

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

CONSELL INSULAR DE MALLORCA

DEPARTAMENT DE CULTURA, PATRIMONI I POLÍTICA LINGÜÍSTICA

3292***Acord del Ple del Consell Insular de Mallorca, de declaració com a bé d'Interès cultural immaterial a la Vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica (exp. 79/2019)***

El Ple del Consell Insular de Mallorca, en sessió de dia 21 d'abril de 2022, va adoptar entre d'altres, el següent acord:

“FETS

1.- En data 22 de desembre de 2020 la Comissió Insular de Patrimoni Històric de Mallorca va acordar incoar l'expedient de declaració de Bé d'Interès Cultural immaterial (BICIM) a favor de la vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica, d'acord amb la descripció dels seus elements i característiques que figuren descrites a l'informe tècnic de dia 30 de novembre de 2020.

2.- En dates 5 de novembre de 2020 i 8 de juny de 2021 el Consell assessor de Cultura Popular i Tradicional de Mallorca i el Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears, respectivament, van emetre informe favorable a la declaració com a Bé d'Interès Cultural immaterial (BICIM) a favor de la vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica.

3.- Tal i com estableix l'article 15.7 de la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears, a l'expedient consta així mateix informe favorable d'una de les d'una de les institucions científiques, tècniques o universitàries de prestigi o competència reconegudes determinades a l'article 33 d'aquesta Llei, en concret, informe de la Universitat de les Illes Balears de 26 de juliol de 2021.

Fonaments de dret

Primer.- De conformitat amb allò que disposa l'article 1 de la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears, *s'entén per patrimoni cultural immaterial els usos, les representacions, les expressions, els coneixements i les tècniques, juntament amb els instruments, els objectes, els artefactes i qualsevol altre suport material vinculat als béns immaterials objecte de salvaguarda, com també els espais, els indrets i els itineraris culturals i naturals que hi són inherents, i que les comunitats, els grups i, en alguns casos, les persones reconguin com a part integrant del seu patrimoni cultural.*

Segon.- Atès que s'han dut a terme tots els tràmits establerts a l'article 15 (procediment de declaració dels Béns d'Interès Cultural Immaterial) de la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears.

Tercer.- Atès l'informe proposat del servei de patrimoni històric de 21 de febrer de 2022.

Quart.- Atesa la proposta d'acord que formula la Comissió Insular de Patrimoni Històric mitjançant acord de 15 de març de 2022.

Cinquè.- D'acord amb el Reglament Orgànic del Consell Insular de Mallorca, aprovat pel Ple de dia 12 d'abril de 2018, amb correcció d'errades materials aprovades pel Ple de 12 de juliol de 2018 (BOIB núm. 89, de 19/07/2018).

Atès l'exposat, es formula la següent proposta d'acord:

I. Declarar Bé d'Interès Cultural immaterial (BICIM) la vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica, d'acord amb la descripció dels seus elements i característiques que figuren descrites a l'informe tècnic de dia 21 de febrer de 2022, que s'adjunta i forma part integrant del present acord.

Tot això de conformitat amb els articles 15 i següents de la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears, sobre el procediment a seguir per declaració de Béns d'Interès Cultural Immaterial.

II. Notificar aquesta resolució als interessats, i al Govern de les Illes Balears.



III. Publicar aquest acord d'incoació al Butlletí Oficial de les Illes Balears, i anotar-ho al Registre Insular de Patrimoni Immaterial de Mallorca.”

Palma, 25 d'abril de 2022

El secretari tècnic del Departament de Cultura, Patrimoni i Política Lingüística

(Per delegació de la vicepresidenta primera
i consellera executiva de Cultura, Patrimoni
i Política Lingüística. Resolució de 23/07/2019.
BOIB núm. 109 de 8/8/2019)
Josep Mallol Vicens

ANNEX I

Informe tècnic de 21 de febrer de 2022:

Atès que en data 22 de desembre de 2020 la Comissió Insular de Patrimoni Històric de Mallorca va acordar incoar l'expedient de declaració de Bé d'Interès Cultural immaterial (BICIM) la vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica, d'acord amb la descripció dels seus elements i característiques que figuren descrites a l'informe tècnic de dia 30 de novembre de 2020.

Atès l'informe favorable del Consell assessor de Cultura Popular i Tradicional de Mallorca de 5 de novembre de 2020.

Atès l'informe favorable del Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears de 8 de juny de 2021.

Atès l'informe favorable de la UIB, de 26 de juliol de 2021, signat pel Doctor Jaime Manuel Garcia Rosselló

I a la vista que s'han dut a terme tots els tràmits establerts a l'article 15 (procediment de declaració dels Béns d'Interès Cultural Immaterial) de la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears, es proposa la declaració com a Bé d'Interès Cultural Immaterial la vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica.

1. Memòria històrica i descriptiva:

La sol·licitud de declaració remesa des del Departament de Medi Ambient del Consell s'acompanya del següent informe, redactat per Bernat Oliver Font, tècnic de Patrimoni Marítim, on s'inclou una memòria històrica, una descripció detallada de la pràctica de la navegació, dels elements i les pertinences, una relació de les tipologies de les embarcacions tradicionals de Mallorca aparellades de vela llatina i un glossari:

« A. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL BÉ

La vela llatina és l'aparell propi de les embarcacions tradicionals de Mallorca. Es coneix des de temps immemorial i és comuna a altres regions de la mediterrània.

Per vela llatina entenem l'aparell llatí i la seva tècnica de navegació. L'aparell està format per una vela (mestra) o més d'una vela (mitjana, triquet, floc), que es poden combinar de diferents maneres: Mestre. Mestre i floc. Mestre, mitjana i floc. Triquet i mitjana. Triquet, mestre i mitjana. Triquet, mitjana i floc.

L'aparell llatí consta d'una eixàrcia i d'una maniobra pròpia que tenen una terminologia específica que descriu cada element i una terminologia pròpia relativa a la seva utilització, tant a l'hora de muntar l'aparell a terra com durant la navegació.

B. PERTINENCES DEL BÉ

El bé immaterial de la vela llatina està conformat pels següents elements:

- Els coneixements tècnics relatius a la confecció de les veles, l'arboradura amb la seva eixàrcia i maniobra, i els coneixements que afecten a les embarcacions que els sostenen.
- Els coneixements tècnics de navegació a vela llatina.
- El vocabulari propi, amb diferències en l'àmbit local, esquematitzat en els següents grups relacionats amb: veles, arboradures, eixàrcia i maniobra, construcció naval i navegació.
- L'ofici de mestre veler per a la confecció de les veles; el de mestre d'aixa, per a la construcció de les embarcacions que aparellen vela



llatina així com el propi aparell: arbres, antenes, baticuls, botafors i botals; l'ofici de mestre xarxer per a la confecció de la maniobra i de l'eixàrcia pròpia de l'aparell llatí.

Atès al caràcter immaterial, s'ha de contemplar la tradició oral que ha acompanyat la transmissió d'aquest coneixement popular.

C. MEMÒRIA HISTÒRICA DEL BÉ

No sabem amb exactitud quin és l'origen de la vela llatina. Són varies les teories que circulen sobre la seva procedència. Hi ha qui diu que fou introduïda a la Mediterrània pels àrabs, en el seu avanç cap a occident procedents de l'Índic i el mar Roig, i que a la vegada els àrabs l'haurien copiada de les veles de papallona dels trimarans i catamarans de la Melanèsia i la Polinèsia. D'altres creuen que l'origen és mediterrani, perquè en el Mare Nostrum, a diferència dels grans mars on els vents constant permetien l'ús profitós d'aparells rodons, era del tot necessari tenir uns aparells que permetessin adaptar-se als freqüents canvis de vent.

Si bé no sabem en quin moment neix la vela llatina, ni el lloc exacte on es produeix aquest fet, si que podem anar enrere en el temps i localitzar la representació gràfica més antiga de què disposam. Es tracta d'un relleu en una làpida funerària trobada al Pireu i datada al segle II dC, en la qual es veu una embarcació de petites proporcions amb un aparell llatí del qual en distingim l'arbre, l'antena els davants i l'osta. Aquesta peça es pot veure al Museu Nacional d'Atenes. Més modernes són d'altres informacions de l'aparell llatí representades en mosaics i en les fonts literàries, però cap d'aquestes informacions, tanmateix, no ens aclareixen l'origen.

La vela llatina es va anar establint en la Mediterrània a poc a poc, en l'àmbit del comerç, de la guerra i de la navegació costanera. L'any 40 aC els pirates de Libúrnica, a l'Adriàtic, utilitzaven embarcacions aparellades de llatina, les libúrniques o liburnes. Els romans varen sotmetre aquests pirates i feren servir aparells llatins a la batalla de Farsàlia el 48 aC, en la qual Cèsar va derrotar Pompei, i a la d'Actium, una batalla que va suposar la victòria de Roma sobre la flota egípcia.

Al segle VI dC els dromons bizantins, portaven propulsió mixta: rem i vela llatina. Sembla que a la Mediterrània oriental, l'aparell llatí passà per mitjà d'aquesta classe de vaixells a altres tipologies com el pàmfil i l'uixer, mentre que al costat occidental derivà cap a la galera i cap a altres bastiments menors. La vela quadra que havien fet servir els vaixells fenicis, grecs i romans entre d'altres, aviat fou substituïda per aquest nou aparell, com hem dit més eficaç en el nostre mar. És cert que cap a la baixa edat mitjana la vela quadra va tornar a penetrar a la Mediterrània, però va fer-ho aparellada en grans bucs com la coca o la carraca. Les embarcacions més petites com el llaüt, i no tan petites, com la galera, ja no es desprendrien mai d'aquest aparell àgil i cenyidor, perfecte per a la navegació pel Mare Nostrum, on les exigències dels vents recomanaven aparells capaços de cenyir el màxim possible.

A Mallorca, la vela llatina ens ha arribat des de l'antiguitat a través de les galeres i altres bastiments medievals. Els darrers representants d'aquest aparell, ja en època moderna foren els xabecs. A partir dels xabecs, i juntament amb ells els llaüts costaners i viatgers, la vida comercial inicia a finals del segle XIX i durant el primer terç del XX el seu declivi fins que l'aparell llatí desapareix com a aparell del món comercial, quedant restringit a la flota tradicional menor: llaüts, bots i puntualment algun gussí. La competència d'altres aparells més simples, principalment l'àuric o cangrea, els fa necessitar manco tripulants i són més segurs.

Els pescadors han fet servir la vela llatina des de temps immemorial. Les barques de bou, que arrossegaven l'ormeig propulsades a la vela i per parelles, són els darrers representants de la utilització de l'aparell llatí en el món pesquer. Exemples que es conserven d'aquestes barques són els bous Rafael (Palma, 1915), Balear (Palma, 1924) i Sant Isidre (Portocolom, 1925).

Actualment, la pràctica de la vela llatina es conserva en tot Mallorca però molt dispersa. Es concentra en l'àmbit de la navegació d'esbarjo, i específicament més concentrada en petits clubs nàutics que hi dediquen programes per a la seva promoció (Club Nàutic Cala Gamba), o en àrees costaneres on es conserva flota d'embarcacions menors tradicionals, com és ara Portocolom i en menor grau Sóller, Pollença i Alcúdia.

D. DESCRIPCIÓ DETALLADA DELS ELEMENTS QUE CONFORMEN L'APARELL LLATÍ

L'aparell llatí el formen com a mínim un arbre i una antenna. A l'antena s'hi enfereix la vela, que és de tall llatí, una vela triangular. Les antenes poden ser d'una sola peça, però l'habitual és que l'antena la formin dues peces de fusta, la inferior anomenada car i la part superior anomenada pena. Ambdues peces es lliguen entre si per diversos trams mitjançant uns caps de corda anomenats enginyes. En alguns casos, aquesta antenna encara es pot reforçar amb una tercera peça també de fusta anomenada quimelca, que es situa al centre i es lliga, mitjançant les enginyes (lligades) al car i a la pena.

L'antena s'hissa a l'arbre (o arbres) mitjançant una drissa anomenada amant que passa per una corriola situada dalt de l'arbre. Posteriorment l'antena es subjecta lateralment. Aquesta maniobra per abraonar l'antena a l'arbre es practica amb el dogal. El dogal és un cap de corda que actua de nus corredís; es remata amb una bigota de fusta per on hi passa la trossa. El conjunt actua com una anella que es tesa i s'amolla a voluntat a fi de que l'antena pugi córrer amunt o avall per l'arbre fins on es determini. El dogal li fa una volta, a l'arbre, passa per la bigota i el seu extrem es recollit per la trossa que l'estirarà per avall a fi d'estreñer el llaç o anella. Posteriorment es fixa la trossa al seu propi cassanell o en algun punt de la coberta o de les orles de la barca, a una cornamusa, una clavilla o una bita. La creu és el punt on s'ajunten l'antena i l'arbre. Un cop s'ha hissat l'antena, la creu no es toca durant la navegació (excepció feta de si fem la maniobra de "passar el car"). Per fixar

l'antena a l'arbre mitjançant la trossa, aquesta s'ha d'estirar per avall, com hem dit, i fer fort des de la coberta. Com més estiram –des de baix, des de la coberta–, més es tanca l'anella de corda (el dogal) en torn de l'arbre i més subjecte queda l'antena a l'arbre. Així, un cop fixada, durant la navegació l'antena podrà pivotar sobre ella mateixa, gràcies a que queda fortament travada pel dogal i la trossa, i gràcies també a l'ament, però no podrà separar-se de l'arbre. Resumint, la trossa és un aparell format per un cap –que es pot multiplicar o no– que es fa ferm a la coberta i que té la funció de travar l'antena a l'arbre de manera que aquesta no se separi. A la vegada, la trossa actua d'obenc de subjecció de l'arbre evitant que l'acció del vent el desplaci cap al costat oposat o el trenqui. En alguns casos, aquesta acció de la trossa es repeteix al costat oposat on es col·loca un altre aparell a manera d'obenc, un vent, que té la mateixa funció de subjecció lateral de l'arbre. Aquest vent ha de ser volant, és a dir, s'ha de poder amollar i cobrar a voluntat durant la navegació, per no fer nosa a la vela quan es navega a la bona i amb vents oberts.

Per governar la vela llatina ens servim de tres caps fonamentals: els davants (o davant¹), l'escota i l'orsapop (o orsapops). Els davants és aquell cap que subjecta a proa el car de l'antena i controla el seu moviment vertical. L'escota ens serveix per caçar o amollar la vela des de popa; fermam l'extrem d'aquest cap al puny d'escota de la vela, a popa i des de l'altre cobram o amollam. L'orsapop o orsapops, ja que poden ser simples o dobles, ens serviran per controlar el moviment de babord i estribord que fa l'antena. Així, jugant amb els davants i l'orsapop, podem treure a voluntat la vela cap a fora de l'embarcació per la banda de proa, mentre que per la popa la podem caçar o amollar amb l'escota que va fermada al puny d'escota de la vela.

¹*El davant és un cap simple, a diferència de l'orsapop que pot ser doble, però en determinats llocs s'anomena vulgarment aquest cap en plural “davants”.*

A partir d'aquestes quatre bàsiques indicacions, els llaüts, els bots i les embarcacions aparellades de vela llatina ja podrien navegar. Òbviament, i a fi de millorar-ne l'efectivitat en relació amb la funció de cada barca, aquest muntatge simple es pot anar complicant amb la col·locació de més arbres i d'un foc i una mitjana.

En aquestes combinacions intervé principalment el nombre de pals, que pot ser de fins a tres: mestre, triquet i mitjana, i les corresponents veles, així com la seva combinació a bord. A la vegada, cada nova combinació comporta una maniobra per a cada element: escotes, davants i orsapops, trossa, etc. Cada una d'aquestes maniobres pot ser simple o es pot multiplicar. També en molts casos aquestes maniobres es simplifiquen molt i s'eliminen aparells o bé es reutilitzen. Per exemple, la trossa pot fer la funció temporal d'estrellera (l'estrellera és un cap simple o doble que se subjecta a la part superior de l'arbre per la part de popa i evita que amb vents portants l'arbre es desplaci cap endavant i es rompi). Les combinacions de l'aparell poden ser: arbre mestre i arbre triquet; arbre mestre i arbre de mitjana²; arbre mestre, arbre triquet i arbre de mitjana i arbre triquet i arbre de mitjana.

²*Podem trobar la paraula “baticul” per referir-se tant a la vela com a l'arbre de mitjana d'un bastiment menor.*

També intervé la disposició o ubicació dels arbres sobre la línia de crugia, que pot variar des de la posició de l'arbre mestre al mig, fins al seu progressiu desplaçament cap a proa dins el primer terç o el primer quart. L'arbre triquet també es pot veure desplaçat en la seva col·locació més o menys a proa. Pot recolzar-se sobre un banc d'arborar o al frontal de la cossia o bé sobre la paramola de proa. Intervé igualment el factor de la inclinació dels arbres: deim que un arbre està “en caiguda” o atriuetat quan està inclinat cap a proa; si està inclinat a popa deim que està agoletat, i deim que està en candela o “a plom” si es manté en posició vertical, sense cap inclinació.

En totes aquestes combinacions hi intervenen també les veles. Hem de pensar que a cada arbre li correspon una vela i a proa, el foc. Quan parlem de foc, a proa, parlem del botalló o batallol per referir-nos a l'arbre horitzontal al qual s'amura i quan parlem de la vela mitjana, a popa, parlem de botafora, en femení. Amb aquests noms es coneixen els pals que sobresurten horitzontal o quasi horitzontalment per proa i popa.

Així podem parlar de varies combinacions de l'aparell llatí, tenint present també altres factors, com per exemple, que la presència del foc pot ser opcional; o que la mitjana no té perquè ser llatina sinó que pot ser tarquina (trapezoidal), o que el tall de la vela major pot no ser llatí i pot tenir més o menys martellet fins a convertir-se en una vela de martell... I encara podríem afegir algunes altres petites combinacions com ara col·locar temporalment la mitjana a l'arbre triquet, o muntar una vela carbonera... Tot plegat constitueix la riquesa de la vela llatina. Les principals combinacions de l'aparell són:

1. Mestre

a. Arbre mestre situat al centre del buc. El car de l'antena caçat a popa de la roda. Atriuetat.

Veles: major.

b. Arbre mestre situat a un quart de la proa. El car de l'antena caçat a popa de la roda. En candela.

Veles: major.

Opcionalment la vela pot ser una vela de martell.



**2. Mestre i floc**

- a. Arbre mestre situat al centre del buc. El car de l'antena caçat a popa de la roda. Atriquetat. Botaló. Veles: major i floc.
- b. Arbre mestre situat a un quart de la proa. El car de l'antena caçat a popa de la roda. En candela. Botaló. Veles: major i floc.

3. Mestre, mitjana i floc

Arbre mestre atriquetat, situat al centre del buc. El del car de l'antena caçat a popa de la roda. Arbre de mitjana (agoletat o en candela).
Botaló i botafora.
Veles: major mestre, mitjana i floc.

4. Triquet i mitjana

Arbre triquet situat a proa, atriquetat. El puny d'amura de l'antena del triquet va caçat a proa del botaló. Arbre de mitjana agoletat o bé a plom (en candela).
Botafora.
Veles: triquet i mitjana.

5. Triquet, mestre i mitjana

Arbre mestre situat al centre i atriquetat. El car de l'antena va caçat a popa de la roda.
Arbre triquet amb molta caiguda a proa. El car de l'antena va caçat a proa del botaló.
Arbre de mitjana agoletat o en candela.
Botafora i botaló.
Veles: mestre, mitjana i triquet.

6. Triquet, mitjana i floc

Arbre triquet situat a proa. Atriquetat. El car de l'antena es caça a proa de la roda, sobre el botaló. Porta floc.
Arbre de mitjana agoletat o en candela.
Botafora i botaló. Veles: triquet, mitjana i floc.

E. LA PRÀCTICA DE LA NAVEGACIÓ

La pràctica de la navegació a vela llatina abasta l'àmbit tradicional vinculat a la pesca o al passeig, però també la vessant esportiva. Les competicions o regates de vela llatina a Mallorca està documentades des de finals del segle XIX assolint el punt àlgid d'aquesta competició a la dècada dels anys 40 i 50, sobretot a la badia de Palma. Les regates de bots i llaüts aparellats de vela llatina es troben actualment en plena vigència, amb un calendari oficial reconegut per la Federació Balear de Vela i un reglament propi. Destacar el Club Nàutic Cala Gamba que disposa d'una flota permanent de 25 embarcacions de vela llatina dedicada a la regata i a la navegació.

En vela llatina podem navegar a la mala o a la bona. Deim que navegam a la mala o a la bruta quan la vela rep el vent estant recolzada sobre l'arbre i deim que navegam a la bona quan ho feim amb la vela situada a sotavent de l'arbre. D'altra banda, podem navegar a l'orsa curta i a l'orsa llarga. Navegam a l'orsa curta quan no fem servir l'orsapop, és a dir, que navegam utilitzant solament els davants i l'escota i la inclinació de l'antena no varia en excés. La navegació a l'orsa llarga és més complexa i elaborada i permet jugar amb totes les inclinacions possibles de l'antena. Atendrem aquí la navegació a l'orsa llarga.

Durant la navegació jugarem amb els elements de la maniobra i de l'eixàrcia ja esmentats i el protagonisme principal el prendran l'orsapop, els davants i l'escota. Amb aquests tres caps es poden organitzar les veles per a cada rumb, tenint present com a punt de partida que, com més tancats al vent naveguem, manco els haurem de treballar, mentre que a mesura que ens anem obrint al vent, més joc podem donar a l'antena i a la vela mitjançant aquests tres caps: davants, orsapop i escota. Quan més empopat ve el vent més inclinació es pot donar a l'antena fins a quedar horitzontal que és quan navegam amb popa rodona.

Navegació de cenyida o de bolina

El vent arriba a la barca entre les 0 i 6 quarts.

Agafam com a punt de partida d'aquesta navegació el rumb de cenyida (bolina). Anant de bolina, tant si navegam a la bona, és a dir, amb la vela a sotavent de l'arbre com a la mala amb la vela a sobrevent de l'arbre, deixam l'escota caçada. La caçarem fins que la vela deixi de flamejar i la travarem a popa on ens convingui segons cada barca. El car de l'antena ens quedarà lleugerament a sobrevent de la roda.



Durant la navegació el vent rola, puja o davalla de intensitat per la qual cosa és possible que hàgim de regular el caçatge de l'escota per ajustar-lo a cada nova situació. És una constant que es produeix en tots els rumbos, ja que durant la navegació res no es deixa fixe en la maniobra de l'escota, l'orsapop i els davants, sinó que cal atendre continuadament les necessitats que sorgeixen i jugar correctament amb el trempat de tots aquests elements. Com és obvi, aquestes atencions poden ser majors o menors en funció del tipus de navegació que es practiqui i òbviament del rumb i les condicions de vent i mar; assoleixen un nivell més alt durant una competició a la vela que durant una passejada o si el vent és més o manco ratxejat.

Navegant a la mala o amb l'antena sobre l'arbre, els davants van més amollats que navegant a la bona, a fi d'evitar l'embossament de la vela a proa de l'arbre.

Navegació a un descuartelar

Navegam a un descuartelar quan el vent ens arriba entre les 6 i les 8 quartes. La principal diferència respecte de la navegació de bolina la trobam en una major separació del car respecte de la roda de proa. L'escota també va una mica més amollada que durant la cenyida i navegant a la mala la caçarem una mica més que quan navegam a la bona.

Navegació del través o a la quadra

Ara baratam el rumb i ens posam del través, és a dir, el vent ens arriba perpendicular a la crugia de l'embarcació. Es coneix també com navegar pel través o a la quadra; el vent arriba per les 8 quartes.

Si de cenyida portàvem els davants més bé caçats anant a la bona, ara, a mesura que ens anem obrint al vent amollarem progressivament els davants de manera que l'antena s'anirà desplaçant cap a fora de la barca, cap a sobrevent (cap a estribord si muntam l'antena per estribord) i ajustarem o travarem l'orsapop quan hàgim determinat el rumb, en aquest cas de través. Igualment controlarem l'escota caçant-la el que sigui necessari fins evitar que la vela flamegi. Depenent de l'estat de la mar podem fer servir l'osta fixant-la a popa per evitar el gronxament de l'antena en la seva part alta.

Navegant de través a la mala els davants s'amollen una mica més que quan navegam a la bona. L'escota es trava més a popa a fi de que la vela es separi de l'arbre i es caça una mica més que anat a la bona a fi d'evitar l'embossament de la vela a proa de l'arbre.

Navegant a la bona en vents portants de través, per l'aleta o de popa, haurem d'amollar l'aparell del vent de sotavent, (a sobrevent hi ha la trossa que actua d'obenc i sosté ara l'arbre) a fi de que la vela es pugi desplegar totalment i no quedi dividida en dos per causa d'aquest obenc caçat.

Navegació de llarg

Deim que navegam de llarg quan el vent ens arriba entre les 8 i les 12 quartes. Es tracta ja d'una navegació en vents portants; empenyen la vela igualment que quan navegam per l'aleta o navegam en popa. A mesura que el vent s'empopi, de cada vegada més, anirem amollant davants i cobrant l'orsapop que fixarem a popa, a sobrevent.

Navegant en llarg és convenient assegurar l'antena mitjançant l'osta. Hem vist que l'extrem de l'osta es pot dur enganxada a l'extrem del car o bé al puny d'escota de la major ja que aquí queda més a disposició del patró quan la vol fer servir. Fixant l'osta, l'orsapop i els davants l'antena queda amb poques possibilitats de balanceig la qual cosa repercuteix en una major estabilitat de la barca. Determinades embarcacions solen muntar una estrellera que fermen a popa i al costat de sobrevent. Aquesta estrellera o burda permet contrarestar la força que fa l'arbre cap a proa en tenir tota l'empempta de la vela. Les estrelleres es fan servir sobretot quan navegam amb vents portants, de manera que com més s'empopi el vent més necessàries es poden fer sobretot si el vent refresca. Es poden muntar aquestes estrelleres quan navegam amb vents de través, de llarg, per l'aleta o empopats. Sempre treballa la estrellera o burda de sobrevent, mentre que la de sotavent descansa.

Navegació per l'aleta o (mitja popa)

Navegam per l'aleta quan el vent ens arriba entre les 12 i quasi les 16 quartes, i deim "quasi" perquè si els vent ens arriba per les 16 quartes estarem parlant d'empopada rodona. Navegant a la bona, amollam davants i caçam l'orsapop de manera que el puny del car s'eleva a l'hora que es projecta cap a sobrevent. L'antena es va inclinant, assolint una posició quasi horitzontal. En tenir determinada la posició que volem, fixarem l'orsapop a popa, a sobrevent. L'escota va travada a la seva manegueta, clavilla o cornamusa corresponent a popa. L'osta es caça a popa a l'igual que l'estrellera.

Si navegam a la bruta, l'osta, l'estrellera i l'orsapop mantenen les seves posicions treballant des de la popa, quant a l'escota, la caçarem una mica més que quan navega a la bona, sempre dins els marges que evitin que la vela flamegi.

Navegant empopats o en popa rodona

Navegam en popa quan el vent arriba per les 16 quarts. A la bona, s'amollaran davants i es cobrarà progressivament l'orsapop cap a popa. L'antena anirà separant-se de l'embarcació augmentant la seva inclinació fins el punt que quedarà en posició quasi horitzontal o horitzontal al pla de la barca, és el que es coneix com a "navegar en creu", presentant una posició equivalent a la d'una vela rodona o quadra. Arribat a aquest punt els davants es traven. L'escota es du a proa i a sobrevent, de manera que la vela pugui prendre la forma més inflada i el vent produeixi una força ascensional.

Així, el centre vèlic es situa a proa de l'arbre i la barca assoleix una bona estabilitat. Durant la navegació amb vents portants sobretot si hi ha mala mar, convé subjectar la vela amb l'amantina i amb l'osta, en aquest cas l'amarrarem a popa, de manera que s'impedeixin els moviments de l'antena propiciats pel balanceig de la barca. A la vegada, també l'orsapop s'amarra a popa de manera que entre aquest cap i l'osta compensen el balanceig o inclinació que pugui tenir l'antena en els seus extrems: l'orsapop pel que fa al car i l'osta a la pena o al penol.

Si navegam sobre l'arbre, l'escota no es desplaça tan a proa sinó que queda caçada a popa i dins l'eix de crugia de la barca a fi de separar-la el més possible de l'arbre. L'orsapop i l'osta a l'igual que quan es navega a la bona s'amarren a popa.

Aplegar la vela

Abans de iniciar la maniobra de plegar la vela hem d'emproar la barca. Feta aquesta operació i mantenint la proa al vent, començarem a enrodillar la vela per la seva cara de sotavent, des del puny d'escota i en sentit popa-proa. Per aplegar-la correctament cal que l'estirem per avall i cap a popa mentre es va enrodillant sobre ella mateixa cap a proa. D'aquesta manera evitam que el vent ens faci una bossa a la part alta. Un cop hem acabat d'enrodillar-la feim servir els mateixos badafions per subjectar-la a l'antena.

Plegam la vela sempre per la cara de sotavent. Si es fa a l'inrevés acabarà formant-se una bossa a la part de dalt de la vela que ens escorà la barca i dificultarà l'operació. Si el vent es fort ens acabarà per desplegar la vela altre cop.

"Sa post", una particularitat de les regates

L'invent d'utilitzar un tauló per a fer contrapès es deu a la necessitat de contrarestar amb comoditat l'escora de la barca quan el vent és excessiu o excessiu el "pedaç".

"Sa post" com així es denomina a aquest enginy, és un tauló que es posa i lleva per fer contrapès. Es col·loca transversalment al buc, més o manco en la meitat de l'eslora de la barca, es trava per un dels extrems a la part inferior de la cossia, sota la coberta, al costat de sobrevent. La post es prou llarga com perquè l'altra extrem surti per fora de la borda. S'utilitza quan el vent complica l'escora de la barca, llavors "es treu", per la borda de sobrevent i un tripulant s'hi asseu a sobre per a fer el contrapès. Regula l'escora movent-se més o manco cap a l'exterior en funció de l'escora: a més vent i més escora, més cap a l'extrem de fora s'ha de situar.

En alguns casos pot requerir de l'ajut d'un segon tripulant que també s'asseu a la post a fi d'augmentar el pes i l'efecte de la palanca. Les barques que fan servir la post normalment són els bots de regata, degut a l'excés de vela.

F. TIPOLOGIA DE LES EMBARCACIONS TRADICIONALS DE MALLORCA APARELLADES DE VELA LLATINA

Al llarg de la història, els homes se les han enginyades per aparellar les seves barques de la manera més eficaç d'acord amb la funció a la qual són destinades. El fruit d'aquest enginy es tradueix a Mallorca en les diferents maneres amb que les barques s'han aparellat de vela llatina, en un procés en el que hi ha intervingut els mestres d'aixa i els mestres veleres, a més dels patrons usuaris.

Combinat de diverses maneres l'aparell llatí va continuar aparellant les embarcacions de pesca i de cabotatge i més tard les d'esbarjo, fins a l'arribada dels motors a meitat del segle XX, i després en combinació amb ells.

Les diferents tipologies d'embarcacions menors i majors de Mallorca que tenen l'aparell llatí com a la forma de propulsió original són les següents: menors, bots (inclouen les llanxes de Felanitx), gussis³ i llaüts. Pel que fa a les embarcacions majors tan sols es conserva la barca de bou com a tipologia aparellada de vela llatina: Rafael (1915), Balear (1924), Sant Isidre (1925).

³Els gussis, igualment que els bots descobertats i fins i tot les pasteres, també poden aparellar-s'hi, la qual cosa no significa que el seu disseny original s'hagi concebut per navegar a la vela. No és cosa rara veure algunes pasteres i gussis modificats per navegar a la vela, però realment es tracta de barques pensades i fetes per a respondre a una propulsió basada en el rem.

El llaüt

De totes les embarcacions menors de Mallorca la tipologia més nombrosa és el llaüt. Podem definir el llaüt com una embarcació de poc

tonatge (des d'una o manco, fins a cinquanta tones), dedicada originalment a la pesca i al cabotatge. En trets generals, és una barca muntada sobre una enramada formada per la quilla, el peu de roda, els codasts i les costelles. Es cobertada, dotada d'una cossia i, dependent de la seva eslora, d'un escotilló a popa. Alguns llaüts porten també un altre escotilló a proa de la cossia que fa les funcions de pou d'àncora. Els escotillons es tanquen mitjançant quarters, les tradicionals "tapes". Obviament aquesta distribució de la cossia i dels escotillons varia en funció de l'eslora i la funció a que es destina el llaüt. Els llaüts més petits porten únicament la cossia central i cap escotilló, aquesta cossia la poden tapar amb els quarters o també amb portes.

Els llaüts no tenen popa de mirall; disposen de dues rodes, de les quals la de proa és la que més identifica a aquesta tipologia ja que es corona amb un capellet, capirol o cap de mort molt característic. Ambdues rodes es fixen a la quilla mitjançant les contrarodes. Poden disposar d'un tauló longitudinal al qual s'hi fixa la quilla i les costelles i que s'anomena peça, no així els més antics, alguns dels quals es reforcen amb un paramitjal.

Ja hem dit que l'aparell d'aquestes embarcacions és el llatí, així que els llaüts originàriament portaven vela llatina i organitzaven l'aparell a partir de les diferents possibilitats que els permetia la combinació de l'arbre mestre, l'arbre triquet i l'arbre de mitjana.

Per les seves característiques el llaüt és una embarcació ideada per a la pràctica de la navegació costanera, els llaüts costaners i viatgers navegaven entre illes i a la península i a altres voreres mediterrànies properes, principalment del nord d'Àfrica. Ja en el segle XIV, trobam documentació relativa al llaüt a Mallorca i data de l'any 1249 la cita més antiga que es coneix que fa referència a un llaüt. En l'àmbit del comerç, els llaüts viatgers i els llaüts costers, ja desapareguts constitueixen, per dir-ho d'alguna manera, els germans majors de les embarcacions que avui conformen la marina tradicional, mentre que en l'àmbit de la pesca són els grans llaüts d'arrossegament, a la vela primer, i després les barques de bou motoritzades, els representants majors d'aquesta marina popular encara ben viva.

El bot

La segona tipologia de les embarcacions anomenades menors, -segona pel que fa al nombre d'unitats que queden a Mallorca⁴-, és el bot mallorquí, que certament té notables diferències amb els bots que trobam a Menorca, a Eivissa o a Formentera.

⁴En l'actualitat (2018) queden a Mallorca una cinquantena de bots cobertats dels quals no tots es troben en bones condicions de conservació.

El bot es constitueix en una tipologia ben definida dins la que diferenciam dues classes: els cobertats (dotats de coberta) i els que no en porten, els descobertats o també coneguts com a bots destapats o sense coberta. Es tracta de la mateixa tipologia d'embarcació però amb diferències que venen donades per canvis morfològics derivats principalment dels requeriments estructurals necessàries per portar o no coberta i que tenen conseqüències en l'eslora, l'aparell i l'ús que se'ls hi dona. Però la principal característica del bot mallorquí, balear en general podríem dir, és la seva popa de mirall, plana, i a proa, la seva roda, que no porta capellet i que, ben a diferència dels llaüts, no sobresurt de la regala més que uns quants centímetres.

Els bots cobertats estan dotats d'una coberta que s'organitza al voltant d'una cossia que pot tancar-se amb el sistema antic de quarters o amb el sistema ja més modern, de portes. L'eslora habitual dels bots cobertats està compresa entre els 20 i els 25 pams, tot i que existeixen algunes poques unitats que arriben als 27 i als 28 pams, cabinats alguns d'ells. A Mallorca aparellen vela llatina amb un floc i en alguns casos, mitjana, que sol esser llatina. Al nord de l'illa, principalment a la zona d'Alcúdia i Pollença la mitjana sol esser tarquina⁵. No s'han d'ignorar els aparells de cangrea i guaira, molt populars a Mallorca i Eivissa en determinades èpoques i àrees geogràfiques.

⁵ La tarquina és una vela cangrea, trapezoïdal, molt alta de baluma i baixa de caiguda. Sembla que la introduïren els anglesos a Menorca i d'allà passà al nord de Mallorca (Alcúdia i Pollença).

Tots els bots porten rem, amb un o dos ordres per banda i alguns, principalment els d'eslores per damunt dels 20 pams, porten motor interior. S'ha de tenir en compte que als anys 90 quan es va revifar la febre per les regates la major part dels bots de competició eliminaren els seus motors i segellaren el pont de l'hèlix a fi de recompondre les línies d'aigua originals. Alguns eliminaren també les mares, el dipòsit, el tub d'escapament, i molts altres complements, en un procés invers al que havien patit dècades enrere.

Els bots sense coberta, també coneguts com a bots destapats no presenten cobertada més que la proa i la popa (paramoles). No tenen, per tant, cossia. La seva eslora habitual oscil·la entre els 17 i els 20 pams i el sistema de propulsió que fan servir és el rem, per la qual cosa presenten en el seu espai central un o més bancs per a vogar i una o més ordres d'escalmeres per banda. Alguns pocs d'aquests bots han muntat una vela llatina.

Moltes d'aquestes barquetes han servit bé com a embarcacions auxiliars en diverses activitats professionals i encara en podem trobar un o dos en algun port de l'illa fent aquestes feines. Però en general, el bot destapat es troba força amenaçat perquè aquestes barques han estat



substituïdes amb facilitat per els bots de plàstic, més econòmics i pràctics en la majoria de funcions. Precisament la construcció d'aquests bots de fibra es va inspirar en els bots de fusta originals dels quals en copiaren les plantilles. Actualment no en queden més d'una desena d'aquests bots destapats, a Mallorca, la majoria d'ells en molt mal estat.

La llanxa felanitxera

Si hem parlat de dues classes de bots, ara parlarem d'una versió de bot amb característiques pròpies que pot adoptar tant els trets d'un bot cobertat com els d'un bot descobert. Ens referim a la llanxa de Felanitx, també coneguda com “bot felanitxer” o “llanxa felanitxera”.

Avui en dia entenem per “llanxa” una embarcació moderna propulsada per un o més motors interiors o forabord, però històricament el terme llanxa feia referència a l'embarcació més gran i forta de les embarcacions menors del servei de a bord. Era un bot auxiliar de propulsió mixta a vela i rem que s'utilitzava per a les tasques auxiliars d'un vaixell més gran: remolc, fondeig, transport de gent, etc.

Podem dir que cap d'aquelles llanxes històriques té a veure amb la llanxa de Felanitx, si bé aquesta en realitat també es tracta d'un bot, de fet es coneix també com a bot felanitxer, per mor de que es construeix a l'entorn de l'àrea del Port de Felanitx⁶. Morfològicament presenta les plantilles tradicionals dels bots però amb petites variacions. Pot ser cobertada o descobertada i les cossies, que poden ser rectangulars com en els bots convencionals, són en molts casos ovalades. Un dels principals trets diferenciadors és la proa llançada, la roda en moltes unitats no surt per sobre de la tapa de regala, o soleta, sinó que queda a nivell; els embornals són rodons, de canó, i poden ser folrats de coure o llautó; les bandes van folrades per la cara interior, per la qual cosa els escalemots no queden a la vista. L'eslora habitual de la llanxa oscil·la entre els 20 i 25 pams però en podem trobar de molt més petites, de 3 i 3'50 metres, aquestes, habitualment sense coberta.

⁶La gran majoria d'aquestes unitats es localitzen a Portocolom i en menor grau també a Portopetro i altres llocs pròxims a la influència del Port de Felanitx.

Com s'ha dit, aquestes llanxes combinen el rem amb la vela, essent el seu aparell el llatí, a l'igual que els bots cobertats convencionals; porten un arbre generalment mestre emplaçat a proa a un quart de l'eslora. Porten vela mestre i un foc. L'antena varia en funció de la utilitat a que es destina la barca, normalment tenen una llargària no superior al coeficient de 1'2-1'5 de l'eslora, tot i que en podem trobar de més petites o, de molt més grans si es tracta de llanxes destinades a la competició. Quant als rem, porten un o dos bancs i un o dos ordres d'escalemers per banda.

Si visitam Portocolom trobarem aquestes barquetes tan singulars distribuïdes per tot el port, amarrades, fondejades en roda i moltes d'elles arraconades dins els escars al Rivetó o a Sa Bassa Nova formant part d'un paisatge típic mariner.

El gussi

És una tipologia que pràcticament ha desaparegut. A diferència de la resta de barques menors, el gussi no té una imatge uniforme i són molts i variats els elements aliens de que s'han dotat alguns d'aquests gussis al llarg de la seva evolució, fet que afegit a l'escassetat d'unitats que queden, ha augmentat la dificultat d'interpretació.

El buc del gussi és molt semblant al del llaut per la qual cosa sovint es confonen, especialment amb els llauts de poca eslora (22-23 pams). Està pensat per anar al rem, però a causa de l'eslora, el calat i el disseny del buc també pot funcionar propulsat a la vela.

El gussi porta dos bancs per a vogar, però sovint el trobam cobertat i motoritzat, amb motors fora-borda i intra-borda, a l'igual que molts bots. La roda de proa és com la del bot, curta. Si anam a voltar pels molls de l'illa veurem quan escassa és aquesta classe de barques.

La pastera

O beta, com és coneguda al nord de Mallorca o tèquina a Menorca o xalana a Eivissa, es tracta de la tipologia més humil de la flota tradicional.

Es tracta d'una embarcació de línies rectes, de fons pla i de construcció simple i rústica; és una barqueta dissenyada per anar al rem que sol tenir una certa bona acollida entre el públic en general. Potser per la seva condició de barca pobre. En realitat es tracta d'una classe de barca molt estesa a la mediterrània gràcies a la senzillesa de la seva construcció.

Les pasteres es construïen moltes vegades amb les restes de llenya que el mestre d'aixa conservava quan havia fet un llaut o un altre bastiment, d'aquí que no obeeixin exactament a un mateix patró constructiu.

L'eslora de les pasteres oscil·la entre el 15 i 20 pams, essent les més habituals les de 15 a 17 pams. El nombre de costelles varia en funció de l'eslora, però també depèn del criteri de cada constructor, com quasi tot a la pastera. Aquestes costelles, que són de forma totalment recta, en

realitat s'han de considerar com un reforç de les taules. Aquestes es subjecten a la contraroda, que és de forma triangular. El mirall de popa sol ser d'una sola peça essent en alguns casos de dues. Algunes incorporen un codast clavat per la seva part exterior que per la part inferior s'uneix amb la quilla amb un angle quasi recte.

El fons d'aquestes barques és totalment pla. Porten una petita quilla que consisteix en un llistó senzill, la fondària del qual varia segons el lloc on s'ha de varar.

Per a la distribució de la coberta, la pastera presenta una petita paramola a proa i una altra a popa. Aquesta darrera a vegades és tancada. En tractar-se d'una barca pensada per a ser propulsada al rem -els rem tenen una proporció de tres quartes parts de l'eslora-, generalment es proveeixen, les més petites, d'un banc transversal per a poder remar, i de dos les de major eslora. Porten dues o tres escalemeres per banda (proa, centre, popa) que poden ser de dues classes: una peça de fusta fixada a la regala de la qual surt l'escàlem, o una fusta de forma triangular encaixada en vertical al costat interior de la regala, de la qual surt l'escàlem i que en ser més alta ofereix la possibilitat de remar de dret.

Les característiques de la pastera la fan apte per a ser utilitzada en zones portuàries i en aigües poc profundes. A l'igual que el bot descobertat ha servit també d'auxiliar d'altres bastiments dedicats a la pesca professional.

A pesar de ser la pastera una barca al rem, no era una pràctica tan estranya la de muntar un arbre i una vela llatina. En qualsevol cas, era una pràctica que exigia certes modificacions. Per a encaixar-hi l'arbre se'ls adaptava una sabata i un enfogonament; algunes fins i tot es cobertaven. Al capdavant era un invent sobre una base equivocada degut a les formes rectangulars i planes, -quasi totes les línies de la pastera són planes-, i a més, la quilla o "soleta" és massa poc fonda, la qual cosa complicava la navegació, especialment en vents tancats. Per a poder cenyir requeria de més quilla i òbviament d'un timó, un element inexistent en les pasteres.

En els petits ports i cales o dins els escars, les pasteres trobaven els seus amagatalls perfectes des de on acomplir la seva funció de barqueta d'ús diari, d'àgil maneig al rem i apta per a la pesca costanera.

A banda de la pesca, durant alguns anys les pasteres foren molt cotitzades com a embarcacions de feina dels clubs nàutics i altres instal·lacions portuàries que les feien servir per a tasques diverses com traslladar morts, muntar les cadenes, remolcar vaixells més grans per dins el port, etc., la seva fama, com la dels bots descobertats, vengué donada per la maniobrabilitat i per la seva feixuguesa, comparades amb una barca de plàstic de les mateixes dimensions; aqueixa feixuguesa i estabilitat facilitava les operacions.

Avui en dia les pasteres pràcticament han desaparegut. L'any 1990 es van censar 77 exemplars; el 2016 se'n localitzaren únicament 7 en tota l'illa.

G. ESTAT DE CONSERVACIÓ DEL BÉ

Tradicionalment els coneixements lligats a la vela llatina se transmeten sense interrupció de generació en generació, a través de la pràctica d'aquesta navegació. Aquesta pràctica implica no només la navegació a la mar, sinó la confecció de l'aparell, entès aquí l'aparell com el conjunt format per l'arboradura, la vela, l'eixàrcia i la maniobra. El muntatge de l'aparell a l'embarcació està relacionat amb l'ofici de mestre d'aixa, tant pel que fa a l'adaptació dels arbres i maniobra a la barca, com a la construcció de l'embarcació en sí mateixa.

Per entendre l'estat de conservació del bé, la vela llatina, cal enfocar tots els agents que hi estan relacionats: l'ofici de mestres d'aixa, l'ofici de mestre veler, l'ofici de mestre xarxer i les embarcacions tradicionals.

L'ofici de mestres d'aixa

L'aparell llatí és el propi de l'embarcació tradicional de Mallorca. L'ofici de constructor d'aquestes embarcacions, els mestres d'aixa, ja fa anys que es troba en recessió. Pràcticament no es construeixen embarcacions de nova planta i l'ofici s'ha centrat en la restauració i manteniment. En aquests moments (gener 2019) hi ha prou mestres d'aixa per mantenir la flota que ha quedat, però la qualitat de l'ofici ha davallat en tant que molts pocs d'aquests mestres ja saben construir una embarcació des de zero. D'altra banda, el mestre d'aixa és l'encarregat de deixar la barca preparada per a que li sigui muntat l'aparell llatí: sabata, maneguetes, cornamuses, clavillers, banyes i bites, cadenots... i és el mestre d'aixa qui fa les antenes (car, pena, quimelca), els arbres i les botafores, baticuls i botallons. També escometen els elements complementaris més petits de l'aparell: cassanells, clavilles, bigotes, cornamuses, etc.

Des del Consell de Mallorca s'han dut a terme Escoles -taller que han servit per a formar mestres d'aixa, però actualment el taller no fa funcions formatives, si bé està previst tornar a iniciar programes en aquests sentit a partir de 2020. Aquests programes s'hauran de especialitzar -una part- en la restauració patrimonial dels bastiments.

L'ofici de mestre veler

Els velers existents a Mallorca fa anys que treballen tota classe de veles (materials i talls) per a tota classe de vaixells, la major part dels quals

dissenys estrangers. El nombre de veles llatines i flocs i mitjanes –tarquines i llatines- que es confeccionen a l'any és baixíssim ja que va en relació a la demanada (existeix també una demanada des d'altres Comunitats).

El nombre de mestres velers capaços de dissenyar i tallar una vela llatina tradicional, és baixíssim (s'estima que no més de mitja dotzena).

La desatenció a que han estat sotmesos els mestres velers pel que respecta al manteniment i transmesa de l'ofici en la seva vessant tradicional, ens aconduïx a una situació preocupant perquè, avui per avui, no està garantida aquesta tramesa de l'ofici tradicional.

L'ofici de mestre xarxer

El mestre xarxer és el perfil professional que atén tot el relacionat amb la confecció de l'eixàrcia i maniobra. Es tracta d'un ofici que a l'igual que el veler tendeix a diversificar-se i obrir-se a un mercat que rarament tracta l'embarcació tradicional mallorquina i l'aparell llatí. Per tant, la transmesa de l'ofici pel que fa a la vela llatina, tampoc està garantida. No són més de dues persones les que queden en actiu amb coneixements suficients per a garantir aquesta tramesa.

Les embarcacions tradicionals. Cens:

La vela llatina no existeix si no hi ha l'embarcació. Per tant és imprescindible conèixer la situació de la flota d'embarcacions tradicionals de l'illa aparellades de vela llatina o amb capacitat i condicions d'aparellar-s'hi. Els inventaris o cens d'embarcacions ens faciliten les dades. S'han dut a terme diversos inventaris: 1990, 1994, 1996, 2001 i 2010. L'inventari de l'any 2010 ens donava un cens de 782 barques de les quals 733 corresponen a tipologies que porten originalment aparell llatí. Actualment (2019), s'està duent a terme un darrer inventari per avaluar la situació de la flota. Ja s'anticipa que s'ha reduït.

Hem de destacar dues embarcacions aparellades de vela llatina com són el llaüt Balear (Palma, 1924), declarat BIC (6 d'abril 1998) i el llaüt Alzina (Cala Ratjada, 1945) també declarat BIC (8 de març 2008). Ambdós bastiments es troben en actiu fent sortides de manera continuada en el marc de les diferents trobades i regates que s'organitzen des dels clubs nàutics i des de la Federació Balear de Vela. En aquest sentit i en el marc de les trobades organitzades (competitives o no), els clubs nàutics han jugat un paper molt important en la conscienciació i pràctica de la navegació tradicional amb aparell llatí.

H. GLOSSARI

ALETA. Part del costats de popa de la barca.

A LA BRUTA. A la mala. Navegar a la mala.

ALLUNAMENT. Corba, positiva o negativa, que formen les caigudes d'una vela.

AMANT. Corda gruixada que, passant per un o més bossells, serveix per a hissar i arriar aparells.

AMURA. Cap que en les veles de martell es lliga al puny d'amura de la vela i fa la funció de davant.

ARMATGE. Corda que forma la vorera de la vela.

BALUMA. Caient de popa de la vela.

BANC D'ARBORAR. El banc central de la barca, al qual va subjecte l'arbre. BATICUL. Arbre de mitjana en les embarcacions menors.

BATIDOR. Cap prim de corda que porten les veles des de la pena fins al puny d'escota, dins una beina de tela perquè li serveixi de ralinga.

BEINA. Doble fet a la vorera d'una vela per dins el qual passa un cap que serveix per reforçar-la i subjectar les ralingues.

BIGOTA. Bigota de canal: la que és quasi esfèrica i té per tota la superfície exterior una massa, dins la qual es col·loca un cap de corda. Bigota cega: la que té un forat central. Bigota d'amura: és d'un sol ull, per dins el qual passa l'amura de la major, i serveix per amurar aquesta vela. // 2. Anella de fusta que està unida al dogal i serveix per tenir subjectes les antenes i l'arbre d'una barca.

BITA. Peça vertical i gruixuda de fusta o de metall que hi ha a la coberta d'una nau i que serveix per a llavorar-hi i fermar-hi la corda de l'àncora, les amarres, etc. Estan clavades als laterals dels escalemots de la part de proa del llaüt. Sobresurten uns 10 o 12 cm per damunt l'orla.

BOTAFIÓ. // 1. Cap de corda prim i curt que, juntament amb altres cosits a la ralinga de la vela, serveix per lligar aquesta amb la seva antena. // 2. Tros de corda prima que va cosit a la faixa de rissos i juntament amb d'altres serveix per a aferrar un tros de vela quan fa massa vent.

BOTAFORA. Perxa cilíndrica de fusta que va col·locada quasi horitzontalment a la part de popa d'un llaüt o bot. Botaló de popa.

BOTALÓ. Perxa cilíndrica de fusta que surt per proa de la barca i serveix per amurar-hi el floc o els davants.

BURRO. Conjunt format per l'orsapop i el davant. Ambdós caps es lliquen al car de l'antena amb l'objecte de dirigir la vela cap a un cantó o cap a l'altre.

CADENOT. Tirant metàl·lic fermat al costat d'una nau que serveix per a amarrar-hi els obencs i els estais.

CAR. La perxa inferior i més gruixuda de les dues que formen l'antena de la vela llatina. // 2. La punta de la vela llatina que està més prop de proa, és a dir, que toca l'antena pel puny del car.



CARLINGA o SABATA. Peça de fusta o de ferro col·locada a la part interior-inferior del buc d'una embarcació, i que té un encaix per enclotjar-hi i descansar-hi l'arbre.

CAPIROL. L'extrem superior de la roda d'una embarcació.

CENYIR. Navegar fent el menor angle possible amb el vent

CLAVILLA. Petit balustre que ficat en un forat del claviller serveix per a amarrar-hi una corda.

CODAST. Roda de popa. Peça que arranca de l'extrem de popa de la carena i puja vertical o quasi vertical. Forma la part extrema del buc per la part de popa i serveix per a sostenir el timó.

CONTRARODA. Peça de fusta que va adherida a la roda en sentit longitudinal, per dins el buc de la nau i li serveix de reforç.

CORNAMUSA. Peça metàl·lica o de fusta, en forma de T, que s'utilitza per a afermar-hi caps.

COSTELLA. Cadascuna de les peces de fusta llargues i corbades formades pel conjunt del medís i l'estamenera que arrenquen de la quilla o de la peça. Constitueixen part de l'esquelet de la barca sobre el qual a subjecta el folre que tanca el buc.

COSSIA. Cadascuna de les dues peces que, col·locades de cantell, formen els dos costats llargs de l'escotilla d'una barca.

CREU. Part central i més gruixuda d'una verga o antena. Equidista dels extrems de la mateixa verga o antena.

DAVANTS. Cap que subjecta a proa el car de l'antena.

DOGAL. Cap de corda que fent una volta a l'amant ran de l'antena, volta també l'arbre de la barca i amb l'extrem agafa la trossa. Actua com una anella que s'estreny des de la trossa i manté subjecta l'antena a l'arbre.

EMBORNALS Cadascun dels forats que hi ha a cada costat d'una nau per evacuar l'aigua de damunt coberta.

ENFOGONAMENT. 1. Forat de la coberta d'una nau, per on surt un arbre. 2. Forat, generalment circular, que hi ha al banc d'arborar de certes embarcacions menors, per on passa l'arbre. 3. Entrant semicircular al mig de la part posterior del banc d'arborar d'una barca, on va repenjat el pal.

ENGINYA. Cadascuna de les lligades de corda que fermen el car amb la pena de l'antena.

ENRAMADA. Esquelet d'una nau

ESCALEMOT. Cadascun dels caps d'estamenera, que surten per damunt coberta i subjecten l'orla.

ESCALEM. Estaqueta de fusta o de metall, que va ficada a la part superior de l'escalemera, a l'orla de la barca, i serveix per a subjectar-hi els remes amb els estrops i recolzar-los-hi en vogar.

ESCALAMERA. Cadascuna de les peces de fusta que van fixes damunt l'orla d'una embarcació i que disposen d'un forat dins el qual es fica l'escàlem.

ESCOTA. Cap de corda, o aparell de corda i botons o quadernals que, enganxat al puny inferior de la vela, serveix per a caçar-la o amollar-la.

ESCOTILLÓ. Escotilla de petites dimensions, generalment practicada a la popa de l'embarcació.

ESTRELLERA. Cap que s'encapella per un extrem al cap de l'arbre mestre, i per l'altre es fa ferm un poc més a popa que la trossa. Serveix per a evitar que l'arbre es rompi cap a proa.

GRÀTIL. Costat de la vela reforçat per un doblec o per una corda, pel qual aquesta s'enverga a la perxa, a l'antena o a l'estai. Caiant de proa.

GONGO. Peça de llautó o de bronze en forma d'argolla que va fixada a la roda de proa.

LLAMA. Part plana de l'extrem superior del car i de l'inferior de la pena, per on aquestes dues peces s'ajunten i subjecten.

MANEGUETA. Peça de fusta que va col·locada longitudinalment als costats de l'orla d'un llaüt, normalment muntada sobre dos escalemots i que serveix per amarrar un cap.

MARE. Cadascuna de les dues barres de fusta sobre les quals es munta i subjecta el motor interior de la barca.

MARTELLET. El puny d'amura de les veles de martell.

METXA. Porció més prima, generalment de forma quadrangular o cilíndrica, amb què acaba una peça de fusta, de ferro, etc., i que serveix per a encaixar aquesta dins un buit d'igual forma i grossària obert en una altra peça."

MOC (BARBIQUELL). Cap que ferma el botaló a la roda.

PARAMITJAL. Gran reforç de fusta, empernat amb la quilla en sentit de proa a popa; té uns forats dins els quals encaixen els pals, i serveix de reforç a la carena i a tota la construcció del buc.

PARAMOLA. Peça de fusta fixada transversalment sobre les quadernes a popa i a proa del llaüt, amb un forat a través del qual passa el pal corresponent de mitjana o de triquet.

PENA. Perxa de fusta llarga que forma la part superior de l'antena de la vela llatina. // 2. El puny de la vela llatina que va situat a l'extrem de la dita perxa.

PENOL. Extrem superior de la pena.

PEU DE RODA. Peça corbada de fusta que uneix la roda de proa o de popa amb la carena de l'embarcació.

PUJAMENT. Vora inferior de la vela.

QUARTA. Cadascuna de les 32 parts iguals en què està dividida la rosa nàutica.

QUARTER. Cadascuna de les tapes de fusta que va encaixada una amb l'altra i sobre la cossia, deixant la barca tancada i fent impenetrable l'acció de l'aigua.

QUIMELCA. Peça de fusta adherida a una antena mitjançant caps per a reforçar-la.

RACA. Anella de ferro que pot córrer al llarg d'un pal, d'un cap, etc., i que serveix per a subjectar-hi una antena, una verga, el puny d'una vela, etc.



REGALA. Tauló que cobreix el cap de totes les quadernes d'una barca en determinades tipologies. Constitueix el passamà de fusta que tanca la part superior de la borda i damunt la qual es claven les escalameres.

RIS. Qualsevol de les cordetes cosides a la faixa de rissos que serveix juntament amb les altres de consemblants per a aferrar un tros d'una vela a fi de reduir-ne l'extensió. Aquesta acció es diu prendre rissos.

RODA. Peça corbada posada com a prolongació de la quilla, des de la qual s'alça per formar la peça principal de la proa i de la popa.

TOQUINO. Tros de fusta de forma triangular, que surt un poc de la superfície d'un pal o d'una antena i serveix per a evitar que les cordes passin més avall del que convé.

TROSSA. Aparell amb el qual es manté l'antena de la vela llatina unida al seu arbre.

OBENC. Cadascuna de les cordes o caps que van de la part superior del pal a l'amurada i serveixen per a subjectar-lo.

ORSAPOP. Cap que serveix per a separar de la roda el car de l'antena.

PERXA. Pal o vara llarga accessòria de l'arboradura d'una nau.

ULLET. Forat practicat a la vela per on passen els batafions; és rodó i reforçat amb un cosit o una anella de metall.

VENT. Corda o cadena que, subjectada per un cap a un lloc fix, es ferma per l'altre a un pal, un botaló, un batallol, etc., per impedir que aquest faci moviment.

VES. Cadascun dels trossos de lona o tela que cosits l'un amb l'altre formen la vela.”

2. Mesures de Salvaguarda

Amb la finalitat de salvaguardar aquest patrimoni, i tal com estableix la llei 18/2019, la tasca de protecció i de salvaguarda s'ha de dirigir fonamentalment a realitzar tasques d'identificació, descripció i investigació amb criteris científics, incidint en que es tracta d'un patrimoni viu, utilitzable i participatiu.

En el marc d'aquestes polítiques de salvaguarda, s'haurà d'incentivar la recuperació de la flota artesana tradicional menor a partir del seu aparellament amb vela llatina; potenciar el coneixement de les tècniques de fabricació de la vela llatina amb la identificació, documentació i registre dels velers encara actius; revitalitzar l'ofici de mestre d'aixa pel que fa als bucs, però també als aparells i, en general, fomentar les activitats didàctiques i de difusió sobre qualsevol àmbit relacionat amb el saber de la vela llatina (històrics, tècnics, terminològics, etc.).

3. Conclusió

Aquesta tècnica de navegació, amb tots els seus estris i oficis, constitueix un dels exemples dels usos i costums tradicionals que s'han transmès al llarg del temps i que conformen un ric patrimoni cultural resultant de la relació home i medi ambient, per tant, és una de les manifestacions del patrimoni cultural immaterial mereixedora de ser declarada Bé d'Interès cultural Immaterial d'acord amb l'art. 14 de la llei 18/2019.

La navegació a vela llatina, juntament amb totes les tècniques i aparells necessaris per a la seva realització reuneix les característiques a què fa referència la UNESCO en la seva Declaració de 17 d'octubre de 2003, «Convenció per a la Salvaguarda del Patrimoni Cultural Immaterial», en l'article 2, en la qual defineix el patrimoni cultural immaterial com aquell «que es transmet de generació en generació, és recreat constantment per les comunitats i grups en funció del seu entorn, la seva interacció amb la naturalesa i la seva història, infontent un sentit d'identitat i continuïtat, i contribuint així a promoure el respecte de la diversitat cultural i la creativitat humana».

