



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

CONSELL INSULAR DE MALLORCA

DEPARTAMENT DE CULTURA I PATRIMONI

11336***Acord d'incoació de l'expedient de declaració com a Bé d'Interès Cultural del vaixell Rafael de l'any 1915 com a barca de bou de primera generació EXP. 437/2025***

A la sessió del dia 30 de setembre de 2025, la Comissió Insular de Patrimoni Històric de Mallorca, va acordar, entre d'altres, el següent:

I. Incoar l'expedient de declaració com a Bé d'Interès Cultural a favor del vaixell Rafael de l'any 1915 com a barca de bou de primera generació (2ª PM-1-3-12), que actualment es troben s Son Bonet, d'acord amb l'informe tècnic de 22 de setembre de 2025, que s'adjunta i forma part integrant del present acord, i de conformitat amb els articles 7 i següents de la Llei 12/1998, de 21 de desembre, del Patrimoni Històric de les Illes Balears.

II. Aquesta incoació comporta l'aplicació del règim de protecció establert per als béns ja declarats d'interès cultural durant tota la seva tramitació, d'acord amb allò que determina l'article 8.2 de la Llei 12/1998, de 21 de desembre, del patrimoni històric de les Illes Balears. Qualsevol intervenció que calgui realitzar sobre aquests béns haurà de ser prèviament autoritzada per la Comissió Insular de Patrimoni Històric.

III. L'acord de declaració s'haurà d'adoptar en el termini màxim de vint mesos comptadors des de la data d'iniciació del procediment. Caducat el procediment, no es podrà tornar a iniciar en els tres anys següents, llevat que ho demani el titular del bé, de conformitat amb l'article 10.6 de la Llei 12/1998, de 21 de desembre PHIB.

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

V. Publicar aquest acord d'incoació al Butlletí Oficial de les Illes Balears i al Butlletí Oficial de l'Estat i anotar-ho al Registre Insular de Béns d'Interès Cultural de Mallorca i comunicar-ho a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears perquè procedeixi a la seva anotació al Registre de Béns d'Interès Cultural de les Illes Balears i a la vegada comuniqui al Registre General de Béns d'Interès Cultural de l'Estat les inscripcions i anotacions que es realitzin.

Al lloc i data de la signatura electrònica (8 d'octubre de 2025)

El secretari de la Comissió Insular de Patrimoni Històric de Mallorca

Miguel Barceló Llompart

INFORME TÈCNIC

En data 26 de juny de 2025 (núm. reg. 54507) va tenir entrada a la Direcció Insular de Patrimoni, remesa per Bernat Oliver Font, en qualitat de tècnic de patrimoni Marítim del Departament de Medi Ambient, Medi Rural i Esports del Consell de Mallorca, sol·licitud de declaració com a Bé d'Interès Cultural (BIC) o Bé Catalogat (BC) a favor de la barca de bou Rafael, acompanyada per l'informe tècnic sobre la vàlua patrimonial de la barca de bou Rafael.

Aquest informe recull part del text d'aquest informe, redactat per Bernat Oliver Font.

1. FITXA TÈCNICA

- Nom: RAFAEL
- Lloc de construcció: Drassanes Llompart, Palma
- Any de construcció: 1915
- Encàrrec de construcció: Sr. Jaume Picornell Barceló i els germans Rafael i Bartomeu Font Bosch
- Matricula: 2ª PM-1-3-12 NIB. 29814
- Eslora actual: 12,90 / Mànega: 4,40 / Puntal: 1,33
- TRB: 14,99



- Motor: interior 85 HP
- Tipologia: barca de bou de primera generació.
- Aparell: llatí compost de vela major, floc i mitjana (superfície vèlica total: 150m2)
- Capacitat per a 25 passatgers
- Armador/propietari (setembre 2025): Jan Santolaria Curel (propietari al 100%).
- Futur: Consell de Mallorca.

2. DESCRIPCIÓ DE L'ELEMENT

En el moment de redactar aquest informe l'embarcació Rafael es troba en el taller de mestres d'aixa del Consell de Mallorca situat a l'aeròdrom de Son Bonet (Marratxí), lloc en el qual, posteriorment a la seva adquisició per part del Consell de Mallorca -, i en virtut del conveni de col·laboració, podrà ser mostrada al públic i enllestida per a una futura intervenció de restauració.

El present informe té en compte l'estat de conservació d'aquesta embarcació en el moment en què es troba situada en el taller de mestres d'aixa del Consell de Mallorca, alhora que atén a una valoració de caràcter patrimonial basada en la seva significació cultural en el context de l'evolució de la nàutica tradicional illenca i en l'evolució de les arts de pesca i indirectament de l'ofici de mestre d'aixa, mestre veler i calafat.

2.1. DEFINICIÓ DE "BARCA DE BOU"

Una barca de bou és un tipus d'embarcació destinada a la pesca d'arrossegament. Les primeres barques de bou pescaven a la vela i per parelles, però amb el temps es convertiren en embarcacions motoritzades que pescaven individualment. Es tractava de barques construïdes a la manera tradicional en el marc tipològic del llaüt, amb les rodes rectes i les cobertes amb la inclinació pròpia dels bucs velers.

Referint-se a l'art, i a l'època en que es pescava a la vela, el Diccionari Català-Valencià-Balear, el defineix com:

"... una gran peça de xarxa composta essencialment d'una bossa o depòsit i de dues prolongacions anteriors i laterals que són estirades per dues barques. La pesca que es fa amb aquest art es diu pescar al bou; les dues barques formen la parella del bou; el peix que agafen es diu peix de bou..."

A Mallorca tenim constància de la pesca de bou des de mitjans del segle XIX. L'Arxiduc Lluís Salvador en fa referència:

"Aquesta classe de pesca, estesa per tota la Mediterrània se efectua amb dues barques a les quals es dona el nom de "parella de llaüts de bou". Des de les barques, i lluny de la vorera, es llança la xarxa a la mar i es arrossegada per les dites barques que naveguen paral·lelament. Quan es vol treure les xarxes, s'arrien les veles i es van cobrant des de les dues barques alhora".

Amb el pas del temps, les barques i els ormejos evolucionaren i en aquesta evolució marca una fita determinant l'aparició dels motors aplicats als vaixells. Amb la motorització la barca canvia morfològicament: perd la vela, perd l'aparell i perd tripulació, entre altres canvis. Aquesta evolució marcarà les diferències entre 4 generacions de barques de bou. El Rafael neix com barca de primera generació que evoluciona a segona generació. Conté elements d'ambdues generacions que recullen el procés evolutiu de la pesca d'arrossegament a Mallorca quant a arts i estris, i morfologia de l'embarcació.

Destaca el fet que el Rafael és una barca de bou aparellada de vela llatina i que inicialment, si bé per poc temps, va pescar arrossegant el bou únicament a la vela, amb la seva parella, el Bartolomé. Aquest aparell s'ha de posar en relació als aparells llatins dels bous de primera generació, com són, a més del Rafael, el Sant Isidre o la Balear.

2.2. LA PÈRDUA DE LA BARCA DE BOU TRADICIONAL

La barca de bou es va veure afectada per la ineficàcia que manifestaren les plantilles veleres a l'hora d'adaptar-se al procés de motorització. Fou aproximadament a partir de la dècada de 1920 quan es començaren a instal·lar motors d'explosió amb una potència de 15 a 20 HP; marques de motors com Bolinder, Bet Sum, Laval, Scania, Volund o Tonin, - el primer motor que es va instal·lar al Rafael va ser un Bolinder de 30 HP -, començaren a muntar-se a bucs que no estaven preparats morfològicament per acollir aquells enginys. Tot i així, la vela es va mantenir com a aparell mixt fins els anys 30 i fins i tot els 40 del segle XX. Els problemes d'abastiment de combustible com a conseqüència del bloqueig durant la Guerra va ser la causa que la vela es mantingués tant de temps com a aparell auxiliar.

A mesura que la fiabilitat dels motors augmentava creixien els canvis: retirada de l'arbre major llatí i de tot l'aparell per a la propulsió a vela; augment de la mànega màxima del buc; engrandiment i allargament de les popes; canvi en el pla de les cobertes que deixaren de tenir l'esquena d'ase necessària per desguassar l'aigua, etc. En el cas del Rafael, a finals de 1950 se li va arrodonir la popa a la manera de fer del llevant peninsular "popa valenciana" a fi de millorar la feina del bou. Aquesta modificació s'ha de veure com un ric registre de la història de la barca.

La pèrdua de les darreres barques de bou construïdes a Mallorca:

- Cala Michana (1919) amb base a Portocristo: enfonsat.
- Tonet (1947) amb base a Palma: destruït per donar pas a una nova construcció.
- Virgen del Carmen (principis dels anys 20): desapareguda el 1998.

Les barques de bou construïdes a Mallorca que es conserven avui són les següents:

- Rafael (Palma, 1915). Navega en bones condicions.
- Sant Bartomeu (Palma, 1921). Mal estat. Maó. Associació Amics de la Mar Port-Maó. Es conserva a terra, dins les pedreres de Robadones (Maó).
- Balear (Palma 1924). Consell de Mallorca (BIC). Activa.
- Sant Isidre (Portocolom, 1925). Navega en bones condicions, a Catalunya.
- Valldemosa (Palma, 1926). Mal estat. A mig restaurar. Moll Vell de Palma. CMM.
- Nuevo Tomás (1940). Mal estat. A mig restaurar. Taller Son Bonet. Consell de Mallorca.
- Bartolomé (Palma 1915). Fou la parella del Rafael. Mal estat. Pendent de restaurar. Actualment a Eivissa.
- Marjupe I. En actiu. Pesca.
- Marjupe II. En actiu. Pesca.
- Balear II. En actiu. Pesca.
- Marisita. En actiu. Pesca.

2.3. EVOLUCIÓ I ENQUADRAMENT TIPOLÒGIC DEL RAFAEL

L'any 1915, Jaume Picornell Barceló i els germans Rafael i Bartomeu Font Bosch van encarregar a les drassanes Llompart de Ciutat de Palma, llavors regentada per Leopoldo i Sebastià Llompart, la construcció de dos llaüts per a la pesca a la parella. D'aquesta manera van néixer el Rafael i el Bartolomé. Es tractava de construir dues barques que fossin prou semblats, a fi de facilitar la pesca en parella (la parella de bous), ja que s'havia de mantenir una velocitat semblat mentre s'estirava l'art.

L'embarcació Rafael és una barca de bou artesana, construïda seguint la tradició dels mestres d'aixa de Mallorca per a la pesca d'arrossegament. El Rafael fou construït amb fustes locals: olivera i alzina per a les costelles i pi per al folre del buc i la coberta. Les seves característiques tècniques, la manera de feinejar, els ormejos, etc., són fruit de l'evolució en la manera de construir i utilitzar aquest tipus d'embarcacions. Així, el Rafael representa una fita determinada en un moment concret de l'evolució constructiva de les barques de bou i del seu sistema d'operar que classifiquem com a "primera generació", atenent-nos a les categories següents:

- **Primera generació:** barques de bou anteriors a la motorització, amb un abast cronològic que arriba a l'entorn de la dècada dels anys vint del segle XX. Van aparellades amb vela llatina major i floc o pollacra. El buc era el d'un llaüt amb les rodes rectes. Pescaven amb parella arrossegant el bou a la vegada. No portaven mitjana: la que porta el Rafael s'ha afegit posteriorment per a altres funcions que no tenen a veure amb aquella principal a la que obeeix la construcció de la barca: la pesca.
- **Segona generació:** bous construïts en el moment o a la immediata posterioritat a l'arribada dels motors, però que es trobaven en un període intermedi on aquelles màquines no tenien encara prou potència i per tant, s'havien d'ajudar de l'aparell veler. Alguns encara pescaven en parella. El Rafael surt de la drassana sense motor. No s'instal·larà el primer fins a 1925. La barca s'adaptarà a la motorització amb canvis visibles posteriors com ara la modificació de la popa, l'escurçament del botalló o l'avançament de l'arbre mestre que deixa d'estar atriuetat i passa a estar en candela.
- **Tercera generació:** les primeres d'aquesta època -a partir de 1940-, encara portaven restes d'aparell, però es transforma: botalló i un arbre major dotat d'una botavara cangrea que fa les funcions de pescant, no és útil per a navegar. A més, les plantilles dels bous de tercera generació del primer moment no havien acabat de fer el canvi i moltes barques hagueren encara d'incorporar modificacions per ajustar els bucs tradicionals la major potència dels motors i a l'arrossegament en solitari, com en el cas del Nuevo Tomás (Andratx 1940) que va fer adaptacions a l'any 1975.

Podríem determinar una "Quarta generació", en la qual les barques es construeixen ja com a bous plenament motoritzats i pensats per a l'arrossegament amb motor potents. És el cas dels bous construïts a partir dels anys 1970 i fins avui. Un exemple és la nova Valldemosa que ha estat construïda a la península i que substitueix la barca vella (Valldemosa). La pèrdua de la flota de barques del bou artesanals també és deu a la intromissió de vaixells procedents de les costes de l'est peninsular, principalment d'Alacant i Tarragona.

Com hem assenyalat en la seva evolució, les barques de bou introduïren els motors a principis del segle XX i deixaren de pescar en parella. També arribaren a eliminar la vela com a element de propulsió per aquella feina. Amb el motor la barca guanyava amb independència respecte de les condicions de vent i mar, i economitava, per exemple, també en tripulació.

De les barques de bou que pescaven a la vela, es conserven, en diferent estat, 6 exemplars de barques de bou, tres són de primera generació construïdes a Mallorca: Rafael (Palma, 1915), Bartolomé (1915) i Sant Bartomeu (1921). De transit a segona generació o bé ja de segona

generació en queden tres: el llaüt Sant Isidre (Portocolom, 1925), el llaüt Balear (Palma, 1924) i el Valldemosa (1929).

Es conserva una única barca de bou de tercera generació, el Nuevo Tomás (1940). Mentre que no en queda cap de les dècades de 1950 a 1980.

De quarta generació queden quatre unitats: Marjupe I i II; Balear II i Marisita.

Es troben en actiu el Balear II, -substitut del bou Balear-, fet pel mestre d'aixa Jaume Cifre l'any 1997, i els bous MARJUPE I i MARJUPE II construïts a Porto Cristo per Jaume Vermell als anys 1991 i 1992 respectivament. Tots corresponen a bou de quarta generació.

2.4. SINGULARITAT DEL RAFAEL EN EL MARC DE LA TIPOLOGIA DE BARCA DE BOU

La redacció del present informe té en compte la flota en conjunt.

La flota en actiu

Segons informació de la Federació Balear de Confraries de Pescadors, hi ha a Mallorca set embarcacions de fusta en actiu. Aquestes dades corresponen a informació de fa quatre anys, no actualitzada, per tant, és probable que aquest nombre sigui encara menor.

• Nou Capdepera	Alcúdia	PM-2-438	Feta a Alacant (1991)
• MARJUPE primero	Andratx	PM-1-2040	Feta a Portocristo (1991)
• Porto Colom	Andratx	PM-1-2020	Fet a Alacant (1988)
• Balear Segundo	Santanyi	PM-1-1-97	Fet a Portocolom (1997)
• Marisita segundo	Santanyi	PM-1-3-93	Fet a Portocristo (1993)
• MARJUPE segundo	Santanyi	PM-1-3-91	Fet a Portocristo (1992)
• Es Soller	Sóller	PM-1-2028	Fet a Alacant (1989)

A la resta de les Balears solament feinegen sis barques del bou construïdes en fusta:

• Mares del Sur	Ciutadella	AM-3-1124
• Vicenta primera	Ciutadella	AT-3-2090
• Charpat segundo	Eivissa	PM-1-2033
• Ganasa	Eivissa	IB-1-1051
• Sa rata	Eivissa	IB-1-1074
• Pito Quintana F	Maó	MH-1-1-03

Els anys de construcció d'aquestes embarcacions són recents (dècada de 1980 i 1990) i no es corresponen al moment de construcció del Rafael.

La flota no activa

Veiem molt poc probable, per no dir impossible, que es localitzin altres barques de bou, a part de les ja citades i conegudes de tots. Per la seva esllora i el seu embalum, no passen fàcilment inadvertides a la vista de tothom, a més de que representen un problema de conservació per l'espai que ocupen. Això explica la dificultat de conservació i el desballestament de tantes unitats. A més, les barques d'aquestes característiques amb interès patrimonial sempre han tengut l'ull de les Administracions, associacions d'aficionats i alguns particulars posats a sobre, per la qual cosa han estat sempre sota cert control. Aquesta realitat justifica l'excepcionalitat del Rafael com a representant d'una tipologia en vies de total desaparició.

3. CRITERIS DE VALORACIÓ

Per determinar el valor patrimonial del Rafael s'ha analitzat el paper que juga i el valor que pren en els següents tres escenaris: el de la pròpia barca, en el marc de la seva tipologia i en el conjunt del patrimoni marítim flotant de Mallorca.

Hem vist que es tracta d'una barca de bou de primera generació aparellada de vela llatina i floc, i que en la línia de l'evolució de la barca de bou fita els inicis de l'arrossegament a la vela en parella i pren en la seva evolució alguns aspectes dels bous de segona generació.

Punts a considerar:

1. Qualsevol embarcació artesana tradicional construïda d'acord amb la tècnica dels mestres d'aixa de Mallorca, constitueix una peça única. Al marge d'això, el Rafael és la més antiga de les barques de bou que es conserven i una de les úniques tres que es conserven de primera generació, si considerem la Balear com a barca de trànsit a segona generació.



2. L'estat de conservació de la barca, és bo, ja que es troba operativa en aquests moments i ha passat la inspecció pertinent de la capitania Marítima (maig 2024). La barca podria continuar navegant sense ser objecte de cap intervenció immediata.

3. La flota mallorquina de barques de bou que pescaven originàriament a la vela es redueix només a sis unitats, tres de les quals, el Sant Bartomeu, el Bartolomé i la Valldemosa estan en mal estat o en una situació indefinida.

4. A banda del paper clau que representa en el desenvolupament de la tipologia com a bou de primera generació, també hem de valorar la seva funció en el conjunt del patrimoni marítim flotant de Mallorca. Si, d'acord amb el darrer inventari (Oliver 2022) la flota menor tradicional mallorquina, constituïda per més de 560 barques entre pasteres, gussis, llaüts i bots està controlada a través d'inventaris que es revisen i catàlegs de protecció que pretenen conservar-la i activar-la, no passa igual amb la flota d'embarcacions majors que, dispersa pel món, entre tres pailebots (un dels quals motoveler) i onze barques de bous, sumen no més de catorze embarcacions.

5. Aquesta realitat numèrica, afegida al fet que moltes d'aquestes barques es troben fora de Mallorca, obliga a tractar el Rafael com una de les darreres barques majors de que disposam.

Vist això, podem concloure el següent:

1. L'estat de conservació que presenta aquesta embarcació és bo.

2. És la barca de bou més antiga que queda.

3. És el resultat d'una construcció artesana tradicional d'acord amb la manera de fer dels mestres d'aixa mallorquins.

4. És una construcció duta a terme a les drassanes Llompart de Palma. Potser és l'únic exemplar que queda construït en aquesta drassana.

5. Es tracta d'una barca única a través de la qual es poden explicar els canvis provocats pel procés de transició de la pesca a la vela com a barca de bou de primera generació cap a segona generació i posteriorment com a barca propulsada a motor. Aquests canvis no són únicament morfològics, sinó que comporten altres canvis no menys importants com ara l'abandonament de la navegació a vela en solitari i en parella, i tot el que això significa: pèrdua de coneixements i de tradició en la manera de fer, pèrdua de tripulació i funcions, pèrdua del llenguatge de la pesca a la vela i incorporació de nou llenguatge de la nova manera de pescar, canvi de les àrees de pesca, de captures, etc.

6. Des d'un punt de vista morfològic el Rafael es capaç d'explicar la comunió entre un buc construït amb línies veleres i l'aplicació o introducció d'un motor. A més, la seva pròpia construcció i les evolucions que ha patit -popa- ens permet mostrar la tècnica que feien servir els mestres d'aixa mallorquins en la construcció i modificació d'aquestes barques.

7. Entenent l'organització del Rafael entendrem la pesca que practicava la barca i entendrem com evolucionen a partir dels anys 30 i més endavant, les noves formes en els bucs dels bous mallorquins per efecte dels motors. Podrem entendre que els mestres d'aixa abandonen definitivament la manera de construir barques veleres i centrar-se en la construcció de bucs de tercera i quarta generació ja completament adaptats a les grans maquinaries i instal·lacions de bord per a poder pescar amb més potència i a més fondària.

Per tant,

- La barca de bou Rafael té valor patrimonial per ell mateix i pel que representa en el bessó de la tipologia de barca de bou i més en concret en el de barca de bou de primera generació.
- La barca juga un paper rellevant per explicar tant la pesca d'arrossegament com la història evolutiva de la construcció d'aquest tipus d'embarcacions. A més, es complementa en l'evolució de la resta de bous que conservam, principalment els de primera, segona i tercera generació.

4. ESTAT DE CONSERVACIÓ

Com s'ha apuntat anteriorment, l'estat de conservació que presenta aquesta embarcació és bo.

El grau d'originalitat que manté es veu lleugerament afectat per algunes petites modificacions sense importància i de caràcter reversible sofertes en l'estructura del buc, així com el seu aparellament com a barca de mitjana.

A manca de l'estudi en profunditat del buc, a priori, la restauració a la que ha estat sotmesa no ha desvirtuat en absolut els gàlils i característiques originals de l'embarcació.

L'afegit de la "popa de pato" s'ha de considerar una incorporació/adaptació que explica l'evolució de la pesca d'arrossegament.

Els interiors conserven en gran part la distribució original.

L'actual estat de conservació és el d'una embarcació recuperada.

5. PRINCIPALS MESURES DE PROTECCIÓ DEL BÉ

5.1. RETIRADA D'ELEMENTS ALIENS

El Consell de Mallorca té previst un projecte de sanejament complet que contempla la retirada d'un element que no forma part del buc original, un afegit que res té a veure amb una barca de bou mallorquina de primera generació. Aquest element és l'arbre de mitjana i la botafora. Igualment, està prevista la restitució estètica original quant a colors i la seva distribució, tant de l'obra morta com de la coberta.

Justificació de la retirada d'aquest element (arbre de mitjana):

El Rafael ha passat per diferents moments des de la seva construcció: diferents armadors i diferents funcions. Va mantenir la seva funció original com a barca de pesca fins a la dècada dels 70 del passat segle. En el transcurs d'aquells anys d'activitat, com s'ha dit, les barques de bou patiren algunes modificacions que facilitaven i milloraven la pesca, la més rellevant fou la modificació de la popa, que consistí en l'afegit d'una sobreestructura de forma arrodonida anomenada "cua de pato" que facilitava el treball amb les portes i evitava entre d'altres, que aquestes colpeguessin el timó. S'entenen aquests incorporacions com elements enriquidors de la història de la barca en el marc de la seva activitat pesquera, que a més expliquen l'evolució de la pesca d'arrossegament a Mallorca quant a evolució dels arts, de la tècnica de pesca en si mateixa i dels canvis morfològics que protagonitzen els vaixells també deguts a altres variables, principalment la motorització de les naus.

A la dècada de 1984 el Rafael abandonava la llista de pesca i passava a la llista cinquena, folio 1-9520. A la dècada dels 80 passà a Eivissa amb nous armadors (Vicente Ribas Suñer i David Morgan) que la dedicaren al xàrter. Prengué part en diverses edicions del Trofeo Almirante Conde de Barcelona i a la Ruta de la Sal ja com a barca de mitjana.

El 1996 la barca era adquirida per Raúl Mata i Joan Santolaria, i viatjava a Catalunya, on ha romàs fins avui adscrita a l'empresa Tela Marinera, encarregada de la seva explotació, i de l'"Associació d'Amics de la Barca de Mitjana Rafael 1915". Fent activitat de xàrter s'han dut a terme diversos projectes pedagògics com ara la Ruta Josep Pla o la Ruta de Barbarroja. Durant aquests anys d'activitat a Catalunya la barca va mantenir l'aspecte d'una barca de mitjana: arbre mestre, arbre de mitjana; quant a l'estètica: buc pintat de blanc en la seva obra morta i franja blava per sobre de la taula de claus i fins a la tapa de regala, també pintada de blau; mentre que l'original pinta de color únicament la cinta.

5.2. MESURES GENERALS DE PROTECCIÓ

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

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

Un cop realitzades les intervencions per a la retirada d'elements aliens afegits, l'embarcació s'ha de conservar talment com es trobi en el moment. No podran efectuar-se canvis en el volum del buc ni de cap altra naturalesa que afecti la seva morfologia i el seu aspecte (tractament de l'obra viva i l'obra morta pel que fa a colors i textura).

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

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

6. CONCLUSIONS

Una vegada analitzats els criteris estàndards a l'hora de valorar embarcacions històriques (antiguitat; singularitat tipològica i constructiva, estat de conservació i originalitat) concloem que la barca de bou el Rafael, és un element patrimonial mereixedor de la màxima protecció jurídica que atorga la Llei de Patrimoni Històric de les Illes Balears de 12 de desembre de 1998.

Per tot l'exposat, proposam la **incoació com a Bé d'Interès Cultural (Bé Moble) de la barca de bou Rafael**.

