Secció III. Altres disposicions i actes administratius

CONSELL INSULAR DE MALLORCA
DEPARTAMENT DE CULTURA I PATRIMONI

11023 ***Acord d'incoació l'expedient de declaració com a Bé d'Interès Cultural a favor de l'embarcació Els Gorretes***

La Comissió Insular de Patrimoni Històric de Mallorca a la sessió del dia 29 de setembre de 2026, va acordar, entre d'altres, el següent:

I.-Incoar l'expedient de declaració com a Bé d'Interès Cultural a favor de l'embarcació Els Gorretes, d'acord amb l'informe tècnic de 18 de setembre de 2026, 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."

(Signat electrònicament: 30 d'octubre de 2026)

El secretari de la Comissió Insular de Patrimoni Històric de Mallorca
Miguel Barceló Llompart

DESCRIPCIÓ

1. FITXA TÈCNICA

- Nom: Els Gorretes
- Matrícula: 3ª- PM-1-1975 NIB.6805
- Mestre d'aixa: desconegut
- Lloc de construcció: Maó
- Any de construcció: 1891
- Eslora: 8,92 m / 9,63 m
- Mànega: 2,83 m
- Puntal: 0,96 m
- TRB: 5,90
- Motor: NISSAN-B4.40 Sèrie: 7515 Potència KW/CV: 44.12 / 60.00
- Aparell: no
- Armador / Propietari actual: Jaume Amengual Serapio (100%).

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/141/1231926

2. DESCRIPCIÓ DE L'ELEMENT

L'embarcació *Els Gorretes* és un llaüt de fusta de construcció artesana tradicional, les característiques tècniques del qual, s'han relacionat anteriorment.

La seva morfologia correspon a les plantilles d'un llaüt tradicional de les Illes Balears, que en aquest cas correspon a les plantilles d'un llaüt menorquí. Els trets generals dels gàlibs són compartits pels mestres d'aixa de les Balears i en un sentit més ampli per la resta d'artesans constructors de la Mediterrània.

S'inclou dins del tipus llaüt, en el marc de la tipologia d'embarcacions artesanes tradicionals. Definim com embarcació artesana tradicional de les Illes Balears, aquell bastiment que ha estat construït artesanalment d'acord amb les plantilles, els materials i les tècniques tradicionals dels mestres d'aixa de les Illes Balears -en aquest cas concret, de Menorca-, d'acord amb els coneixements de l'ofici i la seva pràctica, transmesa generació rere generació seguint les particularitats i varietats locals, per a cada un dels tipus i subtipus que li són pròpies, la morfologia dels quals respon a una o unes funcions originals.

Es desconeixen els detalls de la construcció de *Els Gorretes* quant a la drassana o mestre d'aixa, si bé en la documentació oficial dels Registre de la Capitania Marítima (full d'assentament de Registre de Bucs) s'anota que el lloc de construcció és Maó i la data és 1891, moment en el que entra en servei.

2.1. ANÀLISI DEL BUC

2.1.1 Coberta

La restauració i modificació estructural a la que fou sotmesa durant la dècada de 1950, va originar l'aspecte actual de la coberta (fig. 2) que és correguda, amb dues obertures, la que es correspon amb el motor i una escotilla o escotilló que es situaria a proa de l'arbre original. La cossia com a tal ha desaparegut com a conseqüència de l'ús continuat a que s'ha destinat la barca, la pesca. Per tant, presenta una coberta plana i espaiada interferida només pels elements de pesca necessaris per practicar aquest tipus de pesca d'encerclament i que consisteix en un xigre i un alador, ambdós utilitzats per hissar l'art de pesca.

Els escalamots queden a la vista, si bé parcialment coberts en els laterals centrals, tant de babord com d'estribord, per una taula postissa. Els seus caps queden coberts sota la tapa de regala.

Ha perdut la roda de proa i el capellet o cap de mort, com tantes altres barques de bou i llaüts dedicats a la pesca i, en el seu moment, al contraband. En absència de la roda i el cap de mort, que presumiblement fou tallat en algun moment per sobre de la soleta, porta una dofinera situada transversalment que actua de plataforma al servei de diferents usos.

No presenta rastres d'enfogonaments ni ferramentes de maniobra que puguem relacionar amb la navegació a vela, si bé queda el rastre d'un banc d'arborar.

Com a sistema d'amarrament presenta dues bites per banda, una a proa i l'altra a popa i passa-caps a cada banda i a popa. Absència de bitons, cornamuses i clavillers.

Cabina. Porta una cabina instal·lada molt posteriorment a la construcció del buc, que serveix d'aixopluc al patró. Aquest element es tornarà a instal·lar en les mateixes característiques i al mateix lloc. No és un element rellevant.

Presentació. La coberta es pinta de blanc en tot el seu conjunt. També el passamans.

2.1.2 Obra morta i obra viva

Construcció tradicional amb fusta a tope. Quilla dins mesures originals i roda de proa i codast acordes amb el material, tècnica constructiva i presentació, a excepció de la roda de proa i el capell, que han desaparegut.

Buc de popa rodona a partir d'una intervenció posterior duta a terme als anys 50 del passat segle. Aquestes popes rodones “valencianes” (fig.5), faciliten les tasques en la pesca d'encerclament. Un cas semblant de modificació de les popes per tal de facilitar la feina amb l'ormeig, el trobam en les embarcacions *Rafael* (1925) i *Nuevo Tomas* (1940).

S'han incorporat dos elements relacionats amb la seguretat: una escala organitzada a partir de dos travessers d'acer inoxidable muntada al costat d'estribord i a la banda del mateix costat, un passamà del mateix material que mitjançant amb una xarxa fa les funcions de barana que impedeix l'accés al mar per la borda.

La presentació de l'obra morta i de l'obra viva es correcta. Buc en blanc. Els nedants amb pintura patent habitual i l'obra morta, en blanc, decorada amb dues franges per banda de color vermell que recorren el buc de proa a popa. Una més prima es situa a l'orla, just per sobre de la

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/141/1231926

taula de claus i l'altra més ampla es situa just per sota de la taula de claus agafant la mitja canya exterior d'aquesta. Coberta en blanc, si bé a la imatge es veu pintada amb pintura mini, sobre la qual hi va l'esmalt blanc.

2.1.3 Elements de propulsió i govern

Aquesta embarcació va sorgir aparellada de vela llatina. La motorització en els bucs de pesca i en general en la marina menor és posterior al moment de construcció del Els Gorretes, ja entrat el segle XX. Els elements que s'han conservat de la propulsió original a vela es redueixen al banc d'arborar (fig.3), que presenta la mitja lluna a manera de fogonadura on es recolzava l'arbre mestre. Entenem que aquesta embarcació aparallava de major llatina i floc.

El govern original responia a un timó axial de fusta amb arjau que fou substituït a partir de la modificació de la popa de ventall per un timó de ferro i metxa.

Motorització. La primera motorització degué implicar una modificació del pont per allotjar l'hèlix i passar la botzina; en l'actualitat s'ha instal·lat una barra metàl·lica en substitució del codast poper/roda. A l'interior s'hagueren de disposar dues mares per tal de sostenir el motor. El motor que du l'embarcació en l'actualitat és un Nissan b4 40 60 cv / 44,12 KW.

3. CRITERIS DE VALORACIÓ

3.1 Antiguitat

Els Gorretes fou construït l'any 1891. El nombre d'unitats d'aquests tipus (llaüt) que es conserva anteriors a 1930 és baix. El percentatge més alt de llaüts en actiu es correspon a la producció de la dècada dels anys 50 i 60 del passat segle.

Embarcacions artesanes tradicionals menorquines i balears anteriors al segle XX són escasses (el bot *Callao*, 1893; el llaüt *Beata Catalina*, 1894 i alguns pocs més). Aquesta realitat converteix aquesta embarcació en un dels bastiments artesans de construcció i plantilles tradicionals més antics de les Balears, la qual cosa implica que cal fixar-se en els aspectes constructius i la conservació de registres originals per determinar el grau de rellevància d'aquesta antiguitat: en quin grau el pas del temps i l'exigència i necessitats de l'activitat professional ha afectat a la conservació del buc original (1891).

La data de construcció indica que aquesta barca sortí aparellada de vela llatina. Fins als anys 20 no es donen les primeres motoritzacions de la flota artesana professional. El disseny del buc es correspon per tant als dissenys velers anteriors a la consolidació del procés de motorització que implicaria una evolució dels gàlibs cap a una morfologia del buc pensada per a la recepció de la màquina i complements –eixamplament de l'interior i de la popa– i pensada també per al comportament de la nau dins la mar durant la navegació, amb un "enculament" de la popa degut a l'increment notori de la velocitat.

El buc actual conserva les plantilles o disseny original del moment de la seva construcció i a més, incorpora modificacions (popa de ventalls i motorització) que enriqueixen la història de la barca, en tant que expliquen la evolució i avenços en els sistemes de pesca i de navegació i indirectament, l'evolució de la nàutica en general.

3.2 Singularitat

La singularitat per tipus (llaüt).

Dins el conjunt de la flota artesana tradicional menor, el llaüt ocupa el grau més alt de representativitat degut a l'alt percentatge d'unitats existents.

Pel que respecta a la singularitat constructiva, la referida a la producció d'un mestre d'aixa o drassana respecte a la resta de mestres d'aixa, no es aquí d'aplicació degut a que no coneixem la drassana / mestre d'aixa responsable de la seva construcció.

3.3 Originalitat

Amb el pas dels anys la barca ha patit certes modificacions d'escassa importància excepte aquella que atén a la popa. Aquests canvis poden obeir a la pròpia història de la barca i a les successives intervencions de que ha estat objecte com a conseqüència del canvi de propietaris, d'usos i funcions. Canvis que han de considerar-se part rellevant de la seva història.

No coneixem la morfologia original quan a disposició de l'arboradura (aparell, nombre d'arbre) ni de sobre estructures (cabines i sobre estructures), però es conserva el banc d'arborar que ens determina l'existència originària d'un arbre (aparell llatí) i la seva disposició en el buc. El buc no presenta canvis substancials rellevants no justificats i conserva la major part d'acord amb la construcció original.

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/141/1231926

3.4 Ús

L'embarcació s'ha dedicat des del moment de la seva construcció a l'activitat de pesca professional. Pesca d'encerclament i pesca d'arts menors: palangres, nanses, tresmalls, ormejos de tiro i altres.

Pel que fa a l'ús futur, l'adquisició i restauració del vaixell obeeix a un projecte que té com a finalitat la creació d'una embarcació-escola pesquera destinada a la pràctica de tècniques de pesca artesanal, navegació, seguretat al mar i sostenibilitat dels recursos marins. El projecte que es planteja i que s'ha pogut consultar, abasta els següents d'objectius:

- Proporcionar formació pràctica real en pesca professional
- Facilitar la transmissió de coneixements tradicionals
- Promoure bones pràctiques de seguretat a la mar
- Fomentar la pesca sostenible
- Contribuir al relleu generacional en el sector pesquer
- Facilitar i incentivar la incorporació de la dona al sector pesquer

En conclusió, l'embarcació *Els* Gorretes constitueix un bastiment tradicional construït d'acord amb les plantilles dels mestres d'aixa de les Balears i específicament de Menorca si bé es desconeix l'autor. Es tracta possiblement del llaüt de pesca en actiu més antic que existeix a les Balears –disposa de llicència d'arts menors i d'encerclament en actiu– i a banda de la seva activitat, la data de la seva construcció ens remet a unes plantilles veleres pròpies de finals del segle XIX i primer terç del XX, si bé posteriorment modificades en la seva obra morta per atendre la facilitat de la feina d'extracció dels ormejos. La popa de ventall o popa rodona instaurada a la dècada dels anys 50, modifica l'obra morta i s'ha de comprendre com una aportació que incrementa el valor patrimonial del buc en tant que ens acosta a un moment concret en la pesca professional d'encerclament amb aquest tipus d'embarcacions.

Conserva l'originalitat del moment de la seva construcció, ja amb elements originals, ja amb elements que han estat substituïts en el transcurs de la seva vida útil, correctament pel que respecte al material, la tècnica i la forma.

L'estat de conservació és bo en general, si bé degut al procés natural d'envelliment i desgast de les diferents parts del buc, presenta un estat regular a la zona de les orles tant de babord com d'estribord que en el cas del verganell s'ha de considerar en mal estat o dolent.

Per tot això, es conclou que l'embarcació Els Gorretes, té prou significació i valor per constituir un bé del patrimoni històric a protegir mitjançat la figura de Bé d'Interès Cultural que preveu la llei del patrimoni històric de les Illes Balears.

4. ESTAT DE CONSERVACIÓ

La conservació del buc és en general bona; regular pel que fa a alguns elements i dolenta en el cas del verganell o rodó que requerirà d'una intervenció. Actualment el deteriorament es soluciona amb una sèrie de plaques metàl·liques de subjecció mitjançant perns i massilla.

Pel que fa a la conservació dels elements originals, les diferents intervencions de que ha estat objecte la barca, en el transcurs dels anys en actiu, ens deixa alguns elements substituïts (folre, costelles). Aquesta és la conseqüència de la condició perible que tenen els components de les barques de fusta. Dites substitucions s'han dut a terme correctament quant a forma, material i tècnica, si bé això no evita que en el muntatge, posterior en el temps, d'altres noves peces, com ara l'escala o la barana, o en el procés de reparació temporal del verganell/rodó, no s'hagin fet servir tècniques i materials no estrictament tradicionals (acer, massilles sintètiques). En qualsevol cas tots ells comporten actuacions fàcilment reversibles.

Aquesta embarcació quan encara operava sota el nom d'Antònia, va gaudir d'una rellevant intervenció d'acord amb la informació oral facilitada per Joan Vera, un dels armadors. Segons aquesta persona, un mestre d'aixa de la península va modificar la popa per facilitar la pesca d'encerclament i en el transcurs d'aquella intervenció va aprofitar per substituir algunes costelles i part del folre. La intervenció durà 3 mesos i es dugué a terme al moll del varador dels pescadors de Palma.

En el moment de la visita per a la redacció de l' informe per part del tècnic de patrimoni marítim (abril 2026) l'embarcació es trobava en procés de varada de manteniment al Club Nàutic Cala Gamba. S'ha inspeccionat abans de ser treta de l'aigua, així com en el transcurs del procés de manteniment. S'ha eliminat la pintura de l'obra viva –en una pràctica habitual cada cert temps en les barques de fusta– amb l'objectiu d'accedir al coneixement precís de l'estat de conservació del folre, quilla, codasts i roda.

A l'interior, també s'ha procedit a l'extracció del motor i a la eliminació de la pintura, deixant a la vista tot el llenyam del folre i les peces estructurals de l'enramada i d'altres. Això ha premés l'accés directe al coneixement de l'estat de conservació de medissos, estameneres, baus, llates, llatons, marès, codasts i peça.

De la inspecció del buc durant aquestes feines de manteniment es desprèn que l'estat de conservació general del buc és bo.

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/141/1231926

Les tasques de restauració del buc de l'embarcació de pesca Els Gorretes, es troben en el moment de la redacció del present informe (juliol 2026) a punt de finalitzar en el port de Palma. El mestre d'aixa Sebastià Vidal, professional més que acreditat i qualificat, s'ha encarregat del procés de restauració del buc. Aquesta intervenció ha suposat principalment la substitució d'alguns elements del folre i s'ha dut a terme respectant formes i materials i d'acord amb els processos de construcció i restauració propis dels mestres d'aixa de Mallorca en la seva aplicació a les embarcacions artesanes tradicionals.

Pel que fa al motor. S'ha revisat i tornat a muntar. Manca a dia d'avui acabar la instal·lació.

5. PRINCIPALS MESURES DE PROTECCIÓ DEL BÉ

Com a conseqüència de les feines de restauració que s'han practicat més recentment l'embarcació presenta un bon estat de conservació que garanteix la conservació futura de la barca. Aquesta restauració ha implicat decapar l'obra viva i la substitució de tres taules per indicació de la Capitania Marítima de Palma. Malgrat tot hi ha algunes peces, concretament el verganell/rodó complet i part de les orles que requereixen d'una futura intervenció de sanejament que passa bàsicament per la seva substitució integral.

5.1 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.

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).

Fotografies (veure expedient administratiu)

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/141/1231926