

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

CONSEJO INSULAR DE FORMENTERA

7208

Declaración de la técnica tradicional de navegación con vela de laúd (vela latina) como Bien de interés cultural inmaterial

En cumplimiento con lo establecido en los artículos 14 y 15 de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de las Illes Balears, el pleno del Consell Insular de Formentera, reunido en sesión de pleno ordinaria de 29 de julio de 2022, declaró la técnica tradicional de navegación con vela de laúd como bien de interés cultural inmaterial (BICIM), de conformidad al siguiente acuerdo:

1. **Declarar Bien de interés cultural inmaterial (BICIM) la técnica tradicional de navegación con vela de laúd** (expediente 2021/5395, promovido por el Consell Insular de Formentera), de acuerdo con la memoria que figura en el anexo.
2. Publicar este acuerdo en el Boletín Oficial de les Illes Balears y notificarlo a las personas interesadas.
3. Comunicar este acuerdo al Registro General de Bienes de Interés Cultural del Gobierno de les Illes Balears.
4. Inscribir este acuerdo en el Registro Insular de Bienes de Interés Cultural de Formentera.

ANEXO

DECLARACIÓN DE LA TÉCNICA TRADICIONAL DE NAVEGACIÓN CON VELA LATINA. MEMORIA DESCRIPTIVA

1. Antecedentes y justificación

El Consell Assessor del Patrimoni Cultural Inmaterial de les Illes Balears (CAPCIIB), en sesión de 17 de diciembre de 2020, acordó que cada Consell Insular asumiese el encargo de un informe para documentar la técnica tradicional de navegación con vela latina en su ámbito territorial, a fin de poder valorar posteriormente la viabilidad de declarar esta manifestación como Bien de interés cultural inmaterial comunitario (BICIMCO).

En cumplimiento de aquel acuerdo, el Consell Insular de Formentera encargó la elaboración de este documento al equipo formado por la antropóloga Raquel González Cardona y la geógrafa Carmen Castelló Riera.

Posteriormente, el 26 de mayo de 2021, el CAPCIIB celebró la I Jornada sobre la técnica de navegación a vela latina en las Illes Balears y Pitiüses, con la finalidad de analizar el estado de la cuestión de esta manifestación en cada uno de los territorios insulares.

A raíz de la valoración de estas jornadas técnicas en la sesión de 1 de junio de 2021, el CAPCIIB, en ejercicio de las atribuciones previstas en el artículo 31 de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de las Illes Balears (en lo sucesivo LSPCIIB), acordó proponer a los consejos insulares de Menorca, Eivissa y Formentera el impulso de los respectivos expedientes para incoar la declaración como bien de interés cultural inmaterial (BICIM) de la técnica tradicional de navegación a vela latina en cada una de estas islas, teniendo en cuenta que el Consell Insular de Mallorca ya había aprobado en aquel momento la incoación en su ámbito territorial (BOIB nº 52/2021, de 20 de abril).

El informe elaborado por Raquel González Cardona y Carmen Castelló Riera sobre la técnica de navegación a *vela de llaüt* --que es como se denomina la vela latina en esta isla--, constata que es una manifestación aún vigente, con relevancia, reconocimiento social y que forma parte de la identidad colectiva de Formentera, de modo que queda suficientemente justificado que este elemento se proteja mediante la figura de Bien de interés cultural inmaterial.

2. Fundamentos legales

El artículo 2 de la LSPCIIB define el patrimonio cultural inmaterial como los usos, las representaciones, las expresiones, los conocimientos y las técnicas, junto con los instrumentos, los objetos, los artefactos y cualquier otro soporte material vinculado a los bienes inmateriales objeto de salvaguarda, así como también los espacios, los lugares y los itinerarios culturales y naturales que les son inherentes, y que las comunidades, los grupos y, en algunos casos, las personas reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural.

El artículo 14 de la misma Ley determina que las manifestaciones más representativas del patrimonio cultural inmaterial se deben declarar bien de interés cultural inmaterial en tanto que figura de máxima protección patrimonial, adecuada para proteger aquellos elementos más destacados del patrimonio cultural, mientras que el artículo 15 establece el procedimiento para llevar a término esta declaración.

El artículo 15.1 de la LSPCIIB establece que la incoación de un expediente para declarar una manifestación como bien de interés cultural inmaterial es competencia del consejo insular correspondiente, de acuerdo con lo que determina el artículo 92 de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del patrimonio histórico de las Illes Balears, para los expedientes de declaración de bien de interés cultural.

El artículo 15.5.j) de la LSPCIIB determina que para aprobar la declaración de un BICIM es necesario informe favorable del Consejo asesor del patrimonio cultural inmaterial de la isla correspondiente.

El Reglamento orgánico de funcionamiento del Consell Insular de Formentera, en el artículo 170.1.2.a), determina que es competencia de la Comisión técnica asesora de urbanismo, ordenación del territorio, patrimonio histórico y actividades (CTA), entre otras, informar los expedientes de declaración de bienes de interés cultural y bienes catalogados para su resolución por el Pleno del Consell Insular.

3. Memoria descriptiva

Este capítulo se ha elaborado a partir de una selección de fragmentos extraídos del estudio “La vela de llaüt. Estudi etnogràfic de la tècnica de navegació amb la vela tradicional de Formentera”, realizado por Raquel González Cardona y Carmen Castelló Riera por encargo del Consell Insular de Formentera (expediente 2021/3091).

3.1. Descripción general del bien

La vela latina es un aparejo de propulsión que ha estado vinculado a las embarcaciones de madera características de la tradición marinera de la costa mediterránea. Ha formado parte del paisaje de la isla de Formentera durante muchos años y también es conocida por sus habitantes como *vela de llaüt*.

Más allá del aparejo propulsor propiamente dicho, que constituye la manifestación física del bien, este elemento incluye todo el conjunto de conocimientos y técnicas de navegación, así como las actividades de construcción y reparación de las embarcaciones que usaban este sistema propulsor.

3.2. Pertenencias del bien

Además de la vela de laúd en si como elemento propulsor de una embarcación, también es necesario tener en cuenta otros aspectos técnicos sobre su forma de navegar, así como las principales maniobras que se efectúan y el vocabulario que se usa para denominar todos los elementos del aparejo latino. Del mismo modo, no se pueden olvidar las actividades vinculadas a la tradición marinera y a la navegación con vela latina, como son los oficios de maestro de ribera, así como la labor de confección de las velas. Sin estos, la vela latina por si sola no tendría significado. Por lo tanto, esta manifestación cultural incluye también los siguientes aspectos:

- a.La vela latina como aparejo propulsor, descripción y partes.
- b.La navegación a vela latina y maniobras.
- c.La terminología y expresiones propias relacionadas con el territorio de Formentera.
- d.Los oficios relacionados con la confección de velas y en la construcción de las embarcaciones tradicionales de madera.

3.3. Memoria histórica del bien

El origen de la vela latina es realmente incierto. Se sabe de muchas civilizaciones que a lo largo de la historia han tenido una importancia capital en el mundo de la navegación, como los egipcios, los fenicios, los griegos y los romanos. Aun así, el origen de la vela latina no es del todo claro, es una modalidad extendida por toda Europa y Asia litoral con más o menos presencia, lo cual dificulta enormemente determinar en qué lugar concreto comenzaron las primeras navegaciones a vela latina. El origen de su nombre también es incierto y confuso. Según la *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera* la hipótesis más probable defiende que la palabra *latina* deriva de una deformación de la expresión *alla-trina*, que significa de tres lados en latín, y la distingue así de la vela cuadrada, de cuatro costados.

Se cree en su origen en el mar Mediterráneo como hipótesis más defendida, debido a la presencia de vientos con grandes cambios de dirección, a los cuales la vela latina hace honor. La vela latina permite ceñir y navegar en contra del viento a diferencia de la vela cuadrada, que no lo permite. Otras teorías defienden que se debería buscar su origen en los pueblos marítimos del océano Índico o bien en los pueblos árabes, que es el pueblo que más ha utilizado y desarrollado este tipo de vela (Oller y García-Delgado, 1996; Viver Torres, 2011: 18).

Se ha encontrado registros documentales sobre la vela latina. El más antiguo data del siglo II aC (año 150 aC), se trata de una esquila funeraria de una necrópolis griega donde aparece una pequeña embarcación con dos tripulantes, que actualmente se conserva en el Museo Nacional de Atenas. También se encuentran representaciones griegas y romanas, como las que se localizaron en Pompeya. Se tiene la certeza



de que en el pueblo bizantino aparecieron las primeras grandes embarcaciones aparejadas con vela latina, denominadas dromones, equipadas con vela y remos. Durante el siglo VI y gracias a Bizancio se evolucionó en la navegación a vela latina y se extendió por todo el Mediterráneo. A partir del siglo VIII, los árabes perfeccionaron la técnica de navegación y fue en las cruzadas del siglo XI donde la vela latina jugó un papel histórico importante.

Durante los siglos XVIII y XIX, la vela cangreja fue tomando más fuerza, con avances técnicos que le permitieron ceñir mejor con vientos contrarios. Comenzaron a aparecer grandes embarcaciones como fragatas, bergantines, goletas y paquebotes con velas cuadradas y cangrejas que hicieron que la vela latina fuera perdiendo uso y se limitara a las pequeñas embarcaciones. La entrada del vapor también supuso una revolución importante y cambió casi por completo la forma de navegar. En un principio era común combinar la vela latina con el motor, pero este acabó por suprimirla casi del todo.

Las actividades relacionadas con el mar han tenido una importancia social, cultural y económica para Formentera, como medio de supervivencia. La navegación por nuestro mar debe entenderse como una actividad complementaria a la dura actividad agrícola y ganadera de la cual dependía la sociedad formenterense antes de la llegada del turismo alrededor de la segunda mitad del siglo XX. Las embarcaciones se usaban principalmente para el transporte y la pesca.

El transporte se realizaba mayoritariamente entre las Pitiüses y se hacía de materias primas como la madera, carbón, piedra arenisca, producto agrícola, animales y algún producto alimentario (quesos, huevos...), así como algunos pasajeros que necesitaban ir a Eivissa para diferentes necesidades personales. Se realizaban conexiones frecuentes de carácter irregular hacia Eivissa desde los puertos de la Savina y de Es Caló, este último usado especialmente por los vecinos de la Mola. La pesca se solía practicar en pequeñas embarcaciones de propiedad familiar y de forma autónoma, donde las capturas se destinaban al consumo básicamente familiar, aunque también se había llegado a destinar a la venta, mayoritariamente en Eivissa, pero también en Barcelona, lo cual procuraba a la familia unos ingresos extra.

Además, no podemos olvidar que la comunicación y navegación marítima también permitió la salida de muchos formenterenses para buscar nuevas oportunidades, como lo hicieron muchos emigrantes durante los siglos XIX y XX hacia diferentes lugares, especialmente América del Sur (Verdera, 1993 y 1996; Colomar, 2009). Aunque no solo esto, también ha sido cuna de contrabandistas y sobre todo ayudó a muchos civiles a huir de la represión durante los años de la Guerra Civil española y la dictadura franquista (Ferrer, 2007: 45-47).

La navegación y pesca tradicionales de Formentera se han caracterizado por el uso de embarcaciones de pequeña eslora, como las chalanas para recorridos próximos al litoral, o bien botes y laúdes para singladuras más largas, ya fuera para pesca o para cabotaje. La vela latina será el aparejo más común en los laúdes, así como la más habitual de todo el Mediterráneo, documentada desde bien antiguo, y en Formentera deviene una estampa característica de la costa que convivirá con otros aparejos como la vela guaira y la vela tarquina, que tendrán menor presencia.

No es hasta la segunda mitad del siglo XX, con la llegada del turismo, que se incorporan embarcaciones más modernas y de materiales más innovadores que acaban por arrinconar las embarcaciones tradicionales de madera, las cuales quedan en el olvido, muchas de ellas desguazadas y recicladas (Tur Riera, 2003b). Aun así, las embarcaciones pequeñas, como algunos laúdes y chalanas, se mantienen en uso más bien turístico y de recreo. La entrada del turismo, sin embargo, no conseguirá desvincularlos del mar. La mar será el reclamo para muchos turistas y de esta seguirán dependiendo nuestras necesidades sociales, culturales y económicas.

Es necesario una pequeña mención a la orografía de nuestra isla. Formentera no cuenta con ninguna entrada o puerto natural en toda su costa donde dar resguardo a las embarcaciones, excepto el Estany des Peix o Es Pujols, zonas que no están al alcance de todo el mundo a debido a la población diseminada que caracteriza la isla de Formentera. Es cierto a causa de esta característica se encuentran diferentes puntos de varaderos donde los habitantes de Formentera guardaban –y guardan aún hoy día– sus embarcaciones, protegidas de cualquier temporal que las pueda perjudicar. En total, se conocen trescientos sesenta varaderos agrupados en diferentes lugares alrededor del litoral de Formentera: Sa Cala, Cala Codolar, S'Estufador, Es Ram, Caló des Mort, Ca Marí y toda la zona de Migjorn, Cala Embaster, Es Caló, Es Pou des Verro, etc. Debido a su importancia en el paisaje formenterense y en la vida cotidiana de la población, todos estos varaderos fueron declarados Bien de interés cultural el año 2002 (BOIB, nº 62/2002, de 23 de maig, y BOE nº 12/2002, de 29 de maig).

3.4. Descripción detallada de los elementos y de las maniobras de la *vela de llaiüt*

El aparejo latino

La estructura principal del aparejo latino la forman el árbol o *palo*, como se le llama en Formentera, i la entena. El palo se encuentra ligeramente inclinado hacia proa y en él se fija la entena. La entena está formada por dos varas: la *pena*, situada a popa, y el *car*, situado a proa. El car y la pena son redondeados tanto en su recorrido como en sus extremos de proa y popa, pero la superficie que comparten suele estar limada y aplanada para que la unión sea más eficaz y para facilitar el deslizamiento entre ellas en caso de tener que alargar o acortar la entena. También se pueden encontrar casos donde las dos varas sean completamente redondeadas en toda su longitud. Estas se encuentran unidas entre sí mediante diversos cabos denominados *batafions*.

El entrecruzamiento entre el palo y la entena se conoce como la *creu* (cruz). La entena se iza por el palo hasta la altura deseada mediante una

driza denominada *amant* (amante). El amante pasa por una polea que se encuentra en la caixera (cajera), justo bajo la galleta del palo, que es su extremo final, y por un extremo se une al *estrop* (estrobo o brazalote) de la antena y por el otro extremo sirve para izar a mano o arriar la antena. En vez de izar a mano directamente, también se puede hacer mediante el aparejo llamado *guindaressa* (guindaleza). Las guindalezas son un juego de dos poleas o *botons* (motones), una de ellas, la superior, se une al amante y es conocida también como *guinda*, y la inferior o guindaleza, se fija directamente a una bita del palo. Estos motones, en uno de sus lados, tienen forma convexa que se adapta al palo para que suban y bajen derechos deslizándose por él y no se desvíen de su recorrido. Esto que se ha dicho es en relación a izar y arriar la antena mediante el palo. Todo el conjunto también se conoce como *aparell d'hissar* (aparejo de izar).

Para reforzar la antena y el árbol entre sí, la función la ejecuta la *trossa* (troza). Se usa para acercar la antena al palo y consta de dos partes: la primera tiene la función de abrazar el amante y la antena, y se trata de un cabo en un extremo del cual se encuentra una gaza y en el otro extremo la *peça* (pieza), hecha de madera resistente, como el olivo o la encina. La gaza acaba pasando por dentro de la pieza y se fija en la segunda parte de la troza, que son los *botons* (botones) de la troza. Estos botones se cazan cuando ya se tiene la vela con la maniobra que interesa y se tensándolos hacia debajo de modo que la antena queda unida al palo formando la cruz. La troza queda firme en algún punto de la cubierta. Toda la función de la troza permite transmitir la fuerza de la vela al palo, sobre el cual se carga toda la fuerza y permite la navegación a vela.

Para maniobrar la vela se utilizan tres cabos: los *davants* (orzas de avante), o *davant* (orza de avante) y *orsapop* (orza a popa) y la escota. Para orientar la antena de la vela a la zona del car se usa la orza a popa y la orza de avante. La orza de avante tiene la función de orzar la antena, de controlar su movimiento vertical, en cambio la orza de avante sirve para controlar el movimiento horizontal. Uno de sus extremos va firme en el car, donde la orza de popa va por encima de la orza de avante, y los otros extremos van firmes a cubierta, en concreto, la orza de avante ciñe el *cap de mort* (caperol) de la roda de proa, y la orza de popa, a una de las dos bitas que lleva la embarcación a cada banda de proa. La escota la encontramos tomada al puño de la vela con el nombre de puño de escota. El otro extremo se fija a la bita de popa mediante un nudo de escota, que es fácil de deshacer en situaciones de tomar vientos fuertes o peligrosos para la embarcación. La escota ayuda a regular la vela y su ajuste.

Todo el aparejo de la antena y el palo van engrasados con sebo, el cual ayuda a maniobrar el aparejo con más facilidad sin que los materiales sufran desgaste mucho más rápido. También se ensebaban los remos y los escálamos para facilitar la acción de remar bogar.

La vela latina

La vela de laúd se puede combinar con un número de velas que pueden llegar a cuatro: la vela mayor, la mesana, el trinquete y el foque. En Formentera, sin embargo, no encontramos estas combinaciones. Mayoritariamente, los laúdes de esta isla se aparejaban con la vela mayor y foque. Las velas están hechas de diferentes piezas de tela de algodón, conocido como *cotonet roig* (algodón rojo) o *cotó veler* (algodón velero), unidas entre ellas. Cada una de estas piezas se denomina *faixa* (faja), tienen unos dos palmos y medio o tres y van unidas entre ellas mediante un refuerzo vertical.

La vela mayor consta de tres puntos principales que coinciden con los vértices de un triángulo y se encuentran reforzados con más tela: el *puny del car* (puño del car), el *puny de la pena* (puño de la pena) y el *puny d'escota* (puño de escota). Todo el perímetro de la vela tiene unos refuerzos denominados *ralingues* (relinga). La vela va envergada a la antena por el lado del grátil, reforzado con una relinga como un endoblado de la tela por el cual se enverga a la antena mediante unos *batafions* (rizos). La parte horizontal de la vela se denomina el *fil* (pujamen) y es algo cóncava, no es recta, y también va relingada para los *armatges*. Finalmente, el costado cayente vertical de la vela se denomina *perfil* (baluma), por el cual corre también una relinga para reforzar, pero en este caso se trata de un dobladillo por dentro del cual corre un cabo desde el puño de la pena hasta el puño de escota para tensar más o menos la vela según el viento que interesa tomar, relingar la vela para que haga más bolsa sobre todo cuando se navegaba con vientos portantes.

Además, la vela consta de tres refuerzos más, paralelos a la antena y denominados rizados. Se encuentra en *ris gros* (rizo mayor), más cercano a la antena, el *ris d'ennmig* (rizo del medio) y el *ris petit* (rizo pequeño), y en sus entrecruzamientos con los refuerzos verticales encontramos más *batafions* (rizos) para poder desenvergar la vela según el viento reinante.

Todo aquel que navegaba con vela de laúd también izaba un *floc* (foque), generalmente todas las embarcaciones de Formentera lo llevaban. El foque es una vela triangular que no lleva antena, va fijada al palo mediante un cabo y, por su lado inferior, al botalón. El foque es del mismo material de algodón que la vela mayor y también va relingado por los tres lados. Es una vela de maniobra y de mejor control de la embarcación.

Una particularidad del algodón rojo o algodón velero es su facilidad para empaparse por la acción del agua. Esta propiedad de la tela se puede aprovechar para incrementar la velocidad de navegación: se toman baldes de agua y se tiran a la vela para empapar el algodón, de modo que la fibra del tejido se expande, la vela retiene más el viento y la embarcación gana velocidad.

Por este motivo, el secado y posterior asoleado de las velas resulta de vital importancia para su conservación, teniendo en cuenta que el algodón rojo es una fibra natural. De este modo, antes de plegarlas del todo es importante dejarlas airear y secarlas para que no queden

húmedas y evitar así que se puedan enmohecer y podrir.

Los remos

Los remos tienen la misma importancia o más que la misma vela. El remo es un instrumento de madera que sirve como propulsión de una embarcación. Consta de la pala, la *voga* (bogadura) y el *guió* (guión) i va tomado al *escàlem* (escálamo) del corel (*escalamera*) mediante un nudo de estrobo para facilitar la acción de bogar. Normalmente, los laúdes de Formentera constan de cuatro coreles, dos a estribor y dos a babor, y un total de cuatro remos que se colocan sobre unas horquillas en la banda del laúd. Con los remos se existen dos cosas a tener en cuenta que son de gran importancia: la primera es la colocación del remo sobre la horquilla, que siempre debe ir con la pala hacia popa y nunca al revés; la segunda es la más importante, que nos remos nunca se dejan en tierra.

Utensilios imprescindibles a bordo

A parte los remos, hay nueve elementos que siempre se deben llevar a bordo: un bichero, una maceta, un cuchillo, un bote de sebo, un balde, un achicador, estrobos y escálamos de respeto y algunos cabos. De todos estos elementos haremos mención de los menos evidentes.

El *ganxo* (bichero) sirve para sacar del agua algún pez y cualquier cosa que pueda caer al mar. Consta de dos partes: mango de madera y un gancho de hierro. El *seu* (sebo) es grasa de ganado menor, concretamente de los ovicápridos más viejos. Este sebo se golpea con una maceta para hacerlo más compacto.

La *sàssola* (achicador) es una pieza para achicar el agua de la embarcación. Se trata de una pieza de madera que consta de un mango y una pala de forma curvada que se adapta a la concavidad del laúd por su parte interior. Por la parte superior queda abierta y por delante acaba en punta para facilitar la recogida del agua de la *plaça d'esgotar* (plaza de agotar) que se sitúa en el interior de la embarcación y coincide con su parte central, en el lugar donde suele acumularse el agua que llega de popa y de proa.

Otro elemento importante para un laúd es el lastre. Antes de salir los marineros se aseguran de poner el lastre a la embarcación; un laúd sin lastre no tiene estabilidad. Como lastre se utilizan piedras preferiblemente planas para que no puedan rodar de un lado al otro de la embarcación, y se colocaban normalmente a popa del palo. Si el laúd zarpaba cargado de mercancía para vender, no requería tanto lastre, o directamente no se le ponía. Este se sacaba una vez que se subía la barca por la rampa del varadero. Para cualquier embarcación a vela, el lastre es totalmente necesario porque le proporciona estabilidad.

3.5. La práctica de la navegación con vela de laúd

Una vez explicados los materiales que conforman la vela de laúd, es necesario describir los aspectos inmateriales, es decir, los conocimientos y las técnicas requeridas para llevar a cabo este tipo de navegación tradicional, que se concretan en el conjunto de maniobras de la *vela de llaüt*.

La maniobrabilidad de la vela de laúd es una de sus grandes cualidades. La vela se puede desplazar en diferentes direcciones y, por lo tanto, permite combinar diferentes posiciones, hecho que requiere siempre dos marineros, uno a popa, encargado del timón y la escota, y uno a proa, centrado en los *avants* (orza de avance y orza a popa). Es verdad que no todo el mundo navegaba con este tipo de aparejo, algunos navegaban con velas más sencillas con las que un solo marinero se las arreglaba, pero este no era el caso de la vela de laúd.

En la siguiente relación de maniobras encontramos algunas más generales relacionadas con el aparejo latino, como es el caso de envergar y desenvergar; izar y plegar la vela; *fer el car* o *passar el car* que se hacía en función de las condiciones de la travesía que se quería hacer; maniobras de cambio de rumbo, como la virada o *tribujada* (trasluchada); y finalmente, dos maniobras para hacer más segura la navegación, como son tomar rizados a la vela o arriarla completamente.

Envergar o enferir la vela: colocar la vela y ajustar la entena a las dimensiones del grátil de la vela. Es una maniobra que casi siempre se hace antes de zarpar, no obstante, también se puede hacer en mar abierto. Así mismo, cuando esta debe sacarse para secarla o reparar-la, se habla de *desenvergar la vela*.

Izar la vela: subir la vela. Se puede hacer de dos modos diferentes según las condiciones del viento: izar la vela desplegada o plegada al moro. En ambos casos la maniobra se hace con la embarcación proa al viento.

Aplegar (arriar y plegar) **la vela:** recoger la vela. Esta maniobra se puede hacer de dos formas: la primera es poniendo la barca proa al viento, se baja la entena, se recoge la vela sobre la cubierta, se pliega y se liga a la entena mediante los *batafions* (rizos). Se suele dejar la pena de la entena reposando sobre una horquilla situada a popa.

Fer el car o **passar el car:** cambiar la entena de un costado al otro del palo para pasar de *navegar a la mala* a *navegar a la bona*. Si navegamos de la buena y queremos evitar que después de una virada la vela se apoye en el palo, se deberá cambiar de costado la entena con la vela (Oller y García-Delgado, 1996: 135). Esta maniobra, y en esto coincide el testimonio de todas las personas entrevistadas, solo interesa



hacerla si se han de navegar grandes distancias sin cambiar de amura, ya que es laboriosa. En caso contrario, si los cambios de amura son sucesivos, como cuando se *bordeja* (hacen bordos) por ejemplo, interesa navegada de la buena y de la mala de forma alternativa (Tur Riera, 2003a: 99).

Tribujar (trasluchar): cambiar la orientación de la vela cuando se navega en *popa redó* (en popa), es decir con vientos portantes para cambiar el rumbo de la embarcación. Se trata de una maniobra complicada. Si las condiciones del tiempo no son favorables y no se tiene un buen dominio, se puede convertir en una mala maniobra donde los marineros pueden recibir un golpe de entena. Para llevar a cabo esta maniobra, el car requiere mucha fuerza.

Virar: cambiar el rumbo de la trayectoria. Para virar se lleva siempre el timón al costado contrario de donde se quiere ir y se va poniendo la proa de la barca al viento hasta que este cae por la otra banda.

Fer un ris (tomar un rizo): esta maniobra es muy característica de la vela de laúd y para llevarla a cabo es necesario poner un poco proa al viento, arriar un poco la entena y empezar a cazar la vela tomando rizos (Oller i García-Delgado, 1996: 185). Cuando hace mucho viento o este sube durante la navegación, se toma un rizo, es decir se enrolla la vela hasta el primer *reforç* (faja de rizos), que es tomar un rizo grande. Si se enrolla hasta el segundo se dice que es tomar un rizo mediano, y si se enrolla la vela hasta la tercera faja de rizos es tomar un rizo pequeño. La vela, como ya se ha comentado antes, tiene tres *reforços* (fajas de rizos) y, a lo largo de estas, unos *batafions* (rizos) que sirven para tomar la vela. Esta maniobra depende del viento que haga, si hace mucho viento toman un rizo pequeño para no tener tanta superficie vélica y no coger tanto viento. Cuanta más vela, más avanza la embarcación, pero cuando sopla mucho viento esto puede ser peligroso ya que la barca puede escorar demasiado. Tomar un rizo es, en definitiva, una maniobra par asegurar nuestra embarcación y se puede hacer estando en tierra si ya se prevé un viento fuerte o racheado, o en mar abierta.

Arriar en pla (arriar): así como se pueden tomar rizos para reducir la superficie vélica para no coger tanto viento, otra opción, si el viento llega a ser realmente muy fuerte o de rachas fuertes, es simplemente arriar la entena y la vela hasta que casi toque la cubierta para que no tome nada de viento. Si llega alguna racha fuerte de viento, esta maniobra evita que la embarcación pueda volcar. Si la vela está completamente izada, ejerce mucha presión mientras que si se arria no deja hacer palanca y por tanto se puede decir que es una maniobra de seguridad.

La vela latina fue, en su día, un aparejo de propulsión de embarcaciones innovador que, como sabemos, tiene su rigen en los intentos de navegación en dirección al viento con vela cuadra, que solo permite la navegación con vientos portantes, es decir, los que empujan. El nacimiento de esta vela triangular, objeto del estudio, permite navegada con vientos contrarios, permite lo que se llama navegar de ceñida.

Hoy en día, cuando se sale a navegar en cualquier embarcación de propulsión mecánica o incluso a remo, se debe tener en cuenta el viento tanto como el oleaje. No obstante, en ambos casos podemos tomar cualquier dirección deseada. En cambio, no sucede lo mismo con la navegación a vela, en la cual es imprescindible tener en cuenta qué rumbo se lleva para conseguir la propulsión adecuada. Esta sección recoge las diferentes formas de navegar y de orientar la vela según la dirección en la que la vela recibe el viento.

Una característica única de navegar con aparejo latino es la posición e la entena sobre el palo. Según esta posición, el aparejo latino puede navegada de dos modos:

A la bona (de la buena): se navega de la buena cuando la vela queda a sotavento del palo, es decir, con la vela la entena del lado opuesto al que llega el viento. Cuando se navega de la buena el rendimiento de la vela de laúd es el óptimo. La vela toma bien el viento y este circula de modo uniforme con un rendimiento inmejorable. Se puede navegar de la buena en todos los rumbos, en ceñida, de través, del largo o en popa cerrada (Oller i García-Delgado, 1996: 135). Es el modo más corriente de navegar largas distancias (Costa, 2009: 289).

A la mala (de la mala): se navega de la mala cuando la entena y la vela están a barlovento del palo, es decir que puesto el laúd a viento, toda la vela queda apoyada sobre el palo (Costa 2009: 289). Cuando se navega en estas condiciones el rendimiento de la vela no es tan bueno. Al quedar apoyada sobre el palo, la vela queda dividida en dos partes respecto del palo, una parte a proa y otra a popa. Esta división impide el correcto rendimiento aerodinámico de la vela (Oller y García-Delgado, 1996: 136). Esto presenta dos inconvenientes: el primero es que el palo está sometido a toda la fuerza que ejerce el viento sobre la vela, con peligro de romperlo; y el segundo es que la vela sufre un rozamiento en toda la parte apoyada sobre el palo (Costa, 2009: 289).

Las diferencias entre navegar de la buena y de la mala tienen que ver con el rendimiento de la vela. Es más efectivo y seguro navegar de la buena que navegar de la mala.

Seguidamente, se hablará de la forma de navegar en función de la incidencia del viento sobre la embarcación, esto requiere orientar la vela cambiando el ángulo que forma con la proa, es decir, según el ángulo con el que la embarcación recibe el viento se puede navegar: de ceñida, del través, del largo o en popa cerrada (Tur Riera, 2003a: 99). La vela de laúd se orienta respecto del viento con ayuda del *davant* (orza de delante) y el *orsapop* (orza a popa) a proa, y la escota a popa, de modo que la vela va adoptando diferentes formas.

Navegar de ceñida: cuando el viento viene de proa se lleva la vela a ceñir, es decir, la barca avanza con un ángulo mínimo contra el viento.

Es, por lo tanto, el rumbo posible más cercano al contraviento. Así mismo, es el rumbo teórico más rápido, la vela aquí irá tan cazada como sea posible. Se puede ceñir con el viento entrando por babor o estribor, y para cambiar el costado de ceñida se deberá virar. Si la vela va demasiado dentro del viento, flameará, por lo tanto, se deberá caer un poco a sotavento para que la vela vuelva a coger viento. Cualquier arboladura tiene un límite a la hora de encararse al viento y la vela latina es de las más características para aprovechar estas condiciones. Cuando el viento incide en la vela ha de generar un sistema de fuerzas que deben permitir el avance de la embarcación. Para que se entienda mejor, podemos decir que si el impulso es mayor que la deriva, la barca avanza. No obstante, si se da el caso contrario, la barca deriva (Oller y García-Delgado, 1996: 141). Cuando se ha de navegar en contra del viento, para ganar *sobrevent* (barlovento), las barcas deben hacer *bordades* (bordadas) remontando el viento, es decir, navegar haciendo una especie de zig-zag o, como se conoce también en Formentera, *fent volta i volta*. Para hacer bordos se debía ir cambiando el rumbo y esto necesita de una cierta velocidad para dar viradas limpias. Por otro lado, se necesita también más tiempo.

Navegar de través: cuando el viento llega perpendicularmente a la crujía de la barca decimos que nos llega por el través y, por lo tanto, navegamos de través. Navegar de través es navegar respecto del viento a 90°, es decir, el viento entra perpendicularmente por el través de babor o de estribor dependiendo de la dirección en la que vayamos. La entena debe formar un cierto ángulo respecto de la crujía de la embarcación y el viento ha de circular por la vela como lo hace cuando ceñimos. Cuando vamos de través, la vela irá medio abierta y a medida que se va abriendo se debe soltar un poco el *davant* (orza de avance) y controlar lo cazada que va la escota para conseguir dar más bolsa a la vela. De este modo la embarcación navega a toda velocidad y la deriva.

Navegar del llarg (del largo): se da cuando el viento entra desde el través hacia popa. Cuando navegamos del largo, navegamos aproximadamente a unos 120° respecto del viento, que nos dará lateralmente por la aleta de babor o de estribor dependiendo de la dirección. Es el rumbo, a la práctica, más rápido en la mayoría de embarcaciones. Se trata de una navegación con vientos portantes y el viento, en lugar de circular por la vela, deberá incidir de forma perpendicular en su centro, haciendo bolsa en la vela y empujando la barca. Para conseguir esto, se debe orientar la entena de modo que podamos alcanzar este objetivo y se deben abrir totalmente el *davant* y la escota (Oller y García-Delgado, 1996: 148).

Navegar en popa redó (popa redona) (popa cerrada): se da cuando el viento llega por la popa y se trata también de navegación con un viento portante. Es cuando el viento llega de 180° respecto de nuestra embarcación, es decir, cuando no llega por la popa o por detrás. En popa cerrada podemos navegar de la buena y de la mala, pero es de la buena como se conseguirá una mayor aceleración. Navegando con este viento, la proa se suele hundir un poco más de lo que es normal y, por lo tanto, la popa se aligera de peso. Esto pasa porque la fuerza que ejerce el viento sobre la vela está más avanzada.

3.6. Tipología de las embarcaciones aparejadas con vela de laúd

Entre las embarcaciones tradicionales de madera encontramos en Formentera principalmente chalanas, botes y laúds. Estas barcas se utilizaban para ir a pescar o para el transporte de mercancías a la vecina isla de Eivissa. Durante la segunda mitad del siglo XX, con la aparición del turismo, estas embarcaciones tradicionales, que han perdurado hasta nuestros días, pasaron a un uso principalmente de pesca y recreo (Tur Riera, 2003b).

A continuación, se hace una breve referencia a las embarcaciones de madera tradicionales más utilizadas en Formentera, de sus características principales y de sus rasgos más distintivos, siempre destacando la esencia transmitida por la gente de la isla de Formentera.

La *xalana* (chalana)

La chalana era una embarcación muy importante en Formentera debido principalmente a la orografía de la isla, y no ha sido considerada una embarcación secundaria como en otros lugares. Se trata de una embarcación pequeña (de entre dos y seis metros de eslora), poco pesada, ligera, segura y funcional. Tiene el fondo plano y ligeramente curvado, la proa suele ser un poco lanzada y la popa de espejo. Tiene poco calado y suele ir armada a remo, habitualmente no navega a vela y si lo hace es con *vela de palanca* (tarquina), lo cual le permite llegar a cierta distancia pero siempre cercana al litoral y principalmente para usos de pesca. Su ligereza la hacía interesante para subirla por las rampas de las casetas varadero características de nuestro litoral, como hemos explicado al comienzo del trabajo.

El bot (bote)

El bote es una embarcación mediana, de unos tres a ocho metros de eslora. Se le suele relacionar como el hermano pequeño del laúd, pero con la diferencia de que tiene el *pinyol* o *capiról* (caperol) más pequeño o directamente no tiene. No tiene cubierta y su construcción se caracteriza por ser de unas formas más redondeadas y más sencilla. Puede arbolar una *vela de palanca* (tarquina) o bien vela latina, por lo cual la embarcación acabará adoptando el nombre de laúd y creando así más dificultades de diferenciación entre estas dos embarcaciones ya descritas como hermanas.

El llaut (laúd)

El laúd es una embarcación de una eslora que no pasa de los quince metros. En Formentera, sin embargo, podemos encontrar muchos laúdes

que podían tener una eslora semejante a la de un bote, de entre cuatro a ocho metros. Es una embarcación de construcción muy elaborada y al mismo tiempo ligera. Tiene cubierta y suele arbolar vela latina, con el palo se sitúa próximo al centro de la eslora e inclinado hacia proa. También es característico que lleven botalón para poder izar el foque. Como hemos dicho, el laúd no define el aparejo, conocido como *vela de llaüt* o vela latina, sino que el aparejo puede acabar definiendo la nave (Tur Riera, 2003a: 19). Ha sido una embarcación que ha tomado diferentes formas según el lugar de construcción y las necesidades que debía cubrir (Castelló Ferrer, 2021: 26). Concretamente, en Formentera, podemos encontrar un tipo de laúd representativo de la isla, hecho seguramente por maestros de ribera y conocido como *Llaüt des Damians*, que tiene popa recta y denominado de este modo o de *popa de mirall* (espejo). También encontramos laúdes con dos proas y laúdes de popa redonda. Seguramente estas formas no eran casuales sino que iban relacionadas con el material y las plantillas que tenían para hacerlos.

Debido a la importancia que representa el laúd en Formentera, se ha querido hacer aquí una especial referencia al laúd *San Jaime*, popularmente conocido como el *Llaüt des Caló*, una embarcación que arbolada con vela de laúd hizo durante muchos años el servicio de correo entre Es Caló y el puerto de Eivissa. Dentro del imaginario popular de muchos de los habitantes de Formentera aún aparece este laúd partiendo del muelle de Es Caló. Se trataba de un laúd de unos once metros de eslora aproximadamente, que salía siempre que el tiempo lo permitía, con un horario bastante regular y que podría invertir desde solo dos horas con buenas condiciones de viento, hasta medio día si no hacía viento y tenían que acabar bogando para arribar a Eivissa.

Tanto los marineros del San Jaime como todas las personas que vivían en la Mola de Formentera que tenían interés en saber si el laúd zarparía hacia Eivissa, se asomaban desde el Mirador hacia Es Caló para ver si había colgada alguna tela negra en el edificio llamado S'Alambí. Esta era la señal que informaba a los vecinos de la parte más alta de la isla de que el Llaüt des Caló zarparía aquel día hacia Eivissa.

Este laúd se construyó en el año 1928 por encargo de Joan Juan *Campanitx* a Joan *Raspalls*, un reconocido y experimentado maestro de ribera ibicenco (Vilás i Gil, 1989: 16-18). Se vendió en 1948 a una familia ibicenca y actualmente se encuentra en Sant Antoni de Portmany (Eivissa), totalmente reformado y aparejado de balandra (vela cangreja). Así mismo, aún se puede encontrar en Es Caló el torno que durante muchos años sirvió de cabrestante para arriar al mar en el muelle el San Jaume y otras embarcaciones.

También debe mencionarse Can Pep Xomeu, la casa de la Mola que también era tienda y seguramente por este hecho poseía el laúd *Virgen María*, que hacía recorridos hasta Eivissa con las cargas necesarias. Su peculiaridad radica en el hecho de que este laúd tenía su varadero en S'Estufador, uno de los puntos más alejado de Eivissa, que se encuentra al sur de la isla de Formentera. Desde S'Estufador y dependiendo de donde venía el viento, zarpaba hacia el Cap de Barbaria o rodeando la Mola, este último recorrido de cuatro millas menos que el primero. En estos viajes hacia Eivissa se embarcaba todo lo que querían vender los vecinos de la Mola: cebada, animales, quesos, huevos... y solía volver con otras mercancías necesarias para la tienda.

Había otros laúdes representativos de la sociedad formenterense, todos ellos arbolando vela latina. Por este motivo también encontramos dos calles que honran a dos laúdes de relevancia en el recuerdo marinero de Formentera: el *Llaüt Negre* y el *Llaüt Verd*. Joan Marí Cardona (1983) recoge y describe los diferentes laúdes de los que se conserva razón, así como otras embarcaciones más modernas que llegaron con la revolución del vapor, con todos los datos de eslora y de sus funciones. Es curioso mencionar que el autor hace referencia a los palos que arbolaba cada laúd, pero no detalla el tipo de vela. Esto es un indicador de especial importancia: la vela de laúd era tan propia de estas embarcaciones que mencionarla no daba más información de una cosa que era totalmente evidente y, es más, que era totalmente normal y cotidiana hasta aquellos días.

3.7. Oficios y actividades relacionadas

La construcción de embarcaciones y de sus aparejos de vela latina era un sistema relativamente fácil y no dependía de la importación de materiales ni piezas de fuera. La madera de los bosques, los cabos para las maniobras y las telas de las velas confeccionadas mayoritariamente en la isla, permitieron que estas embarcaciones e hicieran rápidamente a la mar. Es ya en el siglo XX cuando la vela latina y la vela en general se ven desplazadas por el motor como nuevo sistema de propulsión. La vela latina queda, entonces, como elemento auxiliar.

De la construcción de embarcaciones nace el oficio de *mestre d'aixa* (maestro de ribera) a comienzos del siglo XIX. Se trata de un oficio que se fue estableciendo después de años de práctica y que se heredaba de las generaciones anteriores, es decir, de padre, tíos o abuelos. La labor de un maestro de ribera requería mucha constancia y amor hacia el trabajo, y esto lo convertía en un oficio de alto valor y, a la vez, en un oficio muy celoso de sus conocimientos.

En Formentera, los maestros de ribera trabajaban en su casa, donde tenían el taller. Para obtener la madera que necesitaban para construir las embarcaciones, visitaban los bosques, normalmente vecinos, donde había pinos, los escogían según la forma y la longitud que buscaban, y después el propietario les vendía la madera. Seguidamente el maestro de ribera se ponía a talar los árboles, dejaba los troncos pelados y limpios, y, posteriormente, a partir de unas plantillas, sacaba las formas que necesitaba.



Ya se ha mencionado que las buenas características de la madera de las Pitiüses favorecieron el desarrollo de esta industria en las islas. La calidad del pino, un árbol predominante y característico de la vegetación formenterense, lo convierte en el principal material a partir del cual no solo se construyen todas las partes de la embarcación sino también otras piezas auxiliares relacionadas con la arboladura de la nave. Podemos encontrar casos en los que la pieza de la troza o los motones estuviesen hechos de maderas más resistentes y fuerte, como el olivo o la encina.

En este proceso de la construcción de una barca, una vez ha escogido la madera a partir de la cual se hará, se empieza a levantar la nave. Primero se sujeta la quilla, se colocan los maderos o costillas, hechos a medida a partir de unas plantillas, y después el resto de tablas. Después se calafatea con estopa y masilla. Se deja secar, se pule y la barca está lista para ser pintada a gusto del armador. Este sería un breve resumen del proceso de construcción, el cual se ha podido obtener información directamente de uno de los pocos maestros de ribera que quedan en Formentera.

En el momento de construir las barcas, los maestros debían asegurarse de su estanqueidad, de esto dependía que la embarcación flote o se hunda y, por lo tanto, era una labor muy importante. Generalmente, es conocido que en el Mediterráneo esta labor la llevan a término los maestros calafates, es decir, que existe un oficio dedicado solamente a calafatear. En Formentera, sin embargo, eran los propios maestros de ribera los que llevaban a cabo la tarea de calafatear.

Con la aparición del turismo, el oficio de maestro de ribera entró en decadencia. Este nuevo sector económico vinculado al sector inmobiliario necesitó mano de obra para trabajar en la carpintería general.

Aunque en Formentera ha habido varias y reconocidas familias dedicadas al oficio, cabe destacar que muchas personas se han llegado a construir sus propias embarcaciones de madera, aunque esta no fuera su ocupación principal. Se ha podido una relación de familias dedicadas a este oficio:

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 confección de velas se hacía principalmente de modo particular. Aquellos que tenían una barca con su vela latina se hacían ellos mismos sus propias velas y se sabe que las mujeres tenían un papel fundamental en su confección. La confección de las velas era una labor compleja, no consistía en recortar una tela de forma triangular y ya está. El algodón velero, el material que utilizaban, se adquiría en la isla de Eivissa y cada uno tenía su método de confección: algunos se regían a partir de sus patrones o de la longitud de su embarcación, otros también usaban su vela vieja o la de algún vecino con una embarcación similar, o bien las encargaban a alguien que se las hiciera.

El oficio de maestro velero se puede decir que en Formentera no existió. Los mismos maestros de ribera podían confeccionar las velas, pero como hemos dicho al principio, cada propietario de una embarcación a vela se la confeccionaba él mismo. Era una labor familiar, en la que todos estaban implicados como interés de supervivencia que era, y es también una de las labores en las que la mujer se hacía presente en este mundo que frecuentemente se relaciona con el hombre.

3.8. Estado de conservación del bien y portadores

El uso de la vela de laúd, así como sus embarcaciones tradicionales se ha ido reduciendo en Formentera de forma progresiva desde mediados del siglo XX. No obstante, no ha desaparecido del todo, sino que ha conservado hasta el día de hoy, aunque sea de forma muy testimonial, gracias a la motivación sentimental de algunos habitantes de Formentera. A pesar de encontrarse en situación general de desuso, constituye un elemento paisajístico del mar que rodea la isla.

Otro motivo que ha condicionado la caída progresiva en desuso, además de la aparición del motor, ha sido la entrada de nuevos materiales de construcción. Aparecen materiales veleros menos costosos, más eficientes, más fáciles de manejar y de mantener y mucho más asequibles. Las velas dejan de confeccionarse de fibra natural, como el algodón, y pasan a hacerse de materiales sintéticos. En cuanto a la construcción de las embarcaciones tradicionales de madera, se ha vivido una fuerte evolución orientada a la construcción de barcas de fibra de vidrio y de resinas sintéticas.

Los elevados costes del mantenimiento de una embarcación tradicional, la desaparición de los oficios tradicionales y la falta de un espacio para guardar este tipo de embarcaciones, son los principales inconvenientes que se ven para asegurar su vigencia y hacer habitual de nuevo su presencia dentro del paisaje marítimo formenterense tal como había sido.

Una evidencia del interés social y cultural que suscitado la vela de laúd son las más de veinte regatas que se realizaron año tras año cada mes de julio coincidiendo con las fiestas de Nuestra Señora del Carmen, patrona de la mar (16 de julio). La primera de estos encuentros se

organizó en 1991 se continuaron celebrando hasta bien entrado el siglo XXI, cuando se dejaron de realizar.

En el caso de Formentera no hay ninguna asociación que tenga como objetivo principal la investigación, la difusión o la promoción de la vela de laúd. En cambio, existen una serie de personas que, a título individual, conservan y mantienen este tipo de navegación tradicional. Es el caso de Vicent Tur y Hilario Ferrer, que deben considerarse dos de los portadores más conocedores de esta manifestación y que más esfuerzo han invertido para mantenerla en uso. Son de los pocos que han podido aprender la técnica de navegación de mano de personas marineras de Formentera que habían conocido y utilizado la vela de laúd como único medio de propulsión durante muchos años de su vida.

3.9. Glosario

Aixa. Herramienta de carpintero compuesta de una hoja de hierro acerado cortante (con filo de 10 o 12 cm de ancho) unida a un mango de madera de tal modo que poniendo el mango vertical el filo queda horizontal. La utilizan los carpinteros y toneleros para adelgazar o cortar la madera.

Aixol. Especie de *aixa* pero más pequeña que los carpinteros utilizan para rebajar la madera. El *aixol* se distingue del *aixa* por la forma, ya que el *aixa* no tiene orificio para el mango, sino que la hoja va unida a este mediante una anilla, mientras que el *aixol* tiene un ojo por el que pasa el mango.

Amura: **1.** Parte posterior de la proa, donde las tablas o planchas de hierro del forro exterior comienzan a curvarse hacia la roda. **2.** Parte redondeada de la proa, por encima de la flotación, desde la mesa guarnición del trinquete hasta la roda. **3.** Cabo o aparejo que se usa para tener tensado hacia proa el puño de una vela.

Antena: Verga de madera compuesta de dos piezas, el car y la pena, donde se infiere la vela para izarla.

Amant: Cabo grueso que, amarrado o fijo por un cabo y con un motón en el otro, sirve para suspender cualquier cosa con poco esfuerzo. En los laúdes, el *amant* es un cabo que, pasando por el cabo de arriba de un árbol y bajando a cubierta, sirve para izar y arriar la antena.

Armar: Proveer una barca o nave del aparejo y personal que necesita para navegar.

Amollar: Dejar ir, disminuyendo la tensión.

Arboradura: Conjunto de árboles, masteleros, vergas y botalones de una nave.

Arriar: Bajar algún elemento de un barco.

Bavor: La parte izquierda de una nave o de otra embarcación, mirando hacia la proa.

Batafió: **1.** Cabo delgado y corto, cosido a la relinga de la vela y que sirve para inferirla a su antena. **2.** Trozo de cabo delgado que, junto con otros, cosidos a la faja de rizos, sirve para sujetar un trozo de vela larga, es decir expuesta al viento. **3.** Cabo de cuerda que amarra dos antenas o parte de la vela o el foque al aparejo de una embarcación.

Bigota: Especie de polea sin roldana que tiene orificios por donde pasan cabos para tensar los obenques, las burdas, etc.

Bitá: Cilindro de madera o de metal, dispuesto a pares a bordo, donde se hacen firmes los cabos de maniobra, como las amarras.

Botaló: Palo que va sujeto sobre el bauprés o a una verga y paralelamente a estos y sirve para cazar ciertas velas.

Bordada: Cada uno de los zigzags que hace un barco entre dos viradas por proa, para navegar contra el viento.

Bordejar (o volta i volta): Navegar contra el viento cambiando alternativamente de bordo, dar bordadas.

Caçar: Cazar de un cabo.

Cap de mort: Parte de la roda de proa donde se amarran los laúdes al muerto. Consta de una pequeña muesca en la roda de proa por donde pasa la orza avante del car.

Capirol: Extremo superior de la roda de una embarcación. En Formentera también se le puede llamar *pinyol*.

Calafat: Quien tiene por oficio calafatear buques.

Calafatar: Introducir estopa y resina dentro de las juntas de las barcas para que no entre el agua.

Car: Parte inferior de la entena de una vela latina.

Cenyida: Tramo recorrido en el cual los veleros navegan ciñendo.

Cenyir: Navegar proa al viento.

Civera: Útil para transportar redes, cajas de pescado, cabos y otros objetos, formado por dos barras paralelas de madera pulida, unidas por travesaños también de madera, que le sirven de soporte.

Costella: Cada una de las piezas de madera largas y curvadas que forman interiormente la carena de una embarcación y sirven para sujetar las planchas o piezas que forman el casco. En Formentera se le suele denominar también **madero**.

Crivilla: Barrilla redonda de madera, más o menos larga, que los maestros de ribera usan especialmente para asegurar la soleta de la obra muerta, ajustar juntas o amarrar cabos de maniobra.

Crugia: Parte mediana de una nave de popa a proa, el espacio comprendido entre babor y estribor.

Davant: Cabo que en las embarcaciones de vela latina hace de brasa de la entena y permite regular su inclinación.

Desenvergar: Liberar de la verga una vela envergada.

Drissa: Cabo que sirve para izar la entena de la vela latina.

Enferir: Envergar una vela; posarla a punto de ser izada.

Entolladura: Efecto de empalmar o tejido que resulta de empalmar dos tramos de cabo.

Envergar la vela: Sujetar las velas a las vergas.

Escalamera: Cada una de las piezas de madera que van fijadas sobre la regala de una embarcación y tienen un agujero dentro del cual se fija el escálaro.

Escàlem: Estaquilla de madera o de hierro que se introduce en la parte superior de la regala de una embarcación y sirve para sujetar los remos y apoyarlos al remar.

Escorar: Inclinar un barco sobre uno de sus costados, sea por la fuerza del viento, sea por haberse corrido la estiba o por otra causa.

Escota: Cabo firme en el puño inferior de una vela que sirve para cazarla o amollarla.

Estribord: La parte derecha de un barco o embarcación, mirando de popa a proa.

Faixa: **1. Faixa de rissos:** faja de lona cosida a una vela paralelamente al grátil o al pujamen (según el tipo de vela), desde una relinga a la opuesta, donde van fijados los rizos o *batafions*. **2.** Tira de lona que se cose a la vela para reforzarla. **3.** Cabo que afirma el árbol al banco de arbolar.

Fermar: Unir una cosa a otra, amarrándola, clavándola, para que no se puedan separar.

Flamejar: Tremolar, agitarse repetidamente (una vela, una bandera) por la acción del viento.

Floc: Vela triangular que va fijada al árbol de proa y por el otro lado al botalón de foque por encima del bauprés; cast. Foque. En los laúdes, cada una de las tres velas triangulares (*floc gros*, *floc segon* y *floc petit* o *menjavents*) que se extienden a lo largo y por encima del botalón; no suelen desplegarse todos al mismo tiempo sino en caso de mucha necesidad por mal tiempo.

Gassa: Especie de nudo que se hace generalmente con carácter provisional, a los dos extremos correspondientes de dos cabos para amarrarlas una con la otra.

Gassa d'amant: Nudo que se hace en el extremo de un cabo y que forma una gaza, usado generalmente para encapillar una amarra en un noray.

Gràtil: Borde de la vela, reforzada con un pliegue o con un cabo, provista de cuerdecillas e hilos para fijarla a una verga.

Hissar: Hacer subir una cosa cobrando del cabo u otra materia de donde aquella está colgada.

Llast: Objetos pesados que se llevan a bordo de una nave para darle más estabilidad. En Formentera se llama *lastre*.

Orsapop: Cabo que tiene una anilla o gaza en un extremo y que usan las embarcaciones de vela latina para tirar hacia popa el car de la entena cuando van con viento largo o se quiere inclinar la vela.

Osta: Cada uno de los cabos que se encapillan al pico de una vela de paquebote o a la entena de una vela latina para sujetar las perchas a las *brandades*.

Pal (arbre): Pieza de madera o de otro material, encajada en la carlinga, sobre la *paramola* del barco que tiene una longitud aproximada igual a la eslora. No tiene obenques ni estáis.

Pena: Pieza superior de la entena de una embarcación que queda a popa.

Puny: Ángulo de una vela.

Quaderna: Cada una de las piezas curvadas (compuestas de diferentes segmentos), de madera o hierro, que van fijadas sobre la carena de un barco y forman la cuaderna o esqueleto que determina la forma del casco.

Quilla: Carena de nave o de cualquier embarcación.

Ralinga: Cuerda que se cose fuertemente al borde de las velas para reforzarla.

Rem: Instrumento que consiste en una pieza de madera larga que por un extremo forma un mango y por la otra una pala con la cual se bate el agua desde el interior de una embarcación y sirve para hacerla avanzar.

Ris: Cada uno de los cabillos que tienen las velas cosidos a la faja de rizos, que sirven para aferrar un trozo de vela de modo que quede reducida su superficie expuesta al viento.

Roda de mort (roda de proa): Roda delantera, la que taja el agua.

Sàssola: Pala algo curvada, a modo de cuchara grande, de madera, que los marineros de barcas pequeñas utilizan para evacuar el agua del interior de la embarcación.

Timó: Pieza plana de madera o de metal que va articulada verticalmente en el extremo de popa de una nave o de otra embarcación, y que, girando a derecha o izquierda a voluntad de quien la gobierna, hace que el barco se desvíe hacia una u otra dirección.

Tribujar (trabujar): Acción de cambiar la entena de un costado al otro del palo, de estribor a babor, o al revés.

Trossa: Cabo de una embarcación latina destinada a aguantar el árbol desde barlovento y a mantener firme la entena.

Varador: Lugar dispuesto en forma de plano inclinado para sacar las embarcaciones de *vela de palanca*, una vela rectangular y no simétrica.

Virar: Hacer virar una embarcación cambiando la dirección de la navegación.

Vogar: Navegar a remo.

4. Medidas de salvaguarda

Las medidas de salvaguarda que se lleven a término deberán ir encaminadas a potenciar la documentación, el estudio, la divulgación y la revalorización de los conocimientos relacionados con la navegación con vela de laúd para que la sociedad tome conciencia de su importancia a nivel histórico y como elemento característico del paisaje marítimo de Formentera.

El estudio elaborado por González y Castelló el año 2021 por encargo del Consell constituye una investigación suficientemente profunda y detallada de la vela de laúd en Formentera, si bien se considera necesario complementarlo con un anexo audiovisual que sirva para documentar la puesta en práctica y los conocimientos de esta forma de navegación tradicional.

También se considera conveniente elaborar un inventario exhaustivo de embarcaciones tradicionales de Formentera, en el cual se especifique cuáles aún se encuentran aparejadas con vela de laúd y cuáles lo habían estado en el pasado.

Se tendrá que contemplar la incorporación de esta manifestación en el Inventario del patrimonio cultural inmaterial de Formentera, documento que el Consell deberá elaborar, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 9 de la LSPCIIB.

Como medida de fomento se deberían contemplar bonificaciones fiscales para las embarcaciones tradicionales, y más especialmente para las que aún se encuentran aparejadas con vela de laúd. Del mismo modo, estas embarcaciones deberían tener prioridad en los procedimientos de adjudicación de puntos de fondeo o de varaderos que las administraciones puedan establecer.

Bibliografía y fuentes

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, marzo 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) *Ecología 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*. Estudio inédito. 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). 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 Imprès Impremta.
- 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*”. En:
<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*, nº 101-102-103-104, pág. 54-59.
- VERDERA, J. (1993) *Formenterers a Montevideo*. Mallorca: Institut d'Estudis Balearics.
- (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”.

Lo que se comunica para general conocimiento y a los efectos oportunos, al mismo tiempo que se hace saber que, contra el acuerdo precedente, que pone fin a la vía administrativa, podrán interponerse los siguientes recursos:

- En el plazo de un mes a partir del día siguiente al de la publicación de este edicto en el Boletín Oficial de las Illes Balears, recurso potestativo de reposición ante el Pleno. Este recurso se entenderá desestimado si no se hubiera notificado la resolución después de haber transcurrido un mes desde su interposición. Contra la desestimación por silencio del recurso de reposición podrá interponerse recurso contencioso administrativo ante el Juzgado Contencioso Administrativo de Palma.
- En el plazo de dos meses a partir del día siguiente al de la publicación de este edicto en el Boletín Oficial de las Illes Balears, recurso contencioso administrativo ante el Juzgado Contencioso Administrativo de Palma siempre que no se hubiera interpuesto recurso potestativo de reposición, dado que en este caso debería esperarse a que se dicte la resolución.

Todo esto sin perjuicio que se pueda utilizar cualquier otro recurso que se considere procedente en derecho de conformidad con lo establecido en la Ley 29/1998, de 13 de julio, que regula la jurisdicción contenciosa administrativa y a la Ley 39/2015 de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Finalmente, cabe indicar que la interposición de los recursos pertinentes no suspende la eficacia de la resolución impugnada ni interrumpe los plazos que se puedan derivar, excepto que la autoridad competente lo acuerde expresamente.

Formentera, con la fecha de la firma electrónica (22 de agosto de 2022)

La presidenta del Consell Insular de Formentera
Ana Juan Torres

