

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

CONSEJO INSULAR DE MENORCA

808

Acuerdo del Pleno del Consejo Insular de Menorca en sesión de carácter extraordinario de 31 de enero de 2022, relativo a la aprobación definitiva de la declaración de la navegación con vela latina, así como los oficios y conocimientos relacionados con su práctica, como bien de interés cultural inmaterial de Menorca (BICIM) (Exp. 2109-2021-00005)

Antecedentes

1. El artículo 15.1 de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial de las Illes Balears, otorga a los consejos insulares la potestad de declarar en sus respectivos territorios bienes de interés cultural inmaterial, y prevé que la incoación del procedimiento correspondiente corresponde al órgano competente de cada consejo insular, que en el caso del Consejo Insular de Menorca es el consejero ejecutivo del Departamento de Cultura, Educación, Juventud y Deportes, que puede hacerlo por iniciativa propia, a propuesta de los órganos consultivos en materia de patrimonio cultural inmaterial o a instancia de otra administración pública, comunidad, grupo o persona.
2. El consejero ejecutivo del Departamento de Cultura, Educación, Juventud y Deportes del Consejo Insular de Menorca, mediante la Resolución nº. 87 de 06/08/2021, inició el expediente por declarar la navegación con vela latina, así como los oficios y conocimientos relacionados con su práctica, como bien de interés cultural inmaterial de Menorca (BICIM).
3. En fecha de 17/08/2021 se dio audiencia a las entidades vinculadas al bien que se quiere declarar: Amics de la Mar de Menorca y Amics de la Mar-Port de Maó, así como a los ayuntamientos de los tres municipios de Menorca que tienen algún vínculo con la declaración al ser los tres que tienen puerto: Ciutadella, es Mercadal-Fornells y Maó.
4. En el BOIB núm. 118 de 30/08/2021 se publicó la Resolución núm. 87 de 06/08/2021 del consejero ejecutivo del Departamento de Cultura, Educación, Juventud y Deportes del Consejo Insular de Menorca, relativa a la incoación del expediente para declarar la navegación con vela latina, así como los oficios y conocimientos relacionados con su práctica, como bien de interés cultural inmaterial de Menorca (BICIM), por la que se establecía un plazo de información pública de 30 días para que las personas interesadas pudieran presentar las alegaciones y sugerencias que consideraran oportunas.
5. Con fecha de 03/09/2021, se solicitó al Consejo Asesor del Patrimonio Cultural Inmaterial de las Illes Balears, a la Comisión Asesora del Patrimonio Cultural Inmaterial de Menorca y al Instituto Menorquín de Estudios que emitieran el informe preceptivo sobre la incoación del expediente que prevé el artículo 15.7 de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de las Islas Baleares.
6. En el período de consulta pública y trámite de audiencia a las personas y entidades interesadas en el expediente no se produjo ninguna alegación.
7. Con fechas de 13/10/2021, 03/11/2021 y 16/12/2021, respectivamente, el Consejo Asesor del Patrimonio Cultural Inmaterial de las Illes Balears, el Consejo Científico del Instituto Menorquín de Estudios y la Comisión Asesora del Patrimonio Cultural Inmaterial de Menorca han emitido sendos informes en sentido favorable a la declaración de la navegación con vela latina, así como de los oficios y conocimientos ligados a su práctica, como bien de interés cultural inmaterial de Menorca.
8. La Consejería de Fondos Europeos, Universidad y Cultura ha comunicado la anotación preventiva de la navegación con vela latina en el Registro de Bienes de Interés Cultural de las Illes Balears con el código 07032-3-3-0-3124.
9. Asimismo, el Ministerio de Cultura y Deportes también ha comunicado que el bien se ha inscrito en el Registro General de Bienes de Interés Cultural con el código de identificación 30314.
10. El artículo 15.7 de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de las Illes Balears, establece que la declaración de Bien de Interés Cultural Inmaterial debe adoptarse por acuerdo del Pleno del consejo insular correspondiente.

Dada la propuesta del consejero ejecutivo del Departamento de Cultura, Educación, Juventud i Deportes, en ejercicio de las competencias atribuidas por el Decreto de Presidencia del Consejo Insular núm. 425/2019 de 10 de julio, relativo a las atribuciones de los consejeros ejecutivos jefes de los respectivos departamentos;





El Pleno del Consejo Insular de Menorca por unanimidad de los miembros presentes adoptó el siguiente acuerdo:

Primero. Declarar Bien de Interés Cultural Inmaterial de Menorca (BICIM) la navegación con vela latina, así como los oficios y conocimientos relacionados con su práctica, de acuerdo con la descripción de sus elementos y características que se adjunta como anexo y forma parte integrante del presente acuerdo. Los efectos de esta declaración son los que establecen la Ley 18/2019, de 8 de abril, de Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial de las Illes Balears, y la normativa concordante.

Segundo. Notificar el acuerdo de declaración de la navegación con vela latina como BICIM en los ayuntamientos de Ciutadella, Maó y es Mercadal, así como a las entidades Amics de la Mar de Menorca y Amics del Mar Pprr de Maó.

Tercero. Notificar el acuerdo de declaración a la Consejería de Presidencia, Cultura e Igualdad del Gobierno de las Illes Balears, a efectos de su inscripción definitiva en el Registro de Bienes de Interés Cultural, con especial mención de la información que se debe remitir al Registro del Ministerio de Cultura y Deportes.

Cuarto. Realizar la anotación correspondiente en el Registro de Bienes de Interés Cultural de Menorca.

Quinto. Publicar los acuerdos anteriores en el *Boletín Oficial de las Islas Baleares* y en el *Boletín Oficial del Estado*.

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.

Todo lo anterior se ajusta a 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.

Maó, 3 de febrero de 2022

Por delegación de la presidenta,

La secretaria

Rosa Salord Olèo

(Decreto 427/2019, de 11 de julio)

(BOIB núm. 97 de 16-7-2019)

ANEXO

Descripción de las características i los elementos de la navegación con vela latina, así como de los oficios i los conocimientos relacionados con su práctica

I. Denominación

Navegación con vela latina, vela latina, navegación a vela latina, navegación a vela tradicional, navegación a vela clásica.

II. Tipo de bien

Inmaterial

III. Descripción general del bien

La navegación con vela latina es un método ancestral de navegar impulsado por la fuerza del viento que utiliza como sistema de propulsión una vela triangular, conocida hoy como *vela latina*, es decir, de tres puños, que enverga a una pértiga, que lleva por nombre *antena*, y que se puede utilizar sola o combinada con otros tipos de velas —latinas o no— a criterio del patrón y según las características de la embarcación.

El aparato latino consta de una jarcia y de una maniobra propia, con una terminología específica que describe cada elemento y una terminología propia relativa a su utilización, tanto a la hora de montar el aparato en el suelo como durante la navegación.

La navegación con vela latina sobrevive en Menorca como una actividad físico-recreativa impulsada mayoritariamente por las asociaciones cívicas dedicadas a la salvaguardia del patrimonio marítimo isleño y se practica con embarcaciones tradicionales, las más comunes de las cuales son el bote y el laúd de pesca o de recreo, adecuadamente aparejadas. Estas entidades son las que, en buena medida, velan por la preservación de las embarcaciones clásicas menorquinas y sus aparatos de navegación tradicional con vela latina. La manifestación más visible de la práctica de este arte son a día de hoy los encuentros de barcas clásicas que organizan periódicamente las asociaciones sin ánimo de lucro Amic de la Mar de Menorca y Amics de la Mar Port-Maó, en las que sus miembros practican este tipo de navegación con embarcaciones tradicionales.

IV. Pertenencias del bien

El bien inmaterial de la navegación con vela latina lo conforma los siguientes elementos:

- Los conocimientos técnicos relativos a la confección de las velas, la arboladura con su jarcia y maniobra, y los conocimientos que afectan a las embarcaciones que los sostienen.
- Los conocimientos técnicos de navegación con vela latina.
- El vocabulario propio esquematizado en los siguientes grupos relacionados con: velas, arboladuras, jarcia y maniobra, construcción naval y navegación.
- El oficio de maestro velero para la confección de las velas; el de carpintero de ribera, para la construcción de las embarcaciones que se aparejan con vela latina así como el propio aparato, y el oficio de maestro redero para la confección de la maniobra y de la jarcia propia del aparato latino.
- La comida de barca.

Dado el carácter inmaterial se debe contemplar la tradición oral que ha acompañado a la transmisión de este conocimiento popular.

V. Memoria histórica del bien

El origen de la vela latina es incierto, pero indudablemente es antiguo y nace en el ámbito del Mediterráneo, de la necesidad de navegar con los imprevisibles cambios de dirección del viento que caracterizan este mar. La vela latina permite remontar el viento, y por lo tanto goza de una autonomía completa, de la cual carece la vela cuadra al estar sometida siempre a la espera de vientos portantes. La vela latina sería, pues, la evolución de la vela cuadrada de las primeras embarcaciones, una evolución que se produciría a raíz de la necesidad de conseguir una navegación propulsada por la fuerza del viento mucho más eficiente.

Todo apunta a que griegos, fenicios y romanos ya practicaban la navegación con vela latina con embarcaciones pequeñas y ligeras, como complemento del remo, el principal sistema de propulsión de las embarcaciones en la Antigüedad. De hecho, la representación más antigua que se conserva del uso de la vela latina data del siglo II a. de C., y aparece en un bajorrelieve de una lápida funeraria encontrada en El Pireo (Grecia), y actualmente conservada en el Museo Nacional de Atenas, en el que se ve claramente una embarcación de pequeñas proporciones con el árbol y la antena propios de este tipo de vela. Sin embargo, tradicionalmente se suele considerar que la vela triangular no fue introducida por los romanos en el Mediterráneo occidental hasta el siglo III d. de C., y no se documenta el uso de este tipo de velamen en embarcaciones de cierto tonelaje hasta el siglo VI d. de C. Es el caso de los dromones bizantinos, que utilizaban la propulsión mixta; es decir, tanto la vela latina como el remo.

La técnica de navegación con vela latina es perfeccionada por los árabes a partir del siglo VII, y su expansión definitiva se produce en las épocas medieval y moderna, en los ámbitos de la pesca, el comercio, el transporte y, sobre todo, la guerra. Los portugueses en las rutas hacia el Oriente y los españoles en los viajes a las Américas navegaron con carabelas que combinaban el uso de la vela latina con la vela cuadra.

La decadencia de la vela latina se inicia a partir de la segunda mitad del siglo XVIII y se debería, primero, a una evolución lógica de la navegación con vela para obtener una mayor eficiencia y, después, a la entrada del motor como sistema de propulsión. La vela cangreja o aurica, la vela guaira, la vela en el tercio, o la vela bermudiana o marconi, supusieron poder disfrutar de las mismas ventajas que la vela latina sin los inconvenientes que ésta presenta. De hecho, la vela latina tiene la gran ventaja de permitir la navegación con el viento en contra, pero necesita de una tripulación numerosa y muy experimentada, porque es de difícil maniobra. Todo apunta a que el crecimiento del comercio y el transporte marítimo fue exigiendo embarcaciones cada vez más grandes —como las fragatas, las corbetas, los bergantines y las goletas—

y, por tanto, inadecuadas para ser aparejadas con vela latina. Así las cosas, para la navegación a gran escala se optó por aparatos más fraccionados y fáciles de dominar por una tripulación menos numerosa, lo que permitía abaratar el coste de los viajes. El declive definitivo vendría con la entrada de los barcos a vapor y, después, del motor de explosión.

Entre las embarcaciones de tonelaje medio que aún surcaban los puertos y las costas menorquinas en el siglo XIX y que vestían el aparato de la vela latina estaba el jabeque, la tartana, el laúd viajero y la bergantines, esta emparejada con un sistema mixto que combinaba la vela latina y la vela cuadra. El último jabeque que existió fue *El Gallo II*, construido en Menorca en 1861 por encargo de un armador de Sóller y que navegó aproximadamente hasta los años 1956-1957. El resto de embarcaciones clásicas referidas que se propulsaban con vela latina ya no sobrevivieron a la entrada del siglo XX. En Menorca, en la cantera de Robadones, se conserva un laúd viajero, el *San Bartolomé*, pero del resto no ha quedado ni un solo ejemplar, ni tampoco se ha reproducido ninguna embarcación para usos recreativos o demostrativos. En Mallorca se conserva la tartana ibicenca *Rafael Verdera*, de 1841, destinada hoy a chárter privado.

Por otra parte, la navegación a la vela latina se mantendría en el siglo XX en Menorca en el ámbito de la pesca, ya que resultaba muy apropiada para las pequeñas embarcaciones que hacían recorridos rápidos y de corta duración. Los principales tipos de embarcaciones aparejados con vela latina que aún estaban en activo en la primera mitad de siglo eran el laúd costero —con una estructura menos reforzada que el laúd viajero y que se dedicaría al tráfico costero entre islas, con una eslora entre 10 y 14 metros, palo maestro inclinado hacia proa, palo de la media en candela y con botolón para armar una vela triangular (*floc*)—, el laúd pescador y de recreo, el bote y el bote-laúd. Además de estos, había todavía otros tipos de embarcaciones tradicionales que, de manera no tan habitual, se impulsaban mediante la fuerza de la vela latina. Es el caso del buso (o *gussí*), de la artesa (*tèquina*), de la barca bolichera o de la lancheta. Los laúdes de pesca de dimensiones similares al laúd costero se destinaban preferentemente a la pesca denominada *de bou* (con una gran red tirada por dos barcas). De este último tipo, en Mallorca sobreviven el *Rafael* (Palma, 1915), el *Balear* (Palma, 1924) y el *San Isidro* (Portocolom, 1925).

Por lo que se refiere a laúdes, botes y otras embarcaciones clásicas, originariamente dedicadas a la pesca y al cabotaje, se conservan todo un conjunto de ejemplares en los puertos de Menorca, pero actualmente son de uso recreativo. Sin embargo, cabe especificar que no alcanzan los cincuenta los ejemplares de dicho tipo de embarcaciones que hoy en día cuentan con un aparato para navegar a vela latina, y aún menos los que realmente naveguen con dicha técnica.

La aparición del motor de explosión para pequeñas embarcaciones supuso que las últimas embarcaciones de pesca que aún aparejaban la vela latina en los puertos menorquines la dejaran de emplear de manera progresiva, hasta que quedó relegada, con el tiempo, a ser una vela auxiliar de pequeñas dimensiones para casos de emergencia, de quiebra del motor o para reducir el consumo de gasóleo. La desaparición de la vela latina en las embarcaciones de recreo o de regata la causó la entrada de monotipos de más altas prestaciones y mucho más económicos, como el *snipe*.

La navegación con vela latina casi ya no se practicaba en Menorca en la década de 1980. En ese momento quedaban unos pocos patrones y pescadores de edad avanzada que la habían conocido y aprendido en su juventud, pero que ya no la utilizaban porque habían sustituido progresivamente la navegación tradicional a la vela por el motor, conscientes de que los mejores momentos de la navegación con vela latina habían pasado.

La recuperación de la vela latina y, en general, el interés por la conservación de las embarcaciones clásicas comenzó en la década de 1970 en el puerto de Maó, de la mano de un grupo de personas amantes del mar, de las barcas, y de las tradiciones y las costumbres marineras. El inicio simbólico de este proceso de recuperación fue el desguace de una de las dos antiguas barcas motoras de La Mola, embarcaciones que, antes de la construcción de la carretera asfaltada que conduce hoy hasta la fortaleza, se utilizaban para transportar personas, alimentos y otro tipo de productos. Dichas personas empezaron a buscar las embarcaciones clásicas que, con la entrada de la navegación con motor, habían quedado abandonadas aquí y allá. Posteriormente, en 1981, este grupo de gente fundó la asociación Amics des Port. Durante la década de 1980 la asociación continuó con la tarea de recuperación de embarcaciones e intentó, sin éxito, que el antiguo matadero del puerto de Maó se convirtiera en un museo para alojarlas. También organizó un curso de carpintero de ribera en Es Castell y, sobre todo, fomentó el mantenimiento de la navegación con vela latina: así, cada año organizaba varias regatas de embarcaciones clásicas, sobre todo por la festividad de San Pedro.

En 1990 algunos de los miembros de Amics des Port se pusieron en contacto con un grupo de personas de Ciutadella que compartían las mismas inquietudes y, conjuntamente, fundaron Amics de la Mar de Menorca. Esta nueva asociación nació con la voluntad de aglutinar a todas las personas de Menorca nostálgicas de la navegación tradicional y de hacer excursiones o saldes en barca, e interesadas en la conservación y el mantenimiento del patrimonio y del acervo cultural de la vida marítima isleña, en un momento en el que todos aquellos saberes se iban perdiendo. Inicialmente, Amics de la Mar de Menorca tenía dos núcleos: uno en Maó y otro en Ciutadella. El núcleo de Ciutadella se ha mantenido hasta hoy como sede permanente de la entidad, mientras que el núcleo de Maó se convirtió, en 1997, en una nueva asociación, Amics de la Mar Port Maó. Este cambio en el núcleo de Maó se hizo para poder gestionar el alquiler de la cantera de Robadones, donde Amics de la Mar Port Maó guarda las embarcaciones clásicas que recupera y que también sirve como lugar de exposición. A pesar de esta división, las dos entidades mantienen los objetivos fundacionales de la asociación primigenia y han llevado a cabo numerosas

actuaciones en las últimas décadas, entre las que destacan la promoción de la navegación con vela latina, la restauración y recuperación de antiguas embarcaciones de madera, los encuentros de embarcaciones clásicas y el estudio de antiguas técnicas de navegación y de otros temas relacionados con la cultura marítima de Menorca.

En los últimos años, los viejos patrones que mantenían el conocimiento de la técnica ya nos han dejado. Los portadores actuales son los que la han aprendido por iniciativa propia de las enseñanzas de los viejos patrones o en el núcleo de Amics de la Mar, pero en un contexto de aprendizaje totalmente diferente al de origen. En las últimas décadas ha habido una reactivación de la vela latina, pero el número de portadores isleños no crece. Poco a poco, muchas de las viejas barcas de madera que se han conservado han pasado a manos de personas que no son de la isla, a convertirse en piezas de coleccionismo, reparadas y mantenidas por empresas náuticas. El futuro de la navegación con vela tradicional y latina se mantiene como un sistema de navegación meramente testimonial, y todo apunta a que su destino es convertirse en un arte de exhibición y espectáculo, aspecto que, por otra parte, se debe valorar de manera positiva, ya que obliga a los patrones con embarcaciones equipadas con aparejo de vela latina a practicarla de manera regular, contribuyendo a que no se pierda en el olvido.

Así pues, se puede observar una tendencia clara en cuanto a la transformación del elemento, que surge como una respuesta técnica y de carácter profesional y que acaba convirtiéndose en un elemento recreativo que es salvaguardado gracias a la labor de los dos colectivos menorquines que trabajan para la preservación de las embarcaciones clásicas que todavía existen y que hacen demostraciones de navegación en los diversos encuentros que organizan a lo largo del año. La transformación del elemento también se ve reflejada en las embarcaciones en sí, que han ido cambiando según la necesidad del momento, por lo que las antiguas embarcaciones como el jabeque, la tartana y el laúd viajero se encuentran completamente desaparecidas en Menorca.

VI. Descripción de la navegación y de los elementos que conforman el aparejo latino

Los sistemas principales para impulsar y para hacer avanzar una embarcación en el mar han sido, tradicionalmente, el remo, basado en la fuerza del hombre, y la vela, que se sirve de la fuerza del viento. El aprovechamiento del viento como fuerza motriz para la navegación requiere de todo un aparejo y de la aplicación de una técnica relativamente compleja para hacer avanzar una embarcación. Dado que el clima y la morfología de la costa varían de unos lugares a otros, cada territorio ha adoptado un aparejo de navegación adaptado a sus características y necesidades. En el caso del mar Mediterráneo, caracterizado por los frecuentes cambios de dirección del viento y por el hecho que a menudo se tiene que navegar en contra de éste, la vela latina ha sido el sistema de navegación a vela más utilizado y que mejores prestaciones ha ofrecido a lo largo de la historia. Así, el aparejo tradicional más utilizado en las Baleares, y en Menorca, para la navegación de embarcaciones ha sido precisamente éste.

La vela latina es el resultado de la evolución histórica del sistema de navegación propulsado por la fuerza del viento —concretamente, de la vela cuadra o cuadrada, de cuatro puños— para obtener una mejor eficiencia. A pesar de la simplicidad de los elementos que la constituyen, es un sistema de navegación de difícil manejo, pero que tiene la gran ventaja de permitir navegar con el viento en contra, por lo que es un sistema muy idóneo para embarcaciones de pequeño tonelaje y para la navegación costera y de cabotaje. Sin embargo, se ha utilizado también en embarcaciones de gran eslora —aunque necesita de una tripulación más numerosa al ser de difícil maniobra— y en la navegación transoceánica.

La navegación con vela latina se caracteriza por el uso de un aparejo de velas de forma triangular, es decir, de tres puños (*car*, *pena* y *escota*), y se utilizan una o más por embarcación. En Menorca, en embarcaciones de pequeña y mediana eslora —como laúdes y botes— se ha empleado tradicionalmente una vela mayor o *maestra* en el centro de la embarcación envergada a una pértiga, llamada *antena* o *entena*, y dos velas secundarias y opcionales situadas a proa y popa de la embarcación, que pueden ser latinas o no. En el caso del uso de tres velas latinas, la vela que queda a proa se conoce con el nombre de *trinquete* o *triquet*, mientras que la que queda en la parte de popa lleva el nombre de *mitjana* (mediana). Cuando las velas secundarias no son latinas, la combinación más usual suele ser el uso de una vela maestra latina combinada a proa con un *floc* y con una *tarquina* a popa. De entre estas opciones, los pescadores de Menorca usaban habitualmente sólo el trinquete, con latina, y la media, con latina y tarquina; la vela maestra, siempre latina, iba sobre las horcas y la empleaban sólo si era necesario, sobre todo para desplazamientos largos.

La navegación con vela latina se ha convertido en Menorca en una práctica residual, y en un arte de exhibición y de disfrute para quien la practica, que salvaguarda un sistema de navegación tradicional que ha sido sustituido por el motor y por la demanda de nuevos tipos de embarcaciones.

La navegación con vela latina se puede practicar con cualquier tipo de embarcación de pequeño tonelaje, pero las más utilizadas por los menorquines, por inercia y nostalgia, son las barcas de madera del tipo laúd, y de manera más testimonial el bote, el bote-laúd y el *gussi*. Tanto los botes como los laúdes que surcan actualmente las costas menorquinas están motorizados, se destinan a la pesca de recreo —es decir, la pesca no profesional— y al paseo, y hacen uso de la navegación con vela latina para el disfrute personal de sus patrones, sea individualmente, sea a través de los encuentros anuales de embarcaciones clásicas.

A continuación se describen el aparejo y la arboladura de la vela latina que se practica hoy en día y que se utiliza en laúdes, botes, botes-laúdes y *gussis* motorizados.

La *vela mayor* o *maestra* es de forma triangular. Se confecciona con una tela resistente reforzada con una cuerda o *relinga* en la *caída de proa* —llamada también *cayente de proa* o *grátil*— y en el *enllunament*, conocido también como *llunada* o *faldar*. En la *caída* o *cayente de popa* —*baluma*— hay un cordel pasado por una basta que ayuda a regular la bolsa de la vela. El filo de proa enverga la *entena* y en cada uno de los vértices de la vela están los *puños*: el *puño de car*, que es el del ángulo inferior del lado de proa; el *puño de pena*, que es el del ángulo superior, y el *puño de escota*, el vértice situado en el ángulo inferior en la parte de popa.

A lo largo de la costura de la relinga de envergadura, es decir, en la parte de la vela que se pega a la antena, hay una hilera de pequeños ojales que sirven para envergar a la antena con la ayuda de cabos cortos y delgados llamados *batafions*. Desde el puño del car divergen dos o tres costuras reforzadas hechas con tiras de lona y dirigidas hacia el filo de popa. Estas costuras, llamadas *fajas de rizos* o *rizos*, tienen una serie de pequeños ojales de donde cuelgan los *batafions* de los rizos. Cuando hay tres fajas de rizos, se llaman *pequeña*, *mediana* y *tercerola*. Estos rizos sirven para regular las dimensiones de la vela, ya que en caso de mucho viento se hace necesario reducir la superficie de la vela con el fin de no recoger más de lo que pueda poner en riesgo el aparato y la embarcación.

La vela va unida a la antena, y ésta se une al palo maestro por medio de un *estrope* y de una *driza* que sirve para izarla y arriarla. La driza pasa a través de un círculo o, simplemente, por un agujero en la parte más alta del mástil, y descende hacia cubierta directamente o con la ayuda de un aparato de driza (*cabos* y *motones*). El aparejo de driza puede variar según las dimensiones del aparejo. Finalmente, para sujetar la antena contra el mástil, o sea, que la antena quede bien sujeta al palo maestro, hay un cabo llamado *trossa* (troza), que es un dogal con una bigote tensado por un aparejo que va fijado a un costado de la barca. Esta puede estar sometido a variaciones a criterio del patrón y según la envergadura de la embarcación.

La antena se compone de dos partes: el *car* y la *pena*. En las embarcaciones grandes estas dos partes pueden estar hechas en dos piezas diferentes, que se superponen parcialmente y se mantienen juntas con la ayuda de varias ligaduras. La antena a la que envergan la *vela trinquete* y la *vela mediana* siempre suele estar formada de una sola *pértiga*. El car es la parte inferior de la antena y la más gruesa; es también la parte de la antena situada más cerca de proa y tiene una longitud que equivale a $\frac{3}{5}$ de la longitud total de la antena. En el car se fijan el *davant*, que es un cabo que sirve para amurar la antena, y el *orsapop* (orza a popa), que sirve para regular su orientación y tensarla hacia popa. La pena es la parte superior de la antena y también la situada más hacia popa. Es más delgada que el car y tiene una longitud que equivale a $\frac{2}{5}$ de la longitud total de la antena.

Al navegar, la vela mayor o maestra se tiene que ir regulando en función de la dirección y la intensidad del viento. Esta regulación se hace a través de los procedimientos y las maniobras que se detallan a continuación.

En primer lugar es necesario ir regulando la posición de la antena a través de una serie de maniobras que son dirigidas, básicamente, a través de la acción combinada de dos elementos, que son el *davant* y el *orsapop*. El primero es un cabo que se ata al car en el puño de amura y, al contrario que el *orsapop*, pasa a través de una abrazadera fija a la contrarueda de proa y se ata a una manguitos. Su función es mantener la antena en su inclinación en relación con la horizontal. El *orsapop* es un cabo de grosor medio y de la misma longitud que el *davant* y que se sujeta al car de la antena. Tiene aproximadamente la misma longitud que la eslora de la embarcación y que la relinga de la vela, y sirve para regular la orientación de la antena. El extremo libre se dirige hacia la popa de la embarcación y se fija en diferentes puntos según las circunstancias, a barlovento.

A medida que el aparejo se va haciendo mayor intervienen otras maniobras para asegurar el aparato. Los campos de refuerzo más utilizados son las *ostes* (hostagas) y la *amantina*, entre otros. El primera es un cabo que asegura la posición de la antena, determinada por el frente y el *orsapop*, cuando los movimientos del mar hacen balancear bruscamente la antena o cuando hay bastante viento. Por su parte, la *amantina* también sirve para reforzar la antena para que no sufra demasiados esfuerzos cuando hay mala mar o mucho viento.

En segundo lugar se debe tener en cuenta que en la navegación con vela latina la antena puede caer hacia sotavento o hacia barlovento, y en cada caso necesita de adaptaciones diferentes del aparejo. Cuando se navega *a la bona*, la antena y la vela se encuentran a sotavento del mástil. Mientras que si se navega *a la mala* la antena se encuentra a barlovento y la vela es empujada sobre el mástil. Navegar *a la mala* tiene el inconveniente de que el mástil recibe toda la fuerza del viento que le transmite la vela, que es empujada contra él; además, en estas condiciones aparecen en la superficie de la vela dos bolsas, una a cada lado del árbol. Para contrarrestar la fuerza sobre el mástil, hay que tensar la *estrellera*, que puede ser un cabo sencillo o uno dotado de un aparejo de driza que una el extremo del palo con la popa de la embarcación. Hay que tener en cuenta que, navegando *a la mala*, la vela no debe desventar con la escota, sino con el *davant*, (frente) porque, si sólo se suelta la escota, la vela desventa la bolsa de popa pero queda la de proa, lo que podría poner la embarcación en peligro de volcar. La escota está fijada a una clavija para que en cualquier momento, si las condiciones de navegación lo exigen, pueda ser soltada.

Para evitar navegar *a la mala* se puede cambiar la antena del lado, lo que se llama *fer el car*. La antena puede hacerse pasar por delante o por detrás del mástil, según si está inclinado o en candelera. Antes de empezar la maniobra se desapareja el *floc* y todo lo que pueda interferir. Para hacer la maniobra de pasar por delante del mástil, se gira en redondo o por popa —por lo que la vela quede desventada y la troza suelta— y a la vez izar la antena lo máximo posible hasta liberar el extremo del car sobre la cubierta por la parte de proa del mástil. La antena quedará paralela al mástil, y entonces se pasa toda la vela por la cara de proa de éste, quedando así al otro lado del mástil. A continuación se cambian de lado la *estrellera*, la *trossa* (troza) y el *orsapop*. Sin duda, hacer el car es la maniobra más compleja de la vela latina.

Por otra parte, la vela latina puede usarse de dos maneras distintas según la inclinación de la antena. Cuando el extremo del car se mueve en un plano paralelo al de la cubierta, se llama *navegar a la orza corta*, que es una manera de navegar de más fácil maniobra. Cuando el car tiene una inclinación respecto a la vertical, se llama *navegar a la orza larga*. En este caso, cuando se navega con viento de popa, la mejor posición para la antena es situarla de forma perpendicular respecto al mástil, dibujando la figura de una cruz.

En cuanto a la regulación de la antena y la vela, básicamente se hace desplazar el car en mayor o menor medida, con lo que se consigue una orientación óptima de la vela en relación con la dirección de donde sople el viento. La obtención de esta regulación óptima de una vela latina es una operación muy difícil, y sólo la práctica y la reflexión pueden enseñar los mejores sistemas para conseguirlo.

Finalmente cabe señalar que los botes y los laúdes menorquines también llevar a menudo *floc* y *mitjana* (media o mediana), que son dos velas de refuerzo que se colocan a proa y a popa de la embarcación, como ya se ha dicho. El *floc* va montado en el extremo del *botalón*, que es un palo que sobresale en posición horizontal de la proa de la barca a una distancia que equivale a una manga aproximadamente. La *mitjana* es una vela latina que, en el caso de los laúdes, iza con una driza y un amante al poste de media, a popa de la embarcación. En el caso del bote, la vela media es una vela tarquina de cuatro puños y está aparejada a un poste de media con un *çaescotes* y una *buja*. Esta vela es regulada sólo con la escota y se encuentra a popa de la embarcación, envergada en la parte de abajo de un palo que sobresale en línea horizontal desde la popa llamado *baticul* o *çaescotes*.

La vela media es la vela más fácil de maniobrar, y ayuda a mantener el equilibrio de la embarcación. El *floc* también es un aparejo de maniobra fácil, pero que requiere más cuidado en la operación de cazado. Estas dos velas, a pesar de sus reducidas dimensiones comparadas con la mayor, contribuyen al avance de las barcas y, sobre todo, sirven para equilibrar el centro vélico de la embarcación, hasta el punto de que ésta se puede gobernar sólo con pequeñas variaciones en el cazado de cada una de las velas.

Todo lo descrito se refiere a la maniobra básica de la vela latina, pero a medida que la vela se va haciendo más grande aumenta la fuerza a la que está sometida y, por tanto, su peso. Esto hace que también aumenten las dimensiones de los aparejos y sean necesarios más cabos y más piezas que faciliten la realización de esfuerzos mayores y simplifiquen las maniobras en la medida de lo posible.

La vela latina tiene algunas variantes modernas, como la vela de martillo, también conocida como vela mística. Estas variantes se diferencian de la latina original, de tres puños, por un pequeño corte que tienen en el puño del car, que la convierte en una vela de cuatro puños. La vela de martillo tiene la ventaja de que simplifica la maniobra de proa, ya que el martillo otorga al car de la antena un cierto grado de libertad de movimiento para que se oriente solo, sin tener que soltar el frente, en este caso la amura. Normalmente no llevan *orsapop* ni *ostes* (hostagas). Sólo con vientos portantes se aconseja soltar un poco la amura para que la antena adopte la posición correcta. Esta vela es muy usada por los botes y *gussis* de las islas, ya que resulta muy cómoda para navegar en solitario.

VII. Tipología de las embarcaciones tradicionales aparejadas con vela latina

Para la práctica de la navegación a vela latina hace falta, por una parte, una embarcación adecuada, y por otra un aparato de velas que sea proporcional y se adapte a las características de la embarcación. Actualmente la navegación con vela latina se practica con embarcaciones clásicas de madera, de propiedad particular o de las asociaciones que velan por el patrimonio marítimo menorquín. En este último caso, quienes las utilizan lo hace mediante un contrato de cesión o de apadrinamiento.

La mayor parte de las barcas clásicas de titularidad privada actualmente existentes en la isla son viejas embarcaciones adquiridas directamente a sus anteriores propietarios. Las barcas apadrinadas o cedidas por Amics de la Mar de Menorca y Amics de la Mar Port-Maó son embarcaciones que han sido legadas a la entidad o que se han recuperado y salvado del desguace, las cuales suelen ser restauradas y puestas a punto por los socios. En este caso, quienes las utilizan recibe el apoyo técnico de la entidad para proveerlas del equipamiento necesario para navegar, a cambio de mantenerlas en buenas condiciones y participar en los encuentros que organizan.

En cuanto a la tipología de embarcaciones utilizadas para la navegación a la vela latina están las históricas y las más modernas, algunas de las cuales aún mantienen el aparejo y, de forma recreativa, salen a navegar. De las primeras, destacaban el jabeque, la tartana y el laúd viajero. Del segundo grupo el tipo más frecuente es el laúd pescador o de recreo; más minoritarios son el bote, el bote-laúd, el *gussi* (buso) y la *tèquina* (artesa).

El **xabec (jabeque)** fue la embarcación más grande y majestuosa que utilizó la vela latina y, por sus dimensiones y robustez, fue utilizada históricamente como barco de corso, aunque también se destinó al comercio. De origen árabe, aparece documentado a partir del siglo XV, y constaba de tres palos y un pequeño fleco en el botalón de proa. El trinquete, palo localizado en la proa de la embarcación, estaba inclinado hacia la proa y se encontraba muy cerca de la rueda. El palo maestro, casi en candela, estaba también ligeramente inclinado hacia proa. El poste de media se encontraba muy cerca del codaste y estaba ligeramente inclinado hacia popa.

La **tartana**, más moderna que el jabeque, era más apropiada para el transporte de pasajeros y el cabotaje, pero, al ser más pequeña, no era lo suficientemente apta para entrar en combate. Podía llegar a tener una eslora de 20 metros, y constaba de botalón a proa, donde se aparejaban varios flecos, un palo maestro en candela y un poste de media en popa con un *baticul*.

El **llaüt (laúd) viajero** era un tipo de embarcación destinada al transporte de pasajeros y también al comercio entre puertos del Mediterráneo. Solía tener una eslora de entre 14 y 24 metros, y constaba de un palo maestro inclinado hacia proa, un poste de media en candela a popa y un botolón de foque a proa.

El **llaüt de pesca o de recreo** sigue siendo una de las barcas tradicionales más características de las costas menorquinas. Se trata de una embarcación con quilla de poco tonelaje y de entre 20 y 40 palmos de eslora. Tradicionalmente ésta y el resto de embarcaciones dedicadas a la pesca no solían sobrepasar los 23 palmos de longitud, eslora máxima que permitía, en caso de temporal o avería, varar la embarcación con sólo dos personas. El laúd, además, hasta que se introdujeron los motores de gasolina, era una barca estrecha, ya que la mayoría de trabajos para los que se empleaba se hacían al remo, y una manga excesiva dificultaba el trabajo de remar. La proa y la popa acaban en punta y la rueda de proa en la típica forma de nariz. Tanto la rueda de proa como la de popa sobresalen por encima de la orla, y la cubierta se abre y se cierra en toda la longitud mediante cuartos. El aparejo más generalizado y clásico del laúd lo constituye un mástil maestro en el centro inclinado a proa con una gran vela latina, fleco a proa y media a popa; pero se puede combinar con otros tipos de aparejos. Hoy día el laúd se destina básicamente a la pesca de ocio y el paseo.

El **bote (bot)** es el segundo tipo de embarcación tradicional de la isla. Podría ser una herencia de las dominaciones británicas, ya que prácticamente no tiene paralelos en el resto del Mediterráneo. Su principal particularidad es la popa recta o de espejo y la proa exenta de la nariz del laúd. Tiene una eslora de entre 22 y 30 palmos, pero puede llegar a ser de hasta 50 palmos. Es una embarcación con quilla, como el laúd, y para la navegación a vela latina utiliza el palo maestro en candela a un cuarto de la eslora a proa, pero puede ir combinada con *floc* y *mitjana tarquina*. Sin embargo, el aparato que más se utiliza en este tipo de embarcación es una maestra de vela de martillo combinada con *floc* y *mitjana tarquina*.

El **bote-laúd** es una embarcación híbrida cuya eslora, como el laúd, no suele sobrepasar los 20 palmos. Sin embargo tiene más manga, su principal virtud, ya que es lo suficientemente estrecho para permitir remar con comodidad y suficientemente ancho para navegar a vela con estabilidad. Su aparejo ha sido casi siempre la vela latina.

El **gussí (buso)** es una embarcación similar al laúd, pero es más pequeña, de entre 20 y 24 palmos de eslora. Los paralelos más cercanos se localizan en las costas italianas, y es una barca de pesca y de paseo apta para navegar al remo y con vela martillo. La rueda de proa y la popa sobresalen un poco por encima de la orla, y una de las particularidades que más lo definen es la ausencia de cubierta, de ahí que sea la típica embarcación tradicional de recreo para aguas interiores. Tiene un pequeño taponamiento a proa, uno o dos bancos en el centro y a popa lleva un castillo de popa.

La **tèquina (artesa)** es una embarcación relativamente pequeña, aunque de dimensiones variables. Las hay de dos puntas y de popa plana. Inicialmente era de madera, pero con el tiempo se empezó a construir con tablero y táblex para hacerla más económica. Se propulsa principalmente al remo, pero tradicionalmente también se propulsaba con una o dos velas: una maestra y, opcionalmente, un trinquete, que se sustentaba gracias a un botolón largo.

Algunas de las embarcaciones tradicionales que hoy están preparadas para ejercer la navegación con vela latina en Ciutadella son: los laúdes de pesca y de recreo *Besitos*, *Apolo*, *Es Torn* y *Desireé*; los botes *Orsai*, *San Fernando*, *Xupí* y *Estel*, y el gussí *Estrella*. Las embarcaciones *Apolo*, *Desireé*, *San Fernando*, *Estrella* y *Xupí* son de propiedad particular. El resto son de Amics de la Mar de Menorca, de las cuales *Es Torn*, *Orsai* y *Estel* están apadrinadas por miembros que participan de forma activa en la asociación. Actualmente hay un bote que se encuentra fuera del agua, el *María y Antonio*, que Amics de la Mar de Menorca utiliza para encuentros fuera de Ciutadella o fuera de la isla. Recientemente, los miembros de Amics de la Mar de Menorca han restaurado y botado el laúd *Maria Glòria*, embarcación gemela del *Besitos*, un trabajo en el que ha participado el núcleo más activo de la entidad con la colaboración de profesionales conocedores del oficio de carpintero de ribera. Con perspectivas de ser recuperado está también el laúd *Son Aparets*.

En el caso del puerto de Maó, algunas de las embarcaciones tradicionales preparadas para la práctica de la vela latina son: los botes *Rayo*, *Ultramar*, *San Carlos*, *Barlovent*, *Tòful*, *Bellisimo*, *Gadi*, *Neso* y *Detective*; los laúdes *Xubec*, *Bonaire*, *Rafael* y *Fina*, y el gussí *Mercedes*, entre otros. Hay cuatro embarcaciones que actualmente se encuentran fuera del agua, pero que con una pequeña puesta a punto también estarían en condiciones óptimas para navegar. Estas son los botes *Delio* y *Gertrudis*, el laúd *Neni* y la barca palangrera *Cales Fonts*, que ahora se halla en el depósito de barcas de la cantera de Robadones en proceso de mantenimiento.

A todo ello hay que añadir que la navegación tradicional también se puede practicar con embarcaciones modernas de fibra, a pesar de que en Menorca no ha calado entre quien la practica y hoy, erróneamente, la navegación a la vela latina se entiende como una práctica indisoluble de las embarcaciones tradicionales de madera. De hecho, los miembros de las dos asociaciones que velan por la preservación del patrimonio marítimo son plenamente conscientes de que el futuro de la navegación a vela latina tiene que pasar por las embarcaciones construidas con estos nuevos materiales.

VIII. Estado de conservación del bien

La práctica de la vela latina se transmitía tradicionalmente a través del aprendizaje oral y de la práctica, de generación en generación.

Entrado el siglo XX, en Menorca había numerosas embarcaciones que tenían como único y exclusivo sistema de navegación la vela latina y, por consiguiente, sus patrones seguían utilizando el método tradicional que habían aprendido de sus mayores. A partir de las décadas de 1920 y 1930, y de manera progresiva, la navegación tradicional comenzó a entrar en decadencia en favor de nuevos sistemas de propulsión, como los motores de explosión. Sin embargo, la práctica no desapareció, ya que los que tenían embarcaciones clásicas motorizadas seguían utilizando ocasionalmente la navegación a la vela latina para reducir el consumo de gasoil o en caso de emergencia. Llegada la década de 1970, la última generación de patrones que habían conocido —ya en plena decadencia— el arte de la vela latina, es decir, los transmisores del elemento hasta entonces, se habían hecho mayores y, dado que no había relevo generacional, el saber y la práctica de la vela latina peligraban. En este contexto nace primero la asociación Amics des Port y después Amics de la Mar de Menorca, por iniciativa de un grupo de jóvenes interesados en la salvaguarda de dicho conocimiento y en la conservación de un patrimonio marítimo que se estaba perdiendo. Más tarde, y con el objetivo de centrarse de forma más específica en el puerto de Maó, se crea Amics de la Mar Port Maó, que se constituye como asociación para así poder también asumir el alquiler y la custodia de la cantera de Robadones, que en aquel entonces comenzaba a recibir en depósito las embarcaciones de madera de Menorca.

Hoy, los miembros de ambas asociaciones, nutridos de las informaciones y los conocimientos de la última generación de patrones que la conocían y la practicaban, son los transmisores del saber de la navegación a vela latina en Menorca, los que promueven la práctica a través de la realización puntual de cursos de formación, la edición de publicaciones sobre la vela latina y el patrimonio marítimo y, sobre todo, a través de la organización de los encuentros anuales de embarcaciones clásicas.

Los fundadores de Amics de la Mar de Menorca, a partir de charlas y salidas a navegar con viejos patrones, comenzaron a codificar todos los conocimientos relacionados con la práctica de la navegación con vela latina, un trabajo que dio como resultado la primera publicación en la que se recogían todos los conocimientos que hasta entonces habían sido transmitidos oralmente de generación en generación. Posteriormente se han editado más dossiers explicativos de esta práctica, por lo que su transmisión se encuentra fijada en la bibliografía. Del mismo modo, Amics de la Mar Port Maó ofrece asesoramiento a todas aquellas personas que se quieran introducir en este tipo de navegación.

Además, Amics de la Mar de Menorca organiza cada año un curso de iniciación y un curso avanzado de vela latina con el laúd *Besitos*, por lo que, a parte de la transmisión escrita, hay una transmisión más didáctica y práctica en formato de curso.

El proceso de recuperación de la navegación a la vela latina a lo largo de las últimas décadas y la existencia de los numerosos socios que integran estas dos asociaciones pueden indicar un buen estado por lo que se refiere a la difusión y la pervivencia del arte de la navegación con vela latina; pero se evidencian ciertos riesgos en algunos aspectos de dicha tradición.

Riesgos

La navegación con vela latina es una práctica hoy residual que sólo es practicada por los socios de las referidas asociaciones, aparte de algunos casos puntuales de práctica a título particular. Aunque las asociaciones cuentan con un número de socios considerable, son pocos los que toman parte activa en el funcionamiento y las actividades que organizan, y quienes practican y dominan la navegación a la vela latina son aún menos, no superan las treinta personas en toda la isla, que son las que regularmente pueden salir a navegar. A esto se añade la escasa renovación generacional de los socios que, en su conjunto, superan todos ellos los treinta y cinco años de edad.

Otro de los riesgos principales para la conservación del bien es la falta de amarres para las embarcaciones clásicas. Este hecho se da no sólo en Menorca sino también en las otras islas del archipiélago balear. En la mayoría de los puertos de las Islas hay muy pocos o ningún amarre gratuito o a un precio asequible para las embarcaciones clásicas, por lo que resulta muy complicado, si una persona decide apadrinar y utilizar una de estas barcas, mantenerla en el mar todo el año. En Menorca, el caso más paradigmático es el del puerto de Maó: a pesar de sus grandes dimensiones y la gran cantidad de amarres que existen, actualmente hay espacio gratuito para un máximo de 5 o 6 barcas clásicas. Hasta hace unos años, Amics de la Mar Port Maó contaba con las instalaciones y los amarres de la isla Pinto, pero ahora que ya no es así, el espacio de que dispone para sus embarcaciones es muy pequeño. Un espacio en el puerto con numerosos amarres y una zona de varada daría mucha visibilidad a la vela latina y aumentaría, por supuesto, el número de personas interesadas en practicarla.

Otro aspecto negativo es la poca cantidad de embarcaciones que hoy en día están preparadas para ejercer la navegación con vela latina en Menorca, todas ellas clásicas. Hay sólo unas diez en Ciutadella y una quincena en el puerto de Maó. En el caso específico de Ciutadella, las catástrofes marítimas que periódicamente asolan el puerto han reducido considerablemente su patrimonio marítimo tradicional. Las *rissagues* de 1984 y 2006 obligaron a desguazar un número importante de embarcaciones tradicionales de madera, cuyos propietarios, con el tiempo, las han reemplazado por embarcaciones de tipología, materiales y técnicas de construcción modernas. Además, la práctica de navegación a vela latina en Menorca se asocia exclusivamente a embarcaciones tradicionales de madera, escasas y difíciles de recuperar y poner a punto, una concepción que dificulta la ampliación del número de practicantes y, por tanto, de garantizar su la salvaguardia.

El coste y la dedicación que lleva implícitos el hecho de disponer de una embarcación clásica es otro aspecto negativo que planea sobre la vela latina, lo que dificulta el acceso a la gente joven, un aspecto que, como se ha dicho, no favorece el relevo generacional. Al margen de la labor desarrollada por las asociaciones que se dedican a la salvaguarda del patrimonio marítimo menorquín, en la recuperación de barcas clásicas tradicionales es cada vez más frecuente la participación de personas con recursos económicos para contratar los servicios de

empresas o profesionales especializados en la restauración, el mantenimiento y la puesta a punto de barcas clásicas de madera, convirtiéndolas en objetos de lujo y de coleccionismo en manos de una élite veraneante que practica la navegación a la vela latina en sus embarcaciones clásicas de manera meramente testimonial.

Finalmente, las amplias prestaciones y la variedad de embarcaciones modernas de recreo que existen en el mercado destinadas a todo tipo de clientela y para todos los niveles adquisitivos, así como el cambio de mentalidad y de la manera de disfrutar del medio marino de la sociedad menorquina actual, no favorecen la pervivencia en óptimas condiciones de la navegación tradicional a largo plazo.

Oficios relacionados y elementos vinculados: estado actual

La práctica de la vela latina no sólo implica la navegación en el mar, sino la confección del aparejo, entendido como el conjunto formado por la arboladura, la vela, la jarcia y la maniobra. El montaje del aparato a la embarcación está relacionando con el oficio de carpintero de ribera, tanto por lo que se refiere a la adaptación de los mástiles y de maniobra en la barca, como a la construcción de la embarcación en sí misma. Para entender el estado de conservación del bien, hay que poner el foco en todos los agentes que están relacionados con el mismo: el oficio de carpintero de ribera, el oficio de maestro velero y el oficio de maestro redero.

En cuanto al oficio de **carpintero de ribera**, ya hace años que se encuentra en recesión. Actualmente sólo hay un par de talleres que trabajan con embarcaciones de madera, pero se dedican más a la rehabilitación, el mantenimiento y la restauración de embarcaciones tradicionales que a su construcción propiamente dicha. Sin embargo, en Menorca existe un colectivo de personas vinculadas con el mundo del mar, la carpintería o las asociaciones que velan por la salvaguardia del patrimonio marítimo menorquín antes mencionadas, que poseen las capacidades y los conocimientos necesarios para realizar trabajos relacionados con el oficio, y que llevan a la práctica, en colaboración con los carpinteros de ribera, la restauración y recuperación de embarcaciones tradicionales de madera. Sin embargo, aparte de trabajos puntuales en sus propias embarcaciones o de terceros, ninguno de ellos se dedica profesionalmente al sector.

Por otro lado, cabe decir que los oficios de **velero** y **redero** han desaparecido en Menorca.

Otro elemento vinculado con el mundo de la pesca y la navegación ha sido la dieta específica en la misma embarcación, lo que se denomina **cocina de barca**. Esta dieta es bastante monótona y, obviamente, predominaba el pescado. La dieta tradicional en una barca consistía en comidas frías para el desayuno y la cena, y una comida caliente al mediodía, preparada al momento en la misma embarcación o en la orilla del mar. La comida fría más común era el pan con queso, sobrasada, butifarra u otro embutido del cerdo. La comida central del día se preparaba al fuego en una cazuela o una caldera con el pescado que recogían en el mismo momento.

La cocina de barca tienen numerosas variantes, ya que el pescado utilizado era diferente según si la pesquería se hallaba al sur o al norte de la isla, y también según si se trataba de una barca pequeña que de las llamadas *barca de bou*, más grandes. Consistía en la preparación de un fondo o sofrito con aceite, cebolla, ajo, tomates, patatas, o cualquier otro producto de temporada, incorporándole después el pescado limpio, el arroz o las sopas de pan y dejándolo cocer. El pescado se comía sobre una rebanada de pan y el caldo con las sopas o el arroz dentro de la misma cazuela. En contadas ocasiones el pescado se sustituía por la carne (cordero, cabrito o conejo) que intercambiaban con los agricultores de las fincas cercanos a la costa, siguiendo siempre los mismos procedimientos. Estos platos calientes se complementaban con fruta de temporada (sandía, melón, higos, etc.) y se acompañan de vino.

El valor patrimonial de este tipo de cocina radica en el hecho de que los platos de pescado que constituían la cocina de barca son los que hoy en día aún se cocinan en los hogares menorquines: calderas, arroces caldosos, pescado frito o a la brasa... y que los establecimientos de restauración de la isla especializados en cocina tradicional ofrecen en sus cartas como platos estrella. Lo son especialmente la conocida caldera de langosta, la caldera de pescador, la caldera de mero, la sopa de pescado, la panadera de pescado, el arroz caldoso de raya, la parrillada de pescado, la fritura de pescado o la langosta a la brasa con huevos fritos.

Medidas de salvaguardia

La navegación a la vela latina tiene hoy por hoy un valor demostrativo que es apreciado, en general, por los colectivos ligados al mar. Se puede afirmar que existe la tendencia entre la sociedad isleña a valorar la recuperación de embarcaciones tradicionales y la navegación con vela latina.

En este mismo sentido, las administraciones contribuyen a la pervivencia de este arte de navegación a través de ayudas económicas para la realización de eventos relacionados con la vela latina o con la restauración de embarcaciones clásicas, o también con la cesión de uso de espacios para el desarrollo de actividades relacionadas con la salvaguardia del patrimonio marítimo menorquín a las asociaciones destinadas a este fin.

Asimismo, desde el Consell Insular de Menorca, que junto con el Instituto Menorquín de Estudios y la Agencia Menorca Reserva de la Biosfera promueven el Inventario del Patrimonio Cultural Inmaterial de Menorca (Ipcime), se ha elaborado y se ha incluido en el inventario la ficha correspondiente a este elemento del patrimonio cultural inmaterial bajo el título de «la navegación con vela latina», dentro de la categoría de Representaciones, escenificaciones, juegos y deportes tradicionales (www.ipcime.cat).

En cuanto a los dos colectivos que actualmente velan por la preservación de las embarcaciones clásicas y la vela latina, han impulsado diversas medidas. En el caso de Amics de la Mar de Menorca, las iniciativas que tienen puestas en marcha destinadas a la salvaguardia del patrimonio marítimo son las que se detallan a continuación.

En primer lugar, se organizan a lo largo del año diversos encuentros de barcas en las que se practica la navegación a vela latina. A pesar del carácter demostrativo de dichos eventos, esta es también una manera de conseguir que todos los patrones de barca interesados en participar tengan sus embarcaciones preparadas y con el aparejo a punto para la navegación. Por lo tanto, aparte de hacer más visible la práctica de la vela latina, los encuentros en sí constituyen una medida de salvaguardia en tanto que en cierto modo obligan al mantenimiento continuo de las embarcaciones. Estos encuentros se suelen acompañar de actividades y comidas de hermandad, que refuerzan los vínculos entre los que participan en ellos.

Durante los primeros años organizaban un encuentro anual de manera alterna en los puertos de Ciutadella, Maó y Fornells. Sin embargo, desde 1997 hasta la actualidad, el encuentro anual de embarcaciones clásicas se celebra en el puerto de Fornells, por su ubicación en una zona central de la isla y por la excelente morfología y amplitud que tiene para el desarrollo de estos tipos de eventos.

Así, el Encuentro de Barcas Clásicas de Fornells es organizado por Amics de la Mar de Menorca el primer fin de semana del mes de julio, y se programan dos salidas a navegar en un itinerario definido dentro del puerto de Fornells: una primera salida el sábado por la tarde y otra el domingo por la mañana. Este es el encuentro más importante de embarcaciones a vela latina de Menorca, ya que el buen tiempo del verano permite que embarcaciones de toda la isla se den cita en este puerto, por lo que suelen participar no sólo las barcas y los miembros de Amics de la Mar de Menorca, sino que también suelen tomar parte varias embarcaciones de Maó, Es Castell y Fornells. Es frecuente, incluso, que se incorporen embarcaciones venidas de fuera de la isla, normalmente de Mallorca o de Cataluña.

Desde 2002, Amics de la Mar de Menorca programa también el Encuentro de Barcas Clásicas de San Antonio, coincidiendo con la celebración de dicha festividad, actualmente Día del Pueblo de Menorca, que se celebra el 17 de enero. El encuentro suele tener lugar el domingo siguiente al día de San Antonio, y tiene como punto de salida el puerto de Ciutadella. Por la mañana las embarcaciones se ponen a punto para salir del puerto y dirigirse a la bahía de Ciutadella donde, sin un itinerario marcado ni definido, las diferentes embarcaciones clásicas, todas ellas aparejadas con vela latina, hacen una demostración de navegación. El número de participantes de dicho encuentro no suele ser muy alto, y se sitúa normalmente entre una diez y quince embarcaciones.

En segundo lugar, y más allá de los encuentros puntuales referidos, la asociación Amics de la Mar de Menorca organiza en invierno una escuela de vela latina, que normalmente se celebra los sábados por la mañana. Se ofrece anualmente un curso de iniciación a la vela latina abierto a todos y de forma excepcional, y en función de la demanda, un curso de perfeccionamiento. Para impartir las clases se utiliza el laúd *Besitos*, recuperado por la misma asociación y amarrado permanentemente al lado de la Caseta de Comandancia —actual sede de la entidad— del puerto de Ciutadella. No es ésta tanto una demostración del arte de la vela latina como lo pueden ser los encuentros de barcas clásicas, sino más bien un taller de iniciación a la técnica de navegación destinado a personas noveles interesadas en aprenderla, y su principal objetivo es divulgar los conocimientos sobre la vela latina y ampliar el número de personas interesadas en el tema. En 2019 participaron hasta una veintena de alumnos. Con el *Besitos* y el *Maria Glòria* también programan salidas a pasear, los sábados, abiertas a todas las personas interesadas.

En tercer lugar, la asociación ciudadelana ofrece un servicio de asesoramiento personal a quien ya disponga de una embarcación apta para la navegación a vela latina y quiera aparejarla para navegar con esta técnica. Aconseja sobre qué materiales se deben utilizar, las dimensiones que deben tener, donde colocarse dentro de la embarcación, etc.

Como cuarta medida de salvaguardia, el núcleo más activo de Amics de la Mar de Menorca, con la colaboración de profesionales conocedores del oficio de carpinteros de ribera, se dedican a la restauración de embarcaciones clásicas. Su base de operaciones se encuentra en el antiguo lavadero del Pla de Sant Joan del puerto de Ciutadella, cedido a la entidad por el Ayuntamiento de Ciutadella. Cuando la asociación es informada de la retirada definitiva y del desguace de una embarcación de madera, pone los medios que tiene a su alcance para evitar su destrucción. El caso más paradigmático y pionero en este tipo de iniciativa fue el rescate y la posterior restauración y puesta a punto del laúd *Besitos* en la década de 1990, el cual luego fue declarado bien de interés cultural por el Consell Insular de Menorca. Otras recuperaciones recientes han sido los laúdes *Es Torn* y *Maria Glòria*.

En quinto lugar, Amics de la Mar de Menorca ha promovido el apadrinamiento de embarcaciones de madera. Estas son las embarcaciones que han restaurado sus socios y las que, al morir el propietario, son legadas a la asociación. Con el objetivo de fomentar la práctica de la vela latina, la asociación cede bajo un contrato de apadrinamiento estas embarcaciones a las personas que decidan cuidarlas. Se consigue así un doble objetivo: primero, que quien no podría permitirse el mantenimiento de una embarcación en propiedad pueda disfrutar de la navegación a vela latina y, segundo, que personas ajenas a la asociación se interesen por el tema y contribuyan a la preservación y el mantenimiento de dichas embarcaciones de madera clásicas. Sin embargo, los apadrinamientos los suelen hacer personas que toman parte activa en las iniciativas de la entidad.

Finalmente, como sexta medida de salvaguardia se puede destacar que Amics de la Mar de Menorca no sólo utiliza la Caseta de

Comandancia del puerto de Ciutadella como sede, sino que la abre al público determinados días a la semana para que quien esté interesado pueda consultar la documentación que custodian relacionada con las embarcaciones clásicas y la navegación con vela latina.

En cuanto a las medidas adoptadas por la asociación Amics de la Mar Port Maó debemos referirnos, en primer lugar, a los encuentros de barcas clásicas que se realizan en el puerto de Maó. De este modo, organizan un encuentro con motivo de la festividad de San Pedro, que es el 29 de junio. La salida suele tener lugar el fin de semana siguiente al día festivo, antes del encuentro que se organiza en Fornells. El número de participantes puede variar de año en año, pero la media es de unas veinte embarcaciones, casi todas ellas del puerto de Maó, aunque ocasionalmente también se desplazan algunas barcas de Ciutadella para tomar parte en el evento.

Otro encuentro de barcas clásicas que organiza Amics de la Mar Port Maó es el de Santa Ana, a finales del mes de julio. Además, hasta el 2018 se ha celebrado un encuentro organizado en el marco del programa de actividades con motivo de las fiestas de Gracia de Maó, a principios del mes de septiembre. La participación en estos dos encuentros se suele circunscribir a las embarcaciones de los miembros de la asociación amarradas en el puerto de Maó, y no suele superar la quincena de participantes. Por otra parte, los encuentros que tenían lugar en el puerto de Addaia y Cala Galdana en los meses de verano, hace poco tiempo que se han dejado de celebrar.

Otra medida tomada por esta asociación es la restauración y el mantenimiento de embarcaciones clásicas, y también asesoran a terceros en torno a la recuperación, el equipamiento y la puesta a punto de embarcaciones clásicas. Desde 2006 disponen de un taller de carpintería y un varadero en la isla Pinto de la Estación Naval de Maó, que han convertido en el lugar donde se han desarrollado parte de las actividades que ha organizado la entidad en los últimos años. La asociación mahonesa dispone, asimismo, de diferentes locales para la invernada de las embarcaciones y el almacenamiento de velas y arboladuras, y de la caseta de S'Hort Nou del puerto de Maó como lugar de reunión, propiedad del Ayuntamiento de Maó. Actualmente su centro de operaciones es la cantera subterránea de Robadones, en el municipio de Es Castell.

Amics de la Mar Port Maó también es responsable del depósito de embarcaciones en la cantera subterránea de Robadones, donde guardan más de un centenar de naves. Sus socios son los responsables del mantenimiento del depósito bajo un régimen de alquiler y, aparte del propio trabajo de conservación, también se organizan de forma bastante regular visitas guiadas para divulgar el patrimonio que allí se contiene, así como talleres para las escuelas. Las barcas que se encuentran actualmente en Robadones están disponibles para el apadrinamiento, y el espacio continúa recibiendo embarcaciones de madera clásicas para que se preserven.

Recientemente, fruto de la colaboración entre Amics de la Mar Port Maó, el Ayuntamiento de Es Castell y el Consell Insular de Menorca, se ha aprobado la iniciativa de abrir un museo del mar en Menorca con el nombre de Thalassa Centro de Patrimonio Marítimo de Menorca. Este no pretende ser un museo exclusivo sobre la navegación con vela latina, sino que se plantea como un centro de carácter más general, en el que se tratará sobre la flora y la fauna marinas, la pesca, la toponimia, etc. De todos modos, la vela latina y las embarcaciones clásicas también estarán presentes y, aparte de la exhibición del aparejo y las velas, también se pretende ubicar en él veinte embarcaciones del depósito de la cantera de Robadones. De hecho, ya se han dado los primeros pasos para instalarlo en una cantera subterránea del municipio de Es Castell.

Aparte de todas estas medidas, otras podrían ser la elaboración de un inventario de las embarcaciones de madera existentes actualmente en Menorca, o la mejora de la gestión de los amarres a lo largo año, optimizando e incrementando la concentración de barcas clásicas en los muelles para darles más visibilidad y protagonismo.

Otra medida que se podría llevar a cabo sería la impartición de talleres en las escuelas para dar a conocer a los más jóvenes la historia, los conceptos básicos de la vela latina, las embarcaciones clásicas, el patrimonio marítimo y la cultura popular tradicional ligada a la mar. También, de forma más práctica, los clubes náuticos de la isla podrían organizar cursos dedicados exclusivamente a este tipo de navegación, utilizando embarcaciones modernas menos costosas y más fáciles de mantener.

Hay que agregar a todo ello que, de forma particular y a título individual, hay personas que puntualmente pueden salir a navegar en solitario sin necesidad de que haya eventos programados, pero son pocas las que lo hacen. La práctica regular puede ser de una o dos veces al mes, y la ocasional entre tres o cuatro veces al año. Sin embargo, no se dispone de registros de las salidas que se hacen a título individual y, en cualquier caso, las personas que practican la navegación a la vela latina, ya sea regularmente como ocasionalmente, suelen participar en alguno de los encuentros de embarcaciones clásicas con vela latina que se organizan en la isla.

Protección jurídico-administrativa y reconocimiento patrimonial de la navegación con vela latina

Hoy por hoy no existe una protección jurídico-administrativa específica para la navegación con vela latina. Sin embargo, y siguiendo con la línea desarrollada por otros territorios de España —como la isla vecina de Mallorca, la Comunidad Valenciana o Murcia— el presente informe se redacta con motivo de incoar el expediente de declaración de la navegación con vela latina como bien de interés cultural inmaterial de Menorca (BICIM), como primer paso hacia la declaración de este arte de navegación como bien de interés cultural inmaterial compartido (BICIMCO) de las Illes Balears, a tenor de la aprobación y la entrada en vigor de la Ley 18/2019, de 8 de abril, de Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de las Illes Balears.

El laúd *Besitos* tiene la consideración de bien de interés cultural. También tiene la consideración de bien de interés cultural la cantera

subterránea de Robadones, pero no su depósito de embarcaciones.

Por otro lado, está el Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, de 7 de febrero de 2020, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno, y la intención de promover desde Croacia la candidatura de la navegación a la vela latina para que sea incluida en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad, de la UNESCO.

IX. Glosario

Toda la terminología relacionada con la técnica de navegación con vela latina se ha transmitido en catalán, lengua propia de Menorca, por lo que en este glosario se mantiene el término en catalán y se ofrece la explicación en castellano.

TERMINOLOGÍA DE LAS PARTES DE LA ARBOLADURA DE UNA EMBARCACIÓN

Aglà. Es la parte superior del mástil de una embarcación, que se ensancha para dar cabida a la roldana para pasar la driza.

Allunament, llunada o faldar. En una vela, la curva que va del punto de amura o punto de escota por encima de la cubierta.

Amant. Todo cabo que por un extremo se sujeta a un mástil y por el otro a un aparejo.

Amantina. Aparejo que consiste en un cabo que sale de la antena, pasa por un motón que va pegado a la parte superior del palo maestro y luego se fija en la embarcación; lo montan de manera permanente las barcas de más de 50 palmos, y sirve para ayudar a sostener la antena.

Amura o amura del floc. Todo cabo o aparejo que sirve para cazar la vela hacia proa.

Ànima o ànima de la vela. Cabo delgado que pasa por el interior de una basta en el dobladillo de una vela.

Antena. Verga de madera compuesta de una, dos o más piezas, donde se infiere la vela y que permite izarla en las embarcaciones pequeñas, como botes y laúdes. Suele estar hecha de una sola pieza.

Aparell, arborada o arboradura (aparejo). Conjunto de los palos, el cordaje y las velas de una embarcación.

Armatge. Cabo grueso que rodea la vela por el filo de proa y la *llunada*. El cabo grueso que rodea la vela por el filo de proa y la *llunada* normalmente va relingado a la vela.

Armella. Elemento de hierro de forma circular y con un agujero en el centro, rodeado por un cabo y que sirve para tensar o simplemente para pasar un cabo.

Barbiquell. Cabo que fija el botalón por la parte inferior con el buque y que evita que éste se flexione hacia arriba.

Bauprés. Elemento de refuerzo de madera, colocado casi horizontalmente y que sobresale de la proa, encima del cual se asienta el botalón y que forma parte de la estructura del buque en embarcaciones de cierto tonelaje.

Bigota. Elemento de madera de forma circular y con un agujero en medio que es rodeado por un cabo y sirve para tensar o simplemente para pasar un cabo.

Bossell o bocell (bocel). Polea que puede tener uno o más agujeros y por la que pasan los cabos. Sirve para reducir el esfuerzo y hacer un juego de poleas.

Botafió, badafió o batafió. Cabo de cuerda delgado y corto fijado en el borde o relinga de la vela o en la faja de rizos y que permite ligar la vela a la antena. Se llaman *d'enferir* los que se encuentran en la relinga y *de ris* los que se encuentran en la faja de los rizos.

Botaló (botalón). Pértiga que sale horizontalmente por delante de la rueda de proa de una embarcación y sirve para amurar el *floc*.

Caçaescotes, botafora, batafora o baticul. Pértiga que va colocada casi horizontalmente en la parte de popa de una embarcación y que, sujeta por un extremo sobre cubierta, sale por fuera de la popa y tiene un agujero, roldana o polea que sirve para pasar la escota de la vela media.

Caiguda de popa, caient de popa o baluma. Borde o extremo de la vela por la banda de popa.

Caiguda de proa, caient de proa o gràtil. Borde o extremo de la vela por la banda de proa.

Car. Parte de la antena que queda más baja y que es la más fuerte y gruesa, donde se atan el *davant* y el *orsapop*.

Davant. Es un cabo o aparejo que se ata al extremo inferior del car y pasa por el ojo de la bigota de proa. Se utiliza para regular la inclinación de la antena.

Dogal. Parte de la troza desmontable compuesto por un cabo beza doble que en uno de sus extremos tiene la bigota. Es el que sujeta la antena al mástil.

Drissa (driza). Aparejo que consiste en un cabo pasado por un motón o agujero de un palo o todo un conjunto de cabos y motones. El aparejo de drizas es lo que permite levantar la antena y las velas y colocarlas en la posición necesaria para la navegación.

Eixàrcia (jarcia). Cordajes y otros aparejos que sirven para sujetar la arboladura y maniobrar.

Escota. Cabo o aparejo de cuerda y botones o cuadernales, que, pegado al puño de escota, sirve para cazarlo.

Estrellera. Aparejo de drizas formado por un conjunto de poleas y cabos que sirve para asegurar el mástil cuando la navegación hace que el aparejo le caiga encima (*navegar a la mala o sobre l'arbre*), de este modo se contrarresta la fuerza que la vela ejerce sobre el mástil.

Faixa de rissos. Cada una de las hileras de rizos que lleva una vela.

Floc. Vela triangular montada en la proa, sobre el botalón.

Galeta. Pieza de madera que corona el mástil de una embarcación y que sirve para protegerlo.

Ormeig. Conjunto de cuerdas, velas y otras piezas destinadas al gobierno y movimiento de una embarcación.

Orsapop. Cabo que, atado sobre el caro de la antena, sirve para tirar de ella hacia popa. Suele tener la misma longitud que la eslora de la embarcación.

Osta. Aparato de la antena de una vela latina consistente en un cabo que une la pena de la antena a la embarcación con el fin de reforzarla cuando es necesario. En caso de una embarcación menor, sólo lleva una, que se fija en el extremo de la pena y está compuesta de un simple cabo asegurado a barlovento.

Pal. Cada una de las piezas largas, cilíndricas y ligeramente cónicas, formadas de un solo trozo o de diferentes trozos unidos uno tras otro, que sirven para sostener las vergas y las velas.

Pal de mitjana. Palo menor situado a popa del palo maestro.

Pal mestre, pal major o arbre. El palo o mástil más alto y reforzado, que soporta la vela mayor de una embarcación.

Pal de trinquet o pal trinquet. El mástil de una embarcación que se encuentra a proa del palo mayor.

Pena. Parte de la antena, la que queda más alta y hacia popa y también la más flexible.

Puny. Todo extremo de una vela. La latina tiene tres: el de car, el de pena y el de escota.

Puny d'amura. Vértice inferior de proa de una vela que se amura sobre el botalón en el caso de un *floc*, o sobre la embarcación en el caso de una vela de martillo.

Puny de car. Uno de los extremos de una vela latina, concretamente el del ángulo inferior de la parte de proa.

Puny de drissa. Extremo superior de una vela por donde se iza la misma vela.

Puny de pena. Uno de los extremos de una vela latina, concretamente el del ángulo superior.

Puny d'escota. Uno de los extremos de una vela, concretamente el vértice situado en el ángulo inferior en la parte de popa de la embarcación.

Relinga. Cuerda que se cose fuertemente al borde de las velas para reforzarlas.

Ris (rizo). Refuerzo longitudinal a lo largo de la vela provisto de *botafions*, que sirve para reducir la superficie.

Trossa (troza). Aparejo con dos funciones, sujetar la antena del lado del palo mediante el dogal y servir de refuerzo contra el embate del

viento como si se tratara de un obenque, gracias al aparejo de driza.

Ullet o ullal (ollao). Ojal de la vela por donde se pasan los cabos.

Vela. Trozo de tela fuerte, ordinariamente formada por diferentes partes cosidas, que, atado a un palo, antena, verga o estay de una embarcación, sirve para recibir el impulso del viento y comunicarlo al barco.

Vela llatina. La vela triangular o de tres puños que enverga a una antena y cruza el palo oblicuamente.

Vela de martell o vela mística. Vela de tres puños que se convierten en cuatro porque tiene uno truncado por una sesgadura llamada martillo, y que va ligada a proa mediante la amura.

Vela mestra o vela major. Vela principal de una embarcación.

Vela mitjana llatina. La vela triangular envergada a un poste situada más cerca de la popa.

Vela mitjana tarquina. La vela rectangular situada en la parte de popa de una embarcación y que se iza por el punto de pena con una pértiga.

Vela trinquet o triquet (trinquete). Vela que va arbolada al palo trinquete.

TERMINOLOGÍA DE LAS PARTES DEL BUQUE DE UNA EMBARCACIÓN (TIPO LAÚD Y BOT) Y DE SUS COMPLEMENTOS

Agullot o mascle (pinzote). Cada una de las agujas de hierro u otro metal que van fijadas al timón de las barcas y se introducen en las hembras que hay en la rueda de popa para mantener fuerte el timón.

Àncora (ancla). Instrumento pesado, ordinariamente de hierro, que se cala en el fondo del mar para retener la nave o barco.

Arjau (caña). Pieza de madera que se empotra horizontalmente en la parte superior del timón de las barcas y sirve de mango para gobernar el timón. También se suele llamar timón.

Armella o femella. Cada una de las anillas metálicas que hay en la rueda de popa para fijar el timón con los pinzotes.

Babord (babor). La parte izquierda de una nave u otra embarcación, mirando hacia proa.

Banc o bancada (bancada). Pieza de madera travesera, que va de un lado a otro de la barca, dándole consistencia, y que a la vez tiene la función de asiento. El banco donde se apoya el palo maestro del laúd se denomina *banc d'arborar*, y es más reforzado que el resto. El que se halla en el extremo de proa es el *banc proer* (proel).

Bites. Dos piezas de madera sesgadas que sobresalen por encima de la orla y que están clavadas en los laterales de los escalemotes de la parte de proa. Sirven para atar.

Buc. Cuerpo principal de una embarcación, sin los palos ni las jarcias.

Canya. La parte más larga del remo, entre la pala y el guión.

Capirote o capiró. Galleta que corona la nariz de la rueda de proa de una embarcación.

Carena. Parte sumergida del buque de una embarcación.

Cinta. Tabla del forro de una sección más gruesa que el resto y que se extiende de proa a popa bajo la pieza de claves.

Coberta o corredor (cubierta). Plataforma horizontal que cierra el casco de una embarcación por su parte superior.

Codast, codastre o roda de popa (codaste). Pieza de construcción escuadrada que arranca del extremo de popa de la carena y sube vertical o casi vertical, formando la parte extrema del buque por la parte de popa y sirviendo para sostener el timón.

Contraroda. Pieza de madera colocada detrás de la rueda donde quedan clavados los extremos de las tablas del forro, y que sirve para dar solidez a la unión de la rueda y la quilla. Existe la *contraroda* de popa y la de proa.

Cordó. Listón de madera de sección de media caña, que rodea la barca a la altura de la orla y sirve como defensa del buque.



Cossia (crujía). Cada uno de los dos maderos en forma de viga colocadas de canto sobre las latas y la bancada a ambos lados de la escotilla de la barca.

Embornal. Cada uno de los agujeros y canales que hay a cada lado de una nave para evacuar el agua de la cubierta.

Enfognament, enfognadura o fogonadura. Agujero de la cubierta por donde sale el másatil de una embarcación.

Escàlem. Barrote cilíndrico de madera o metal para atar los remos y que va montado sobre la escalemera.

Escalemera. Pieza de madera fuertemente clavada a la tapa de regala y con un agujero para clavar la escalemera.

Escalemot. Barrote de madera que sobresale de la tabla de claves y dónde están clavadas las tablas que forran la orla.

Escotilló. Escotilla o apertura pequeña, generalmente ubicada en la popa de una embarcación, para poder llevar el timón. También se dice de la tapa de madera cuadrangular para cerrar la apertura con el mismo nombre.

Escua. Cada una de las dos piezas de madera que van junto a la quilla en la parte exterior del casco de las embarcaciones menores. Sirve para mantener derecha la barca cuando está fuera del agua y para disminuir el balanceo cuando es atascada. Es un elemento poco frecuente en las embarcaciones menorquinas.

Eslora. Longitud de una embarcación, contada desde la rueda de proa hasta el codaste de popa.

Espadella. Remo de más longitud y resistencia que el resto, que se coloca en el coronamiento de popa y que se emplea como timón y también para singlar.

Estamenera (estameña). Dos piezas montadas una en cada lado, que junto con el medio componen la cuaderna de una embarcación.

Estopa. Trozos de fibra de cáñamo o de lino que sirven para tapar grietas de las embarcaciones, es decir, para calafatear.

Estribord (estribor). La parte derecha de una nave o embarcación, mirando de popa a proa.

Estrop. Trozo de cuerda en forma de anilla que rodea el remo y el encapilla al escámo.

Folre de coberta. Conjunto de tablas que, clavadas sobre las latas, constituyen la cubierta de la embarcación.

Forro o folre. Conjunto de tablas clavadas en las cuadernas por la parte exterior y que forman el cuerpo del buque de una embarcación.

Galtes. Parte superior del timón, entre la pala y la caña.

Gòndol o gongo. Pieza de bronce o latón en forma de argolla que va fijada a la rueda de proa y sirve para fijar el *barbiquell* del botalón o el aparejo de varar la barca.

Guió. Parte del remo entre la pala y la maneta.

Llata. Cada uno de los maderos en forma de viga que sostienen la cubierta de una embarcación.

Maneta o puny. Parte por donde se coge y conduce el remo.

Manegueta. Pieza adherida fuertemente a una embarcación para amarrar las escotas o cabos de sujeción.

Mirall de popa o retaule. Parte recta de la popa de un bote.

Medís (varenga). Parte central de la cuaderna, que va fijada sobre la pieza y llega hasta el pantoque.

Medissada o quadernes. Conjunto de varengas y estambres montadas sobre la quilla.

Nas. Parte de la rueda de proa que sobresale encima de la orla. Nariz.

Obra morta. Parte del buque que sobresale de la superficie del agua.

Obra viva. Parte del buque que queda sumergida cuando la embarcación está en el mar.

Orla. Parte del buque de una embarcación que se encuentra por encima de la cubierta y que forma parte de la obra muerta.



Pala de timó. Pieza aplanada que forma parte del timón, a la que va empotrada la caña y sumergida parcialmente dentro del agua. Es la que permite gobernar una embarcación.

Pala del rem. Pieza plana y ensanchada del remo, que va dentro del agua, para poder gobernar la dirección de la embarcación.

Pantoc (pantoque). Parte curvada del lateral de la obra viva de una embarcación, que de la unión entre el lado y el fondo del casco de un buque.

Paramitjal (sobrequilla). Pieza de madera que sirve de refuerzo, en la que se apoya el mástil sobre la quilla.

Paramola. Pieza de madera curvada sobre la proa que sirve para reforzar el buque sobre la cubierta y donde van unidas las bites.

Peça. Pieza de madera que va de proa a popa montada sobre la quilla de una embarcación para reforzarla y sobre la que se planta la varenga.

Peça de claus. Piezas de madera que se encuentran de plano sobre la cinta y las latas, que rodean toda la embarcación a la altura de la cubierta. Es una pieza de difícil colocación que ata las estameña y la cubierta.

Peu de roda. Pieza de madera arqueada, situada en la rueda de proa y en la quilla de la embarcación.

Pol. Cada uno de los tablones de madera colocados horizontalmente, que se quitan y se ponen, y que conforman el suelo interior de la embarcación.

Popa. Parte posterior del buque de una embarcación.

Proa. Parte delantera del buque de una embarcación.

Quaderna. Pieza constituida por el conjunto de la varenga y las dos estameñas del costillar de una embarcación. Cuaderna.

Quarters. Cada una de las tapas de madera que van encajadas sobre la crujía, por lo que cierran la barca y la hacen impenetrable la acción del agua.

Quilla. Es la primera pieza que se coloca y se planta en el suelo cuando se construye una embarcación. Esta pieza, o conjunto de piezas en línea recta, va de proa a popa y forma la parte inferior de la embarcación, a la cual se sujeta el costillar.

Redó o rodó (redondo). Pieza gruesa de madera que forma la parte superior de la obra muerta y que cierra el buque a la altura de la orla.

Remo. Instrumento de madera, en forma de pala larga y estrecha, que sirve para impulsar la embarcación haciendo fuerza en el agua.

Roda (rueda). Pieza que, siguiendo la línea de la quilla hacia arriba, cierra el casco de la embarcación. Un laúd tiene normalmente dos, la de proa y la popa. En un laúd, la parte de la rueda de proa que sobresale encima de la orla se llama nariz y va coronada por un capirote.

Romball. Uno de los tablones que forman el forro de la embarcación.

Saltador. Pequeña cubierta de popa que sirve para reforzarla y saltar por popa.

Serreta. Tabla interior que va de lado a lado del buque, longitudinalmente de proa a popa, a la altura de la cinta y fuertemente clavada en lo alto de las cuadernas. Además de dar solidez a la embarcación, sirve para montar las latas de la cubierta.

Soleta. Pieza de madera dura que sirve para proteger la parte inferior de la quilla.

Tapa de regala o regala. Pieza de madera largueros, hecha de diferentes trozos acoplados entre ellos, que cubre la orla de una embarcación en toda su extensión.

Taula d'embornals. Tabla que va colocada por encima de la pieza de claves y es la primera que forma la orla del buque. Se practican unos agujeros para desaguar la cubierta que se llaman embornals (sumideros).

Timó o governall (timón). Coletilla exterior del buque que se fija a la rueda de popa o al codaste mediante herramientas, destinado a gobernar la barca y darle la dirección adecuada. Está compuesto de dos piezas, que son la pala (arjau) y la caña. También contribuye a mantener el abatimiento.

**X. Bibliografia**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAVALLER, Ramon (1982). *Conversaciones de Baixa Mar*. L. Ripoll. Palma.

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

DIARIO OFICIAL DE LA GENERALITAT VALENCIANA. *Decreto 164/2016, de 4 de noviembre, del Consell, por el que se declaran Bien de Interés Cultural Inmaterial las actividades tradicionales de la Albufera de Valencia: la pesca artesanal y la navegació a vela latina*. Nº 7919 de 15 de noviembre de 2006.

HOMAR, Bartomeu; OLIVER FONT, Bernat (2016). *El llaüt, la barca de la Mediterrània*. Ed. Documental Balear. Palma.

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

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

OLLER, Francisco; GARCÍA-DELGADO, Vicente (1996). *Nuestra vela latina*. Editorial Juventud. Barcelona.

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

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

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