



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

CONSELL INSULAR DE FORMENTERA

11135 *Incoació de l'expedient per declarar Bé d'Interès Cultural Immaterial la tècnica tradicional de navegació amb vela de llaüt (vela llatina)*

Es fa públic que el Ple del Consell Insular de Formentera, en sessió ordinària celebrada l'1 d'octubre de 2021, va adoptar el següent acord:

1. Incoar l'expedient 2021/5395, promogut pel Consell Insular de Formentera, per declarar la tècnica tradicional de navegació amb vela de llaüt a Formentera com a bé d'interès cultural immaterial (BICIM), d'acord amb la memòria descriptiva que figura a l'annex.
2. Publicar aquest acord en el Butlletí Oficial de les Illes Balears (BOIB) i obrir un període d'informació pública de 30 dies a partir de l'endemà d'haver-se publicat perquè les persones interessades puguin formular les al·legacions i els suggeriments que considerin oportuns.
3. Notificar aquest acord a les persones interessades.
4. Comunicar aquest acord al Registre dels Béns d'Interès Cultural Immaterial de les Illes Balears.
5. Inscriure l'acord en el Registre Insular de Béns d'Interès Cultural.

Formentera, 26 d'octubre de 2021

La presidenta del Consell Insular de Formentera
Ana Juan Torres

ANNEX

DECLARACIÓ DE LA TÈCNICA TRADICIONAL DE NAVEGACIÓ AMB VELA LLATINA. MEMÒRIA DESCRIPTIVA

1. Antecedents i justificació

El Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears (CAPCIIB), en sessió de 17 de desembre de 2020, va acordar que cada consell insular assumís l'encàrrec d'un informe per documentar la tècnica tradicional de navegació amb vela llatina en el seu àmbit territorial, a fi de poder valorar, posteriorment, la viabilitat de declarar aquesta manifestació com a bé d'Interès cultural immaterial comunitari (BICIMCO).

En compliment d'aquell acord, el Consell Insular de Formentera va encarregar l'elaboració d'aquest document a l'equip format per l'antropòloga Raquel González Cardona i la geògrafa Carmen Castelló Riera.

Posteriorment, el 26 de maig de 2021 el CAPCIIB va celebrar la I Jornada sobre la Tècnica de Navegació a Vela Llatina a les Illes Balears i Pitiüses, amb la finalitat de fer una anàlisi de l'estat de qüestió d'aquesta manifestació en cadascun dels territoris insulars.

Arran de la valoració d'aquestes jornades tècniques en la sessió d'1 de juny de 2021 el CAPCIIB, en exercici de les atribucions previstes a l'article 31 de la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears (en endavant, LSPCIIB), va acordar proposar als consells insulars de Menorca, Eivissa i Formentera l'impuls dels respectius expedients per incoar la declaració com a bé d'interès cultural immaterial (BICIM) de la tècnica tradicional de navegació amb vela llatina en cadascuna d'aquestes illes, tot tenint en compte que el Consell de Mallorca en aquells moments ja havia aprovat la incoació en el seu àmbit territorial (BOIB núm. 52/2021, de 20 d'abril).

L'informe elaborat per Raquel González Cardona i Carmen Castelló Riera sobre la tècnica de navegació amb vela de llaüt a Formentera —que és com es denomina la vela llatina en aquesta illa—, constata que és una manifestació encara vigent, amb rellevància, reconeixement social i que forma part de la identitat col·lectiva a l'illa de Formentera, de manera que queda suficientment justificat que aquest element es protegeixi amb la figura de bé d'interès cultural immaterial.

2. Fonaments legals

L'article 2 de la LSPCIIB, defineix el patrimoni cultural immaterial com els usos, les representacions, les expressions, els coneixements i les tècniques, juntament amb els instruments, els objectes, els artefactes i qualsevol altre suport material vinculat als béns immaterials objecte de



salvaguarda, com també els espais, els indrets i els itineraris culturals i naturals que hi són inherents, i que les comunitats, els grups i, en alguns casos, les persones reconeixin com a part integrant del seu patrimoni cultural.

L'article 14 de la mateixa Llei determina que les manifestacions més representatives del patrimoni cultural immaterial s'han de declarar bé d'interès cultural immaterial com a figura de màxima protecció patrimonial, adequada per protegir aquells elements més destacats del patrimoni cultural, mentre que l'article 15 estableix el procediment per dur a terme aquesta declaració.

L'article 15.1 de la LSPCIIB estableix que la incoació d'un expedient per declarar una manifestació com a bé d'interès cultural immaterial és competència del consell insular corresponent, en concordança amb el que determina l'article 92 de la Llei 12/1998, de 21 de desembre, del patrimoni històric de les Illes Balears, per als expedients de declaració de béns d'interès cultural.

L'article 15.5.j) de la LSPCIIB determina que per a aprovar la declaració d'un BICIM és necessari l'informe favorable del Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears i del Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de l'illa corresponent.

El reglament orgànic de funcionament del Consell Insular de Formentera, a l'article 170.1.2.a), determina que és competència de la Comissió Tècnica Assessora d'Urbanisme, Ordenació del Territori, Patrimoni Històric i Activitats (CTA), entre d'altres, informar els expedients de declaració de béns d'interès cultural i béns catalogats per a la seva resolució pel Ple del Consell.

3. Memòria descriptiva

Aquest capítol s'ha elaborat a partir d'una selecció de fragments extrets de l'estudi La vela de llaüt. Estudi etnogràfic de la tècnica de navegació amb la vela tradicional de Formentera, realitzat per Raquel González Cardona i Carmen Castelló Riera per encàrrec del Consell Insular de Formentera (expedient 2021/3091).

3.1. Descripció general del bé

La vela llatina és un aparell de propulsió que ha anat lligat a les embarcacions tradicionals de fusta característiques de la tradició marinera de la costa mediterrània. Ha format part del paisatge de l'illa de Formentera durant molts anys i és també coneguda pels seus habitants amb el nom de **vela de llaüt**.

Més enllà de l'aparell propulsor pròpiament dit, que constitueix la manifestació física i tangible del bé, aquest element inclou tot el conjunt de coneixements i tècniques de navegació, així com les activitats de construcció i reparació de les embarcacions que usaven aquest sistema propulsor.

3.2. Pertinences del bé

A més de la vela de llaüt en si com a element propulsor d'una embarcació, també cal tenir en compte altres aspectes tècnics sobre la seua forma de navegar, així com les principals maniobres que es realitzen i el vocabulari que s'utilitza per denominar tots els elements de l'aparell llatí. De la mateixa manera, no es poden oblidar les activitats vinculades a la tradició marinera i a la navegació a vela llatina, com són els oficis de mestre d'aixa, així com la tasca de confecció de les veles. Sense aquests, la vela llatina per si sola no tendria significat. Per tant, aquesta manifestació cultural inclou també els següents aspectes:

1. La vela llatina com a aparell propulsor, descripció i parts.
2. La navegació a vela llatina i maniobres.
3. La terminologia i expressions pròpies relacionades amb el territori de Formentera.
4. Els oficis relacionats amb la confecció de veles i en la construcció de les embarcacions tradicionals de fusta.

3.3. Memòria històrica del bé

L'origen de la vela llatina és realment incert. Se sap de moltes civilitzacions que al llarg de la història han tengut una importància cabdal en el món de la navegació, com els egipcis, els fenicis, els grecs i els romans. Així i tot, l'origen de la vela llatina no és del tot clar, és una modalitat estesa per tota Europa i Àsia litoral amb més o menys presència, la qual cosa dificulta enormement determinar en concret en quin lloc s'iniciaren les primeres navegacions a vela llatina. L'origen del seu nom també és incert i confús. Segons l'Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera la hipòtesi més probable defensa que la paraula *llatina* deriva d'una deformació de l'expressió *alla-trina*, que vol dir *de tres costats* en llatí, i la distingeix així de la vela quadra, de quatre costats.

Es creu en el mar Mediterrani com la hipòtesi del seu origen més defensat, degut a la presència de vents amb grans canvis de direcció, als quals la vela llatina fa honor. La vela llatina permet cenyir i navegar a contra vent a diferència de la vela quadra, que no ho permet. Altres teories defensen que s'hauria de buscar l'origen en els pobles marítims de l'oceà Índic o bé als pobles àrabs, que és el poble que més ha utilitzat i desenvolupat aquest tipus de vela (Oller i García-Delgado, 1996; Viver Torres, 2011:18).

S'han trobat documentacions registrades de la vela llatina. El més antic data del segle II aC (any 150 aC) i es tracta d'una esquila funerària d'una necròpolis grega on apareix una petita embarcació amb dos tripulants, que actualment es conserva al Museu Nacional d'Atenes. També es troben representacions gregues i romanes, com ara les que es trobaren a Pompeia. Es té la certesa que al poble bizantí varen aparèixer les primeres grans embarcacions aparellades amb vela llatina, anomenades dròmoms, equipats amb vela i rem. Durant el segle VI i gràcies a Bizanci es va evolucionar en la navegació a vela llatina i es va estendre per tot el Mediterrani. A partir del segle VIII, els àrabs perfeccionaren la tècnica de navegació i va ser a les croades del segle XI on la vela llatina va jugar un paper històric important.

Durant els segles XVIII i XIX, la vela cangrea va anar agafant més força amb avenços tècnics que li permeten cenyir millor amb vents contraris. Començaren a aparèixer grans embarcacions com fragates, bergantins, goletes i pailebots amb veles quadres i cangrees que varen fer que la vela llatina anàs perdent ús i es limitàs a petites embarcacions. L'entrada del vapor també va suposar una revolució important i va canviar gairebé per complet la forma de navegar. Primerament, era comú combinar la vela llatina amb el motor, però aquest acabà per suprimir-la gairebé del tot.

Les activitats relacionades amb la mar han tengut una importància social, cultural i econòmica per a Formentera, com un mitjà més de supervivència. La navegació per la nostra mar s'ha d'entendre com una activitat complementària a la dura activitat agrícola i a la ramaderia de la qual depenia la societat formenterera abans de l'arribada del turisme, al voltant de la segona meitat del segle XX. Les embarcacions s'usaven principalment per al transport i la pesca.

El transport es realitzava, majoritàriament, entre les Pitiüses i es feia de matèries primeres com fusta, carbó, pedra de marès, producte agrari, bestiar i algun producte alimentari (formatges, ous...), així com alguns passatgers que necessitaven anar a Eivissa per diversos menesters personals. Es realitzaven connexions freqüents i de manera irregular cap a Eivissa des dels ports de la Savina i des Caló, aquest últim usat especialment pels veïns de la Mola. La pesca se solia practicar amb petites embarcacions de propietat familiar i de manera autònoma, on les captures es destinaven al consum bàsicament familiar, tot i que també s'havia arribat a destinar a la venda majoritàriament a Eivissa, però també a Barcelona, la qual cosa procurava a la família uns ingressos extres.

Així i tot, no podem oblidar que la comunicació i navegació marítima també va permetre la sortida de molts formenterers per buscar noves oportunitats, com ho feren molts d'emigrants durant els segles XIX i XX cap a diferents llocs, especialment Amèrica del Sud (Verdera, 1993 i 1996; Colomar, 2009). Però no només això, també ha set bressol de contrabandistes i sobretot va ajudar molts de civils a fugir de la repressió durant els anys de la Guerra Civil espanyola i la dictadura franquista. (Ferrer, 2007:45-47).

La navegació i pesca tradicionals de Formentera s'han caracteritzat per l'ús d'embarcacions de petita eslora, com ara xalanes per a recorreguts pròxims al litoral, o bé amb bots o llaüts per a travesses més llargues, sigui per a pesca o cabotatge. La vela llatina serà l'aparell més comú en els llaüts, així com la més habitual en tot el Mediterrani, documentada des de ben antic, i a Formentera esdevé una estampa característica de la costa i conviurà amb altres aparells com la vela de guaira i la vela de palanca, que tendran menor presència.

No és fins a la segona meitat del segle XX, amb l'arribada del turisme, que s'incorporen embarcacions més modernes i de materials més innovadors que acaben per arraconar les tradicionals embarcacions de fusta, que queden així en l'oblit, moltes d'elles desballestades i reciclades (Tur Riera, 2003b). Tot i així, les petites embarcacions, com alguns llaüts i xalanes, es mantenen amb un ús més turístic i d'esbarjo. L'entrada del turisme, però, no deixarà de deslligar-los de la mar. La mar serà el reclam per a molts de turistes, i d'aquesta en seguiran depenent les nostres necessitats socials, culturals i econòmiques.

Cal fer també un petit esment a l'orografia de la nostra illa. Formentera no compta amb cap entrada o port natural en tota la seua costa on resguardar les embarcacions, llevat de s'Estany des Peix o es Pujols, zones que no estan a l'abast de tothom degut a la població disseminada que caracteritza l'illa de Formentera. És per aquesta característica que es troben diferents punts de varadors on els habitants de Formentera guardaven —i guarden encara avui dia— les seues embarcacions, resguardades de qualsevol temporal que les pugui malmetre. En total, es coneixen tres-cents seixanta varadors agrupats en diferents indrets al voltant del litoral de Formentera: sa Cala, cala Codolar, s'Estufador, es Ram, es Caló des Mort, es Ca Mari i tota la zona de Migjorn, es Torrent de s'Alga, es Torrent Fondo, cala Saona, ses Bassetes, sa Pedrera, ses Xalanes, es Pujols, cala Embaster, es Caló, es Pou des Verro, etc. Degut a la seua importància dins del paisatge formenterer i en la vida quotidiana de la població, tots aquests varadors varen ser declarats Bé d'Interès Cultural l'any 2002 (BOIB núm. 62/2002, de 23 de maig, i BOE núm. 12/2002, de 29 de maig).

3.4. Descripció detallada dels elements i de les maniobres de la vela de llaüt

L'aparell llatí

L'estructura principal de l'aparell llatí la formen l'arbre o el **pal**, com li diuen a Formentera, i l'**antena**. El pal es troba lleugerament inclinat cap a proa i s'hi fixa l'antena. L'antena està formada per dues perxes: la **pena**, situada a popa, i el **car**, situat a proa. El car i la pena són arrodonits tant en la seua llargada com en els extrems de proa i popa, però la superfície que comparteixen sol estar llimada i aplanada perquè la unió sigui més eficaç i per tal de facilitar el lliscament entre elles en casos d'haver d'allargar o escurçar l'antena. També es poden trobar casos on les dues perxes siguin completament arrodonides en tota la seua llargada. Aquestes es troben lligades entre si per diversos caps de corda, anomenats **batafions**.

L'encreuament entre el pal i l'antena es coneix com la **creu**. L'antena s'hissa pel pal fins a l'alçada desitjada mitjançant una drissa, anomenada **amant**. L'amant passa per una corriola que es troba a la **caixera**, just baix la **galeta** del pal, que és el seu extrem final, i per un extrem s'uneix a l'**estrop** de l'antena i per l'altre extrem serveix per tirar a mà per hissar o arriar l'antena. En comptes de tirar a mà directament, també es pot fer per un aparell anomenat **guindaressa**. Les guindaresses són un joc de dos corrioles o **botons**, una d'elles, la superior, s'uneix a l'amant i és coneguda també com a **guinda**, i la inferior o **guindaressa** es lliga directament a una bita del pal. Aquests botons, en un dels seus costats, tenen una forma convexa que s'ajusta al pal, per tal que pugin i baixin de manera recta lliscant amb el pal i no es desviïn del seu recorregut. Això pel que fa a hissar i arribar l'antena a través del pal. Tot aquest conjunt també es coneix com l'**aparell d'hissar**.

Per tal de reforçar l'antena i l'arbre entre si, la funció la realitza la **trossa**. Es fa servir per apropar l'antena al pal i consta de dues parts: la primera té la funció d'abraçar l'amant i l'antena i es tracta d'un cap en un extrem del qual hi trobem una **gassa** i en l'altre extrem la **peça**, feta d'una fusta resistent com olivera o bellotera. La gassa acaba passant per dins de la peça i s'enganxa amb la segona part de la trossa, que són els **botons** de la trossa. Aquests botons es cacen quan ja es té la vela amb la maniobra que interessa i s'estrenyen cap a baix de tal manera que l'antena queda aferrada al pal, formant la creu. La trossa queda lligada en algun punt de la coberta. Tota la funció de la trossa permet transmetre la força de la vela cap al pal, sobre el qual es carrega tota la força i permet la navegació a la vela.

Per maniobrar la vela s'utilitzen tres caps: els **davants** (o davant i **orsapop**) i l'**escota**. Per tal d'orientar l'antena de la vela a la zona del car es fa servir l'orsapop i el davant. El davant té la funció d'orsar l'antena, de controlar el seu moviment vertical, en canvi l'orsapop serveix per controlar el moviment horitzontal. Un dels seus extrems va lligat al car, on l'orsapop va per damunt del davant, i els altres extrems van lligats a coberta, en concret, el davant va cenyit al **cap de mort** de la roda de proa, i l'orsapop, a una de les dos **bites** que duu l'embarcació a cada banda de proa. L'escota la trobam fermada al puny de la vela amb el mateix nom, el puny d'escota. L'altre extrem es lliga a la bita de popa amb un **nus d'escota**, que és fàcil de desfer en situacions d'agafar vents forts i perillousos per a l'embarcació. L'escota ajuda a regular la vela i el seu engolfament.

Tot l'aparell de l'antena i el pal van assaonats amb **seu**, que ajuda a maniobrar l'aparell amb més facilitat sense que els materials pateixin un desgast molt més ràpid. També s'enseuaven els remos i les escalemeres per tal de facilitar l'acció de vogar.

La vela llatina

La vella de llaüt es pot combinar amb un nombre de veles que poden arribar fins a quatre: la vela major, la mitjana, el triquet i el floc. A Formentera, però, no ens trobam amb aquestes combinacions. Majoritàriament, els llaüts d'aquesta illa s'aparellaven amb la **vela major** i el **floc**. Les veles estan fetes de diferents peces de tela de cotó, conegut com **cotonet roig** o **cotó veler**, unides entre elles. Cada una d'aquestes peces s'anomena **faixa** i fan uns dos palms i mig o tres i van unides entre elles mitjançant un **reforç** vertical.

La vela major consta de tres punts principals que coincideixen amb els vèrtexs d'un triangle i es troben reforçats amb més tela: el **puny del car**, el **puny de la pena** i el **puny d'escota**. Tot el perímetre de la vela té uns reforços anomenats **ralingues**. La vela va envergada a l'antena pel costat del **gràtil**, reforçat amb una ralinga com un doblec de la tela pel qual s'enverga a l'antena mitjançant uns **batafions**. La part horitzontal de la vela s'anomena el **fil** i és una mica còncava, no és recta, i també va ralingada per als armatges. Finalment, el costat caient vertical de la vela s'anomena **perfil**, per on corre també una ralinga per reforçar, però en aquest cas es tracta d'una canal de la mateixa tela per on passa un cap des del puny de la pena fins al puny d'escota, per ruar més o menys la vela segons el vent que s'interessa agafar, ralingar la vela perquè faci més bossa sobretot quan es navegava amb vents portants.

A més a més, la vela consta de tres **reforços** més paral·lels a l'antena i anomenats rissos. Hi trobam el **ris gros**, més proper a l'antena, el **ris d'enmig** i el **ris petit**, i als seus encreuaments amb els reforços verticals hi trobam més batafions per tal de poder desenvergar vela depenent del vent que faci.

Tothom qui navegava amb vela de llaüt també portava hissats un **floc**, generalment totes les embarcacions de Formentera en duïen. El floc és una vela triangular que no porta antena, va subjectada al pal mitjançant un cap i, pel seu costat inferior, al **botaló**. El floc és del mateix material de cotó que la vela major i també va ralingat pels seus tres costats. És una vela de maniobra i de millor control de l'embarcació.

Una particularitat que té el cotonet roig o cotó veler és la seua facilitat d'atapeir-se per l'acció de l'aigua. Aquesta propietat de la tela es pot aprofitar per incrementar la velocitat de navegació: se salpen poals d'aigua i es tiren a la vela per remullar el cotó, de manera que la fibra del teixit s'expandeix, la vela reté més el vent i l'embarcació guanyava velocitat.

Per aquest motiu, l'assecat i posterior assolellat de les veles resulta de vital importància per a la seua conservació, tenint en compte que el cotonet roig és una fibra natural. D'aquesta manera, abans de plegar-se del tot, és important deixar-les airejar i eixugar-les perquè no quedin humides i així evitar que es puguin florir i podrir.

Els remos

Els remos tenen la mateixa importància o més que la mateixa vela. El rem és un instrument de fusta que serveix com a propulsió d'una

embarcació. Consta de la **pala**, la **voga** i el **guió**, i va lligat a l'escàlem de l'escalemera per un nus d'estrop per facilitar l'acció de vogar. Normalment els llaüts de Formentera consten de quatre escalemeres, dues a estribord i dues a babord i un total de quatre remes que es col·loquen sobre unes **forquetes** al lateral del llaüt. Amb els remes hi ha dues coses a tenir en compte que són de gran importància: la primera és la col·locació del rem sobre la forqueta, que sempre ha d'anar amb la pala cap a popa i mai a l'inrevés; la segona i la més important, que els remes no es deixen mai a terra.

Utensilis imprescindibles a bord

A part dels remes, hi ha nou elements que sempre s'han de dur a bord: un ganxo, una maça, un ganivet, un pot de seu, un poal o una sàssola, estrops de recanvi, escàlems de recanvi, un ferro i alguns caps. De tots aquests elements, farem esment dels menys evidents.

El **ganxo** serveix per salpar algun peix i qualsevol cosa que pugui caure a l'aigua. Consta de dues parts: el mànec de fusta i el mateix ganxo de ferro. El **seu** és greix de bestiar, concretament, del bestiar més vell. Aquest seu es pica amb una maça i es fa un greix més compacte.

La **sàssola** és una peça per treure l'aigua de l'embarcació. Es tracta d'una peça de fusta que consta d'un agafall i una pala amb forma corba que s'adapta a la concavitat del llaüt per la seua part interior. Per la part superior queda oberta, i per davant acaba en punta per tal de facilitar la recollida de l'aigua a la **plaça d'esgotar**, que se situa a l'interior de l'embarcació i coincideix amb la seua part central en el punt on sol acumular-se l'aigua que ve de popa i de proa.

Un altre element important per a un llaüt és el **lastre**. Abans de sortir els mariners s'asseguren de posar el lastre a l'embarcació; un llaüt sense lastre no té estabilitat. Com a lastre s'utilitzaven pedres preferiblement planes perquè no poguessin rodolar d'un costat a l'altre de l'embarcació i es col·locaven normalment a la popa del pal. Si el llaüt partia carregat de mercaderia per vendre, no calia posar tant de lastre, o directament no se'n posava. Aquest es treia una vegada es pujava la barca per l'escala fins al varador. Per qualsevol embarcació a vela, el lastre és totalment necessari perquè li proporciona estabilitat.

3.5. La pràctica de navegació amb vela de llaüt

Una vegada explicats els elements materials que conformen la vela de llaüt, cal descriure també els aspectes immaterials, és a dir, els coneixements i les tècniques necessaris per dur a terme aquest tipus de navegació tradicional i que es concreten en el conjunt de maniobres de la vela de llaüt.

La maniobrabilitat de la vela de llaüt és una de les seues grans qualitats. La vela es pot desplaçar en diferents direccions i, per tant, permet combinar diverses posicions, fet que requereix sempre dos mariners: un a popa, encarregat del timó i l'escota, i un a proa, centrat en els davants (o davant i orsapop). És veritat que no tothom navegava amb aquest tipus d'aparell, n'hi havia que navegaven amb veles més senzilles on un mariner tot sol s'panyava, però aquest no era el cas de la vela de llaüt.

En el següent recull de maniobres en trobam algunes de més generals lligades a l'aparell llatí, com és el cas d'envergar o desenvergar, hissar i aplegar la vela; fer el car o passar el car, que es feia en funció de les condicions de la travessia que es volia fer; maniobres de canvi de rumb, com la virada o *tribujada*; i finalment, dues maniobres per fer més segura la navegació, com són fer rissos a la vela o arriar-la en pla.

Envergar o enferir la vela: col·locar la vela i ajustar l'antena a les dimensions del gràtil de la vela. És una maniobra que quasi sempre es fa abans de partir, no obstant això, també es pot realitzar en mar obert. Així mateix, quan aquesta s'ha de treure per eixugar-la o reparar-la, se'n diu **desenvergar la vela**.

Hissar la vela: pujar la vela. Es pot fer de dos formes diferents segons les condicions del vent: hissar la vela desplegada o plegada "al moro". En ambdós casos, la maniobra es realitza amb l'embarcació de proa al vent.

Aplegar la vela: recollir la vela. Aquesta maniobra es pot fer de dos maneres: la primera emproant la barca al vent, es baixa l'antena i es recull la vela sobre la coberta, es plega i es lliga a l'antena amb els batafions. Se sol deixar la pena de l'antena reposant sobre una forca situada a popa.

Fer el car o passar el car: canviar l'antena d'un costat del pal a l'altre, per passar de **navegar a la mala** a **navegar a la bona**. Si navegam a la bona i volem evitar que després d'una virada, la vela es recolzi al pal, s'haurà de canviar de costat l'antena amb la vela (Oller & García-Delgado, 1996: 135). Aquesta maniobra, i així coincideix amb el testimoni de totes les persones entrevistades, només interessa fer-la si s'han de navegar grans distàncies sense canviar d'amura, ja que és laboriosa. En cas contrari, si els canvis d'amura són successius, quan es **bordeja**, per exemple, interessa navegar a la bona i a la mala de forma alternativa (Tur Riera, 2003a: 99).

Tribujar: canviar l'orientació de la vela quan es navega en **popa redó**, és a dir, en vents portants per tal de canviar el rumb de l'embarcació. Es tracta d'una maniobra complicada. Si les condicions del temps no són favorables i no se'n té un bon domini, aquesta es pot convertir en una mala maniobra on en els mariners poden rebre un cop d'antena. Per portar a terme aquesta maniobra, el car demana molta força.



Virar: canviar de rumb de la trajectòria. Per virar es posa sempre el timó al costat contrari d'allà on es vol anar i es va emproant la barca al vent fins que aquest cau per l'altra banda.

Fer un ris: aquesta maniobra és molt característica de la vela de llaüt i per portar-la a terme és necessari emproar la barca una mica al vent, arriar un poc l'antena i començar a poar vela fent rissos (Oller i García-Delgado, 1996: 185). Quan fa molt de vent o aquest puja durant la navegació, es fa un ris, és a dir, s'enrotlla la vela a l'antena fins al primer reforç. Això és fer un ris gros. Si s'enrotlla fins al segon reforç, es diu fer un ris mitjà, i si s'enrotlla la vela fins al tercer reforç, és fer un ris petit. La vela, com ja s'ha comentat abans, té tres reforços i, al llarg d'aquesta, uns batafions que serveixen per lligar la vela. Aquesta maniobra depèn del vent que hi hagi, si fa molt de vent fan un ris petit, per no tenir tanta superfície vèlica i així no agafar tant de vent. Com més vela, més avança l'embarcació, però quan hi ha molt de vent això podria ser perillós, la barca es pot escorar massa. Fer un ris és, en definitiva, una maniobra per assegurar la nostra embarcació i es pot fer des de terra si ja es preveu un vent fort o ratxat, o en mar oberta.

Arriar en pla: així com es poden fer rissos per reduir la superfície vèlica per no agafar tant de vent, una altra opció, si el vent arriba a ser realment molt fort o amb fortes ratxes, és simplement arriar en pla, és a dir, arriar l'antena i la vela fins que quasi toqui la coberta perquè no agafi gens de vent. Si ve alguna ratxa forta de vent, aquesta maniobra evita que no pugui trabucar l'embarcació. Si la vela va completament hissada, fa molta pressió, i, si s'arria en pla, no deixa fer palanca, per tant, podem dir que és també una maniobra de seguretat.

La vela llatina va ser, en el seu dia, un aparell de propulsió d'embarcacions innovador que, com ja sabem, té el seu origen en els intents de navegació en direcció al vent amb una vela quadra, que només permet la navegació amb vents portants, és a dir, vents que empenyen. El sorgiment d'aquesta vela triangular, objecte de l'estudi, permet navegar amb vents contraris, permet el que es diu navegar de cenyida.

Avui en dia, quan se surt a navegar amb qualsevol embarcació a propulsió mecànica, o fins i tot a rem, s'ha de tenir en compte el vent, així com l'onatge. Això no obstant, en ambdós casos podem agafar qualsevol direcció desitjada. En canvi, no passa el mateix amb la navegació a vela, en la qual és imprescindible tenir en compte quin rumb es porta per aconseguir la propulsió adequada. Aquesta secció recull les diferents formes de navegar i d'orientar la vela segons la direcció en què la vela rep el vent.

Una característica única de navegar amb l'aparell llatí és la posició de l'antena sobre el pal. Segons aquesta posició, l'aparell llatí pot navegar de dues maneres:

A la bona: es navega a la bona quan la vela queda a sotavent del pal, és a dir, amb la vela i l'antena al costat oposat del qual arriba el vent. Quan es navega a la bona el rendiment de la vela de llaüt és l'òptim. La vela agafa bé el vent i aquest hi circula de forma uniforme amb un rendiment immillorable. Es pot navegar a la bona en tots els rumbos, en cenyida, del través, del llarg o en popa rodona (Oller i García-Delgado, 1996:135). És la forma més corrent de navegar distàncies llargues (J. Costa, 2009:289).

A la mala: es navega a la mala quan l'antena i la vela estan a sobrevent del pal, és a dir, que posat el llaüt a vent, tota la vela queda recolzada sobre el pal (J. Costa, 2009:289). Quan es navega en aquestes condicions el rendiment de la vela no és tan bo. En quedar recolzada sobre el pal, la vela queda partida en dos parts respecte al pal, una part a proa i l'altra a popa. Aquesta partició impedeix el correcte rendiment aerodinàmic de la vela (Oller i García-Delgado, 1996:136). Això presenta dos inconvenients: el primer és que el pal està sotmès a tota la força que exerceix el vent sobre la vela, amb perill de trencar-lo; i el segon és que la vela pateix un fregament en tota la zona recolzada sobre el pal (J. Costa, 2009: 289).

Les diferències entre navegar a la bona i navegar a la mala tenen a veure amb el rendiment de la vela. És més efectiu i segur navegar a la bona que navegar a la mala.

Tot seguit es parlarà de la forma de navegar en funció de la incidència del vent sobre l'embarcació, això requereix orientar la vela canviant l'angle que forma amb la proa, és a dir, segons l'angle amb el qual rep el vent l'embarcació es pot navegar: de cenyida, del través, del llarg o en popa rodona (Tur Riera, 2003a: 99). La vela de llaüt s'orienta respecte al vent amb l'ajuda del davant i l'orsapop a proa, i l'escota a popa, d'aquesta manera la vela va adoptant diferents formes.

Navegar de cenyida: quan el vent ve de proa es porta la vela a cenyir, és a dir, la barca avança en un angle mínim contra el vent. És, per tant, el rumb possible més proper a anar contra el vent. Així mateix, és el rumb teòric més ràpid, la vela aquí anirà tan caçada com sigui possible. Es pot cenyir amb el vent entrant de babord o d'estribord, i per canviar el costat de cenyida s'haurà de virar. Si la vela va massa dins el vent, flameja, per tant, s'ha de tombar un poc cap a sotavent perquè la vela torni a agafar el vent. Qualsevol arboradura té un límit a l'hora d'encarar-se al vent i la vela llatina és de les més característiques per aprofitar aquestes condicions. Quan el vent incideix en la vela, ha de generar un sistema de forces que han de permetre l'avanç de l'embarcació. Perquè s'entengui millor, podem dir que si l'impuls és major que la deriva, la barca avança. No obstant això, si es dona el cas contrari, la barca deriva (Oller i García-Delgado, 1996:141). Quan s'ha de navegar a contra vent, per guanyar sobrevent, les barques han de fer **bordades** remuntant el vent, és a dir, navegar fent una espècie de ziga-zaga o, com es coneix també a Formentera, fent **volta i volta**. Per **bordejar** s'havia d'anar canviant de rumb i això necessita d'una certa velocitat per fer virades netes. Per altra banda, es necessita també més temps.

Navegar de través: quan el vent arriba de forma perpendicular a la crugia de la barca deim que ens arriba del través i, per tant, navegam del través. Navegar de través és navegar respecte al vent a 90°, és a dir, el vent entra perpendicularment pel través de babord o estribord depenent de la direcció en què anem. L'antena ha de formar un cert angle com la crugia de l'embarcació i el vent ha de circular per la vela com ho fa quan cenyim. Quan anam de través, la vela anirà mig oberta, i a mesura que es va obrint, s'ha de deixar anar una mica el davant i controlar el caçat de l'escota per aconseguir fer més bossa. D'aquesta forma l'embarcació navega a tota velocitat i la deriva.

Navegar del llarg: es dona quan el vent entra des del través cap a popa. Quan navegam del llarg, navegam aproximadament a uns 120° respecte al vent, que ens donarà lateralment per l'aleta de babord o estribord depenent de la direcció. És el rumb, a la pràctica, més ràpid en la majoria d'embarcacions. Es tracta d'una navegació amb vents portants i el vent, en lloc de circular per la vela, haurà d'incidir de forma perpendicular en el seu centre, fent bossa a la vela i empenyent la barca. Per aconseguir això, s'ha d'orientar l'antena de forma que puguem assolir aquest objectiu i s'han d'obrir totalment el davant i l'escota. (Oller i García-Delgado, 1996:148).

Navegar en popa redó (popa rodona): es dona quan el vent ve de popa i es tracta també d'una navegació amb un vent portant. És quan el vent ve de 180° respecte a la nostra embarcació, és a dir, quan ens ve per la popa o per darrere. En popa rodona podem navegar també a la bona i a la mala, però és a la bona com s'aconseguirà una major arrencada. Navegant amb aquest vent, la proa se sol enfonsar un poc més del que és normal i, per tant, la popa s'alleugera de pes. Això passa perquè la força que exerceix el vent sobre la vela està més avançat.

3.6. Tipologia de les embarcacions aparellades amb vela de llaüt

Entre les embarcacions tradicionals de fusta a Formentera trobam principalment xalanes, bots i llaüts. Aquestes barques s'utilitzaven per anar a pescar o pel transport de mercaderies amb l'illa veïna d'Eivissa. És a la segona meitat del segle XX, amb l'aparició del turisme, que aquestes embarcacions tradicionals que han perdurat fins als nostres dies passaren a un ús principalment de pesca o d'esbarjo (Tur Riera, 2003b).

A continuació, es fa una breu referència a les embarcacions de fusta tradicionals més utilitzades a Formentera, de les seves característiques principals i dels seus trets més distintius, sempre destacant l'essència transmesa per la gent de l'illa de Formentera.

La xalana

La xalana era una embarcació molt important a Formentera degut principalment a l'orografia de l'illa, i no ha estat considerada com una embarcació secundària com a altres indrets. Es tracta d'una embarcació petita (d'uns dos a sis metres d'eslora) poc pesada, lleugera, segura i funcional. Té el fons pla i lleugerament arrodonit, la proa sol ser un poc llançada i la popa amb mirall. Té poc calat i sol anar armada a rem, habitualment no navega a vela, i si ho fa és amb **vela de palanca**, la qual cosa li permet arribar fins a certa distància, però sempre propera al litoral i principalment per a usos de pesca. La seua lleugeresa la feia interessant per pujar les rampes de les casetes varador, característiques del nostre litoral, com hem explicat a l'inici del treball.

El bot

El bot és una embarcació mitjana, d'uns tres a vuit metres d'eslora. Se li sol relacionar com el germà petit del llaüt, però amb la diferència que té el pinyol (o capirol) més petit o directament no el té (H-11). No té coberta i la seua construcció es caracteritza per ser d'unes formes més arrodonides i més senzilla. Pot anar armat de vela de palanca o bé també de vela llatina, per la qual cosa l'embarcació acabarà adoptant el nom de llaüt i creant més dificultats de distinció entre aquestes dues embarcacions ja descrites com a germanes.

El llaüt

El llaüt és una embarcació amb una eslora no més enllà dels quinze metres. A Formentera, però, podem trobar molts de llaüts que podien tenir una eslora semblant a la d'un bot, d'uns quatre a vuit metres. És una embarcació de construcció molt elaborada, però lleugera al mateix temps. Té coberta i sol anar armat amb vela llatina, on el pal se situa pròxim al centre de l'eslora i inclinat cap a proa. També és característic que duguin un botaló per tal de poder hissar el floc. Com hem dit, el llaüt no defineix l'aparell, conegut com a vela de llaüt o vela llatina, sinó que l'aparell pot acabar definint la nau (Tur Riera, 2003a:19). Ha set una embarcació que ha pres diverses formes segons el lloc de construcció i les necessitats que havia d'oferir (Castelló Ferrer, 2021:26). Concretament a Formentera, podem trobar un tipus de llaüt representatiu de l'illa, fet segurament pels mestres d'aixa i conegut com **Llaüt des Damians**, que té la popa tallada i anomenat de tal manera o de **popa de mirall**. També trobam llaüts en forma de **dues proes** i llaüts de **popa rodona**. Segurament aquestes formes no eren casuals, sinó que anaven relacionades amb el material i les plantilles que tenien per a realitzar-los.

Degut a la importància que representa el llaüt a Formentera, s'ha volgut fer aquí una especial referència al llaüt **San Jaime**, popularment conegut com a **Llaüt des Caló**, una embarcació que armada a vela de llaüt va fer durant molts anys el correu entre es Caló i el port d'Eivissa. Dins de l'imaginari popular de molts habitants de Formentera encara apareix aquest llaüt partint del mollet des Caló. Es tractava d'un llaüt d'uns onze metres d'eslora aproximadament que sortia sempre que el temps ho permetia, amb un horari bastant regular i que podia trigar des de només dues hores, amb bones condicions de vent, fins a mig dia, si no hi havia vent i havien d'acabar vogant per arribar a Eivissa.

Tant els mariners del *San Jaime* com tota persona que vivia a la Mola i tenia interès en saber si el llaüt partiria cap a Eivissa, guaitaven des del Mirador cap a Caló per veure si s'havia penjat una roba negra des de s'Alambí. Aquest era el senyal que informava els veïns de la part més elevada de l'illa, que el llaüt des de Caló aquell dia partiria cap a Eivissa.

Aquest llaüt es va construir l'any 1928 per encàrrec de Joan Juan *Campanix* a Pep *Raspalls*, un reconegut i experimentat mestre d'aixa eivissenc (Vilàs i Gil, 1989: 16-18). Es va vendre l'any 1948 a una família eivissenca i actualment es troba a Sant Antoni de Portmany (Eivissa), totalment reformat i aparellat de balandra (amb vela cangrea). Així mateix, encara podem trobar a Caló el torn que durant molts d'anys va servir de molinet per arriar el *San Jaime* i altres embarcacions a la mar del mollet.

També s'ha de fer menció de can Pep Xomeu, casa de la Mola que també tenia botiga i segurament per aquest fet posseïen el llaüt *Virgen María* que feia recorreguts fins Eivissa amb les càrregues necessàries. La peculiaritat rau en el fet que aquest llaüt el tenien avarat a s'Estufador, un dels punts més allunyats d'Eivissa, que es troba al sud de l'illa de Formentera. Des de s'Estufador, i segons el vent d'on venia, s'anava pel costat del cap de Barbaria o pel costat de la Mola, aquest últim amb quatre milles menys que el primer. En aquests viatges cap a Eivissa s'embarcava tot allò que es volia vendre dels veïns de la Mola: ordi, bestiar, formatges, ous... i se solia tornar amb altres mercaderies necessàries per a la botiga.

De llaüts representatius per a la societat formenterera n'hi ha més, tots ells armats a la seua vela llatina. És per aquest motiu que també trobam dos carrers que fan honor a dos llaüts amb rellevància en el record mariner de Formentera: el *Llaüt Negre* i el *Llaüt Verd*. Joan Marí Cardona (1983) recull i descriu els diferents llaüts dels quals es guarda coneixement, així com altres embarcacions més modernes que arribaren amb la revolució del vapor, amb totes les dades d'eslora i de les seues funcions. És curiós mencionar que l'autor fa referència als pals que armaven cada llaüt, però no detalla el tipus de vela. Això és un indicador d'especial importància: la vela de llaüt era tan pròpia d'aquestes embarcacions que fer-ne menció no donava més informació d'una cosa que era totalment evident i, és més, que era totalment normal i quotidiana fins aquells dies.

3.7. Oficis i activitats relacionades

La construcció d'embarcacions i dels seus aparells de vela llatina era un sistema relativament fàcil i no depenia de la importació de materials ni peces de fora. La fusta dels boscos, els caps per a les maniobres i les teles de les veles confeccionades majoritàriament a l'illa, varen permetre que aquestes embarcacions es fessin ràpidament a la mar. És ja al segle XX quan la vela llatina i la vela en general es veuen desplaçades pel motor com a nou sistema de propulsió. La vela llatina queda, llavors, com a element auxiliar.

De la construcció d'embarcacions neix l'ofici de **mestre d'aixa** a inicis del segle XIX. Es tracta d'un ofici que es va anar establint després d'anys de pràctica i que s'heretava de les generacions anteriors, és a dir, de pares, oncles o avis. La tasca d'un mestre d'aixa requeria molta constància i amor al treball, i això el convertia en un ofici d'un alt valor i, a la vegada, en un ofici molt gelós dels seus coneixements.

A Formentera, els mestres d'aixa treballaven des de casa, allí tenien el seu taller. Per obtenir la fusta que necessitaven per construir les embarcacions visitaven els boscos, normalment de veïns, on hi havia arbres de pi, els escollien segons la forma i la llargària que buscaven, i després el propietari els venia la fusta. Tot seguit el mestre d'aixa es posava en marxa a talar els arbres, deixava els troncs nets i pelats i, posteriorment, a partir d'unes plantilles en treia la forma que necessitava.

Ja s'ha fet menció amb anterioritat de les bones característiques de la fusta a les Pitiüses, que afavoriren el desenvolupament d'aquesta indústria a les illes. La qualitat del pi, un arbre predominant i característic de la vegetació formenterera, el converteix en el principal material a partir del qual no només es construeixen totes les parts de l'embarcació, sinó també altres peces auxiliars lligades a l'arboradura de la nau. Podem trobar casos en què la peça de la trossa o els botons estiguessin fets de fustes més resistents i fortes, com ara l'olivera o la bellotera.

En aquest procés de construcció d'una barca, un cop s'escull la fusta a partir de la qual es construirà, es comença a aixecar la nau. Primer, se subjecta la **quilla**, es col·loquen els **maderos** o **costelles**, fets a mida a través d'unes plantilles, i després la resta de taules. Després es calafata amb estopa i es massilla. Es deixa assecar, es poleix i la barca ja està llesta per pintar a gust de l'armador. Aquest seria un breu resum del procés de construcció, del qual s'ha pogut obtenir la informació directament d'un dels pocs mestres d'aixa que queden a Formentera.

A l'hora de construir les barques, els mestres n'havien d'assegurar la seua estanquitat, d'això depenia que l'embarcació suri o s'enfonsi, per tant, era una tasca molt important. Generalment, es coneix que a la Mediterrània aquesta tasca la realitzen els mestres calafats, és a dir, existeix un ofici dedicat només a calafatar. A Formentera, no obstant això, eren els mateixos mestres d'aixa que portaven a terme la feina de calafatar.

Amb l'aparició del turisme, l'ofici de mestre d'aixa va entrar en decadència. Aquest nou sector econòmic lligat al sector immobiliari va necessitar mà d'obra per treballar en la fusteria en general.

Tot i que a Formentera hi ha hagut diverses i reconegudes famílies dedicades a l'ofici, cal destacar que moltes persones s'han arribat a construir les seues pròpies embarcacions de fusta encara que no hagi estat la seua dedicació principal. S'han pogut reunir un seguit de famílies dedicades a aquest ofici:

Can Tanca Vella (la Mola)
Cas Moliner (la Mola)
Cas Manyà (es Caló)
Cas Damians (es Cap)
Can Ramon (es Cap)
Can Xomeu Sord (la Mola)

La confecció de les veles es feia principalment de forma particular. Aquells que tenien una barca amb la seua vela llatina es feien ells mateixos les seues pròpies veles i se sap ben cert que les dones tenien un paper fonamental en la seua confecció. La confecció de les veles era una tasca complexa, no era retallar una tela de forma triangular i prou. El cotó veler, el material que utilitzaven, s'adquiria a l'illa d'Eivissa i cadascú a casa seua tenia el seu mètode de confecció: alguns es regien a partir dels seus patrons o la llargària de la seua embarcació, d'altres també utilitzaven la seua vela vella o la d'algun veí amb una embarcació similar, o bé les encarregaven a algú que els les fes.

De mestre veler en concret i com a ofici amb nom propi a Formentera podem dir que no en va existir. Els mateixos mestres d'aixa podien confeccionar les veles, però com bé hem dit a l'inici, cadascú que era propietari d'una embarcació a vela se la confeccionava ell mateix. Era una feina familiar, en la qual tots estaven implicats com a interès de supervivència que era, i és també una de les tasques amb què la dona esdevenia present dins d'aquest món, que sovent es relaciona amb l'home.

3.8. Estat de conservació del bé i portadors

L'ús de la vela de llaüt, així com les seues embarcacions tradicionals, s'ha anat reduint a Formentera de manera progressiva des de mitjan segle XX. No obstant això, no ha desaparegut del tot, sinó que s'ha conservat fins a dia d'avui, encara que sigui de forma molt testimonial, gràcies a la motivació sentimental d'alguns habitants de Formentera. Tot i trobar-se en situació general de desús, constitueix un element paisatgístic característic del mar que envolta l'illa.

Un altre motiu que ha condicionat el progressiu desús, a part de l'aparició del motor, ha estat l'entrada de nous materials de construcció. Apareixen materials velers menys costosos, més eficients, més fàcils de manejar i de mantenir i molt més assequibles. Les veles deixen de confeccionar-se de fibra natural, com el cotó, i passen a fer-se de materials sintètics. Quant a la construcció de les embarcacions tradicionals de fusta, s'ha viscut una forta evolució orientada a la construcció de barques de fibra de vidre i resines sintètiques.

Els elevats costos del manteniment d'una embarcació tradicional, la desaparició dels oficis tradicionals i la falta d'un espai per guardar aquest tipus d'embarcacions, són els principals inconvenients que es veuen per tal d'assegurar la seua vigència i fer la presència de nou habitual dins del paisatge marítim formenter tal com havia set.

Una evidència de l'interès social i cultural que ha suscitat la vela de llaüt són les més de vint regates que es realitzaren any rere any cada mes de juliol per les festes de la Mare de Déu del Carme, patrona de la mar (16 de juliol). La primera d'aquestes trobades es va organitzar l'any 1991 i se seguiren celebrant fins ben entrat el segle XXI, quan es deixaren de realitzar.

En el cas de Formentera no hi ha cap associació que tengui com a objectiu principal la investigació, la difusió o la promoció de la vela de llaüt. En canvi, existeixen una sèrie de persones que, a títol individual, conserven i mantenen aquesta forma de navegació tradicional. És el cas de Vicent Tur i Hilario Ferrer, que s'han de considerar dos dels portadors més coneguts d'aquesta manifestació i que més feina han fet per mantenir-la en ús. Són dels pocs que han pogut aprendre la tècnica de navegació de la mà de persones marineres de Formentera que havien conegut i utilitzat la vela de llaüt com a únic mitjà de propulsió durant molts d'anys de la seua vida.

3.9. Glossari

Aixa: Eina de fuster, composta d'una fulla de ferro acerada i tallant (amb tall de 10 o 12 cm d'ample) unida amb un mànec de fusta de tal manera que, posant el mànec vertical, el tall queda horitzontal. L'empren els fusters i boters per desgruixar o tallar la fusta.

Aixol: Espècie d'aixa, però més petita, que els fusters utilitzen per rebaixar la fusta. L'aixol es distingeix de l'aixa per la forma, ja que l'aixa no té ull, sinó que té la fulla unida amb el mànec per una anella, mentre que l'aixol té un ull per on passa el mànec.

Amura: **1.** Part posterior de la proa, on les taules o planxes del forro exterior comencen a corbar cap a la roda. **2.** Part rodonca de la proa, part damunt la flotació, des de la mesa de guarnició de triquet fins a la roda. **3.** Cap de corda o aparell que s'empra per tenir tesat cap a proa el puny d'una vela.

Antena: Verga de fusta composta de dues peces, el car i la pena, on s'enfereix la vela i permet hissar-la.

Amant: Corda gruixuda que, fermada o fixa per un cap i amb un botó a l'altre cap, serveix per suspendre qualsevol cosa amb poc esforç. En els llaüts, l'amant és una corda que, passant pel cap de dalt d'un arbre i baixant cap a coberta, serveix per hissar i arriar l'antena.

Armar: Proveir una barca o nau de l'ormeig i personal que necessita per navegar.

Amollar: Deixar anar, disminuint la tensió.

Arboradura: Conjunt dels arbres, mastelers, vergues i botalons d'una nau.

Arriar: Abaixar algun element d'un vaixell.

Assegurar: Posar forta una cosa per evitar que caigui o que se'n vagi.

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

Batafió: **1.** Cap de corda prim i curt, cosit a la ralinga de la vela i que serveix per lligar aquesta amb la seua antena. **2.** Tros de corda prima que, junt amb altres, cosits a la faixa de rissos, serveix per aferrar un tros de vela llarga, és a dir exposada al vent. **3.** Cap de corda que amarra dues antenes o part de la vela o el foc a l'aparell de l'embarcació.

Bigota: Espècie de corriola sense roda, que té forats per on passen cordes per tensar els obencs, les burdes, etc.

Bità: Cilindre de fusta o de metall, disposat per parells a bord, on s'afermen caps de maniobra, com ara les amarres.

Botaló: Perxa que va subjecta damunt el bauprès o a una verga i paral·lelament a aquests, i serveix per caçar certes veles.

Bordada: Cadascuna de les ziga-zagues que fa un vaixell, entre dues virades per avant, per navegar en contra del vent.

Bordejar (o volta i volta): Navegar contra el vent canviant alternativament de bord, donar bordades.

Caçar: Tibar d'un cap.

Cap de mort: part de la roda de proa per on s'amarraven els llaüts al mort. Consta d'una petita osca a la roda de proa per on passava el davant del car.

Capirol: L'extrem superior de la roda d'una embarcació. A Formentera també se li pot anomenar **pinjol**.

Calafat: Qui té per ofici calafatar barques.

Calafatar: Ficar estopa i pega dins les juntures de les barques perquè no hi entri l'aigua.

Car: Part inferior de l'antena d'una vela llatina.

Cenyida: Tram recorregut en què els velers naveguen cenyint.

Cenyir: Navegar proa a vent.

Civera: Estri per transportar xarxes, caixes de peix, cordes i altres objectes, format per dues barres paral·leles de fusta polida, unides per uns travessers, també de fusta, que li fan de suport.

Costella: Cadascuna de les peces de fusta llargues i corbades que amorren interiorment a la carena d'una embarcació i serveixen per subjectar les planxes o peces que formen el buc. A Formentera se li sol anomenar també **madero**.

Crivilla: Barreta rodona de fusta, més o menys llarga, que els mestres d'aixa empen especialment per assegurar la soleta de l'obra morta, ajustar juntes o amarrar caps de maniobra.

Crugia: Part mitgera d'una nau de popa a proa, l'espai comprès entre babord i estribord.

Davant: Cap que en les embarcacions de vela llatina fa de braça de l'antena i en permet regular la inclinació.

Desenvergar: Deslligar de la verga una vela envergada.

Drissa: Cap que serveix per hissar l'antena de la vela llatina.

Enferir: Envergar una vela; posar-la a punt d'ésser hissada.

Entolladura: Efecte d'entollar o teixit que resulta de l'entollament de dos caps de corda.

Entollar: Unir dues peces de fusta, de corda, de ferro, etc., per llurs caps, per fer-ne una sola peça de la llargada de totes dues.

Envergar la vela: Subjectar les veles a les vergues.

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

Escàlem: Estaqueta de fusta o de ferro, que va ficada a la part superior de l'orla d'una embarcació i serveix per subjectar-hi els remes i recolzar-los-hi en vogar.

Escorar: Inclinar-se un vaixell damunt un dels seus costats, sia per la força del vent, sia per haver-se corregut l'estiba o per altra causa.

Escota: Cap lligat al puny inferior d'una vela que serveix per caçar-la o amollar-la.

Estribord: La part dreta d'un vaixell o embarcació, mirant de popa a proa.

Estrop: Gassa de cap, recoberta de cuir, que suspèn l'antena d'una llatina tot permetent que pugui ésser hissada o arriada.

Faixa: **1. Faixa de rissos** Faixa de lona cosida a una vela, paral·lelament al gràtil o al pujament (segons el tipus de vela), des d'una ralinga a l'oposada, on van fixats els rissos o batafions. **2.** Tira de lona que es cus a la vela per reforçar-la. **3.** Cap que ferma l'arbre al banc d'arborar.

Fermar: Unir una cosa a una altra, lligant-la-hi, clavant-la-hi, perquè no se'n pugui separar.

Flamejar: Tremolar, agitar-se repetidament (una vela, una bandera) per l'acció del vent.

Floc: Vela triangular que va subjectada a l'arbre de proa i per l'altre cap al botaló de floc, per damunt el bauprès; cast. *foque*. En els llaüts, cadascuna de les tres veles triangulars (floc gros, floc segon i floc petit o menjavents) que s'estenen al llarg i per damunt del botaló; no solen desplegar-se totes al mateix temps sinó en cas de molta necessitat per mal temps.

Gassa: Espècie de nus que es fa, generalment amb caràcter provisional, als dos extrems corresponents de dues cordes per lligar-les una amb l'altra i ajuntar-les.

Gassa d'amant: Nus que es fa al cap d'una corda i que forma una baga, usat generalment per encapellar una amarra en un norai.

Gràtil: Vora de la vela, reforçada per un doblec o per una corda, i guarnida de cordetes i filets per enganxar-se a la verga.

Hissar: Fer pujar una cosa estirant la corda o una altra matèria on aquella va penjada.

Llast: Objectes feixucs que es porten a bord d'una nau per tal de donar-li més estabilitat. A Formentera es diu *lastre*.

Orsapop: Cap de corda que té una anella o baga a un extrem i que fan servir les embarcacions de vela llatina per tirar cap a popa el car de l'antena quan van amb vent llarg o es vol tombar la vela.

Osta: Cada un dels caps que s'encapellen al *pico* d'una vela de pailebot o a l'antena d'una vela llatina per subjectar les dites perxes en les brandades.

Pal (arbre): Peça de fusta o d'un altre material, encaixada a la carlinga, sobre la paramola del vaixell, que té una longitud aproximada igual a l'eslora. No té obencs ni estais.

Pena: Peça superior de l'antena d'una embarcació que queda a popa.

Puny: Angle d'una vela.

Quaderna: Cadascuna de les peces (compostes de diversos segments) corbades, de fusta o de ferro, que van fixades damunt la carena d'un vaixell i formen el costellam o esquelet que determina la forma del buc.

Quilla: Carena de nau o de qualsevol embarcació.

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

Rem: Instrument que consisteix en una peça de fusta, llarga, que per un extrem forma un mànec i per l'altre una pala amb què es bat l'aigua des de l'interior d'una embarcació, i serveix per fer-la avançar.

Ris: Cadascun dels cordills que tenen les veles, cosits a la faixa de rissos, que serveixen per aferrar un tros de vela de manera que resti reduïda la seua superfície exposada al vent.

Roda de mort (roda de proa): Roda del davant, la que talla l'aigua.

Sàssola: Pala un poc corbada, a manera de cullera grossa, de fusta, que els mariners de barques petites empen per evacuar l'aigua de dins l'embarcació.

Serra de vogir: Serra d'arc emprada en fusteria per realitzar formes externes i retalls interiors.

Senal: Ormeig de corrioles amb una corda que passa per la punta de l'arbre de la barca i serveix per tirar el bot, per treure l'àncora, per aplegar la vela.

Seu: Greix de bestiar que es duia sempre a bord. Servia per assaonar tota l'arboradura i escalemeres per facilitar les maniobres.

Sobrevent: Part d'on ve el vent respecte a un punt determinat.

Sotavent: Costat oposat a aquell d'on ve el vent.

Timó: Peça plana de fusta o de metall que va articulada verticalment a l'extrem de popa d'una nau o d'una altra embarcació, i que, girant a dreta o a esquerra a voluntat del qui la governa, fa que el vaixell es desviï cap a una o altra direcció.

Tribujar (trabujar): Acció de canviar l'antena d'un costat a l'altre del pal, d'estribord a babord, o al revés.

Trossa: Corda d'una embarcació llatina destinada a aguantar l'arbre des de sobrevent i a mantenir-hi fermada l'antena.

Varador: Lloc disposat en forma de pla inclinat per treure i varar les embarcacions a vela de palanca, una vela rectangular i no simètrica.

Virar: Fer girar una embarcació canviant-ne la direcció de la navegació.

Vogar: Navegar a rem.

4. Mesures de salvaguarda

Les mesures de salvaguarda que es portin a terme hauran d'anar encaminades a potenciar la documentació, l'estudi, la divulgació i la revalorització dels coneixements relacionats amb la navegació amb vela de llaüt, per tal que la societat prengui consciència de la seua importància a nivell històric i com a element característic del paisatge marítim de Formentera.

L'estudi elaborat per González i Castelló l'any 2021 per encàrrec del Consell constitueix una investigació prou profunda i detallada de la vela de llaüt a Formentera, si bé es considera necessari complementar-lo amb un recull audiovisual que serveixi per documentar la posada en pràctica i els coneixements d'aquesta forma de navegació tradicional.

També es considera convenient elaborar un inventari exhaustiu d'embarcacions tradicionals de Formentera, en el qual s'especifiqui quines es troben encara actualment aparellades amb de vela de llaüt i quines ho havien estat en el passat.

S'haurà de contemplar la incorporació d'aquesta manifestació en l'Inventari del patrimoni cultural immaterial de Formentera, document que el Consell haurà d'elaborar, en compliment del previst a l'article 9 de la LSPCIIB.

Com a mesura de foment s'haurien de contemplar bonificacions fiscals per a les embarcacions tradicionals, i més especialment per a les que encara es troben aparellades amb vela de llaüt. De la mateixa manera, aquestes embarcacions haurien de tenir prioritat en els procediments d'adjudicació de punts de fondeig o de varadors que les administracions puguin establir.

Bibliografia i fonts

BANKS, M. (2010) *Los datos visuales en investigación Cualitativa*. Madrid: Ediciones Morata.

CALBET, J. (2018) *La Reina tornarà al mar*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

CAMPS, A.; GORNÉS, J. (2020) "La navegació amb vela llatina. Menorca". [En línia] Menorca: Immenorca. Patrimoni Cultural Immaterial <<http://www.ipcime.cat/inventari/node/4440>> [Consulta, març 2021].

CASTELLÓ FERRER, X. (2021) *Parlem de falutxos, balandres i pailebots. Un petit repàs d'una època no massa llunyana*. Eivissa: Miquel

Costa Editor.

CASTELLÓ GUASCH, J. (1970) *Formentera. Índice para el viajero*. Mallorca: Imprenta Alfa.

COLOMAR FERRER, S. (2009) *Formentera a l'època contemporània (1782-2007)*. Mallorca: Edicions Documenta Balear.

COSTA JUAN J.B. (1981) *Patrones de Litoral*. Formentera: Estudios Náuticos Costa.

COSTA JUAN J.B. (2009) *Tratado de Maniobra y Tecnología Naval*. Formentera: Estudios Náuticos Costa.

COSTA JUAN, J.B. (2011) *Historia del Transporte Marítimo entre Formentera e Ibiza*. Comunicació presentada a la *Universitat Oberta de Majors de les Illes Balears*, Formentera, curs 2010-2011.

COSTA FÀH, J.; MAYANS SERRA, J.; PORTAS RIBAS, F. (1990). *Qui vol peix... Aportació a l'estudi dels ormejos de pesca i al vocabulari nàutic de Formentera*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs.

FERRER, V. (2007). "El caràcter mariner d'un poble". Dins *Formentera en les teues mans*. Eivissa: GOB Formentera | GEN-GOB Eivissa, pàg. 45-47.

GALIANA VEIRET, P. (2014) *Formentera. La vida en el passat*. Mallorca: Lleonard Muntaner Editor.

GOB - Formentera. (1987) *Ecologia de Formentera. Llibrets divulgatius. 3- ESTANY DES PEIX*. Formentera: Consell Insular de Formentera.

GONZÁLEZ CARDONA, R.; CASTELLÓ RIERA, C. *La vela de llaüt. Estudi etnogràfic de la tècnica de navegació amb la vela tradicional de Formentera*. Estudi inèdit. Formentera: àrea de Patrimoni Cultural del Consell Insular de Formentera.

GONZÁLEZ GONZALO, E.; OLIVER FONT, B. (2007) *Los barcos de piedra. Arquitectura náutica balear a través de los grafitos murales (siglos XIV - XVIII)*. Mallorca: Institut d'Innovació Empresarial de les Illes Balears.

LLUY TORRES, X. (2001) *Visca Cárdenas. L'exili americà dels republicans pitiüsos*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs.

MAJORAL BALLESTER, S.; RIERA CARDONA, C. (2001) *Gabrielet*. Eivissa: Sa Nostra Obra Social i Cultural.

MARÍ CARDONA, J (1983). *Illes Pitiüses III. Formentera*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs.

OLIVER, BERNAT (2019). *Informe tècnic per a la declaració de bé d'interès cultural immaterial de la vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica*. Mallorca: Consell Insular de Mallorca.

OLLER, F.; GARCÍA-DELGADO, V. (1996) *Nuestra Vela Latina*. Barcelona: Editorial Juventud S.A.

PRATS CALBET, A. (1981) "Vocabulari il·lustrat de l'aparell del llaüt a Eivissa". *Eivissa*, 11: 34-36.

PRATS CALBET, A. (2004a) "Llatí, aparell". *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera* (Primera edició, volum 7, pàg. ?). Eivissa: Consell Insular d'Eivissa i Formentera.

— (2004b) "Mestre d'aixa". *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera* (Primera edició, volum 8, pàg. 228-229). Eivissa: Consell Insular d'Eivissa i Formentera.

RIERA COSTA, M. (2016). *Història de la Comandia Militar de Marina de Ibiza y Formentera 1751-2016*. Eivissa: Can Impres Imprenta.

PRATS i SERRA, J.A.; MARÍ MAYANS, E. (1999) *Geografia i Història de Formentera*. Eivissa: Editorial Mediterrània.

RUBIO, J. (2019) "Una història de contraban a les Pitiüses: El naufragi del *Dos Hermanos*". Dins:

<https://proximoferry.com/blog/ca/2019/01/24/una-historia-de-contrabando-en-las-pitiusas-el-naufragio-del-dos-hermanos/>. Visitat el 16 març de 2021.

TUR RIERA, A. (2003a) *Les barques de vela llatina a les illes d'Eivissa i Formentera en els segles XIX-XX*. Barcelona: Projecte de fi de carrera - Universitat Politècnica de Catalunya. Facultat de Nàutica de Barcelona.

— (2003b) "La construcción naval y los carpinteros de ribera en las Pitiusas". *Narria: Estudios de artes y costumbres populares*, 101-102-103-104: 54-59.





VERDERA, J. (1993) *Formenterers a Montevideo*. Mallorca: Institut d'Estudis Baleàrics.

— (1996) *Formenterers a Cuba*. Formentera: Ajuntament de Formentera.

VILÀ VALENTÍ, J. (1985) *Formentera. Estudi de Geografia Humana*. Formentera: Impremta Ibosim S.A.

VILÀS I GIL, P. (1989) *Notes per a la història marítima d'Eivissa i Formentera*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs”.

Per donar compliment a l'article 15.4 de la Llei 18/2019, de 8 d'abril de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears, s'obre un període d'informació pública de trenta dies comptats a partir de l'endemà de la data de publicació d'aquest anunci en el BOIB, per tal que les persones interessades puguin formular les al·legacions que considerin oportunes. L'expedient es pot consultar a l'àrea de Patrimoni del Consell Insular de Formentera de dilluns a divendres de 9 h a 14 h (c/ de l'Arxiduc Lluís Salvador, 2 Sant Francesc).