

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

CONSEJO INSULAR DE MALLORCA

DEPARTAMENTO DE CULTURA, PATRIMONIO Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA

3292

Publicación del acuerdo del Pleno del Consejo Insular de Mallorca, de declaración como bien de Interés cultural inmaterial en la Vela latina y los oficios y conocimientos relacionados con su práctica (exp. 79/2019)

El Pleno del Consejo Insular de Mallorca, en sesión de día 21 de abril de 2022, adoptó entre otros, el siguiente acuerdo:

“HECHOS

1.- En fecha 22 de diciembre de 2020 la Comisión Insular de Patrimonio Histórico de Mallorca acordó incoar el expediente de declaración de Bien de Interés Cultural inmaterial (BICIM) a favor de la vela latina y los oficios y conocimientos relacionados con su práctica, de acuerdo con la descripción de sus elementos y características que figuran descritas en el informe técnico de día 30 de noviembre de 2020.

2.- En fechas 5 de noviembre de 2020 y 8 de junio de 2021 el Consejo asesor de Cultura Popular y Tradicional de Mallorca y el Consejo Asesor del Patrimonio Cultural Inmaterial de las Islas Baleares, respectivamente, emitieron informe favorable a la declaración como Bien de Interés Cultural inmaterial (BICIM) a favor de la vela latina y los oficios y conocimientos relacionados con su práctica.

3.- Tal y como establece el artículo 15.7 de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de las Illes Balears, en el expediente consta asimismo informe favorable de una de las instituciones científicas, técnicas o universitarias de prestigio o competencia reconocidas determinadas en el artículo 33 de esta Ley, en concreto, informe de la Universidad de las Illes Balears de 26 de julio de 2021.

Fundamentos de derecho

Primero.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de las Illes Balears, *se entiende por patrimonio cultural inmaterial los usos, representaciones, las expresiones, conocimientos y técnicas, junto con los instrumentos, objetos, artefactos y cualquier otro soporte material vinculado a los bienes inmateriales objeto de salvaguardia, así como los espacios, lugares e itinerarios culturales y naturales inherentes a los mismos, y que las comunidades, los grupos y, en algunos casos, las personas reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural.*

Segundo.- Dado que se han llevado a cabo todos los trámites establecidos en el artículo 15 (procedimiento de declaración de los Bienes de Interés Cultural Inmaterial) de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de las Islas Baleares.

Tercero.- Dado el informe propuesta del servicio de patrimonio histórico de 21 de febrero de 2022.

Cuarto.- Vista la propuesta de acuerdo que formula la Comisión Insular de Patrimonio Histórico mediante acuerdo de 15 de marzo de 2022.

Quinto.- De acuerdo con el Reglamento Orgánico del Consejo Insular de Mallorca, aprobado por el Pleno de día 12 de abril de 2018, con corrección de errores materiales aprobados por el Pleno de 12 de julio de 2018 (BOIB núm. 89, de 19/07/2018).

Dado lo expuesto, se formula la siguiente propuesta de acuerdo:

I. Declarar Bien de Interés Cultural inmaterial (BICIM) la vela latina y los oficios y conocimientos relacionados con su práctica, de acuerdo con la descripción de sus elementos y características que figuran descritas en el informe técnico de día 21 de febrero de 2022, que se adjunta y forma parte integrante del presente acuerdo.

Todo esto de conformidad con los artículos 15 y siguientes de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de las Islas Baleares, sobre el procedimiento a seguir por declaración de Bienes de Interés Cultural Inmaterial.

II. Notificar esta resolución a los interesados, y al Gobierno de las Islas Baleares.



III. Publicar este acuerdo de incoación en el Boletín Oficial de las Illes Balears, y anotarlo en el Registro Insular de Patrimonio Inmaterial de Mallorca.”

Palma, 25 de abril de 2022

**El secretario técnico del Departamento de Cultura,
Patrimonio y Política Lingüística**

(Por delegación de la vicepresidenta primera
y consejera ejecutiva de Cultura, Patrimoni
y Política Lingüística. Resolución de 23/07/2019.

BOIB nº. 109 de 8/8/2019)

Josep Mallol Vicens

ANEXO I

Informe técnico de 21 de febrero de 2022:

Dado que en fecha 22 de diciembre de 2020 la Comisión Insular de Patrimonio Histórico de Mallorca acordó incoar el expediente de declaración de Bien de Interés Cultural Inmaterial (BICIM) la vela latina y los oficios y conocimientos relacionados con su práctica, de acuerdo con la descripción de sus elementos y características que figuran descritas en el informe técnico de día 30 de noviembre de 2020.

Visto el informe favorable del Consejo Asesor de Cultura Popular y tradicional de Mallorca de 5 de noviembre de 2020.

Visto el informe favorable del Consejo Asesor de Patrimonio Cultural Inmaterial de Baleares de 8 de junio de 2021.

Visto el informe favorable de la UIB, de 26 de julio de 2021, firmado por el Doctor Jaime Manuel García Rosselló.

Y a la vista de que se han llevado a cabo todos los trámites establecidos en el artículo 15 (procedimiento de declaración de los Bienes de Interés Cultural Inmaterial) de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de las Islas Baleares, se propone la declaración como Bien de Interés Cultural Inmaterial la vela latina y los oficios y conocimientos relacionados con su práctica.

1. Memoria histórica y descriptiva:

La solicitud de declaración remitida desde el Departamento de Medio Ambiente del Consell va acompañada del siguiente informe, redactado por Bernat Oliver Font, técnico de Patrimonio Marítimo, que incluye una memoria histórica, una descripción detallada de la práctica de la navegación, de los elementos y pertenencias, una lista de las tipologías de los barcos tradicionales de Mallorca junto con la vela latina y un glosario:

«A. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL BIEN

La vela latina es el aparejo propio de los barcos tradicionales en Mallorca. Se conoce desde tiempos inmemoriales y es común en otras regiones del Mediterráneo.

Por vela latina entendemos el aparejo latino y su técnica de navegación. El aparejo consiste en una vela (mestra (maestra)) o más de una vela (mitjana (mesana)), triquet (trinquete), floc (foque)), que se puede combinar de diferentes maneras: Mestra (mayor). Mestra y floc (foque). Mestra (mayor), mitjana (mesana) y floc (foque). Triquet (trinquete) y mitjana (mesana). Triquet (trinquete), mestra (mayor) y mitjana (mesana). Triquet (trinquete), mitjana (mesana) y floc (foque).

El aparejo latino consta de una jarcia y una maniobra propia que tienen una terminología específica que describe cada elemento y su propia terminología relacionada con su uso, tanto al montar el aparejo en tierra como durante la navegación.

B. PERTENENCIAS DEL BIEN

El bien intangible de la vela latina se compone de los siguientes elementos:

- Los conocimientos técnicos relacionados con la preparación de las velas, la arboladura con su jarcia y maniobra, y el conocimiento que afecta a los barcos que las sostienen.
- Los conocimientos técnicos de vela latina.
- El vocabulario propio, con diferencias a nivel local, está esquematizado en los siguientes grupos relacionados con: velas,



arboladuras, jarcia y maniobras, construcción naval y navegación.

- El oficio de maestro velero para la confección de velas; el de mestre d'aixa (carpintero de ribera), para la construcción de las embarcaciones que aparejan la vela latina, así como el propio aparejo: mástiles, entenas, botavara y botalcones; el oficio de maestro redero para la confección de la maniobra y la jarcia propia del aparejo latino.

Dada la naturaleza intangible, debe contemplarse la tradición oral que ha acompañado la transmisión de este conocimiento popular.

C. MEMORIA HISTÓRICA DEL BIEN

No sabemos exactamente cuál es el origen de la vela latina. Hay varias teorías sobre su origen. Algunos dicen que fue introducida en el Mediterráneo por los árabes, en su avance hacia occidente desde el Mar Índico y Rojo, y que al mismo tiempo los árabes lo habrían copiado de las velas de mariposa de los trimaranes y catamaranes de Melanesia y Polinesia. Otros creen que el origen es mediterráneo, porque en el Mare Nostrum, a diferencia de los grandes mares donde los vientos constantes permitían el uso rentable de aparejos redondos, era absolutamente necesario contar con aparejos que se adaptaran a los frecuentes cambios de viento.

Aunque no sabemos en qué momento nace la vela latina, ni el lugar exacto, podemos retroceder en el tiempo y localizar la representación gráfica más antigua que tenemos. Es un relieve en una lápida funeraria que se encuentra en el Pirineo y data del siglo II d.C., en la que se ve un pequeño barco con un aparejo latino del que distinguimos el mástil, la entena, los devantes y la osta. Esta pieza se puede ver en el Museo Nacional de Atenas. Más moderna son otras informaciones del aparejo latino representadas en mosaicos y fuentes literarias, pero ninguna de estas informaciones, sin embargo, aclara el origen.

La navegación latina se estableció gradualmente en el Mediterráneo, en el campo del comercio, la guerra y la navegación costera. En el año 40 a. C., piratas de Libúrnica, en el Adriático, utilizaron embarcaciones ataviadas de latina, libúrnica o liburnes. Los romanos sometieron a estos piratas y utilizaron aparejos latinos en la batalla de Farsália en el año 48 a. C., en la que César derrotó a Pompeya, y la de Actium, una batalla que significó la victoria de Roma sobre la flota egipcia.

En el siglo VI d.C. los dromones bizantinos llevaban propulsión mixta: remo y vela latina. Parece que en el Mediterráneo oriental, el aparejo latino pasó a través de esta clase de barcos a otras tipologías como el panfil y uixer, mientras que en el lado occidental se derivó a la galera y a otras construcciones menores. La vela cuadra utilizada por los barcos fenicios, griegos y romanos, entre otros, pronto fue reemplazada por este nuevo aparejo, como hemos dicho más eficaz en nuestro mar. Es cierto que hacia principios de la Edad Media la vela cuadra volvió a penetrar en el Mediterráneo, pero lo hizo en grandes cascos como la coca o la carraca. Barcos más pequeños como el laúd, y no tan pequeño, como la galera, ya no se separarían de este aparejo ágil y más simple, perfecto para navegar por el Mare Nostrum, donde las exigencias de los vientos recomiendan aparejos capaces de simplificar tanto como sea posible.

En Mallorca, la vela latina ha llegado a nosotros desde la antigüedad a través de galeras y otras embarcaciones medievales. Los últimos representantes de este aparejo, ya en los tiempos modernos fueron los jabeques. A partir de la desaparición del jabeque, juntamente con la del laúd "coster" i el laúd "viatger", la navegación comercial a vela latina inicia a finales del siglo XIX y durante el primer tercio del siglo XX su declive hasta que el aparejo latino desaparece como aparejo del mundo comercial, quedando restringido a la flota tradicional menor: laúdes, botes y ocasionalmente algunos gussi. La competencia de otros aparejos más simples, principalmente velas auricas o cangrejas, hace que necesiten menos miembros de la tripulación y son más seguros.

Los pescadores han estado utilizando la navegación latina desde tiempos inmemoriales. Las barcas de bou, que arrastraban el aparejo de pesca propulsadas a la vela y en pareja, son los últimos representantes del uso del aparejo latino en el ámbito de la pesca. Ejemplos de estos barcos son los bous Rafael (Palma, 1915), Balear (Palma, 1924) y Sant Isidre (Portocolom, 1925).

Actualmente, la práctica de la vela latina se conserva en toda Mallorca pero muy dispersa. Se centra en la navegación recreativa, y específicamente más concentrada en pequeños clubes náuticos que dedican programas para su promoción (Club Nàutic Cala Gamba), o en zonas costeras donde hay una flota de barcos más pequeños tradicionales, como Portocolom y en menor medida Sóller, Pollença y Alcúdia.

D. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LOS ELEMENTOS QUE COMPONEN EL APAREJO LATINO

El aparejo latino está formado por al menos un palo y una entena. La vela, que es de estilo latino, es una vela triangular. Las entenas pueden ser de una sola pieza, pero lo habitual es que la entena esté formada por dos piezas de madera, la más baja llamada car y la parte superior llamada pena. Ambas piezas se atan entre sí en varias secciones por medio de cabos llamados "enginyes". En algunos casos, esta entena todavía se puede reforzar con una tercera pieza también hecha de madera llamada jimelga, que se encuentra en el centro y atada, a través de los "enginyes" (atadas) al car y a la pena.

La entena se iza al mástil (o mástiles) mediante una driza llamada amante que pasa por una polea situada en la parte superior del mástil. Posteriormente la entena se sujeta lateralmente. Esta maniobra para abrazar la entena al mástil se practica con el dogal. El dogal es un cabo de cuerda que actúa de nudo corredizo; se remata con una vigota de madera por donde pasa la "trossa" (troza). El conjunto actúa como una anilla que se tensa y se suelta a voluntad a fin de que la entena pueda correr arriba o abajo por el mástil hasta donde se determine. El dogal le



da una vuelta, al palo, pasa por la vigota y su extremo es recogido por la troza que lo estirará hacia abajo a fin de estrechar el lazo o anilla. Posteriormente se fija la troza a su propio cazonete o en algún punto de la cubierta o de las orlas de la barca, a una cornamusa, una clavija o una bita. La cruz es el punto donde se juntan la entena y el mástil. Una vez se ha izado la entena, la cruz no se toca durante la navegación (excepción hecha de si hacemos la maniobra de "pasar el car"). Para fijar la entena al mástil mediante la troza, esta se tiene que estirar hacia abajo, como hemos dicho, y hacer firme desde la cubierta. Cuanto más estiramos -desde abajo, desde la cubierta-, más se cierra el anillo de cuerda (el dogal) entorno al mástil y más sujeta queda la entena al palo. Así, una vez fijada, durante la navegación la entena podrá pivotar sobre sí misma, gracias a que queda fuertemente sujeta por el dogal y la troza, y gracias también al amante, y no podrá separarse del mástil. Resumiendo, la troza es un aparejo formado por un cabo -que se puede multiplicar o no- que se hace firme en la cubierta y que tiene la función de trabar la entena en el mástil de manera que ésta no se separe de él durante la navegación. A la vez, la troza actúa de obenque de sujeción del mástil evitando que la acción del viento lo desplace hacia el lado opuesto o lo rompa. En algunos casos, esta acción de la troza se repite en el lado opuesto del palo donde se coloca otro aparejo a modo de obenque, un viento, que tiene la misma función de sujeción lateral del mástil. Este viento debe ser volante, es decir, se debe poder soltar y cobrar a voluntad durante la navegación, para no estorbar a la vela cuando se navega a la buena y con vientos abiertos.

Para gobernar la vela latina nos servimos de tres cabos fundamentales: los devantes (o delante¹), la escota y la orza a popa. Los devantes es el cabo que sostiene a proa el car de la entena i controla su movimiento vertical. La escota sirve para cazar o soltar la vela desde la popa; atamos el extremo de este cabo al puño de escota de la vela, en popa, y desde el otro, cazamos o soltamos. La orza a popa, puede ser simple o doble, nos servirá para controlar el movimiento babor y estribor que hace la entena. Así, jugando con los devantes y la orza a popa, podemos sacar la vela del barco por el lado de la proa, mientras que por la popa podemos cazarla o soltarla con el cabo de escota que va atado al puño de escota de la vela.

¹El davant (davantes) es una cabo simple, a diferencia de la orza popa que puede ser doble, pero en determinados lugares se denomina vulgarmente este cabo en plural "davants".

A partir de estas cuatro indicaciones básicas, los laúdes, botes y embarcaciones aparejadas de vela latina ya pueden navegar. Obviamente, y con el fin de mejorar su eficacia en relación con la función de cada barco, este simple montaje puede complicarse por la colocación de más mástiles, un foque y una mesana.

En estas combinaciones interviene principalmente el número de mástiles, que pueden ser de hasta tres: mayor, trinquete y mesana, y las velas correspondientes, así como su combinación a bordo. Al mismo tiempo, cada nueva combinación implica una maniobra para cada elemento: escotas, davantes y orza a popa, troza, etc. Cada una de estas maniobras puede ser simple o se puede multiplicar. También en muchos casos estas maniobras se simplifican en gran medida y los aparejos se retiran o reutilizan. Por ejemplo, la troza puede hacer la función temporal de estrellera (la estrellera es un cabo simple o doble que se fija a la parte superior del mástil por la parte de popa y evita que avance hacia proa y se rompa). Las combinaciones del aparejo pueden ser: mástil mayor y mástil de trinquete; mástil mayor y mástil de mesana²; mástil mayor, mástil de trinquete y mástil de mesana, y mástil de trinquete y mástil de mesana.

²Podemos encontrar la palabra "baticul" para referirse tanto a la vela como el "mástil de mitjana" de una construcción menor.

También interviene la disposición o ubicación de los mástiles en la línea de crujía, que puede variar desde la posición del mástil mayor en el medio, hasta su progresivo desplazamiento hasta la proa en el primer tercio o primer cuarto. El mástil del trinquete también se puede mover en su colocación más o menos a la proa. Se puede apoyar en un banco de arbolar o en la parte delantera de la crujía o en la "paramola" de proa. El factor de la inclinación de los mástiles también interviene: decimos que un mástil está "caído" cuando se inclina hacia la proa; si está inclinado a popa decimos que está "agoletado", y decimos que está "en candela" o "a plomo" si se mantiene vertical, sin ninguna inclinación.

En todas estas combinaciones intervienen también las velas. Tenemos que pensar que a cada mástil corresponde una vela y a proa, el foque. Cuando hablamos de foque, en la proa, hablamos del botalón para referirnos al palo horizontal al que se amura y cuando hablemos de la vela mesana, de popa, hablaremos de "botafora" para referirnos al palo horizontal al que se amura. Con estos nombres conocemos los palos que sobresalen horizontal o casi horizontalmente por proa y popa.

Así podemos hablar de varias combinaciones del aparejo latino, teniendo también en cuenta otros factores, como que la presencia de foque puede ser opcional o que la mesana no tiene porqué ser latina, sino que puede ser tarquina (trapezoidal), o que el corte de la vela mayor puede no ser latino y puede tener más o menos martillo hasta que se convierta en una vela de martillo... Y todavía podríamos añadir algunas otras combinaciones pequeñas como colocar temporalmente la mesana en el mástil de trinquete, o montar una vela carbonera. Todo junto, constituye la riqueza de la vela latina. Las principales combinaciones del aparejo son:

1. Mayor

- a. Palo mayor situado en el centro del buque. El car de la entena cazado a popa de la roda. Inclinado a proa.
Velas: mayor.
- b. Palo mayor situado a un cuarto de proa. El car de la entena cazado a popa de la roda. En candela.

Velas: mayor.
Opcionalmente, la vela puede ser una vela de martillo.

2. Mayor y foque

- Palo mayor situado en el centro del buque. El car de la entena cazado a popa de la roda. Inclinado a proa. Botalón. Velas: mayor y foque.
- Palo mayor situado a un cuarto de la proa. El car de la entena cazado a popa de la roda. En candela. Botalón. Velas: mayor y foque.

3. Mayor, mesana y foque

Palo mayor inclinado a proa, situado en el centro del buque. El car de la entena cazado a popa de la roda. Palo de mesana, agoletado o en candela.
Botalón y botafora.
Velas: mayor, mesana y foque.

4. Trinquete y mesana

Palo trinquete situado en la proa, inclinado a proa. El puño de amura de la entena del trinquete cazado a proa del botalón. Palo de mesana agoletado (inclinado a popa) o bien a plomo (en candela)
Botafora.
Velas: trinquete y mesana.

5. Trinquete, mayor y mesana

Palo mayor situado en el centro. Inclinado a proa. El car de la entena va cazada a popa de la roda.
Palo de trinquete con mucha caída a proa. El car de la entena va cazado en la proa del botalón.
Palo de mesana, agoletado (inclinado a popa) o bien a plomo (en candela)
Botafora y botalón.
Velas: mayor, mesana y trinquete.

6. Trinquete, mesana y foque

Palo de trinquete situado en la proa. Inclinado a proa. El car de la entena cazado a proa de la roda, sobre el botalón. Foque.
Palo de mesana, agoletado (inclinado a popa).
Botafora y botalón. Velas: trinquete, mesana y foque

E. LA PRÁCTICA DE LA NAVEGACIÓN

La práctica de la navegación a vela latina abarca el ámbito tradicional vinculado a la pesca o al paseo, pero también el aspecto deportivo. Las competiciones o regatas de vela latina en Mallorca se han documentado desde finales del siglo XIX alcanzando el pico de esta competición en las décadas de 1940 y 1950, especialmente en la Bahía de Palma. Las regatas de botes y laúdes ataviados con la vela latina están actualmente en pleno vigor, con un calendario oficial reconocido por la Federación Balear de Vela y su propia normativa. Destaca el Club Náutico de Cala Gamba, que cuenta con una flota permanente de 25 embarcaciones de vela latina dedicada a la regata y navegación.

En la vela latina podemos navegar a la mala o la buena. Decimos que navegamos a la mala o a la bruta cuando la vela recibe el viento estando apoyada en el mástil y decimos que navegamos la buena cuando lo hacemos con la vela situada a sotavento del mástil. Por otro lado, podemos navegar a la orza corta y a la orza larga. Navegamos en la orza corta cuando no usamos la orza popa, es decir, que navegamos usando sólo los davantes y la escota y la inclinación de la entena no varía en exceso. Navegar en la orza larga es más complejo y elaborado y permite jugar con todas las inclinaciones posibles de la entena. Atendemos aquí la navegación a la orza larga.

Durante la navegación jugaremos con los elementos de la maniobra y de la jarcia antes mencionados y el protagonismo principal será tomado por la orza popa, los davantes y la escota. Con estos tres cabos podemos organizar las velas para cada dirección, teniendo en cuenta como punto de partida que, cuanto más cerrado al viento naveguemos, menos tendremos que trabajar, mientras que a medida que nos abramos al viento, más juego podremos dar a la entena y a la vela mediante estos tres cabos: davantes, orza popa y escota. Cuanto más empopados al viento, más inclinación se puede dar a la entena hasta que se queda horizontal que es cuando navegamos en popa redonda.

Navegación de ceñida o de bolina

Viento entre 0 y 6 cuartas.

Tomamos como punto de partida de esta navegación el rumbo de ceñida (bolina). Yendo de bolina, ya sea que naveguemos a la buena, es decir, con la vela a sotavento del mástil o a la mala con la vela apoyada en él, dejamos la escota cazada. La cazaremos hasta que la vela deje de flamear y la haremos firme a popa donde nos convenga según cada barca. El car de la entena se mantendrá ligeramente fuera de la roda.

Durante la navegación el viento rola, sube o baja en intensidad por lo que es posible que tengamos que regular la caza de la escota para ajustar la vela a cada nueva situación. Es una constante que se produce en todas las direcciones, ya que durante la navegación nada se deja fijo en las maniobras de la escota, la orza popa y los davantes, pero es necesario atender continuamente las necesidades que surgen y jugar correctamente con la combinación de todos estos elementos. Obviamente, estas atenciones pueden ser mayores o menores dependiendo del tipo de navegación que se practique y del curso y las condiciones del viento y de la mar; alcanzan un nivel más alto durante una competición de vela que durante un paseo o si el viento es más o menos racheado.

Navegando a la mala o con la entena sobre el mástil, los davantes van más sueltos que navegando a la buena, con el fin de evitar el embolsamiento de la vela a proa del mástil.

Navegando a un descuartelar

Navegamos a un descuartelar cuando el viento nos llega entre las 6 y las 8 cuartas. La principal diferencia con respecto a la navegación de bolina se encuentra en una mayor separación del car con respecto a la roda de proa. La escota también va algo más suelta que durante la ceñida y navegando a la mala la cazaremos un poco más que cuando navegamos a la buena.

Navegar de través o a la cuadra

Ahora cambiamos el rumbo y nos ponemos del través, es decir, el viento nos llega perpendicular a la crujía de la embarcación. También se conoce como navegar del través o a la cuadra. Viento por las 8 cuartas.

Si de ceñida llevábamos los davantes mas bien cazados yendo a la buena, ahora, a medida que nos vamos abriendo al viento soltaremos progresivamente los davantes de manera que la entena se irá desplazando hacia fuera de la barca, hacia barlovento y ajustaremos la orza popa cuando hayamos determinado el rumbo, en este caso del través. Igualmente controlaremos el escota cazándola lo que sea necesario hasta evitar que la vela flamee. Dependiendo del estado de la mar podemos hacer servir la osta fijándola a popa para evitar el balanceo de la entena en su parte superior.

Navegando de través a la mala los davantes se sueltan un poco más que cuando navegamos a la buena. El escota se fija más a popa a fin de que la vela se separe del mástil y se caza un poco más que yendo a la buena a fin de evitar el embolsamiento de la vela a proa del mástil.

Navegando a la buena en vientos portantes de través, por la aleta o de popa, habríamos de soltar el aparejo del viento de sotavento (en el costado de barlovento está la troza que actúa de obenque y ahora sostiene el mástil) a fin de que la vela se pueda desplegar totalmente y no quede dividida en dos por causa de este obenque cazado.

Navegación de largo

Decimos que navegamos de largo cuando el viento nos llega entre las 8 y 12 cuartas. Ya es una navegación en vientos portantes; empujan la vela como cuando navegamos por la aleta o navegamos en popa. A medida que el viento se empopa, cada vez más, iremos soltando davantes y cobrando la orza popa que fijamos en popa, a barlovento.

Navegando en largo es conveniente asegurar la entena mediante la osta. Hemos visto que el extremo de la osta se puede llevar enganchado al extremo del car o bien en el puño del escota de la mayor, ya que aquí queda más a disposición del patrón cuando quiere servirse de ella. Fijando la osta, el orza popa y los davantes la entena queda como pocas posibilidades de balanceo, lo que repercute en una mayor estabilidad de la barca.

Ciertas embarcaciones suelen montar una estrella que atan en popa y al costado de barlovento. Esta estrellera o burda permite contrarrestar la fuerza que hace el mástil hacia proa al tener todo el empuje de la vela. Las estrelleras se utilizan sobre todo cuando navegamos con vientos portantes, de manera que cuanto más se empopa el viento más necesarias pueden ser, sobre todo si el viento refresca. Se pueden montar estas estrelleras cuando navegamos con vientos de través, de largo, por la aleta o empopados. Siempre trabaja la estrellera de barlovento, mientras que la de sotavento descansa.

Navegar por la aleta o (media popa)

Navegamos por la aleta cuando el viento nos llega entre 12 y casi 16 cuartas, y decimos "casi" porque si el viento nos llega por 16 cuartas estaremos hablando de empopada redonda. Navegando a la buena, soltamos davantes y cazamos la orza popa de manera que el puño del car

se eleva a la vez que se proyecta hacia barlovento. La entena se va inclinando, alcanzando una posición horizontal. Al tener determinada la posición que queremos, fijaremos la orza popa a popa, a barlovento. La escota va sujeta en su “manegueta”, clavilla o cornamusa correspondiente en popa. La osta se caza en popa al igual que la estrellera.

Si navegamos a la mala o bruta, la osta, la estrellera y la orza popa mantienen sus posiciones trabajando desde de la popa, en cuanto a la escota, la cazaremos un poco más que cuando navega a la buena, siempre dentro de los márgenes que eviten que la vela flamee.

Navegando empopados o en popa redonda

Navegamos en popa cuando el viento alcanza las 16 cuartas. A la buena, se sueltan davantes y se cobra progresivamente la orza popa hacia popa. La entena irá separándose de la embarcación aumentando su inclinación hasta el punto que quedará en posición casi horizontal o horizontal al plano de la barca, es lo que se conoce como “navegar en cruz”, presentando una posición equivalente a la de una vela redonda o cuadrada. Llegado a este punto los davantes se hacen firme. La escota se lleva propa y a barlovento, de manera que la vela pueda tomar la forma más hinchada y el viento produzca una fuerza ascendente.

Así, el centro vélico se sitúa en la proa del mástil y la barca logra una buena estabilidad. Durante la navegación con vientos portantes sobre todo si hay mal mar, es recomendable sostener la vela con el amantillo y con la osta, en este caso la amarraremos a popa, para que se eviten los movimientos de la entena causados por el balanceo de la barca. Al mismo tiempo, la orza popa también se amarra a popa para que, entre este cabo y la osta, compensen el balanceo o inclinación que la entena puede tener en sus extremos: la orza popa por lo que se refiere al car i la osta a la pena o al penol.

Si navegamos sobre el mástil, la escota no se desplaza tanto a proa, sino que es cazada en popa y dentro del eje crujía de la barca con el fin de separar la vela tanto como sea posible del mástil. La orza popa y la osta, al igual que cuando se navega a la buena se amarran a popa.

Recoger la vela

Antes de iniciar la maniobra para recoger la vela tenemos que colocar la embarcación proa al viento. Manteniendo la proa al viento, comenzaremos a enrollar la vela por su cara de sotavento, desde el puño del escota y en sentido popa - proa. Para recogerla correctamente es necesario que la estiremos hacia abajo y hacia la popa mientras se va enrollando sobre sí misma hacia la proa. De esta forma evitamos que el viento nos haga una bolsa en la parte alta. Una vez que hemos terminado de enrollarla, hacemos servir los mismos matafiones para sujetarla a la entena.

Plegamos la vela siempre por la cara de sotavento. Si se hace al revés acabará formándose una bolsa en la parte de arriba de la vela que nos escorará la embarcación y dificultará la operación. Si el viento es fuerte nos acabará por desplegar la vela de nuevo.

"Sa post", una particularidad de las regatas

El invento de utilizar un tablón para hacer contrapeso se debe a la necesidad de contrarrestar con comodidad la escora de la barca cuando es excesivo el viento o la superficie vélica.

"Sa post" como así se denomina a este ingenio, es un tablón que se pone y quita para hacer contrapeso. Se coloca transversalmente al buque, más o menos en la mitad de la eslora de la barca, se trava por uno de los extremos en la parte inferior de la “cossia”, bajo la cubierta, en el costado de barlovento. El tablón es bastante largo como para que el otro extremo salga por fuera de la borda. Se utiliza cuando el viento complica la escora de la embarcación, entonces se saca, “treure sa post”, por la borda de barlovento y un tripulante se sienta encima para hacer el contrapeso. Regula la escora moviéndose más o menos hacia el exterior en función de la escora: a más viento y escora, más hacia el extremo de fuera se sitúa el tripulante.

En algunos casos puede requerir de la ayuda de un segundo tripulante que también se sienta en el tablón con el fin de aumentar el peso y el efecto de la palanca. Las barcas que usan el tablón normalmente son los botes de regata, debido al exceso de vela.

F. TIPOLOGÍA DE LAS EMBARCACIONES TRADICIONALES DE MALLORCA APAREJADAS DE VELA LATINA

A lo largo de la historia, los hombres se las han ingeniado para aparejar sus barcas de la manera más eficaz de acuerdo con la función a la que están destinadas. El fruto de este ingenio se traduce en Mallorca en las diferentes maneras con que las barcas se han aparejado de vela latina, en un proceso en el que han intervenido los mestres d'aixa y los maestros veleros, además de los patrones usuarios.

Combinado de varias maneras el aparejo latino continuó aparejando las embarcaciones de pesca y de cabotaje y más tarde las de recreo, hasta la llegada de los motores a mitad del siglo XX, y después en combinación con ellos.

Las diferentes tipologías de embarcaciones menores y mayores de Mallorca que tienen el aparejo latino como la forma de propulsión original son las siguientes: menores, bots (incluyen las lanchas de Felanitx), gussis³ y laúdes. En cuanto a las embarcaciones mayores únicamente se conserva la barca de bou como tipología aparejada de vela latina: Rafael (1915), Balear (1924), Sant Isidre (1925).

³Los gussis, igualmente que los botes sin cubierta o destapados e incluso las pateras, también pueden aparejarse, lo cual no significa que su diseño original se haya concebido para navegar a la vela. No es cosa rara ver algunas pateras y gussis modificados para navegar a la vela, pero realmente se trata de barcas pensadas y hechas para responder a una propulsión basada en el remo.

El laúd

De todas las embarcaciones menores de Mallorca la tipología más numerosa es el laúd. Podemos definir el laúd como una embarcación de poco tonelaje (desde una o menos, hasta cincuenta toneladas), dedicada originalmente a la pesca y al cabotaje. En rasgos generales, es una barca montada sobre una enramada formada por la quilla, el pie de roda, los codastes y las cuadernas. Es una embarcación dotada de cubierta y una "ossia" y, dependiendo de su eslora, de un escotillón en popa. Algunos laúdes llevan también otro escotillón situado a proa de la "cossia" que hace las funciones de pozo de anclas. Los escotillones se cierran mediante cuarteles. Obviamente esta distribución de la "cossia" y los escotillones varía en función de la eslora y la función a que se destina el laúd. Los laúdes más pequeños llevan únicamente la "cossia" central y ningún escotillón, esta "cossia" la pueden tapar con los cuarteles o mediante puertas.

Los laúdes no tienen popa de espejo; disponen de dos rodas, de las cuales la de proa es la que más identifica a esta tipología ya que se corona con una pieza muy característica llamada "cap de mort" o "capellet". Ambas rodas se fijan a la quilla mediante las contrarodas. Pueden los laúdes, disponer de un tablón longitudinal al que se fija la quilla y las quadernas y que se denomina "peça" (pieza), no así los más antiguos, algunos de los cuales se refuerzan internament con una sobrequilla.

Ya hemos dicho que el aparejo de estas embarcaciones es el latino, así que los laúdes originariamente llevaban vela latina y organizaban el aparejo a partir de las diferentes posibilidades que les permitía la combinación del palo mayor, el de trinquete y el de mesana.

Por sus características el laúd es una embarcación ideada para la práctica de la navegación costera, los laúdes "costers" y "viatgers" navegaban entre islas y hasta la península y otras orillas mediterráneas cercanas, principalmente del norte de África. Ya en el siglo XIV, encontramos documentación relativa al laúd en Mallorca y data de 1249 la cita más antigua que se conoce que hace referencia a un laúd. En el ámbito del comercio, los laúdes "viatgers" y los laúdes "costers", ya desaparecidos, constituyen, por decirlo de alguna manera, los hermanos mayores de las embarcaciones que hoy conforman la marina tradicional, mientras que en el ámbito de la pesca son los grandes laúdes de arrastre, a la vela primero, y después las barcas de arrastre motorizadas, representantes mayores de esta marina popular aún viva.

El bote

La segunda tipología de las embarcaciones llamadas menores, -segunda en cuanto al número de unidades que quedan en Mallorca⁴ -, es el bote mallorquín, que ciertamente tiene notables diferencias con los botes que encontramos en Menorca, en Ibiza o en Formentera.

⁴En la actualidad (2018) quedan en Mallorca una cincuenta de botes cubiertos de los que no todos se encuentran en buenas condiciones de conservación.

El bote se constituye en una tipología bien definida en la que se diferencian dos clases: los cubiertos (dotados de cubierta) y los que no la llevan, los descubiertos o también conocidos como botes destapados o sin cubierta. Se trata de la misma tipología de embarcación, pero con diferencias que vienen dadas por cambios morfológicos derivados principalmente de los requerimientos estructurales necesarios para llevar o no, cubierta y que tienen consecuencias en la eslora, el aparejo y el uso que se les da. Pero la principal característica del bote mallorquín, balear en general podríamos decir, es su popa de espejo, plana, y a proa, su roda, que no lleva sombrerete y que, a diferencia de los laúdes, no sobresale de la regala, más que unos cuantos centímetros.

Los botes cubiertos están dotados de una cubierta que se organiza alrededor de una "cossia" que puede cerrarse con el sistema tradicional de cuarteles o con el sistema de puertas, ya más moderno. La eslora habitual de los botes cubiertos está comprendida entre los 20 y los 25 palmos, aunque existen algunas pocas unidades que llegan a los 27 y a los 28 palmos, cabinados algunos de ellos. En Mallorca aparejan vela latina con un foque y en algunos casos, mesana, que suele ser latina. Al norte de la isla, principalmente en la zona de Alcúdia y Pollença la mesana suele ser tarquina⁵. No se deben ignorar los aparejos de cangreja y guaira, muy populares en Mallorca e Ibiza en determinadas épocas y áreas geográficas.

⁵La tarquina es una vela cangreja, trapezoidal, muy alta de baluma. Parece que la introdujeron los ingleses en Menorca y de allí pasó al norte de Mallorca (Alcúdia y Pollença).

Todos los botes llevan remos, con uno o dos órdenes por banda y algunos, principalmente los de esloras por encima de los 20 palmos, llevan motor interior. Hay que tener en cuenta que en los años 90 cuando se reavivó la afición por las regatas la mayor parte de los botes de competición eliminaron sus motores y sellaron el puente de la hélice a fin de recomponer las líneas de agua originales. Algunos eliminaron también las sujeciones del motor, el depósito, el tubo de escape, y muchos otros complementos, en un proceso inverso al que habían sufrido décadas atrás.

Los botes sin cubierta, también conocidos como botes destapados no presentan cubierta más que en proa y en popa (paramoles). No tienen, por tanto, "cossia". Su eslora habitual oscila entre los 17 y los 20 palmos y el sistema de propulsión que utilizan es el remo, por lo que presentan en su espacio central uno o más bancos para remar y uno o más órdenes de escalemeras por banda. Algunos de estos botes han montado una vela latina.

Muchas de estas barquillas han servido bien como embarcaciones auxiliares en diversas actividades profesionales y todavía podemos encontrar uno o dos en algún puerto de la isla haciendo estos trabajos. Pero en general, el bote destapado se encuentra bastante amenazado porque estas barcas han sido sustituidas con facilidad por los botes de plástico, más económicos y prácticos en la mayoría de funciones. Precisamente la construcción de estos botes de fibra se inspiró en los botes de madera originales de los que copiaron las plantillas. Actualmente no quedan en Mallorca más de una decena de estos botes destapados, la mayoría de ellos en muy mal estado.

La lancha felanitxera

Si hemos hablado de dos clases de botes, ahora hablaremos de una versión de bote con características propias que puede adoptar tanto los rasgos de un bote cubierto como los de un bote descubierto. Nos referimos a la lancha de Felanitx, también conocida como "bot Felanitxer" o "lancha felanitxera".

Hoy en día entendemos por "lancha" una embarcación moderna propulsada por uno o más motores interiores o fuera borda, pero históricamente el término lancha hacía referencia a la embarcación más grande y fuerte de las embarcaciones menores del servicio de a bordo. Era un bote auxiliar de propulsión mixta a vela y remo que se utilizaba para las tareas auxiliares de un barco más grande: remolque, fondeo, transporte de gente, etc.

Podemos decir que ninguna de aquellas lanchas históricas tiene que ver con la lancha de Felanitx, si bien ésta en realidad también se trata de un bote, de hecho, se conoce también como bote Felanitxer, debido a que se construye en el entorno del área del Puerto de Felanitx⁶. Morfológicamente presenta las plantillas tradicionales de los botes, pero con pequeñas variaciones. Puede tener cubierta o estar descubierto y las "cossias", que pueden ser rectangulares como en los botes convencionales, son en muchos casos ovaladas. Uno de los principales rasgos diferenciadores es la proa lanzada, la roda en muchas unidades no sale por encima de la tapa de regala, sino que queda a nivel; los imbornales son redondos, de cañón, y pueden ir forrados de cobre o latón; las bandas van forradas por la cara interior, por lo que la parte superior de las cuadernas no quedan a la vista. La eslora habitual de la lancha oscila entre los 20 y 25 palmos, pero podemos encontrar algunas mucho más pequeñas, de 3 y 3'50 metros, habitualmente sin cubierta.

⁶La gran mayoría de estas unidades se localizan en Portocolom y en menor grado también en Portopetro y otros lugares próximos a la influencia del Puerto de Felanitx.

Como se ha dicho, estas lanchas combinan el remo con la vela, siendo su aparejo el latino, al igual que los botes cubiertos convencionales; llevan un mástil generalmente mayor emplazado a proa, a un cuarto de la eslora. Llevan vela mayor y un foque. La antena varía en función de la utilidad a que se destina la barca, normalmente tiene una longitud no superior al coeficiente de 1'2-1'5 de la eslora, aunque los hay de más pequeñas o, de muy mayores si se trata de lanchas destinadas a la competición. En cuanto a los remos, llevan uno o dos bancos y uno o dos órdenes de remos por banda.

Si visitamos Portocolom encontraremos estas barquillas tan singulares distribuidas por todo el puerto, amarradas, fondeadas y muchas de ellas arrinconadas dentro de las "barracas" en el Rivetó o en Sa Bassa Nova formando parte de un paisaje típico marinero.

El gussi

Es una tipología que prácticamente ha desaparecido. A diferencia del resto de embarcaciones menores, el gussi no tiene una imagen uniforme y son muchos y variados los elementos ajenos de que se han dotado algunos de estos gussis a lo largo de su evolución, lo que añadido a la escasez de unidades que quedan, ha aumentado la dificultad de interpretación.

El casco del gussi es muy parecido al del laúd, por lo que a menudo se confunden, especialmente con los laúdes de poca eslora (22-23 palmos). Está pensado para ir al remo, pero debido a la eslora, el calado y el diseño del casco, también puede funcionar propulsado a la vela.

El gussi lleva dos bancos para remar, pero a menudo lo encontramos cubierto y motorizado, con motores fuera-borda o intra-borda, al igual que muchos botes. La roda de proa es como la del bote, corta. Si vamos a visitar los muelles de la isla veremos lo escasa que es esta clase de embarcación.

La patera

O beta, como es conocida en el norte de Mallorca o tèquina en Menorca o Xalana en Ibiza, se trata de la tipología más humilde de la flota tradicional.

Es una embarcación de líneas rectas, de fondo plano y de construcción simple y rústica; es una barquita diseñada para ir al remo que suele tener una cierta buena acogida entre el público en general. Quizá por su condición de barca pobre. En realidad, se trata de una clase de barca muy extendida en el Mediterráneo gracias a la sencillez de su construcción.

Las pateras se construían muchas veces con los restos de leña que el carpintero de ribera conservaba cuando había hecho un laúd u otra construcción, de ahí que no obedezcan exactamente a un mismo patrón constructivo.

La eslora de las pateras oscila entre los 15 y 20 palmos, siendo las más habituales las de 15 a 17 palmos. El número de cuadernas varía en función de la eslora, pero también depende del criterio de cada constructor, como casi todo en la patera. Estas cuadernas, que son de forma totalmente recta, en realidad deben considerarse como un refuerzo de las tablas. Estas se sujetan a la contraroda, que es de forma triangular. El espejo de popa suele ser de una sola pieza siendo en algunos casos de dos. Algunas incorporan un codaste clavado por su parte exterior que por la parte inferior se une con la quilla con un ángulo casi recto.

El fondo de estas barcas es totalmente plano. Llevan una pequeña quilla que consiste en un listón sencillo cuya profundidad varía según el lugar donde se ha de varar.

Para la distribución de la cubierta, la patera presenta una pequeña paramola a proa y otra a popa. Esta última a veces es cerrada. Al tratarse de una barca pensada para ser propulsada a remo -los remos tienen una proporción de tres cuartas partes de la eslora-, generalmente se proveen, las más pequeñas, de un banco transversal para poder remar, y de dos, las de mayor eslora. Llevan dos o tres chumaceras por banda (proa, centro, popa) que pueden ser de dos clases: una pieza de madera fijada en la regala, de la que sale el tolete, o una madera de forma triangular encajada en vertical en el lado interior de la regala, de la que sale el tolete y que al ser más alta ofrece la posibilidad de remar de derecho.

Las características de la patera la hacen apta para ser utilizada en zonas portuarias y en aguas poco profundas. Al igual que el bote descubierto ha servido también de auxiliar de otras embarcaciones dedicadas a la pesca profesional.

A pesar de ser la patera una barca al remo, no era una práctica tan extraña la de montar un mástil y una vela latina. En cualquier caso, era una práctica que exigía ciertas modificaciones. Para encajar el mástil se les adaptaba una carlinga y una fogonadura; algunas incluso se dotaban de cubierta. Después de todo era un invento sobre una base equivocada debido a las formas rectangulares y planas, -casi todas las líneas de la patera son planas-, y además, la quilla es demasiado poco profunda, lo que complicaba la navegación, especialmente con vientos de proa. Para poder ceñir se requería de más quilla y obviamente de un timón, un elemento inexistente en las pateras.

En los pequeños puertos y calas o dentro de los “escars”, las pateras encontraban sus cobijos perfectos desde donde cumplir su función de barquita de uso diario, de ágil manejo al remo y apta para la pesca costera.

Aparte de la pesca, durante algunos años las pateras fueron muy cotizadas como embarcaciones de trabajo de los clubes náuticos y otras instalaciones portuarias que las utilizaban para tareas diversas como trasladar muertos, montar cadenas, remolcar barcos por dentro el puerto, etc., su fama, como la de los botes descubiertos, vino dada por la maniobrabilidad y por su dureza, comparadas con otras embarcaciones de plástico de las mismas dimensiones; esa pesadez y estabilidad facilitaba las operaciones.

Hoy en día las pateras prácticamente han desaparecido. En 1990 se censaron 77 ejemplares; en 2016 se localizaron únicamente 7 en toda la isla.

G. ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL BIEN

Tradicionalmente los conocimientos ligados a la vela latina se transmiten sin interrupción de generación en generación, a través de la práctica de esta navegación. Esta práctica implica no sólo la navegación en el mar, sino la confección del aparejo, entendido aquí el aparejo como el conjunto formado por la arboladura, la vela, la jarcia y la maniobra. El montaje del aparejo a la embarcación está relacionado con el oficio de “mestre d'aixa” (carpintero de ribera), tanto en cuanto a la adaptación de los mástiles y maniobra en la barca, como la construcción de la embarcación en sí misma.

Para entender el estado de conservación del bien, la vela latina, hay que enfocar todos los agentes que están relacionados: el oficio de mestres d'aixa, el oficio de maestro velero, el oficio de maestro redero y las embarcaciones tradicionales.

El oficio de mestre d'aixa (carpintero de ribera)

El aparejo latino es el propio de la embarcación tradicional de Mallorca. El oficio de constructor de estas embarcaciones, los mestres d'aixa, ya hace años que se encuentra en recesión. Prácticamente no se construyen embarcaciones de nueva planta y el oficio se ha centrado en la restauración y mantenimiento. En estos momentos (enero 2019) hay suficientes mestres d'aixa para mantener la flota que ha quedado, pero la calidad del oficio ha descendido tanto que muy pocos de estos maestros ya no saben construir una embarcación partiendo desde cero. Por otra parte, el “mestre d'aixa” (carpintero de ribera) es el encargado de dejar la barca preparada para que le sea montado el aparejo latino: carlinga, “maneguetes”, cornamusas, clavijeros, “banyes”, bitas, cadenotes ... y es el maestro de ribera quien hace las entenas (car, pena, jimmelca), los

mástiles y los botalones y las botafores y tangones. También acometen los elementos complementarios más pequeños del aparejo: cazonetes, clavijas, vigotas, etc.

Desde el Consejo de Mallorca se han llevado a cabo Escuelas-taller que han servido para formar maestros d'aixa, pero actualmente el taller no hace funciones formativas, si bien está previsto volver a iniciar programas en este sentido a partir de 2020. Estos programas deberán especializarse -una parte- en la restauración patrimonial de las embarcaciones.

El oficio de maestro velero

Los veleros existentes en Mallorca hace años que trabajan toda clase de velas (materiales y cortes) para toda clase de barcos, la mayor parte de ellos correspondientes a diseños extranjeros. El número de velas latinas, foques y mesanas -tarquinas y latinas- que se confeccionan al año es bajísimo, ya que va en relación a la demanda (existe también una demanda desde otras Comunidades).

El número de maestros veleros capaces de diseñar y cortar una vela latina tradicional, es bajo (se estima que no más de media docena).

La desatención a que han sido sometidos los maestros veleros en lo que respecta al mantenimiento y transmisión del oficio en su vertiente tradicional, nos conduce a una situación preocupante porque, hoy por hoy, no está garantizada la transmisión de este oficio tradicional.

El oficio de maestro redero

El maestro redero es el perfil profesional que atiende todo lo relacionado con la confección de la jarcia y maniobra. Se trata de un oficio que al igual que el velero tiende a diversificarse y abrirse a un mercado que raramente trata la embarcación tradicional mallorquina y el aparejo latino. Por lo tanto, la transmisión del oficio con respecto a la vela latina, tampoco está garantizada. No son más de dos personas las que quedan en activo con conocimientos suficientes para garantizar esta transmisión.

Las embarcaciones tradicionales. Censo:

La vela latina no existe si no existe la embarcación. Por lo tanto, es imprescindible conocer la situación de la flota de embarcaciones tradicionales de la isla aparejadas de vela latina o con capacidad y condiciones de aparejarse. Los inventarios o censo de embarcaciones nos facilitan los datos. Se han llevado a cabo varios inventarios: 1990, 1994, 1996, 2001 y 2010. El inventario del año 2010 nos daba un censo de 782 barcas de las cuales 733 corresponden a tipologías que llevan originalmente aparejo latino. Actualmente (2019), se está llevando a cabo un último inventario para evaluar la situación de la flota. Ya se anticipa que se ha reducido.

Debemos destacar dos embarcaciones aparejadas de vela latina como son el laúd Balear (Palma, 1924), declarado BIC (6 de abril 1998) y el laúd Alzina (Cala Ratjada, 1945) también declarado BIC (8 de marzo 2008). Ambas construcciones se encuentran en activo haciendo salidas de manera continuada en el marco de los diferentes encuentros y regatas que se organizan desde los clubes náuticos y desde la Federación Balear de Vela. En este sentido y en el marco de los encuentros organizados (competitivos o no), los clubes náuticos han jugado un papel muy importante en la concienciación y práctica de la navegación tradicional con aparejo latino.

H. GLOSARIO

ALETA. Aleta. Parte de los lados de popa de la barca.

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

ALUNAMIENTO. Curva, positiva o negativa, que forman las caídas de una vela.

AMANTE. Cuerda gruesa que, pasando por uno o más motones, sirve para izar y arriar aparejos.

AMURA. Cabo que en las velas de martillo se liga en el puño de amura de la vela y hace la función de davante.

ARMATGE. Cuerda que forma el borde de la vela.

BALUMA. Caída de popa de la vela.

BANC D'ARBORAR. El banco central de la barca, al que va sujeto el mástil.

BARBIQUEJO. Cabo que ata el botalón en la roda.

BATICUL. Mástil de mesana en las embarcaciones menores.

BATIDOR. Cabo delgado de cuerda que llevan las velas desde la pena hasta el puño de escota, en una vaina de tela para que le sirva de relinga.

BITA. Pieza vertical y gruesa de madera o de metal que hay en la cubierta de una nave y que sirve para labrar en ella y atar a ella la cuerda del ancla, las amarras, etc. Están clavadas en los laterales de la parte de proa del laúd. Sobresalen unos 10 ó 12 cm por encima la orla.

BOTAFORA. Percha cilíndrica de madera que va colocada casi horizontalmente en la parte de popa de un laúd o bote. Botalón de popa.

BOTALÓN. Percha cilíndrica de madera que sale por la proa de la barca y sirve para amurar en ella el foque o los davantes.

BURRO. Conjunto formado por la orza popa y los davantes. Ambos cabos se atan al car de la entena con el objeto de dirigir la vela hacia un lado o hacia el otro.



- CABILLA. Pequeño balaustre que metido en un agujero del clavijero sirve para amarrar una cuerda.
- CADENOTE. Tirante metálico atado junto a una nave que sirve para amarrar los obenques y los estais.
- CAR. //1. La percha inferior y más gruesa de las dos que forman la entena de la vela latina. // 2. La punta de la vela latina que está más cerca de proa, es decir, que toca la entena por el puño del car.
- CARLINGA. Pieza de madera o de hierro colocada en la parte interior-inferior del buque de una embarcación, y que tiene un encaje para encajar en ella y descansar el mástil.
- CEÑIR. Navegar haciendo el menor ángulo posible con el viento
- CODASTE. Roda de popa. Pieza que arranca del extremo de popa de la carena y sube vertical o casi vertical. Forma la parte extrema del buque por la parte de popa y sirve para sostener el timón.
- CHUMACERA. Cada una de las piezas de madera que van fijadas sobre la orla de una embarcación y que disponen de un agujero dentro del cual se mete el tolete.
- CONTRARODA. Pieza de madera que va adherida a la roda en sentido longitudinal, por dentro del casco del buque y le sirve de refuerzo.
- CORNAMUSA. Pieza metálica o de madera, en forma de T, que se utiliza para afianzar en ellos cabos.
- COSTELLA. Cada una de las piezas de madera largas y curvadas que arrancan de la quilla o de la "peça". Constituyen parte del esqueleto de la barca sobre el que se sujeta el forro que cierra el buque.
- COSSIA. Cada una de las dos piezas que, colocadas de canto, forman los dos lados largos de la escotilla de una barca.
- CRUZ. Parte central y más gruesa de una verga o entena. Equidista de los extremos de la misma verga o entena.
- DAVANTES. Cabo que sujeta a proa el car de la entena.
- DOGAL. Cabo que haciendo una vuelta al amante de la entena, rodea también el mástil y con el extremo coge la troza. Actúa como una anilla que se estrecha desde la troza y mantiene sujeta la entena al mástil.
- IMBORNALES. Cada uno de los agujeros que hay en cada lado de una nave para evacuar el agua de encima cubierta.
- ENFOGONAMENT. //1. Agujero practicado en la cubierta de una nave, por donde sale un mástil. //2. Agujero, generalmente circular, que hay en el banco de arbol de ciertas embarcaciones menores, por donde pasa el mástil. //3. Entrada semicircular en el medio de la parte posterior del banco de arbol de una barca, donde va apoyado el palo.
- ENGINYA. Cada una de las ligadas de cuerda que atan el car con la pena de la entena.
- ENRAMADA. Esqueleto de una nave
- ESCALEMOT. Extremo de la cuaderna que sale por encima de la cubierta y sujeta la orla.
- ESCÀLEM (Escálemo). Estaquilla de madera o de metal, que va metida en la parte superior de la chumacera, en la orla de la barca, y sirve para sujetar los remos con los estrobos y apoyarlos a ellos al remar.
- ESCOTA. Cabo de cuerda, o aparato de cuerda y poleas o quadernals que, atado al puño inferior de la vela, sirve para cazarla y amollarla.
- ESCOTILLÓN. Escotilla de pequeñas dimensiones, generalmente practicada en la popa de la embarcación.
- ESTRELLERA. Cabo que se encapilla por un extremo en la parte superior del mástil, y por el otro se hace firme un poco más a popa que la troza. Sirve para evitar que el mástil se rompa hacia proa.
- GRATIL. Extremidad u orilla de la vela, por donde se une y sujeta al palo, verga o nervio correspondiente.
- GONGO. Pieza de latón o de bronce en forma de argolla que va fijada a la roda de proa.
- JIMELCA. Pieza de madera adherida a una entena mediante cabos para reforzarla.
- LLAMA. Parte plana del extremo superior del car y del inferior de la pena, por donde estas dos piezas se juntan y sujetan.
- MANEGUETA. Pieza de madera que va colocada longitudinalmente a los lados de la orla de un laúd, normalmente montada sobre dos escalemots y que sirve para amarrar un cabo.
- MARE. Cada una de las dos barras de madera sobre las que se monta y sujeta el motor interior de la barca.
- MARTELLET. El puño de amura de las velas de martillo.
- MATAFIÓN. // 1. Cabo de cuerda delgado y corto que, junto con otros cosidos a la relinga de la vela, sirve para ligarla a su entena. // 2. Trozo de cuerda delgada que cosida a la faja de rizos y junto con otras sirve para recoger parte de la vela cuando hace demasiado viento.
- MECHA. Porción más delgada, generalmente de forma cuadrangular o cilíndrica, con que acaba una pieza de madera, de hierro, etc., y que sirve para encajar ésta dentro de un hueco de igual forma y espesor abierto en otra pieza. Mecha del palo.
- PARAMITJAL. Gran refuerzo de madera, empernado con la quilla en sentido de proa a popa; tiene unos agujeros dentro a los que encajan a los palos, y sirve de refuerzo a la cresta y en toda la construcción del buque.
- PARAMOLA. Pieza de madera fijada transversalmente sobre las cuadernas a popa y en proa de la embarcación, con un agujero a través del cual pasa el mástil correspondiente de mesana o trinquete.
- PENA. //1. Percha de madera larga que forma la parte superior de la entena de la vela latina. // 2. El puño de la vela latina situado en el extremo de la dicha pértiga.
- PENOL. Extremo superior de la pena.
- PIE DE RODA. Pieza curvada de madera que une la roda de proa o de popa con la carena de la embarcación.
- PUJAME. Orilla inferior de una vela.
- CUARTA. Cada una de las 32 partes iguales en que está dividida la rosa náutica.



CUARTEL. Cada una de las tapas de madera que encajada una con otra y sobre la “cossia”, dejando la barca cerrada y haciendo impenetrable la acción del agua.

RACA. Anilla de hierro que puede correr a lo largo de un palo, de un cabo, etc., y que sirve para sujetar una antena, una verga, el puño de una vela, etc.

REGALA. Tablón que cubre la cabeza de todas las cuadernas de una barca en determinadas tipologías. Constituye el pasamano de madera que cierra la parte superior de la borda y sobre la cual se clavan las chumaceras.

RIZO. Cualquiera de las cuerdecitas cosidas a la faja de rizos que sirve junto con las otras semejantes para plegar parte de una vela a fin de reducir su extensión. Esta acción se llama tomar rizos.

RODA. Pieza curvada puesta como prolongación de la quilla, desde la que se alza para formar la pieza principal de la proa y de la popa.

TOQUINO. Trozo de madera de forma triangular, que sale un poco de la superficie de un palo o de una antena y sirve para evitar que los cabos pasen más debajo de lo que conviene.

TROZA. Aparejo con el que se mantiene la antena de la vela latina unida a su mástil.

OBENQUE. Cada uno de los cabos que van de la parte superior del palo a la amurada y sirven para sujetarlo.

OJETE. Agujero practicado en la vela por donde pasan a los matafones; es redondo y reforzado con un cosido o una anilla de metal.

ORZA POPA. Cabo que sirve para separar de la roda el car de la antena.

PAÑO. Cada uno de los trozos de lona o tela que cosidos el uno con el otro forman la vela.

PERCHA. Palo o vara larga accesoria de la arboladura de una nave.

VIGOTA. //1. Especie de motón chato y redondo, sin roldana. Vigota de canal: la que es casi esférica y tiene por toda la superficie exterior una muesca, en la que se coloca un cabo de cuerda. Vigota ciega: la que tiene un agujero central. Vigota de amura: es de un solo ojo, por el que pasa la amura de la mayor, y sirve para amurar esta vela. // 2. Aro de madera que está unida al dogal y sirve para tener sujetas las antenas y el mástil de una barca.

2. Medidas de Salvaguardia

Con el fin de salvaguardar este patrimonio, y tal como establece la ley 18/2019, la tarea de protección y de salvaguarda debe dirigirse fundamentalmente a realizar tareas de identificación, descripción e investigación con criterios científicos, incidiendo en que se trata de un patrimonio vivo, utilizable y participativo.

En el marco de estas políticas de salvaguarda, se deberá incentivar la recuperación de la flota artesanal tradicional menor a partir de su aparejo con vela latina; potenciar el conocimiento de las técnicas de fabricación de la vela latina con la identificación, documentación y registro de las embarcaciones en activo; revitalizar el oficio de “mestre d'aixa” (carpintero de ribera) con respecto a los buques, pero también a los aparejos y, en general, fomentar las actividades didácticas y de difusión sobre cualquier ámbito relacionado con el saber de la vela latina (históricos, técnicos, terminológicos, etc.).

3. Conclusión

Esta técnica de navegación, con todos sus utensilios y oficios, constituye uno de los ejemplos de los usos y costumbres tradicionales que se han transmitido a lo largo del tiempo y que conforman un rico patrimonio cultural resultante de la relación hombre y medio ambiente, por lo tanto, es una de las manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial merecedora de ser declarada Bien de Interés cultural inmaterial de acuerdo con el art. 14 de la ley 18/2019.

La navegación a vela latina, junto con todas las técnicas y aparatos necesarios para su realización reúne las características a que se refiere la UNESCO en su Declaración de 17 de octubre de 2003, «Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial», en el artículo 2, en la que define el patrimonio cultural inmaterial como aquel « que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiendo un sentido de identidad y continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana »

