun moment anterior als anys 70 es va dotar d'una cabina llarguera muntada sobre les cossies i una segona cabina a popa que reconeixem aquí com a "cabina de comandament". Aquestes intervencions possibilitaven un gran espai central interior, habitable.

L'espai interior s'ha modificat per donar cabuda a un àmbit espaiat i còmode amb cambra a proa un bany al costat de babord i una sala de màquines molt ben espaiada i pràctica que ventila a coberta mitjançant un quarter ventilat. Tot l'interior està en molt bones condicions.

Es desconeixen els detalls de la comanda de construcció, que serien rellevants per entendre aquestes modificacions que, en qualsevol cas, no alteren les plantilles del buc ni la seva construcció, únicament el pla de coberta.

Pel que fa a la propulsió i al govern, si bé es tracta sempre d'elements complementaris del buc que interessa considerar, es mantenen dins l'ordre correcte pel que fa als sistemes tradicionals de govern (timó i arjau) i pel que fa a l'aparell, l'arbre i botava i pic de fusta per a una aparell de cangrea, també és correcte degut a les característiques de l'embarcació (dimensions). Un aparell llatí, propi de la barca tradicional de Mallorca suposaria una navegació complicada per a la funció d'esbarjo que sembla es va destinar el Mare Nostrum.

Les característiques morfològiques, principalment la seva eslora, la converteixen en un dels pocs llaüts d'aquestes característiques que queden en actiu.

Pel que fa la conservació dels elements originals, la restauració que ha sofert, permet destriar els elements substituïts quant a forma, material i tècnica utilitzats en el procés de feina i permet concloure que, si bé moltes peces han hagut de ser substituïdes, aquesta tasca s'ha dut a terme correctament (forma, material i tècnica). Això no deixa que en alguns processos o peces concretes la tècnica o materials hagin pres elements no tradicionals, com ara per exemple, la utilització de Sicaflex en substitució de l'estopa i la massilla –i blanc d'Espanya i oli de lli.

Com a conseqüència de les feines de restauració que s'han practicat, l'embarcació presenta un bon estat de conservació que garanteix la conservació futura de la barca.

4. PRINCIPALS MESURES DE PROTECCIÓ DEL BÉ

S'haurà de comunicar a l'administració competent en matèria de patrimoni històric qualsevol acte jurídic i tècnic que pugui afectar a l'embarcació .

Quan acabi l'actual situació de varada per manteniment, s'haurà de comunicar el port base on es localitzarà l'embarcació.

La barca s'ha de conservar talment com es troba en l'actualitat. No poden efectuar-se canvis en el volum del buc ni de cap altra naturalesa que afecti la seva morfologia i el seu aspecte (tractament de l'obra viva i l'obra morta pel que fa a colors i textura).

Qualsevol intervenció de conservació o restauració haurà d'anar precedida pel lliurament del projecte corresponent a fi de tramitar la seva autorització prèvia per part de la CIPH. Aquest haurà de recollir, com a mínim, la justificació de dita intervenció i les feines a realitzar especificant entre d'altres, formes, tècniques, materials, pressupost i tècnics especialistes que intervindran

En tot cas, s'haurà d'estar al que assenyalava la llei 12/98, del patrimoni històric de les Illes Balears, especialment en els seus articles 3 (col·laboració dels particulars), 22 (protecció general dels béns del patrimoni històric), 26 (deure de conservació), 27 (incompliment del deure de conservació), 28 (reparació de danys), 44 (Règim general dels béns mobles), 47 (conservació).

5. CONCLUSIONS

El Mare Nostrum es tracta d'una embarcació artesana tradicional mallorquina construïda per mestre Antoni Ferrer Garcia d'acord amb les plantilles dels mestres d'aixa de Mallorca. Es tracta d'un dels pocs llaüts d'aquesta eslora que han sobreviscut i una de les poques embarcacions construïdes per aquest mestre de Palma que queden en actiu.

Conserva l'originalitat del moment de la seva construcció ja amb elements originals, ja amb elements que han estat correctament substituïts pel que respecte al material, la tècnica i la forma, al llarg del procés natural d'envelliment i desgast de les diferents parts del buc.

L'estat de conservació és bo o molt bo.

El llaüt Mare Nostrum, si bé es tracta d'una embarcació que té prou significació i valor per constituir un bé del patrimoni històric a protegir singularment, no pot ser considerat com un bé rellevant del patrimoni històric de les Illes Balears.

El tècnic sotasignat és de l'opinió que aquesta embarcació no mereix emparar-se en una declaració de Bé d'Interès Cultural, però sí que reuneix una sèrie de valors patrimonials suficients per acollir-se a un grau de protecció inferior com és el de Bé Catalogat.

Així doncs, es proposa:

1. **Denegar la incoació com a Bé d'Interès Cultural** de l'embarcació Mare Nostrum, actualment localitzada a Palma.
2. **Proposar la incoació com a Bé Catalogat** de l'embarcació Mare Nostrum, actualment localitzada a Palma.