



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

CONSELL INSULAR DE MENORCA

384713

Resolució núm. 87 de 06/08/2021 del conseller executiu del Departament de Cultura, Educació, Joventut i Esports del Consell Insular de Menorca, relativa a la incoació de l'expedient per declarar la navegació amb vela llatina, així com els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica, com a bé d'interès cultural immaterial de Menorca (BICIM) (exp. 2109-2021-000005)

Antecedents

1. L'article 15.1 de la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears, atorga als consells insulars la potestat de declarar en els seus territoris respectius béns d'interès cultural immaterial, i preveu que la incoació del procediment escaient correspon a l'òrgan competent de cada consell insular, que en el cas del Consell Insular de Menorca és el conseller executiu del Departament de Cultura, Educació, Joventut i Esports, que ho pot fer per iniciativa pròpia, a proposta dels òrgans consultius en matèria de patrimoni cultural immaterial o a instància d'una altra administració pública, comunitat, grup o persona.

2. Amb data de 8 de juny de 2021, RS 106676 de la Conselleria de Fons Europeus, Universitat i Cultura del Govern de les Illes Balears, es va remetre al Consell Insular de Menorca el certificat dels acords adoptats pel Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears en la sessió del passat 1 de juny de 2021, que entre altres acordà en el punt 2.2 «Proposar als consellers i conselleres competents en matèria de patrimoni cultural immaterial, dels consells de Menorca, d'Eivissa i de Formentera, que impulsin la incoació dels expedients de declaració de la vela llatina com a bé d'interès cultural immaterial».

3. El Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears, així mateix, vol promoure la declaració de la tècnica de la navegació amb vela llatina com a Bé d'Interès Cultural Immaterial Compartit, figura que preveu també la Llei 18/2019 abans esmentada per a aquelles manifestacions comunes al conjunt de les Illes, representatives d'una identitat compartida; per la qual cosa va promoure una jornada tècnica sobre aquesta qüestió que va tenir lloc el passat 20 de maig de 2021 i en la qual van participar els diferents consells insulars i entitats relacionades amb la tècnica de la vela llatina.

4. Amb motiu d'aquesta jornada tècnica, el Consell Insular de Menorca va encarregar a Antoni Camps Extremera, membre del Grup de Treball de l'Inventari del Patrimoni Cultural Immaterial de Menorca (Ipcime) i redactor de la fitxa corresponent a la vela llatina inclosa amb el núm. 4/006 en aquest inventari, un informe sobre la tècnica de la navegació amb vela llatina a Menorca, informe que ha estat completat posteriorment amb diferents aportacions sorgides en la jornada del mes de maig i que consta en l'expedient.

5. També consta en l'expedient l'informe de la cap del Servei de Política Lingüística i Patrimoni Cultural Immaterial del CIM, en què considera adient incoar l'expedient per declarar la navegació amb vela llatina com a BICIM basant-se en els motius següents:

a) La vela llatina ha estat el sistema de navegació per excel·lència utilitzat al llarg de la història a Menorca i a la Mediterrània en general. Tot i no ser un coneixement i una pràctica exclusiva menorquina, és evident que és un mètode de navegació estretament lligat al patrimoni marítim clàssic de l'illa i als seus ports.

b) El fet que avui dia hi hagi col·lectius portadors de l'element que, tot i que d'una manera recreativa i demostrativa, continuïn practicant aquesta manera de navegar i recuperin embarcacions clàssiques, contribueix a la pervivència a Menorca d'una pràctica estretament lligada a la cultura i la sociologia de l'illa i, sobretot, d'una activitat respectuosa amb el medi natural i marí menorquí.

c) La pràctica individual o conjunta de la navegació a la vela llatina és una mostra de la contribució de la societat menorquina al manteniment de la identitat i de la cohesió social, tot esdevenint entre qui l'exercita una pràctica que reforça els vincles i les arrels amb la terra.

d) Les trobades de barques clàssiques i altres iniciatives entorn de la navegació amb vela llatina són pràctiques respectuoses amb el medi i, per tant, d'acord amb els principis que propugna la reserva de biosfera de Menorca, per la qual cosa poden contribuir al desenvolupament d'un turisme sostenible i a la conservació i el manteniment dels valors de la cultura marinera i de la costa menorquines.

e) La tècnica de la navegació amb vela llatina està estretament vinculada amb altres elements del patrimoni cultural immaterial de l'illa, com són, els oficis de mestre veler, mestre d'aixa i mestre xarxer, el vocabulari propi de la tècnica i de les embarcacions que la utilitzen, les expressions i frases fetes relacionades amb el món de la mar, i l'anomenada cuina de barca.

Vists aquests antecedents, i atesa la delegació de competències feta a través del Decret de Presidència del Consell Insular de Menorca núm.



433 de 12-07-2019 (BOIB núm. 97 de 16-07-2019), com a conseller de Cultura, Educació, Joventut i Esports del Consell Insular de Menorca,

Resolució

Primer. 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 es detalla en l'informe tècnic de dia 30 de juny de 2021, que s'adjunta com a annex i forma part integrant del present acord.

De conformitat amb l'article 15.9 de la Llei 18/2019 de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears, l'acord de declaració s'haurà d'adoptar en el termini màxim de vint mesos comptat a partir de la data en què s'hagi incoat el procediment. Un cop transcorregut el termini esmentat, si no es dicta una resolució expressa, el silenci s'entendrà desestimatori i es produirà la caducitat de l'expedient.

Segon. Publicar aquesta resolució en el Butlletí Oficial de les Illes Balears i obrir un període d'informació pública de 30 dies a partir de l'endemà d'haver-se publicat perquè les persones interessades puguin presentar les al·legacions i els suggeriments que considerin oportuns.

Tercer. Notificar aquesta resolució i donar audiència, pel mateix termini previst en el punt segon, d'una banda a les entitats i persones portadores que organitzin, promoguin o tinguin un vincle destacat amb el bé cultural immaterial, i per l'altra als ajuntaments de Ciutadella, es Mercadal i Maó perquè n'emetin un informe previ i preceptiu d'acord amb l'article 15.2 de la Llei 18/2019 abans esmentada.

Quart. Traslladar aquesta resolució al Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears, a la Comissió Assessora del Patrimoni Cultural Immaterial de Menorca i a l'Institut Menorquí d'Estudis perquè, d'acord amb l'article 15.5 de la llei esmentada, n'emetin també els corresponents informes preceptius.

Cinquè. Notificar l'acord d'incoació a la Conselleria de Fons Europeus, Universitats i Cultura del Govern de les Illes Balears i anotar-lo en el Registre de Béns d'Interès Cultural de Menorca.

Sisè. Donar-ne compte al Ple en la primera sessió que tenguí.

Annex

Informe tècnic per a la declaració de la navegació a la vela llatina com a bé d'interès cultural immaterial (BICIM) i com a bé d'interès cultural immaterial compartit (BICIMCO)

I. Denominació

Navegació amb vela llatina, vela llatina, navegació a vela llatina, navegació a vela tradicional, navegació a vela clàssica.

II. Tipus de bé

Immaterial

III. Descripció general del bé

La navegació amb vela llatina és un mètode ancestral de navegar impulsat per la força del vent que utilitza com a sistema de propulsió una vela triangular, coneguda avui com *vela llatina*, és a dir, de tres punys, que s'enverga a una perxa, que duu per nom *antena*, i que es pot utilitzar tota sola o combinada amb altres tipus de vela —llatines o no—, a criteri del patró i segons les característiques de l'embarcació.

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.

La navegació a la vela llatina sobreviu a Menorca com una activitat fisicorecreativa impulsada majoritàriament per les associacions cíviques dedicades a la salvaguarda del patrimoni marítim illenc i es practica amb embarcacions tradicionals, les més comunes de les quals són el bot i el llaüt de pesca o d'esbarjo, adequadament aparellades. Aquestes entitats són les que, en bona mesura, vetllen per la preservació de les embarcacions clàssiques menorquines i els seus aparells de navegació tradicional amb vela llatina. La manifestació més visible de la pràctica d'aquest art són avui les trobades de barques clàssiques que organitzen periòdicament les associacions sense afany de lucre Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó, en les quals els seus membres practiquen aquest tipus de navegació amb embarcacions tradicionals.

IV. Pertinences del bé

El bé immaterial de la navegació amb vela llatina es conforma pels elements següents:



- Els coneixements tècnics relatius a la confecció de les veles, l'arboradura amb la seva eixàrcia i maniobra, i els coneixements que afecten les embarcacions que els sostenen.
- Els coneixements tècnics de navegació amb vela llatina.
- El vocabulari propi esquematitzat en els grups següents 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; i l'ofici de mestre xarxer per a la confecció de la maniobra i de l'eixàrcia pròpia de l'aparell llatí.
- El menjar de barca.

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

V. Memòria històrica del bé

L'origen de la vela llatina és incert, però indubtablement és antic i neix en l'àmbit de la Mediterrània, de la necessitat de navegar amb els imprevisibles canvis de direcció del vent que caracteritzen aquesta mar. La vela llatina permet remuntar el vent, i per tant gaudeix d'una autonomia completa, cosa que la vela quadra no té en estar sotmesa sempre a l'espera de vents portants. La vela llatina seria, doncs, l'evolució de la vela quadrada de les primeres embarcacions, una evolució que es produiria arran de la necessitat d'obtenir una navegació propulsada per la força del vent molt més eficient.

Tot apunta que grecs, fenicis i romans ja practicaven la navegació amb vela llatina amb embarcacions petites i lleugeres, com a complement del rem, el principal sistema de propulsió de les embarcacions en l'Antiguitat. De fet, la representació més antiga que es conserva de l'ús de la vela llatina data del segle II aC, i apareix en un baix relleu d'una làpida funerària trobada en el Pireu (Grècia), i actualment conservada al Museu Nacional d'Atenes, en què es veu clarament una embarcació de petites proporcions amb l'arbre i l'antena propis d'aquest tipus de vela. No obstant açò, tradicionalment se sol considerar que la vela triangular no va ser introduïda pels romans en el Mediterrani occidental fins el segle III dC, i no es documenta l'ús d'aquest tipus de velam en embarcacions d'un cert tonatge fins el segle VI dC. És el cas dels dromons bizantins, que utilitzaven la propulsió mixta; és a dir, tant la vela llatina com el rem.

La tècnica de navegació amb vela llatina és perfeccionada pels àrabs a partir del segle VII, i la seva expansió definitiva arreu es produeix en les èpoques medieval i moderna, en els àmbits de la pesca, el comerç, el transport i, sobretot, la guerra. Els portuguesos en les rutes cap a l'Orient i els espanyols en els viatges a les Amèriques navegaren amb caravel·les que combinaven l'ús de la vela llatina amb la vela quadra.

La decadència de la vela llatina s'inicia a partir de la segona meitat del segle XVIII i es deuria, primer, a una evolució lògica de la navegació amb vela per obtenir-ne una major eficiència i, després, a l'entrada del motor com a sistema de propulsió. La vela cangrea o àurica, la vela guaira, la vela al terç o la vela bermudiana o marconi, van suposar poder gaudir dels mateixos avantatges que la vela llatina sense els inconvenients que aquesta presenta. De fet, la vela llatina té el gran avantatge de permetre la navegació amb el vent en contra, però necessita d'una tripulació nombrosa i molt experimentada, perquè és de difícil maniobra. Tot apunta que el creixement del comerç i el transport marítim va anar exigint embarcacions cada cop més grosses —com les fragates, les corbetes, els bergantins i les goletes— i, per tant, inadequades per ser aparellades amb vela llatina. Així les coses, per a la navegació a gran escala s'optà per aparells més fraccionats i fàcils de dominar per una tripulació manco nombrosa, la qual cosa permetia abaratir el cost dels viatges. El declivi definitiu vindria amb l'entrada dels vaixells a vapor i, després, del motor d'explosió.

Entre les embarcacions de tonatge mitjà que encara solcaven els ports i les costes menorquines en el segle XIX i que vestien l'aparell de la vela llatina hi havia el xabec, la tartana, el llaüt viatger i la bergantina, aquesta aparellada amb un sistema mixt que combinava la vela llatina i la vela quadra. El darrer xabec que va existir va ser *El Gallo II*, construït a Menorca el 1861 per encàrrec d'un armador solleric i que va navegar aproximadament fins als anys 1956-1957. La resta d'embarcacions clàssiques referides que es propulsaven amb vela llatina ja no sobrevisqueren a l'entrada del segle XX. A Menorca, a la pedrera de Robadones, es conserva un llaüt viatger, el *San Bartolomé*, però de la resta no n'ha arribat ni un sol exemplar, ni tampoc se n'ha reproduït cap per a usos recreatius o demostratius. A Mallorca es conserva la tartana eivissenca *Rafael Verdera*, de 1841, destinada avui a xàrter privat.

Per altra banda, la navegació a la vela llatina es mantindria en el segle XX a Menorca en l'àmbit de la pesca, ja que resultava molt apropiada per a les petites embarcacions que feien recorreguts ràpids i de curta durada. Els principals tipus d'embarcacions aparellats amb vela llatina que encara estaven en actiu en la primera meitat de segle eren el llaüt costaner —amb una estructura manco reforçada que el llaüt viatger i que es dedicaria al tràfic costaner entre illes, amb una eslora entre 10 i 14 metres, pal mestre inclinat cap a proa, pal de la mitjana en candela i amb botaló per armar un flocc—, el llaüt pescador i d'esbarjo, el bot i el bot-llaüt. A més d'aquests hi havia encara d'altres tipus d'embarcacions tradicionals que, de manera no tan habitual, s'impulsaven mitjançant la força de la vela llatina. És el cas del gussi, de la tèquina, de la barca bolitxera o de la llanxeta. Els llaüts de pesca de dimensions similars al llaüt costaner es destinaven preferentment a la pesca de bou. D'aquest darrer tipus, a Mallorca sobrevisquen el *Rafael* (Palma, 1915), el *Balear* (Palma, 1924) i el *Sant Isidre* (Portocolom, 1925).

De llaüts, bots i d'altres embarcacions clàssiques, originàriament dedicats a la pesca i al cabotatge, se'n conserven tot un conjunt d'exemplars



als ports de Menorca, però actualment tenen un ús recreatiu. No obstant açò, s'ha d'especificar que no arriba a la cinquantena els exemplars d'aquests tipus d'embarcacions que avui dia comptin amb un aparell per navegar a la vela llatina, i encara manco els que realment hi naveguin.

L'aparició del motor d'explosió per a petites embarcacions va suposar que les darreres embarcacions de pesca que encara l'aparellaven en els ports menorquins la deixessin d'emprar de manera progressiva, fins que quedà relegada, amb el temps, a ser una vela auxiliar de petites dimensions per a casos d'emergència, de fallida del motor o per reduir el consum de gasoil. La desaparició de la vela llatina en les embarcacions d'esbarjo o de regata la va causar l'entrada de monotipus de més altes prestacions i molt més econòmics, com l'snipe.

La navegació amb vela llatina quasi ja no es practicava a Menorca en la dècada de 1980. En aquest moment hi quedaven uns pocs patrons i pescadors d'edat avançada que l'havien coneguda i apresada quan eren joves, però que ja no la utilitzaven, perquè havien substituït progressivament la navegació tradicional a la vela pel motor, conscients que els millors moments de la navegació amb vela llatina havien passat.

La recuperació de la vela llatina i, en general, l'interès per la conservació de les embarcacions clàssiques va començar a la dècada de 1970 al port de Maó, de la mà d'un grupet de persones enamorades de la mar, de les barques i de les tradicions i els costums mariners. L'inici simbòlic d'aquest procés de recuperació fou el desballestament d'una de les dues antigues barques motores de la Mola, embarcacions que, abans de la construcció de la carretera asfaltada que mena avui fins a la fortalesa, es feien servir per transportar-hi persones, aliments i tota altra casta de coses. Aquestes persones van començar a cercar les embarcacions clàssiques que, amb l'entrada de la navegació amb motor, havien quedat abandonades aquí i allà. Posteriorment, el 1981, aquest grup de gent va fundar l'associació Amics des Port. Durant la dècada de 1980 l'associació va continuar amb la tasca de recuperació d'embarcacions i va intentar, sense èxit, que l'antic escorxadur del port de Maó es convertís en un museu per allotjar-les. També va organitzar un curs de mestre d'aixa a Castell i, sobretot, va fomentar el manteniment de la navegació amb la vela llatina: així, cada any organitzava diverses regates d'embarcacions clàssiques, sobretot per Sant Pere.

El 1990 alguns dels membres d'Amics des Port es posaren en contacte amb un grup de persones de Ciutadella que compartien les mateixes inquietuds i, conjuntament, van fundar Amics de la Mar de Menorca. Aquesta nova associació naixia amb la voluntat d'aglutinar totes les persones de Menorca nostàlgiques de la navegació tradicional i d'anar a vega, i interessades en la conservació i el manteniment del patrimoni i del bagatge cultural de la vida marítima il·lenca, en un moment en què tot aquell saber s'anava perdent. Inicialment Amics de la Mar de Menorca tenia dos nuclis: un a Maó i l'altre a Ciutadella. El nucli de Ciutadella s'ha mantingut fins avui dia com a seu permanent de l'entitat, mentre que el nucli de Maó es va convertir, el 1997, en una nova associació, Amics de la Mar Port-Maó. Aquest canvi en el nucli de Maó es va fer per poder gestionar el lloguer de la pedrera de Robadones, on Amics de la Mar Port-Maó guarda les embarcacions clàssiques que recupera i que també serveix com a lloc d'exposició. Tot i aquesta divisió, les dues entitats mantenen els objectius fundacionals de l'associació primigènica i han dut a terme nombroses actuacions en les últimes dècades, entre les quals destaquen la promoció de la navegació amb vela llatina, la restauració i recuperació d'antigues embarcacions de l'lenya, les trobades d'embarcacions clàssiques i l'estudi d'antigues tècniques de navegació i d'altres temes relacionats amb la cultura marítima de Menorca.

En els últims anys, els vells patrons que mantenien el coneixement de la tècnica ens han deixat. Els portadors actuals són els que l'han apresada per iniciativa pròpia dels ensenyaments dels vells patrons o en el nucli d'Amics de la Mar, però en un context d'aprenentatge totalment diferent al d'origen. En les darreres dècades hi ha hagut una revifada de la vela llatina, però el nombre de portadors illencs no creix. A poc a poc, moltes de les velles barques de fusta que s'han conservat han passat a mans de persones de fora, a convertir-se en peces de col·leccionisme, reparades i mantingudes per empreses nàutiques. El futur de la navegació amb vela tradicional i llatina es manté com un sistema de navegació merament testimonial, i tot apunta que el seu destí és convertir-se en un art d'exhibició i espectacle, aspecte que, per altra banda, s'ha de valorar de manera positiva, ja que obliga els patrons amb embarcacions equipades amb aparell de vela llatina a practicar-la de manera regular, contribuint que no caigui en l'oblit.

Així doncs, es pot observar una tendència clara quant a la transformació de l'element, que sorgeix com a una resposta tècnica i de caràcter professional i que acaba convertint-se en un element recreatiu que és salvaguardat gràcies a la labor dels dos col·lectius menorquins que fan feina per a la preservació de les embarcacions clàssiques que encara existeixen i que fan demostracions de navegació en les diverses trobades que organitzen al llarg de l'any. La transformació de l'element també es veu reflectida en les embarcacions en si, que han anat canviant segons la necessitat del moment, de manera que les antigues embarcacions com el xabec, la tartana i el llaüt viatger es troben completament desapareguts a Menorca.

VI. Descripció de la navegació i dels elements que conformen l'aparell llatí

Els sistemes principals per impulsar i per fer avançar una embarcació a la mar han estat, tradicionalment, el rem, basat en la força de l'home, i la vela, que se serveix de la força del vent. L'aprofitament del vent com a força motriu per a la navegació requereix de tot un aparellament i de l'aplicació d'una tècnica relativament complexa per fer avançar una embarcació. Atès que el clima i la morfologia de la costa varien d'uns indrets a uns altres, cada territori ha adoptat un aparell de navegació adaptat a les seves característiques i necessitats. En el cas de la mar

Mediterrània, caracteritzada pels freqüents canvis de direcció del vent i pel fet que sovint s'ha de navegar en contra d'aquest, la vela llatina ha estat el sistema de navegació a la vela més utilitzat i que més bones prestacions ha donat al llarg de la història. Així, l'aparell tradicional més emprat a les illes Balears, i a Menorca, per a la navegació d'embarcacions ha estat precisament aquest.

La vela llatina és el resultat de l'evolució històrica del sistema de navegació propulsat per la força del vent —concretament, de la vela quadra o quadrada, de quatre punys— per obtenir-ne una millor eficiència. Malgrat la simplicitat dels elements que la constitueixen, és un sistema de navegació de difícil maneig, però que té el gran avantatge de permetre navegar amb el vent en contra, de manera que és un sistema molt idoni per a embarcacions de petit tonatge i per a la navegació costanera i de cabotatge. No obstant això, s'ha utilitzat també en embarcacions de gran eslora —encara que necessita d'una tripulació més nombrosa en ser de difícil maniobra— i en la navegació transoceànica.

La navegació amb vela llatina es caracteritza per l'ús d'un aparell de veles de forma triangular, és a dir, de tres punys (*car*, *pena* i *escota*), i se'n fa servir una o més per embarcació. A Menorca, en embarcacions de petita i mitjana eslora —com ara llaüts i bots— s'ha emprat tradicionalment una vela major o *mestra* al centre de l'embarcació envergada a una perxa, anomenada *antena*, i dues veles secundàries i opcionals situades a proa i popa de l'embarcació, que poden ser llatines o no. En el cas de l'ús de tres veles llatines, la vela que queda a proa es coneix amb el nom de *trinet* o *triquet*, mentre que la que queda a la part de popa dur el nom de *mitjana*. Quan les veles secundàries no són llatines, la combinació més usual sol ser l'ús d'una vela mestra llatina combinada a proa amb un *floc* i amb una *tarquina* a popa. D'entre aquestes opcions, els pescadors de Menorca usaven habitualment només el triquet, amb llatina, i la mitjana, amb llatina i tarquina; la vela mestra, sempre llatina, la duïen damunt les forques i l'empraven només si calia, sobretot per a desplaçaments llargs.

La navegació amb vela llatina s'ha convertit a Menorca en una pràctica residual, i en un art d'exhibició i de gaudi per a qui la practica, que salvaguarda un sistema de navegació tradicional que ha estat substituït pel motor i per la demanda de nous tipus d'embarcacions.

La navegació amb vela llatina es pot fer amb qualsevol tipus d'embarcació de petit tonatge, però les més utilitzades pels menorquins que la practiquen, per inèrcia i nostàlgia, són les naus de llenya del tipus llaüt, i de manera més testimonial el bot, el bot-llaüt i el gussi. Tant els bots com els llaüts que solquen els nostres dies les costes menorquines estan motoritzats, es destinen a la pesca d'esbarjo, és a dir, a la pesca no professional, i al passeig, i empen la navegació amb vela llatina per al gaudi personal dels seus patrons, sigui individualment, sigui a través de les trobades anuals d'embarcacions clàssiques.

A continuació es descriuen l'aparell i l'arboradura de la vela llatina que es practica avui dia, i que es fa servir en llaüts, bots, bot-llaüts i gussis motoritzats.

La *vela major* o *mestra* és de forma triangular, i és confeccionada amb una tela resistent que està reforçada amb una corda o *ralinga* en la *caiguda de proa* —també dit *caient de proa* o *gràtil*— i a l'*enllunament* —també dit *llunada* o *faldar*—. A la *caiguda de popa* —també anomenat *caient de popa* o *baluma*— hi ha un cordill passat dins una basta que ajuda a regular la bossa de la vela. El caient de proa s'enverga a l'*antena* i a cada uns dels vèrtexs de la vela hi ha els *punys*. N'hi ha tres: el *puny de car* és el de l'angle inferior de la vorera de proa, el *puny de pena* és el de l'angle superior, i el *puny d'escota* és el vèrtex situat a l'angle inferior a la part de popa.

A llarg de la costura de la ralinga d'envergament, és a dir, al costat de la vela que s'enganxa a l'antena, hi ha una filera d'ullals petits que serveixen per envergar-la a l'antena amb l'ajut de caps curts i prims anomenats *batafions*. Des del puny del car divergeixen dues o tres costures reforçades fetes amb tires de lona i dirigides cap el caient de popa. Aquestes costures, anomenades *faixes de rissos* o *rissos*, tenen una sèrie d'ullals petits d'on pengen els batafions dels rissos. Quan hi ha tres faixes de rissos, s'anomenen *petit*, *mig* i *tercerol*. Aquests rissos serveixen per regular les dimensions de la vela, ja que en cas de molt de vent es fa necessari reduir la superfície de la vela a fi de no agafar-ne més del que pugui posar en risc l'aparell i l'embarcació.

La vela va unida a l'antena, i aquesta s'enganxa al pal mestre per mitjà d'un *estrop* i d'una *drissa* que serveix per hissar-la i arriar-la. La drissa passa a través d'una rotllana o, simplement, per un forat a la part més alta del pal, i davalla cap a coberta directament o amb l'ajuda d'un aparell de drissa (*caps* i *bocells*). L'aparell de drissa pot variar segons les dimensions de l'aparell. Finalment, per associar l'antena contra l'arbre, o sigui, que l'antena quedi ben subjectada al pal mestre, hi ha un cap anomenat *trossa*, que és un dogal amb una bigota tibet per un aparell que va fixat al costat de la barca. Aquesta aparell pot estar sotmès a variacions a criteri del patró i a l'envergadura de l'embarcació.

L'antena es compon de dues parts: el *car* i la *pena*. En les embarcacions grans aquestes dues parts poden estar fetes en dues peces diferents, que se superposen parcialment i es mantenen juntes amb l'ajut de diverses lligades. L'antena a la qual s'enverga la *vela trinet* i la *vela mitjana* sempre sol estar formada d'una sola *perxa*. El car és la part inferior de l'antena i la més gruixuda; és també la part de l'antena situada més a prop de la proa i té una longitud que equival a 3/5 de la longitud total de l'antena. Al car s'hi fixen el *davant*, que és un cap que serveix per amurar l'antena, i l'*orsapop*, que serveix per regular-ne la seva orientació i tibar-la cap a popa. La pena és la part superior de l'antena i també la situada més cap a popa. És més prima que el car i té una llargària que equival a 2/5 de la longitud total de l'antena.

A l'hora d'exercir la navegació, la vela major o mestra s'ha d'anar regulant en funció de la direcció i la intensitat del vent. Aquesta regulació es fa a través dels procediments i les maniobres que es detallen a continuació.

En primer lloc és necessari anar regulant la posició de l'antena a través d'una sèrie de maniobres que són dirigides, bàsicament, a través de



l'acció combinada de dos elements, que són el davant i l'orsapop. El davant és un cap que es ferma al car en el puny d'amura i, a l'inrevés de l'orsapop, passa dins una bigota o una armella fixa a la contraroda de proa i es ferma a una manegueta que es tengui a mà. La seva funció és mantenir l'antena en la seva inclinació en relació amb l'horitzontal. L'orsapop és un cap de gruixa mitjana i de la mateixa llargària que el davant que se subjecta al car de l'antena. Té la mateixa llargada aproximadament que l'eslora de l'embarcació i que la ralinga de la vela, i serveix per regular l'orientació de l'antena. L'extrem lliure es dirigeix cap a la popa de l'embarcació i es fixa en diferents punts segons les circumstàncies, a sobrevent.

A mida que l'aparell es va fent gran intervenen altres maniobres per assegurar l'aparell. Els camps de reforç més utilitzats són les ostes i l'amantina, entre altres. L'osta és un cap fi que assegura la posició de l'antena, determinada pel davant i l'orsapop, quan els moviments de la mar fan balancejar bruscament l'antena o quan hi ha força vent. Per la seva banda, l'amantina també serveix per reforçar l'antena perquè no pateixi massa esforços quan hi ha mala mar o molt de vent.

En segon lloc s'ha de tenir en compte que en el cas de la navegació amb vela llatina l'antena pot caure a la banda de sotavent o a la banda de sobrevent, i en cada cas necessita unes adaptacions diferents de l'aparell. D'aquesta manera, quan es navega a la bona l'antena i, per tant, la vela es troben a sotavent de l'arbre. Mentre que si es navega a la mala l'antena es troba a sobrevent de l'arbre i la vela llavors és empesa damunt l'arbre. Navegar a la mala té l'inconvenient que l'arbre rep tota la força del vent que li transmet la vela, que és empesa contra ell; a més, en aquestes condicions apareixen a la superfície de la vela dues bosses, una a cada banda de l'arbre. Per contrarestar la força sobre l'arbre, s'ha de tensar l'estrellera, que pot ser un cap senzill o un cap dotat d'un aparell de drissa que uneix l'extrem del pal amb el costat de la part de popa de l'embarcació. S'ha de tenir en compte que, navegant a la mala, la vela no s'ha de desventar amb l'escota, sinó amb el davant, perquè, si només s'amolla l'escota, la vela desventa la bossa de popa però queda la de proa, la qual cosa fa que l'embarcació pugui arribar a trobar-se en perill de trabucar. L'escota és esmordida a una clavilla sense fermar d'una manera fixa per tal que en tot moment, si les condicions de navegació ho exigeixen, estigui a punt per ser amollada.

Per evitar navegar a la mala es pot canviar l'antena del costat, operació que s'anomena *fer el car*. L'antena es pot fer passar per davant o per darrere del pal, segons si està inclinat o en candela. Abans de començar la maniobra es desparella el floc i tot allò que hi pugui interferir. Per fer la maniobra de passar per davant el pal, s'ha de virar en redó o per popa, de manera que la vela quedi desventada i la trossa amollada i, a la vegada, hissar l'antena tant com es pugui fins alliberar l'extrem del car damunt coberta per la cara de proa del pal. L'antena quedarà paral·lela al pal, i llavors es passa tota la vela per la cara de proa d'aquest i queda, així, a l'altra banda del pal. A continuació es canvien de banda l'estrellera, la trossa i l'orsapop. Sens dubte, fer el car és la maniobra més complexa de la vela llatina.

Per altra banda, la vela llatina es pot emprar de dues maneres segons la inclinació de l'antena. Quan l'extrem del car es mou en un pla paral·lel al de la coberta, es diu *navegar a l'orsa curta*, que és una manera de navegar de més fàcil maniobra. Quan el car té una inclinació respecte a la vertical, se'n diu *navegar a l'orsa llarga*. En aquest cas, quan es navega amb vent de popa, la millor posició per a l'antena és situar-la d'una manera perpendicular respecte al pal, dibuixant la figura d'una creu.

Quant a la regulació de l'antena i la vela, cal dir que, bàsicament, es fa desplaçar el car en major o menor mesura, amb la qual cosa s'aconsegueix una orientació òptima de la vela en relació amb la direcció d'on bufa el vent. L'obtenció d'aquesta regulació òptima d'una vela llatina és una operació molt difícil, i només la pràctica i la reflexió poden ensenyar els millors sistemes per aconseguir-ho.

En darrer terme cal assenyalar que els bots i els llaüts menorquins també poden dur en moltes ocasions *floc* i *mitjana*, que són dues veles de reforç que es col·loquen a proa i a popa de l'embarcació, com ja s'ha dit. El floc va muntat a l'extrem del *botaló*, que és una pal que sobresurt en posició horitzontal de la proa de la barca a una distància que equival a una mànega aproximadament. La mitjana és una vela llatina que, en els cas dels llaüts, s'hissa amb una drissa i un amant al pal de mitjana, a popa de l'embarcació. En el cas del bot, la vela mitjana és una vela *tarquina* de quatre punys i està aparellada a un pal de mitjana amb un çaescotes i una buja. Aquesta vela és regulada només amb l'escota i es troba a popa de l'embarcació, envergada a la part de baix d'un pal que sobresurt en línia horitzontal des de la popa i que és el *baticul* o *çaescotes*.

La vela mitjana és la vela que du més poca feina de maniobrar i que més ajuda a mantenir l'equilibri de l'embarcació. El floc també és un aparell de maniobra fàcil, però que requereix més cura en l'operació de caçat. Aquestes dues veles, malgrat les seves reduïdes dimensions comparades amb la major, contribueixen a l'avanç de les barques i, sobretot, serveixen per equilibrar el centre vèlic de l'embarcació, fins al punt que aquesta es pot arribar a governar només amb petites variacions en el caçat de cadascuna de les veles.

Tot el que s'ha descrit es refereix a la maniobra bàsica de la vela llatina, però a mesura que la vela es va fent més gran augmenta la força a què està sotmesa i, per tant, el seu pes. Açò fa que els aparells augmentin també de dimensions i siguin necessaris més caps i més peces que facilitin la realització d'esforços majors i simplifiquin les maniobres tant com es pugui.

La vela llatina té algunes variants modernes, com ara la vela de martell, també coneguda com vela mística. Aquestes variants es diferencien de la llatina original, de tres punys, en un petit tall que tenen al puny del car, que la converteixen en una vela de quatre punys. La vela de martell té l'avantatge que simplifica la maniobra de proa, ja que el martell dona al car de l'antena un cert grau de llibertat de moviment per tal que s'orienti sol, sense haver d'amollar el davant, en aquest cas l'amura. Normalment no duen orsapop ni ostes. Només en vents portants és



interessant amollar una mica l'amura per tal que l'antena agafi la posició correcta. Aquesta vela és molt emprada pels bots i gussis de les Illes, ja que és molt còmoda per navegar en solitari.

VII. Tipologia de les embarcacions tradicionals aparellades de vela llatina

Per a la pràctica de la navegació a la vela llatina fa falta, per una banda, una embarcació adequada, i per una altra un aparell de veles que sigui proporcional i s'adapti a les característiques de l'embarcació. Actualment la navegació amb vela llatina es practica amb embarcacions clàssiques de fusta, de propietat particular o de les associacions que vetllen pel patrimoni marítim menorquí. En aquest darrer cas, qui les utilitza ho fa mitjançant un contracte de cessió o d'apadrinament.

La major part de les barques clàssiques de titularitat privada actualment existents a l'illa són velles embarcacions adquirides directament als propietaris anteriors. Les barques apadrinades o cedides per Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó són embarcacions que han estat llegades a l'entitat o que han recuperat i salvat del desballestament, les quals solen ser restaurades i posades a punt pels socis. En aquest cas, qui les utilitza rep el suport tècnic de l'entitat per proveir-la de l'equipament necessari per navegar, a canvi de mantenir-les en bones condicions i sortir a les trobades que organitzen.

Quant a la tipologia d'embarcacions utilitzades per a la navegació a la vela llatina hi ha les històriques i les més modernes, algunes de les quals encara mantenen l'aparell i de forma recreativa surten a navegar. De les primeres, destacaven el xabec, la tartana i el llaüt viatger. Del segon grup el tipus més freqüent és el llaüt pescador o d'esbarjo; més minoritaris són el bot, el bot-llaüt, el gussi i la tèquina.

El **xabec** va ser l'embarcació més gran i majestuosa que utilitzà la vela llatina i, per les seves dimensions i robustesa, fou utilitzada històricament com a vaixell de cors, encara que també es destinà al comerç. D'origen àrab, apareix documentat a partir del segle XV i constava de tres pals i un floc petit al botaló de proa. El trinquet, pal localitzat més a la proa de l'embarcació, estava inclinat cap a la proa i es trobava molt a prop de la roda. El pal mestre, gairebé en candela, estava també lleugerament inclinat cap a proa. El pal de mitjana es trobava molt a prop del codast i estava lleugerament inclinat cap a popa.

La **tartana**, més moderna que el xabec, era més apropiada per al transport de passatgers i el cabotatge, però, en ser més petita, no era prou apta per entrar en combat. Podia arribar a tenir una eslora de 20 metres, i constava de botaló a proa, on s'aparellaven diversos flocs, un pal mestre en candela i un pal de mitjana a popa amb un baticul.

El **llaüt viatger** era un tipus d'embarcació destinada al transport de passatgers i també al comerç entre ports de la Mediterrània. Solia tenir una eslora d'entre 14 i 24 metres, i constava d'un pal mestre inclinat cap a proa, un pal de mitjana en candela a popa i un botaló de floc a proa.

El **llaüt de pesca o d'esbarjo** continua sent una de les barques tradicionals més característiques de les costes menorquines. Es tracta d'una embarcació quillada de poc tonatge i d'una eslora d'entre 20 i 40 pams. Tradicionalment aquesta i les altres embarcacions dedicades a la pesca no solien sobrepasar els 23 pams de llargada, perquè aquesta era l'eslora màxima que permetia que, en cas de temporal o avaria, amb només dues persones es pogués treure l'embarcació a terra. El llaüt, a més, i fins a la introducció dels motors de benzina, era una barca estreta, per tal com la majoria de feines per a les quals s'emprava es feien al rem, i una mànega excessiva dificultava molt la feina de vogar. La proa i la popa acaben en punta i la roda de proa acaba en la típica forma de nas. Tant la roda de proa com la de popa sobresurten per damunt de l'orla, i la coberta s'obre i es tanca en tota la llargària per mitjà de quarters. L'aparell més generalitzat i clàssic del llaüt es constitueix d'un pal mestre al centre inclinat a proa amb una gran vela llatina, floc a proa i mitjana a popa. No obstant açò, es pot combinar amb altres tipus d'aparells. Avui dia el llaüt es destina bàsicament a la pesca d'oci i al passeig.

El **bot** és el segon tipus d'embarcació tradicional de l'illa. Podria ser una herència de les dominacions britàniques, ja que pràcticament no té paral·lels a la resta de la Mediterrània. La principal particularitat del bot és la popa recta o de mirall i la proa sense el nas del llaüt. Té una eslora d'entre 22 i 30 pams, però n'hi pot arribar a haver de fins a 50 pams. És una embarcació quillada, igual que el llaüt, i sol utilitzar per a la navegació a la vela llatina el pal mestre en candela a un quart de l'eslora a proa, i pot anar combinada amb floc i mitjana tarquina. No obstant açò, l'aparell que més s'utilitza en aquest tipus d'embarcació és una mestra de vela de martell combinada amb floc i mitjana tarquina.

El **bot-llaüt** és una embarcació híbrida que, com el llaüt, té una eslora que no sol sobrepasar els 20 pams. Tanmateix té més mànega i de fet aquesta és la seva principal virtut: és prou estret per permetre vogar amb comoditat i alhora és prou ample per navegar amb estabilitat a la vela. L'aparell ha estat quasi sempre la vela llatina.

El **gussi** és una embarcació semblant al llaüt, però és més petita, d'entre 20 i 24 pams d'eslora. Els paral·lels més propers es localitzen a les costes italianes, i és una barca de pesca i de passeig apta per navegar al rem i amb vela martell. La roda de proa i la de popa sobresurten un poc per damunt de l'orla, i una de les particularitats que més el defineixen és l'absència de coberta, d'aquí que sigui la típica embarcació tradicional d'esbarjo per a aigües interiors. Té un petit tapament a proa, un o dos bancs al centre i a popa du un senó.

La **tèquina** és una embarcació relativament petita, tot i que dimensions variables. N'hi ha de dues puntes i de popa plana. Inicialment era de llenya, però amb el temps es va començar a construir amb tauler i tàblex, per fer-la més econòmica. Es propulsa principalment al rem, però tradicionalment també es propulsava amb una o dues veles: una de mestra i, opcionalment, un trinquet, que se sustentava gràcies a un botaló



llarg.

Algunes de les embarcacions tradicionals que avui estan preparades per exercir la navegació amb vela llatina a Ciutadella són: els llaüts de pesca i d'esbarjo *Besitos*, *Apolo*, *Es Torn* i *Desireé*; els bots *Orsai*, *San Fernando*, *Xupi* i *Estel*, i el gussi *Estrella*. Les embarcacions *Apolo*, *Desireé*, *San Fernando*, *Estrella* i *Xupi* són de propietat particular. La resta són d'Amics de la Mar de Menorca, de les quals *Es Torn*, *Orsai* i *Estel* estan apadrinades per membres que participen de manera activa en l'associació. Actualment hi ha un bot que es troba fora de l'aigua, el *Maria y Antonio*, que Amics de la Mar de Menorca utilitza per a trobades fora de Ciutadella o fora de l'illa. Recentment, els membres d'Amics de la Mar de Menorca han restaurat i botat el llaüt *Maria Glòria*, embarcació bessona del *Besitos*, una feina en la qual ha participat el nucli més actiu de l'entitat amb la col·laboració de professionals coneixedors de l'ofici de mestre d'aixa. Amb perspectives de ser recuperat hi ha també el llaüt *Son Aparets*.

En el cas del port de Maó, algunes de les embarcacions tradicionals preparades per a la pràctica de la vela llatina són: els bots *Rayo*, *Ultramar*, *San Carlos*, *Barlovent*, *Tòful*, *Bellisimo*, *Gadi*, *Neso* i *Detective*; els llaüts *Xubec*, *Bonaire*, *Rafel* i *Fina*, i el gussi *Mercedes*, entre altres. Hi ha quatre embarcacions que actualment es troben fora de l'aigua, però que amb una petita posada a punt també estarien en condicions òptimes per navegar. Aquestes són els bots *Delio* i *Gertrudis*, el llaüt *Neni* i la barca palangrera *Cales Fonts*, que ara és al dipòsit de barques de la pedrera de Robadones en procés de manteniment.

A tot açò cal afegir que la navegació tradicional també es pot practicar amb embarcacions modernes de fibra, malgrat que a Menorca és una manera que no ha calat entre qui la practica i avui, erròniament, la navegació a la vela llatina s'entén com una pràctica indissociable de les embarcacions tradicionals de fusta. De fet, els membres de les dues associacions que vetllen per la preservació del patrimoni marítim són plenament conscients que el futur de la navegació a vela llatina ha de passar per les embarcacions d'aquests nous materials.

VIII. Estat de conservació del bé

La pràctica de la vela llatina es transmetia tradicionalment en l'aprenentatge oral i, sobretot, en la pràctica, i de generació en generació.

Entrat el segle XX, a Menorca hi havia nombroses embarcacions que tenien com a únic i exclusiu sistema de navegació la vela llatina i, consegüentment, els seus patrons seguien utilitzant el mètode tradicional que havien après dels seus majors. A partir de les dècades de 1920 i 1930, i de manera progressiva, la navegació tradicional va començar a entrar en decadència en favor de nous sistemes de propulsió, com els motors d'explosió. No obstant açò, la pràctica no va desaparèixer, ja que els qui tenien embarcacions clàssiques motoritzades seguien utilitzant ocasionalment la navegació a la vela llatina per reduir el consum de gasoil o en cas d'emergència. Arribada la dècada de 1970, l'última generació de patrons que havien conegut —ja en plena decadència— l'art de la vela llatina, és a dir, els transmissors de l'element fins aleshores, s'havien fet grans i, atès que no hi havia relleu generacional, el saber i la pràctica de la vela llatina perillaven. En aquest context neix primer l'associació Amics des Port i després Amics de la Mar de Menorca, per iniciativa d'un grup de joves interessats en la salvaguarda d'aquest coneixement i la conservació d'un patrimoni marítim que s'estava perdent. Un temps més tard, i amb l'objectiu de centrar-se de forma més específica en el port de Maó, es crea Amics de la Mar Port-Maó, que es constitueix com a associació per així poder també assumir el lloguer i la custòdia de la pedrera de Robadones, que per aquell temps començava a rebre en dipòsit les embarcacions de l'lenya de Menorca.

Avui, els membres de les associacions Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó, nodrits de les informacions i els coneixements de la darrera generació de patrons que la coneixien i la practicaven, són els transmissors del saber de la navegació a la vela llatina a Menorca, que en promouen la pràctica a través de la realització puntual de cursos de formació, l'edició de publicacions sobre la vela llatina i el patrimoni marítim i, sobretot, a través de l'organització de les trobades anuals d'embarcacions clàssiques.

Els fundadors d'Amics de la Mar de Menorca, tot partint de xerrades i sortides a navegar amb vells patrons, van començar a codificar tots els coneixements relacionats amb la pràctica de la navegació a la vela llatina, una feina que va donar com a resultat la primera publicació en la qual es recollien tots els coneixements que fins aleshores havien estat transmesos oralment de generació en generació. Posteriorment s'han editat més dossiers explicatius d'aquesta pràctica, per la qual cosa la seva transmissió es troba fixada en la bibliografia. De la mateixa manera, Amics de la Mar Port-Maó ofereix assessorament a totes aquelles persones que es volen introduir en aquests tipus de navegació.

A part, Amics de la Mar de Menorca també fa cada any un curs d'iniciació i un curs avançat de vela llatina amb el llaüt *Besitos*. Per tant, a part de la transmissió escrita, hi ha una transmissió més didàctica i pràctica en format de curs.

El procés de recuperació de la navegació a la vela llatina al llarg de les últimes dècades i l'existència dels nombrosos socis que integren les associacions Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó poden indicar un bon estat per a la difusió i la pervivència de l'art de la navegació amb vela llatina. Però s'evidencien certs riscos en alguns aspectes d'aquesta tradició.

Riscos

La navegació a la vela llatina és una pràctica avui residual que només és practicada pels socis de les referides associacions, a part d'aquells casos puntuals que la practiquen a títol particular. Tot i que les associacions comptin amb un nombre de socis considerable, són pocs els que prenen part activa en el funcionament i les activitats que organitzen, i els qui practiquen i dominen la navegació a la vela llatina són encara

manco, no passen de trenta persones en tota l'illa, que són les que regularment poden sortir a navegar. A açò s'afegeix l'escassa renovació generacional dels seus socis que, en el seu conjunt, superen tots ells els trenta-cinc anys d'edat.

A partir d'aquí, un dels riscos principals per a la conservació del bé és la manca d'amarraments per a les embarcacions clàssiques. Aquest fet es dona no només a Menorca sinó també arreu de les altres illes de l'arxipèlag balear. En la majoria dels ports de les Illes hi ha molt pocs o cap amarrament gratuït o a preus prou assequibles per a les embarcacions clàssiques. D'aquesta manera resulta molt complicat, en el cas que una persona vulgui apadrinar i fer servir una d'aquestes barques, mantenir-la a la mar tot l'any. A Menorca, el cas més paradigmàtic és el del port de Maó: tot i les seves grans dimensions i la gran quantitat d'amarraments que s'hi troben, actualment hi ha espai gratuït per a un màxim de 5 o 6 barques clàssiques. Fins fa uns anys, Amics de la Mar Port-Maó comptava amb les instal·lacions i els amarraments de l'illa Pinto, però ara que ja no és així, l'espai de què disposa per a les seves embarcacions és molt petit. Un espai al port amb nombrosos amarraments i una zona de varada donaria molta visibilitat a la vela llatina i augmentaria, ben segur, el nombre de persones interessades a practicar-la.

Un altre aspecte negatiu és la poca quantitat d'embarcacions que avui dia estan preparades per exercir la navegació amb vela llatina a Menorca, totes elles clàssiques. N'hi ha només una desena a Ciutadella i una quinzena al port de Maó. En el cas específic de Ciutadella, les catàstrofes marítimes que periòdicament assolen el port han reduït considerablement el seu patrimoni marítim tradicional. Les rissagues de 1984 i 2006 obligaren a desballestar un nombre important d'embarcacions tradicionals de fusta, els propietaris de les quals, amb el temps, les han substituïdes per embarcacions de tipologia, materials i tècniques de construcció modernes.

La pràctica de navegació a la vela llatina a Menorca s'associa exclusivament a embarcacions tradicionals de fusta, escasses i difícils de recuperar i posar a punt, una concepció que dificulta l'ampliació del nombre de practicants i, per tant, de garantir-ne la salvaguarda.

El cost i la dedicació que du implícits el fet de disposar d'una embarcació clàssica és un altre aspecte negatiu que planeja sobre la vela llatina, fet que en dificulta l'accés entre la gent jove, un aspecte que, com s'ha dit, no afavoreix el relleu generacional. Al marge de la tasca desenvolupada per les associacions que es dediquen a la salvaguarda del patrimoni marítim menorquí, en la recuperació de barques clàssiques tradicionals és cada cop més freqüent la participació de gent amb mitjans per contractar els serveis d'empreses o professionals especialitzats en la restauració, el manteniment i la posada a punt de barques clàssiques de fusta, tot esdevenint objectes de luxe i de col·leccionisme en mans d'una elit estiuèjant que practica la navegació a la vela llatina en les seves embarcacions clàssiques de manera merament testimonial.

Finalment, les àmplies prestacions i la varietat d'embarcacions modernes d'esbarjo que hi ha al mercat destinades a tot tipus de clientela i per a tots els nivells adquisitius, així com el canvi de mentalitat i de la manera de gaudir del medi marí de la societat menorquina actual, no afavoreixen la pervivència en òptimes condicions de la navegació tradicional a llarg termini.

Oficis relacionats i elements vinculats: estat actual

La pràctica de la vela llatina no només implica la navegació a la mar, sinó la confecció de l'aparell, entès 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 si mateixa. Per acabar d'entendre l'estat de conservació del bé, cal enfocar tots els agents que hi estan relacionats: l'ofici de mestre d'aixa, l'ofici de mestre veler i l'ofici de mestre xarxer.

Pel que fa a l'ofici de **mestre d'aixa** ja fa anys que es troba en recessió. Actualment només hi ha un parell de tallers que treballen amb embarcacions de llenya, però es dediquen més a la rehabilitació, el manteniment i la restauració d'embarcacions tradicionals que no a la construcció des de zero. No obstant açò, a Menorca hi ha un col·lectiu de persones vinculades amb el món de la mar, la fusteria o les associacions que vetlen per la salvaguarda del patrimoni marítim menorquí —Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó—, que posseeixen les capacitats i els coneixements necessaris per realitzar feines relacionades amb l'ofici, i que duen a la pràctica, en col·laboració amb els mestres d'aixa, la restauració i recuperació d'embarcacions tradicionals de fusta. Tot i així, a part de treballs puntuals en les seves pròpies embarcacions o de tercers, cap d'ells es dedica professionalment al sector.

Per altra banda, els oficis de **veler** i **xarxer** han desaparegut a Menorca.

Un altre element vinculat amb el món de la pesca i la navegació ha estat la dieta específica dintre de l'embarcació, el que es denomina menjar de barca. Aquesta dieta és força monòtona i, òbviament, hi predominava el peix. La dieta tradicional en una barca consistia en panxons freds per berenar i sopar, i un menjar calent al migdia, preparat al moment dins la mateixa embarcació o a la vorera de la mar. El menjar fred més comú era el pa amb companatge (principalment formatge, sobrassada, botifarró o un altre embotit del porc). El menjar central del dia es preparava al foc dintre d'una tià o una caldera amb el peix pescat al moment.

Els cuinons de barca tenen nombroses variants, ja que el peix utilitzat era diferent segons si la pesquera era de migjorn o de tramuntana i també segons si l'embarcació era una barca petita o una barca de bou. A grans trets, però, consistien en la preparació d'un fons o sofregit amb oli, ceba, all, tomàtigs, patates, o qualsevol altra producte d'estivada, afegint-hi després el peix net, l'arròs o les sopes i deixant-ho coure. El peix es menjava damunt d'una llesca de pa i el brou amb les sopes o l'arròs dins el mateix tià. Quan hi havia l'ocasió, poques vegades, el peix se substituïa per la carn (be, cabrit o conill) que intercanviaven amb els pagesos dels llocs propers a la costa, seguint sempre els mateixos procediments. Aquests cuinons calents es complementaven amb fruita de temporada (síndria, meló, figues, etc.) i s'acompanyen de vi.

El valor patrimonial d'aquest tipus de cuina rau en el fet que el menjar de barca són els plats de peix que avui dia encara es cuinen a les llars menorquines: calderes, arrossos caldosos, peix fregit o al caliu... i que els establiments de restauració de l'illa especialitzats en cuina tradicional ofereixen en les seves cartes com a plats estrella. Ho són especialment la coneguda caldera de llagosta, la caldera de pescador, la caldera d'anfós, la sopa de peix, la panadera de peix, l'arròs caldós de rajada, la graellada de peix, fritada de peix o la llagosta a la brasa amb ous estrellats.

Mesures de salvaguarda

La navegació a la vela llatina té avui dia un valor demostratiu que és apreciat, en general, pels col·lectius més lligats a la mar. Es pot afirmar que existeix la tendència entre la societat illenca a valorar la recuperació d'embarcacions tradicionals i la navegació amb vela llatina.

En aquest mateix sentit, les administracions contribueixen a la pervivència d'aquest art de navegació a través d'ajuts econòmics per a la realització d'esdeveniments relacionats amb la vela llatina o amb la restauració d'embarcacions clàssiques, o també amb la cessió d'ús d'espais pel desenvolupament d'activitats relacionades amb la salvaguarda del patrimoni marítim menorquí a les associacions destinades a aquest fi.

Així mateix, des del Consell Insular de Menorca, que juntament amb l'Institut Menorquí d'Estudis i l'Agència Menorca Reserva de Biosfera promou l'Inventari del Patrimoni Cultural Immaterial de Menorca (Ipcime), s'ha elaborat i s'ha inclòs dins l'inventari la fitxa corresponent a aquest element del patrimoni cultural immaterial sota el títol de «La navegació amb vela llatina», dins la categoria de Representacions, escenificacions, jocs i esports tradicionals (www.ipcime.cat).

Pel que fa als dos col·lectius que actualment vetllen per a la preservació de les embarcacions clàssiques i la vela llatina, han impulsat diverses mesures. En el cas d'Amics de la Mar de Menorca, les iniciatives que tenen engegades destinades a la salvaguarda del patrimoni marítim són les que es detallen a continuació.

En primer lloc, s'organitzen al llarg de l'any diverses trobades de barques en les quals es practica la navegació a vela llatina. Tot i el caràcter demostratiu d'aquests esdeveniments, aquesta és també una manera que tots els patrons interessats a participar-hi hagin de tenir les seves embarcacions preparades i amb l'aparell a punt per a la navegació. Per tant, a part de fer més visible la pràctica de la vela llatina, les trobades en si constitueixen una mesura de salvaguarda en tant que en certa manera obliguen al manteniment continu de les embarcacions. Aquestes trobades se solen acompanyar d'activitats i dinars de germanor, que reforcen els vincles entre els que hi participen.

Els primers anys organitzaven una trobada anual de manera alternada als ports de Ciutadella, Maó i Fornells. Tanmateix, des de 1997 fins ara, la trobada anual d'embarcacions clàssiques se celebra al port de Fornells, per la seva ubicació en una zona central de l'illa i per l'excel·lent morfologia i amplitud que té per al desenvolupament d'aquests tipus d'esdeveniments.

Així, la Trobada de Barques Clàssiques de Fornells és organitzada per Amics de la Mar de Menorca el primer cap de setmana del mes de juliol, i es programen dues sortides a navegar en un itinerari definit dins el port fornellenc: una primera sortida el dissabte capvespre i una altra el diumenge al matí. Aquesta és la trobada més important d'embarcacions a vela llatina de Menorca, ja que el bon temps de l'estiu permet que embarcacions d'arreu de l'illa es donin cita al port de Fornells. Per tant, hi solen participar no només les barques i els membres d'Amics de la Mar de Menorca, sinó que també hi solen prendre part diverses embarcacions de Maó, es Castell i Fornells. És freqüent, fins i tot, que s'hi afegixin embarcacions vingudes de fora de Menorca, normalment de Mallorca o de Catalunya.

Des del 2002, Amics de la Mar de Menorca programa també la Trobada de Barques Clàssiques de Sant Antoni, tot coincidint amb la celebració d'aquesta festivitat, avui Diada del Poble de Menorca, que és el 17 de gener. La trobada se sol fer el diumenge següent al dia de Sant Antoni, i té com a punt de sortida el port de Ciutadella. Al matí les embarcacions es posen a punt per sortir del port i dirigir-se a la badia de Ciutadella on, sense un itinerari marcat ni definit, les diferents embarcacions clàssiques, totes elles aparellades amb vela llatina, fan una demostració de navegació. El nombre de participants d'aquesta trobada no sol ser gaire alt, i se situa normalment entre una desena i una quinzena d'embarcacions.

En segon lloc, i més enllà de les trobades puntuals referides, l'associació Amics de la Mar de Menorca, amb seu a Ciutadella, organitza a l'hivern una escola de vela llatina, que normalment se celebra els dissabtes matins. S'ofereix anualment un curs d'iniciació a la vela llatina obert a tothom i de forma excepcional, i en funció de la demanda, un curs d'aprofundiment. Per a la impartició de les classes s'utilitza com a barca escola el llaüt *Besitos*, recuperat per la mateixa associació i amarrat permanentment al costat de la caseta de Comandància —l'actual seu de l'entitat— del port de Ciutadella. No és aquesta tant una demostració de l'art de la vela llatina com ho poden ser les trobades de barques clàssiques, sinó més aviat un taller d'iniciació a la tècnica de navegació destinat a persones novelles interessades a aprendre-la, i el seu principal objectiu és el de divulgar els coneixements sobre la vela llatina i ampliar el nombre de persones interessades en el tema. El 2019 hi van participar fins a una vintena d'alumnes. Amb el *Besitos* i el *Maria Glòria* també fan sortides a passejar obertes a tothom els dissabtes matins.

En tercer lloc, l'associació ciutadellenca ofereix un servei d'assessorament personal a aquelles persones que ja disposen d'una embarcació apta per a la navegació a vela llatina i vulguin aparellar-la barca per poder navegar amb aquesta tècnica. Les aconsella sobre quins materials s'han



d'utilitzar, les dimensions que han de tenir, on s'han de col·locar dintre de l'embarcació, etc.

Com a quarta mesura de salvaguarda, el nucli més actiu d'Amics de la Mar de Menorca, amb la col·laboració de professionals coneixedors de l'ofici de mestres d'aixa, es dediquen a la restauració d'embarcacions clàssiques. La seva base d'operacions es troba a l'antic rentador del Pla de Sant Joan del port de Ciutadella, cedit a l'entitat per l'Ajuntament de Ciutadella. Quan l'associació és informada de la retirada definitiva i del desballestament d'una embarcació de llenya, posa els mitjans que té al seu abast per evitar-ne la destrucció. El cas més paradigmàtic i pioner en aquest tipus d'iniciativa va ser el rescat i la posterior restauració i posada a punt del llaüt *Besitos* en la dècada de 1990, el qual després va ser declarat bé d'interès cultural pel Consell Insular de Menorca. Altres recuperacions recents han estat els llaüts *Es Torn* i *Maria Glòria*.

En cinquè lloc, Amics de la Mar de Menorca ha promogut l'apadrinament d'embarcacions de llenya. Aquestes són les embarcacions que han restaurat els seus socis i les que, en morir el propietari, són llegades a l'associació. Amb l'objectiu de fomentar la pràctica de la vela llatina, l'associació cedeix sota un contracte d'apadrinament aquestes embarcacions a les persones que decideixin tenir-ne cura. D'aquesta manera s'aconsegueix un doble objectiu: primer, que gent que no es podria permetre el manteniment d'una embarcació en propietat pugui gaudir de la navegació a vela llatina i, segon, que gent fora de l'àmbit de l'associació s'interessi pel tema i contribueixi a la preservació i el manteniment d'aquestes embarcacions de llenya clàssiques. No obstant açò, els apadrinaments els fan persones que prenen part activa en les iniciatives de l'entitat.

Finalment, com a sisena mesura de salvaguarda es pot destacar que Amics de la Mar de Menorca no només utilitza la Caseta de Comandància del port de Ciutadella com a seu, sinó que l'obre al públic determinats dies a la setmana perquè qui hi estigui interessat pugui consultar la documentació que custodien relacionada amb les embarcacions clàssiques i la navegació a la vela llatina.

Quant a les mesures adoptades per l'associació Amics de la Mar Port-Maó hi ha, en primer lloc, les trobades de barques clàssiques, que es realitzen al port de Maó. Així, organitza una trobada amb motiu de la festivitat de Sant Pere, que és el 29 de juny. La sortida se sol fer el cap de setmana que segueix al dia festiu, i sol ser un cap de setmana o dos abans de la sortida que s'organitza a Fornells. El nombre de participants pot variar d'any en any, però la mitjana es troba entorn de la vintena d'embarcacions; quasi totes elles del port de Maó, tot i que ocasionalment també s'hi desplacen algunes barques de Ciutadella per prendre-hi part.

Una altra trobada de barques clàssiques que organitza Amics de la Mar Port-Maó és la de Santa Anna, a finals del mes de juliol. A més, fins al 2018 s'ha celebrat una trobada organitzada dintre del programa d'activitats amb motiu de les festes de Gràcia de Maó, a principis del mes de setembre. La participació en aquestes dues trobades se sol circumscriure a les embarcacions dels membres de l'associació amarrades al port de Maó, i no sol superar la quinzena de participants. D'altra banda, les trobades que tenien lloc al port d'Addaia i a Cala Galdana dins els mesos d'estiu, fa poc temps que s'han deixat de celebrar.

Una altra mesura presa per aquesta associació és la restauració i el manteniment d'embarcacions clàssiques, i també assessoren a tercers entorn de la recuperació, l'equipament i la posada a punt d'embarcacions clàssiques. Des del 2006 ha disposat d'un taller de fusteria i un varador a l'illa Pinto de l'Estació Naval de Maó, la qual ha esdevingut el lloc on s'han desenvolupat bona part de les activitats que ha organitzat l'entitat en els darrers anys. L'associació maonesa disposa, així mateix de diferents locals per a la hivernada de les embarcacions i l'emmagatzematge de veles i arboradures, i de la caseta de s'Hort Nou del port de Maó com a lloc de reunió, propietat de l'Ajuntament de Maó. Actualment el seu centre d'operacions és la pedrera subterrània de Robadones, al municipi des Castell.

Amics de la Mar Port-Maó també és responsable del dipòsit d'embarcacions a la pedrera subterrània de Robadones, on guarden més d'un centenar de naus. Els seus socis són els responsables del manteniment del dipòsit sota un règim de lloguer i, a part de la pròpia feina de conservació, també s'organitzen de forma bastant regular visites guiades per divulgar el patrimoni que allà es conté, així com tallers per a les escoles. Les barques que es troben actualment a la pedrera de Robadones estan disponibles per a l'apadrinament, i l'espai continua rebent embarcacions de llenya clàssiques per tal que es preservin.

Recentment, fruit de la col·laboració entre Amics de la Mar Port-Maó, l'Ajuntament des Castell i el Consell Insular de Menorca, s'ha aprovat la iniciativa d'obrir un museu de la mar a Menorca amb el nom de Thalassa: Centre de Patrimoni Marítim de Menorca. Aquest no pretén ser un museu exclusiu sobre la navegació amb vela llatina, sinó que es planteja com un centre més general, en el qual es tractarà sobre la flora i la fauna marines, la pesca, la toponímia, etc. De tota manera, la vela llatina i les embarcacions clàssiques també hi seran presents i, a part de l'exhibició de l'aparell i les veles, també es pretén ubicar-hi vint embarcacions del dipòsit de la pedrera de Robadones. De fet, ja s'han començat a fer les primeres passes per instal·lar-lo en una pedrera subterrània del municipi des Castell.

A part de totes les mesures que s'acaben d'esmentar, altres podrien ser l'elaboració d'un inventari de les embarcacions de llenya existents actualment a l'illa de Menorca, o la millora de la gestió dels amarraments al llarg de l'any, tot optimitzant i incrementant la concentració de barques clàssiques als molls per donar-los més visibilitat i protagonisme.

Una altra mesura que es podria dur a terme seria la impartició de tallers a les escoles per donar a conèixer als més joves la història, els conceptes bàsics de la vela llatina, les embarcacions clàssiques, el patrimoni marítim i la cultura popular tradicional lligada a la mar. També, de forma més pràctica, els clubs nàutics de l'illa podrien fer cursos dedicats exclusivament a aquest tipus de navegació, utilitzant

embarcacions modernes menys costoses i més bones de mantenir.

Cal afegir a tot açò que, de forma particular i a títol individual, hi ha persones que puntualment poden sortir a navegar en solitari sense necessitat que hi hagi cap esdeveniment programat, però són poques les persones que ho fan. La pràctica regular pot ser una o dues vegades al mes, i l'ocasional entre tres o quatre vegades l'any. No obstant açò, no es disposen de registres de les sortides que es fan a títol individual i, en qualsevol cas, les persones que practiquen la navegació a la vela llatina, sigui regularment sigui ocasionalment, solen participar en alguna de les trobades d'embarcacions clàssiques amb vela llatina que s'organitzen a l'illa.

Protecció jurídicoadministrativa / reconeixement patrimonial de la navegació a la vela llatina

Ara per ara, no hi ha una protecció jurídicoadministrativa específica per a la navegació a la vela llatina. No obstant açò, i seguint amb la línia desenvolupada per altres territoris d'Espanya —com ara l'illa veïna de Mallorca, la Comunitat Valenciana o Múrcia— el present informe es redacta amb motiu d'incoar l'expedient de declaració de la navegació a la vela llatina com a bé d'interès cultural immaterial de Menorca (BICIM) com a primer pas cap a la declaració d'aquest art de navegació com a bé d'interès cultural immaterial compartit (BICIMCO) de les Illes Balears, a tenor de l'aprovació i l'entrada en vigor de la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears.

El llaüt *Besitos* té la consideració de bé d'interès cultural. També té la consideració de bé d'interès cultural la pedrera subterrània de Robadones, però no el seu dipòsit d'embarcacions.

Per altra banda, hi ha el Projecte de reial decret pel qual s'aprova el reglament de bucs i embarcacions històriques i les seves reproduccions singulars, de 7 de febrer de 2020, del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana del Govern espanyol, i la intenció de promoure des de Croàcia la candidatura de la navegació a la vela llatina perquè sigui inclosa en la Llista Representativa del Patrimoni Cultural Immaterial de la Humanitat, de la UNESCO.

IX. Glossari

Terminologia de les parts de l'arborada d'una embarcació

Aglà. És la part superior del pal d'una embarcació, que s'eixampla per donar cabuda a la rotllana per passar-hi la drissa.

Allunament, llunada o faldar. En una vela, la curvatura que va del punt d'amura o punt d'escota per damunt la coberta.

Amant. Tot cap que per un extrem se subjecta a un pal i per l'altre a un aparell.

Amantina. Aparell que consisteix en un cap que surt de l'antena, passa per un bossell que va enganxat a la part superior del pal mestre i després es fa fort i es fixa a l'embarcació; el munten de manera permanent les barques de més de 50 pams, i serveix per ajudar a sostenir l'antena.

Amura o amura del foc. Tot cap o aparell que serveix per caçar qualsevol vela cap a proa.

Ànima o ànima de la vela. Cap prim que passa per l'interior d'una basta o doblec per la vorera d'una vela.

Antena. Verga de fusta composta d'una, dues o més peces, on s'enfereix la vela i que permet hissar-la; en les embarcacions petites, com ara bots i llaüts. L'antena sol estar feta d'una sola peça.

Aparell, arborada o arboradura. Conjunt dels arbres, el cordam i les veles d'una embarcació.

Armatge. Cap gruixat que envolta la vela pel caient de proa i la llunada. El cap gros que envolta la vela pel caient de proa i la llunada normalment va ralingat a la vela.

Armella. Element de ferro de forma circular i amb un forat al mig que és envoltada per un cap i serveix per tensar o simplement per passar-hi un cap.

Barbiquell. Cap que fixa el botaló per la part inferior amb el buc i que evita que aquest es flexioni cap amunt.

Bauprès. Element de reforç de fusta, col·locat gairebé horitzontalment i que sobresurt de la proa, a sobre del qual seu el botaló i que forma part de l'estructura del buc en embarcacions d'un cert tonatge.

Bigota. Element de fusta de forma circular i amb un forat al mig que és envoltada per un cap i serveix per tensar o simplement per passar-hi un cap.

Bossell o bocell. Corriola que pot tenir un o més ulls i per la qual passen els caps. Serveix per reduir l'esforç i fer un joc de politges.

Botafió, badafió o batafió. Cap de corda prim i curt fixat a la vorera o ralinga de la vela o a la faixa de rissos i que permet lligar la vela a l'antena. S'anomenen *d'enferir* els que es troben a la ralinga i *de ris* els que es troben a la faixa dels rissos.

Botaló. Perxa que surt horitzontalment per davant de la roda de proa d'una embarcació i serveix per amurar el floc.

Caçescotes, botafora, batafora o baticul. Perxa que va col·locada quasi horitzontalment a la part de popa d'una embarcació i que, subjectada per un extrem damunt coberta, surt per defora de la popa i té un forat, rotllana o poliça que serveix per passar-hi l'escota de la vela mitjana.

Caiguda de popa, caient de popa o baluma. Vora o extrem de la vela per la banda de popa.

Caiguda de proa, caient de proa o gràtil. Vora o extrem de la vela per la banda de proa.

Car. Part de l'antena que queda més baixa i que és la més forta i gruixada, on es lliga el davant i l'orsapop.

Davant. És un cap o aparell que es ferma a l'extrem inferior del car i passa per l'ull de la bigota de proa. S'utilitza per regular la inclinació de l'antena.

Dogal. Part de la trossa desmuntable compost per un cap doble que en un dels seus extrems té la bigota. És l'encarregat de subjectar l'antena a l'arbre.

Drissa. Aparell que consisteix en un cap passat per un bossell o forat d'un pal o tot un conjunt de caps i bossells. L'aparell de drissa és el que permet aixecar l'antena i les veles i col·locar-les en la posició necessària per a la navegació.

Eixàrcia. Cordam i altres ormeigs que serveixen per subjectar l'arboradura i maniobrar.

Escota. Cap de corda, o aparell de corda i botons o quadernals, que, enganxat al puny d'escota, serveix per caçar-lo.

Estrellera. Aparell de drissa format per un conjunt de politges i caps que serveix per assegurar l'arbre quan la navegació fa que l'aparell caigui sobre d'ell (*navegar a la mala o sobre l'arbre*), d'aquesta manera es contraresta la força que la vela exerceix sobre l'arbre.

Faixa de rissos. Cadascuna de les rengleres de rissos que porta una vela.

Floc. Vela triangular muntada a proa damunt del botaló.

Galeta. Peça de fusta que corona el pal d'una embarcació i que serveix per protegir-lo.

Ormeig. Aparell conjunt de cordes, veles i altres peces destinades al govern i moviment d'una embarcació.

Orsapop. Cap que va fermat damunt del car de l'antena i serveix per tirar d'ella cap a popa. Sol tenir la mateixa longitud que l'eslora de l'embarcació.

Osta. Aparell de l'antena d'una vela llatina consistent en un cap que uneix la pena de l'antena a l'embarcació per tal de reforçar-la quan és necessari. En cas d'una embarcació menor, només en porta una, que es fixa a l'extrem de la pena i està composta d'un simple cap que va assegurat a sobrevent.

Pal. Cadascuna de les peces llargues, cilíndriques i lleugerament còniques, formades d'un sol tros o de diferents trossos units un a continuació de l'altra, que serveixen per sostenir les vergues i les veles.

Pal de mitjana. Pal menor situat a popa del pal mestre.

Pal mestre, pal major o arbre. El pal més alt i reforçat, que porta la vela major d'una embarcació.

Pal de trinquet o pal trinquet. El pal d'una embarcació que es troba a proa del pal major.

Pena. Part de l'antena, la que queda més alta i cap a popa i també la més flexible.

Puny. Tot extrem d'una vela. La llatina en té tres: el de car, el de pena i el d'escota.



Puny d'amura. Vèrtex inferior de proa d'una vela que s'amura damunt del botaló en el cas d'un foc, o de l'embarcació en el cas d'una vela de martell.

Puny de car. Un dels extrems d'una vela llatina, concretament el de l'angle inferior de la vorera de proa.

Puny de drissa. Extrem superior d'una vela per on s'hissa la mateixa vela.

Puny de pena. Un dels extrems d'una vela llatina, concretament el de l'angle superior.

Puny d'escota. Un dels extrems d'una vela, concretament el vèrtex situat a l'angle inferior a la part de popa de l'embarcació.

Ralinga. Corda que es cus fortament a la vorera de les veles per reforçar-les.

Ris. Reforç longitudinal al llarg de la vela proveït de botafions, que serveix per reduir-ne la superfície.

Trossa. Aparell amb dues funcions, subjectar l'antena al costat de l'arbre mitjançant el dogal i servir de reforç contra l'embat del vent com si es tractés d'un obenc, gràcies a l'aparell de drissa.

Ullet o ullal. Trau de la vela per on es passen els caps.

Vela. Tros de tela forta, ordinàriament formada per diferents parts cosides, que, fermat a un arbre, antena, verga o estai d'una embarcació, serveix per rebre del vent la impulsió i comunicar-la al vaixell.

Vela llatina. La vela triangular o de tres punys que s'enverga a una antena i creua l'arbre obliquament.

Vela de martell o vela mística. Vela de tres punys que es converteixen en quatre perquè en té un de truncat per una esmotxadura anomenada martell, i que va lligada a proa mitjançant l'amura.

Vela mestra o vela major. Vela principal d'una embarcació.

Vela mitjana llatina. La vela triangular envergada a un pal situada més a prop de la popa.

Vela mitjana tarquina. La vela rectangular situada a la part de popa d'una embarcació i que s'hissa pel punt de pena amb una perxa.

Vela trinquet o triquet. Vela que va arborada al pal trinquet.

Terminologia de les parts del buc d'una embarcació (tipus llaüt i bot) i dels seus complements

Agullot o mascle. Cadascuna de les agulles de ferro o altre metall que van fixades al timó de les barques i se fiquen dins les femelles que hi ha a la roda de popa per mantenir fort el timó.

Àncora. Instrument feixuc, ordinàriament de ferro, que calen als fons de la mar i serveix per retenir la nau o barca.

Arjau. Peça de fusta que s'encasta horitzontalment a la part superior del timó de les barques i serveix de mànec per governar el timó. També se sol anomenar governall.

Armella o femella. Cadascuna de les anelles metàl·liques que hi ha a la roda de popa per fixar-hi el timó amb els agullots.

Babord. La part esquerra d'una nau o altra embarcació, mirant cap a proa.

Banc o bancada. Peça de fusta travessera, que va d'un costat a l'altre de la barca, donant-li consistència, i que a la vegada té la funció de seient. El banc on es recolza el pal mestre del llaüt s'anomena banc d'arborar, i és més reforçat que la resta. El que es troba a l'extrem de la proa és el banc proer.

Bites. Dues peces de fusta esbiaixades que sobresurten per damunt de l'orla, i que estan clavades als laterals dels escalemots de la part de proa. Serveixen per fermar.

Buc. Cos principal d'una embarcació, sense els arbres ni les eixàrcies.

Canya. La part més llarga del rem, entre la pala i el guió.

Capirot o capiró. Galeta que corona el nas de la roda de proa d'una embarcació.



Carena. Part submergida del buc d'una embarcació.

Cinta. Taula del folre d'una secció més gruixuda que la resta i que s'estén de proa a popa davall la peça de claus.

Coberta o corredor. Plataforma horitzontal que clou el buc d'una embarcació per la seva part superior.

Codast, codastre o roda de popa. Peça de construcció escairada que arranca de l'extrem de popa de la carena i puja vertical o quasi vertical, formant la part extrema del buc per la part de popa i servint per a sostenir el timó.

Contraroda. Peça de fusta col·locada darrere de la roda d'on queden clavats els extrems de les taules del folre, i que serveix per donar solidesa a la unió de la roda i la quilla. Hi ha la contraroda de popa i la contraroda de proa.

Cordó. Llistó de llenya de secció de mitja canya, que envolta la barca a l'altura de l'orla i serveix com a defensa del buc.

Cossia. Cadascuna de les dues fustes en forma de biga col·locades de cantell damunt les llates i la bancada als dos costats llargs de l'escotilla de la barca.

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

Enfognament, enfognadura o fogonadura. Forat de la coberta per on surt l'arbre d'una embarcació.

Escàlem. Barrot cilíndric de fusta o metall per fermar el rem i que va muntat damunt l'escalemera.

Escalemera. Peça de fusta fortament clavada damunt la tapa de regala i amb un forat per clavar-hi l'escàlem.

Escalemot. Barrot de fusta que sobresurt de la taula de claus i on són clavades les taules que folren l'orla.

Escotilló. Escotilla o obertura petita, generalment ubicada a la popa d'una embarcació, per poder menar el timó. També es diu de la tapadora de fusta quadrangular per cloure l'obertura amb el mateix nom.

Escua. Cadascuna de les dues peces de fusta que van al costat de la quilla a la part exterior del buc de les embarcacions menors. Serveix per mantenir dreta la barca quan aquesta és fora de l'aigua i per disminuir-ne el balanceig quan és encallada. És un element poc freqüent en les embarcacions menorquines.

Eslora. Longitud d'una embarcació, comptada des de la roda de proa fins al codast de popa.

Espadella. Rem de més llargària i resistència que la resta, que hom col·loca al coronament de popa i que s'empra com a timó i també per singlar.

Estamenera. Dues peces muntades una a cada banda, que junt amb el medís componen la quaderna d'una embarcació.

Estopa. Trossos de fibra de cànem o de lli que serveixen per tapar encletxes de les embarcacions, és a dir, per calafatar.

Estribord. La part dreta d'una nau o embarcació, mirant de popa a proa.

Estrop. Tros de corda en forma d'anella que envolta el rem i l'encapella a l'escàlem.

Folre de coberta. Conjunt de taules que van clavades damunt les llates, constituint la coberta de l'embarcació.

Forro o folre. Conjunt de taules que van clavades a les quadernes per la part exterior i formen el cos del buc d'una embarcació.

Galtes. Part superior del timó, entre la pala i l'arjau.

Góndol o gongo. Peça de bronze o llautó en forma d'argolla que va fixada a la roda de proa i serveix per fixar el barbiquell del botaló o l'aparell de treure la barca.

Guió. Part del rem entre la pala i la maneta.

Llata. Cadascuna de les fustes en forma de biga que sostenen la coberta d'una embarcació.

Maneta o puny. Part per on s'agafa i condueix el rem.

Manegueta. Peça adherida fortament a una embarcació per amarrar-hi les escotes o caps de subjecció.

Mirall de popa o retaule. Part recta de la popa d'un bot.

Medís. Part central de la quaderna, que va fixada damunt la peça i arriba fins el pantoc.

Medissada o quadernes. Conjunt de medissos i estameneres muntades damunt la quilla.

Nas. Part de la roda de proa que sobresurt damunt de l'orla.

Obra morta. Part del buc que sobresurt de la superfície de l'aigua.

Obra viva. Part del buc que queda submergida quan l'embarcació és a la mar.

Orla. Part del buc d'una embarcació que hi ha per sobre de la coberta i que forma part de l'obra morta.

Pala de timó. Peça aplanada que forma part del timó, a la qual va encastat l'arjau i va submergida parcialment dintre de l'aigua. És la que permet governar una embarcació.

Pala del rem. Peça plana i eiximplada del rem, que va dins l'aigua, per poder governar la direcció de l'embarcació.

Pantoc. Part corbada del lateral de l'obra viva d'una embarcació, que va de la unió entre el costat i el fons del casc d'un buc.

Paramitjal. Peça de fusta que fa de reforç, en la qual es recolza l'arbre damunt la quilla.

Paramola. Peça de fusta corbada damunt la proa que serveix per reforçar el buc damunt coberta i on van unides les bites.

Peça. Peça de fusta que va de proa a popa muntada sobre la quilla d'una embarcació per reforçar-la i damunt de la qual es planta el medís.

Peça de claus. Peces de fusta que es troben de pla damunt la cinta i les llates, que donen la volta a tota l'embarcació a l'alçada de la coberta. És una peça de difícil col·locació que lliga les estameneres i la coberta.

Peu de roda. Peça de fusta arquejada, situada a la roda de proa i a la quilla de l'embarcació.

Pol. Cadascun dels taulons de fusta col·locats horitzontalment, que es treuen i es posen, i que conformen l'enterra interior de l'embarcació.

Popa. Part posterior del buc d'una embarcació.

Proa. Part davantera del buc d'una embarcació.

Quaderna. Peça constituïda pel conjunt del medís i les dues estameneres de la costella d'una embarcació.

Quarters. Cadascuna de les tapadores de fusta que van encaixades damunt la cossia, de manera que deixen la barca tancada i fan impenetrable l'acció de l'aigua.

Quilla. És la primera peça que es col·loca i es planta a terra quan es construeix una embarcació. Aquesta peça, o conjunt de peces en línia recta, va de proa a popa i forma la part inferior de l'embarcació, a la qual amorren i sostenen les costelles.

Redó o rodó. Peça gruixuda de fusta que forma la part de dalt de l'obra morta i que tanca el buc a l'altura de l'orla.

Rem. Instrument de fusta, en forma de pala llarga i estreta, que serveix per impulsar l'embarcació fent força dins l'aigua.

Roda. Peça que, seguint la línia de la quilla cap amunt, tanca el buc de l'embarcació. Un llaüt en té normalment dues, la de proa i la de popa. En un llaüt, la part de la roda de proa que sobresurt damunt de l'orla s'anomena nas i va coronada per un regruix o capiro.

Romball. Un dels taulons que formen el folre de l'embarcació.

Saltador. Petita coberta de popa que serveix per reforçar-la i saltar per popa.

Serreta. Taula interior que va de banda a banda del buc, longitudinalment de proa a popa, a l'alçada de la cinta i fortament clavada al capdamunt de les quadernes. A més de donar solidesa a l'embarcació, serveix per muntar-hi les llates de la coberta.

Soleta. Peça de llenya forta que serveix per protegir la part inferior de la quilla.



Tapa de regala o regala. Peça de fusta llarguera, feta de diferents trossos acoblats entre ells, que cobreix l'orla d'una embarcació en tota la seva extensió.

Taula d'embornals. Taula que va col·locada per damunt la peça de claus i és la primera que forma l'orla del buc. S'hi fan uns forats per desaiugar la coberta que s'anomenen embornals.

Timó o governall. Afegitó exterior del buc, que es fixa a la roda de popa o al codast per mitjà de ferramentes, destinat a governar la barca i donar-li la direcció. Està compost de dues peces, que són la pala i l'arjau. També contribueix a mantenir l'abatiment.

X. Bibliografia

Alcover, Antoni Maria; Moll, Francesc de Borja (1932-1962). *Diccionari Català-Valencià-Balear (DCVB)*. 10 vol. Palma.

Al·lès, Cristòfol (2005). *Introducció a la pràctica de la Vela Llatina*. Col·lecció Esports i Jocs Autòctons de l'Illa de Menorca, 3. Govern de les Illes Balears, Consell Insular de Menorca i Escola Balear de l'Esport. Menorca.

Andreu, Cristina; Murillo, Jaume (1989). *L'ofici de mestre d'aixa a l'illa de Menorca*. Treballs del Museu de Menorca, 8. Conselleria de Cultura, Educació i Esports del Govern Balear. Maó.

Autors diversos (2007). *Antropologia II. Volum 1: El món de la pesca. Artesania i oficis. Enciclopèdia de Menorca*. Tom XV. Obra Cultural de Menorca. Menorca.

Barber Barceló, Miguel (1974). «La flotilla mahonesa de botes místicos de regata». Separata de *Revista Balear*, núm. 36-37. Palma. Pàg. 9-20.

Beaudouin, François (1983). «La pratique de la voile latine». *Le Chasse-Mareé. Revue d'histoire et d'ethnologie maritime*, 1r trimestre de 1983. Douarnenez. Pàg. 45-56. [Hi ha una traducció ampliada al castellà, inèdita, de Miguel Barber Barceló].

Boletín Oficial de la Región de Murcia. *Decreto nº 7/2018, de 31 de enero, del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, por el que se declara bien de interés cultural inmaterial la Vela Latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica*. Núm. 32 de 8 de febrer de 2018.

Camps, Antoni; Gornés, Josep (2020). *La navegació amb vela llatina*. Inventari del Patrimoni Cultural Immaterial de Menorca (Ipcime). Consell Insular de Menorca, Agència Menorca Reserva de Biosfera i Institut Menorquí d'Estudis. Menorca.

Camps, Antoni; Gornés, Josep (2020). *L'ofici de mestre d'aixa*. Inventari del Patrimoni Cultural Immaterial de Menorca (Ipcime). Consell Insular de Menorca, Agència Menorca Reserva de Biosfera i Institut Menorquí d'Estudis. Menorca.

Carbonell, Martí; Orfila, Àngel; Marquès, Miquel Àngel (2011). *Oficis artesans a l'illa de Menorca (Material per a l'exposició sobre els artesans de l'illa de Menorca per al Centre Artesanal des Mercadal) El mestre d'aixa*. Centre d'Estudis Locals d'Alaior, Programa de Suport a la Xarxa de Reserves de Biosfera Espanyoles i Centre Artesanal de Menorca. Menorca.

Casasnovas, Miquel Àngel (2005). *Història de Menorca*. Editorial Moll. Palma.

Cavaller, Ramon (1982). *Conversaciones de Baja Mar*. L. Ripoll. Palma.

D'Àustria, Lluís Salvador (1890-1891). *Die Balearen in Wort und Bild Geschildert. Die Inseln Menorca*. 2 vol. Leipzig. [Hi ha una traducció al castellà de la Caixa de Balears "Sa Nostra" de 1980, i una traducció al català, del Govern de les Illes Balears, "Sa Nostra" i Grup Serra, de 2003 (8 vol.)].

Diari Oficial de la Generalitat Valenciana. *Decret 164/2016, de 4 de novembre, del Consell, pel qual es declaren Bé d'Interès Cultural Immaterial les activitats tradicionals de l'Albufera de València: la pesca artesanal i la navegació a vela llatina*. Núm. 7919 de 15 de novembre de 2006.

Homar, Bartomeu; Oliver Font, Bernat (2016). *El llaüt, la barca de la Mediterrània*. Ed. Documental Balear. Palma.

Oliver Font, Bernat (1999). *La vela llatina a Mallorca. Patrimoni i competició*. Editorial Moll. Mallorca.

Oliver Font, Bernat (2019). *Informe tècnic per a la declaració de bé d'interès cultural immaterial de la vela llatina i dels oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica*. Consell de Mallorca. Palma.

Oller, Francisco; García-Delgado, Vicente (1996). *Nuestra vela latina*. Editorial Juventud. Barcelona.

Picó, Antoni (1982-1983). *Ciudadela marítima*. Editorial Menorca. Maó.

Sintes Sintes, Adolf (2008). *Mestres d'aixa menorquins. De la tèquina al bergantí*. S'Auba. Revista d'Informació de Sant Lluís. Edicions Llevant SC. Sant Lluís.

Sintes, Adolf. «Etnologia naval: síntesi històrica i patrimoni. Mestre d'aixa, artesà de la mar» *Enciclopedia de Menorca*. Obra Cultural de Menorca. Menorca. (en preparació)

Per a l'elaboració d'aquest informe s'ha comptat amb la col·laboració de les associacions Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó, i amb les valuoses aportacions de Cristòfol Al·lès Bosch, Xavi Gomila Pons, Josep Gornés Gomis i Pilar Vinent Barceló.

Maó, 27 d'agost de 2021

Per delegació de la presidenta

La secretària

Rosa Salord Olèo

(Decret 427/2019, d'11 de juliol)

(BOIB núm. 97 de 16-7-2019)

