



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

CONSEJO INSULAR DE MALLORCA

DEPARTAMENTO DE CULTURA Y PATRIMONIO

8064***Acuerdo de declaración Bien Catalogado de la embarcación Mare Nostrum***

En la sesión de día 9 de julio de 2025, el Consejo Ejecutivo del Consejo Insular de Mallorca adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

1. Declarar Bien Catalogado la embarcación Mare Nostrum, Matrícula 7ª-BA-2-4069 NIB.194803, de acuerdo con el informe técnico de día 19 de junio de 2025, que se adjunta y forma parte integrante de este acuerdo, y con los artículos 1, 14 y 15 de la Ley 12/98, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares.

2.- Los efectos de este acuerdo son los que genéricamente establecen la Ley 12/98, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares y la normativa concordante.

3. Notificar esta resolución a los interesados, a la Autoridad Portuaria de Baleares, al Ayuntamiento de Palma y al Gobierno de las Illes Balears.

4. Publicar este acuerdo en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*, anotarlo en el Catálogo Insular del Patrimonio Histórico de Mallorca, comunicarlo al de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para que proceda a anotarlo en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de las Illes Balears y comunicar al Ministerio de Cultura para su inscripción en el Inventario General de Bienes Muebles de la Administración General del Estado.

Todo eso, de conformidad con lo que establece el artículo 14 y siguientes reguladores del procedimiento de declaración de bienes catalogados de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears.”

(Firmado electrónicamente: 15 de julio de 2025)

El secretario de la Comisión Insular de Patrimonio Histórico

Miguel Barceló Llompart

ANEXO

DESCRIPCIÓN DEL BIEN

1. FICHA TÉCNICA

Nombre: Mare nostrum

Matrícula: 7ª-BA-2-4069 NIB.194803

Maestro de ribera: Antoni Ferrer García Es Roig

Lugar de construcción: Palma

Año de construcción: 1926

Eslora: 11,71 m (documentación) y 15 metros de eslora verdadera entre perpendiculares Manguera: 3,65 m

Puntal: 1,25 m

TRB: 11,34

Motorización: Ebro-STH-6003-CM 40.59 KW/55.20 CV

Aparato: no

Armador / Propietario Promocionas Atilde SL (100%).

2. MEMORIA DESCRIPTIVA

Descripción del elemento:

El Mare Nostrum es un laúd de construcción artesana tradicional. Su morfología corresponde a las plantillas de un laúd tradicional de

Mallorca. Definimos embarcación artesana tradicional de Mallorca como aquella construcción que ha sido construida artesanalmente de acuerdo con las plantillas, los materiales y las técnicas tradicionales de los carpinteros de ribera de las Islas Baleares, y en este caso concreto, de Mallorca, de acuerdo con los conocimientos del oficio y su práctica, transmitida generación tras generación siguiendo las particularidades y variedades locales, para cada uno de los tipos y subtipos que le son propias, cuya morfología responde a una o unas funciones originales.

Dentro del abanico de esloras propias de los laúdes, esta embarcación se tiene que considerar de grandes proporciones, al alcanzar cerca de 58 palmos (11,71m). De acuerdo con la documentación oficial: la eslora que figura en el Registro Marítimo de la Capitanía Marítima, así como la publicación de Joan Palmer es 11,71 metros, mientras que la eslora verdadera entre perpendiculares es de 15 metros, hecho que hace pensar en una posible ampliación.

De acuerdo con el reportaje fotográfico en el cual se recoge el proceso de restauración llevado a cabo a lo largo de 4 años, y la visita efectuada in situ, una vez ha concluido la restauración, la embarcación presenta un fuselaje tradicional distribuido de la manera siguiente:

- Cubierta. Dos *paramoles* (popa y proa) y una cabina central alargada. A proa de esta, se abre un escotillón originalmente adscrito al pozo de anclas y ahora cubierto con una lumbrera practicable. En popa presenta una casita de mando y a proa de esta casita, se localiza un pequeño escotillón cubierto por una tapadera o cuartel que otorga ventilación a la cámara del interior en la que se ubica el motor. Toda la cubierta y estructuras, así como los elementos de cubierta complementarios: ojos de buey de la cabina o *balou*, pasamanos, bitas, anclaje del botalón son de factura y presentación correctas (madera vista o pintados de color blanco).
- Obra muerta. La tradicional en cuanto a material, técnica constructiva y presentación.
- Obra viva. La tradicional en cuanto a material, técnica constructiva y presentación.
- Elementos de propulsión y gobierno. En el momento de la visita, toda la arboladura se encuentra en tierra para su tratamiento de conservación, desmontada de la embarcación. Aparejo de cangreja con árbol y botavara. En proa, arbola un botalón en su fognadura original. El sistema de gobierno se corresponde en el de un timón y caña tradicional.
- Interiores. Modificados respecto de los originales, pero correctos en cuanto a materiales utilizados en la nueva distribución (cuarto de baño, camarote en proa y sala del motor) y presentación: madera pintada o con tratamiento de aceites y barnices.
- Motorización interior muy bien solucionada de cara al acceso. Se ubica en una sala independiente de fácil acceso, acceso, espaciada y limpia.

3. CRITERIOS DE VALORACIÓN

Antigüedad:

El Mare Nostrum fue construido el año 1926

El número de unidades de estos tipos (laúd) que se conserva anteriores a 1930 es bajo. El porcentaje más alto de laúdes en activo se corresponde a la producción de la década de los años 50 y 60.

Si bien la fecha de construcción del casco, 1926, es coincidente con los primeros años de motorización de la flota artesana profesional, el diseño del casco se corresponde a los diseños veleros anteriores a la consolidación del proceso de motorización que implicaría una evolución de los gálibos hacia una morfología del casco pensada para la recepción de la máquina y complementos –ensanchamiento del interior y de la popa- y pensada también para el comportamiento de la nave en el mar durante la navegación, con una inclinación de la popa debido al incremento notorio de la velocidad. Se desconocen los detalles del armador y los motivos del pedido de construcción.

Singularidad:

- La singularidad tipológica:

El grado de representatividad que ocupa el tipo laúd dentro del conjunto de la flota artesanal tradicional mallorquina menor, que compran los laúdes, busos, botes y pateras –y subtipo y dentro de la flota mayor: barcas de buey y pailebotes, es el más elevado debido al porcentaje de unidades existentes: 463 unidades de un total de 565 embarcaciones menores inventariadas el año 2022

- La singularidad constructiva:

Por lo que respecta a la representatividad constructiva, la referida en la producción de un carpintero de ribera o astillero con respecto al resto de carpinteros de ribera, de la talla de Antoni Ferrer y de Pau Ferrer han sobrevivido a día de hoy un bajo porcentaje de laúdes. Lo demuestran las comparativas con las producciones de otros carpinteros de ribera como Antoni Munar Boliquet (Palma), de Alcúdia (los Benassar Perares), los Domingo Curret Vell y Curret Jover, etc.

Antoni Ferrer García (1894-1947) fue el primero de carpinteros de ribera de esta familia. Trabajó junto con su hermano menor, Pau Ferrer García (1904-1981). Les sucedió Josep Ferrer Comas (1939). El primer taller se documenta en el muelle de Palma y posteriormente ya de la mano de Pau Ferrer, se traslada al taller de la calle Baró Santa Maria del Sepulcre de Palma.



En cuanto a la construcción de grandes esloras, Antoni Ferrer construyó la primera golondrina de Palma, el illetes, tratándose el Mare Nostrum de uno de los laúdes mayores contruidos por este carpintero de ribera.

Conservación:

La conservación del casco es buena, después de haber pasado por un proceso de restauración muy completo y muy bien documentado gráficamente. En el momento de la visita (junio 2024) la embarcación se encuentra en proceso de varadura de mantenimiento. Se ha tenido acceso al conjunto completo de la obra viva, así como de la muerta. Igualmente se ha podido evaluar el estado de conservación de la cubierta, estructuras y sobre estructuras e interior, que comprenden, principalmente, varengas, estameneras, escalamotes y pieza.

Originalidad:

Respecto de la morfología original que corresponde al tipo “laúd” el Mare Nostrum presenta algunas ligeras modificaciones como la cabina o *balou* y la casita de mando, inexistencia de la rueda y del casquete. De algunas de estas alteraciones, no podemos saber si se corresponden al momento de la construcción o si son posteriores. Es probable que la cabina principal central y la casita de mando de popa, se trate de añadidos posteriores en algún momento indeterminado.

Estos cambios pueden obedecer a la propia historia de la barca y a las sucesivas intervenciones de que ha sido objeto como consecuencia del cambio de propietarios, de usos y funciones. Cambios que tienen que considerarse parte relevante de su historia. No conocemos la morfología original cuando a disposición de la arboladura (aparato, número de árbol) ni de sobre estructuras (cabinas y sobre estructuras). No obstante, las primeras fotografías nos muestran un laúd dotado de una cabina alargada organizada sobre la crujía, así como una cabina de mando a popa.

Los laúdes de este momento eran mayoritariamente embarcaciones de trabajo que no llevaban tambuchos ni *balous* ni cabinas ni sobre cabinas. Desconocemos si en este caso en concreto el encargo responde a un tipo de embarcación orientada ya al recreo. Por lo tanto, respondería a un encargo vinculado no a la pesca profesional, sino al disfrute del mar. De acuerdo con lo que señala J. Palmer Grua, en su libro, *Cien años de carpinteros de ribera en Mallorca*, el laúd se habría registrado a la lista cuarta de Capitanía Marítima, no a una lista de pesca. Sería un caso poco frecuente si se tratara de un laúd de recreo de estas proporciones y características, y se podría ver como el paralelo tradicional en las balandras basadas en diseños extranjeros construidas por Toni Ferrer (Reyda, 1942) y Pau Ferrer (Frolic, 1930; María II, 1966).

El casco presenta una serie de roblones en verticales al cabo de las mesas en la rueda de proa y popa. Informa la propiedad que se trata de roblones falsos que imitan unos roblones de latón o cobre.

3. ESTADO DE CONSERVACIÓN

El laúd Mare Nostrum, con matrícula 7ª-BA-2-4069 y NIB.194803, construido en Palma por el carpintero de ribera Antoni Ferrer García (1894-1947) se trata de una construcción que se corresponde con las plantillas artesanas tradicionales de Mallorca que utilizan los carpinteros de ribera de la isla.

Presenta una serie de modificaciones respecto de los laúdes convencionales de su momento, la práctica totalidad de los cuales eran embarcaciones de trabajo, mayoritariamente de pesca profesional. Estas modificaciones obedecen a lo que permiten las dimensiones de esta embarcación y a los cambios de uso a que en algunos momentos se destinó: el recreo. Para atender este uso y gracias a las proporciones del casco, en algún momento anterior a los años 70, se dotó de una cabina alargada montada sobre las crujías y una segunda cabina a popa que reconocemos aquí como “cabina de mando”. Estas intervenciones posibilitaban un gran espacio central interior, habitable.

El espacio interior se ha modificado para dar cabida a un ámbito espaciado y cómodo con cámara a proa un baño al lado de babor y una sala de máquinas muy bien espaciada y práctica que ventila en cubierta mediante un cuartel ventilado. Todo el interior está en muy buenas condiciones.

Se desconocen los detalles del pedido de construcción, que serían relevantes para entender estas modificaciones que, en cualquier caso, no alteran las plantillas del casco ni su construcción, únicamente el plan de cubierta.

Con respecto a la propulsión y al gobierno, si bien se trata siempre de elementos complementarios del casco al cual interesa considerar, se mantienen dentro del orden correcto con respecto a los sistemas tradicionales de gobierno (timón y caña) y con respecto al aparato, el árbol y botavara y pico de madera para un aparato de cangreja, también es correcto debido a las características de la embarcación (dimensiones). Un aparato latino, propio de la barca tradicional de Mallorca supondría una navegación complicada para la función de recreo a la cual parece que se destinó el Mare Nostrum.

Las características morfológicas, principalmente su eslora, lo convierten en uno de los pocos laúdes de estas características que quedan en activo.





En cuanto a la conservación de los elementos originales, la restauración que ha sufrido, permite distinguir los elementos sustituidos en cuanto a forma, material y técnica utilizados en el proceso de trabajo y permite concluir que, si bien muchas piezas han tenido que ser sustituidas, esta tarea se ha llevado a cabo correctamente (forma, material y técnica). Eso no deja que en algunos procesos o piezas concretas la técnica o materiales hayan tomado elementos no tradicionales, como ahora, por ejemplo, la utilización de *Sicaflex* en sustitución de la estopa y la masilla –y blanco de España y aceite de lino.

Como consecuencia de los trabajos de restauración que se han practicado, la embarcación presenta un buen estado de conservación que garantiza la conservación futura de la barca.

4. PRINCIPALES MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL BIEN

Se tendrá que comunicar a la administración competente en materia de patrimonio histórico cualquier acto jurídico y técnico que pueda afectar a la embarcación.

Cuando acabe la actual situación de varadura por mantenimiento, se tendrá que comunicar el puerto base donde se localizará la embarcación.

La barca se tiene que conservar talmente como se encuentra en la actualidad. No pueden efectuarse cambios en el volumen del casco ni de ninguna otra naturaleza que afecte a su morfología y su aspecto (tratamiento de la obra viva y la obra muerta con respecto a colores y textura).

Cualquier intervención de conservación o restauración tendrá que ir precedida por la entrega del proyecto correspondiente con el fin de tramitar su autorización previa por parte de la CIPH. Este tendrá que recoger, como mínimo, la justificación de dicha intervención y los trabajos a realizar especificando entre otros, formas, técnicas, materiales, presupuesto y técnicos especialistas que intervendrán.

En todo caso, tendrá que estar en lo que señala la ley 12/98, del patrimonio histórico de las Islas Baleares, especialmente en sus artículos 3 (colaboración de los particulares), 22 (protección general de los bienes del patrimonio histórico), 26 (deber de conservación), 27 (incumplimiento del deber de conservación), 28 (reparación de daños), 44 (Régimen general de los bienes muebles), 47 (conservación).

5. CONCLUSIONES

El Mare Nostrum se trata de una embarcación artesana tradicional mallorquina construida por el maestro Antoni Ferrer Garcia de acuerdo con las plantillas de los carpinteros de ribera de Mallorca. Se trata de uno de los pocos laúdes de esta eslora que han sobrevivido y una de las pocas embarcaciones construidas por este maestro de Palma que quedan en activo.

Conserva la originalidad del momento de su construcción ya con elementos originales, ya con elementos que han sido correctamente sustituidos por lo que respecta al material, la técnica y la forma, a lo largo del proceso natural de envejecimiento y desgaste de las diferentes partes del casco.

El estado de conservación es bueno o muy bueno.

El laúd Mare Nostrum, si bien se trata de una embarcación que tiene bastante significación y valor para constituir un bien del patrimonio histórico a proteger singularmente, no puede ser considerado como un bien relevante del patrimonio histórico de las Islas Baleares. Por la cual cosa, consideramos que no merece ampararse en una declaración de bien de Interés Cultural, pero sí que reúne una serie de valores patrimoniales suficientes para acogerse a un grado de protección inferior como es el de bien Catalogado.

Fotografías (obran en el expediente)

