

LA TÈCNICA DE NAVEGACIÓ A VELA LLATINA A LES ILLES BALEARS I PITIÜSES

I Jornades Tècniques



LA TÈCNICA DE NAVEGACIÓ A VELA LLATINA A LES ILLES BALEARS I PITIÜSES

I Jornades Tècniques



G CONSELLERIA
O FONS EUROPEUS,
I UNIVERSITAT I CULTURA
B



Consell Insular de Formentera

Consell



d'Eivissa



CONSELL INSULAR
DE MENORCA



Consell de Mallorca

Edició

Conselleria de Fons Europeus, Universitat i Cultura. Direcció General de Cultura. Desembre de 2021

Coordinació

Maria Pilar López Sastre i Catalina Ferrando Ballester

© dels textos

Andreu Ramis Puig-gròs
Antoni Camps Extremera
Antoni Tur Riera
Bernat Oliver Font
Carmen Castelló Riera
Raquel González Cardona

© de les fotografies

Amics de la Mar de Menorca
Antoni Tur Riera, *Sendic*
Associació d'Amics de *l'Agustina*
Bartomeu Rosselló
David Arquimbau
Fons Rafael Bataller, AISF
Fons Reinald Wünsche, AISF
Fons Wolfgang Wicher, AISF
Joan Costa. Arxiu d'Imatge i So del Consell Insular d'Eivissa
J. Puig Terran. Col·lecció postals antigues. Arxiu d'Imatge i So del Consell Insular d'Eivissa
Laura G. Guerra
Narcís Puget Viñas. Arxiu d'Imatge i So del Consell Insular d'Eivissa
Raymar
Viñets. Col·lecció Antoni Tur Riera, *Sendic*

Fotografia portada

Bartomeu Rosselló

Disseny gràfic

Maria Pilar López Sastre

Maquetació

Gràfiques Rubines

Dipòsit legal

PM 00111-2022

ISBN

978-84-15029--86-1

Agraïments

Als autors i les autores dels informes de les I Jornades tècniques i als membres del Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears.

Programa	7
Presentació	9
Informes	13
FORMENTERA	13
Raquel González Cardona i Carmen Castelló Riera «La vela de llaüt. Estudi etnogràfic de la tècnica de navegació amb la vela tradicional de Formentera»	
EIVISSA	47
Antoni Tur Riera «Informe tècnic per a la declaració de bé d'interès cultural immaterial de la vela llatina, les embarcacions tradicionals, els oficis relacionats i el coneixement relacionats amb la seua pràctica»	
MENORCA	99
Antoni Camps Extremera «Informe tècnic per a la declaració de la navegació a la vela llatina com a bé d'interès cultural immaterial de Menorca (BICIM) i com a bé d'interès cultural immaterial compartit (BICIMCO)»	
MALLORCA	139
Bernat Oliver Font «Informe tècnic per a la declaració de Bé d'Interès Cultural Immaterial de la vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica»	
Glossari general	169
Llista d'entitats portadores de la navegació a vela llatina	215



LA TÈCNICA DE NAVEGACIÓ A VELA LLATINA A LES ILLES BALEARS I LES PITIÜSES

I JORNADES TÈCNIQUES

Lloc: des de Palma, virtual (Webex)

Data: 20 de maig de 2021

Horari: de 9 a 14 h

9 h Benvinguda i obertura de les I Jornades Tècniques.

– Directora general de Cultura: Catalina Solivellas Rotger

– Andreu Ramis, president del Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears.

INFORMES SOBRE ELS CONEIXEMENTS I LA TÈCNICA DE NAVEGACIÓ A VELA LLATINA A LES ILLES BALEARS I LES PITIÜSES

9.15-9.45 h «Informe tècnic per a la declaració de Bé d'Interès Cultural Immaterial de la vela de Ilaüt a Formentera».

Formentera Raquel González Cardona i Carmen Castelló Riera

9.45-10.15 h «Informe tècnic per a la declaració de bé d'interès cultural immaterial de la vela llatina, les embarcacions tradicionals, els oficis relacionats i el coneixement relacionats amb la seua pràctica».

Eivissa Antoni Tur Riera

10.15-11.00 h Debat sobre els informes exposats amb la participació de les persones assistents.

**Preguntes mitjançant el xat de l'aplicació.*

11.00-11.30 h Descans

11.30-12.00 h «Informe tècnic per a la declaració de la navegació a vela llatina com a Bé d'Interès Cultural Immaterial compartit (BICIMCO)»

Menorca Antoni Camps Extremera

12.00-12.30 h «Informe tècnic per a la declaració de Bé d'Interès Cultural Immaterial de la vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica».

Mallorca Bernat Oliver Font

12.30-13.30 h Debat final sobre els informes exposats i conclusions de les jornades amb la participació de les persones assistents.

**Preguntes mitjançant el xat de l'aplicació*

13.30-13.45 h Cloenda de la I Jornada.

Navegar a la vela a la nostra estimada Mediterrània és, molt probablement, una bella metàfora que convida a posar en valor allò que ens uneix, que ens cohesiona i que ens ha permès la comunicació i l'intercanvi al llarg dels segles.

Ara, per encapçalar aquesta publicació que reuneix els materials que es presentaren a la jornada de treball que duguérem a terme el passat 20 de maig, em permet fer algunes consideracions a l'entorn de la salvaguarda de la tècnica de navegació amb vela llatina. Uns apunts sobre l'origen de la iniciativa, sobre algunes preocupacions i problemàtiques que es feren sentir en els debats que es produïren i, fins i tot, algunes conclusions que romangueren mig embastades a partir de les intervencions dels experts i els portadors que ens regraciaren amb els seus coneixements.

Una primera reflexió sobre l'objectiu i la motivació de la convocatòria d'una Jornada sobre **La tècnica de navegació a vela llatina a les illes Balears i les Pitiüses**, respon al compromís de donar al Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears un paper actiu en el marc del que propugna la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears (Article 31). Igualment, respon a la voluntat d'identificar iniciatives o manifestacions del patrimoni cultural immaterial que siguin compartides per la totalitat de les Illes.

Una voluntat que coincideix amb la possibilitat de fer servir la figura de Béns d'Interès Cultural Immaterial Compartit (BICIMCO) com a instrument de reconeixement de les manifestacions més representatives del patrimoni cultural immaterial comú a cada un dels territoris insulars. Tal com diu la Llei, la seva rellevància i representativitat els confereix senyes d'identitat que comparteix el conjunt dels pobles de les Illes Balears (Articles 12 i 13).

S'ha de recordar, igualment, que la trobada es va organitzar amb el desig que fos una jornada tècnica que permetia un debat rigorós, entre "experts", però també donant peu a la participació de portadors i centrant el debat sobre documentació específica, com és ara la que han bastit els informes aportats pels experts a l'hora de la incoació d'expedients de declaració de Béns d'Interès Cultural Immaterial (BICIM).

A partir d'aquest plantejament, a més dels membres del Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial de les Illes Balears, es convidaren els membres dels respectius òrgans insulars de consulta, els autors dels informes per a la incoació de BICIM i representants d'institucions o associacions directament implicades en la qüestió (Museu de la Mar, Associació d'Amics de la Mar de Menorca).

La Jornada, que es dugué a terme el 20 de maig de 2021, va contribuir a la incoació dels expedients de declaració de BICIM del Consell de Menorca (expedient 2109-2021-00005 de declaració de la vela llatina i els oficis i coneixements associats a la seva pràctica, com a Bé d'Interès Cultural Immaterial de Menorca), el 17 d'agost de 2021, i del Consell de Formentera (expedient 2021/5395 de declaració de la tècnica tradicional amb la vela de llaüt a Formentera, com a Bé d'Interès Cultural Immaterial), 1 d'octubre de 2021, que se sumaven a la declaració prèviament iniciada a Mallorca (expedient 79/2019) el 22 de desembre de 2020.

Així mateix, el coneixement previ de la documentació que suposà haver fet la jornada, facilità sobre manera el dictamen del Consell Assessor per emetre l'informe favorable (sessió de 13 d'octubre de 2021).

Ara, amb la incoació i declaració que té prevista el Consell d'Eivissa s'obre la porta a la declaració del primer BICIMCO, d'acord amb la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears. Aquesta iniciativa de salvaguarda se suma a les iniciatives preses amb anterioritat per les comunitats autònomes de Canàries, Múrcia, Comunitat Valenciana i Catalunya. Així mateix, seria raonable somniar amb la incorporació de l'Estat espanyol a la candidatura internacional que promou la inclusió de la tècnica de navegació amb la vela llatina a la llista de patrimoni cultural immaterial de la humanitat.¹

Una segona consideració vendria al cas de la situació real de la tècnica de navegació a vela llatina. Aquesta manifestació, de pregona tradició, pateix un procés de regressió a causa de la motorització i la pèrdua d'embarcacions tradicionals associades a la tècnica (és imprescindible i urgent la redacció d'un inventari d'embarcacions tradicionals). Actualment, la pràctica de la navegació ha quedat arraconada a l'activitat recreativa i lúdica. Un fet que comporta una forta i intensa implicació emocional dels practicants, però que topa amb dificultats en els equipaments i serveis auxiliars que giren a l'entorn de la pràctica.

Entre les necessitats peremptòries hom hi detecta la dificultat de disposar d'amarraments o varadors específicament reservats per a embarcacions dedicades a la navegació tradicional. Potser també s'ha de preveure la preservació de tipologies d'embarcacions tradicionals i dels coneixements imprescindibles dels oficis vinculats a la tècnica de navegació: mestre d'aixa, mestre veler, calafats, tècniques tradicionals de pesca, etc., i establir els criteris per identificar-ne els valors patrimonials.

Una altra mancança que es percep és la necessària definició d'estratègies i la presa de mesures per establir i assegurar la transmissió i continuïtat dels coneixements sobre aquest patrimoni immaterial. En primera instància hom detecta una manca d'oferta formativa específica sobre navegació amb vela llatina. Tanmateix, aquesta deficiència específica no es pot limitar només a la tècnica de navegació, sinó que hauria de preveure estratègies de transmissió de sabers lligats a la constel·lació d'aquesta activitat marinera.

El valor de l'immaterial que va associat a la navegació com és ara la terminologia, algunes tècniques de pesca, la gastronomia, la toponímia, l'etnopoètica, etc., són àrees de coneixement indefugibles a l'hora d'incentivar mesures de salvaguarda. En relació amb aquesta situació es fa evident la necessitat de promoure i promocionar la pràctica, probablement mitjançant trobades, mostres o competicions esportives que sembla que es practiquen en el cas de Menorca i Mallorca que s'haurien de fer extensives a les altres illes.

¹ Aquesta iniciativa compta amb el suport de l'Associació de Museus Marítics del Mediterrani, explicat en el Fòrum de Patrimoni Marítim celebrat a Betina (Croàcia) el 2019. Durant aquesta reunió, el Museu de la Marineria de Cesenàtic (Itàlia), el Museu-Casa de la Batana, de Rovigno (Croàcia), el Museu Marítim d'Eslovènia i el Taller d'embarcacions de Paulilles i el Parc natural marí del golf de Lleó (França), van assumir el paper d'impulsors, als seus respectius territoris, de la candidatura multinacional per a la inclusió de l'art de navegar a vela llatina i vela al terç, a la Llista de Patrimoni Immaterial de la UNESCO. A la mateixa reunió es va acordar que la candidatura fos presentada des de Croàcia.

És més important i efectiva la salvaguarda a través dels usos socials i lúdics que no les iniciatives administratives. De fet, en el cas de la hipotètica inclusió d'aquest patrimoni en la llista del patrimoni cultural immaterial de la humanitat, una de les variables més rellevants perquè s'admeti la candidatura d'un país, és el contingut social del bé, els compromisos per mantenir-lo, les associacions creades a l'entorn de la salvaguarda del bé, les entitats implicades, les professions relacionades, la gent que hi participa activament, etc.

D'altra banda, s'identifica com a crucial el paper que poden jugar equipaments com és el cas del Museu de la Mar a Mallorca, la voluntat de crear un museu a Eivissa o l'existència d'una xarxa de museus marítims com és el cas de la xarxa de Museus Marítims de la Costa Catalana, en la qual s'hi integra el Museu Marítim de Mallorca. Aquestes institucions poden esdevenir clau pel seu paper de dinamitzadors. Òbviament, aquest paper de dinamitzadors ha estat en mans de diverses entitats sense ànim de lucre a les que s'hauria de reconèixer la seva tasca, tant pel que fa a la preservació de patrimoni etnològic com immaterial.

A través dels textos que s'inclouen en aquesta publicació i també de les imatges que els acompanyen, hom trobarà molts altres elements de reflexió que han de servir de pretext per generar interès per quelcom que fou essencial, proper, quotidià, i que, a hores d'ara, pateix les amenaces d'una excessiva homogeneïtzació i d'una benvinguda modernització que no ens hauria de fer perdre les arrels. Aquest és el meu desig. Simplement em resta agrair a totes les persones, organitzacions i institucions que feren possible l'organització de la I Jornada. Per a tots, bon vent per navegar, sort i ventura!

Andreu Ramis Puig-gròs

President del Consell Assessor del Patrimoni Cultural Immaterial
de les Illes Balears



Llaüt al port de la Savina, anys setanta del segle XX. Fons Rafael Bataller, AISF.

La vela de llaüt. Estudi etnogràfic de la tècnica de navegació amb la vela tradicional de Formentera

Raquel Gonzàlez Cardona, antropòloga
Carmen Castelló Riera, geògrafa

Índex de continguts

1. Introducció
2. Aspectes metodològics
3. Mar i societat formenterera
4. Context històric de la vela llatina
5. Eixàrcia, maniobres i navegació a vela de llaüt
 - a. Descripció detallada dels elements (eixàrcia)
 - b. Maniobres de la vela de llaüt
 - c. Navegar a la vela de llaüt
6. La vela de llaüt a Formentera
 - a. Tipus d'embarcacions
 - b. Oficis tradicionals relacionats
 - c. Estat actual
7. Conclusions
8. Annex 1. Inventari d'embarcacions a vela de llaüt a Formentera
9. Annex 2. Glossari de nomenclatura
10. Annex 3. Dibuix de l'eixàrcia de la vela de llaüt
11. Bibliografia

1. Introducció

La vela llatina és un aparell de propulsió que ha anat lligat a les embarcacions tradicionals de fusta característiques de la tradició marinera de la costa mediterrània. Ha format part del paisatge de l'illa de Formentera durant molts anys i és també coneguda pels seus habitants amb el nom de **vela de llaüt**.¹

Aquest document té per objectiu recollir i ressaltar el valor econòmic, històric, cultural i social de la vela de llaüt dins de la societat formenterera. La seua importància com a aparell propulsor d'una embarcació és indiscutible, així com les formes de navegació i la seua terminologia, però també són dignes de mencionar i destacar els oficis tradicionals vinculats, i també tots els significats que es desprenen socialment d'aquesta pràctica cultural.

L'informe no se centra únicament en la vela de llaüt en si com a element propulsor d'una embarcació, sinó que s'han recollit també aspectes tècnics sobre la seua forma de navegar, així com les principals maniobres que es realitzen i el vocabulari que s'utilitza per denominar tots els elements de l'aparell llatí. Per acabar, s'ha fet menció als oficis vinculats a la tradició marinera i a la navegació a vela llatina, com són els oficis de mestre d'aixa, així com la tasca de confecció de les veles. Sense aquests, la vela llatina per si sola no tendria significat.

En resum, aquesta manifestació cultural recull els aspectes següents:

- La vela llatina com a aparell propulsor, descripció i parts.
- La navegació a vela llatina i maniobres.
- La terminologia i expressions pròpies relacionades al territori de Formentera.
- Els oficis relacionats amb la confecció de veles i la construcció de les embarcacions tradicionals de fusta.

2. Aspectes metodològics

Fa uns cinquanta anys que la vela llatina va deixar de ser la que arboraven la majoria de llaüts, per aquesta raó la recollida de testimonis, sobretot dels més majors, ha set fonamental per a aquesta tasca de recerca. Les dades que es presenten formen part d'un treball de camp realitzat a l'illa de Formentera durant els mesos de març i abril de 2021. El treball de camp consta de catorze entrevistes en profunditat i de tipus semiestructurat a diferents informadors (una dona i tretze homes) relacionats d'una manera o altra amb el món marítim i pesquer de l'illa: pescadors, alguns d'ells dedicats a la pesca professional durant molts anys, mestres d'aixa o descendents seus i d'altres aficionats al món marítim. Les persones entrevistades es comprenen en edats d'entre cinquanta i noranta-cinc anys, com es pot comprovar en la taula següent:

¹ Al llarg del treball es farà ús dels dos termes, vela llatina o vela de llaüt, indistintament.

<i>Codi</i>	<i>Data de naixement</i>	<i>Lloc</i>	<i>Professió</i>	<i>Data de l'entrevista</i>
H-01	--	La Mola	Fill de mestre d'aixa	5 març de 2021
H-02	--	Es Caló	Pescador aficionat	10 març de 2021
H-03	1938	Sant Francesc	Mariner	11 març de 2021
H-04	1940	Es Caló	Mariner i restaurador	14 març de 2021
H-05	1938	La Mola	Pescador i comerciant	19 març de 2021
H-06	1932	Es Cap	Mestre d'aixa	22 març de 2021
H-07	1927	Es Cap	Pescador, mestre veler	23 març de 2021
D-01	1928	Es Cap	Cosidora	23 març de 2021
H-08	1964	Sant Francesc	Empresari	23 març de 2021
H-09	1937	Es Caló	Pescador	29 març de 2021
H-10	1932	Es Caló	Pescador des Caló	2 abril de 2021
H-11	1964	Sant Francesc	Patrò d'embarcacions	14 abril de 2021
H-12	--	Es Cap	Comerciant	17 març de 2021
H-13	1945	Es Pujols	--	19 març de 2021

El mètode d'aquesta investigació és l'etnogràfic, que es caracteritza per una mirada antropològica a la unitat d'anàlisi que s'estudia, mitjançant la recopilació d'informació i la recollida dels discursos i les pràctiques dels subjectes socials dins dels tres moments essencials que la componen: estar al lloc, participar en el procés i observar el seu conjunt. A través d'aquestes dades qualitatives s'han analitzat les experiències i els discursos d'aquests informants per tal de conèixer les seues opinions i sabers. S'ha d'esmentar que al llarg del treball s'ha preservat l'anonimat dels informants amb un codi d'identificació per fer referència a les diferents opinions i argumentacions extretes.

3. Mar i societat formenterera

Pensar en Formentera és pensar en la mar, i en la descripció de Joan Vilà i Valentí hi queda ben reflectida:

La mar estén les seues enormes possibilitats davant de l'home. Des de qualsevol punt de l'illa pot distingir-se en la seua immensitat. Com la terra, com el bosc, es presenta sempre al formenterer i li ofereix un nou camp d'activitats. La falta de bon port a la costa i l'escassa activitat comercial fa impossible l'existència d'una activa navegació de cabotatge o alta mar (J. Vilà Valentí, 1985:39).

Les activitats relacionades amb la mar han tengut una importància social, cultural i econòmica per a la nostra illa, com un mitjà més de supervivència. La navegació per la nostra mar s'ha d'entendre com una activitat complementària a la dura activitat agrícola i a la ramaderia de la qual depenia la societat formenterera abans de l'arribada del turisme, al voltant de la segona meitat del segle XX. Els usos que se li donaven a les embarcacions eren principalment per al transport i la pesca.

El transport es realitzava, majoritàriament, entre les Pitiüses i es feia de matèries primeres com fusta, carbó, pedra de marès, producte agrari, bestiar i algun producte alimentari (formatges, ous...), així com alguns passatgers que necessitaven anar a Eivissa per diversos menesters personals. Es realitzaven connexions freqüents i de manera irregular cap a Eivissa

des dels ports de la Savina² i des Caló,³ aquest últim usat especialment pels veïns de la Mola. La pesca se solia practicar entre petites embarcacions de propietat familiar i de manera autònoma, on les captures es destinaven al consum bàsicament familiar, tot i que també s'havia arribat a destinar a la venda majoritàriament a Eivissa, però també a Barcelona, la qual cosa procurava a la família uns ingressos extres.

Així i tot, no podem oblidar que la comunicació i navegació marítima també va permetre la sortida de molts formenters per buscar noves oportunitats, com ho feren molts d'emigrants durant els segles XIX i XX cap a diferents llocs, especialment Amèrica del Sud (Verdera, 1993 i 1996; Colomar, 2009). Però no només això, també ha set bressol de contrabandistes i sobretot va ajudar molts de civils a fugir de la repressió durant els anys de la Guerra Civil espanyola i la dictadura franquista. (Ferrer, 2007:45-47).

La navegació i pesca tradicionals de Formentera s'han caracteritzat per l'ús d'embarcacions de petita eslora, com ara xalanes per a recorreguts pròxims al litoral, o bé amb bots o llaüts per a travesses més llargues, sigui per a pesca o cabotatge. La vela llatina serà l'aparell més comú en els llaüts, així com la més habitual en tot el Mediterrani, documentada des de ben antic, i a Formentera serà l'estampa comuna a la nostra costa i conviurà amb altres aparells com la vela de guaira i la vela de palanca, que tendran menor presència.

No és fins a la segona meitat del segle XX, amb l'arribada del turisme, que s'incorporen embarcacions més modernes i de materials més innovadors que acaben per arraconar les tradicionals embarcacions de fusta, que queden així en l'oblit, moltes d'elles desballestades i reciclades (Tur Riera, 2003b). Tot i així, les petites embarcacions, com alguns llaüts i xalanes, es mantenen amb un ús més turístic i d'esbarjo. L'entrada del turisme, però, no deixarà de deslligar-los de la mar. La mar serà el reclam per a molts de turistes, i d'aquesta en seguiran depenent les nostres necessitats socials, culturals i econòmiques.

Cal fer també un petit esment a l'orografia de la nostra illa. Formentera no compta amb cap entrada o port natural en tota la seua costa on resguardar les embarcacions, llevat de s'Estany des Peix o es Pujols, zones que no estan a l'abast de tothom degut a la població disseminada que caracteritza l'illa de Formentera. És per aquesta característica que es troben diferents punts de varadors on els habitants de Formentera guardaven —i guarden encara avui dia— les seues embarcacions, resguardades de qualsevol temporal que les pugui malmetre. En total, es coneixen tres-cents seixanta punts de varadors al voltant del litoral de Formentera: sa Cala, cala Codolar, s'Estufador, es Ram, es Caló des Mort, es Ca Marí i tota la zona de Migjorn, es torrent de s'Alga, es torrent Fondo, cala Saona, ses Bassetes, sa Pedrera, ses Xalanes, es Pujols, cala Embaster, es Caló, es Pou des Verro, etc. Degut a la seua importància dins del paisatge formenter i en la vida quotidiana de la població, tots aquests varadors varen ser declarats Bé d'Interès Cultural l'any 2002.⁴

² L'any 1901 es varen enllestir les obres del port de la Savina amb un petit dic (Colomar, 2009:24) i no va ser fins l'any 1960 que es varen fer les obres d'ampliació (ídem, 2009:43).

³ L'any 1880 es funda as Caló la destil·leria de la família Marí Mayans i neix la necessitat de comunicar-se des d'aquell punt amb Eivissa per a l'exportació dels seus licors (S. Colomar, 2009:20). Així mateix aquest moll està documentat des del segle XIV.

⁴ BOIB 62/2002 de 23-05-2002 i BOE 12/2002, de 29-05-2002.



Processó de la Mare de Déu del Carme as Pujols, anys seixanta del segle XX. Fons Rafael Bataller, AISF.

4. Context històric de la vela llatina

L'origen de la vela llatina és realment incert. Se sap de moltes civilitzacions que al llarg de la història han tengut una importància cabdal en el món de la navegació, com els egipcis, els fenicis, els grecs i els romans. Així i tot, l'origen de la vela llatina no és del tot clar, és una modalitat estesa per tot Europa i Àsia litoral amb més o menys presència, la qual cosa dificulta enormement determinar en concret en quin lloc s'iniciaren les primeres navegacions a vela llatina. L'origen del seu nom també és incert i confús. Segons *l'Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera* la hipòtesi més probable defensa que la paraula *llatina* deriva d'una deformació de l'expressió *alla-trina*, que vol dir *de tres costats* en llatí, i la distingeix així de la vela quadra, de quatre costats.

Es creu en el mar Mediterrani com la hipòtesi del seu origen més defensat, degut a la presència de vents amb grans canvis de direcció, als quals la vela llatina fa honor. La vela llatina permet cenyir i navegar a contra vent a diferència de la vela quadra, que no ho permet. Altres teories defensen que s'hauria de buscar l'origen en els pobles marítims de l'oceà Índic o bé als pobles àrabs, que és el poble que més ha utilitzat i desenvolupat aquest tipus de vela (Oller i García-Delgado, 1996; Viver Torres, 2011:18).

S'han trobat documentacions registrades de la vela llatina. El més antic data del segle II aC (any 150 aC) i es tracta d'una esquela funerària d'una necròpolis grega on apareix una petita embarcació amb dos tripulants, que actualment es conserva al Museu Nacional d'Atenes. També es troben representacions gregues i romanes, com ara les que es trobaren a Pompeia. Es té la certesa que al poble bizantí varen aparèixer les primeres grans embarcacions aparellades amb vela llatina, anomenades **dròmoms**, equipats amb vela i remos. Durant el segle

VI i gràcies a Bizanci es va evolucionar en la navegació a vela llatina i es va estendre per tot el Mediterrani. A partir del segle VIII, els àrabs perfeccionaren la tècnica de navegació i va ser a les croades del segle XI on la vela llatina va jugar un paper històric important.

Durant els segles XVIII i XIX, la vela cangrea va anar agafant més força amb avenços tècnics que li permeten cenyir millor amb vents contraris. Començaren a aparèixer grans embarcacions com fragates, bergantins, goletes i pailebots amb veles quadres i cangrees que varen fer que la vela llatina anàs perdent ús i es limitàs a petites embarcacions. L'entrada del vapor també va suposar una revolució important i va canviar gairebé per complet la forma de navegar. Primerament, era comú combinar la vela llatina amb el motor, però aquest acabà per suprimir-la gairebé del tot.

Actualment, la vela llatina ha quedat reduïda a la navegació esportiva i entre nostàlgics de la navegació tradicional. La trobam com a memòria del patrimoni en alguns llocs de la nostra costa mediterrània i d'ús present encara en la costa nord-africana, al sud del mediterrani. El ressorgiment de sectors implicats en la navegació tradicional ha fet que hi hagi un rebrot en la recuperació d'aquest patrimoni a les nostres costes per tal que no caigui en desús i en l'oblit.

5. Eixàrcia, maniobres i navegació de la vela de llaüt

a. Descripció detallada dels elements (eixàrcia)

L'aparell llatí⁵

L'estructura principal de l'aparell llatí la formen l'arbre o el **pal**, com li diuen a Formentera, i l'**antena**. El pal es troba lleugerament inclinat cap a proa i s'hi fixa l'antena. L'antena està formada per dues perxes: la **pena**, situada a popa, i el **car**, situat a proa. El car i la pena són arrodonits tant en la seua llargada com en els extrems de proa i popa, però la superfície que comparteixen sol estar llimada i aplanada perquè la unió sigui més eficaç i per tal de facilitar el lliscament entre elles en casos d'haver d'allargar o escurçar l'antena. També es poden trobar casos on les dues perxes siguin completament arrodonides en tota la seua llargada. Aquestes es troben lligades entre si per diversos caps de corda, anomenats **batifions**.

L'encreuament entre el pal i l'antena es coneix com la **creu**. L'antena s'hissa pel pal fins a l'alçada desitjada mitjançant una drissa, anomenada **amant**. L'amant passa per una corriola que es troba a la **caixera**, just baix la **galeta** del pal, que és el seu extrem final, i per un extrem s'uneix a l'**estrop** de l'antena i per l'altre extrem serveix per tirar a mà per hissar o arriar l'antena. En comptes de tirar a mà directament, també es pot fer per un aparell anomenat **guindaressa**. Les guindaresses són un joc de dos corrioles o **botons**, una d'elles, la superior, s'uneix a l'amant i és coneguda també com a **guinda**, i la inferior o **guindaressa** es lliga directament a una bita del pal. Aquests botons, en un dels seus costats, tenen una forma convexa que s'ajusta al pal, per tal que pugin i baixin de manera recta lliscant amb el pal i no es desviïn del seu recorregut. Això pel que fa a hissar i arribar l'antena a través del

⁵ Vegeu l'annex 1 per a una millor comprensió.



Un altre moment de la processó de la Mare de Déu del Carme as Pujols, anys seixanta del segle XX. Fons Rafael Bataller, AISF.

pal. Tot aquest conjunt també es coneix com **l'aparell d'hissar**.⁶

Per tal de reforçar l'antena i l'arbre entre si, la funció la realitza la **trossa**. Es fa servir per apropar l'antena al pal i consta de dues parts: la primera té la funció d'abraçar l'amant i l'antena i es tracta d'un cap⁷ en un extrem del qual hi trobem una **gassa** i en l'altre extrem la **peça**,⁸ feta d'una fusta resistent com olivera o bellotera. La gassa acaba passant per dins de la peça i s'enganxa amb la segona part de la trossa, que són els **botons** de la trossa. Aquests botons es cacen quan ja es té la vela amb la maniobra que interessa i s'estrenyen cap a baix de tal manera que l'antena queda aferrada al pal, formant la creu. La trossa queda lligada en algun punt de la coberta. Tota la funció de la trossa permet transmetre la força de la vela cap al pal, sobre el qual es carrega tota la força i permet la navegació a la vela.

Per maniobrar la vela s'utilitzen tres caps: els **davants**⁹ (o davant i **orsapop**) i l'**escota**. Per tal d'orientar l'antena de la vela a la zona del car feim servir l'orsapop i el davant. El davant té la funció d'orsar l'antena, de controlar el seu moviment vertical, en canvi l'orsapop serveix per controlar el moviment horitzontal. Un dels seus extrems va lligat al car, on l'orsapop va per damunt del davant, i els altres extrems van lligats a coberta, en concret, el davant va cenyit

⁶ A Formentera, les corriolets també es coneixen com a botons. La paraula *botó* es pot usar de manera indiferent per anomenar les corriolets de l'aparell d'hissar, com les de la trossa o d'altres que hi pugui haver.

⁷ Aquesta part de la trossa es coneix com a **mena** (Oller i García-Delgado, 1996). Cap dels informadors entrevistats l'ha anomenat amb aquest nom.

⁸ També coneguda com a **bigota** o **galotxa** (Oller i García-Delgado, 1996).

⁹ A Formentera es troba que els dos caps de proa que subjecten la vela no es diferencien entre el davant i l'orsapop, i s'anomenen davants indistintament. Així i tot, l'informador de més avançada edat va fer aquesta distinció.

al **cap de mort** de la roda de proa, i l'orsapop, a una de les dos **bites** que duu l'embarcació a cada banda de proa. L'escota la trobam fermada al puny de la vela amb el mateix nom, el puny d'escota. L'altre extrem es lliga a la bita de popa amb un **nus d'escota**, que és fàcil de desfer en situacions d'agafar vents forts i perillosos per a l'embarcació: "un mariner mai amarra una escota que hagi de deribatar per llevar-la perquè un nus d'escota es fa així que si ve una ratxa de vent es pugui amollar sa vela" (H-05). L'escota ajuda a regular la vela i el seu engolfament.

Tot l'aparell de l'antena i el pal van assaonats amb **seu**, que ajuda a maniobrar l'aparell amb més facilitat sense que els materials pateixin un desgast molt més ràpid. També s'enseuaven els remos i les escalemeres per tal de facilitar l'acció de vogar: "se'n portava sempre a bordo perquè necessitaves es remos i ho posaves damunt s'escalemera; si estan ben engreixats és molt més lleuger. I per s'arboradura també, pel car i per s'amant que era lo que aixeca sa vela" (H-04).

La vela llatina

La vella de llaüt es pot combinar amb un nombre de veles que poden arribar fins a quatre: la vela major, la mitjana, el triquet i el foc. A Formentera, però, no ens trobam amb aquestes combinacions. Majoritàriament, els nostres llaüts estaven formats per **la vela major i el foc**.¹⁰ Les veles estan fetes de diferents peces de tela de cotó, conegut com **cotonet roig** o **cotó veler**, unides entre elles. Cada una d'aquestes peces s'anomena **faixa** i fan uns dos palms i mig o tres i van unides entre elles mitjançant un **reforç** vertical. Aquest cotó era "des mateix material que es feien ses veles des molins" (H-08).

La vela major consta de tres punts principals que coincideixen amb els vèrtexs d'un triangle i es troben reforçats amb més tela: el **puny del car**, el **puny de la pena** i el **puny d'escota**. Tot el perímetre de la vela té uns reforços anomenats **ralingues**. La vela va envergada a l'antena pel costat del **gràtil**, reforçat amb una ralinga com un doblec de la tela pel qual s'enverga a l'antena mitjançant uns **batafions**. La part horitzontal de la vela s'anomena el **fil** i és una mica còncaua, no és recta, i també va ralingada per als armatges. Finalment, el costat caient vertical de la vela s'anomena **perfil**, per on corre també una ralinga per reforçar, però en aquest cas es tracta d'una canal de la mateixa tela per on passa un cap des del puny de la pena fins al puny d'escota, per ruar més o menys la vela segons el vent que s'interessa agafar, ralingar la vela perquè faci més bossa sobretot quan es navegava amb vents portants.

A més a més, la vela consta de tres **reforços** més paral·lels a l'antena i anomenats rissos. Hi trobam el **ris gros**, més proper a l'antena, el **ris d'enmig** i el **ris petit**, i als seus encreuaments amb els reforços verticals hi trobam més batafions per tal de poder desenvergar vela depenent del vent que faci: "si feia més vent agafàvem fins al ris petit, que és per no agafar tant de vent amb sa vela... és perillós. Quan més vela, més anava, però quan hi havia molt de vent, sobra vela. A voltes veies que sa barca s'escorava i havies d'emproar sa barca per bui-

¹⁰ Es té constància d'un llaüt de fusta construït a la Savina l'any 1885 anomenat *Joven Catalina*, d'una eslora de 13,80 m i aparellat a vela llatina amb major, mitjana i foc. Es conserva un document familiar que fa referència al cost de la seua construcció. Feia tasques de cabotatge, principalment de carbó entre les illes Balears i la Península. Seria de les embarcacions més grosses mai construïdes a Formentera (Marí Cardona, 1983:185; Castelló Ferrer, 2021:68).



Llaüt damunt un escar as Pujols, anys setanta del segle XX. Fons Reinald Wünsche, AISF.

dar una mica es vent de sa vela perquè si no vas a mal de trabocar i si traboques et quedes cap per avall” (H-04).

Tothom qui navegava amb vela de llaüt també portava hissat un **floc**, generalment totes les embarcacions de Formentera en duien. El floc és una vela triangular que no porta antena, va subjectada al pal mitjançant un cap i, pel seu costat inferior, al **botaló**. El floc és del mateix material de cotó que la vela major i també va ralingat pels seus tres costats. És una vela de maniobra i de millor control de l'embarcació: “era lo principal pes barco a la vela, era lo que els feia virar i treballar més bé. Sense floc era molt mala de governar, sa barca... era com sa guia des barco, per això es duia fora des barco a proa, des cap des botaló a n'es palo” (H-07).

Una particularitat que té el cotonet roig o cotó veler és la seua facilitat d'atapeir-se per l'acció de l'aigua: “quan hi havia vent fresc i volien córrer, lo que feien per atapeir més sa vela era: salpaven poals d'aigua i la tiraven a sa vela, la xopaven. Al xopar-se, es cotonet s'inflava i quedava més atapeïda i no deixava passar tant es vent [...] Quan havíem arriat ses veles tiràvem aigua i veies com s'aigua corria amb sa direcció des vent i no deixava entrar es vent, era molt polit” (H-08). D'aquesta mateixa manera una cura molt important que s'ha de tenir amb les veles és el seu assecat i posterior solejat. El cotonet roig, en ser una fibra natural, necessita les seues cures. Abans de plegar-se del tot, és important deixar-les airejar i eixugar-les perquè no quedin humides i així evitar que es puguin florir i podrir com material natural que és (H-13).

Els remes

Els remes tenen la mateixa importància o més que la mateixa vela. El rem és un instrument de fusta que serveix com a propulsió d'una embarcació. Consta de la **pala**, la **voga** i el **guió**, i va lligat a l'escàlem de l'escalamera per un nus d'estrop per facilitar l'acció de vogar. Normalment els llaüts de Formentera consten de quatre escalemeres, dues a estribord i dues a babord i un total de quatre remes que es col·loquen sobre unes **forquetes** al lateral del llaüt. Amb els remes hi ha dues coses a tenir en compte que són de gran importància: la primera és la col·locació del rem sobre la forqueta, que sempre ha d'anar amb la pala cap a popa i mai a l'inrevés; la segona i la més important, que els remes no es deixen mai a terra, "ni anant amb motor" (H-05).

Els imprescindibles a bord

A part dels remes, hi ha nou elements que mai es poden deixar de dur a bord: un ganxo, una massa, un ganivet, un pot de seu, un poal o una sàssola, estrops de recanvi, escàlems de recanvi, un ferro i alguns caps (H-05). De tots aquests elements, farem esment dels menys evidents.

El **ganxo** serveix per salpar algun peix i qualsevol cosa que pugui caure a l'aigua. Consta de dues parts: el mànec de fusta i el mateix ganxo de ferro. El **seu** és greix de bestiar, concretament, del bestiar més vell. Aquest seu es pica amb una maça i es fa un greix més compacte, "que fa molt llis" (H-04).

La **sàssola** és una peça per treure l'aigua de l'embarcació. Es tracta d'una peça de fusta que consta d'un agafall i una pala amb forma corba que s'adapta a la concavitat del llaüt per la seua part interior. Per la part superior queda oberta, i per davant acaba en punta per tal de facilitar la recollida de l'aigua a la **plaça d'esgotar**, que se situa a l'interior de l'embarcació i coincideix amb la seua part central en el punt on sol acumular-se l'aigua que ve de popa i de proa: "Això és molt antic, però jo ho he conegut. Té una ansa per sa part de darrere, fet de sa mateixa fusta i és corbada, i això feies... just agafava tota sa forma que tenia sa plaça aquella, treies tota s'aigua. Era una peça que estava sempre a bord" (H-05).

Un altre element important per a un llaüt és el **lastre**.¹¹ Abans de sortir els mariners s'asseguren de posar el llast a l'embarcació; un llaüt sense llast no té estabilitat. Com a llast s'utilitzaven pedres preferiblement planes perquè no poguessin rodolar d'un costat a l'altre de l'embarcació i es col·locaven normalment a la popa del pal. Si el llaüt partia carregat de mercaderia per vendre, no calia posar tant de llast, o directament no se'n posava. Aquest es treia una vegada es pujava la barca per l'escala fins al varador. Per qualsevol embarcació a vela, el llast és totalment necessari perquè li proporciona estabilitat.

b. Maniobres de la vela de llaüt

Tot i que en la navegació tot és una maniobra constant, s'ha fet un recull de les maniobres més destacades que hem pogut obtenir dels nostres informants i que ells mateixos han rea-

¹¹ A Formentera s'utilitza el castellanisme **lastre**. La seua traducció correcta és **llast**.

litzat en el seu ús més quotidià de la vela de llaüt. La gent de la nostra illa es caracteritza per ser bona marinera i ben entesa de la mar, i abans de sortir embarcats fan sempre una valoració de les condicions meteorològiques i de la direcció del vent. Aquestes dades no només determinen les seues condicions de navegació sinó que també els permet fer, des de terra, el més convenient per tal de facilitar la seua travessia i evitar fer, si és possible, certes maniobres en mar oberta i en condicions meteorològiques desfavorables, que poden ser a vegades complicades i, fins i tot, perilloses.

La maniobrabilitat de la vela de llaüt és una de les seues grans qualitats. La vela es pot desplaçar en diferents direccions i, per tant, permet combinar diverses posicions, fet que requereix sempre dos mariners: un a popa, encarregat del timó i l'escota, i un a proa, centrat en els davants (o davant i orsapop). És veritat que no tothom navegava amb aquest tipus d'aparell, n'hi havia que navegaven amb veles més senzilles on un mariner tot sol s'apanyava, però aquest no era el cas de la vela de llaüt.

Es necessitava una persona a popa, normalment és qui governava es timó i s'escota de popa, i una persona a proa, que s'encarregava des davants. De totes maneres, aquells que anaven en xalana, una embarcació de dimensió bastant més petita, sí que podien navegar tot sols, ja que sa vela era de menor tamany també i era més fàcil de manejar. Sa vela llatina era una vela que aprofitava molt bé es vent, però aquí també era molt important es tipus d'embarcació (H-05).

En aquest recull de maniobres en trobam algunes de més generals lligades a l'aparell llatí, com és el cas d'envergar o desenvergar, hissar i aplegar la vela; fer el car o passar el car, que es feia en funció de les condicions de la travessia que es volia fer; maniobres de canvi de rumb, com la virada o *tribujada*;¹² i finalment, dues maniobres per fer més segura la navegació, com són fer rissos a la vela o arriar-la en pla.

Envergar¹³ o enferir la vela: col·locar la vela i ajustar l'antena a les dimensions del gràtil de la vela. És una maniobra que quasi sempre es fa abans de partir, no obstant això, també es pot realitzar en mar obert. Així mateix, quan aquesta s'ha de treure per eixugar-la o reparar-la, se'n diu **desenvergar la vela** (H-04).

Hissar la vela:¹⁴ pujar la vela. Es pot fer de dos formes diferents segons les condicions del vent: hissar la vela desplegada o plegada "al moro".¹⁵ En ambdós casos, la maniobra es realitza amb l'embarcació de proa al vent.

Aplegar la vela: recollir la vela. Aquesta maniobra es pot fer de dos maneres: la primera emproant la barca al vent, es baixa l'antena i es recull la vela sobre la coberta, es plega i es lliga a l'antena amb els batafions. Se sol deixar la pena de l'antena reposant sobre una forca situada a popa.

Fer el car o passar el car: canviar l'antena d'un costat del pal a l'altre, per passar de **navegar a la mala a navegar a la bona**. Si navegam a la bona i volem evitar que després d'una virada,

¹² *Tribujar* ve del verb *trabujar*, que vol dir "virar en rodó".

¹³ No s'utilitzen en el món de la navegació els conceptes de col·locar o penjar la vela (H-04).

¹⁴ "Oferir la vela al vent" (Oller i García-Delgado, 1996: 181).

¹⁵ Hissar la vela estant aquesta mig desplegada.

la vela es recolzi al pal, s'haurà de canviar de costat l'antena amb la vela (Oller & García-Delgado, 1996: 135). Aquesta maniobra, i així coincideix amb el testimoni de totes les persones entrevistades, només interessa fer-la si s'han de navegar grans distàncies sense canviar d'amura, ja que és laboriosa: "És una maniobra que es solia fer en moments quan tenies que fer un rumbo molt llarg. Si no, hi havia una altra opció, que era navegar a la mala" (H-08). En cas contrari, si els canvis d'amura són successius, quan es **bordeja**,¹⁶ per exemple, interessa navegar a la bona i a la mala de forma alternativa (Tur Riera, 2003a: 99). "És una maniobra que sovent es fa des de terra, depenent d'on venia el vent i d'on es volia anar" (H-05).

Tribujar: canviar l'orientació de la vela quan es navega en **popa redó**, és a dir, en vents portants per tal de canviar el rumb de l'embarcació. Segons els nostres informadors, una maniobra complicada. Si les condicions del temps no són favorables i no se'n té un bon domini, aquesta es pot convertir en una mala maniobra amb la qual els mariners poden rebre un cop d'antena. Per portar a terme aquesta maniobra, el car demana molta força.

Passar la popa pel vent, canviant l'antena de costat perquè la vela rebi el vent per l'altre costat (Costa, 1981: 113).

Virar: canviar de rumb de la trajectòria. Per virar es posa sempre el timó al costat contrari d'allà on es vol anar i es va emproant la barca al vent fins que aquest cau per l'altra banda.

Fer un ris: aquesta maniobra és molt característica de la vela de llaüt i per portar-la a terme és necessari emproar la barca una mica al vent, arriar un poc l'antena i començar a poar vela fent rissos (Oller i García-Delgado, 1996: 185). Quan fa molt de vent o aquest puja durant la navegació, es fa un ris, és a dir, s'enrotlla la vela a l'antena fins al primer reforç. Això és fer un ris gros. Si s'enrotlla fins al segon reforç, es diu fer un ris mitjà, i si s'enrotlla la vela fins al tercer reforç, és fer un ris petit. La vela, com ja s'ha comentat abans, té tres reforços i, al llarg d'aquesta, uns batafions que serveixen per lligar la vela. Aquesta maniobra depèn del vent que hi hagi, si fa molt de vent fan un ris petit, per no tenir tanta superfície vèlica i així no agafar tant de vent. Com més vela, més avança l'embarcació, però quan hi ha molt de vent això podria ser perillós, la barca es pot escorar massa. "En aquestos casos sempre s'emproava una mica sa barca per buidar es vent de sa vela i així no córrer es risc de trabucar" (H-04). Fer un ris és, en definitiva, una maniobra per assegurar la nostra embarcació i es pot fer des de terra si ja es preveu un vent fort o ratxat, o en mar oberta.

Arriar en pla: així com es poden fer rissos per reduir la superfície vèlica per no agafar tant de vent, una altra opció, si el vent arriba a ser realment molt fort o amb fortes ratxes, és simplement arriar en pla, és a dir, arriar l'antena i la vela fins que quasi toqui la coberta perquè no agafi gens de vent. Si ve alguna ratxa forta de vent, aquesta maniobra evita que no pugui trabucar l'embarcació. Si la vela va completament hissada, fa molta pressió, i, si s'arria en pla, no deixa fer palanca, per tant, podem dir que és també una maniobra de seguretat.

c. Navegar a vela de llaüt

La vela llatina va ser, en el seu dia, un aparell de propulsió d'embarcacions innovador que,

¹⁶ **Bordejar:** navegar contra vent fent bordades. Se'n parla més detingudament en el següent punt, dedicat a la navegació.

com ja sabem, té el seu origen en els intents de navegació en direcció al vent amb una vela quadra, que només permet la navegació amb vents portants, és a dir, vents que empenyen. El sorgiment d'aquesta vela triangular, objecte d'estudi de l'informe, permet navegar amb vents contraris, permet el que es diu navegar de cenyida.

Es llaüt de sa vela llatina lo que més té, lo que més va innovar sa vela llatina en aquell moment, en s'antiguitat, va ser que era sa primera vela que permetia a ses embarcacions entrar a n'es vent, el que coneixem com sa cenyida. Ses veles que hi havia antigament eren veles fetes per propulsar s'embarcació amb vents portants, i en aquest cas no. En aquest cas sa vela llatina va modernitzar sa navegació perquè permetia marcar un rumbo allà on volies anar i més o menys amb ses cenyides... no és que poguessin cenyir molt, però podien arribar a un màxim de quaranta graus a lo millor des vent, però entraven... i milloraren sa capacitat des navegants i sa innovació que va ser sa vela llatina a n'es seu moment (H-08).

Avui en dia, quan se surt a navegar amb qualsevol embarcació a propulsió mecànica, o fins i tot a rem, s'ha de tenir en compte el vent, així com l'onatge. Això no obstant, en ambdós casos podem agafar qualsevol direcció desitjada. En canvi, no passa el mateix amb la navegació a vela, en la qual és imprescindible tenir en compte quin rumb es porta per aconseguir la propulsió adequada. Aquesta secció recull les diferents formes de navegar i d'orientar la vela segons la direcció en què la vela rep el vent.

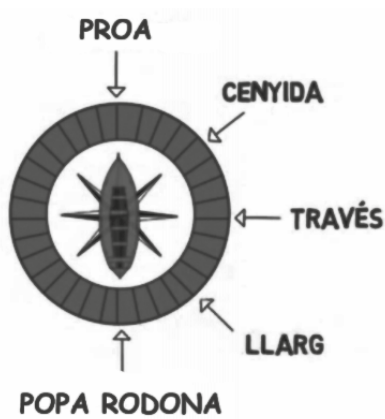
Una característica única de navegar amb l'aparell llatí és la posició de l'antena sobre el pal. Segons aquesta posició, l'aparell llatí pot navegar de les següents dues maneres:

A la bona: navegam a la bona quan la vela queda a sotavent del pal, és a dir, amb la vela i l'antena al costat oposat del qual arriba el vent. Quan es navega a la bona el rendiment de la vela de llaüt és l'òptim. La vela agafa bé el vent i aquest hi circula de forma uniforme amb un rendiment immillorable. Es pot navegar a la bona en tots els rumbos, en cenyida, del través, del llarg o en popa rodona (Oller i García-Delgado, 1996:135). És la forma més corrent de navegar distàncies llargues (J. Costa, 2009:289).

A la mala: navegam a la mala quan l'antena i la vela estan a sobrevent del pal, és a dir, que posat el llaüt a vent, tota la vela queda recolzada sobre el pal (J. Costa, 2009:289). Quan es navega en aquestes condicions el rendiment de la vela no és tan bo. En quedar recolzada sobre el pal, la vela queda partida en dos parts respecte al pal, una part a proa i l'altra a popa. Aquesta partició impedeix el correcte rendiment aerodinàmic de la vela (Oller i García-Delgado, 1996:136). Això presenta dos inconvenients: el primer és que el pal està sotmès a tota la força que exerceix el vent sobre la vela, amb perill de trencar-lo; i el segon és que la vela pateix un fregament en tota la zona recolzada sobre el pal (J. Costa, 2009: 289).

Les diferències entre navegar a la bona i navegar a la mala tenen a veure amb el rendiment de la vela. És més efectiu i segur navegar a la bona que navegar a la mala.

Tot seguit es parlarà de la forma de navegar en funció de la incidència del vent sobre l'embarcació, això requereix orientar la vela canviant l'angle que forma amb la proa, és a dir, segons l'angle amb el qual rep el vent l'embarcació es pot navegar: de cenyida, del través, del llarg o en popa rodona (Tur Riera, 2003a: 99). La vela de llaüt s'orienta respecte al vent amb l'ajuda del davant i l'orsapop a proa, i l'escota a popa, d'aquesta manera la vela va



Font: elaboració pròpia

adoptant diferents formes.¹⁷

Navegar de cenyida: “quan una persona es fa vella se li fa tot barda amunt i vent de proa” (H-05). Quan el vent ve de proa es porta la vela a cenyir, és a dir, la barca avança en un angle mínim contra el vent. És, per tant, el rumb possible més proper a anar contra el vent. Així mateix, és el rumb teòric més ràpid, la vela aquí anirà tan caçada com sigui possible. Es pot cenyir amb el vent entrant de babord o d'estribord, i per canviar el costat de cenyida s'haurà de virar. Si la vela va massa dins el vent, flameja, per tant, s'ha de tornar un poc cap a sotavent perquè la vela torni a agafar el vent (H-05).

Qualsevol arboradura té un límit a l'hora d'encarar-se al vent i la vela llatina és de les més característiques per aprofitar aquestes condicions. Quan el vent incideix en la vela, ha de generar un sistema de forces que han de permetre l'avanç de l'embarcació. Perquè s'entengui millor, podem dir que si l'impuls és major que la deriva, la barca avança. No obstant això, si es dona el cas contrari, la barca deriva (Oller i García-Delgado, 1996:141).

Quan s'ha de navegar a contra vent, per guanyar sobrevent, les barques han de fer **bordades** remuntant el vent, és a dir, navegar fent una espècie de ziga-zaga o, com es coneix també a Formentera, fent **volta i volta**. Per **bordejar** s'havia d'anar canviant de rumb i això necessita d'una certa velocitat per fer virades netes: “Si no tens inèrcia, es barco no passarà mai sa proa” (H-08). Per altra banda, es necessita també més temps. “Tornar fent volta i volta ja requeria més temps... S'intentava no tenir es vent de proa de tornada. Alguns pescadors expliquen que quan s'anava a pescar es mirava d'anar a un lloc d'on sempre fos bo tornar. En canvi, avui dia, amb es motor es pot anar més fàcilment allà on es vol” (H-05).

Navegar de través: quan el vent arriba de forma perpendicular a la crugia de la barca deim que ens arriba del través i, per tant, navegam del través. Navegar de través és navegar respecte al vent a 90°, és a dir, el vent entra perpendicularment pel través de babord o estribord depenent de la direcció en què anem. L'antena ha de formar un cert angle com la crugia de l'embarcació i el vent ha de circular per la vela com ho fa quan cenyim. Quan anam de través, la vela anirà mig oberta, i a mesura que es va obrint, s'ha de deixar anar una mica el davant i controlar el caçat de l'escota per aconseguir fer més bossa. D'aquesta forma l'embarcació navega a tota velocitat i la deriva. Navegant així, resulta insignificant si la comparem amb la navegació que tenim si anam de cenyida (Oller i García-Delgado, 1996:145).

Navegar del llarg: es dona quan el vent entra des del través cap a popa. Quan navegam del llarg, navegam aproximadament a uns 120° respecte al vent, que ens donarà lateralment per l'aleta de babord o estribord depenent de la direcció. És el rumb, a la pràctica, més ràpid en la majoria d'embarcacions. Es tracta d'una navegació amb vents portants i el vent, en lloc de circular per la vela, haurà d'incidir de forma perpendicular en el seu centre, fent bossa a

¹⁷ Segons la incidència del vent respecte l'eix longitudinal de l'embarcació es posa nom als rumbos. La rosa dels vents està dividida en trenta-dos rumbos.

la vela i empenyent la barca. Per aconseguir això, s'ha d'orientar l'antena de forma que puguem assolir aquest objectiu i s'han d'obrir totalment el davant i l'escota. (Oller i García-Delgado, 1996:148).

Navegar en popa redó (popa rodona): es dona quan el vent ve de popa i es tracta també d'una navegació amb un vent portant. És quan el vent ve de 180° respecte a la nostra embarcació, és a dir, quan ens ve per la popa o per darrere. En popa rodona podem navegar també a la bona i a la mala, però és a la bona com s'aconseguirà una major arrencada: “en popa hasta ses botes rodolen” (H-05). Navegant amb aquest vent, la proa se sol enfonsar un poc més del que és normal i, per tant, la popa s'alleugera de pes. Això passa perquè la força que exerceix el vent sobre la vela està més avançat.

6. La vela de llaüt a Formentera

A causa de la insularitat de les illes Pitiüses, les activitats vinculades a la mar han set sempre un sector molt important en la vida i l'economia de les dues illes. La necessitat de desplaçar-se per mar requereix la construcció d'embarcacions de fusta, activitat molt present al llarg de la història de les Pitiüses, especialment a Eivissa, on va tenir el seu apogeu al segle XVIII. És aquesta mateixa condició d'insularitat, junt amb la bona qualitat dels nostres arbres, la que va empènyer aquest sector tan important per a la història i la tradició marítima, i de la qual hem heretat un patrimoni tant material com immaterial molt important. Les embarcacions de vela d'Eivissa i Formentera en els segles XIX i XX són herència marítima del mediterrani català amb les seves pròpies particularitats (Tur Riera, 2003b).

La navegació a vela de llaüt és característica del conjunt de la Mediterrània, no obstant a Formentera el seu ús ha set molt necessari per al transport de mercaderies i passatgers fins a Eivissa, però sobretot ha set molt quotidiana i molt lligada a la pesca com un mitjà de supervivència i de necessitat complementària a l'agricultura. Tanta rellevància tenen la pesca i el món marítim en la vida social i econòmica de l'illa de Formentera que no és d'estranyar que encara sigui important i ben viscut i recordat dins de l'imaginari popular de la societat formenterera. Així ho demostren els records de les vivències dels informants, com també tota la documentació gràfica i artística que representa l'illa de Formentera.

Quant a la documentació gràfica, podem trobar abundant material amb fotografies i il·lustracions a diferents guies turístiques de l'illa. Un bon exemple n'és la guia de Joan Castelló i Guasch (1970), on apareixen diverses il·lustracions del “típic llaüt formenterenc” (ídem, 1970: 3, 15, 24, 44) com a indicatiu de la importància d'aquest en el paisatge mariner de la nostra illa. Seguint amb la documentació gràfica i la importància del món marítim per a la societat formenterera, cal esmentar els grafitos murals en algunes cases on es preserven representades embarcacions que en el seu moment impressionaren els ulls que les captava. És el cas del grafit d'unes embarcacions a vela llatina que es poden trobar a can Costa des Balcó i a can Campanitx de sa Pujada (González Gonzalo i Oliver Font, 2007).

No podem tancar aquest apartat sense fer especial esment a l'obra de l'artista eivissenc Antoni Tur Costa, conegut per tothom com *Gabrielet*. L'artista eivissenc va produir la major part de la seua obra a l'illa de Formentera, una obra que es caracteritza per aquarel·les i olis, però sobretot per la ceràmica, amb representacions de paisatges típicament illencs i mediterranis

on destaquen motius de caràcter mariner i pescador amb forta presència de la vela de llaüt com un element més que caracteritza el nostre paisatge formenterer (Majoral Ballester i Riera Cardona, 2001: 30, 31, 53, 54, 56).

Totes aquestes imatges representen la importància de la vida marítima per a la societat de Formentera, ja que reflecteixen una construcció i una interpretació d'un determinat moment, i l'anàlisi de la seua dimensió visual complementa la seua dimensió etnogràfica (Appaurai, 1986 dins Banks, 2010). Aquestes imatges han proporcionat dades impossibles d'obtenir d'altra manera avui en dia, tenen una biografia i envolten la vida de les persones i de la societat formenterera dels darrers seixanta anys. Doten d'importància i significat la manifestació cultural que estam tractant en aquesta recerca.

a. Tipus d'embarcacions

Entre les embarcacions tradicionals de fusta a Formentera trobam principalment xalanes, bots i llaüts. Aquestes barques eren una qüestió de supervivència, s'utilitzaven per anar a pescar o pel transport de mercaderies amb l'illa veïna d'Eivissa. És a la segona meitat del segle XX, amb l'aparició del turisme, que aquestes embarcacions tradicionals que han perdurat fins als nostres dies passaren a un ús principalment de pesca o d'esbarjo (Tur Riera, 2003b).

A continuació, es fa una breu referència a les embarcacions de fusta tradicionals més utilitzades a Formentera, de les seves característiques principals i dels seus trets més distintius, sempre destacant l'essència transmesa per la gent de l'illa de Formentera.

La xalana¹⁸

La xalana era una embarcació molt important a Formentera degut principalment a l'orografia de l'illa, i no ha set considerada com una embarcació secundària com a altres indrets. Es tracta d'una embarcació petita (d'uns dos a sis metres d'eslora) poc pesada, lleugera, segura i funcional. Té el fons pla i lleugerament arrodonit, la proa sol ser un poc llançada i la popa amb mirall. Té poc calat i sol anar armada a rem, habitualment no navega a vela, i si ho fa és amb **vela de palanca**, la qual cosa li permet arribar fins a certa distància, però sempre propera al litoral i principalment per a usos de pesca. La seua lleugeresa la feia interessant per pujar les rampes de les casetes varador, característiques del nostre litoral, com hem explicat a l'inici del treball.

El bot

El bot és una embarcació mitjana, d'uns tres a vuit metres d'eslora. Se'l sol relacionar com el germà petit del llaüt, però amb la diferència que té el pinyol (o capirol) més petit o directament no en té (H-11). No té coberta i la seua construcció es caracteritza per ser d'unes formes més arrodonides i més senzilla. Pot anar armat de vela de palanca o bé també de vela llatina, per la qual cosa l'embarcació acabarà adoptant el nom de llaüt i creant més dificultats de distinció entre aquestes dues embarcacions ja descrites com a germanes.

¹⁸ Aquesta embarcació a Formentera es coneix amb el nom de xalana, no obstant a Mallorca es coneix més com **pastera** o **beta**; a Menorca, com **tèquina**; i a Eivissa, com **pastera** o també xalana (H-01).

El llaüt

El llaüt és una embarcació amb una eslora no més enllà dels quinze metres. A Formentera, però, podem trobar molts de llaüts que podien tenir una eslora semblant a la d'un bot, d'uns quatre a vuit metres. És una embarcació de construcció molt elaborada, però lleugera al mateix temps. Té coberta i sol anar armat amb vela llatina, on el pal se situa pròxim al centre de l'eslora i inclinat cap a proa. També és característic que duguin un botaló per tal de poder hissar el floc. Com hem dit, el llaüt no defineix l'aparell, conegut com a vela de llaüt o vela llatina, sinó que l'aparell pot acabar definint la nau (Tur Riera, 2003a:19). "Es llaüt... aquí hi ha molt que dir perquè hi ha molta gent que a qualsevol cosa que pareix un llaüt li diuen llaüt" (H-11). Ha set una embarcació que ha pres diverses formes segons el lloc de construcció i les necessitats que havia d'oferir (Castelló Ferrer, 2021:26). Concretament a Formentera, podem trobar un tipus de llaüt representatiu de l'illa, fet segurament pels mestres d'aixa i conegut com **Llaüt des Damians**, que té la popa tallada i anomenat de tal manera o de **popa de mirall** (H-11). També trobam llaüts en forma de **dues proes** i llaüts de **popa rodona**. Segurament aquestes formes no eren casuals, sinó que anaven relacionades amb el material i les plantilles que tenien per a realitzar-los (H-11).

Degut a la importància que representa el llaüt a Formentera, s'ha volgut fer aquí una especial referència al llaüt **San Jaime**, popularment conegut com a **Llaüt des Caló**, una embarcació que armada a vela de llaüt va fer durant molts anys el correu entre el mollet des Caló i el port d'Eivissa. La història del **Llaüt des Caló** es recull en alguna bibliografia (Marí Cardona, 1983; Galiana Veiret, 2014), però sobretot gràcies als informadors que han ajudat a fer possible l'elaboració d'aquest informe, la majoria d'ells veïns des Caló i la Mola.

Dins de l'imaginari popular de molts habitants de Formentera encara apareix el llaüt **San Jaime** partint del moll des Caló. Es tractava d'un llaüt d'uns onze metres d'eslora aproximadament que sortia sempre que el temps ho permetia, amb un horari bastant regular i que podia trigar des de només dues hores, amb bones condicions de vent, fins a mig dia, si no hi havia vent i havien d'acabar vogant per arribar a Eivissa. "Bueno, depenia des temps. Si anaven amb so vent de lle-beig, que generalment era quan millor perquè es vent dona llarg, dos hores, una hora i mitja. Ara, a vegades havien de vogar, també. Amb aquells remes, vogaven dos a cada rem. Duia dos remes, però vogaven dos hòmens amb un rem" (H-09).

Tant els mariners del **San Jaime** com tota persona que vivia a la Mola i tenia interès a saber si el llaüt partiria cap a Eivissa, enguaitaven des des Mirador cap as Caló per veure si s'havia penjat una roba negra des de l'anomenat Alambí.¹⁹ Aquest era el senyal que informava els veïns de la part més elevada de l'illa, que el llaüt des Caló aquell dia partiria cap a Eivissa: "sé que anàvem allí, a sa Casilla, as Mirador, i allí hi vèiem es Caló i, si feia bon temps, posaven una roba negra a una finestra [de s'Alambí] i deien: "Hi ha senya! Idò venga, nem. Es llaüt sortirà" (H-09).

Aquest llaüt es va construir l'any 1928 per encàrrec de Joan Juan **Campanitx** a Pep **Raspalls**, un reconegut i experimentat mestre d'aixa eivissenc (Vilàs i Gil, 1989: 16-18). Es va vendre l'any 1948 a una família eivissenca i actualment es troba a Sant Antoni de Portmany (Eivissa), total-

¹⁹ El lloc on es fundà la destil·leria de la família Marí Mayans es coneix popularment pels veïns com *s'Alambí*.

ment reformat i aparellat de balandra (amb vela cangrea). Així mateix, encara podem trobar as Caló el torn que durant molts d'anys va servir de molinet per arriar el *San Jaime* i altres embarcacions a la mar del mollet.

No podem deixar de mencionar can Pep Xomeu de la Mola, família que encara avui dia regenta la botiga més antiga de Formentera. Per aquest motiu, eren propietaris del llaüt **Virgen María**²⁰ que feia recorreguts fins a Eivissa amb les càrregues necessàries. La peculiaritat rau en el fet que aquest llaüt el tenien avarat a s'Estufador, un dels punts més allunyats d'Eivissa, que es troba al sud de l'illa de Formentera. Des de s'Estufador, i segons el vent d'on venia, s'anava pel costat del cap de Barbaria o pel costat de la Mola, aquest últim amb quatre milles menys que el primer. En aquests viatges cap a Eivissa s'embarcava tot allò que es volia vendre dels veïns de la Mola: ordi, bestiar, formatges, ous..., i se solia tornar amb altres mercaderies necessàries per a la botiga.

De llaüts representatius per a la societat formenterera n'hi ha més, tots ells armats a la seua vela llatina. És per aquest motiu que també trobam dos carrers que fan honor a dos llaüts amb rellevància en el record mariner de Formentera: el **Llaüt Negre** i el **Llaüt Verd**. Aprofitam per destacar el treball de Joan Marí Cardona (1983) on surten detallats els diferents llaüts dels quals es guarda coneixement, així com altres embarcacions més modernes que arribaren amb la revolució del vapor, amb totes les dades d'eslora i de les seues funcions. És curiós mencionar que l'autor fa referència als pals que armaven cada llaüt, però no detalla el tipus de vela. Això és un indicador d'especial importància: la vela de llaüt era tan pròpia d'aquestes embarcacions que fer-ne menció no donava més informació d'una cosa que era totalment evident i, és més, que era totalment normal i quotidiana fins aquells dies.

b. Oficis tradicionals relacionats

La construcció d'embarcacions i dels seus aparells de vela llatina era un sistema relativament fàcil i no depenia de la importació de materials ni peces de fora. La fusta dels boscos, els caps per a les maniobres i les teles de les veles confeccionades majoritàriament a l'illa, varen permetre que aquestes embarcacions es fessin ràpidament a la mar. És ja al segle XX quan la vela llatina i la vela en general es veuen desplaçades pel motor com a nou sistema de propulsió. La vela llatina queda, llavors, com a element auxiliar.

Mestre d'aixa

De la construcció d'embarcacions neix l'ofici de **mestre d'aixa** a inicis del segle XIX. Es tracta d'un ofici que es va anar establint després d'anys de pràctica i que s'heretava de les generacions anteriors, és a dir, de pares, oncles o avis. La tasca d'un mestre d'aixa requeria molta constància i amor cap al treball, i això el convertia en un ofici d'un alt valor i, a la vegada, en un ofici molt gelós dels seus coneixements.

A Formentera, els mestres d'aixa treballaven des de casa, allí tenien el seu taller. Per obtenir la fusta que necessitaven per construir les embarcacions visitaven els boscos, normalment

²⁰ L'any 1937 aquest llaüt va fer un viatge fins a Algèria del qual no va tornar cap a s'Estufador, amb set persones embarcades que fugiren de la repressió i violència franquista durant la Guerra Civil espanyola (Marí Cardona, 1983:206; Lluy Torres, 2001:60-61; Colomar Ferrer, 2009:39).

de veïns, on hi havia arbres de pi, els escollien segons la forma i la llargària que buscaven, i després el propietari els venia la fusta: “si algú havia de fer un llaüt i pot ser que es mestre d’aixa no trobava sa fusta que necessitava, es veïns sempre estaven pendents de, *mira que aquí hi ha aquest pi o aquesta alzina per si et serveix*. Es col·laborava amb això, molt” (H-01). Tot seguit el mestre d’aixa es posava en marxa a talar els arbres, deixava els troncs nets i pelats i, posteriorment, a partir d’unes plantilles en treia la forma que necessitava.

Ja s’ha fet menció amb anterioritat de les bones característiques de la fusta a les Pitiüses, que afavoriren el desenvolupament d’aquesta indústria a les illes. La qualitat del pi, un arbre predominant i característic de la vegetació formenterera, el converteix en el principal material a partir del qual no només es construeixen totes les parts de l’embarcació, sinó també altres peces auxiliars lligades a l’arboradura de la nau. Podem trobar casos en què la peça de la trossa o els botons estiguessin fets de fustes més resistents i fortes, com ara l’olivera o la bellotera.

En aquest procés de construcció d’una barca, un cop s’escull la fusta a partir de la qual es construirà, es comença a aixecar la nau. Primer, se subjecta la **quilla**, es col·loquen els **maderos** o **costelles**, fets a mida a través d’unes plantilles, i després la resta de taules. Després es calafata amb estopa i es massilla. Es deixa assecar, es poleix i la barca ja està llesta per pintar a gust de l’armador. Aquest seria un breu resum del procés de construcció, del qual s’ha pogut obtenir la informació directament d’un dels pocs mestres d’aixa que queden a Formentera.

Quan començava a fer un barco començava per ses costelles, sa quilla i quan està tot fet, el plantes i el centres bé i llavor li dones sa forma que t’agrada i comences a posar taules. Primer fas totes ses costelles, abans de fer un llaüt has de tenir una plantilla. Ses plantilles són de totes ses costelles i es feien damunt allò. Cada costella és diferent. Llavor es posava damunt sa quilla, es centrava, que totes estiguessin iguals.



Llaüts as Pujols, any 1965. Fons Wolfgang Wicher, AISF.

Llavor es posava un llistó pes costat i se li donava sa forma que volies. Es tardava tres o quatre mesos. Quan es tenia s'estructura feta, ja es posaven ses taules de fora. Ses taules s'ajunten amb claus i tornilles. [...] Després es calafatava amb estopa, una espècie de fibra vegetal. Es feia un cordonet i després ho amassaves i després s'hi posava massilla. Sa massilla es feia de blanc d'Espanya, de fora. És com una farineta, era pols i es mesclava oli de llinassa i a vegades una mica de pintura. Això es deixava secar, es lijava una mica i ja es podia pintar (H-06).

A l'hora de construir les barques, els mestres havien d'assegurar-ne l'estanquitat, d'això depenia que l'embarcació suràs o s'enfonsàs, per tant, era una tasca molt important. Generalment, es coneix que a la Mediterrània aquesta tasca la realitzen els mestres calafats, és a dir, existeix un ofici dedicat només a calafatar. "Es mestre calafat era un expert en tancar aquestes juntes i fer-les estanques perquè s'hi jugaven molt. Si s'embarcació no estava ben sellada... imagina't! La duies a s'aigua i et podies trobar una sorpresa" (H-01). A Formentera, no obstant això, eren els mateixos mestres d'aixa que portaven a terme la feina de calafatar "era es mateix mestre d'aixa que moltes vegades calafatava" (H-01).

Amb l'aparició del turisme, l'ofici de mestre d'aixa va entrar en decadència. Aquest nou sector econòmic lligat al sector immobiliari va necessitar mà d'obra per treballar en la fusteria en general: "amb es boom turístic s'ofici de mestre d'aixa va anar en decadència, feia falta mà d'obra de fusteria en general i es papà era lo que més sabia fer i, més que llaüts, es va dedicar a fer portes, finestres i armaris" (H-01).

Tot i que a Formentera hi ha hagut diverses i reconegudes famílies dedicades a l'ofici, cal destacar que moltes persones s'han arribat a construir les seues pròpies embarcacions de fusta encara que no hagi set la seua dedicació principal. S'han pogut reunir un seguit de famílies dedicades a aquest ofici:

- Can Tanca Vella (la Mola)²¹
- Cas Moliner (la Mola)
- Cas Manyà (es Caló)
- Cas Damians (es Cap)
- Can Ramon (es Cap)
- Can Xomeu Sord (la Mola)

Confecció de les veles

Per fer ses veles es prenién ses mides. Tenen una antena, no? Des cap de s'antena a baix agafaven un fil i calaven una vorera. Posaven un clau en terra i posaven un fil amarrat i d'allí hasta es cap de sa vela, i des cap de sa vela cap a s'antena es posava un altre fil amarrat amb un altre clau. Tres claus, un per cada punta i posaven lo grossa que havia de ser. Amidaven quants de palms havia de tenir, posaven es tros de roba estès, amidaven i anaven tallant panyos. Llavor s'havia de cosir, se li feia una manegueta a sa vora. Jo n'havia cosit alguna. A n'es caps els hi posaven un reforç i baix de tot tenia un parell de doblecs i passaven fil per dins ses vores. Feia una miqueta de curva... S'hi passava sa ralinga. S'hi passava una faixa o dos... es feien es rissos a sa vela de llaüt, se'ls hi feia un ris o dos i allí s'hi posaven es batafions. (D-01).

La confecció de les veles es feia principalment de forma particular. Aquells que tenien una bar-

²¹ Segons un informador, aquest mestre d'aixa conegut com en Tanca Vella havia emigrat a l'Uruguai i allà va agafar experiència de tal manera que quan va tornar ho va fer amb una caixa de ferramentes que utilitzaven allà, tota una novetat Formentera (H-10).

ca amb la seua vela llatina es feien ells mateixos les seues pròpies veles i se sap ben cert que les dones tenien un paper fonamental en la seua confecció: “amb es tema de ses veles segur que ses dones hi participaven” (H-01). La confecció de les veles era una tasca complexa, no era retallar una tela de forma triangular i prou: “una vela no és una superfície plana, sinó que té una forma còncava i depenent des tipu de barco i depenent des tipu de vents, posaven unes veles adaptades per sa situació i demés” (H-01). El cotó veler, el material que utilitzaven, s’adquiria a l’illa d’Eivissa i cadascú a casa seua tenia el seu mètode de confecció: alguns es regien a partir dels seus patrons o la llargària de la seua embarcació, d’altres també utilitzaven la seua vela vella o la d’algun veí amb una embarcació similar, o bé les encarregaven a algú que els les fes (H-08), com bé explica la informadora de l’inici d’aquest apartat. Molts dels informadors entrevistats havien set testimoni de com a casa seua confeccionaven i feien les veles:

Sa vela llatina l’havia vista marcar ell [l’avi]... la marcava en terra per allí on és ara es restaurant aquest, Es Caló. Hi havia un tros molt gros, molt planet i hi havia una terreta molt fina. A sa terreta aquella marcava sa vela, la dissenyava allí amb sa forma que havia de tenir, segons sa barca lo grossa que era. Sabia quants de metres havia de tenir sa vela per dalt i per baix i per es costat. Ell marcava sa vela allí i llavor agafava una cinta, un metro que s’aplegava de fusta i amb allò agafava ses mesures de sa forma de sa vela i amb un paper a escala feia sa mateixa forma que havia trobat amb lo que havia marcat en terra. [...] Sa tela devien ser peces d’un metre. Sa meua güela, sa seua dona, cosia sa vela que era de sa barca que teníem a sa Cala. Tallava ses peces i les cosia i llavor sa mateixa vela tenia a sa part de dalt... li posaves uns cordells o fils que es deies batafions. (H-09).

De mestre veler en concret i com a ofici amb nom propi a Formentera podem dir que no en va existir. Els mateixos mestres d’aixa podien confeccionar les veles, però com bé hem dit a l’inici, cadascú que era propietari d’una embarcació a vela se la confeccionava ell mateix. Era una feina familiar, en la qual tots estaven implicats com a interès de supervivència que era, i és també una de les tasques amb què la dona esdevenia present dins d’aquest món, que sovent es relaciona amb l’home.

c. Estat actual

La vela de llaüt, així com les seues embarcacions tradicionals, ha perdurat fins al dia d’avui gràcies a la motivació sentimental d’alguns habitants de la nostra illa. Tot i trobar-se en situació de desús, és una vela molt coneguda a l’època i un element paisatgístic més del mar de Formentera. S’ha viscut una transformació molt ràpida que ha deixat enrere una forma de vida molt característica d’un passat nostre no gaire llunyà. En aquest treball es recullen molts de testimonis d’aquest passat i d’una memòria col·lectiva especial que reclama la necessitat de preservació, conservació i restauració d’aquesta cultura marítima de l’illa de Formentera.

Un altre motiu del seu desús, a part de l’aparició del motor, ha set l’entrada de nous materials de construcció. Apareixen materials velers menys costosos, més eficients, més fàcils de manejar i de mantenir i molt més assequibles. Les veles deixen de confeccionar-se de fibra natural, com el cotó, i passen a fer-se de materials sintètics. Quant a la construcció de les embarcacions tradicionals de fusta, s’ha viscut una forta evolució orientada a la construcció de barques de fibra de vidre i resines sintètiques. Moltes són les persones de l’illa que això ho consideren una llàstima, ja que una barca de fibra mai serà tan marinera i polida com una de fusta: “ara sa cosa està més dedicada a n’es plàstic, fa llàstima, però què hem de fer... Ses barques de fusta diuen que són més marineres” (H-06).

Una mostra de l'empremta social i cultural que ha deixat la vela de llaüt han set les més de vint regates que es realitzaren any rere any cada mes de juliol per les Festes del Carme, patrona de la mar. Se sap, gràcies a la programació d'activitats de les festes, que la primera d'aquestes trobades es va organitzar l'any 1991. Sortien des Pujols i es té constància que hi participaren entre unes quatre o cinc embarcacions amb participants tant de Formentera com de la nostra illa veïna d'Eivissa. Aquestes trobades se seguiren organitzant fins ben entrat l'any 2000, quan es deixaren de realitzar a causa de les dificultats burocràtiques que es trobaren. També va sorgir l'intent de crear una associació de vela de llaüt a Formentera, però, tot i la voluntat, no es va arribar a consolidar.

Pel que fa a l'ofici de mestre d'aixa, alguns han set els intents de reviure aquest ofici, com el curs que es va oferir per part d'uns aficionats a aquesta tècnica l'any 2018. El curs va ser impartit per un entusiasta eivissenc amb l'ajuda d'un mestre d'aixa des Cap: "es va intentar fer un curs, però no va funcionar molt bé. Varen portar uns barcos vells, s'hi va treballar uns mesos" (H-06).

Els elevats costos del manteniment d'una embarcació tradicional, la desaparició dels oficis tradicionals i la falta d'un espai per guardar aquest tipus d'embarcacions, són els principals inconvenients que es veuen per tal d'assegurar la seua vigència i fer la presència de nou habitual dins del paisatge marítim formenterer tal com havia set.

Tot i els inconvenients, són encara uns quants els portadors individuals que lluiten pel manteniment d'aquesta navegació tradicional i no només amb la intenció de reactivar les regates que durant tants anys es varen celebrar, sinó també amb una voluntat de transmetre els seus coneixements sobre l'aparell llatí i la seua navegació. En aquest treball volem deixar constància de la voluntat i la feina que fan unes poques persones que sabem que actualment es preocupen pel valor d'aquesta manifestació cultural.

S'ha de fer especial menció a la feina realitzada durant molts anys per en Vicent i n'Hilario per tal de mantenir viu l'ús de la vela de llaüt. Són dels pocs que han pogut aprendre la tècnica de navegació amb persones sabudes de l'illa i que malauradament ja no es troben entre nosaltres, persones marineres de Formentera que tenien la vela de llaüt com a únic mitjà de propulsió durant molts d'anys de la seua vida, i, per tant, grans expertes d'aquesta.

7. Conclusions

Les embarcacions armades a vela de llaüt han caigut gairebé en l'oblit, és evident que no es pot lluitar contra el progrés i la innovació i és també difícil d'evitar aquesta sensació de nostàlgia que se sent quan s'escolten les històries i les anècdotes de totes les persones entrevistades, però que, a la vegada, ens fan sentir afortunades de poder ser-hi per escoltar-les. La ràpida evolució que ha patit l'illa de Formentera en tan pocs anys ha set una de les principals causes que aquesta pràctica i els oficis que hi estan vinculats hagin quedat relegats en el fons d'un calaix i siguin només un pocs els que, avui dia, surten a navegar a vela de llaüt.

No obstant això, el que és totalment indiscutible és la petjada que ha deixat aquesta forma de navegar a la nostra illa i la importància que ha tengut recollir en aquest moment una me-

mòria històrica tan valuosa. Cada vegada són menys les persones que han viscut de primera mà l'experiència de la vela de llaüt quan era un element paisatgístic més de l'illa. Per tant, destacam la importància i la necessitat de recuperar aquests testimonis per afavorir la seua conservació i recuperació.

El ràpid canvi econòmic que ha viscut l'illa de Formentera juntament amb la ràpida transformació del sector marítim amb materials més innovadors també han ajudat a crear un efecte contrari que s'ha traduït en iniciatives particulars i motivacions sentimentals i de nostàlgia que, juntament amb la memòria col·lectiva que encara perdura, ha fet rebrotar la necessitat de conservar i protegir aquest bé. El propòsit d'aquest treball ho detalla, recollint la seua presència i la seua importància en els àmbits social, cultural i econòmic que ha determinat la nostra història i la nostra cultura marítima tradicional, motiu pel qual el reconeixement del seu valor patrimonial i cultural és indiscutible.

8. Annex 1

Inventari d'embarcacions a vela de llaüt a Formentera

Pel que fa a les embarcacions encara aparellades de manera funcional amb la vela de llaüt, a continuació volem destacar amb un inventari les embarcacions que en el present mantenen viva la vela tradicional de Formentera i posen en pràctica la seua tècnica i la seua navegació.

<i>Nom i matrícula</i>	<i>Tipus embarcació</i>	<i>Eslora</i>	<i>Propietari actual</i>	<i>Lloc i any de construcció</i>	<i>Mestres d'aixa</i>	<i>Lloc actual</i>
Bailach 3ªPM-1-179	Llaüt de fusta	25 palms (uns 5 m)	Vicent Tur	Més de cent anys, però no es coneix amb certesa	Es desconeix	A terra, finca privada
Platé 7ªIB-1-116-94	Llaüt de fusta	-	Es desconeix	Comprat a Eivissa. Es desconeix	Es desconeix	Fondejat a l'estany des Peix.
San Francisco 7ªPM-1-38-08	Llaüt de fusta	33 palms	Vicent	Es va construir a Alcúdia fa uns 150 anys.	Es desconeix	Fondejat al port de la Savina
Anelis 7ªIB-1-21-96	Llaüt de fusta	6,20 m	Hilario	Es va reformar fa 70-80 anys a Formentera.	Família Cas Damians	Fondejat a l'estany des Peix
San Juan 7-IB-1-295-1991	Bot de fusta	3,60 m	Xavi	A Eivissa l'any 1937 segons el registre de matrícula.	Família des Rapais (Eivissa)	Varat a s'Estufador
Nic 7ªIB-1-199-02	Llaüt de fibra	4,5 m	Bartolo Juan	1981	-	Varat al mollet d'es Caló
Daria 7ªBA-6-140-92	Llaüt de fusta	4,95 m	Max Mallol	Sant Feliu de Guíxols, 1908	Drassanes Mallol, del besavi del propietari	A terra, finca privada
Tirajana 6ªAT-1-66-21	Llaüt de fibra	4,80 m	Thaïs Galiana	Menorca, 1977	Drassanes Capejador	Fondejat a l'estany des Peix

9. Annex 2

Glossari de nomenclatura

aixa

Eina de fuster, composta d'una fulla de ferro acerada i tallant (amb tall de 10 o 12 cm d'ample) unida amb un mànec de fusta de tal manera que, posant el mànec vertical, el tall queda horitzontal. L'empren els fusters i boters per desgruixar o tallar la fusta.

aixol

Espècie d'aixa, però més petita, que els fusters utilitzen per rebaixar la fusta. L'aixol es distingeix de l'aixa per la forma, ja que l'aixa no té ull, sinó que té la fulla unida amb el mànec per una anella, mentre que l'aixol té un ull per on passa el mànec.

amant

Corda gruixuda que, fermada o fixa per un cap i amb un botó a l'altre cap, serveix per suspendre qualsevol cosa amb poc esforç. En els llaüts, l'amant és una corda que, passant pel cap de dalt d'un arbre i baixant cap a coberta, serveix per hissar i arriar l'antena.

amollar

Deixar anar, disminuint la tensió.

amura

1 Part posterior de la proa, on les taules o planxes del forro exterior comencen a corbar cap a la roda.

2 Part rodonenca de la proa, part damunt la flotació, des de la mesa de guarnició de triquet fins a la roda.

3 Cap de corda o aparell que s'empra per tenir tesat cap a proa el puny d'una vela.

antena

Verga de fusta composta de dues peces, el car i la pena, on s'enfereix la vela i permet hissar-la.

arboradura

Conjunt dels arbres, mastelers, vergues i botalons d'una nau.

armar

Proveir una barca o nau de l'ormeig i personal que necessita per navegar.

arriar

Abaixar algun element d'un vaixell.

assegurar

Posar forta una cosa per evitar que caigui o que se'n vagi.

batafió

1 Cap de corda prim i curt, cosit a la ralinga de la vela i que serveix per lligar aquesta amb la

seua antena.

2 Tros de corda prima que, junt amb altres, cosits a la faixa de rissos, serveix per aferrar un tros de vela llarga, és a dir exposada al vent.

3 Cap de corda que amarra dues antenes o part de la vela o el floc a l'aparell de l'embarcació.

bavor

La part esquerra d'una nau o d'una altra embarcació, mirant cap a proa.

bigota

Espècie de corriola sense roda, que té forats per on passen cordes per tensar els obencs, les burdes, etc.

bita

Cilindre de fusta o de metall, disposat per parells a bord, on s'afermen caps de maniobra, com ara les amarres.

bordada

Cadascuna de les ziga-zagues que fa un vaixell, entre dues virades per avant, per navegar en contra del vent.

bordejar (o volta i volta)

Navegar contra el vent canviant alternativament de bord, donar bordades.

botaló

Perxa que va subjecta damunt el bauprès o a una verga i paral·lelament a aquests, i serveix per caçar certes veles.

caçar

Tibar d'un cap.

calafat

Qui té per ofici calafatar barques.

calafatar

Ficar estopa i pega dins les juntures de les barques perquè no hi entri l'aigua.

cap de mort

Part de la roda de proa per on s'amarraven els llaüts al mort. Consta d'una petita osca a la roda de proa per on passava el davant del car.

capirol

L'extrem superior de la roda d'una embarcació. A Formentera també se li pot anomenar pinyol.

car

Part inferior de l'antena d'una vela llatina.

cenyida

Tram recorregut en què els velers naveguen cenyint.

cenyir

Navegar proa a vent.

civera

Estri per transportar xarxes, caixes de peix, cordes i altres objectes, format per dues barres paral·leles de fusta polida, unides per uns travessers, també de fusta, que li fan de suport.

costella

Cadascuna de les peces de fusta llargues i corbades que amorren interiorment a la carena d'una embarcació i serveixen per subjectar les planxes o peces que formen el buc. A Formentera se li sol anomenar també *madero*.

crivilla

Barreta rodona de fusta, més o menys llarga, que els mestres d'aixa empren especialment per assegurar la soleta de l'obra morta, ajustar juntes o amarrar caps de maniobra.

crugia

Part mitgera d'una nau de popa a proa, l'espai comprès entre babord i estribord.

davant

Cap que en les embarcacions de vela llatina fa de braça de l'antena i en permet regular la inclinació.

desenvergar

Deslligar de la verga una vela envergada.

drissa

Cap que serveix per hissar l'antena de la vela llatina.

enferir

Envergar una vela; posar-la a punt d'ésser hissada.

entolladura

Efecte d'entollar o teixit que resulta de l'entollament de dos caps de corda.

entollar

Unir dues peces de fusta, de corda, de ferro, etc., per llurs caps, per fer-ne una sola peça de la llargada de totes dues.

envergar la vela

Subjectar les veles a les vergues.

escalemera

Cadascuna de les peces de fusta que van fixes damunt l'orla d'una embarcació i tenen un

forat dins el qual es fica l'escàlem.

escàlem

Estaqueta de fusta o de ferro, que va ficada a la part superior de l'orla d'una embarcació i serveix per subjectar-hi els remes i recolzar-los-hi en vogar.

escorar

Inclinar-se un vaixell damunt un dels seus costats, sia per la força del vent, sia per haver-se corregut l'estiba o per altra causa.

escota

Cap lligat al puny inferior d'una vela que serveix per caçar-la o amollar-la.

estribord

La part dreta d'un vaixell o embarcació, mirant de popa a proa.

estrop

Gassa de cap, recoberta de cuir, que suspèn l'antena d'una llatina tot permetent que pugui ésser hissada o arriada.

faixa

- 1 Tira de lona que es cus a la vela per reforçar-la.
- 2 Cap que ferma l'arbre al banc d'arborar.

faixa de rissos

Faixa de lona cosida a una vela, paral·lelament al gràtil o al pujament (segons el tipus de vela), des d'una ralinga a l'oposada, on van fixats els rissos o batafions.

fermar

Unir una cosa a una altra, lligant-la-hi, clavant-la-hi, perquè no se'n pugui separar.

flamejar

Tremolar, agitar-se repetidament (una vela, una bandera) per l'acció del vent.

floc

Vela triangular que va subjectada a l'arbre de proa i per l'altre cap al botaló de floc, per damunt el bauprès; cast. *foque*. En els llaüts, cadascuna de les tres veles triangulars (floc gros, floc segon i floc petit o menjavents) que s'estenen al llarg i per damunt del botaló; no solen desplegar-se totes al mateix temps sinó en cas de molta necessitat per mal temps.

gassa

Espècie de nus que es fa, generalment amb caràcter provisional, als dos extrems corresponents de dues cordes per lligar-les una amb l'altra i ajuntar-les.

gassa d'amant

Nus que es fa al cap d'una corda i que forma una baga, usat generalment per encapellar una amarra en un norai.

gràtil

Vora de la vela, reforçada per un doblec o per una corda, i guarnida de cordetes i filets per enganxar-se a la verga.

hissar

Fer pujar una cosa estirant la corda o una altra matèria on aquella va penjada.

llast

Objectes feixucs que es porten a bord d'una nau per tal de donar-li més estabilitat. A Formentera es diu *lastre*.

orsapop

Cap de corda que té una anella o baga a un extrem i que fan servir les embarcacions de vela llatina per tirar cap a popa el car de l'antena quan van amb vent llarg o es vol tombar la vela.

osta

Cada un dels caps que s'encapellen al *pico* d'una vela de pailebot o a l'antena d'una vela llatina per subjectar les dites perxes en les brandades.

pal (arbre)

Peça de fusta o d'un altre material, encaixada a la carlinga, sobre la paramola del vaixell, que té una longitud aproximada igual a l'eslora. No té obencs ni estais.

pena

Peça superior de l'antena d'una embarcació que queda a popa.

puny

Angle d'una vela.

quaderna

Cadascuna de les peces (compostes de diversos segments) corbades, de fusta o de ferro, que van fixades damunt la carena d'un vaixell i formen el costellam o esquelet que determina la forma del buc.

quilla

Carena de nau o de qualsevol embarcació.

ralinga

Corda que es cus fortament a la vorera de les veles per reforçar-la.

rem

Instrument que consisteix en una peça de fusta, llarga, que per un extrem forma un mànec i per l'altre una pala amb què es bat l'aigua des de l'interior d'una embarcació, i serveix per fer-la avançar.

ris

Cadascun dels cordills que tenen les veles, cosits a la faixa de rissos, que serveixen per aferrar un tros de vela de manera que resti reduïda la seua superfície exposada al vent.

roda de mort (roda de proa)

Roda del davant, la que talla l'aigua.

sàssola

Pala un poc corbada, a manera de cullera grossa, de fusta, que els mariners de barques petites empen per evacuar l'aigua de dins l'embarcació.

senal

Ormeig de corrioles amb una corda que passa per la punta de l'arbre de la barca i serveix per tirar el bot, per treure l'àncora, per aplegar la vela.

serra de vogir

Serra d'arc emprada en fusteria per realitzar formes externes i retalls interiors.

seu

Greix de bestiar que es duia sempre a bord. Servia per assaonar tota l'arboradura i escalemres per facilitar les maniobres.

sobrevent

Part d'on ve el vent respecte a un punt determinat.

sotavent

Costat oposat a aquell d'on ve el vent.

timó

Peça plana de fusta o de metall que va articulada verticalment a l'extrem de popa d'una nau o d'una altra embarcació, i que, girant a dreta o a esquerra a voluntat del qui la governa, fa que el vaixell es desviï cap a una o altra direcció.

tribujar (trabujar)

Acció de canviar l'antena d'un costat a l'altre del pal, d'estribord a babord, o al revés.

trossa

Corda d'una embarcació llatina destinada a aguantar l'arbre des de sobrevent i a mantenir-hi fermada l'antena.

varador

Lloc disposat en forma de pla inclinat per treure i varar les embarcacions a vela de palanca, una vela rectangular i no simètrica.

virar

Fer girar una embarcació canviant-ne la direcció de la navegació.

vogar

Navegar a rem.

Dibuix amb l'eixàrcia de la vela de llaüt

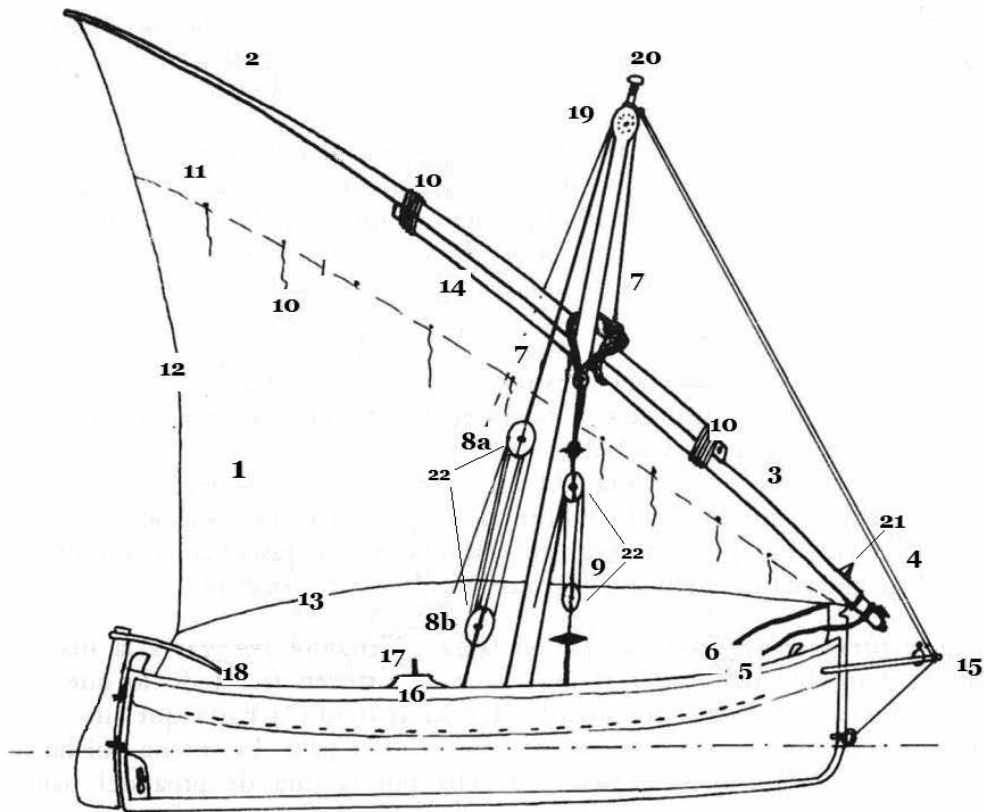


Fig. 1. Eixàrcia del llaüt. Elaboració pròpia. Font del dibuix: J.B. Costa, 2009:288-289

- | | | |
|-------------------|----------------|---------------------|
| 1. Vela de llaüt | 9. Trossa | 18. Arjau |
| 2. Pena | 10. Batafions | 19. Caixaera |
| 3. Car | 11. Ris | 20. Galeta |
| 4. Drissa del foc | 12. Perfil | 21. Pinyol, capirol |
| 5. Davant | 13. Fil | 22. Botons |
| 6. Orsapop | 14. Gràtil | 23. Peça |
| 7. Amant | 15. Botaló | 24. Gassa |
| 8a. Guindaressa | 16. Escàlem | |
| 8b. Guinda | 17. Escalemera | |

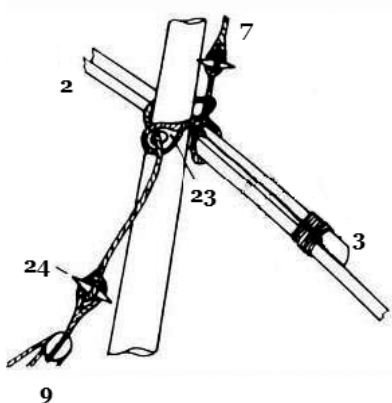


Fig. 2. Creu. Elaboració pròpia. Font del dibuix: J.B. Costa, 2009:288-289

11. Bibliografia

- BANKS, M. (2010) *Los datos visuales en investigación Cualitativa*. Madrid: Ediciones Morata.
- CALBET, J. (2018) *La Reina tornarà al mar*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- CAMPS, A.; GORNÉS, J. (2020) "La navegació amb vela llatina. Menorca". [En línia] Menorca: Immenorca. Patrimoni Cultural Immaterial <<http://www.ipcime.cat/inventari/node/4440>> [Consulta, març 2021].
- CASTELLÓ FERRER, X. (2021) *Parlem de falutxos, balandres i pailebots. Un petit repàs d'una època no massa llunyana*. Eivissa: Miquel Costa Editor.
- CASTELLÓ GUASCH, J. (1970) *Formentera. Índice para el viajero*. Mallorca: Imprenta Alfa.
- COLOMAR FERRER, S. (2009) *Formentera a l'època contemporània (1782-2007)*. Mallorca: Edicions Documenta Balear.
- COSTA JUAN J.B. (1981) *Patrones de Litoral*. Formentera: Estudios Náuticos Costa.
- COSTA JUAN J.B. (2009) *Tratado de Maniobra y Tecnología Naval*. Formentera: Estudios Náuticos Costa.
- COSTA JUAN, J.B. (2011) *Historia del Transporte Marítimo entre Formentera e Ibiza*. Comunicació presentada a la *Universitat Oberta de Majors de les Illes Balears*, Formentera, curs 2010-2011.
- COSTA FÄH, J.; MAYANS SERRA, J.; PORTAS RIBAS, F. (1990). *Qui vol peix... Aportació a l'estudi dels ormejos de pesca i al vocabulari nàutic de Formentera*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs.
- FERRER, V. (2007). "El caràcter mariner d'un poble". Dins *Formentera en les teues mans*. Eivissa: GOB Formentera | GEN-GOB Eivissa, pàg. 45-47.
- GALIANA VEIRET, P. (2014) *Formentera. La vida en el passat*. Mallorca: Leonard Muntaner Editor.
- GOB - Formentera. (1987) *Ecología de Formentera. Llibrets divulgatius. 3- ESTANY DES PEIX*. Formentera: Consell Insular de Formentera.
- GONZÁLEZ GONZALO, E.; OLIVER FONT, B. (2007) *Los barcos de piedra. Arquitectura náutica balear a través de los grafitos murales (siglos XIV - XVIII)*. Mallorca: Institut d'Innovació Empresarial de les Illes Balears.
- LLUY TORRES, X. (2001) *Visca Cárdenas. L'exili americà dels republicans pitiüsos*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs.
- MAJORAL BALLESTER, S.; RIERA CARDONA, C. (2001) *Gabrielet*. Eivissa: Sa Nostra Obra Social i Cultural.

- MARÍ CARDONA, J (1983). *Illes Pitiüses III. Formentera*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs.
- OLIVER, BERNAT (2019). *Informe tècnic per a la declaració de bé d'interès cultural immaterial de la vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica*. Mallorca: Consell Insular de Mallorca.
- OLLER, F.; GARCÍA-DELGADO, V. (1996) *Nuestra Vela Latina*. Barcelona: Editorial Juventud S.A.
- PRATS CALBET, A. (1981) "Vocabulari il·lustrat de l'aparell del llaüt a Eivissa". *Eivissa*, 11: 34-36.
- PRATS CALBET, A. (2004a) "Llatí, aparell". *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera* (Primera edició, volum 7, pàg. ?). Eivissa: Consell Insular d'Eivissa i Formentera.
- (2004b) "Mestre d'aixa". *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera* (Primera edició, volum 8, pàg. 228-229). Eivissa: Consell Insular d'Eivissa i Formentera.
- RIERA COSTA, M. (2016). *Història de la Comandía Militar de Marina de Ibiza y Formentera 1751-2016*. Eivissa: Can Imprès Impremta.
- PRATS i SERRA, J.A.; MARÍ MAYANS, E. (1999) *Geografia i Història de Formentera*. Eivissa: Editorial Mediterrània.
- RUBIO, J. (2019) "Una història de contraban a les Pitiüses: El naufragi del *Dos Hermanos*". *Dins: <https://proximoferry.com/blog/ca/2019/01/24/una-historia-de-contrabando-en-las-pitiusas-el-naufragio-del-dos-hermanos/>*. Visitat el 16 març de 2021.
- TUR RIERA, A. (2003a) *Les barques de vela llatina a les illes d'Eivissa i Formentera en els segles XIX-XX*. Barcelona: Projecte de fi de carrera - Universitat Politècnica de Catalunya. Facultat de Nàutica de Barcelona.
- (2003b) "La construcción naval y los carpinteros de ribera en las Pitiusas". *Narria: Estudios de artes y costumbres populares*, 101-102-103-104: 54-59.
- VERDERA, J. (1993) *Formenterers a Montevideo*. Mallorca: Institut d'Estudis Baleàrics.
- (1996) *Formenterers a Cuba*. Formentera: Ajuntament de Formentera.
- VILÀ VALENTÍ, J. (1985) *Formentera. Estudi de Geografia Humana*. Formentera: Impremta Ibo-sim, SA.
- VILÀS I GIL, P. (1989) *Notes per a la història marítima d'Eivissa i Formentera*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs.

EIVISSA





Llaüt entrant al port d'Eivissa. Foto: J. Puig Terran. Col·lecció postals antigues. Arxiu d'Imatge i So del Consell Insular d'Eivissa.

Informe tècnic per a la declaració de bé d'interès cultural immaterial de la vela llatina, les embarcacions tradicionals, els oficis relacionats i el coneixement relacionats amb la seua pràctica

Antoni Tur Riera

Llicenciat en Nàutica i capità de Marina Mercant. Tècnic de Cultura de l'Ajuntament de Santa Eulària des Riu

Índex de continguts

- I. Objecte
- II. Descripció general del bé
- III. Pertinença del bé
- IV. Memòria històrica del bé
- V. Tipologia de les embarcacions tradicionals
 - A. La xalana
 - B. El xabec
 - C. El llaüt viatger
 - D. La tartana
 - E. El bou
 - F. El llaüt
 - G. El bot

- VI. Els elements constructius de les embarcacions
 - A. Quilla, peça i paramitjal
 - B. La proa: roda de proa i contraroda
 - C. La popa: roda de popa, contraroda
 - D. Les quadernes: medís, estamenera i escalemot
 - E. Cinta, contubal, serretes i verganell o redó
 - F. Llata, llató i braçoles
 - G. Eslores i puntals
 - H. La clau
 - I. El folre
 - J. Els pallols
 - K. Bancs
 - L. Escalemeres, escàlems i remes
 - M. Orses i caixes d'orsa
 - N. Quarters i galiota
 - O. Timó i arjau
- VII. L'aparell llatí
 - A. Parts de les veles
 - B. Elements d'arborar
 - C. L'eixàrcia
 - D. Nusos i lligades
- VIII. Les maniobres
 - A. Maniobres bàsiques
 - B. Maniobres de navegació
 - C. Maniobres específiques
- IX. La construcció de les embarcacions
 - A. Les fustes
 - B. Les drassanes
 - C. El procés
- X. Els oficis
- XI. Estat de conservació
- XII. Glossari
- XIII. Bibliografia

I. Objecte

L'objecte del present informe és efectuar una descripció diagnòstica de l'univers que envolta la vela llatina, les embarcacions tradicionals, els oficis relacionats i el seu coneixement, per tal de declarar com a BÉ D'INTERÈS CULTURAL IMMATERIAL la Tècnica de Navegació a Vela Llatina.

II. Descripció general del bé

La *vela llatina* forma part de la tradició marítima de l'illa d'Eivissa. A Eivissa era coneguda com a *vela de llaüt*, i era la vela més emprada per a la impulsió de les naus, sobretot llaüts (tant de pesca com de transport), barques de bou, xabecs..., fins a la seua substitució pels motors, tot i restar encara com a equip auxiliar, bé de suport en un principi i com d'emergència darrerament, en cas de fallida del motor.

Avui en dia, la vela llatina encara es pot veure aparellada en algunes poques embarcacions que esporàdicament es concentren per participar en trobades de navegació tradicional. La vela llatina va fortament lligada amb la nau, el tipus de navegació i l'ús que se'n fa. Per això, quan es parla de vela llatina no només podem parlar de la vela, sinó que s'ha de tenir en compte també l'embarcació i tot allò que fa que pugui existir, com són tots els oficis involucrats, tant els relacionats amb la construcció d'embarcacions –els mestres d'aixa, els constructors de les veles, les tripulacions...– com els coneixements i les tècniques emprades per a la navegació.

III. Pertinença del bé

El bé immaterial de la vela llatina està conformat pels elements següents:

- Els coneixements tècnics relatius a la confecció de les veles, l'arboradura¹, l'eixàrcia² i la maniobra, i els coneixements que afecten les embarcacions que el sostenen.
- Els coneixements tècnics de navegació amb vela llatina.
- El vocabulari propi, esquematitzat en els següents grups relacionats amb: veles, arboradures, eixàrcies i maniobra, construcció naval i navegació.
- Els oficis relacionats amb la confecció de veles, embarcacions, aparell i eixàrcia, com són el **mestre veler** per a la fabricació de les veles, el **mestre d'aixa** per a la construcció de les embarcacions i el mateix aparell, els **mestres xarxers** per a la confecció de la maniobra i l'eixàrcia pròpia de l'aparell llatí i **patrons** i **tripulacions**.

IV. Memòria històrica del bé

Des de temps antics, la insularitat d'Eivissa i Formentera ha fet de les activitats relacionades amb la mar un sector important en la vida i l'economia dels seus pobladors. Probablement des de la prehistòria, i ben segur durant l'època fenícia, les Pitiüses foren un punt important, si bé no de construcció, sí de recalada d'embarcacions. Eren un lloc on es podien trobar els materials necessaris per a les reparacions dels vaixells, principalment la fusta.

¹ L'arboradura de l'embarcació la conformen els pals i les antenes.

² Maniobres de caps o cables que subjecten l'arboradura (eixàrcia ferma) i per orientar les veles (eixàrcia de labor).



A la dreta de la imatge xalana aparellada amb vela llatina. Datada entre 1880 i 1890. Foto: Raymar.

D'altra banda, l'origen de la vela llatina es perd en el temps, si bé des del segle III aC s'estén per tota la Mediterrània, sobretot per a la navegació costanera, per la seua maniobrabilitat i poder navegar amb vents contraris i canviants, i fou ja en l'època islàmica que s'estengué a tot tipus d'embarcacions i tonatge, emprant-se com a únic sistema d'impulsió en algunes embarcacions.

En temps islàmics, a Eivissa les fonts (concretament els geògrafs del segle XIII Yaqut i al-Himyari) precisen l'existència d'instal·lacions dedicades al bastiment³ de naus i lloen la bona qualitat dels arbres eivissencs usats amb aquesta finalitat. Després de la conquesta catalana, el 1235, els nous pobladors continuaren construint embarcacions. L'any 1273 l'arquebisbe de Tarragona, del qual Eivissa depenia en part, i el 1283 Jaume II de Mallorca concediren als eivissencs el privilegi de tenir una drassana on podien treure, tenir i haver galeres, llenys i barques. Segurament aquesta concessió s'aprofità amb l'habilitació de l'espai vora la mar immediatament conegut com la Drassana, al barri de la Marina.

Amb tot, les notícies sobre construcció naval són pobres per als segles medievals. Únicament tenim testimonis que demostren l'existència d'una certa activitat, però se'n desconeix el volum. Així, el 1456, la **Universitat d'Eivissa**, nom de l'òrgan rector del municipi únic que formaven les dues illes Pitiüses, concedí una subvenció a uns particulars per a la construcció d'una galiota. Igualment, el **Llibre del mostassaf d'Eivissa** (compilació d'ordenacions municipals dels segles XIV a l'inici del XVI) adverteix que els esclaus que hi havia a l'illa no podien entrar a la drassana i els assignava un lloc per serrar les fustes, òbviament les que eren necessàries per a la construcció de vaixells. Cal recordar també que la confraria de barquers havia edificat al segle XIV una capella dedicada a sant Salvador a la plaça Major de la població, això és un símptoma de la seua importància i capacitat econòmica derivada de la seua missió de navegar amb les barques que des dels embarcadors de les salines portaven la sal als vaixells mercants que acudien a carregar-la.

³ Construcció, manteniment i reparació de naus.



Barques de bou eixugant veles i xarxes al port d'Eivissa a començament del segle XX. Foto: Narcís Puget Viñas. Arxiu d'Imatge i So del Consell Insular d'Eivissa.

Una altra font són els **Llibres d'entreviments**, els quals esmenten un mestre d'aixa l'any 1528, que passa per ser la notícia més antiga d'aquest ofici a Eivissa, després es fan molt més abundoses. A partir del segle XVII es conserven a l'Arxiu de Protocols contractes de construcció de vaixells fets entre els mestres d'aixa i els armadors, en què s'especifiquen les dimensions, les característiques, els materials dels vaixells a construir i les feines que eren necessàries per arribar a poder fer-los a la mar.

Les primeres xifres sobre la construcció naval a Eivissa daten de l'any 1765. Es considera que l'apogeu de la construcció naval a Eivissa s'inicià a mitjan segle XVIII i va entrar en profunda crisi cap al 1860, fins al

punt que quan l'arxiduc Lluís Salvador d'Àustria va visitar per primera vegada Eivissa el 1867, pràcticament no s'hi bastien embarcacions de gran tonatge i les drassanes es dedicaven a fer vaixells menors i reparacions. En canvi, durant el període comprès **entre 1765 i 1860 es bastiren un total de 419 vaixells** amb un total de 22.259 tones, això exclouent del càlcul les embarcacions menors de 10 tones. Hi va haver diversos anys en què l'activitat dels mestres d'aixa eivissencs va ser extraordinària, com el 1812, el 1815 i el 1855, poc abans de la seua entrada en decadència.

La importància de la construcció naval durant aquells quasi cent anys que se situen entre les dues dates esmentades cal atribuir-la a l'obertura de les línies comercials amb Amèrica, a l'estimulació dels intercanvis de mercaderia posats en marxa per la Il·lustració, a la necessitat de vaixells per a la marina corsària i a l'augment de població que des del segle XVII experimentava Eivissa i que permeté fornir de mà d'obra les drassanes i de mariners els vaixells.

Amb posterioritat a l'any 1861 no es compta de moment amb dades seriadades sobre l'activitat marinera desenvolupada a les illes si bé es poden veure les llistes de vaixells fets a Eivissa durant la segona meitat del segle XIX i la primera del XX. La fi de la Primera Guerra Mundial, l'inici de la qual va ser la causa d'un ressorgiment del bastiment de vaixells a l'illa, significà la irreversible decadència dels vaixells a vela. Amb relació a aquesta darrera crisi, és simptomàtic el cas de la construcció, el 1917, del vaixell de major tonatge fet mai a Eivissa (1.100 tones de desplaçament), el qual fou desballestat quasi acabat però sense que arribàs a solcar les aigües ni tan sols del port.

Des d'aquelles dates la construcció naval a l'illa quedà limitada a les embarcacions menors, especialment llaüts i algun excepcional cas de vaixells de major port, especialment moto-

velers. És el cas del *Joven Teresa*, que l'any 1962 fou el darrer vaixell important construït a Eivissa. A la darrereria del segle XX la construcció d'embarcacions es limita a l'activitat desenvolupada per alguns mestres d'aixa que fan llaüts i bots de fusta per encàrrec i, sobretot, reparacions, de manera que la importància de la indústria naviliera és purament testimonial i limitada a models tradicionals.

Segons la documentació i la històrica d'algunes embarcacions, s'ha pogut observar que a pesar que els vaixells es dissenyassin i construïssin per a un ús i aparell determinat, al llarg de la seua vida podien ser destinats a diferents funcions. Això no obstant, els usos bàsics dels vaixells eren la pesca i el transport de mercaderies.

La segona meitat del segle XX, amb el canvi econòmic que va significar el turisme, els petits llaüts de tràfic s'utilitzaren per al transport de materials de construcció entre els ports i les cales on es construïen els nous hotels i altres edificis turístics.

Molts d'aquests llaüts es transformaren immediatament després en barques de passatge que unien aquells mateixos nuclis turístics.



Llaüts aparellats amb vela llatina. Foto: Joan Costa. Arxiu d'Imatge i So del Consell Insular d'Eivissa.

Per la seua banda, els grans velers que unien els diferents ports de la Mediterrània transportant exclusivament mercaderies es veren totalment desplaçats per les modernes motonaus construïdes en acer. Aquest desplaçament que patiren va significar la seua desaparició davant la impossibilitat de reconvertir-los en altres usos. Molts quedaren abandonats, arraconats als ports i la gran majoria foren desballestats o enfonsats.

Els petits llaüts destinats exclusivament a la pesca són els que han perdurat fins a l'actuali-

tat ja que molts es reconvertiren per passar a ser petites embarcacions d'esbarjo. La mida compresa entre els 6 i els 14 metres són els que combinaren millor diferents usos, com el transport entre les petites cales i el port, la pesca i l'esbarjo.

V. Tipologia de les embarcacions tradicionals

Com que la vela llatina és un sistema d'impulsió, aquesta ha estat adaptada a diferents tipus de naus en les quals, en molts de casos, l'única diferència d'unes a les altres són les línies, la presència o no de coberta, petites variacions en els elements estructurals i, en casos determinats, l'ús, ja que qualsevol embarcació al llarg de la seua vida podia ser destinada a diferents funcions.

Dins la varietat de models, en trobam com la xalana, el bot, el llaüt, el xabec...

La *xalana*, de fons pla i amb un sistema de construcció molt simple i senzill, amb unes dimensions que quasi mai no sobrepassen els 6 metres, és una embarcació propulsada generalment a rem, i podia ser impulsada a vela amb vents favorables

Els petits *bots* sense coberta i tota la família de *llaüts*, des dels més petits fins als llaüts viatgers, per arribar als *xabecs*. De tots aquests, se'n poden trobar de diferents mides i formes però tots es basen en un mateix sistema de construcció, el clàssic a partir d'una quilla central. La majoria, sobretot els més petits, solien compatibilitzar la vela amb el rem.

El sistema de construcció d'aquestes naus no es diferencia en res de les altres de gran tonatge i amb altres aparells, la qual cosa permetrà que moltes d'aquestes naus, sobretot a partir de la segona meitat del segle XIX, aparellin altres tipus de veles.

A. La xalana

Es coneix també per altres noms com *pastera*, *tèquina*... i de totes les embarcacions és de les que tenen una mida més petita, entre 2 i 6 metres.

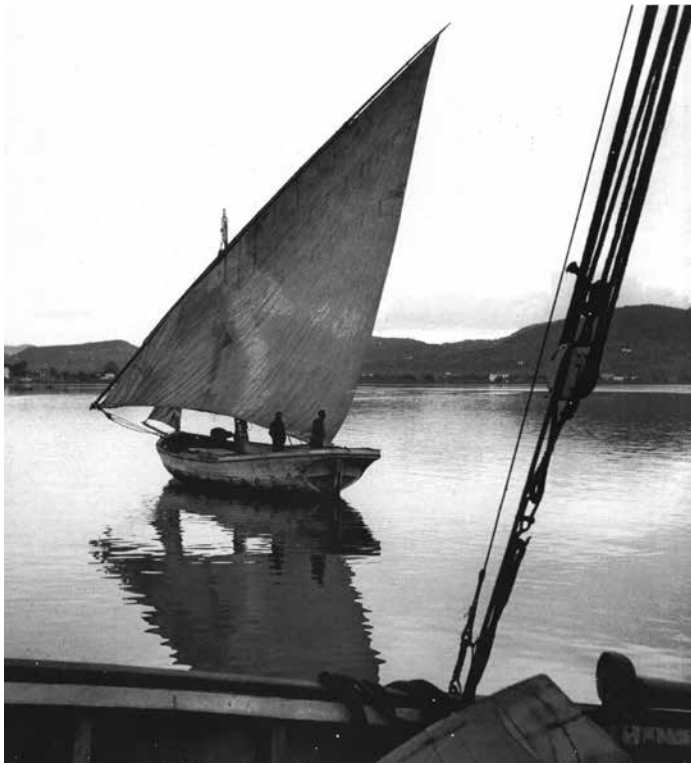
Té el fons totalment pla o lleugerament arredonit aprofitant la flexibilitat de les taules col·locades transversalment i amb un petit arruf en el sentit longitudinal. El fons queda totalment diferenciat dels costats.

És justament pels costats que les xalanes comencen a construir-se, el fons es fixa amb posterioritat als costats ja bastits. Són embarcacions amb proa recta o lleugerament llançada i la popa pot ser amb mirall o tancada com la proa. La proa i la popa resulten de la unió de les orles en les rodes, si bé la popa, com s'ha dit, pot acabar sobre un mirall.

Utilitzada per navegar en aigües poc profundes, a l'interior de badies, com a embarcació auxiliar i d'esplai, per la facilitat d'ús que dona el fet que pot ser avarada en terra en platges o escars i estaci a les cales abrigades i amb poc calat.

B. El xabec

Dins dels bucs de construcció tradicional a partir d'una quilla central, se'n poden trobar de



Llaüt de càrrega arribant al port d'Eivissa als anys trenta. Foto publicada en el llibre *Eivissa antiga*.

totes les mides, canvien en cada cas les proporcions, les formes i les línies, mentre que el sistema de construcció és el mateix.

Els models més característics són: els bots sense coberta, els bots amb coberta, els llaüts, les tartanes, les barques i els xabecs, entre altres.

Les diferències entre aquests models no són notables, principalment són el tonatge, l'aparell i l'ús, si bé aquesta darrera diferència és de poca importància ja que alguns models poden ser destinats a diferents usos.

El *xabec*, considerat la darrera evolució de la galera, però amb la vela com a únic mètode de propulsió, va jugar un paper important en la vigilància i la defensa de la costa.

Amb el temps en el seu ús militar canvià l'aparell llatí per redó i esdevengué així *fragata*, mentre que com a mercant mantengué les veles triangulars però amb la seua àrea d'ús més reduïda. A les Balears navegà fins al començament del segle XX, aparellat amb veles místiques.

Originàriament tenia un marcat ús militar, amb formes fines, un important arrufament, l'estructura que sobresortia per popa i les singulars masquetes i ganya que sostenien el batallol o bauprès, on s'amurava el car del triquet. Aquestes característiques es mantenen al llarg de la seua història, però amb la progressiva suavització de formes que comporta la transformació al segle XVIII d'una nau militar en mercant.

El xabec anava aparellat amb tres arbres, el triquet inclinat a proa, el major quasi dret i el de mitjana lleugerament inclinat a popa, en què anaven hissades tres grans veles llatines. Les veles del triquet i del major podien ser substituïdes per altres veles llatines de menor mida, si les condicions de vent ho feien recomanable, o bé en cas de mal temps aparellar-hi unes petites veles quadres per córrer el temporal. Més darrerament es va afegir al conjunt vèlic el floc. El car del triquet anava amurat a proa de la roda i el de mitjana anava junt amb el pal.

La darrera evolució del xabec la patí amb la substitució de l'aparell llatí per veles cangrees és a dir en *balandres*, *pailebots* o *goletes*.

C. El llaüt viatger

El *llaüt viatger*, conegut com a *falutx* o *barca de mitjana*, estava destinat al transport de mercaderies i era característica la seua popa llançada endarrere, bé fos amb aletes o bé de dos

cossos. Es tracta d'un parent molt proper del xabec, amb l'única diferència de la substitució de l'arbre de triquet per un floc, amb la corresponent supressió de les masquetes i gana de proa, on s'amurava el car del triquet.

En un inici el falutx tenia una petita eslora, com si fos un llaüt al qual s'afegia una vela de mitjana, d'aquí que se l'anomenàs, sobretot a la costa catalana, *barca de mitjana*; la seua eslora va anar augmentant fins a poder arribar als 35 metres, encara que les mides més usuals oscil·laven entre els 15 i els 30 metres.

D. La tartana

Si al falutx se li posa el pal en candela o inclinat una mica a popa, el convertirem en una tartana. La *tartana* és un aparell que al segle XX va ser transformat ràpidament en *balandra* i finalment convertit en *motoveler*.

És un aparell més estable en estar el pal assegurat per obencs i estais. El buc originàriament era semblant al d'un falutx amb la proa arrodonida acabada amb un capiró i un botaló, després amb la proa de goleta, portant bauprès i botaló, on hissava diversos flocs i trinqueta. Solien portar a més un masteleret, on amb bon temps arboraven una escandalosa i algunes, una gàbia volant.

En ser embarcacions dedicades netament al cabotatge solen tenir formes més plenes.

E. El bou

Les embarcacions dedicades a la pesca amb xarxa d'arrossegament reben el nom de *bous*, ja que treballen en parella com si fossin bous de llaurar, donant nom a l'art.

Els bous són embarcacions d'uns 12 a 18 metres, amb una coberta que corre de proa a popa sense cap salt, proveïdes d'un cabrestant o gigre sobre la coberta per virar l'art.

Les formes dels bous estan íntimament relaciones amb els llaüts, amb el pal major inclinat a proa. La barca de bou porta també un floc.

Les dimensions del buc i l'aparell es corresponen amb les del llaüt, si bé hem de dir que l'antena de la vela major podia arribar a amidar 1,8 vegades l'eslora i així obtenir una major força per arrossegar la xarxa.

F. El llaüt

Sota el nom de *llaüt* es troba a la Mediterrània occidental una gran varietat de petites embarcacions de feina, dedicades a la pesca o al petit cabotatge, amb eslores menors d'uns 15 metres i amb coberta, que tenen en comú anar aparellades amb un gran pal situat pròxim al centre d'eslora i amb una inclinació cap a proa d'uns 20°. Els llaüts van proveïts generalment d'un botaló o batallol i enarboren vela llatina i floc. Es considera originari de la costa de llevant de la península Ibèrica.



Bot sense coberta que navega amb l'ajuda del rem i la vela. Foto: Antoni Tur Riera, *Sendic*.

A Balears el nom de *llaüt* no defineix únicament l'aparell conegut típicament amb aquest nom, sinó també la *nau*; d'aquesta manera es poden trobar llaüts amb un, dos i fins a tres pals amb vela llatina. El llaüt més normal després del d'un sol pal és el llaüt de triquet i mitjana, on la vela llatina col·locada en l'arbre de triquet, que es troba inclinat sobre la roda, no fa necessària la utilització del floc i dona una major estabilitat de rumb en cas de navegar amb vents portants i permet tenir la coberta més lliure. Possiblement es tracti d'una reminiscència arcaica, de quan l'ús del floc no s'havia estès, i se substituïa la vela major per una petita mitjana i així es mantenia l'estabilitat en el rumb.

El tercer cas seria el de major i mitjana més popular en altres costes, on la vela de mitjana és de la mateixa característica que en el cas de triquet i mitjana o triquet major i mitjana.

La darrera possibilitat seria la de llaüt amb triquet, major i mitjana, i no és més que un llaüt clàssic al qual s'ha afegit una vela de mitjana i un triquet en funció del floc, de les mateixes característiques que els casos anteriors.

Per definir aquests tres aparells, ens basta definir el tercer cas, suprimint o substituint les veles de major o de mitjana obtindrem les diferents formes d'aparellar. L'aparell format per major, triquet i mitjana porta les antenes de cada arbre amurades respectivament en el capiró, la major, en el botaló, l'antena del triquet, i junt al pal la de mitjana.

L'ús del llaüt era bàsicament per a la pesca, però també era usat per al transport de mercaderies i de gent entre les cales i els ports davant la falta de carreteres i camins. Aquests llaüts amidaven entre 8 i 12 metres i solien rebre el nom de *llaüts costers*.

G. El bot

El *bot* és una altra embarcació característica, germà del llaüt, de qual es diferencia únicament pel fet de tenir el capiró més petit i amb formes rectes i mirall de popa. El bot ha estat usat com a barca de pesca per al palangre, amb mides dels 3 als 8 metres.

L'arboradura dels bots està constituïda per un sol pal en candela, com si fos una tartana, amb un botaló. N'hi havia que també portaven una petita vela de mitjana de les mateixes característiques dels llaüts, o bé anaven aparellats igual que els llaüts, abans descrits.

Bots sense coberta:

És la menor de les embarcacions de la família dels llaüts amb l'única diferència, a més de la menor eslora, que no té coberta i que generalment és moguda per remos o per una petita vela llatina, que enarborava en un pal col·locat verticalment prop de la proa.

VI. Els elements constructius de les embarcacions

A. Quilla, peça i paramitjal

La *quilla* és una peça recta, llarga, de secció rectangular que conserva en tota la seua longitud, tot i que en alguns casos pot reduir els gruixos en els extrems de proa i popa. Quan la fusta no té la suficient llargària per a la quilla, aquesta està constituïda per tantes peces com siguin necessàries unides amb una junta que garanteix la seua resistència estructural; aquesta junta és coneguda amb el nom de *llamp de Júpiter*, que és la mateixa que la usada per a la unió de les rodes. Per assegurar l'estanquitat de la unió sobre la gresa, on s'uneix el folre es col·loca enmig de la dita unió una espitxa que travessa tota la quilla.

En alguns casos, sobretot en embarcacions menors, la quilla pot anar reforçada per una peça de secció rectangular, sobre la qual descansaran les quadernes i que posteriorment serà treballada. Aquesta peça, en dotar la quilla de major rigidesa, fa que el paramitjal sigui suprimit.

En la proa i la popa, a la quilla se superposa la contraroda, aquesta actua com a reforç i és sobre aquesta part de la quilla on es fan descansar les taules del folre.

Sobre la quilla, en el cas de ser una única peça o en la peça se li practiquen unes petites osques, que no sobrepassen mai la gresa on aniran ajustades les taules del folre, en què encaixaran les quadernes, el mateix passa amb el paramitjal.

El paramitjal no deixa de ser una quilla interior, també de secció rectangular i que reforça la unió entre la quilla i les quadernes.

En el cas de les xalanes la quilla no és un element inicial en la construcció i generalment és la darrera peça en ser col·locada, és únicament una peça de reforç, juntament amb el paramitjal, de les unions de les taules del fons. Però la quilla en les xalanes, embarcacions de fons totalment pla, fa la funció de quilla de deriva en la navegació; amb tot, pot ser eliminada, encara que no el paramitjal, que sempre hi és present.



Llaüt amarrat as Vedrà, aparellat amb l'arbre major, antena i botaló. Foto: Raymar.

B. La proa: roda de proa i contraroda

La proa pot tenir diferents formes, comença a la quilla, al peu de roda, buscant la perpendicularitat amb la quilla, amb la qual comparteix les proporcions.

La unió entre la quilla i la roda sempre ve reforçada per la contraroda, que permetrà la fixació de les taules del folre. En els cas de grans bucs la contraroda, a més, pot anar acompanyada de les columnes. Totes aquestes unions venen fixades per perns que travessen tots els elements.

La gresa que es practica a la quilla pot continuar per la roda o bé pujar per la contraroda.

De la mateixa manera que s'esdevé amb la quilla, la roda pot estar composta per diferents peces.

En el cas de les xalanes, en ser la quilla postissa, la contraroda fa les funcions de roda.

C. La popa: roda de popa, contraroda

La popa, igual que la proa, acaba en la roda de popa, però la forma d'acabar pot ser molt més diversa, des de tancar-se com la proa, o amb un mirall, o redona o de dos cossos.

Un mirall no és més que un panell tallat amb forma, muntat més o menys verticalment en la popa i transversalment a la quilla. El mirall pot ser construït de diferents maneres, bé per taülons assemblats i empernats entre la roda de popa i la contraroda, o bé el mirall està format

per una quaderna o jou i folrat com la resta de la nau.

Una popa redona s'aconsegueix tombant la roda cap a l'exterior, a l'altura de la flotació, i fent-la continuar com la quilla posant-hi més quadernes.

La popa de dos cossos, molt popular en pailebots i goletes, surt de la roda a través del jou disposat com una quaderna sobre la contraroda, del qual surten les gambotes paral·leles a la cossia dibuixant la popa.

A les popes podem trobar que surten unes aletes, que són la continuació de les orles que permeten adequar un espai per a les maniobres de popa.

La unió quilla-roda de popa pot ser igual a la de la proa o bé recta amb una corba interior.

D. Les quadernes: medís, estamenera i escalemot

Una quaderna està constituïda per dos plans de fusta empernats i simètrics tallats segons l'exigència de les formes col·locades paral·lelament una al costat de l'altra, a una distància constant sobre la quilla i perpendicularment a aquesta. Les quadernes estan constituïdes per peces de fusta tallades seguint la curvatura de les formes i unides escalonadament; la part central inferior, el medís, va muntat sobre la quilla, unint les estameneres, que corren de la quilla fins a arribar a la coberta per cada costat. Quan les estameneres no es poden fer d'una peça, es doblen intercalant les unions.

El nombre de quadernes variarà segons l'eslora del buc i la separació entre si també, ja que si volem dotar la nau d'una major resistència aquestes aniran col·locades més juntes i en major nombre.

Les parts de les quadernes reben diferents noms com són *medís*, *estamenera* i *escalemot*.

Medís

Part central de la quaderna que va empernada directament sobre la quilla servint d'enllaç entre les estameneres que corren per cada costat de la quaderna. El medís va col·locat a la cara de popa de la quaderna en les quadernes situades de la mestra a proa i a la proa en les quadernes situades de la mestra a popa.

Estamenera

Part de la quaderna que va de la quilla a la coberta o orla i que va fixada al medís; cada quaderna té dues estameneres, que en el cas de no trobar fustes amb la forma desitjada per a la quaderna poden estar compostes per diferents peces intercalant les unions per no restar rigidesa a la quaderna.

Escalemot

Quan les embarcacions amb coberta disposen d'orla, la part de la quaderna que sobrepassa per sobre la coberta rep el nom d'*escalemot*. Aquests bé poden ser la mateixa quaderna que sobresurt o bé peces intercalades entre les quadernes subjectades per la cinta.

E. Cinta, contubal, serretes i verganell o redó

A l'hora d'unir el extrems superiors de les quadernes, perquè aquestes mantinguin la posició i la rigidesa longitudinal de la nau, es troben diferents solucions efectives i de gran importància com són la cinta, el contubal, les serretes i els verganells; tots reforços que corren de proa a popa a diferents altures.

La *cinta*, present en tot tipus d'embarcacions, és una taula del folre, encara que lleugerament més gruixuda que corre de proa a popa pels extrems superiors de les quadernes; en el cas de bucs amb coberta, és la que delimita la línia de coberta. Si la taula de cinta no té la suficient amplada, se'n poden posar diferents filades una al costat de l'altra.

Per garantir la unió de les cintes a les rodes es fa ús de corbes unint els dos extrems de la cinta de cada costat i empernant-la a la roda.

Per suportar pes de la coberta quan es tracta d'un vaixell que en tenguí, es col·loca el *contubal*, paral·lel a la cinta però a l'interior de la nau i que a l'igual de la cinta pot anar multiplicat.

Si a més la nau té reforços longitudinals interiors a diferents altures que serveixin tant per reforçar els pantocs, per protegir les quadernes, per suportar els bancs... aquests reben el nom de *serretes*.

Per unir els caps dels escalemots, s'hi posa el *verganell* o *redó* que a manera de cinta recorre tota la part superior i exterior de l'orla, empernat amb els escalemots i unit a la roda d'igual manera que ho fa la cinta, mitjançant una corba.

En el cas de bots sense coberta la cinta fa de verganell o bé aquest se sobreposa a la cinta.

De verganells, en podem trobar de dos tipus, el *senzill* semblant a la cinta, acompanyat per la part interior de la nau per una serreta que serveix per recolzar juntament amb el verganell la batallola, i el *d'estil mallorquí*, que és una taula el doble de gruixuda que el folre que sobrepassa la meitat de la seua amplària per sobre dels escalemots.

F. Llata, llató i braços

A les naus amb coberta, aquesta va muntada sobre les llatas, les quals com a bigues suporten tot el pes de la coberta. Les llatas descansen empernades sobre el contubal i, per evitar que els costats de l'embarcació es puguin deformar sobre el contubal, es practica una mossa on s'encaixa el cap de la llata en forma de coa d'orenella. També en les grans naus el conjunt llata, contubal i quaderna s'uneix amb l'ajuda de corbes de fusta o bé d'acer.

Quan en la coberta es troba una obertura, sigui aquesta una escotilla o una enfogonadura per a l'arbre, etc., aquestes estan reforçades. En el cas de les escotilles, que tallen la continuïtat de les llatas, aquestes descansen sobre la braçola, que amb una secció en L corren de proa a popa paral·leles entre si i delimitant l'obertura, descansen sobre les llatas senceres que delimiten l'obertura de l'escotilla per proa i per popa. Les llatas que no són senceres reben el nom de *llatons*.

De vegades es pot trobar que la coberta té dos nivells, sobretot a popa, donant forma al castell; aquesta altura s'aconsegueix col·locant les llates de popa més altes i en el punt d'unió entre els dos nivells de la coberta, s'hi col·loca una espècie de braçola que segella l'espai entre les dues cobertes.

En el cas de les enfogonadures que travessen la coberta, aquestes van reforçades bé per una taula de coberta més gruixuda i amb una amplària major al forat a practicar, bé per eslores laterals al forat o bé per mallets muntats sobre les llates.

En el cas que l'arbre es recolzi directament sobre la llata, aquesta rep el nom de *banc d'arborar*; ve sobredimensionada i l'arbre descansa en una moxa i és subjectat per un collar.

G. Eslores i puntals

Quan les naus són de gran tonatge, la coberta pot anar reforçada amb eslores que, igual que les serretes, corren de proa a popa però per davall de les llates, bé sigui per la línia de cossia o bé paral·leles a aquesta. En alguns casos, a més, les eslores poden anar apuntalades.

H. La clau

Per tancar tot el perímetre de la coberta i unir els extrems de les llates hi ha la *clau*, peça que permetrà el pas dels escalemots, a més de servir per recollir l'aigua de damunt la coberta sobresortint de la cinta i per sobre del folre de la coberta.

I. El folre

És la cobertura estanca del buc. El folre exterior està constituït per taules posades longitudinalment de proa a popa, d'amplària variable i de gruix constant amb algunes excepcions (cintes, palaies i pantocs), col·locades una al costat de l'altra segellant la junta amb estopa i màstic.

Cada línia de taules que va de proa popa rep el nom de *filada*. Les taules són subjectades a les quadernes per claus i segons la posició que ocupen reben diferents noms: *de palaia*, que és la filada que està en contacte amb la quilla; *fons*, la que recorre els plans de la nau, i *pantoc*, la que recorre per damunt els pantocs, bocal i cinta, que a més de ser important quant a reforç longitudinal també contribueix a l'estanquitat de l'embarcació.

Les taules del folre, per adaptar-se a la forma del buc, han d'agafar curvatures i torsions grans, per això a partir de taules planes i amb l'ajut de la calor es dobleguen perquè ajustin, intentant sempre conservar la línia de la veta en els talls. Com que les taules no mantenen la mateixa amplària en la seua longitud, per treure el dibuix que cada una ha de tenir per ajustar al màxim amb la del costat, es treu la frasquia, és a dir, amb l'ajut d'una tauleta de la mateixa llargària que tindrà la taula, però més estreta, es col·loca al lloc que ha d'ocupar la taula i amb el compàs obert amb una obertura fixa es dibuixa el contorn sobre la tauleta i posteriorment, col·locant la frasquia sobre la taula del folre, es passen els punts marcats amb el compàs a la taula del folre, marcant així el contorn que ha de tenir la taula.

Entre les taules del folre, en podem trobar de diferents gruixos, com és el cas de les cintes però també, a vegades, de la palaia i el pantoc.

En les xalanes el folre del fons està constituït per taules col·locades transversalment a la quilla: a causa d'aquesta disposició no hi ha les palaies ni pantocs; en canvi, els costats sí que estan formats per taules longitudinals.

A les cobertes, el folre està constituït per taules col·locades longitudinalment una al costat de l'altra i interrompent la seua continuïtat les obertures de les escotilles.

Quan el vaixell de què es tracti disposa d'orles, el folre, clavat sobre els escalemots, no va calafatejat, les taules són menys gruixudes i la primera filada en contacte amb la coberta va proveïda d'embornals.

Els folres interiors tan sols els posen en embarcacions de càrrega i la seua funció és la de protegir els elements estructurals i també el folre exterior de colps que podrien rebre de la càrrega, evitant així danys i vies d'aigua.

J. Els pallols

El que sí hi ha generalment a totes les embarcacions són els *pallols*, que creen una superfície plana en el fons de la nau per evitar que l'aigua que s'hi acumula entri en contacte amb la càrrega o simplement per facilitar el caminar per l'interior de la bodega. Els pallols són taules mòbils que es col·loquen descansant bé del paramitjal a una serreta sobre el pantoc o bé de pantoc a pantoc.

K. Bancs

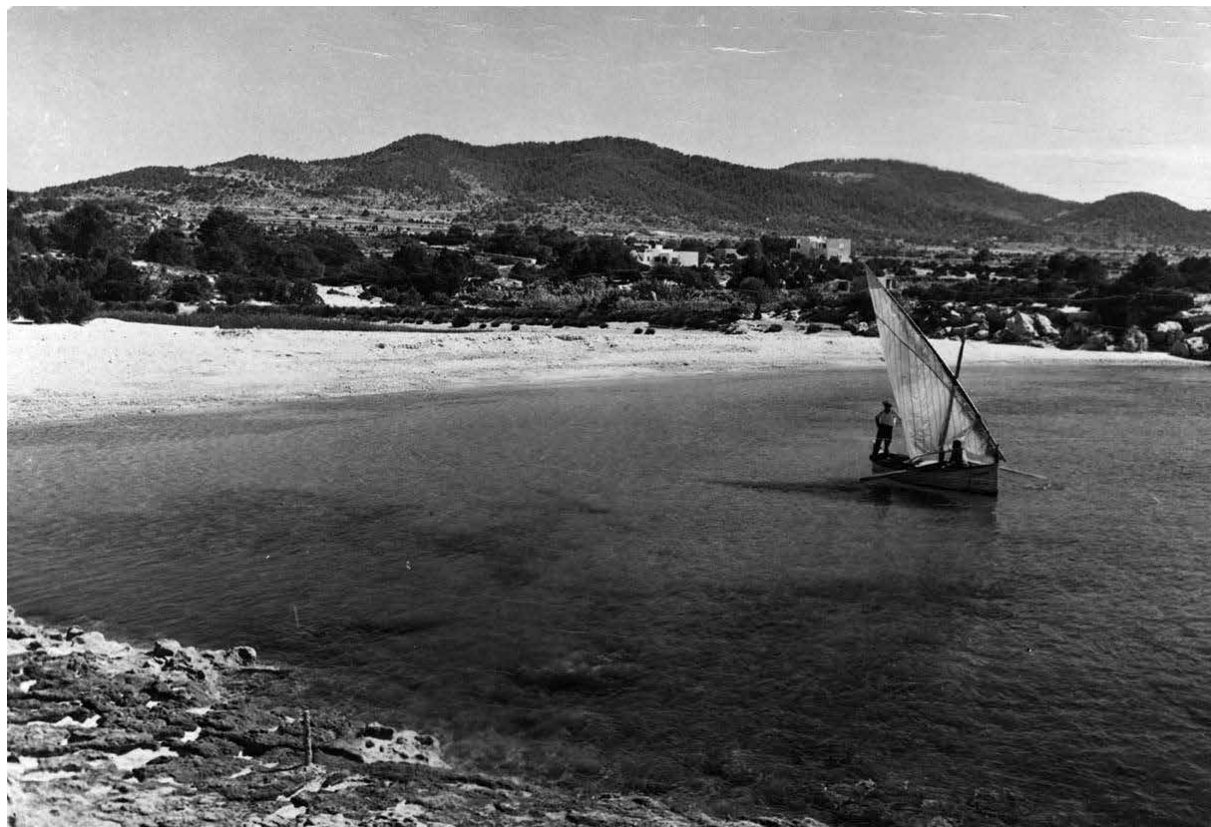
En els casos de les embarcacions sense coberta, aquestes van proveïdes de *bancs* transversals que reforcen la nau, a més de servir per seure-hi i poder vogar i per fer d'element de fixació de l'arbre. Aquests bancs són taules planes que descansen sobre serretes laterals i van subjectats per tauletes que a manera de serretes traven el banc.

Quan la nau té coberta i necessita bancs, aquests no són més que llates d'amplària superior, generalment el doble de la normal.

L. Escalemeres, escàlems i remes

Si bé a totes les embarcacions el seu sistema de propulsió és la vela, hem de tenir en compte que la majoria s'ajuden dels remes per a les maniobres d'aproximació o fins i tot en els casos de la manca de vent. Els remes transmeten la força de propulsió sobre un punt de suport situat sobre la batallola, per això, per protegir-la del constant fregament dels remes i els estrops, es col·loquen sobre aquesta les *escalemeres*. Per transmetre l'impuls dels remes a la nau es passa un forat vertical practicat a l'escalemera, l'*escàlem*, que no és més que un garrotet o vareta bé de fusta o metàl·lica al qual se subjecta el rem amb un estrop.

Els *remes* són un element de propulsió construït a partir d'una fusta amb una llargària de 3/2



Llaüt amb aparell llatí fent-se a la mar. Foto: Col·lecció postals antigues. Arxiu d'Imatge i So del Consell Insular d'Eivissa.

de la mànega de la nau. El rem es divideix de tres parts diferenciades: el guió, la canya i la pala. El *guió* és la part del rem que queda per dins de l'orla i que en el cap disposa del mànec per agafar-lo, la resta fa de contrapès de la pala i la canya. La unió entre la canya i el guió és la part on descansa el rem sobre l'escalemera, subjectat amb l'estrop a l'escàlem. La *canya* és la porció de rem situada entre el guió i la *pala*, separa de la nau aquesta darrera part, que és plana i actua dins l'aigua.

M. Orses i caixes d'orsa

Les *orses* són elements poc utilitzats en les naus, resten únicament en les xalanes per navegar a vela per aigües profundes, ja que en ser de fons pla les utilitzen per evitar la deriva. Les orses solen ser de ferro i són del tipus de sabre.

La *caixa de l'orsa* va situada sobre la línia de cossia, fixada entre dos bancs per garantir-ne el reforçament. Està formada per dos costats que interrompen la continuïtat del paramitjal, per això aquest es desdobra deixant l'espai central per passar l'orsa.

N. Quarters i galiota

Per aïllar la bodega de l'exterior, les escotilles són tapades amb els *quarters*, que són unes tapes que s'encaixen per fora de les braçoles de les escotilles. Estan formats per un marc de fusta on encaixen els llavons del quarter que serviran per clavar el seu folre. Deixant de banda que les escotilles siguin petites, el nombre de quarters necessaris per tancar una escotilla pot variar, dividint l'eslora de l'escotilla en tants de quarters, de tal manera que aquests siguin fàcils de manejar.

En grans naus de càrrega, amb grans escotilles, els quarters són simples taulons d'uns 40 centímetres d'amplària i 2 metres de llargària màxima, amb anses o baules per poder-los manejar i subjectar. Si l'escotilla té molta amplària, sobre la seua línia de cossia es col·loca una fusta a manera de biga, anomenada *galiota*, que suporta el pes dels quarters.

Per segellar l'escotilla i evitar que l'aigua es filtri entre els quarters, l'escotilla pot ser coberta per lones encerades o pintades amb oli de llinassa i subjectades per la frasquia, que és en aquest cas un llistó col·locat en els quatre costats de la braçola, estret entre unes gafes.

O. Timó i arjau

Els *timons* garanteixen poder mantenir i orientar la nau en el rumb desitjat, és un dels elements més importants de la navegació. El timó va muntat a la part posterior del buc sobre la roda de popa i consisteix en un pla vertical, la *pala*, fixat a la roda per unes agulles que com a frontissa permeten orientar el timó. Una part important del timó es la metxa que ens permetrà fixar l'arjau i governar la pala. Generalment tot el timó sol ser de fusta a excepció dels armatges, que són metàl·lics.

Quan la metxa del timó travessa el buc per sortir sobre la coberta, se la fa passar a través d'una tremuja o caixa estanca, la *limerà*, que impedeix que l'aigua pugui entrar.

VII. L'aparell llatí

La *vela llatina* és una vela triangular que per al seu maneig va enferida sobre una antena que corre diagonalment des del punt més baix, el *car*, fins al punt més alt, la *pena*. L'antena va muntada sobre un arbre, pel qual pot ser hissada i arriada, permetent oferir la vela al vent amb el davant i orsapop, que maniobren la vela des de proa, i l'escota des de popa. Les embarcacions podien aparellar una o diverses veles llatines i fins i tot combinades amb altres veles com flocs, quadres, tarquines, etc.

Algunes veles llatines tenen el puny del car tallat, adoptant una forma trapezoidal, i reben el nom de *vela de martell*. La seua maniobra és igual a la llatina.

Segons el tipus d'aparell que porti l'embarcació, el número de veles que pot aparellar variarà entre una vela fins a quatre, sense que això impedeixi que en pugui portar a bord un diferent nombre per aparellar segons les condicions de vent i de la mar o de recanvi per si alguna es feia malbé.

S'ha de considerar que un veler rep la consideració de llatí quan en les condicions de bon temps aparella en la majoria dels arbres veles llatines, de fet es poden trobar embarcacions amb aparells mixtos, adaptant l'aparell a la maniobra de cada vela.

A l'hora d'aparellar una embarcació de llatina podem triar entre una llarga llista de combinacions d'aparells, des de la llatina simple amb un sol arbre fins al xabec amb tres, sense entrar en combinacions amb altres tipus de veles.

Les veles llatines segons l'arbre a què van arborades reben el nom de:

Major: de totes les veles és la principal de l'aparell, la que rep la major força del vent i la que es troba més prop del centre vèlic de la nau i sobre l'arbre major.

Mitjana: es tracta de la menor de les veles a bord, emplaçada a l'arbre del mateix nom situat sobre la roda de popa.

Triquet: vela arborada en l'arbre de triquet o trinquet, situada sobre la proa encara que a vegades, sobretot en petites barques, pot fer les funcions de major quan es desarbora l'arbre major. La vela de triquet realitza les funcions de floc en avançar el centre vèlic del conjunt; amb el temps ha estat substituïda per un gran floc.

Floc: no es tracta d'una vela llatina, encara que tengui la seua mateixa forma triangular, ja que no va muntada sobre cap antena. El seu ús és dels més moderns i com a vela de maniobra i destinada principalment a les navegacions amb vents de proa i de través. En les empades sol quedar esventat a l'ombra de la major.

Aparellant la nau amb un sol arbre podem triar entre:

Vela llatina "tradicional": la barca va aparellada amb una sola vela llatina i l'arbre situat sobre la quaderna mestra⁴ inclinat cap a proa.

Vela llatina amb arbre dret: aparell igual a l'anterior però amb el pal completament vertical o lleugerament inclinat a popa i situat més a proa de la mestra.

Vela llatina i floc: la barca va aparellada amb una vela llatina i floc, l'arbre va situat sobre la quaderna mestra inclinat cap a proa a més de portar botaló per aparellar el floc.

Vela llatina i floc amb l'arbre dret: aparell igual a l'anterior però amb el pal completament vertical o lleugerament inclinat a popa i situat més a proa de la mestra.

Aparellant la nau amb dos arbres podem triar entre:

Veles llatines major i mitjana a més de floc: aparell conegut com *de mitjana*, *de llaüt viatger* o *falutx*, amb el qual la barca va aparellada amb una vela llatina major i floc sobre l'arbre situat sobre la quaderna mestra inclinat cap a proa. A més de portar botaló per aparellar el floc i una vela llatina de mitjana sobre l'arbre de mitjana situat sobre la roda de popa verticalment o amb una petita inclinació a popa i un caçaescotes⁵ per maniobrar el puny d'escota d'aquesta vela.

Veles llatines major i mitjana a més de floc amb l'arbre dret: característic de les tartanes, és un aparell igual a l'anterior però amb el pal completament vertical o lleugerament inclinat a popa. El botaló pot anar muntat sobre un bauprès i portar diversos flocs.

Veles llatines major (en el triquet) i mitjana: la barca va aparellada amb una vela llatina

⁴ Quaderna a partir de la qual els medissos passen d'estar a la part de darrera de l'estamenera a trobar-se davant.

⁵ Pal que sobresurt de l'embarcació per popa, en posició quasi horitzontal, per maniobrar l'escota de la vela aparellada a l'arbre de mitjana.

major sobre l'arbre situat sobre la proa, inclinat lleugerament cap a proa, a més de portar botaló per maniobrar la vela, i una vela llatina de mitjana sobre l'arbre de mitjana situat sobre la roda de popa verticalment o amb una petita inclinació a popa i un caçaescotes per maniobrar el puny d'escota d'aquesta vela.

Veles llatines major (en el triquet) i mitjana a més de floc: la barca va aparellada amb una vela llatina major i floc sobre l'arbre, situat sobre la proa, a més de portar botaló per maniobrar la vela i aparellar el floc, i una vela llatina de mitjana sobre l'arbre de mitjana situat sobre la roda de popa verticalment o amb una petita inclinació a popa i un caçaescotes per maniobrar el puny d'escota d'aquesta vela.

Aparellant la nau amb tres arbres podem triar entre:

Veles llatines major, triquet i mitjana: la barca va aparellada amb una vela llatina major sobre l'arbre situat sobre la quaderna mestra inclinat cap a proa, una vela llatina sobre el triquet situat sobre la proa a més de portar botaló per maniobrar la vela del triquet, que fa les funcions de floc, i una vela llatina de mitjana sobre l'arbre de mitjana situat sobre la roda de popa verticalment o amb una petita inclinació a popa i un caçaescotes per maniobrar el puny d'escota d'aquesta vela.

Veles llatines major, triquet, mitjana i floc: aparell que rep el nom de *xabec*, en el qual la barca va aparellada amb una vela llatina major sobre l'arbre situat sobre la quaderna mestra inclinat cap a proa, una vela llatina i floc sobre el triquet situat sobre la proa a més de portar botaló per maniobrar la vela del triquet i aparellar el floc, i una vela llatina de mitjana sobre l'arbre de mitjana situat sobre la roda de popa verticalment o amb una petita inclinació a popa i un caçaescotes per maniobrar el puny d'escota d'aquesta vela.

A. Parts de les veles

Confeció de les veles llatines

Les veles estan formades a partir d'una peça de roba amb una amplària que oscil·la entre els 50 i els 80 cm tallades a tires o panys formant els vessos, cosits un al costat de l'altre formant la vela.

Les veles triangulars, com és el cas de les veles llatines o de llaüt, disposen de tres vores: el *gràtil* o *caiguda de proa*, el *batedor* també dit *baluma* o *caiguda de popa* i el *pujament* o *llunada*. Aquestes caigudes o vores s'uneixen dos a dos en els punys. En la unió del pujament amb el gràtil es troba el *puny del car*, en la unió del gràtil i el batedor hi ha el *puny de pena* i en la unió del batedor i el pujament trobam el *puny d'escota*.

Tot el perímetre de la vela porta una beina per dins, la qual corre una *ànima de llença*, que en les caigudes del gràtil i el pujament serveix com a reforç dels armatges o nates de la vela i en la caiguda de popa serveix per augmentar l'embossament de la vela.

Els armatges en els punys del car i de la pena formen unes gasses per enferir la vela a l'antenna que reben el nom d'*enferidors*, i en el puny d'escota per fer ferma l'escota.

També la vela porta una sèrie de reforços per augmentar la resistència en els punys i en les faixes dels rissos en què s'aferren el batafions⁶.

Sobre l'armatge del gràtil i sobre les unions del vessos es col·loquen els *tomadors*, que serviràn per unir la vela a l'antena.

Materials i elaboració

Les veles són fetes a partir de peces de tela, inicialment de teles fetes de lli o de cotó per a l'ordit i teixides amb cànem. A partir de la revolució industrial s'introduïren la lona i les lonetes en la confecció de les veles i no és fins avui en dia que s'incorporen noves fibres, ja sintètiques, en la confecció de les veles.

Per a armatges, batafions, tomador i ànimes, el cànem, la pitra i l'espart eren les fibres més comunes, es reservava el cànem per a la llença de les ànimes i els batafions, i per a la resta es podia utilitzar indistintament qualsevol de les altres fibres.

La confecció de les veles era realitzada per a *mestres velers* o bé per les mateixes tripulacions amb ajut de les famílies que s'ajuntaven. Per a l'elaboració de les veles, els mestres velers prenien les mides de la vela amb una llença que dibuixava el perímetre de la vela amb els seus punys, aquest cordill rebia el nom de *brusca*. La brusca era plantada al terra i l'espai que delimitava era reomplert per la tela, començant per la caiguda del batedor.

L'allunament⁷ del gràtil està en funció de la flexibilitat de l'antena. En el pujament l'allunament podrà ser igual i fins i tot recte.

Ajuntats tots el vessos s'estén la vela i es rectificquen tant el gràtil com el pujament si en tenen falta. Es marquen les faixes de rissos donant la mateixa curvatura que té el gràtil i es cusen les beines preparades per a les faixes.

En cada puny es cusen els reforços de tela i les beines de les veles, fetes endoblant la tela de les diferents vores deixant dins una llença prima que servirà d'ànima.

En els extrems de les faixes de rissos, sobre el batedor, es practica un *ullau*, per poder-hi passar l'empunyadura per prendre rissos, o bé s'hi pot cosir una gassa en lloc de l'ullau. Els batafions de les faixes de rissos van cosits sobre les costures dels vessos.

Cosida la vela, tan sols queda la col·locació dels armatges. Per a això el primer que s'ha de fer és estirar i fixar la caiguda de la vela a armar, regular l'ànima i estirar el cap que servirà d'armatge deixant-ho tot subjecte i ben estirat; així es pot procedir a empalomar⁸ el cap a la vela. Armat el gràtil es procedeix d'igual manera amb el pujament.

⁶ Caps per prendre els rissos, o mantenir la vela enferida a l'antena.

⁷ Tall del gràtil en forma de mitja lluna.

⁸ Cosir la ralinga a la vela.

Per als flocs es fa de la mateixa manera i, en el cas que siguin veles de martell o místiques, la caiguda d'amura també va armada portant una gassa al car i una altra a l'amura.

B. Elements d'arborar

Per aparellar qualsevol nau amb veles llatines cal disposar de tots els elements necessaris. Són indispensables l'*arbre* i l'*antena* per a cada vela, a més del *botaló* per als flocs o veles de triquet i el *çaçescota* per a la vela de mitjana.

L'*arbre* és fet a partir d'una soca dreta generalment de pi, treballat. En el peu de l'*arbre* es realitza una espiga que ha d'entrar en el forat practicat al *paramitjal*⁹, i a l'extrem superior s'instal·la una politja que servirà per passar l'*amant*¹⁰ d'hissar l'*antena*. En barques petites és fàcil trobar solament dos forats redons sense politja, un per a l'*amant* i l'altre per al senalet del foc; el mateix passa amb el *botaló* i el *çaçescota*. En el cas de grans embarcacions, a causa del gran diàmetre de l'*amant*, necessari per hissar la vela, per compte d'una politja n'hi pot haver dues dividint l'*amant* en dos de diàmetre inferior.

Sobre l'*arbre* i prop de la coberta es pot trobar un *toquino*¹¹, que serveix per subjectar la *guindaressa*¹², i alguna *manegueta* per fer ferm la seua tira.

L'*antena* és l'element de l'aparell que manté la vela estesa i permet orientar-la al vent. Normalment està composta per dues parts, el *car* i la *pena*, que se sobreposen en les llames, de manera que es pot allargar la longitud de l'*antena* i tesar la vela. El *car* sol fer 3/5 de la longitud de l'*antena* i la *pena* 4/5 de l'*antena*, besant un sobre l'altre uns 2/5.

El *car* és la perxa inferior, a l'extrem inferior s'enfereix el *puny del car*, per això acaba en punta i s'hi col·loca un *toquino* de fusta perquè la gassa no pugi per l'*antena* amunt. L'altre extrem s'aplana per formar la llama d'unió a la *pena*.

La *pena* és la perxa alta que forma la part superior de l'*antena*. El seu extrem superior acaba també en punta, com l'inferior *car*, i s'hi enfereix la gassa de la *pena*. L'extrem inferior acaba com el superior del *car*, però a més pot tenir un forat amb o sense corriola per passar-hi l'*arridau* o *bastard*, que serveix per allargar l'*antena* a l'hora d'enferir la vela a més de regular el punt de la creu sobre l'*antena*.

L'*antena*, sobretot en grans bastiments, pot portar un reforç situat sota la creu o punt de suspensió de l'*antena* anomenat *quimelca*, amb una llargària compresa entre la longitud total de les llames i la meitat, el seu diàmetre és igual al de l'*antena*. En bots petits l'*antena* pot ser d'una sola peça, amb un forat en el penol de la *pena* per on passar un capet per tesar la vela.

El *botaló* i el *çaçescotes* són fets a imatge de l'*arbre*, amb la diferència que són subjectats per una grímpola situada sobre la coberta.

⁹ Taula longitudinal de fusta col·locada sobre les quadernes de forma transversal a aquestes, seguint la línia de crugia.

¹⁰ Terme que rep la tissa (drissa) que serveix per hissar la vela.

¹¹ Peça de fusta aferrada a l'extrem del *car* de l'*antena* que serveix perquè no s'escapoleixi la gassa del *puny del car*.

¹² Sistema de politges que formen part de l'aparell d'hissar l'*antena*.



Llaüts eixugant les veles al port de Sant Antoni de Portmany. Foto: Col·lecció postals antigues. Arxiu d'Imatge i So del Consell Insular d'Eivissa.

C. L'eixàrcia

Per aparellar una nau per arborar veles llatines és necessari tot un conjunt de caps, aparells i elements que permetin armar, subjectar, hissar, orientar i maniobrar l'arboradura i les veles. Tot aquest conjunt de l'eixàrcia permet donar a la vela llatina la major possibilitat de graduació i maniobra per aprofitar al màxim el seu disseny.

L'enginya

Són les lligades que mantenen unides el car, la pena i la quimelca de l'antena, que es poden assegurar col·locant un tascó entre la lligada i l'antena o bé amb un nus pla.

L'estrop

És el nexa d'unió entre l'amant i l'antena, consisteix en un anell d'un cap d'igual gruix que la tira de l'amant posat en doble formant dues gasses, una per a l'antena i una altra per fixar-hi l'amant, bé amb un nus o bé amb un gassanell o ganxo. L'estrop se sol folrar amb cuir o llença, per evitar-ne el desgast pel fregament amb l'antena i l'arbre.

En barques menors l'estrop és substituït per una simple lligada de la tira de l'amant.

L'amant

És un cap que passa per la politja del penol de l'arbre i per un extrem s'uneix a l'estrop de l'antena i l'altre, tirant d'aquest bé directament amb la mà o bé amb un aparell anomenat *guindaressa*, serveix per hissar o arriar la vela. Aquest pot ser simple o doble.

Les guindaresses

En barques on el pes de l'antena i de la vela és gran i amb i la força dels braços no és suficient per hissar la vela, s'utilitzen un joc de corrioles anomenat *guindaresses*. Aquestes poden tenir múltiples jocs de politges per descompondre el pes de la vela.

La guindaressa superior, que corre al llarg de l'arbre, va unida a l'amant i la inferior, a l'arbre mitjançant un estrop o bé fixada a la coberta, banc o paramitjal amb un estrop o cadena. La tissa (drissa) de la guindaressa per un extrem a l'estrop de la guindaressa de dalt i per l'altre es fa ferma bé a una manegueta col·locada al costat de la guindaressa o en l'arbre o bé sobre la coberta.

La trossa

Aquest aparell té dues funcions bàsiques: la d'unir l'antena a l'arbre i la de reforçar l'arbre a manera d'obenc de sobrevent. Consta de dues parts: la *mena* i l'*aparell de la trossa*.

La *mena* consisteix en un estrop que abraça l'amant donant-li una o diverses voltes i l'arbre. En un dels extrems de la mena es troba una bigota per on passa l'altre extrem de la mena; en aquest altre extrem hi ha una gassa on corda el gassanell que l'uneix a l'aparell de la trossa.

L'*aparell de la trossa* el componen un joc de corrioles per descompondre la força, en què la corriola superior està unida al gassanell per un estrop, la inferior disposa d'un estrop acabat en una gassa que permet fixar-lo a la manegueta de la tissa o a una baula de la coberta. La tira de la trossa va muntada en l'estrop de la corriola superior passant per les politges de les corrioles i l'altre extrem s'amarra a les maneguetes de les tisses de l'orla.

En algunes barques, per evitar que quan s'amolli la trossa l'antena se separi de l'arbre porten una falsa trossa que simplement és un anell que abraça l'amant i l'arbre i fins i tot pot portar abartells perquè llisqui millor en l'arriada i la hissada de la vela.

El davant i l'orsapop

Són dos aparells que serveixen per orientar l'antena de la vela, així el *davant* tira de l'antena cap a proa i regula la inclinació de l'antena i l'*orsapop* tira l'antena cap a popa.

El davant el compon un cap de la mateixa llargària que l'antena i en un dels seus extrems té una gassa que es pot encapellar fàcilment al car de manera que es pugui moure per aquest. Passa per davall del nas del capiró o per dins una baula sobre la coberta; en el primer dels casos pot passar per dins d'una bigota o bé anar directament a la manegueta, on es farà ferm. El davant sempre queda al costat de sotavent.

L'*orsapop* és igual al davant i va encapellat en el car per damunt del davant, l'altre extrem va directament a la manegueta del costat de sobrevent. En barques grosses l'orsapop pot anar amb un aparell amb una o diverses corrioles per maniobrar la vela; en aquest cas el davant serà més curt i en l'extrem lliure s'hi muntarà una corriola per la qual passarà la tissa de l'orsapop, que en un extrem té una gassa per encapellar-la sobre l'orla i l'altre lliure per tirar de l'orsapop i fixar-lo sobre una manegueta.

L'escota

És el cap que permet regular l'engolfament de la vela, un dels seus extrems va fix al puny

del mateix nom i l'altre passa per darrere del capiró de popa o per les clàvies clavades en el mirall o per dins d'una baula fixa a la coberta; pot ser subjectat amb la mà o en una manegueta o clàvia. En grans bastiments l'escota pot portar també, a l'igual de l'orsapop, un aparell.

L'arridau

També anomenat *bastard* o *retranca*, s'utilitza per estirar l'antena a l'hora d'enferir la vela o de prendre rissos i també per regular el punt de la creu i evitar que l'estrop de l'amant es desplaci cap amunt. Consta d'un cap fixat a l'estrop de l'antena passant pel forat de la part inferior de la pena tornant a l'estrop quan no s'usa; en el cas de grans veles, l'arridau pot anar a la coberta passant a una corriola fixa a l'estrop i així poder regular la creu sense necessitat d'arriar la vela.

L'osta

És un aparell que serveix per subjectar la pena i evitar que balandregi en navegar d'aleta o d'empopada, per navegar de cenyida i amb vents fluixos no se sol usar.

Consta d'un cap fixat a la pena a l'altura de la unió del car que penja fins a arribar a la coberta; en cas de no ser usat s'afegeix al puny de l'escota. Per evitar que quedi inutilitzat en canviar la vela d'amura, se'n sol calar un per cada costat de la vela. També per a grans veles pot aparellar corrioles, igual que l'orsapop.

L'amantina

S'utilitza com l'anterior solament en condicions desfavorables de vent i mar per subjectar l'antena i per evitar les deformacions de l'antena quan aquesta està arriada.

Va muntada en un aparell fixat a la pena i l'altre a una corriola a l'espigó de l'arbre, baixant la tira fins a coberta.

L'embroll i el senalet del floc

Van muntats sobre l'espigó de l'arbre i serveixen tant per apagar la vela, per hissar el puny d'escota per eixugar i orejar la vela, com per hissar el floc, encara que el senalet del floc pot aparellar un joc de corrioles per tesar la vela.

La carregadora de floc

Per portar el puny d'amura del floc a l'extrem del botaló es fa necessari aquest aparell, que a més pot anar acompanyat d'una raca perquè el puny no se separi del botaló.

Les barbades

Tant el botaló com el çaescotes o botafora eren fixats pels penols per evitar que es deformessin amb la força del floc o de la vela de mitjana. La barbada del botaló uneix el gongo de la proa amb l'espiga del botaló, pot aparellar corrioles pròximes al botaló per tesar el conjunt. El çaescotes va unit a la popa en el començament del mirall o sobre la flotació i pot anar aparellat com el botaló; en embarcacions petites és fàcil que vagi lliure.

Els vents de botaló i de çaescotes

Per evitar les forces laterals els botalons i els çaescotes poden aparellar vents que els con-

trarestin, a vegades són la mateixa tira de la barbada i de la carregadora del floc que fan les funcions de vents en fixar-les cada una en una amura.

En el cas de les tartanes l'arbre sol aparellar obencs i estais. Els obencs fixen l'arbre tal com ho fan les burdes però usant bigotes o tensors i els estais subjecten l'arbre perquè no es desplaci cap a popa, a més de servir per hissar-hi flocs.

Les burdes

Les grans barques de mitjana, per assegurar i reforçar l'arbre, podien aparellar diferents burdes que a manera d'obencs sostenien l'arbre per l'espigó a les orles, al costat de l'arbre i a la seua popa per navegar amb vent portants. Aquestes burdes solen aparellar quadernals que es maniobren segons el costat en què es rep el vent.

D. Nusos i lligades

Per fixar les maniobres és necessària una sèrie de nusos bàsics i de vegades determinat per a un tipus especial de maniobra.

1. As de guia

De tots és el més utilitzat, tant serveix per substituir una gassa, com per unir un cap a una gassa, per fixar-lo a una baula...

2. Gassa

Usada en els extrems dels caps per encapellar en bitons, maneguetes i clàvies. Està feta trenant els cordons del cap.

3. Lligada del tomador

Usada per fixar els tomadors a l'armatge de la vela.

4. Lligada d'enginya

Usada per unir el car i la pena de l'antena, o per allargar una perxa.

5. Encapelladures

Es tracta d'unir dos caps deixant una gassa per encapellar en l'espiga d'un arbre.

6. Nus o volta d'escota

Usat per unir un cap a una gassa.

7. Nus pla

Usat per unir dos caps de corda, per nuar els tomadors i els batafions d'una vela...

8. Nus doble

La seua utilitat essencial és evitar que un cap no es desenfili de corriola, bigota o baula.

9. Nus de llonga o ballestrinca

Per fer ferm un cap a una perxa, bitó, baula...

10. Volta de maniobra

Serveix per fixar un cap a qualsevol manegueta, bites, clàvies donant-li voltes en forma de vuit.

11. Baga corredora

S'utilitza quan es vol fer un nus provisional o que s'ha d'amollar ràpidament.

12. Costura llarga

Serveix per unir dos caps permetent que puguin passar per les corrioles.

VIII. Les maniobres



Llaüts eixugant les veles al port d'Eivissa. Foto: Viñets. Col·lecció Antoni Tur Riera, Sendic.

A. Maniobres bàsiques

Amb la nau desbastida el primer a realitzar és aparellar l'arbre, arborar-lo i fixar-lo. Seguidament es prepararan totes les maniobres de l'antena, enferir la vela i aparellar-la a l'arbre, hissar-la i navegar; per això és necessari conèixer tots els passos a seguir, les precaucions a prendre i les possibilitats que ens ofereix la vela llatina.

Armar la vela

Per començar a armar tot el conjunt de l'aparell es descriuen totes les maniobres necessàries:

Aparellar l'arbre: consisteix a col·locar tots els aparells que es maniobren des de l'arbre en el seu lloc, passar l'amant per la politja del pal de manera que les guindaresses ens quedin a popa, en el cas d'arbres que vagin drets, o inclinat a popa com és el cas de mitjanes, tartanes, etc., en què les guindaresses solen anar a proa. També s'encapellen el senalet del floc,

l'amantina i l'embroll, deixant fixes totes les tisses en l'arbre per damunt de l'enfogonament.

Arborar: una vegada aparellat s'inicia l'operació de col·locació de l'arbre en el seu lloc. És necessari tenir en compte una sèrie de passos, ja que si en una petita barca pot resultar una feina senzilla i fàcil, en un gran vaixell pot ser costosa i perillosa.

En primer lloc, s'ha de tenir clar com quedarà arborat i per on s'ha de passar. Un arbre inclinat cap a proa que hagi de passar per un forat abans de tocar el peu en el paramitjal s'haurà d'introduir posant el peu sobre el forat i l'arbre apuntant cap a proa; si l'arbre és gros, pot ajudar en la maniobra aparellar la guindaressa de baix en la popa i tirar d'aquesta quan s'airequi l'arbre; en cas de grans naus serà necessari muntar una cabra (o càbria) sobre la coberta. Si l'arbre va inclinat a popa, l'arbre apuntarà a popa i si l'arbre descansa sobre un banc iniciarem la maniobra col·locant el peu de l'arbre en el seu lloc, deixant-lo descansar sobre el banc. Situat l'arbre es col·loquen les falques, s'aploma i es trinca. Si l'arbre porta burdes o obencs, es fixen en la coberta bé en els escalemots o bé en els cadenots.

Finalitzada aquesta operació, es muntarà l'antena unint el car i la pena amb les enginyes, col·locant-se l'estrop fixant-lo a l'amant, i s'aparellen la trossa, l'arridau, l'orsapop i el davant. S'hissa l'antena un poc, fixant el car al capiró de proa i enferim els punys de la vela del car i es fixa amb els tomadors i també enferim la pena en l'antena. S'afluixen les enginyes i es tira de l'arridau, que es pot ajudar amb un aparell, fent córrer la pena cap a popa, fins que el conjunt quedi ben tesat. Es tornen a fermar les enginyes nuant els tomadors i s'amolla el car.

A continuació s'hissa la vela i amb l'arridau regulam la creu i ja està l'aparell llest per navegar.

Hissar: per hissar la vela o oferir-la al vent es pot fer de diverses maneres:

Si l'antena està abatuda sobre coberta, s'amollen els caps que mantenen la vela plegada a l'antena, fixat el davant i amb la nau a proa es cobra de la tissa de la guindaressa hissant l'antena i la vela; si l'amantina va armada haurem de cobrar la tissa de l'amantina perquè aquesta no quedi penjant. Una vegada hissada la vela es cobra de la trossa, ajustant la creu a l'arbre. Amb el davant i l'orsapop s'orienta l'antena i tirant de l'escota ja es navega.

Una altra forma d'hissar és amb la vela plegada *al moro*, és a dir, amb la vela enrotllada sobre el batedor mantenint-la fixa a l'antena amb una baga corredora feta amb la mateixa escota; es podrà hissar l'antena sense que la vela agafi vent i una vegada l'antena hissada i fixada a la seua posició amb la trossa, s'aproa la barca i tirant de l'escota s'amolla la vela oferint-la al vent.

B. Maniobres de navegació

En funció de com es rep el vent i segons com va aparellada la vela llatina, permet navegar a un mateix rumb de diferents maneres, tant a causa de la posició relativa de l'arbre i l'antena o l'altura de l'antena, és a dir, segons la posició que ocupi el centre vèlic. L'altura de l'antena tant es pot regular per l'amant i l'arridau com pel davant i l'orsapop.

També s'ha de tenir en compte la incidència del vent en la vela. Per navegar amb vent de

proa es busca que el vent llisqui per la vela entrant pel gràtil i sortint pel batedor; en canvi, amb vents de popa la vela s'ha de travessar al vent.

Segons la posició relativa del vent, de l'arbre i de la vela es pot navegar *a la bona*, amb la vela a sotavent de l'arbre, o bé *a la mala*, amb la vela a sobrevent, per tant la vela es recolzarà sobre l'arbre.

Quan la vela va amurada a la bona i es vol tornar per davant, canviant la banda d'on es rep el vent, la vela quedarà a la mala si no és que es canvia de costat fent la maniobra de fer el car. Aquesta maniobra solament interessa si s'han de navegar grans distàncies sense canviar d'amura ja que és laboriosa; al contrari, si els canvis d'amura són successius, interessarà navegar a la bona i a la mala alternativament.

Els llaüts viatgers i els xabecs quan es preparaven per a la navegació, confiant en la intuïció del patró, aparellaven la vela intentant fer la major part de la travessia a la bona i, en cas de forts vents o temporals que els impedissin fer el car, arriaven les veles que anaven a la mala per evitar el desgast que patien en fregar contra l'arbre; per aquesta causa, previsorament, solien dur les veles una a cada costat i en el cas de dur pitxoles¹³ amb les antenes sobre coberta, per a recanvi, anaven estibades a la banda contrària de la vela arborada.

Les diferències entre navegar a la bona i navegar a la mala recauen essencialment en el rendiment de la vela, que és més efectiu a la bona, ja que navegar a la mala fa que a proa de l'arbre es formi una bossa en la vela que retura el vent i produeix turbulències que impedeixen la bona circulació del vent per la resta de la vela. També navegar a la bona és més segur que a la mala, ja que si a la mala s'amolla l'escota, la vela no queda totalment esventada, ja que la bossa de proa segueix agafant vent, per això per esventar-la és necessari amollar el davant.

Navegar a la mala té l'inconvenient que tota la força de la vela recau sobre l'arbre i la trossa no el pot subjectar, per la qual cosa és necessari, si l'arbre no disposa d'obenc o de burdes, col·locar-hi una estrellera que es pot fer servir a l'aparell de l'amantina, que en lloc de fixar-lo a l'antena es fixa a l'orla de sobrevent.

La regulació del centre vèlic amb vents portants s'aconsegueix amb les maniobres del davant i de l'orsapop. Si es manté l'orsapop fix en un punt de l'amura, encara que s'amollin el davant i l'escota, l'antena manté la verticalitat, amb el centre vèlic bastant alt; en canvi, amollant l'orsapop i fixant-lo cap a la popa s'aconsegueix baixar l'antena i amb aquesta el centre vèlic, a més de desplaçar-lo cap a proa en dur el car cap a popa.

També, amb vents portants, sobretot si són forts, s'han de preveure l'osta i l'amantina per evitar les oscil·lacions de l'antena i de la vela.

Les navegacions en funció de la incidència del vent sobre el vaixell requereixen orientar la vela canviant l'angle que forma amb la proa; segons l'angle amb el qual es rep el vent, la nau

¹³ Vela mestra de dimensions reduïdes que duïen les barques de mitjana, muntada en una segona antena com a recanvi de la mestra, de lona molt revinguda, i que s'empra per a vents durs.

pot navegar d'amura o cenyida, del través, al llarg, de gatzell o mitja popa i en popa redona.

Navegar d'amura

Per navegar d'amura, el vent entra a la nau per sobre l'amura formant un angle inferior a 90° amb la proa, si bé amb angles de vent pròxims a la proa és impossible avançar, ja que el corrent de deriva és major que el d'avanç.

Vist que es pot navegar amb la vela a la bona o bé a la mala, per navegar d'amura a la bona el car estarà situat aferrat al capirol en la banda de sobrevent passant el davant per davall del nas, aquí l'orsapop no fa cap feina i pot estar amollat. La vela treballa com si fos un floc, caçant l'escota tot el que es pugui. Si el vent entra amb angles majors de 30° s'amolla el davant per separar-lo del capirol i es caça de l'orsapop, que es fixa a l'amura de sobrevent evitant en tot moment que es formi una contrabossa davall del car.

Per navegar d'amura a la mala el car estarà més obert al capirol que a la bona en la banda de sobrevent, passant el davant per davall del nas, aquí l'orsapop tindrà més importància en servir per apropar el car a l'amura, reduint la bossa que es forma entre el car i l'arbre i l'escota caçada tot el que es pugui. Si el vent entra amb angles majors de 30° s'amolla el davant per separar-lo més del capirol i es caça de l'orsapop fixant-lo a l'amura de sobrevent evitant en tot moment que es formi una bossa davall del car.

Navegar de través

Per navegar de través, el vent entra a la nau perpendicular a la línia de cossia, formant un angle de 90° amb la proa.

Per navegar del través a la bona, l'antena formarà un angle aproximat de 40° amb la cossia, amb el car en la banda de sobrevent treballant el davant des del capirol, i l'orsapop treballant un poc més a popa que d'amura, l'escota s'afluixarà evitant que la vela bati en el puny de pena.

Per navegar del través a la mala l'antena formarà un angle amb la cossia un poc més ampli que a la bona, amb el car en la banda de sobrevent treballant el davant des del capirol i l'orsapop treballant un poc més a popa, permetent que el car pugui i així disminuir la força que fa la vela sobre l'arbre, l'escota quedarà més caçada per evitar la deformació de la vela.

Navegar al llarg

Per navegar al llarg, el vent entra a la nau per popa del través, formant un angle menor de 135° amb la proa.

Per navegar al llarg a la bona l'antena formarà un angle aproximat de 45° amb la cossia, incidint el vent quasi perpendicularment sobre l'antena amb el car en la banda de sobrevent; el davant treballarà des del capirol i l'orsapop pot treballar curt sobre el través de la nau o bé llarg prop de la popa; si treballa llarg permet baixar el centre vèlic i avançar-lo, si s'afluixa l'escota permetrà avançar més el centre vèlic i això permetrà mantenir el rumb més estable.

Navegant amb la vela a la mala, l'orientació de l'antena no varia, però convé navegar amb l'antena més abatuda per evitar sobreesforços a l'arbre i amb l'escota més caçada per evitar que es plegui sobre l'arbre.

Si la mar no és molt bona convé assegurar l'antena amb l'osta i l'amantina, perquè amb les escores l'antena no balandregi.

Navegar de gatzell o mitja popa

Per navegar de gatzell, el vent entra a la nau amb angles pròxims a la popa.

Per navegar de gatzell a la bona, l'antena estarà perpendicular al vent, el car en la banda de sobrevent amb el davant que treballarà des del capirol i l'orsapop curt, sobre el través de la nau o bé llarg prop de la popa; si treballa llarg permet baixar el centre vèlic i avançar-lo, si s'afluixa l'escota permetrà avançar més el centre vèlic i això permetrà mantenir un rumb més estable. En aquest cas es corre el perill que un colp de vent aixequi la vela i aquesta s'encapelli a l'espigó de l'arbre, per això convé assegurar l'escota en un punt pròxim al puny d'escota.

Navegant amb la vela a la mala, l'orientació de l'antena no varia, però convé navegar amb l'antena més abatuda per evitar sobreesforços a l'arbre i amb l'escota més caçada i pròxima a la popa per evitar que es plegui sobre l'arbre.

En grans naus a més de l'osta i l'amantina serà important la feina de les burdes, també es pot abaixar l'antena abaixant encara més el centre vèlic.

Navegar en popa redona

Per navegar en popa redona, el vent entra a la nau per damunt la roda de popa.

Per navegar en popa redona, l'antena estarà perpendicular al vent, el car a la banda de sobrevent, el davant treballarà des del capirol i l'orsapop pot treballar curt a popa del través de la nau o bé llarg prop de la popa fins a portar l'antena horitzontal o a la creu. Com en els casos anteriors, si l'orsapop treballa llarg permet baixar el centre vèlic i avançar-lo, mentre que si s'afluixa escota això permetrà avançar encara més el centre vèlic i serà més fàcil de mantenir el rumb. En aquest cas es corre el perill que un colp de vent aixequi la vela i aquesta s'encapelli en l'espigó de l'arbre, per això convé assegurar l'escota en un punt proper al puny d'escota. S'ha de tenir en compte que navegant en popa redona el rumb és més inestable perquè la barca planeja sobre les ones i això obliga a prestar major atenció al timó i evitar trabujar.

Navegant amb la vela a la mala, l'orientació de l'antena no varia, tan sols es manté el puny de l'escota a prop de la roda de popa.

En grans naus a més de l'osta i l'amantina serà important la feina de les burdes, també es pot abaixar l'antena cosa que minvarà l'alçada del centre vèlic.

C. Maniobres específiques

Per canviar el rumb basta maniobrar el davant, l'orsapop i l'escota ajudats pel timó, però hi ha dues maniobres en les quals s'ha de tenir especial atenció, ja que impliquen que el vent canviï de costat d'incidència sobre la nau: aquestes són les maniobres de *virar* o *tombar*. Tombar es pot fer per proa o davant, canviant el vent de l'amura, o per popa o en redó, on el vent canvia d'aleta.

Tombar per davant

Depenent de com estigui aparellada la nau, es pot canviar solament el car de costat per damunt el capirol, en la maniobra anomenada *passar el car*, o bé si l'arbre està dret i les guindaresses estan muntades a proa, passant el car per popa de l'arbre. La virada per davant és la més segura, ja que la nau en aproar-se al vent es retura reprenent la vela el vent suaument.

Per tombar per davant passant el car per damunt el capirol, s'haurà d'anar emproant la barca de manera que el vent canviï d'amura passant per la roda de proa. En aquest cas la vela no canvia de costat de l'arbre, per això es passarà de navegar de la bona a la mala, o bé al revés.

Per a la maniobra per davant, quan es tomba el timó, s'afluixen un poc l'escota i el davant i s'amolla l'orsapop, quan el vent està a fil de roda, perquè el car s'aixequi i passi la vela per sobre el capirol. Si es passa de la bona a la mala, es pot canviar l'orsapop de banda bé per sota de la vela si es preveu navegar amb la vela espigada o si, al contrari, es navegarà amb vents de popa, convé passar l'orsapop per sobre el car perquè quedi lliure de la vela i pugui córrer pel car.

Aquesta maniobra pot ser ajudada aquarterant la vela a l'altura de l'arbre, o amb el floc, tombant la proa més ràpidament.

Tombar per davant i canviar l'antena de costat es podrà fer amb aparells en candela i guindaressa a proa, encara que disposin d'obencs; per a això, s'haurà d'hissar al màxim, emproar la barca i, quan el vent estigui a fil de roda, passar el car per popa de l'arbre, amollant la trossa i passant-la a l'altra banda rodant l'arbre per proa i entre les guindaresses. En aquesta maniobra de canviar l'antena de banda, també hi pot ajudar el floc.

Tombar en redó

Segons com estigui aparellada la nau, es pot canviar solament el car de costat per damunt el capirol, és l'esmentada maniobra de *passar el car*, o bé si l'arbre està inclinat cap a proa i les guindaresses estan muntades a popa, passant el car per proa de l'arbre. La virada en redó és més brusca, ja que la nau manté la velocitat i la vela rep el vent per l'altre costat bruscamment, per això solament és recomanable amb vents fluixos i s'hauria d'evitar en condicions de mala mar.

Per tombar en redó passant el car per damunt el capirol, s'haurà d'anar en popa redona al vent, de manera que el vent canvia d'aleta passant per la roda de popa. En aquest cas la vela no canvia de costat de l'arbre, per això es passarà de navegar de la bona a la mala, o bé al revés.

Per a la maniobra de tombar en redó, s'ha de tenir en compte que l'orientació de l'antena canviarà 180°, per això s'han d'afluixar les amantines i amollar les ostes. En primer lloc, s'ha de posar la nau navegant en popa redona, s'afluixa un poc l'escota i es porta el car a proa, posant l'antena paral·lela amb la cossia, caçant el davant i amollant l'orsapop, en aquest moment es tomba el timó perquè la vela rebi el vent per l'altre costat, deixant passar la vela per sobre el capirol. Aquest és el moment més crític, ja que la vela rep el vent pel altre costat canviant de banda bruscamment, per això s'ha de tenir especial atenció a l'antena, intentant subjectar-la amb l'osta, es canvia l'orsapop de banda per sobre el car perquè quedi lliure de

la vela i pugui córrer pel car. Una vegada que la vela rep el vent per la nova banda s'amolla davant i es caça orsapop fixant les ostes i les amantines.

En aquesta maniobra el floc queda esventat i és de poca ajuda.

Per tombar en redó i canviar l'antena de costat, s'ha d'aclarir l'arbre de tot allò que destorbi el camí de l'antena, això és, el senalet del floc, l'estrellera i les burdes, posant-los per popa de l'arbre al costat de les guindaresses; solament es podrà fer amb aparells en candela o inclinats cap a proa i amb guindaresses a popa; per a això, s'haurà d'hissar al màxim, empopar la barca i, quan el vent estigui a fil de roda, portar el car al peu de l'arbre, rodant l'escota per proa de l'arbre, amollant la trossa i passant-la a l'altra banda rodant l'arbre per popa entre les guindaresses. Aquesta maniobra rep el nom de *fer el car*.

Arriar

Finalitzada la navegació es pot recollir la vela de diferents formes, des d'arriar l'antena o apagar la vela sobre l'antena.

La primera consisteix amb l'arriada de l'antena, s'inicia la maniobra aproant la nau al vent portant el car a la roda, i amollant la tissa de la guindaressa, es deixa baixar l'antena recollint la vela sobre coberta, plegant-la i lligant-la junt a l'antena, deixant la pena de l'antena reposar sobre una forca col·locada a tal efecte a la popa.

Plegar la vela sobre l'antena sense arriar-la es fa quan no interessa arriar l'antena, tant per una prompta represa de la navegació o com per mantenir la coberta lliure. En tot cas, sempre portant el car a proa:

Apagar la vela amb el senal o l'osta si aquesta disposa de corriola, fixant-lo al puny d'escota i hissant-lo. Aquest sistema és molt utilitzat en grans veles però repartint diverses carregadores al llarg de l'antena fixant-les en diferents punts del batedor i el pujament i llavors pujant per l'antena es lliga la vela amb l'antena.

Fer el moro

Aquesta operació consisteix a apagar la vela enrotllant o plegant el pujament sobre el car de l'antena, també en embarcacions petites es pot enrotllar el batedor sobre si mateix, fins a arribar amb el puny d'escota a l'antena, sempre enrotllant-lo sobre el costat de la vela que queda a l'ombra del vent perquè la vela no agafi vent i faci bossa, i lligant-la amb la mateixa escota.

Eixugar i orejar veles

Com que les veles eren elaborades en fibres naturals, per garantir-ne la conservació, abans de plegar-les definitivament, convé orejar-les i eixugar-les per eliminar la humitat que afavoreix la formació de fongs. Per facilitar que les veles s'oregin es poden fer diferents pràctiques amb la vela enferida en l'antena: es pot aixecar el puny d'escota amb el senal fins dalt de tot de l'arbre i amb l'antena allargada sobre coberta. També es pot mantenir l'antena mig aixecada i passar el puny d'escota per sobre l'antena de manera que la vela quedi penjant mitja a cada costat.

IX. La construcció de les embarcacions

A. Les fustes

La principal matèria primera en la construcció naval era la fusta i a Eivissa i Formentera la fusta del pi, per la seua abundosa presència en aquestes illes. El seu ús anava destinat principalment a la construcció de tots aquells elements torts, com les quadernes, rodes... a causa de la seua qualitat i al fet que el mateix mestre podia triar-los segons la necessitat. Juntament amb el pi, es podien usar l'alzina, l'olivera, l'om i altres.

Per a les peces rectes el pi també era usat, reservant-ne els més llargs per a pals i quilles. Per als folres el pi també podia ser usat, però generalment es reservava per a les cintes, utilitzant taulons d'avet, per ser una fusta molt més lleugera, encara que havia de ser importada.

L'obtenció de la fusta s'iniciava una vegada que s'havia rebut l'encàrrec d'una nova construcció. Es visitaven els boscos on hi havia arbres per vendre, s'elegien segons la forma i la llargària per a una posterior utilització. Després, el propietari del bosc o bé el mateix mestre amb una o diverses colles de gent es dedicaven a tallar-los, deixant les soques netes i pelades, una feina que s'havia de fer durant les llunes minvants de desembre, gener o febrer, per aprofitar que la circulació de la saba estava aturada i la fusta no tenia cap nutrient que fomentàs l'aparició de fongs que podriessin la fusta. En cas que fos necessari tallar arbres en qualsevol altra data, per facilitar l'extracció de la saba, les soques eren submergides a la mar o en estanys per diluir la saba amb l'aigua i que aquesta quedàs substituïda per l'aigua; les soques es deixaven submergides el temps necessari, segons el gruix o la urgència de la peça a realitzar.

Una vegada a la drassana, les fustes eren carejades, és a dir, se'ls feia una cara o diverses planes i se serraven a taules sobre les quals es marcaven les peces i es tallaven, deixant-les enllestides per ocupar el seu lloc.

B. Les drassanes

Els llocs on es construïen les embarcacions rebien el nom de *drassanes*. Eren espais situats al costat de la mar o en els ports i no eren llocs únicament de construcció sinó també de reparació. La drassana era un espai físic destinat a tals efectes, però se sap de llocs que només foren utilitzats durant la construcció d'un sol vaixell, aprofitant un racó d'una cala.

També es dona el cas que moltes de les petites embarcacions no són construïdes al costat de la mar, sinó que es bastien dins petits tallers o magatzems al costat de la casa del mestre d'aixa.

En les instal·lacions d'una drassana el primer era la preparació del terreny per poder-hi construir la nau i durant el muntatge subjectar totes les peces i la mateixa embarcació. Una vegada construïda la nau es procedia al muntatge de l'escar o escala que com a via servia per conduir la nau fins a la mar. Sobre l'escar anaven les escoes o l'anguila, sobre les quals es trobava la nau. Les *escoes* eren dos suports longitudinals, de fusta, col·locats a cada banda de la quilla que rebien uniformement el pes de la nau en tota la seua llargària; anaven unides, les dues escoes, per travesses de ferro.

En el moment de l'avarada, l'escar i les escoes eren ben enseuats perquè la nau llisqués fins a la mar. Per treure l'embarcació de la mar s'utilitzava aquest mateix aparell, amb l'ajuda de quadernals i torns.

C. El procés

En la construcció d'una nova embarcació, la primera feina era la de dissenyar-la. Per a això, es realitzava un dibuix a escala del que havia de ser el buc, dibuixant per una banda les línies d'aigua, per l'altra diferents seccions transversals, també les seccions longitudinals paral·leles a la línia de cossia i finalment les diagonals. Els punts de tall d'aquestes diferents línies havien de coincidir.

Amb aquest dibuix es procedia a la construcció d'una maqueta o model del mig buc, dibuixant les línies d'aigua sobre taules del mateix gruix que la separació entre les línies d'aigua. Amb l'ajut de raspes i llimes s'arrodonien les formes escalonades, i una vegada acabada es corregien les diferències amb el dibuix i es realitzava el dibuix a mida real. Per a grans embarcacions dibuixar-les completes solia ser impossible, per això es preparava un lloc que servís com a sala de gàlibs, bé un magatzem, un terrat... on es dibuixaven les línies d'aigua en seccions, que servien per treure les mides i dibuixar les quadernes amb els seus biaixos, per poder construir les plantilles.

El següent pas era la col·locació de la quilla amb la roda de proa i a vegades la de popa en petites barques, ja muntades, ben aplomades i apuntalades perquè no fessin cap moviment. A continuació es procedia a la col·locació de les quadernes, es podia començar de les metres cap a la proa i la popa, apuntalant-les i subjectant-les unes amb les altres amb llistons o taules provisionals anomenades *ventreres*. Quan les quadernes estaven ajustades es posava el paramitjal per damunt de les quadernes sobre la línia de la quilla, subjectant tot el conjunt amb grans pernys que travessaven la quilla, la quaderna i el paramitjal, estrenyent les quadernes entre aquests.

Tot seguit es rematava tota l'estructura col·locant les cintes que de manera definitiva unien les quadernes per les testes i de proa a popa per la part de fora del buc. Per dins i paral·lelament a les cintes es col·locava el contubal, sobre el qual havien de descansar les llatetes de la coberta, que anaven entre els extrems superiors de les quadernes, encaixades en el contubal amb un encaix amb forma de coa d'orenella. Les llatetes tenen una forma corbada amb l'objectiu de fer que la coberta adopti aquesta forma per expulsar l'aigua embarcada. Igualment anaven col·locats els llatons que interrompien la seua continuïtat per deixar lliure l'espai de les escotilles. Amb totes les llatetes i els llatons posats es procedia a la col·locació de la clau, peça que definia el contorn de la coberta, unint els extrems de les llatetes amb la cinta, les quadernes i el contubal.

Arribat aquest punt es passava a la col·locació dels folres de fora, de la coberta i de dins (si el portaven), serretes, puntals... Continuant amb la construcció de l'orla amb la col·locació d'escalemots, folre, verganell, batalloles, maneguetes, paramoles...

Així com els treballs de col·locació dels folres anaven avançant es començava la feina del calafat, amb la introducció de l'estopa entre les juntes de les *taules* o *coments*. Per fer aquesta

operació s'utilitza una sèrie d'eines de ferro que serveixen per obrir les juntes, per introduir l'estopa o acanalar i per remetre. I una vegada introduïda l'estopa se segellen les juntes i els forats que han deixat les punxes amb màstic fet amb *blanquet*, que és calç refinada i oli de llinassa cuit. Pintada la nau ja es pot avarar i aparellar.

Les xalanes segueixen un procés diferent: es comença preparant les formes de la secció transversal sobre les quals es munten les orles; en el cas que la xalana tengui mirall, aquest ens servirà per construir i formar la xalana.

Les orles estan construïdes per simples taules que es mantenen unides per escalemots rec-tes i de secció quadrada. Normalment s'acaben tots els detalls de l'orla, es col·loquen els bancs i finalment es dona la volta a l'embarcació i es posa el fons, però abans de col·locar-lo, per garantir la unió entre aquest i els costats, es posen unes serretes gruixudes que recorren el contorn inferior del costat.

X. Els oficis

La confecció de la vela és realitzada pel *veler* o *mestre veler*, si bé en molts de casos, sobretot en les petites embarcacions, són les mateixes tripulacions amb ajuda de la família les que elaboren les veles. Eren els encarregats de triar els teixits i tallar-los per donar forma a la vela, per després unir les peces cosint-les.

És un ofici que avui en dia perdura en l'elaboració de veles per a tot tipus de iots, sobretot d'esbarjo i amb ús de teixits sintètics.

L'ofici més important en la conservació de les embarcacions és el de *mestre d'aixa*, que és l'encarregat de dissenyar la nau, triar les fustes anant al bosc per buscar els arbres amb les formes idònies per treure'n els diferents element constructius, marcar les fustes amb les plantilles i una vegada serrades col·locar-les al seu lloc fixant-les amb perns o claus.

També és l'encarregat de les reparacions, varada i avarada de les naus, sobretot de les més grosses a l'hora de posar-les en sec per fer-ne el manteniment i les reparacions.

El mestre d'aixa solia treballar juntament amb altres oficials que s'encarregaven de tasques específiques com eren els casos dels *calafats*, encarregats del calafatament i espalmament de tot el buc.

Actualment l'ofici de mestre d'aixa és molt residual i s'encarrega sobretot de les reparacions de les embarcacions existents, realitzant ell mateix totes les feines necessàries.

Els *xarxers* o *adobadors* eren els encarregats d'armar tots els ormejos de pesca, i per la seua habilitat amb els treballs amb els caps i cables també elaboraven tota l'eixàrcia, normalment amb l'ajuda de les tripulacions i sobretot del *nostramo*.

Tots aquests oficis deixen l'embarcació llesta per navegar i aquí són les tripulacions les encarregades de fer que la vela tregui el seu màxim rendiment sota les ordres dels patrons. Si bé ja no queden tripulacions professionals aquest coneixement perdura a les tripulacions d'esbarjo.



Trobada de llaüts tradicionals a Santa Eulària des Riu, octubre de 2006. Foto: Joan Costa. Arxiu d'Imatge i So del Consell Insular d'Eivissa.

XI. Estat de conservació

Les barques de vela llatina a Eivissa són els models resultants de la tradició marítima de la Mediterrània, amb les seues particularitats, més per la part del disseny de les formes dels elements que componen l'obra morta, com les orles o les popes, que de les formes, línies i sistema de construcció del buc.

El principal condicionament de totes les diferents naus era la vela, l'única forma que podien utilitzar per navegar, a part del rem, que requeria d'un major esforç. Per això, els diferents bastiments es coneixien pel tipus d'aparell que arboraven, més que per l'ús, encara que aquest podia identificar un tipus d'aparell destinat a una feina en concret, com és el cas dels bous, llaüts d'una certa mida aparellats generalment amb vela llatina en el major, amb dedicació en exclusiva a la pesca d'arrossegament en parella de l'art del bou; també ocorre el mateix amb els llaüts viatgers dedicats al transport de mercaderies realitzant viatges entre els ports de la geografia de la Mediterrània occidental.

Aquest condicionant no impedia que en un moment determinat, bé per canvi de titularitat o bé per voluntat del propietari per manca de mercat, aquesta nau passàs a realitzar una altre tipus d'activitat. Això era possible ja que la nau no havia de tenir unes característiques especials que la poguessin diferenciar ni requeria de cap element especial. Fins i tot la transformació d'un tipus de nau en un altre tan sols era a causa del canvi d'aparell.

Aquesta versatilitat de les naus quant a l'aparell és la principal causa que afavoreix, sobretot al segle XX, que els aparells llatins de les grans embarcacions siguin substituïts per aparells

amb veles auriques, tot i conservar els bucs i els sistemes de construcció fins a la irrupció dels nous materials per a la construcció de les embarcacions.

La següent evolució a què es veuen sotmeses les embarcacions amb vela llatina en especial i totes les veles en general és l'ús del motor com a sistema de propulsió per a les naus, inicialment com a sistema auxiliar per garantir una major independència en cas de falta de vent, per a les maniobres dins el port... que va passant ràpidament a relegar la vela com a element auxiliar, de manera que el motor és el principal sistema de propulsió de totes les naus, amb el canvi de nom dels *velers* segons l'aparell, a ser *motovelers* per acabar sent *motonaus*.

El cas especial el tenen els petits *llaüts*, que són de totes la nau més popular, manté el nom tradicional de l'aparell, hem de recordar que la vela llatina popularment és coneguda amb el nom de vela de llaüt, conservant-se aquest fins i tot arborat, encara que generalment ja navega a motor.

Aquests canvis, naturals en tota evolució, són deguts a diversos factors. En primer lloc, hem de tenir en compte que per construir naus i aparellar amb veles llatines a Eivissa era relativament fàcil i no requeria de la importació de peces ni materials de fora i els elements d'acer eren mínims i relativament fàcils de trobar; per això, la fusta dels boscos, els caps per a les maniobres i el drap per a les veles manufacturats a l'illa o bé importats de Mallorca o Barcelona i sobretot l'abundant mà d'obra i el seu baix cost permetien que aquestes naus es fessin a la mar.

Entrat el segle XX, començaren a sentir-se els efectes de la Revolució Industrial: la necessitat de tenir una flota competitiva per poder contactar amb altres ports fa necessari que les naus comencin a adaptar-se per transportar més càrrega. Per això es construeixen naus més grosses i aquí apareix uns dels problemes de la vela llatina, que la vela llatina és una vela suspesa per un únic punt, la creu, per tant és una vela que bascula i el seu sistema de fixació a més correspon amb el sistema de maniobra, per tant cada vegada que es maniobra la vela s'ha de lluitar amb la força que aquesta fa pel seu propi pes, i si a més tenim en compte que cada arbre porta solament una vela de grans proporcions i a majors naus majors seran les veles, fa necessari descompondre les veles perquè aquestes siguin més fàcils de maniobrar.

Dues són les solucions aplicables: les *veles redones* o bé les *veles cangrees*. Aquestes veles permeten, en ser menors, augmentar l'altura dels arbres per guanyar superfície vèlica, però l'inconvenient és que els arbres han d'estar subjectats amb obencs i estais i compostos de diverses peces, i requereixen elements especials per a l'elaboració de les eixàrcies.

Si bé les veles redones són poc efectives al Mediterrani i sobretot en navegacions costaneres, les veles cangrees foren les més idònies per a aquestes grans naus. Encara que la moda dels grans vaixells acabà amb la Primera Guerra Mundial, per la baixada en el comerç, serví perquè les petites naus adaptassin a poc a poc els seus vells aparells llatins als aparells dels grans, més fàcils de maniobrar i fins i tot adaptar-se al motor.

L'arribada dels correus i dels bucs mercants construïts en acer i amb grans màquines fa una gran competència als petits velers dedicats al trànsit de mercaderies, i a partir de la segona meitat del segle XX començaren ràpidament a desaparèixer i restaren únicament les barques de pesca i les d'esbarjo com a continuadores d'aquests models tradicionals.

La darrera època correspon a l'arribada del turisme cap als anys seixanta del segle XX: l'economia tradicional de les illes és substituïda progressivament pel turisme, les flotes pesqueres es redueixen, sobretot per la manca de mà d'obra, i les barques es modernitzen amb la introducció de la mecanització per a les maniobres dels diferents ormejos de pesca. Amb tot això, es conserven i es mantenen els vells bucs, encara que no se'n construeixen de nous, les quotes per a flotes pesqueres estan tancades i és necessari destruir per construir, però els pocs mestres d'aixa existents es troben desbordats amb les feines de manteniment i els armadors surten fora de l'illa per a noves construccions.

I a part de tot això les aplicacions de les normatives europees per a la reducció i la modernització de les flotes pesqueres, pagant per a la destrucció de les naus preus superiors al valor del mercat, perdent-se naus antigues amb les seues formes centenàries i impeding la nova construcció en fusta, circumstàncies que impliquen la destrucció d'un ofici mil·lenari.

Els petits llaüts d'esbarjo són ràpidament substituïts per les motores i la nova evolució dels llaüts sorgida de l'aplicació de les noves tècniques constructives, els anomenats *llaüts de plàstic*, fets en sèrie, construïts amb fibra de vidre i resines sintètiques, inicialment copiant fidelment els models tradicionals i a poc a poc amb formes més plenes i volums més grossos, defugint de les línies fines necessàries per a la vela en oferir una menor resistència a l'aigua, ja que la implantació dels motors de gran potència permet l'avanç de qualsevol forma.

Aquesta transformació en part és causada per la necessitat d'aprofitar al màxim el temps, no es pot dependre de les condicions meteorològiques ni del manteniment de les embarcacions. Hem de recordar que una barca de fusta necessita un manteniment anual de la fusta, esperant que s'eixugui, gratant la pintura dels espellats i repintant tota la nau, revisar les petites humitats que apareixen en el folre, i en canvi les barques fetes de fibra tan sols requereixen de la neteja de l'obra viva i el seu pintat amb pintures antiincrustants.

Aquesta ràpida transformació i desaparició de les barques i els seus usos i dels oficis que hi estan relacionats també ha portat un efecte contrari a la desaparició davant la necessitat de salvar i protegir aquests béns amb el reconeixement del seu valor patrimonial i cultural.

Aquest reconeixement sorgit a partir d'iniciatives particulars, amb motivacions de identitat i sentimentals, davant la ràpida transformació d'aquestes barques d'un temps que encara perdura en la memòria, fent-les tornar a ser com eren en un principi. Encara que són poques les embarcacions que queden.

Els moviments restauració impliquen en un principi la necessitat de conservar els oficis tradicionals per a la construcció, però també fan que no només es restaurin i restin com a elements decoratius dels ports sinó que tinguin un ús amb l'organització de regates-trobades, activitats lúdiques, activitats d'explotació comercials oferint el contacte amb la natura i el món nàutic tradicional.

XII. Glossari

abartrell

Mena d'abraçadora amb boles de fusta que completava el cercle entorn del pal per facilitar ser hissats i arriats.

adobador

Qui adoba les xarxes, xarxer.

allunament

Tall del gràtil en forma de mitja lluna.

amant

Cap que serveix per hissar.

amarrar

Fer ferm un cap.

antena

Perxa que serveix per subjectar una vela i hissar-la.

arboradura

Conjunt de pals i antenes.

arbre

Pal.

armar

Equipar de tots els elements necessaris perquè un aparell sigui funcional i col·locar-los.

armatge

Ralinga, nata, cap de reforç perimetral d'una vela o xarxa.

arriar

Abaixar.

art

En pesca, ormeig de xarxa.

babord

Costat esquerre d'una nau.

balandra

Barca aparellada amb una vela cangrea i flocs.

baluma

Llunada, costat de la vela paral·lel a la coberta.

bastiment

Construcció, manteniment i reparació de naus.

batafió

Cap per prendre els rissos i mantenir la vela enferida a l'antena.

batallol

Botaló, arbre horitzontal que surt cap a proa.

batedor

Pujament o caiguda de popa d'una vela.

bites

Elements verticals d'amarrar.

botafora

Arbre horitzontal que surt cap a popa.

botaló

Arbre horitzontal que surt cap a proa.

bot

Embarcació menor.

bou

Llaüt de pesca amb xarxa d'arrossegament.

buc

Cos d'una nau o embarcació.

cabra

Càbria, enginy per hissar, format per dos puntals que subjecten una corriola per on passa un cap o cable un extrem del qual es fixa a l'element a aixecar i l'altre a un gigre o cabrestant.

cabrestant

Torn vertical al qual s'enrotlla un cap o cadena per tirar.

càbria

Cabra, enginy per hissar, format per dos puntals que subjecten una corriola per on passa un cap o cable un extrem del qual es fixa a l'element a aixecar i l'altre a un gigre o cabrestant.

caçaescota

Pal que sobresurt de l'embarcació per popa, en posició quasi horitzontal, per maniobrar l'escota de la vela aparellada a l'arbre de mitjana.

calafatar

Acció de segellar els comentos o les juntes de les taules amb estopa màstic o encrità.

cangrea

Vela de forma trapezoïdal que aparellen balandres i goletes.

cap

Terme nàutic per definir una corda.

capiró

Part de la roda que sobresurt per damunt de l'orla.

car

Part baixa de l'antena. puny de proa de la vela llatina.

coment

Junta entre dues taules del folre.

cornamuses

Maneguetes, elements per amarrar.

cossia

Línia central de la nau que va de proa a popa, escotilla central d'un llaüt i allargada en la línia proa-popa.

drassanes

Lloc on es construeixen, reparen i mantenen embarcacions.

eixàrcia

Maniobres de caps o cables que subjecten l'arboradura (eixàrcia ferma) i per orientar les veles (eixàrcia de labor).

empalomar

Cosir o unir un cap o ralinga a una vela.

empunyadura

Puny format per una gassa per fixar els vèrtexs d'una vela a les antenes.

encrità o crità

Reïna de pi destil·lada de les teies.

enferidors

Caps que uneixen la vela a l'antena.

enferir

Fixar una vela a l'antena.

escar

Varador.

eslora

Mida longitudinal d'una embarcació.

estaci

Lloc on està fondejada o amarrada una embarcació. Varador.

estopa

Fibres del cànem utilitzades per calafatejar una nau.

estribord

Costat dret d'una nau.

estrop

Anell de cap per fixar el rem a l'escàlem.

faixa de rissos

Reforç d'una vela on van fixos el batafions per reduir la superfície d'una vela.

falutx

Llaüt.

floc

Vela triangular que va aparellada entre el botaló i l'arbre.

flotació

Línia fins on se submergeix una embarcació.

fondejar

Deixar anar l'àncora per fixar la nau al fons i que no es mogui.

frasquia

Plantilla per treure el dibuix de les taules del folre. Llistó col·locat en els quatre costats de la braçola, estret entre unes gafes per subjectar els encerats que cobreixen les escotilles.

galera

Embarcació medieval de guerra moguda a rem i amb dues grans veles llatines.

galiota

Galera de menors dimensions que la galera.

ganya

Reforç per suportar el pes del botaló fora de la roda.

gassa

Ansa o baga de cap.

gigre

Aparell per enrotllar un cap o cable i aixecar pesos.

goleta

Embarcació a vela aparellada amb veles cangrees i flocs.

gràtil

Caiguda de proa d'una vela.

guindaressa

Sistema de politges que formen part de l'aparell d'hissar l'antena.

hissar

Aixecar mitjançant un aparell.

llaüt

Embarcació que aparella vela llatina, tradicional de la costa occidental de la mediterrània.

llença

Cordell fi de cànem.

lley

Embarcació medieval de vela llatina.

llunada

Baluma, costat de la vela paral·lel a la coberta.

major

Arbre o vela que ocupa aquesta posició.

mallet

Peça de fusta per reforçar la unió entre dues llates o altres peces.

mànega

Mesura transversal d'una embarcació.

maniqueta

Cornamusa, element per amarrar.

masqueta

Element de subjecció del botaló que va fix a les amures.

màstic o massilla

Pasta per segellar, reomplir i impermeabilitzar els comentis i els forats dels claus.

mestre d'aixa

Encarregat del disseny i la construcció de les naus.

mirall de popa

Panell vertical orientat d'estribord a babord que tanca la popa d'algunes embarcacions.

mitjana

Arbre o vela situat més a popa.

nata

Armatge, ralinga, cap de reforç perimetral d'una vela o xarxa.

nostramo

Encarregat de manar el mariners sota les ordres del patró o capità de la nau.

orla

Costat sobre la coberta de la nau.

pailebot

Embarcació aparellada amb dos veles cangrees i flocs, es diferencia de la goleta perquè els arbres tenen la mateixa altura.

paramitjal

Reforç interior paral·lel a la quilla que va sobre les quadernes.

pena

Part alta d'una antena.

pitxola

Vela mestra de dimensions reduïdes que duen les barques de mitjana, muntada en una segona antena com a recanvi de la mestra, de lona molt revinguda, i que s'empra per a vents durs.

politja

Roda acanalada que serveix per passar un cap per un pal o corriola sense que pateixi fregament.

popa

Part de darrere d'una nau.

proa

Part de davant d'una nau.

puntal

Mesura vertical d'una nau.

puny

Vèrtex d'una vela.

quaderna mestra

Quaderna central a partir de la qual els medissos passen d'estar a la part de darrere de l'estamenera a trobar-se davant.

quilla

Peça longitudinal d'una nau que, com a columna vertebral, subjecta totes les quadernes.

quimelca

Reforç longitudinal d'una antena.

ralinga

Nata, armatge, cap de reforç perimetral d'una vela o xarxa.

tartana

Embarcació de vela llatina amb l'arbre vertical.

tissa

Drissa, cap que serveix per tirar i hissar.

tomador

Capet per fixar la vela a l'antena.

tonatge

Pes o capacitat d'una nau.

toquino

Peça de fusta aferrada a l'extrem del car de l'antena que serveix perquè no s'escapoleixi la gassa del puny del car.

triquet o trinquet

Arbre o vela d'aquest arbre, situada a proa de la nau.

ullau

Forat reforçat d'una vela per passar-hi un cap.

xabec

Embarcació de vela llatina de tres arbres.

xalana

Embarcació menor, amb el fons pla.

XIII. Bibliografia

- A. G. I R. F. *La barca palangrera*. Editorial Pedagógica, Barcelona, 1942.
- AL·LÈS, C. *Introducció a la pràctica de la vela llatina*. Amics de la Mar de Menorca, Ciutadella, 1996.
- ALCOVER, A. M. I MOLL, F. *Diccionari català-valencià-balear*. Ed. Moll, Palma de Mallorca, 1988.
- ALOUJES, C. *Les barques catalanes*. Editions Loubatières, 1984.
- AMADES, J. I ROIG, E. *Vocabulari de l'art de la pesca*. Barcelona, 1924.
- ANDREU, C. I MURILLO, J. *L'ofici de mestre d'aixa a l'illa de Menorca*. Govern Balear, Maó, 1989.
- BARCELÓ DE MATUTES, E. I BALLESTER, L. *Eivissa antiga*. GIF. Eivissa, 1999.
- BAS, C. I CANIMPRUBÍ, R. *La pesca a Catalunya*. Ed. Destino. Barcelona, 1980.
- BERNAT I ROCA, M. I SERRA I BARCELÓ, J. *Los tejidos en las islas Baleares*. Institut del Disseny Balear – Àmbit Serveis Editorials, 1999.
- BOFARULL y SANS, F. *Antigua marina catalana*. París-Valencia, 1995.
- BONET RIBAS, A. "El jabeque", a revista *Ibiza*. Ibiza, 1944.
- BONNET, C. *Manual del aprendiz de carpintero de ribera*. Llagut. Barcelona, 1992.
- BRIDGEEWATER, A. Y G. *Técnicas de la carpintería tradicional*. Acento editorial. Madrid 1998.
- BUOT-LAUNAY, X. *Construire un bateau en bois*. Le Chasse-Marée. Douarnenez, 1988.
- Classic Boat*, revista. Falmouth, 1991-1997.
- COLOMAR TORRES, J. *Cala Gat*. Ediciones navales. Barcelona, 1987.
- COSTA RAMON, A. "Construcción naval ibicenca", a revista *Ibiza*. Ibiza, 1944-1945.
- DALLARINO, B. *Arte de aparejar y maniobras de los buques*. París-Valencia, 1995.
- DAVIS, C. *American sailingships*. Doverpublications. Inc. New York, 1984.
- DAVIS, M. I DERVILLE, PH. *Eivissa, cent anys de llums i ombres*. Ed. El Faro. Eivissa, 2000.
- DERVIN, H. *Traité de construction des bateaux en bois*. Le Chasse-Marée. Armen, 1990.
- Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*. Consell Insular d'Eivissa i Formentera. Palma de Mallorca, 1995.

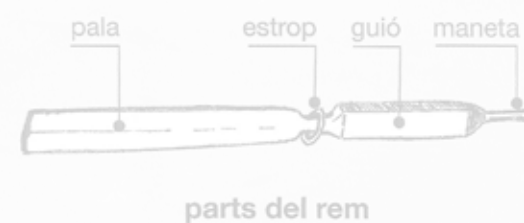
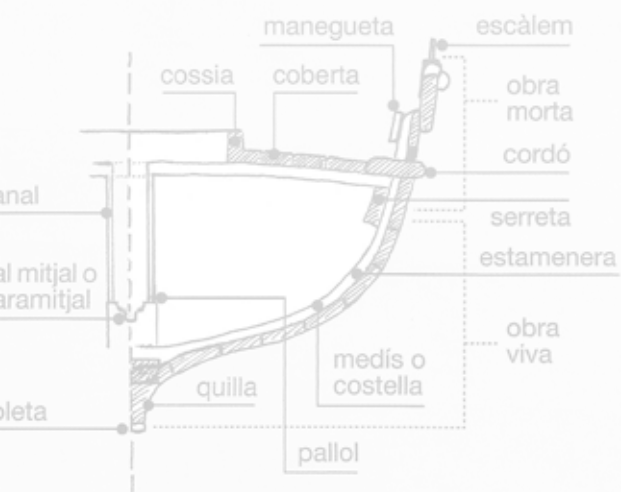
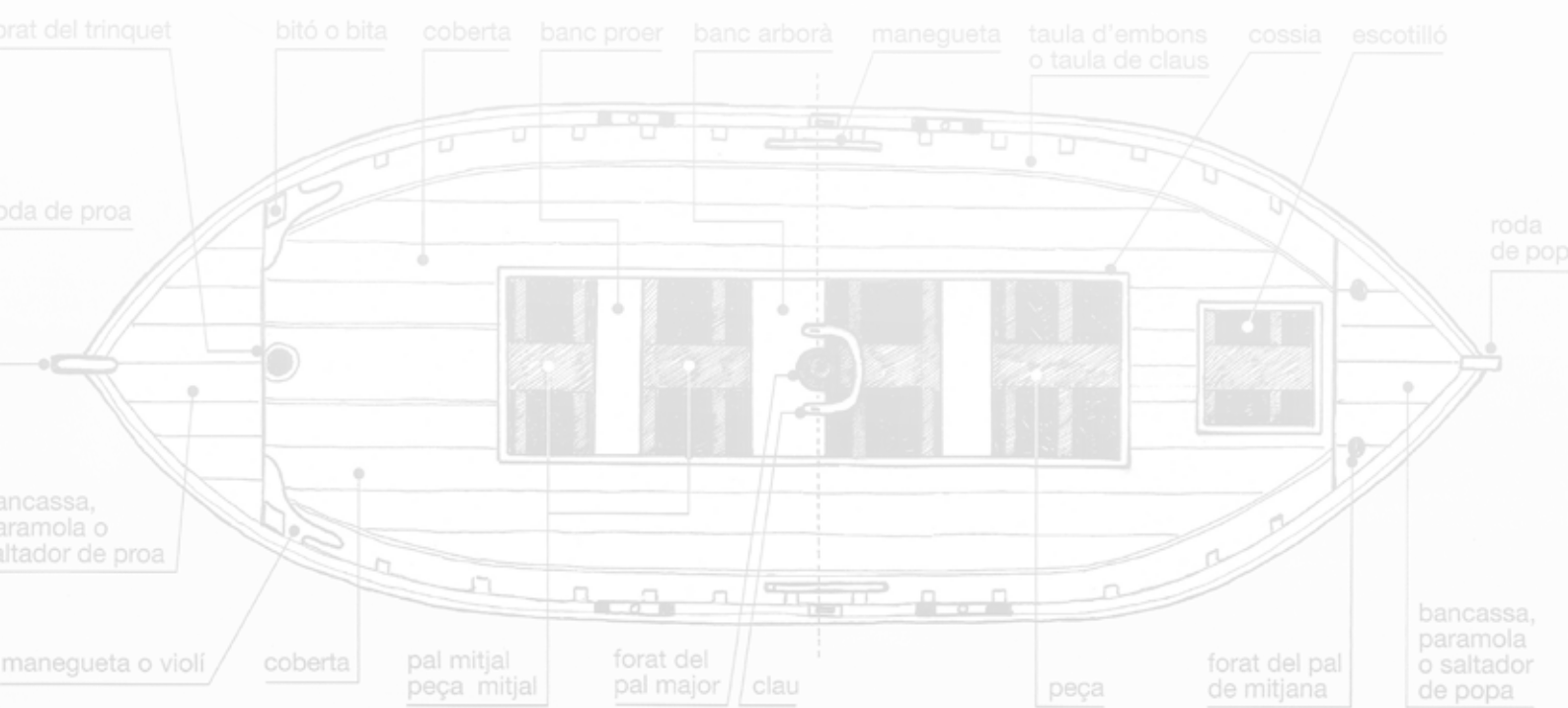
- Enciclopedia ilustrada de la navegación a vela*. Editorial Planeta, Barcelona, 1982.
- FABRA, P. *Diccionari general de la llengua catalana*. Barcelona, 1932.
- FERNÁNDEZ DE PAZ, E. *Carpintería de Ribera*. Junta de Andalucía. Sevilla, 1991.
- FERNÁNDEZ DURO, C. *Tratado de galafatería*. Edició facsímil. Llagut. Barcelona, 1995.
- GARCIA-DELGADO SANCHO, V. *Llaüt mallorquí*. Aparell mestre, PLÀNOLS. La Marinada, 1985.
- GARCIA-DELGADO SANCHO, V. *Llaüt Sta. Espina*. La Marinada, 1986.
- GARRET, R. *The symmetry of sailing*. Ed. Adlard Coles. London, 1987.
- GREGORI, J. J. I CUCÓ, J. *Temes d'etnografia valenciana*. Institució Alfons el Magnànim. València, 1985.
- HABSBURGO-LORENA Y DE BORBÓN, L. S. *Las Baleares, Ibiza y Formentera*. La Foradada. Barcelona, 2001.
- HABSBURGO-LORENA Y DE BORBÓN, L. S. *Las Baleares. II. La pesca. Navegación y construcción de buques*. Edicions PALMA, Palma de Mallorca, 1983.
- KIPPING, R. *Elementos de construcción de velas*. Fortanet. Madrid, 1860.
- Las artes de la vela*. Ed. Raíces, Madrid, 1983.
- LEITAO, M. *Boats of the Lisbon River*. National Maritime Museum. London, 1978.
- LLECHA, G. *A vela latina*. Ed. Llagut. Barcelona, 1996.
- LLEONART, J. I CAMARASA, J. M. *La pesca a Catalunya el 1722*. Museu Marítim. Barcelona, 1987.
- MACABICH, I. *Historia de Ibiza*. Arts-85. Barcelona, 1966
- Mardemars*, REVISTA. Associació Cultural Illa Oberta. Palma de Mallorca 1999-2003.
- MARÍ SERRA, V. *Entre el camp i la mar*. Institut d'Estudis Eivissencs, 1996.
- MARTÍNEZ, J. M. I CARBONELL, L. *Vocabulari marítim*. Diputació de Barcelona. Barcelona, 1984.
- MAS, J. *La vela latina*. Ediciones Mediterráneo. Murcia, 1991.
- MASCARÓ PASARIUS, J. *Historia de Mallorca*. Palma de Mallorca, 1970.
- MASSANAS, E. *Aquells temps de la vela llatina*. Edinau SA. Girona, 1986.

- MONJO I PONS, J. *Curso metódico de arquitectura naval*. Tauló. Barcelona, 1856.
- NADAL I FORTIÀ, J. *Ginys i ormeigs de pesca*. Associació Gironina d'Amics de la Mar. Girona, 1992.
- OLESA MUÑIDO, F. *La Galera en la navegación y el combate*. Tomos I y II. Barcelona, 1971.
- OLLER, F. I GARCIA-DELGADO, V. *Nuestra vela latina*. Editorial Juventud. Barcelona, 1996.
- PALMER GRUA, J. *Cent anys de mestres d'aixa a Mallorca*. Toms I i II. El Tall. Mallorca, 1994.
- PASTOR, J. *Falucho mediterráneo*. Borrás Ediciones. Barcelona, 1978.
- PASTOR, J. *Pailebote "Nuevo Corazón"*, Plànols. Borrás Ediciones. Barcelona, 1979.
- PRATS CALBET, A. "Vocabulari il·lustrat de l'aparell del llaüt a Eivissa", a revista *Eivissa*. Institut d'Estudis Eivissencs. Eivissa, 1981.
- PRATS CALBET, A. *La pesca d'abans a les Pitiüses*. Consell Insular d'Eivissa i Formentera. Eivissa, 1997.
- Qui vol peix...* Institut d'Estudis Eivissencs. Eivissa, 1990.
- ROIG, E. *La marina catalana del vuitcents*. Barcelona, 1929.
- SAMPOL ISERN, R. *Els velers de les Balears*. Miquel Font. Palma de Mallorca, 1986.
- SEYMOUR, J. *Artes y oficios de ayer*. Ed. Folio. Barcelona, 1990.
- The Boatman*, revista. Falmouth, 1993-1996.
- VALVERDE. *Manual del pescador*. Manuel Saurí. Barcelona, 1879.
- VENCE, J. *Construction et manoeuvre des bateaux et embarcations a voilurelatine*. Ed. Terre et Mer. 1982.
- VII quadern del TEHP*. TEHP. Eivissa, 1995.
- VILÀS I GIL, P. *Notes per a la història marítima d'Eivissa i Formentera*. Institut d'Estudis Eivissencs, 1989.



3-152-06

MENORCA





El llaüt Besitos equipat amb vela mestra amb martell i floc, amb pal en candela (fotografia: David Arquimbau)

Informe tècnic per a la declaració de la navegació a la vela llatina com a bé d'interès cultural immaterial de Menorca (BICIM) i com a bé d'interès cultural immaterial compartit (BICIMCO)

Antoni Camps Extremera

Membre de l'equip de treball de
l'Inventari del Patrimoni Cultural Immaterial de Menorca

Índex de continguts

- I. Denominació
- II. Tipus de bé
- III. Descripció general del bé
- IV. Pertinences del bé
- V. Memòria històrica del bé
- VI. Descripció de la navegació i dels elements que conformen l'aparell llatí
- VII. Tipologia de les embarcacions tradicionals aparellades de vela llatina
- VIII. Estat de conservació del bé
- IX. Glossari
- X. Bibliografia

Apèndix I. Inventari de barques clàssiques menorquines

Apèndix II. Entitats portadores de la navegació a la vela llatina a Menorca

I. Denominació

Navegació amb vela llatina, vela llatina, navegació a vela llatina, navegació a vela tradicional, navegació a vela clàssica.

II. Tipus de bé

Immaterial

III. Descripció general del bé

La navegació amb vela llatina és un mètode ancestral de navegar impulsat per la força del vent que utilitza com a sistema de propulsió una vela triangular, coneguda avui com *vela llatina*, és a dir, de tres punys, que s'enverga a una perxa, que duu per nom *antena*, i que es pot utilitzar tota sola o combinada amb altres tipus de vela —llatines o no—, a criteri del patró i segons les característiques de l'embarcació.

L'aparell llatí consta d'una eixàrcia i d'una maniobra pròpia que tenen una terminologia específica que descriu cada element i una terminologia pròpia relativa a la seva utilització, tant a l'hora de muntar l'aparell a terra com durant la navegació.

La navegació a la vela llatina sobreviu a Menorca com una activitat fisicorecreativa impulsada majoritàriament per les associacions cíviqes dedicades a la salvaguarda del patrimoni marítim illenc i es practica amb embarcacions tradicionals, les més comunes de les quals són el bot i el llaüt de pesca o d'esbarjo, adequadament aparellades. Aquestes entitats són les que, en bona mesura, vetllen per la preservació de les embarcacions clàssiques menorquines i els seus aparells de navegació tradicional amb vela llatina. La manifestació més visible de la pràctica d'aquest art són avui les trobades de barques clàssiques que organitzen periòdicament les associacions sense afany de lucre Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó, en les quals els seus membres practiquen aquest tipus de navegació amb embarcacions tradicionals.

IV. Pertinences del bé

El bé immaterial de la navegació amb vela llatina es conforma pels elements següents:

- Els coneixements tècnics relatius a la confecció de les veles, l'arboradura amb la seva eixàrcia i maniobra, i els coneixements que afecten les embarcacions que els sostenen.
- Els coneixements tècnics de navegació amb vela llatina.
- El vocabulari propi esquematitzat en els grups següents relacionats amb: veles, arboradures, eixàrcia i maniobra, construcció naval i navegació.
- L'ofici de mestre veler per a la confecció de les veles; el de mestre d'aixa, per a la construcció de les embarcacions que aparellen vela llatina així com el propi aparell; i l'ofici de mestre xarxer per a la confecció de la maniobra i de l'eixàrcia pròpia de l'aparell llatí.

– El menjar de barca.

Atès al caràcter immaterial s'ha de contemplar la tradició oral que ha acompanyat la transmissió d'aquest coneixement popular.

V. Memòria històrica del bé

L'origen de la vela llatina és incert, però indubtablement és antic i neix en l'àmbit de la Mediterrània, de la necessitat de navegar amb els imprevisibles canvis de direcció del vent que caracteritzen aquesta mar. La vela llatina permet remuntar el vent, i per tant gaudeix d'una autonomia completa, cosa que la vela quadra no té en estar sotmesa sempre a l'espera de vents portants. La vela llatina seria, doncs, l'evolució de la vela quadrada de les primeres embarcacions, una evolució que es produiria arran de la necessitat d'obtenir una navegació propulsada per la força del vent molt més eficient.

Tot apunta que grecs, fenicis i romans ja practicaven la navegació amb vela llatina amb embarcacions petites i lleugeres, com a complement del rem, el principal sistema de propulsió de les embarcacions en l'Antiguitat. De fet, la representació més antiga que es conserva de l'ús de la vela llatina data del segle II aC, i apareix en un baix relleu d'una làpida funerària trobada en el Pireu (Grècia), i actualment conservada al Museu Nacional d'Atenes, en què es veu clarament una embarcació de petites proporcions amb l'arbre i l'antena propis d'aquest tipus de vela. No obstant açò, tradicionalment se sol considerar que la vela triangular no va ser introduïda pels romans en el Mediterrani occidental fins el segle III dC, i no es documenta l'ús d'aquest tipus de velam en embarcacions d'un cert tonatge fins el segle VI dC. És el cas dels dromons bizantins, que utilitzaven la propulsió mixta; és a dir, tant la vela llatina com el rem.

La tècnica de navegació amb vela llatina és perfeccionada pels àrabs a partir del segle VII, i la seva expansió definitiva arreu es produeix en les èpoques medieval i moderna, en els àmbits de la pesca, el comerç, el transport i, sobretot, la guerra. Els portuguesos en les rutes cap a l'Orient i els espanyols en els viatges a les Amèriques navegaren amb caravel·les que combinaven l'ús de la vela llatina amb la vela quadra.

La decadència de la vela llatina s'inicia a partir de la segona meitat del segle XVIII i es deuria, primer, a una evolució lògica de la navegació amb vela per obtenir-ne una major eficiència i, després, a l'entrada del motor com a sistema de propulsió. La vela cangrea o àurica, la vela guaira, la vela al terç o la vela bermudiana o marconi, van suposar poder gaudir dels mateixos avantatges que la vela llatina sense els inconvenients que aquesta presenta. De fet, la vela llatina té el gran avantatge de permetre la navegació amb el vent en contra, però necessita d'una tripulació nombrosa i molt experimentada, perquè és de difícil maniobra. Tot apunta que el creixement del comerç i el transport marítim va anar exigint embarcacions cada cop més grosses —com les fragates, les corbetes, els bergantins i les goletes— i, per tant, inadequades per ser aparellades amb vela llatina. Així les coses, per a la navegació a gran escala s'optà per aparells més fraccionats i fàcils de dominar per una tripulació manco nombrosa, la qual cosa permetia abaratir el cost dels viatges. El declivi definitiu vindria amb l'entrada dels vaixells a vapor i, després, del motor d'explosió.

Entre les embarcacions de tonatge mitjà que encara solcaven els ports i les costes menorquines en el segle *xx* i que vestien l'aparell de la vela llatina hi havia el xabec, la tartana, el llaüt viatger i la bergantina, aquesta aparellada amb un sistema mixt que combinava la vela llatina i la vela quadra. El darrer xabec que va existir va ser *El Gallo II*, construït a Menorca el 1861 per encàrrec d'un armador solleric i que va navegar aproximadament fins als anys 1956-1957. La resta d'embarcacions clàssiques referides que es propulsaven amb vela llatina ja no sobrevisqueren a l'entrada del segle *xx*. A Menorca, a la pedrera de Robadones, es conserva un llaüt viatger, el *San Bartolomé*, però de la resta no n'ha arribat ni un sol exemplar, ni tampoc se n'ha reproduït cap per a usos recreatius o demostratius. A Mallorca es conserva la tartana eivissenca *Rafael Verdera*, de 1841, destinada avui a xàrter privat.



Detall de l'eixàrcia per subjectar l'arboradura i maniobrar en la navegació amb vela llatina (fotografia: David Arquimbau)

Per altra banda, la navegació a la vela llatina es mantindria en el segle *xx* a Menorca en l'àmbit de la pesca, ja que resultava molt apropiada per a les petites embarcacions que feien recorreguts ràpids i de curta durada. Els principals tipus d'embarcacions aparellats amb vela llatina que encara estaven en actiu en la primera meitat de segle eren el llaüt costaner —amb una estructura manco reforçada que el llaüt viatger i que es dedicaria al tràfic costaner entre illes, amb una eslora entre 10 i 14 metres, pal mestre inclinat cap a proa, pal de la mitjana en candela i amb botaló per armar un floc—, el llaüt pescador i d'esbarjo, el bot i el bot-llaüt. A més d'aquests hi havia encara d'altres tipus d'embarcacions tradicionals que, de manera no tan habitual, s'impulsaven mitjançant la força de la vela llatina. És el cas del gussi, de la tèquina, de la barca bolitxera o de la llanxeta. Els llaüts de pesca de dimensions similars al llaüt costaner es destinaven preferentment a la pesca de bou. D'aquest darrer tipus, a Mallorca sobreviuen el *Rafael* (Palma, 1915), el *Balear* (Palma, 1924) i el *Sant Isidre* (Portocolom, 1925).

De llaüts, bots i d'altres embarcacions clàssiques, originàriament dedicats a la pesca i al ca-

botatge, se'n conserven tot un conjunt d'exemplars als ports de Menorca, però actualment tenen un ús recreatiu. No obstant açò, s'ha d'especificar que no arriba a la cinquantena els exemplars d'aquests tipus d'embarcacions que avui dia comptin amb un aparell per navegar a la vela llatina, i encara manco els que realment hi naveguin.

L'aparició del motor d'explosió per a petites embarcacions va suposar que les darreres embarcacions de pesca que encara l'aparellaven en els ports menorquins la deixessin d'emprar de manera progressiva, fins que quedà relegada, amb el temps, a ser una vela auxiliar de petites dimensions per a casos d'emergència, de fallida del motor o per reduir el consum de gasoil. La desaparició de la vela llatina en les embarcacions d'esbarjo o de regata la va causar l'entrada de monotipus de més altes prestacions i molt més econòmics, com l'snipe.

La navegació amb vela llatina quasi ja no es practicava a Menorca en la dècada de 1980. En aquest moment hi quedaven uns pocs patrons i pescadors d'edat avançada que l'havien coneguda i apresada quan eren joves, però que ja no la utilitzaven, perquè havien substituït progressivament la navegació tradicional a la vela pel motor, conscients que els millors moments de la navegació amb vela llatina havien passat.



Dos bots menorquins de passeig amb navegació a la vela llatina (fotografia: David Arquimbau)

La recuperació de la vela llatina i, en general, l'interès per la conservació de les embarcacions clàssiques va començar a la dècada de 1970 al port de Maó, de la mà d'un grupet de persones enamorades de la mar, de les barques i de les tradicions i els costums mariners. L'inici simbòlic d'aquest procés de recuperació fou el desballestament d'una de les dues antigues barques motores de la Mola, embarcacions que, abans de la construcció de la carretera asfaltada que mena avui fins a la fortalesa, es feien servir per transportar-hi persones, aliments i tota altra casta de coses. Aquestes persones van començar a cercar les embarcacions clàssi-

ques que, amb l'entrada de la navegació amb motor, havien quedat abandonades aquí i allà. Posteriorment, el 1981, aquest grup de gent va fundar l'associació Amics des Port. Durant la dècada de 1980 l'associació va continuar amb la tasca de recuperació d'embarcacions i va intentar, sense èxit, que l'antic escorxador del port de Maó es convertís en un museu per allotjar-les. També va organitzar un curs de mestre d'aixas Castell i, sobretot, va fomentar el manteniment de la navegació amb la vela llatina: així, cada any organitzava diverses regates d'embarcacions clàssiques, sobretot per Sant Pere.

El 1990 alguns dels membres d'Amics des Port es posaren en contacte amb un grup de persones de Ciutadella que compartien les mateixes inquietuds i, conjuntament, van fundar Amics de la Mar de Menorca. Aquesta nova associació naixia amb la voluntat d'aglutinar totes les persones de Menorca nostàlgiques de la navegació tradicional i d'anar a vega, i interessades en la conservació i el manteniment del patrimoni i del bagatge cultural de la vida marítima illenca, en un moment en què tot aquell saber s'anava perdent. Inicialment Amics de la Mar de Menorca tenia dos nuclis: un a Maó i l'altre a Ciutadella. El nucli de Ciutadella s'ha mantingut fins avui dia com a seu permanent de l'entitat, mentre que el nucli de Maó es va convertir, el 1997, en una nova associació, Amics de la Mar Port-Maó. Aquest canvi en el nucli de Maó es va fer per poder gestionar el lloguer de la pedrera de Robadones, on Amics de la Mar Port-Maó guarda les embarcacions clàssiques que recupera i que també serveix com a lloc d'exposició. Tot i aquesta divisió, les dues entitats mantenen els objectius fundacionals de l'associació primigènica i han dut a terme nombroses actuacions en les últimes dècades, entre les quals destaquen la promoció de la navegació amb vela llatina, la restauració i recuperació d'antigues embarcacions de llenya, les trobades d'embarcacions clàssiques i l'estudi d'antigues tècniques de navegació i d'altres temes relacionats amb la cultura marítima de Menorca.

En els últims anys, els vells patrons que mantenien el coneixement de la tècnica ens han deixat. Els portadors actuals són els que l'han apresada per iniciativa pròpia dels ensenyaments dels vells patrons o en el nucli d'Amics de la Mar, però en un context d'aprenentatge totalment diferent al d'origen. En les darreres dècades hi ha hagut una revifada de la vela llatina, però el nombre de portadors illencs no creix. A poc a poc, moltes de les velles barques de fusta que s'han conservat han passat a mans de persones de fora, a convertir-se en peces de col·leccionisme, reparades i mantingudes per empreses nàutiques. El futur de la navegació amb vela tradicional i llatina es manté com un sistema de navegació merament testimonial, i tot apunta que el seu destí és convertir-se en un art d'exhibició i espectacle, aspecte que, per altra banda, s'ha de valorar de manera positiva, ja que obliga els patrons amb embarcacions equipades amb aparell de vela llatina a practicar-la de manera regular, contribuint que no caigui en l'oblit.

Així doncs, es pot observar una tendència clara quant a la transformació de l'element, que sorgeix com a una resposta tècnica i de caràcter professional i que acaba convertint-se en un element recreatiu que és salvaguardat gràcies a la labor dels dos col·lectius menorquins que fan feina per a la preservació de les embarcacions clàssiques que encara existeixen i que fan demostracions de navegació en les diverses trobades que organitzen al llarg de l'any. La transformació de l'element també es veu reflectida en les embarcacions en si, que han anat canviant segons la necessitat del moment, de manera que les antigues embarcacions com el xabec, la tartana i el llaüt viatger es troben completament desapareguts a Menorca.

VI. Descripció de la navegació i dels elements que conformen l'aparell llatí

Els sistemes principals per impulsar i per fer avançar una embarcació a la mar han estat, tradicionalment, el rem, basat en la força de l'home, i la vela, que se serveix de la força del vent. L'aprofitament del vent com a força motriu per a la navegació requereix de tot un aparellament i de l'aplicació d'una tècnica relativament complexa per fer avançar una embarcació. Atès que el clima i la morfologia de la costa varien d'uns indrets a uns altres, cada territori ha adoptat un aparell de navegació adaptat a les seves característiques i necessitats. En el cas de la mar Mediterrània, caracteritzada pels freqüents canvis de direcció del vent i pel fet que sovint s'ha de navegar en contra d'aquest, la vela llatina ha estat el sistema de navegació a la vela més utilitzat i que més bones prestacions ha donat al llarg de la història. Així, l'aparell tradicional més emprat a les illes Balears, i a Menorca, per a la navegació d'embarcacions ha estat precisament aquest.

La vela llatina és el resultat de l'evolució històrica del sistema de navegació propulsat per la força del vent —concretament, de la vela quadra o quadrada, de quatre punys— per obtenir-ne una millor eficiència. Malgrat la simplicitat dels elements que la constitueixen, és un sistema de navegació de difícil maneig, però que té el gran avantatge de permetre navegar amb el vent en contra, de manera que és un sistema molt idoni per a embarcacions de petit tonatge i per a la navegació costanera i de cabotatge. No obstant això, s'ha utilitzat també en embarcacions de gran eslora —encara que necessita d'una tripulació més nombrosa en ser de difícil maniobra— i en la navegació transoceànica.

Aquest tipus de navegació es caracteritza per l'ús d'un aparell de veles de forma triangular, és a dir, de tres punys (*car*, *pena* i *escota*), i se'n fa servir una o més per embarcació. A Menorca, en embarcacions de petita i mitjana eslora —com ara llaüts i bots— s'ha emprat tradicionalment una vela major o *mestra* al centre de l'embarcació envergada a una perxa, anomenada *antena*, i dues veles secundàries i opcionals situades a proa i popa de l'embarcació, que poden ser llatines o no. En el cas de l'ús de tres veles llatines, la vela que queda a proa es coneix amb el nom de *trinquet* o *triquet*, mentre que la que queda a la part de popa dur el nom de *mitjana*. Quan les veles secundàries no són llatines, la combinació més usual sol ser l'ús d'una vela mestra llatina combinada a proa amb un *floc* i amb una *tarquina* a popa. D'entre aquestes opcions, els pescadors de Menorca usaven habitualment només el triquet, amb llatina, i la mitjana, amb llatina i tarquina; la vela mestra, sempre llatina, la duïen damunt les forques i l'empraven només si calia, sobretot per a desplaçaments llargs.

La navegació amb vela llatina s'ha convertit a Menorca en una pràctica residual, i en un art d'exhibició i de gaudi per a qui la practica, que salvaguarda un sistema de navegació tradicional que ha estat substituït pel motor i per la demanda de nous tipus d'embarcacions.

Es pot navegar amb vela llatina amb qualsevol tipus d'embarcació de petit tonatge, però les més utilitzades pels menorquins que la practiquen, per inèrcia i nostàlgia, són les naus de llenya del tipus llaüt, i de manera més testimonial el bot, el bot-llaüt i el gussi. Tant els bots com els llaüts que solquen els nostres dies les costes menorquines estan motoritzats, es destinen a la pesca d'esbarjo, és a dir, a la pesca no professional, i al passeig, i empen la navegació

amb vela llatina per al gaudi personal dels seus patrons, sigui individualment, sigui a través de les trobades anuals d'embarcacions clàssiques.

A continuació es descriuen l'aparell i l'arboradura de la vela llatina que es practica avui dia, i que es fa servir en llaüts, bots, bot-llaüts i gussis motoritzats.

La *vela major* o *mestra* és de forma triangular, i és confeccionada amb una tela resistent que està reforçada amb una corda o *ralinga* en la *caiguda de proa* —també dit *caient de proa* o *gràtil*— i a l'*enllunament* —també dit *llunada* o *faldar*—. A la *caiguda de popa* —també anomenat *caient de popa* o *baluma*— hi ha un cordill passat dins una basta que ajuda a regular la bossa de la vela. El caient de proa s'enverga a l'*antena* i a cada uns dels vèrtexs de la vela hi ha els *punys*. N'hi ha tres: el *puny de car* és el de l'angle inferior de la vorera de proa, el *puny de pena* és el de l'angle superior, i el *puny d'escota* és el vèrtex situat a l'angle inferior a la part de popa.



Caient de proa, amb la ralinga (fotografia: David Arquimbau)

A llarg de la costura de la ralinga d'envergament, és a dir, al costat de la vela que s'enganxa a l'antena, hi ha una filera d'ullals petits que serveixen per envergar-la a l'antena amb l'ajut de caps curts i prims anomenats *batafions*. Des del puny del car divergeixen dues o tres costures reforçades fetes amb tires de lona i dirigides cap el caient de popa. Aquestes costures, anomenades *faixes de rissos* o *rissos*, tenen una sèrie d'ullals petits d'on pengen els batafions dels rissos. Quan hi ha tres faixes de rissos, s'anomenen *petit*, *mig* i *tercerol*. Aquests rissos serveixen per regular les dimensions de la vela, ja que en cas de molt de vent es fa necessari reduir la superfície de la vela a fi de no agafar-ne més del que pugui posar en risc l'aparell i l'embarcació.

La vela va unida a l'antena, i aquesta s'enganxa al pal mestre per mitjà d'un *estrop* i d'una *drissa* que serveix per hissar-la i arriar-la. La drissa passa a través d'una rotllana o, simplement, per un forat a la part més alta del pal, i davalla cap a coberta directament o amb l'ajuda d'un aparell de drissa (*caps* i *bocells*). L'aparell de drissa pot variar segons les dimensions de l'aparell. Finalment, per associar l'antena contra l'arbre, o sigui, que l'antena quedi ben subjectada al pal mestre, hi ha un cap anomenat *trossa*, que és un dogal amb una bigota tibada per un aparell que va fixat al costat de la barca. Aquesta aparell pot estar sotmès a variacions a criteri del patró i a l'envergadura de l'embarcació.

L'antena es compon de dues parts: el *car* i la *pena*. En les embarcacions grans aquestes dues parts poden estar fetes en dues peces diferents, que se superposen parcialment i es mantenen juntes amb l'ajut de diverses lligades. L'antena a la qual s'enverga la *vela trinquet* i la *vela mitjana* sempre sol estar formada d'una sola *perxa*. El car és la part inferior de l'antena i la més gruixuda; és també la part de l'antena situada més a prop de la proa i té una longitud que equival a $3/5$ de la longitud total de l'antena. Al car s'hi fixen el *davant*, que és un cap que serveix per amurar l'antena, i l'*orsapop*, que serveix per regular-ne la seva orientació i tibar-la cap a popa. La pena és la part superior de l'antena i també la situada més cap a popa. És més prima que el car i té una llargària que equival a $2/5$ de la longitud total de l'antena.

A l'hora d'exercir la navegació, la vela major o mestra s'ha d'anar regulant en funció de la direcció i la intensitat del vent. Aquesta regulació es fa a través dels procediments i les maniobres que es detallen a continuació.



Detall de l'eixàrcia per subjectar l'arboradura (fotografia: David Arquimbau)

En primer lloc és necessari anar regulant la posició de l'antena a través d'una sèrie de maniobres que són dirigides, bàsicament, a través de l'acció combinada de dos elements, que són

el davant i l'orsapop. El davant és un cap que es ferma al car en el puny d'amura i, a l'inrevés de l'orsapop, passa dins una bigota o una armella fixa a la contraroda de proa i es ferma a una manegueta que es tengui a mà. La seva funció és mantenir l'antena en la seva inclinació en relació amb l'horitzontal. L'orsapop és un cap de gruixa mitjana i de la mateixa llargària que el davant que se subjecta al car de l'antena. Té la mateixa llargada aproximadament que l'eslora de l'embarcació i que la ralinga de la vela, i serveix per regular l'orientació de l'antena. L'extrem lliure es dirigeix cap a la popa de l'embarcació i es fixa en diferents punts segons les circumstàncies, a sobrevent.

A mida que l'aparell es va fent gran intervenen altres maniobres per assegurar l'aparell. Els camps de reforç més utilitzats són les ostes i l'amantina, entre altres. L'osta és un cap fi que assegura la posició de l'antena, determinada pel davant i l'orsapop, quan els moviments de la mar fan balancejar bruscament l'antena o quan hi ha força vent. Per la seva banda, l'amantina també serveix per reforçar l'antena perquè no pateixi massa esforços quan hi ha mala mar o molt de vent.

En segon lloc s'ha de tenir en compte que en el cas de la navegació amb vela llatina l'antena pot caure a la banda de sotavent o a la banda de sobrevent, i en cada cas necessita unes adaptacions diferents de l'aparell. D'aquesta manera, quan es navega *a la bona* l'antena i, per tant, la vela es troben a sotavent de l'arbre. Mentre que si es navega *a la mala* l'antena es troba a sobrevent de l'arbre i la vela llavors és empesa damunt l'arbre. Navegar a la mala té l'inconvenient que l'arbre rep tota la força del vent que li transmet la vela, que és empesa contra ell; a més, en aquestes condicions apareixen a la superfície de la vela dues bosses, una a cada banda de l'arbre. Per contrarestar la força sobre l'arbre, s'ha de tensar l'estrellera, que pot ser un cap senzill o un cap dotat d'un aparell de drissa que uneix l'extrem del pal amb el costat de la part de popa de l'embarcació. S'ha de tenir en compte que, navegant a la mala, la vela no s'ha de desventar amb l'escota, sinó amb el davant, perquè, si només s'amolla l'escota, la vela desventa la bossa de popa però queda la de proa, la qual cosa fa que l'embarcació pugui arribar a trobar-se en perill de trabucar. L'escota és esmordida a una clavilla sense fermar d'una manera fixa per tal que en tot moment, si les condicions de navegació ho exigeixen, estigui a punt per ser amollada.

Per evitar navegar a la mala es pot canviar l'antena del costat, operació que s'anomena *fer el car*. L'antena es pot fer passar per davant o per darrere del pal, segons si està inclinat o en candela. Abans de començar la maniobra es desparella el floc i tot allò que hi pugui interferir. Per fer la maniobra de passar per davant el pal, s'ha de virar en redó o per popa, de manera que la vela quedi desventada i la trossa amollada i, a la vegada, hissar l'antena tant com es pugui fins alliberar l'extrem del car damunt coberta per la cara de proa del pal. L'antena quedarà paral·lela al pal, i llavors es passa tota la vela per la cara de proa d'aquest i queda, així, a l'altra banda del pal. A continuació es canvien de banda l'estrellera, la trossa i l'orsapop. Sens dubte, fer el car és la maniobra més complexa de la vela llatina.

Per altra banda, la vela llatina es pot emprar de dues maneres segons la inclinació de l'antena. Quan l'extrem del car es mou en un pla paral·lel al de la coberta, es diu *navegar a l'orsa curta*, que és una manera de navegar de més fàcil maniobra. Quan el car té una inclinació respecte a la vertical, se'n diu *navegar a l'orsa llarga*. En aquest cas, quan es navega amb vent de popa, la millor posició per a l'antena és situar-la d'una manera perpendicular respecte al pal, dibuixant la figura d'una creu.



Aparellant una barca amb vela llatina (fotografia: David Arquimbau)

Quant a la regulació de l'antena i la vela, cal dir que, bàsicament, es fa desplaçar el car en major o menor mesura, amb la qual cosa s'aconsegueix una orientació òptima de la vela en relació amb la direcció d'on bufa el vent. L'obtenció d'aquesta regulació òptima d'una vela llatina és una operació molt difícil, i només la pràctica i la reflexió poden ensenyar els millors sistemes per aconseguir-ho.

En darrer terme cal assenyalar que els bots i els llaüts menorquins també poden dur en moltes ocasions *floc* i *mitjana*, que són dues veles de reforç que es col·loquen a proa i a popa de l'embarcació, com ja s'ha dit. El *floc* va muntat a l'extrem del *botaló*, que és una pal que sobresurt en posició horitzontal de la proa de la barca a una distància que equival a una mànega aproximadament. La *mitjana* és una vela llatina que, en els cas dels llaüts, s'hissa amb una drissa i un amant al pal de mitjana, a popa de l'embarcació. En el cas del bot, la vela mitjana és una vela *tarquina* de quatre punys i està aparellada a un pal de mitjana amb un caçaescotes i una buja. Aquesta vela és regulada només amb l'escota i es troba a popa de l'embarcació, envergada a la part de baix d'un pal que sobresurt en línia horitzontal des de la popa i que és el *baticul* o *caçaescotes*.

La vela mitjana és la vela que du més poca feina de maniobrar i que més ajuda a mantenir l'equilibri de l'embarcació. El *floc* també és un aparell de maniobra fàcil, però que requereix més cura en l'operació de caçat. Aquestes dues veles, malgrat les seves reduïdes dimensions comparades amb la major, contribueixen a l'avanç de les barques i, sobretot, serveixen per equilibrar el centre vàlic de l'embarcació, fins al punt que aquesta es pot arribar a governar només amb petites variacions en el caçat de cadascuna de les veles.

Tot el que s'ha descrit es refereix a la maniobra bàsica de la vela llatina, però a mesura que

la vela es va fent més gran augmenta la força a què està sotmesa i, per tant, el seu pes. Açò fa que els aparells augmentin també de dimensions i siguin necessaris més caps i més peces que facilitin la realització d'esforços majors i simplifiquin les maniobres tant com es pugui.

La vela llatina té algunes variants modernes, com ara la vela de martell, també coneguda com vela mística. Aquestes variants es diferencien de la llatina original, de tres punys, en un petit tall que tenen al puny del car, que la converteixen en una vela de quatre punys. La vela de martell té l'avantatge que simplifica la maniobra de proa, ja que el martell dona al car de l'antena un cert grau de llibertat de moviment per tal que s'orienti sol, sense haver d'amollar el davant, en aquest cas l'amura. Normalment no duen orsapop ni ostes. Només en vents portants és interessant amollar una mica l'amura per tal que l'antena agafi la posició correcta. Aquesta vela és molt emprada pels bots i gussis de les Illes, ja que és molt còmoda per navegar en solitari.

VII. Tipologia de les embarcacions tradicionals aparellades de vela llatina

Per a la pràctica de la navegació a la vela llatina fa falta, per una banda, una embarcació adequada, i per una altra un aparell de veles que sigui proporcional i s'adapti a les característiques de l'embarcació. Actualment la navegació amb vela llatina es practica amb embarcacions clàssiques de fusta, de propietat particular o de les associacions que vetllen pel patrimoni marítim menorquí. En aquest darrer cas, qui les utilitza ho fa mitjançant un contracte de cessió o d'apadrinament.

La major part de les barques clàssiques de titularitat privada actualment existents a l'illa són velles embarcacions adquirides directament als propietaris anteriors. Les barques apadrinades o cedides per Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó són embarcacions que han estat llegades a l'entitat o que han recuperat i salvat del desballestament, les quals solen ser restaurades i posades a punt pels socis. En aquest cas, qui les utilitza rep el suport tècnic de l'entitat per proveir-la de l'equipament necessari per navegar, a canvi de mantenir-les en bones condicions i sortir a les trobades que organitzen.

Quant a la tipologia d'embarcacions utilitzades per a la navegació a la vela llatina hi ha les històriques i les més modernes, algunes de les quals encara mantenen l'aparell i de forma recreativa surten a navegar. De les primeres, destacaven el xabec, la tartana i el llaüt viatger. Del segon grup el tipus més freqüent és el llaüt pescador o d'esbarjo; més minoritaris són el bot, el bot-llaüt, el gussi i la tèquina.

El **xabec** va ser l'embarcació més gran i majestuosa que utilitzà la vela llatina i, per les seves dimensions i robustesa, fou utilitzada històricament com a vaixell de cors, encara que també es destinà al comerç. D'origen àrab, apareix documentat a partir del segle XV i constava de tres pals i un floc petit al botaló de proa. El trinquet, pal localitzat més a la proa de l'embarcació, estava inclinat cap a la proa i es trobava molt a prop de la roda. El pal mestre, gairebé en candela, estava també lleugerament inclinat cap a proa. El pal de mitjana es trobava molt a prop del codast i estava lleugerament inclinat cap a popa.

La **tartana**, més moderna que el xabec, era més apropiada per al transport de passatgers i

el cabotatge, però, en ser més petita, no era prou apta per entrar en combat. Podia arribar a tenir una eslora de 20 metres, i constava de botaló a proa, on s'aparellaven diversos flocs, un pal mestre en candela i un pal de mitjana a popa amb un baticul.

EL **llaüt viatger** era un tipus d'embarcació destinada al transport de passatgers i també al comerç entre ports de la Mediterrània. Solia tenir una eslora d'entre 14 i 24 metres, i constava d'un pal mestre inclinat cap a proa, un pal de mitjana en candela a popa i un botaló de foc a proa.



Llaüt Besitos, recuperat per Amics de la Mar per a la navegació a la vela llatina i declarat bé d'interès cultural (fotografia: David Arquimbau)

El **llaüt de pesca o d'esbarjo** continua sent una de les barques tradicionals més característiques de les costes menorquines. Es tracta d'una embarcació quillada de poc tonatge i d'una eslora d'entre 20 i 40 pams. Tradicionalment aquesta i les altres embarcacions dedicades a la pesca no solien sobrepassar els 23 pams de llargada, perquè aquesta era l'eslora màxima que permetia que, en cas de temporal o avaria, amb només dues persones es pogués treure l'embarcació a terra. El llaüt, a més, i fins a la introducció dels motors de benzina, era una barca estreta, per tal com la majoria de feines per a les quals s'emprava es feien al rem, i una mànega excessiva dificultava molt la feina de vogar. La proa i la popa acaben en punta i la roda de proa acaba en la típica forma de nas. Tant la roda de proa com la de popa sobresurten per damunt de l'orla, i la coberta s'obre i es tanca en tota la llargària per mitjà de quarters. L'aparell més generalitzat i clàssic del llaüt es constitueix d'un pal mestre al centre inclinat a proa amb una gran vela llatina, foc a proa i mitjana a popa. No obstant açò, es pot combinar amb altres tipus d'aparells. Avui dia el llaüt es destina bàsicament a la pesca d'oci i al passeig.

El **bot** és el segon tipus d'embarcació tradicional de l'illa. Podria ser una herència de les do-

minacions britàniques, ja que pràcticament no té paral·lels a la resta de la Mediterrània. La principal particularitat del bot és la popa recta o de mirall i la proa sense el nas del llaüt. Té una eslora d'entre 22 i 30 pams, però n'hi pot arribar a haver de fins a 50 pams. És una embarcació quillada, igual que el llaüt, i sol utilitzar per a la navegació a la vela llatina el pal mestre en candela a un quart de l'eslora a proa, i pot anar combinada amb floc i mitjana tarquina. No obstant açò, l'aparell que més s'utilitza en aquest tipus d'embarcació és una mestra de vela de martell combinada amb floc i mitjana tarquina.

El **bot-llaüt** és una embarcació híbrida que, com el llaüt, té una eslora que no sol sobrepasar els 20 pams. Tanmateix té més mànega i de fet aquesta és la seva principal virtut: és prou estret per permetre vogar amb comoditat i alhora és prou ample per navegar amb estabilitat a la vela. L'aparell ha estat quasi sempre la vela llatina.

El **gussi** és una embarcació semblant al llaüt, però és més petita, d'entre 20 i 24 pams d'eslora. Els paral·lels més propers es localitzen a les costes italianes, i és una barca de pesca i de passeig apta per navegar al rem i amb vela martell. La roda de proa i la de popa sobresurten un poc per damunt de l'orla, i una de les particularitats que més el defineixen és l'absència de coberta, d'aquí que sigui la típica embarcació tradicional d'esbarjo per a aigües interiors. Té un petit tapament a proa, un o dos bancs al centre i a popa du un senó.



Gussi sense aparellar (fotografia: Amics de la Mar de Menorca)

La **tèquina** és una embarcació relativament petita, tot i que dimensions variables. N'hi ha de dues puntes i de popa plana. Inicialment era de llenya, però amb el temps es va començar a construir amb tauler i tàblex, per fer-la més econòmica. Es propulsa principalment al rem, però tradicionalment també es propulsava amb una o dues veles: una de mestra i, opcionalment, un trinquet, que se sustentava gràcies a un botaló llarg.

Algunes de les embarcacions tradicionals que avui estan preparades per exercir la navegació amb vela llatina a Ciutadella són: els llaüts de pesca i d'esbarjo *Besitos, Apolo, Es Torn* i *Desirée*; els bots *Orsai, San Fernando, Xupi* i *Estel*, i el gussi *Estrella*. Les embarcacions *Apolo, Desirée, San Fernando, Estrella* i *Xupi* són de propietat particular. La resta són d'Amics de la Mar de Menorca, de les quals *Es Torn, Orsai* i *Estel* estan apadrinades per membres que participen de manera activa en l'associació. Actualment hi ha un bot que es troba fora de l'aigua, el *María y Antonio*, que Amics de la Mar de Menorca utilitza per a trobades fora de Ciutadella o fora de l'illa. Recentment, els membres d'Amics de la Mar de Menorca han restaurat i botat el llaüt *Maria Glòria*, embarcació bessona del *Besitos*, una feina en la qual ha participat el nucli més actiu de l'entitat amb la col·laboració de professionals coneixedors de l'ofici de mestre d'aixa. Amb perspectives de ser recuperat hi ha també el llaüt *Son Aparets*.

En el cas del port de Maó, algunes de les embarcacions tradicionals preparades per a la pràctica de la vela llatina són: els bots *Rayo, Ultramar, San Carlos, Barlovent, Tòful, Bellísimo, Gadi, Neso* i *Detective*; els llaüts *Xubec, Bonaire, Rafel* i *Fina*, i el gussi *Mercedes*, entre altres. Hi ha quatre embarcacions que actualment es troben fora de l'aigua, però que amb una petita posada a punt també estarien en condicions òptimes per navegar. Aquestes són els bots *Delio* i *Gertrudis*, el llaüt *Neni* i la barca palangrera *Cales Fonts*, que ara és al dipòsit de barques de la pedrera de Robadones en procés de manteniment.

A tot açò cal afegir que la navegació tradicional també es pot practicar amb embarcacions modernes de fibra, malgrat que a Menorca és una manera que no ha calat entre qui la practica i avui, erròniament, la navegació a la vela llatina s'entén com una pràctica indissociable de les embarcacions tradicionals de fusta. De fet, els membres de les dues associacions que vetllen per la preservació del patrimoni marítim són plenament conscients que el futur de la navegació a vela llatina ha de passar per les embarcacions d'aquests nous materials.

VIII. Estat de conservació del bé

La pràctica de la vela llatina es transmetia tradicionalment en l'aprenentatge oral i, sobretot, en la pràctica, i de generació en generació.

Entrat el segle xx, a Menorca hi havia nombroses embarcacions que tenien com a únic i exclusiu sistema de navegació la vela llatina i, consegüentment, els seus patrons seguien utilitzant el mètode tradicional que havien après dels seus majors. A partir de les dècades de 1920 i 1930, i de manera progressiva, la navegació tradicional va començar a entrar en decadència en favor de nous sistemes de propulsió, com els motors d'explosió. No obstant açò, la pràctica no va desaparèixer, ja que els qui tenien embarcacions clàssiques motoritzades seguien utilitzant ocasionalment la navegació a la vela llatina per reduir el consum de gasoil o en cas d'emergència. Arribada la dècada de 1970, l'última generació de patrons que havien conegut —ja en plena decadència— l'art de la vela llatina, és a dir, els transmissors de l'element fins aleshores, s'havien fet grans i, atès que no hi havia relleu generacional, el saber i la pràctica de la vela llatina perillaven. En aquest context neix primer l'associació Amics des Port i després Amics de la Mar de Menorca, per iniciativa d'un grup de joves interessats en la salvaguarda d'aquest coneixement i la conservació d'un patrimoni marítim que s'estava perdent. Un temps més tard, i amb l'objectiu de centrar-se de forma més específica en el port de Maó, es crea Amics de la Mar Port-Maó, que es constitueix com a associació per així poder també

assumir el lloguer i la custòdia de la pedrera de Robadones, que per aquell temps començava a rebre en dipòsit les embarcacions de llenya de Menorca.

Avui, els membres de les associacions Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó, nodrits de les informacions i els coneixements de la darrera generació de patrons que la coneixien i la practicaven, són els transmissors del saber de la navegació a la vela llatina a Menorca, que en promouen la pràctica a través de la realització puntual de cursos de formació, l'edició de publicacions sobre la vela llatina i el patrimoni marítim i, sobretot, a través de l'organització de les trobades anuals d'embarcacions clàssiques.

Els fundadors d'Amics de la Mar de Menorca, tot partint de xerrades i sortides a navegar amb vells patrons, van començar a codificar tots els coneixements relacionats amb la pràctica de la navegació a la vela llatina, una feina que va donar com a resultat la primera publicació en la qual es recollien tots els coneixements que fins aleshores havien estat transmesos oralment de generació en generació. Posteriorment s'han editat més dossiers explicatius d'aquesta pràctica, per la qual cosa la seva transmissió es troba fixada en la bibliografia. De la mateixa manera, Amics de la Mar Port-Maó ofereix assessorament a totes aquelles persones que es volen introduir en aquests tipus de navegació.



Navegació amb vela llatina en aigües de Menorca (fotografia: David Arquimbau)

A part, Amics de la Mar de Menorca també fa cada any un curs d'iniciació i un curs avançat de vela llatina amb el llaüt *Besitos*. Per tant, a part de la transmissió escrita, hi ha una transmissió més didàctica i pràctica en format de curs.

El procés de recuperació de la navegació a la vela llatina al llarg de les últimes dècades i l'existència dels nombrosos socis que integren les associacions Amics de la Mar de Menorca

i Amics de la Mar Port-Maó poden indicar un bon estat per a la difusió i la pervivència de l'art de la navegació amb vela llatina. Però s'evidencien certs riscos en alguns aspectes d'aquesta tradició.

Riscos

La navegació a la vela llatina és una pràctica avui residual que només és practicada pels socis de les referides associacions, a part d'aquells casos puntuals que la practiquen a títol particular. Tot i que les associacions comptin amb un nombre de socis considerable, són pocs els que prenen part activa en el funcionament i les activitats que organitzen, i els qui practiquen i dominen la navegació a la vela llatina són encara manco, no passen de trenta persones en tota l'illa, que són les que regularment poden sortir a navegar. A açò s'afegeix l'escassa renovació generacional dels seus socis que, en el seu conjunt, superen tots ells els trenta-cinc anys d'edat.

A partir d'aquí, un dels riscos principals per a la conservació del bé és la manca d'amarraments per a les embarcacions clàssiques. Aquest fet es dona no només a Menorca sinó també arreu de les altres illes de l'arxipèlag balear. En la majoria dels ports de les Illes hi ha molt pocs o cap amarrament gratuït o a preus prou assequibles per a les embarcacions clàssiques. D'aquesta manera resulta molt complicat, en el cas que una persona vulgui aparcar i fer servir una d'aquestes barques, mantenir-la a la mar tot l'any. A Menorca, el cas més paradigmàtic és el del port de Maó: tot i les seves grans dimensions i la gran quantitat d'amarraments que s'hi troben, actualment hi ha espai gratuït per a un màxim de 5 o 6 barques clàssiques. Fins fa uns anys, Amics de la Mar Port-Maó comptava amb les instal·lacions i els amarraments de l'illa Pinto, però ara que ja no és així, l'espai de què disposa per a les seves embarcacions és molt petit. Un espai al port amb nombrosos amarraments i una zona de varada donaria molta visibilitat a la vela llatina i augmentaria, ben segur, el nombre de persones interessades a practicar-la.

Un altre aspecte negatiu és la poca quantitat d'embarcacions que avui dia estan preparades per exercir la navegació amb vela llatina a Menorca, totes elles clàssiques. N'hi ha només un desena a Ciutadella i una quinzena al port de Maó. En el cas específic de Ciutadella, les catàstrofes marítimes que periòdicament assolen el port han reduït considerablement el seu patrimoni marítim tradicional. Les rissagues de 1984 i 2006 obligaren a desballestar un nombre important d'embarcacions tradicionals de fusta, els propietaris de les quals, amb el temps, les han substituïdes per embarcacions de tipologia, materials i tècniques de construcció modernes.

La pràctica de navegació a la vela llatina a Menorca s'associa exclusivament a embarcacions tradicionals de fusta, escasses i difícils de recuperar i posar a punt, una concepció que dificulta l'ampliació del nombre de practicants i, per tant, de garantir-ne la salvaguarda.

El cost i la dedicació que du implícits el fet de disposar d'una embarcació clàssica és un altre aspecte negatiu que planeja sobre la vela llatina, fet que en dificulta l'accés entre la gent jove, un aspecte que, com s'ha dit, no afavoreix el relleu generacional. Al marge de la tasca desenvolupada per les associacions que es dediquen a la salvaguarda del patrimoni marítim menorquí, en la recuperació de barques clàssiques tradicionals és cada cop més freqüent

la participació de gent amb mitjans per contractar els serveis d'empreses o professionals especialitzats en la restauració, el manteniment i la posada a punt de barques clàssiques de fusta, tot esdevenint objectes de luxe i de col·leccionisme en mans d'una elit estiuejant que practica la navegació a la vela llatina en les seves embarcacions clàssiques de manera merament testimonial.

Finalment, les àmplies prestacions i la varietat d'embarcacions modernes d'esbarjo que hi ha al mercat destinades a tot tipus de clientela i per a tots els nivells adquisitius, així com el canvi de mentalitat i de la manera de gaudir del medi marí de la societat menorquina actual, no afavoreixen la pervivència en òptimes condicions de la navegació tradicional a llarg termini.

Oficis relacionats i elements vinculats: estat actual

La pràctica de la vela llatina no només implica la navegació a la mar, sinó la confecció de l'aparell, entès com el conjunt format per l'arboradura, la vela, l'eixàrcia i la maniobra. El muntatge de l'aparell a l'embarcació està relacionat amb l'ofici de mestre d'aixa, tant pel que fa a l'adaptació dels arbres i maniobra a la barca, com a la construcció de l'embarcació en si mateixa. Per acabar d'entendre l'estat de conservació del bé, cal enfocar tots els agents que hi estan relacionats: l'ofici de mestre d'aixa, l'ofici de mestre veler i l'ofici de mestre xarxer.

Pel que fa a l'ofici de **mestre d'aixa** ja fa anys que es troba en recessió. Actualment només hi ha un parell de tallers que treballen amb embarcacions de llenya, però es dediquen més a la rehabilitació, el manteniment i la restauració d'embarcacions tradicionals que no a la construcció des de zero. No obstant açò, a Menorca hi ha un col·lectiu de persones vinculades amb el món de la mar, la fusteria o les associacions que vetlen per la salvaguarda del patrimoni marítim menorquí —Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó—, que posseeixen les capacitats i els coneixements necessaris per realitzar feines relacionades amb l'ofici, i que duen a la pràctica, en col·laboració amb els mestres d'aixa, la restauració i recuperació d'embarcacions tradicionals de fusta. Tot i així, a part de treballs puntuals en les seves pròpies embarcacions o de tercers, cap d'ells es dedica professionalment al sector.

Per altra banda, els oficis de **veler** i **xarxer** han desaparegut a Menorca.

Un altre element vinculat amb el món de la pesca i la navegació ha estat la dieta específica dintre de l'embarcació, el que es denomina **menjar de barca**. Aquesta dieta és força monòtona i, òbviament, hi predominava el peix. La dieta tradicional en una barca consistia en panxons freds per berenar i sopar, i un menjar calent al migdia, preparat al moment dins la mateixa embarcació o a la vorera de la mar. El menjar fred més comú era el pa amb companatge (principalment formatge, sobrassada, botifarró o un altre embotit del porc). El menjar central del dia es preparava al foc dintre d'un tià o una caldera amb el peix pescat al moment.

Els cuinons de barca tenen nombroses variants, ja que el peix utilitzat era diferent segons si la pesquera era de migjorn o de tramuntana i també segons si l'embarcació era una barca petita o una barca de bou. A grans trets, però, consistien en la preparació d'un fons o sofregit amb oli, ceba, all, tomàtiques, patates, o qualsevol altra producte d'estivada, afegint-hi després el peix net, l'arròs o les sopes i deixant-ho coure. El peix es menjava damunt d'una llesca de pa i el brou amb les sopes o l'arròs dins el mateix tià. Quan hi havia l'ocasió, po-

ques vegades, el peix se substituïa per la carn (be, cabrit o conill) que intercanviaven amb els pagesos dels llocs propers a la costa, seguint sempre els mateixos procediments. Aquests cuinons calents es complementaven amb fruita de temporada (síndria, meló, figues, etc.) i s'acompanyen de vi.

El valor patrimonial d'aquest tipus de cuina rau en el fet que el menjar de barca són els plats de peix que avui dia encara es cuinen a les llars menorquines: calderes, arrossos caldosos, peix fregit o al caliu... i que els establiments de restauració de l'illa especialitzats en cuina tradicional ofereixen en les seves cartes com a plats estrella. Ho són especialment la coneguda caldera de llagosta, la caldera de pescador, la caldera d'anfós, la sopa de peix, la panadera de peix, l'arròs caldós de rajada, la graellada de peix, fritada de peix o la llagosta a la brasa amb ous estrellats.

Mesures de salvaguarda

La navegació a la vela llatina té avui dia un valor demostratiu que és apreciat, en general, pels col·lectius més lligats a la mar. Es pot afirmar que existeix la tendència entre la societat illenca a valorar la recuperació d'embarcacions tradicionals i la navegació amb vela llatina.

En aquest mateix sentit, les administracions contribueixen a la pervivència d'aquest art de navegació a través d'ajuts econòmics per a la realització d'esdeveniments relacionats amb la vela llatina o amb la restauració d'embarcacions clàssiques, o també amb la cessió d'ús d'espais pel desenvolupament d'activitats relacionades amb la salvaguarda del patrimoni marítim menorquí a les associacions destinades a aquest fi.

Així mateix, des del Consell Insular de Menorca, que juntament amb l'Institut Menorquí d'Estudis i l'Agència Menorca Reserva de Biosfera promou l'Inventari del Patrimoni Cultural Immaterial de Menorca (Ipcime), s'ha elaborat i s'ha inclòs dins l'inventari la fitxa corresponent a aquest element del patrimoni cultural immaterial sota el títol de «La navegació amb vela llatina», dins la categoria de Representacions, escenificacions, jocs i esports tradicionals (www.ipcime.cat).

Pel que fa als dos col·lectius que actualment vetllen per a la preservació de les embarcacions clàssiques i la vela llatina, han impulsat diverses mesures. En el cas d'Amics de la Mar de Menorca, les iniciatives que tenen engegades destinades a la salvaguarda del patrimoni marítim són les que es detallen a continuació.

En primer lloc, s'organitzen al llarg de l'any diverses trobades de barques en les quals es practica la navegació a vela llatina. Tot i el caràcter demostratiu d'aquests esdeveniments, aquesta és també una manera que tots els patrons interessats a participar-hi hagin de tenir les seves embarcacions preparades i amb l'aparell a punt per a la navegació. Per tant, a part de fer més visible la pràctica de la vela llatina, les trobades en si constitueixen una mesura de salvaguarda en tant que en certa manera obliguen al manteniment continu de les embarcacions. Aquestes trobades se solen acompanyar d'activitats i dinars de germanor, que reforcen els vincles entre els que hi participen.

Els primers anys organitzaven una trobada anual de manera alternada als ports de Ciutadella,



Trobada de barques clàssiques amb vela llatina al port de Fornells, any 2021 (fotografia: David Arquimbau)

Maó i Fornells. Tanmateix, des de 1997 fins ara, la trobada anual d'embarcacions clàssiques se celebra al port de Fornells, per la seva ubicació en una zona central de l'illa i per l'excel·lent morfologia i amplitud que té per al desenvolupament d'aquests tipus d'esdeveniments.

Així, la Trobada de Barques Clàssiques de Fornells és organitzada per Amics de la Mar de Menorca el primer cap de setmana del mes de juliol, i es programen dues sortides a navegar en un itinerari definit dins el port fornellenc: una primera sortida el dissabte capvespre i una altra el diumenge al matí. Aquesta és la trobada més important d'embarcacions a vela llatina de Menorca, ja que el bon temps de l'estiu permet que embarcacions d'arreu de l'illa es donin cita al port de Fornells. Per tant, hi solen participar no només les barques i els membres d'Amics de la Mar de Menorca, sinó que també hi solen prendre part diverses embarcacions de Maó, es Castell i Fornells. És freqüent, fins i tot, que s'hi afegixin embarcacions vingudes de fora de Menorca, normalment de Mallorca o de Catalunya.

Des del 2002, Amics de la Mar de Menorca programa també la Trobada de Barques Clàssiques de Sant Antoni, tot coincidint amb la celebració d'aquesta festivitat, avui Diada del Poble de Menorca, que és el 17 de gener. La trobada se sol fer el diumenge següent al dia de Sant Antoni, i té com a punt de sortida el port de Ciutadella. Al matí les embarcacions es posen a punt per sortir del port i dirigir-se a la badia de Ciutadella on, sense un itinerari marcat ni definit, les diferents embarcacions clàssiques, totes elles aparellades amb vela llatina, fan una demostració de navegació. El nombre de participants d'aquesta trobada no sol ser gaire alt, i se situa normalment entre una desena i una quinzena d'embarcacions.

En segon lloc, i més enllà de les trobades puntuals referides, l'associació Amics de la Mar de Menorca, amb seu a Ciutadella, organitza a l'hivern una escola de vela llatina, que normal-

ment se celebra els dissabtes matins. S'ofereix anualment un curs d'iniciació a la vela llatina obert a tothom i de forma excepcional, i en funció de la demanda, un curs d'aprofundiment. Per a la impartició de les classes s'utilitza com a barca escola el llaüt *Besitos*, recuperat per la mateixa associació i amarrat permanentment al costat de la caseta de Comandància —l'actual seu de l'entitat— del port de Ciutadella. No és aquesta tant una demostració de l'art de la vela llatina com ho poden ser les trobades de barques clàssiques, sinó més aviat un taller d'iniciació a la tècnica de navegació destinat a persones novelles interessades a aprendre-la, i el seu principal objectiu és el de divulgar els coneixements sobre la vela llatina i ampliar el nombre de persones interessades en el tema. El 2019 hi van participar fins a una vintena d'alumnes. Amb el *Besitos* i el *Maria Glòria* també fan sortides a passejar obertes a tothom els dissabtes matí.



La navegació a la vela llatina sobreviu a Menorca com una activitat recreativa impulsada per les associacions dedicades a la salvaguarda del patrimoni marítim i es practica amb barques tradicionals (fotografia: David Arquimbau)

En tercer lloc, l'associació ciutadellenca ofereix un servei d'assessorament personal a aquelles persones que ja disposen d'una embarcació apta per a la navegació a vela llatina i vulguin aparellar-la barca per poder navegar amb aquesta tècnica. Les aconsella sobre quins materials s'han d'utilitzar, les dimensions que han de tenir, on s'han de col·locar dintre de l'embarcació, etc.

Com a quarta mesura de salvaguarda, el nucli més actiu d'Amics de la Mar de Menorca, amb la col·laboració de professionals coneixedors de l'ofici de mestres d'aixa, es dediquen a la restauració d'embarcacions clàssiques. La seva base d'operacions es troba a l'antic rentador del Pla de Sant Joan del port de Ciutadella, cedit a l'entitat per l'Ajuntament de Ciutadella. Quan l'associació és informada de la retirada definitiva i del desballestament d'una embarcació de llenya, posa els mitjans que té al seu abast per evitar-ne la destrucció. El cas més paradigmàtic

i pioner en aquest tipus d'iniciativa va ser el rescat i la posterior restauració i posada a punt del llaüt *Besitos* en la dècada de 1990, el qual després va ser declarat bé d'interès cultural pel Consell Insular de Menorca. Altres recuperacions recents han estat els llaüts *Es Torn* i *Maria Glòria*.

En cinquè lloc, Amics de la Mar de Menorca ha promogut l'apadrinament d'embarcacions de llenya. Aquestes són les embarcacions que han restaurat els seus socis i les que, en morir el propietari, són llegades a l'associació. Amb l'objectiu de fomentar la pràctica de la vela llatina, l'associació cedeix sota un contracte d'apadrinament aquestes embarcacions a les persones que decideixin tenir-ne cura. D'aquesta manera s'aconsegueix un doble objectiu: primer, que gent que no es podria permetre el manteniment d'una embarcació en propietat pugui gaudir de la navegació a vela llatina i, segon, que gent fora de l'àmbit de l'associació s'interessi pel tema i contribueixi a la preservació i el manteniment d'aquestes embarcacions de llenya clàssiques. No obstant açò, els apadrinaments els fan persones que prenen part activa en les iniciatives de l'entitat.

Finalment, com a sisena mesura de salvaguarda es pot destacar que Amics de la Mar de Menorca no només utilitza la Caseta de Comandància del port de Ciutadella com a seu, sinó que l'obre al públic determinats dies a la setmana perquè qui hi estigui interessat pugui consultar la documentació que custodien relacionada amb les embarcacions clàssiques i la navegació a la vela llatina.

Quant a les mesures adoptades per l'associació Amics de la Mar Port-Maó hi ha, en primer lloc, les trobades de barques clàssiques, que es realitzen al port de Maó. Així, organitza una trobada amb motiu de la festivitat de Sant Pere, que és el 29 de juny. La sortida se sol fer el cap de setmana que segueix al dia festiu, i sol ser un cap de setmana o dos abans de la sortida que s'organitza a Fornells. El nombre de participants pot variar d'any en any, però la mitjana es troba entorn de la vintena d'embarcacions; quasi totes elles del port de Maó, tot i que ocasionalment també s'hi desplacen algunes barques de Ciutadella per prendre-hi part.

Una altra trobada de barques clàssiques que organitza Amics de la Mar Port-Maó és la de Santa Anna, a finals del mes de juliol. A més, fins al 2018 s'ha celebrat una trobada organitzada dintre del programa d'activitats amb motiu de les festes de Gràcia de Maó, a principis del mes de setembre. La participació en aquestes dues trobades se sol circumscriure a les embarcacions dels membres de l'associació amarrades al port de Maó, i no sol superar la quinzena de participants. D'altra banda, les trobades que tenien lloc al port d'Addaia i a Cala Galdana dins els mesos d'estiu, fa poc temps que s'han deixat de celebrar.

Una altra mesura presa per aquesta associació és la restauració i el manteniment d'embarcacions clàssiques, i també assessoren a tercers entorn de la recuperació, l'equipament i la posada a punt d'embarcacions clàssiques. Des del 2006 ha disposat d'un taller de fusteria i un varador a l'illa Pinto de l'Estació Naval de Maó, la qual ha esdevingut el lloc on s'han desenvolupat bona part de les activitats que ha organitzat l'entitat en els darrers anys. L'associació maonesa disposa, així mateix de diferents locals per a la hivernada de les embarcacions i l'emmagatzematge de veles i arboradures, i de la caseta de s'Hort Nou del port de Maó com a lloc de reunió, propietat de l'Ajuntament de Maó. Actualment el seu centre d'operacions és la pedrera subterrània de Robadones, al municipi des Castell.



Detall de l'aparell de vela llatina (fotografia: David Arquimbau)

Amics de la Mar Port-Maó també és responsable del dipòsit d'embarcacions a la pedrera subterrània de Robadones, on guarden més d'un centenar de naus. Els seus socis són els responsables del manteniment del dipòsit sota un règim de lloguer i, a part de la pròpia feina de conservació, també s'organitzen de forma bastant regular visites guiades per divulgar el patrimoni que allà es conté, així com tallers per a les escoles. Les barques que es troben actualment a la pedrera de Robadones estan disponibles per a l'apadrinament, i l'espai continua rebent embarcacions de llenya clàssiques per tal que es preservin.

Recentment, fruit de la col·laboració entre Amics de la Mar Port-Maó, l'Ajuntament des Castell i el Consell Insular de Menorca, s'ha aprovat la iniciativa d'obrir un museu de la mar a Menorca amb el nom de Thalassa: Centre de Patrimoni Marítim de Menorca. Aquest no pretén ser un museu exclusiu sobre la navegació amb vela llatina, sinó que es planteja com un centre més general, en el qual es tractarà sobre la flora i la fauna marines, la pesca, la toponímia, etc. De tota manera, la vela llatina i les embarcacions clàssiques també hi seran presents i, a part de l'exhibició de l'aparell i les veles, també es pretén ubicar-hi vint embarcacions del dipòsit de la pedrera de Robadones. De fet, ja s'han començat a fer les primeres passes per instal·lar-lo en una pedrera subterrània del municipi des Castell.

A part de totes les mesures que s'acaben d'esmentar, altres podrien ser l'elaboració d'un inventari de les embarcacions de llenya existents actualment a l'illa de Menorca, o la millora de la gestió dels amarraments al llarg de l'any, tot optimitzant i incrementant la concentració de barques clàssiques als molls per donar-los més visibilitat i protagonisme.

Una altra mesura que es podria dur a terme seria la impartició de tallers a les escoles per donar a conèixer als més joves la història, els conceptes bàsics de la vela llatina, les embarca-

cions clàssiques, el patrimoni marítim i la cultura popular tradicional lligada a la mar. També, de forma més pràctica, els clubs nàutics de l'illa podrien fer cursos dedicats exclusivament a aquest tipus de navegació, utilitzant embarcacions modernes menys costoses i més bones de mantenir.

Cal afegir a tot açò que, de forma particular i a títol individual, hi ha persones que puntualment poden sortir a navegar en solitari sense necessitat que hi hagi cap esdeveniment programat, però són poques les persones que ho fan. La pràctica regular pot ser una o dues vegades al mes, i l'ocasional entre tres o quatre vegades l'any. No obstant açò, no es disposen de registres de les sortides que es fan a títol individual i, en qualsevol cas, les persones que practiquen la navegació a la vela llatina, sigui regularment sigui ocasionalment, solen participar en alguna de les trobades d'embarcacions clàssiques amb vela llatina que s'organitzen a l'illa.

Protecció jurídicoadministrativa / reconeixement patrimonial de la navegació a la vela llatina



El vent, el principal aliat de la navegació amb vela llatina (fotografia: Amics de la Mar de Menorca)

Ara per ara, no hi ha una protecció jurídicoadministrativa específica per a la navegació a la vela llatina. No obstant açò, i seguint amb la línia desenvolupada per altres territoris d'Espanya —com ara l'illa veïna de Mallorca, la Comunitat Valenciana o Múrcia— el present informe es redacta amb motiu d'incoar l'expedient de declaració de la navegació a la vela llatina com a bé d'interès cultural immaterial de Menorca (BICIM) com a primer pas cap a la declaració d'aquest art de navegació com a bé d'interès cultural immaterial compartit (BICIMCO) de les Illes Balears, a tenor de l'aprovació i l'entrada en vigor de la Llei 18/2019, de 8 d'abril, de salvaguarda del patrimoni cultural immaterial de les Illes Balears.

El llaüt *Besitos* té la consideració de bé d'interès cultural. També té la consideració de bé d'interès cultural la pedrera subterrània de Robadones, però no el seu dipòsit d'embarcacions.

Per altra banda, hi ha el Reial decret 784/2021, de 7 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de bucs i embarcacions històriques i les seves reproduccions singulars, del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana del Govern espanyol (BOE núm. 236, de 2 d'octubre de 2021), i la intenció de promoure des de Croàcia la candidatura de la navegació a la vela llatina perquè sigui inclosa en la Llista Representativa del Patrimoni Cultural Immaterial de la Humanitat, de la UNESCO.

IX. Glossari

A) TERMINOLOGIA DE LES PARTS DE L'ARBORADA D'UNA EMBARCACIÓ

aglà

És la part superior del pal d'una embarcació, que s'eixampla per donar cabuda a la rotllana per passar-hi la drissa.

allunament, llunada o faldar

En una vela, la curvitat que va del punt d'amura o punt d'escota per damunt la coberta.

amant

Tot cap que per un extrem se subjecta a un pal i per l'altre a un aparell.

amantina

Aparell que consisteix en un cap que surt de l'antena, passa per un bossell que va enganxat a la part superior del pal mestre i després es fa fort i es fixa a l'embarcació; el munten de manera permanent les barques de més de 50 pams, i serveix per ajudar a sostenir l'antena.

amura o amura del foc

Tot cap o aparell que serveix per caçar qualsevol vela cap a proa.

ànima o ànima de la vela

Cap prim que passa per l'interior d'una basta o doblec per la vorera d'una vela.

antena

Verga de fusta composta d'una, dues o més peces, on s'enfereix la vela i que permet hissar-la; en les embarcacions petites, com ara bots i llaüts. L'antena sol estar feta d'una sola peça.

aparell, arborada o arboradura

Conjunt dels arbres, el cordam i les veles d'una embarcació.

armatge

Cap gruixat que envolta la vela pel caient de proa i la llunada. El cap gros que envolta la vela pel caient de proa i la llunada normalment va ralingat a la vela.

armella

Element de ferro de forma circular i amb un forat al mig que és envoltada per un cap i serveix per tensar o simplement per passar-hi un cap.

barbiuell

Cap que fixa el botaló per la part inferior amb el buc i que evita que aquest es flexioni cap amunt.

bauprès

Element de reforç de fusta, col·locat gairebé horitzontalment i que sobresurt de la proa, a

sobre del qual seu el botaló i que forma part de l'estructura del buc en embarcacions d'un cert tonatge.

bigota

Element de fusta de forma circular i amb un forat al mig que és envoltada per un cap i serveix per tensar o simplement per passar-hi un cap.

bossell o bocell

Corriola que pot tenir un o més ulls i per la qual passen els caps. Serveix per reduir l'esforç i fer un joc de politges.

botafió, badafió o batafió

Cap de corda prim i curt fixat a la vorera o ralinga de la vela o a la faixa de rissos i que permet lligar la vela a l'antena. S'anomenen d'enferir els que es troben a la ralinga i de ris els que es troben a la faixa dels rissos.

botaló

Perxa que surt horitzontalment per davant de la roda de proa d'una embarcació i serveix per amurar el floc.

caçaescotes, botafora, batafora o baticul

Perxa que va col·locada quasi horitzontalment a la part de popa d'una embarcació i que, subjectada per un extrem damunt coberta, surt per defora de la popa i té un forat, rotllana o politja que serveix per passar-hi l'escota de la vela mitjana.

caiguda de popa, caient de popa o baluma

Vora o extrem de la vela per la banda de popa.

caiguda de proa, caient de proa o gràtil

Vora o extrem de la vela per la banda de proa.

car

Part de l'antena que queda més baixa i que és la més forta i gruixada, on es lliga el davant i l'orsapop.

davant

És un cap o aparell que es ferma a l'extrem inferior del car i passa per l'ull de la bigota de proa. S'utilitza per regular la inclinació de l'antena.

dogal

Part de la trossa desmuntable compost per un cap doble que en un dels seus extrems té la bigota. És l'encarregat de subjectar l'antena a l'arbre.

drissa

Aparell que consisteix en un cap passat per un bossell o forat d'un pal o tot un conjunt de caps i bossells. L'aparell de drissa és el que permet aixecar l'antena i les veles i col·locar-les en la posició necessària per a la navegació.

eixàrcia

Cordam i altres ormeigs que serveixen per subjectar l'arboradura i maniobrar.

escota

Cap de corda, o aparell de corda i botons o quadernals, que, enganxat al puny d'escota, serveix per caçar-lo.

estrellera

Aparell de drissa format per un conjunt de politges i caps que serveix per assegurar l'arbre quan la navegació fa que l'aparell caigui sobre d'ell (navegar a la mala o sobre l'arbre), d'aquesta manera es contraresta la força que la vela exerceix sobre l'arbre.

faixa de rissos

Cadascuna de les rengleres de rissos que porta una vela.

floc

Vela triangular muntada a proa damunt del botaló.

galeta

Peça de fusta que corona el pal d'una embarcació i que serveix per protegir-lo.

ormeig

Aparell conjunt de cordes, veles i altres peces destinades al govern i moviment d'una embarcació.

orsapop

Cap que va fermat damunt del car de l'antena i serveix per tirar d'ella cap a popa. Sol tenir la mateixa longitud que l'eslora de l'embarcació.

osta

Aparell de l'antena d'una vela llatina consistent en un cap que uneix la pena de l'antena a l'embarcació per tal de reforçar-la quan és necessari. En cas d'una embarcació menor, només en porta una, que es fixa a l'extrem de la pena i està composta d'un simple cap que va assegurat a sobrevent.

pal

Cadascuna de les peces llargues, cilíndriques i lleugerament còniques, formades d'un sol tros o de diferents trossos units un a continuació de l'altra, que serveixen per sostenir les vergues i les veles.

pal de mitjana

Pal menor situat a popa del pal mestre.

pal mestre, pal major o arbre

El pal més alt i reforçat, que porta la vela major d'una embarcació.

pal de trinquet o pal trinquet

El pal d'una embarcació que es troba a proa del pal major.

pena

Part de l'antena, la que queda més alta i cap a popa i també la més flexible.

puny

Tot extrem d'una vela. La llatina en té tres: el de car, el de pena i el d'escota.

puny d'amura

Vèrtex inferior de proa d'una vela que s'amura damunt del botaló en el cas d'un floc, o de l'embarcació en el cas d'una vela de martell.

puny de car

Un dels extrems d'una vela llatina, concretament el de l'angle inferior de la vorera de proa.

puny de drissa

Extrem superior d'una vela per on s'hissa la mateixa vela.

puny de pena

Un dels extrems d'una vela llatina, concretament el de l'angle superior.

puny d'escota

Un dels extrems d'una vela, concretament el vèrtex situat a l'angle inferior a la part de popa de l'embarcació.

ralinga

Corda que es cus fortament a la vorera de les veles per reforçar-les.

ris

Reforç longitudinal al llarg de la vela proveït de botafions, que serveix per reduir-ne la superfície.

trossa

Aparell amb dues funcions, subjectar l'antena al costat de l'arbre mitjançant el dogal i servir de reforç contra l'embat del vent com si es tractés d'un obenc, gràcies a l'aparell de drissa.

ullet o ullal

Trau de la vela per on es passen els caps.

vela

Tros de tela forta, ordinàriament formada per diferents parts cosides, que, fermat a un arbre, antena, verga o estai d'una embarcació, serveix per rebre del vent la impulsió i comunicar-la al vaixell.

vela llatina

La vela triangular o de tres punys que s'enverga a una antena i creua l'arbre obliquament.

vela de martell o vela mística

Vela de tres punys que es converteixen en quatre perquè en té un de truncat per una esmot-

xadura anomenada martell, i que va lligada a proa mitjançant l'amura.

vela mestra o vela major

Vela principal d'una embarcació.

vela mitjana llatina

La vela triangular envergada a un pal situada més a prop de la popa.

vela mitjana tarquina

La vela rectangular situada a la part de popa d'una embarcació i que s'hissa pel punt de pena amb una perxa.

vela trinquet o triquet

Vela que va arborada al pal trinquet.

B) TERMINOLOGIA DE LES PARTS DEL BUC D'UNA EMBARCACIÓ (TIPUS LLAÛT I BOT) I DELS SEUS COMPLEMENTS

agullot o mascle

Cadascuna de les agulles de ferro o altre metall que van fixades al timó de les barques i se fiquen dins les femelles que hi ha a la roda de popa per mantenir fort el timó.

àncora

Instrument feixuc, ordinàriament de ferro, que calen als fons de la mar i serveix per retenir la nau o barca.

arjau

Peça de fusta que s'encasta horitzontalment a la part superior del timó de les barques i serveix de mànec per governar el timó. També se sol anomenar governall.

armella o femella

Cadascuna de les anelles metàl·liques que hi ha a la roda de popa per fixar-hi el timó amb els agullots.

babord

La part esquerra d'una nau o altra embarcació, mirant cap a proa.

banc o bancada

Peça de fusta travessera, que va d'un costat a l'altre de la barca, donant-li consistència, i que a la vegada té la funció de seient. El banc on es recolza el pal mestre del llaüt s'anomena banc d'arborar, i és més reforçat que la resta. El que es troba a l'extrem de la proa és el banc proer.

bites

Dues peces de fusta esbiaixades que sobresurten per damunt de l'orla, i que estan clavades als laterals dels escalemots de la part de proa. Serveixen per fermar.

buc

Cos principal d'una embarcació, sense els arbres ni les eixàrcies.

canya

La part més llarga del rem, entre la pala i el guió.

capirot o capiró

Galeta que corona el nas de la roda de proa d'una embarcació.

carena

Part submergida del buc d'una embarcació.

cinta

Taula del folre d'una secció més gruixuda que la resta i que s'estén de proa a popa davall la peça de claus.

coberta o corredor

Plataforma horitzontal que clou el buc d'una embarcació per la seva part superior.

codast, codastre o roda de popa

Peça de construcció escairada que arranca de l'extrem de popa de la carena i puja vertical o quasi vertical, formant la part extrema del buc per la part de popa i servint per a sostenir el timó.

contraroda

Peça de fusta col·locada darrere de la roda d'on queden clavats els extrems de les taules del folre, i que serveix per donar solidesa a la unió de la roda i la quilla. Hi ha la contraroda de popa i la contraroda de proa.

cordó

Llistó de llenya de secció de mitja canya, que envolta la barca a l'altura de l'orla i serveix com a defensa del buc.

cossia

Cadascuna de les dues fustes en forma de biga col·locades de cantell damunt les llates i la bancada als dos costats llargs de l'escotilla de la barca.

embornal

Cadascun dels forats i canals que hi ha a cada costat d'una nau per evacuar l'aigua de damunt la coberta.

enfogonament, enfogonadura o fognadura

Forat de la coberta per on surt l'arbre d'una embarcació.

escàlem

Barrot cilíndric de fusta o metall per fermar el rems i que va muntat damunt l'escalemera.

escalemera

Peça de fusta fortament clavada damunt la tapa de regala i amb un forat per clavar-hi l'escàlem.

escalemot

Barrot de fusta que sobresurt de la taula de claus i on són clavades les taules que folren l'orla.

escotilló

Escotilla o obertura petita, generalment ubicada a la popa d'una embarcació, per poder menar el timó. També es diu de la tapadora de fusta quadrangular per cloure l'obertura amb el mateix nom.

escua

Cadascuna de les dues peces de fusta que van al costat de la quilla a la part exterior del buc de les embarcacions menors. Serveix per mantenir dreta la barca quan aquesta és fora de l'aigua i per disminuir-ne el balanceig quan és encallada. És un element poc freqüent en les embarcacions menorquines.

eslora

Longitud d'una embarcació, comptada des de la roda de proa fins al codast de popa.

espadella

Rem de més llargària i resistència que la resta, que hom col·loca al coronament de popa i que s'empra com a timó i també per singlar.

estamenera

Dues peces muntades una a cada banda, que junt amb el medís componen la quaderna d'una embarcació.

estopa

Trossos de fibra de cànem o de lli que serveixen per tapar encletxes de les embarcacions, és a dir, per calafatar.

estribord

La part dreta d'una nau o embarcació, mirant de popa a proa.

estrop

Tros de corda en forma d'anella que envolta el rem i l'encapella a l'escàlem.

folre de coberta

Conjunt de taules que van clavades damunt les llates, constituint la coberta de l'embarcació.

forro o folre

Conjunt de taules que van clavades a les quadernes per la part exterior i formen el cos del buc d'una embarcació.

galtes

Part superior del timó, entre la pala i l'arjau.

góndol o gongo

Peça de bronze o llautó en forma d'argolla que va fixada a la roda de proa i serveix per fixar

el barbiquell del botaló o l'aparell de treure la barca.

guió

Part del rem entre la pala i la maneta.

llata

Cadascuna de les fustes en forma de biga que sostenen la coberta d'una embarcació.

maneta o puny

Part per on s'agafa i condueix el rem.

maniqueta

Peça adherida fortament a una embarcació per amarrar-hi les escotes o caps de subjecció.

mirall de popa o retaule

Part recta de la popa d'un bot.

medís

Part central de la quaderna, que va fixada damunt la peça i arriba fins el pantoc.

medissada o quadernes

Conjunt de medissos i estameneres muntades damunt la quilla.

nas

Part de la roda de proa que sobresurt damunt de l'orla.

obra morta

Part del buc que sobresurt de la superfície de l'aigua.

obra viva

Part del buc que queda submergida quan l'embarcació és a la mar.

orla

Part del buc d'una embarcació que hi ha per sobre de la coberta i que forma part de l'obra morta.

pala de timó

Peça aplanada que forma part del timó, a la qual va encastat l'arjau i va submergida parcialment dintre de l'aigua. És la que permet governar una embarcació.

pala del rem

Peça plana i eixamplada del rem, que va dins l'aigua, per poder governar la direcció de l'embarcació.

pantoc

Part corbada del lateral de l'obra viva d'una embarcació, que va de la unió entre el costat i el fons del casc d'un buc.

paramitjal

Peça de fusta que fa de reforç, en la qual es recolza l'arbre damunt la quilla.

paramola

Peça de fusta corbada damunt la proa que serveix per reforçar el buc damunt coberta i on van unides les bites.

peça

Peça de fusta que va de proa a popa muntada sobre la quilla d'una embarcació per reforçar-la i damunt de la qual es planta el medís.

peça de claus

Peces de fusta que es troben de pla damunt la cinta i les llates, que donen la volta a tota l'embarcació a l'alçada de la coberta. És una peça de difícil col·locació que lliga les estameneres i la coberta.

peu de roda

Peça de fusta arquejada, situada a la roda de proa i a la quilla de l'embarcació.

pol

Cadascun dels taulons de fusta col·locats horitzontalment, que es treuen i es posen, i que conformen l'enterra interior de l'embarcació.

popa

Part posterior del buc d'una embarcació.

proa

Part davantera del buc d'una embarcació.

quaderna

Peça constituïda pel conjunt del medís i les dues estameneres de la costella d'una embarcació.

quarters

Cadascuna de les tapadores de fusta que van encaixades damunt la cossia, de manera que deixen la barca tancada i fan impenetrable l'acció de l'aigua.

quilla

És la primera peça que es col·loca i es planta a terra quan es construeix una embarcació. Aquesta peça, o conjunt de peces en línia recta, va de proa a popa i forma la part inferior de l'embarcació, a la qual amorren i sostenen les costelles.

redó o rodó

Peça gruixuda de fusta que forma la part de dalt de l'obra morta i que tanca el buc a l'altura de l'orla.

rem

Instrument de fusta, en forma de pala llarga i estreta, que serveix per impulsar l'embarcació

fent força dins l'aigua.

roda

Peça que, seguint la línia de la quilla cap amunt, tanca el buc de l'embarcació. Un llaüt en té normalment dues, la de proa i la de popa. En un llaüt, la part de la roda de proa que sobresurt damunt de l'orla s'anomena nas i va coronada per un regruix o capirot.

romball

Un dels taulons que formen el folre de l'embarcació.

saltador

Petita coberta de popa que serveix per reforçar-la i saltar per popa.

serreta

Taula interior que va de banda a banda del buc, longitudinalment de proa a popa, a l'alçada de la cinta i fortament clavada al capdamunt de les quadernes. A més de donar solidesa a l'embarcació, serveix per muntar-hi les llates de la coberta.

soleta

Peça de llenya forta que serveix per protegir la part inferior de la quilla.

tapa de regala o regala

Peça de fusta llarguera, feta de diferents trossos acoblats entre ells, que cobreix l'orla d'una embarcació en tota la seva extensió.

taula d'embornals

Taula que va col·locada per damunt la peça de claus i és la primera que forma l'orla del buc. S'hi fan uns forats per desaiugar la coberta que s'anomenen embornals.

timó o governall

Afegitó exterior del buc, que es fixa a la roda de popa o al codast per mitjà de ferramentes, destinat a governar la barca i donar-li la direcció. Està compost de dues peces, que són la pala i l'arjau. També contribueix a mantenir l'abatiment.

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. [Hi ha una traducció ampliada al castellà, 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 i 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 i 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. [Hi ha una traducció al castellà de la Caixa de Balears "Sa Nostra" de 1980, i una traducció al català, del Govern de les Illes Balears, "Sa Nostra" i Grup Serra, de 2003 (8 vol.)].

DIARI OFICIAL DE LA GENERALITAT VALENCIANA. *Decret 164/2016, de 4 de novembre, del Consell, pel qual es declaren Bé d'Interès Cultural Immaterial les activitats tradicionals de l'Albufera de València: la pesca artesanal i la navegació a vela llatina*. Núm. 7919 de 15 de novembre 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)

Per a l'elaboració d'aquest informe s'ha comptat amb la col·laboració de les associacions Amics de la Mar de Menorca i Amics de la Mar Port-Maó, i amb les valuoses aportacions de Cristòfol Al·lès Bosch, Xavi Gomila Pons, Josep Gornés Gomis i Pilar Vinent Barceló.

Apèndix I

Inventari de barques clàssiques menorquines

El Consell Insular de Menorca té en procés d'elaboració l'Inventari de barques clàssiques menorquines. Les que es coneixen actualment són les que figuren en aquest estudi i que resumim en el quadre següent.

<i>NOM</i>	<i>TIPUS D'EMBARCACIÓ</i>	<i>UBICACIÓ</i>
<i>Besitos</i>	Llaüt de pesca i esbarjo	Port de Ciutadella
<i>Apolo</i>	Llaüt de pesca i esbarjo	Port de Ciutadella
<i>Es Torn</i>	Llaüt de pesca i esbarjo	Port de Ciutadella
<i>Desirée</i>	Llaüt de pesca i esbarjo	Port de Ciutadella
<i>Maria Glòria</i>	Llaüt de pesca i esbarjo	Port de Ciutadella
<i>Son Aparets</i>	Llaüt (en restauració)	Ciutadella
<i>Orsai</i>	Bot	Port de Ciutadella
<i>San Fernando</i>	Bot	Port de Ciutadella
<i>Xupi</i>	Bot	Port de Ciutadella
<i>Estel</i>	Bot	Port de Ciutadella
<i>María y Antonio</i>	Bot	Ciutadella
<i>Estrella</i>	Gussi	Port de Ciutadella
<i>Xubec</i>	Llaüt de pesca i esbarjo	Port de Maó
<i>Bonaire</i>	Llaüt de pesca i esbarjo	Port de Maó
<i>Rafel</i>	Llaüt de pesca i esbarjo	Port de Maó
<i>Fina</i>	Llaüt de pesca i esbarjo	Port de Maó
<i>Neni</i>	Llaüt de pesca i esbarjo	Maó
<i>Rayo</i>	Bot	Port de Maó
<i>Ultramar</i>	Bot	Port de Maó
<i>San Carlos</i>	Bot	Port de Maó
<i>Barlovent</i>	Bot	Port de Maó
<i>Tòful</i>	Bot	Port de Maó
<i>Bellísimo</i>	Bot	Port de Maó
<i>Gadi</i>	Bot	Port de Maó
<i>Neso</i>	Bot	Port de Maó
<i>Detective</i>	Bot	Port de Maó
<i>Delio</i>	Bot	Maó
<i>Gertrudis</i>	Bot	Maó
<i>Mercedes</i>	Gussi	Port de Maó
<i>Cales Fonts</i>	Barca palangranera	Robadones

Entitats portadores de la navegació a la vela llatina a Menorca

Amics de la Mar de Menorca
Caseta de Comandància (Port antic de Ciutadella)
President: Evarist Coll Pino
a/e: amicdelamar@gmail.com

Amics de la Mar Port-Maó
Pedrera de Robadones (es Castell)
President: Cristòfol Mus Reynés
a/e: contacte@amicdelamarportmao.com

MALLORCA





Flota de vela llatina de l'Ecomuseu marítim del Club Nàutic Cala Gamba (Palma). Fotografia: Laura G. Guerra

Informe tècnic per a la declaració de bé d'interès cultural immaterial de la vela llatina i els oficis i coneixements relacionats amb la seva pràctica

Bernat Oliver Font

Tècnic de Patrimoni Marítim

Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient. Consell de Mallorca

Índex de continguts

- A. Descripció general del bé
- B. Pertinences del bé
- C. Memòria històrica del bé
- D. Descripció detallada dels elements que conformen l'aparell llatí
- E. La pràctica de la navegació
- F. Tipologia de les embarcacions tradicionals de Mallorca aparellades de vela llatina
- G. Estat de conservació del bé
- H. Glossari
- I. Bibliografia

A. Descripció general del bé

La vela llatina és l'aparell propi de les embarcacions tradicionals de Mallorca. És coneix des de temps immemorial i és comuna a altre regions de la mediterrània.

Per vela llatina entenem l'aparell llatí i la seva tècnica de navegació. L'aparell està format per una vela (mestra) o més d'una vela (mitjana, triquet, floc), que es poden combinar de diferents maneres: Mestre. Mestre i floc. Mestre, mitjana i floc. Triquet i mitjana. Triquet, mestre i mitjana. Triquet, mitjana i floc.

L'aparell llatí consta d'una eixàrcia i d'una maniobra pròpia que tenen una terminologia específica que descriu cada element i una terminologia pròpia relativa a la seva utilització, tant a l'hora de muntar l'aparell a terra com durant la navegació.

B. Pertinences del bé

El bé immaterial de la vela llatina està conformat pels següents elements:

- els coneixements tècnics relatius a la confecció de les veles, l'arboradura amb la seva eixàrcia i maniobra, i els coneixements que afecten a les embarcacions que els sostenen.
- els coneixements tècnics de navegació a vela llatina.
- el vocabulari propi, amb diferències en l'àmbit local, esquematitzat en els següents grups relacionats amb: veles, arboradures, eixàrcia i maniobra, construcció naval i navegació.
- l'ofici de mestre veler per a la confecció de les veles; el de mestre d'aixa, per a la construcció de les embarcacions que aparellen vela llatina així com el propi aparell: arbres, antenes, baticuls, botafores i botalons; l'ofici de mestre xarxer per a la confecció de la maniobra i de l'eixàrcia pròpia de l'aparell llatí.

Atès al caràcter immaterial s'ha de contemplar la tradició oral que ha acompanyat la transmissió d'aquest coneixement popular.

C. Memòria històrica del bé

No sabem amb exactitud quin és l'origen de la vela llatina. Són vàries les teories que circulen sobre la seva procedència. Hi ha qui diu que fou introduïda a la Mediterrània pels àrabs, en el seu avanç cap a occident procedents de l'Índic i el mar Roig, i que a la vegada els àrabs l'haurien copiada de les veles de papallona dels trimarans i catamarans de la Melanèsia i la Polinèsia. D'altres creuen que l'origen és mediterrani, perquè en el Mare Nostrum, a diferència dels grans mars on els vents constant permetien l'ús profitós d'aparells rodons, era del tot necessari tenir uns aparells que permetessin adaptar-se als freqüents canvis de vent.

Si bé no sabem en quin moment neix la vela llatina, ni el lloc exacte on es produeix aquest fet, sí que podem anar enrere en el temps i localitzar la representació gràfica més antiga de què disposam. Es tracta d'un relleu en una làpida funerària trobada al Pireu datada al segle II dC, en la qual es veu una embarcació de petites proporcions amb un aparell llatí del qual en distingim l'arbre, l'antena els davants i l'osta. Aquesta peça es pot veure al Museu Nacional d'Atenes. Més modernes són d'altres informacions de l'aparell llatí representades en mosaics i en les fonts literàries, però cap d'aquestes informacions, tanmateix, no ens aclareixen l'origen.

La vela llatina es va anar establint en la Mediterrània a poc a poc, en l'àmbit del comerç, de la guerra i de la navegació costanera. A l'any 40 aC els pirates de Libúrnica, a l'Adriàtic, utilitzaven embarcacions aparellades de llatina, les libúrniques o liburnes. Els romans varen sotmetre aquests pirates i feren servir aparells llatins a la batalla de Farsàlia el 48 aC, en la qual Cèsar va derrotar Pompei, i a la d'Actium, una batalla que va suposar la victòria de Roma sobre la flota egípcia.

Al segle VI dC els dromons bizantins, portaven propulsió mixta: rem i vela llatina. Sembla que a la Mediterrània oriental, l'aparell llatí passà per mitjà d'aquesta classe de vaixells a altres tipologies com el pàmfil i l'uixer, mentre que al costat occidental derivà cap a la galera i cap a altres bastiments menors. La vela quadra que havien fet servir els vaixells fenicis, grecs i romans entre d'altres, aviat fou substituïda per aquest nou aparell, com hem dit més eficaç en el nostre mar. És cert que cap a la baixa edat mitjana la vela quadra va tornar a penetrar a la Mediterrània, però va fer-ho aparellada en grans bucs com la coca o la carraca. Les embarcacions més petites com el llaüt, i no tan petites, com la galera, ja no es desprendrien mai d'aquest aparell àgil i cenyidor, perfecte per a la navegació pel Mare Nostrum, on les exigències dels vents recomanen aparells capaços de cenyir el màxim possible.

A Mallorca la vela llatina ens ha arribat des de l'antiguitat a través de les galeres i altres bastiments medievals. Els darrers representants d'aquest aparell, ja en època moderna foren els xabecs. A partir dels xabecs, i juntament amb ells els llaüts costaners i viatgers, la vida comercial inicia a finals del segle XIX i durant el primer terç del XX el seu declivi fins que l'aparell llatí desapareix com a aparell del món comercial, quedant restringit a la flota tradicional menor: llaüts, bots i puntualment algun gussí. La competència d'altres aparells més simples, principalment l'àuric o cangrea, els fa necessitar manco tripulants i són més segurs.

Els pescadors han fet servir la vela llatina des de temps immemorial. Les barques de bou, que arrossegaven l'ormeig propulsades a la vela i per parelles, són els darrers representants de la utilització de l'aparell llatí en el món pesquer. Exemples que es conserven d'aquestes barques són els bous *Rafael* (Palma, 1915), *Balear* (Palma, 1924) i *Sant Isidre* (Portocolom, 1925).

Actualment la pràctica de la vela llatina es conserva en tot Mallorca però molt dispersa. Es concentra en l'àmbit de la navegació d'esbarjo, i específicament més concentrada en petits clubs nàutics que hi dediquen programes per a la seva promoció (Club Nàutic Cala Gamba), o en àrees costaneres on es conserva flota d'embarcacions menors tradicionals, com és ara Portocolom i en menor grau Sóller, Pollença i Alcúdia.

D. Descripció detallada dels elements que conformen l'aparell llatí

L'aparell llatí el formen com a mínim un arbre i una antena. A l'antena s'hi enfeix la vela, que és de tall llatí, una vela triangular. Les antenes poden ser d'una sola peça, però l'habitual és que l'antena la formin dues peces de fusta, la inferior anomenada **car** i la part superior anomenada **pena**. Ambdues peces es lliguen entre si per diversos trams mitjançant uns caps de corda anomenats **enginyes**. En alguns casos, aquesta antena encara es pot reforçar amb una tercera peça també de fusta anomenada **quimelca**, que es situa al centre i es lliga, mitjançant les enginyes (lligades) al car i a la pena.



Barca de bou Balear declarada BIC (Palma 1924). Fotografia: Bartomeu Rosselló

L'antena s'hissa a l'arbre (o arbres) mitjançant una drissa anomenada **amant** que passa per una corriola situada dalt de l'arbre. Posteriorment l'antena es subjecta lateralment. Aquesta maniobra per abraonar l'antena a l'arbre es practica amb el **dogal**. El dogal és un cap de corda que actua de nus corredís; es remata amb una **bigota** de fusta per on hi passa la **trossa**. El conjunt actua com una anella que es tesa i s'amolla a voluntat a fi de que l'antena pugi córrer amunt o avall per l'arbre fins on es determini. El dogal li fa una volta, a l'arbre, passa per la bigota i el seu extrem es recollit per la **trossa** que l'estirà per avall a fi d'estrènyer el llaç o anella. Posteriorment es fixa la trossa al seu propi cassanell o en algun punt de la coberta o de les orles de la barca, a una cornamusa, una clavilla o una bita. La **creu** és el punt on s'ajunten l'antena i l'arbre. Un cop s'ha hissat l'antena, la creu no es toca durant la navegació (excepció feta de si fem la maniobra de "passar el car"). Per fixar l'antena a l'arbre mitjançant la trossa, aquesta s'ha d'estirar per avall, com hem dit, i fer fort des de la coberta. Com més estiram –des de baix, des de la coberta–, més es tanca l'anella de corda (el dogal) en torn de l'arbre i més subjecte queda l'antena a l'arbre.

Així, un cop fixada, durant la navegació l'antena podrà pivotar sobre ella mateixa, gràcies a que queda fortament travada pel dogal i la trossa, i gràcies també a l'amant, però no po-

drà separar-se de l'arbre. Resumint, la trossa és un aparell format per un cap –que es pot multiplicar o no– que es fa ferm a la coberta i que té la funció de travar l'antena a l'arbre de manera que aquesta no se separi. A la vegada, la trossa actua d'**obenc** de subjecció de l'arbre evitant que l'acció del vent el desplaci cap al costat oposat o el trenqui. En alguns casos, aquesta acció de la trossa es repeteix al costat oposat on es col·loca un altre aparell a manera d'obenc, un **vent**, que té la mateixa funció de subjecció lateral de l'arbre. Aquest vent ha de ser volant, és a dir, s'ha de poder amollar i cobrar a voluntat durant la navegació, per no fer nosa a la vela quan es navega a la bona i amb vents oberts.

Per governar la vela llatina ens servim de tres caps fonamentals: els **davants** (o davant¹), l'**escota** i l'**orsapop** (o orsapops). Els davants és aquell cap que subjecta a proa el car de l'antena i controla el seu moviment vertical. L'escota ens serveix per caçar o amollar la vela des de popa; fermam l'extrem d'aquest cap al puny d'escota de la vela, a popa i des de l'altre cobram o amollam. L'orsapop o orsapops, ja que poden ser simples o dobles, ens serviran per controlar el moviment de babord i estribord que fa l'antena. Així, jugant amb els davants i l'orsapop, podem treure a voluntat la vela cap a fora de l'embarcació per la banda de proa, mentre que per la popa la podem caçar o amollar amb l'escota que va fermada al puny d'escota de la vela.

A partir d'aquestes quatre bàsiques indicacions, els llaüts, els bots i les embarcacions aparellades de vela llatina ja podrien navegar. Òbviament, i a fi de millorar-ne l'efectivitat en relació amb la funció de cada barca, aquest muntatge simple es pot anar complicant amb la col·locació de més arbres i d'un floc i una mitjana.

En aquestes combinacions intervé principalment el nombre de pals, que pot ser de fins a tres: mestre, triquet i mitjana, i les corresponents veles, així com la seva combinació a bord. A la vegada, cada nova combinació comporta una maniobra per a cada element: escotes, davants i orsapops, trossa, etc. Cada una d'aquestes maniobres pot ser simple o es pot multiplicar. També en molts casos aquestes maniobres es simplifiquen molt i s'eliminen aparells o bé es reutilitzen. Per exemple, la trossa pot fer la funció temporal **d'estrellera** (l'estrellera és un cap simple o doble que se subjecta a la part superior de l'arbre per la part de popa i evita que amb vents portants l'arbre es desplaci cap endavant i es rompi). Les combinacions de l'aparell poden ser:

- arbre mestre i arbre triquet;
- arbre mestre i arbre de mitjana²;
- arbre mestre, arbre triquet i
- arbre de mitjana i arbre triquet i arbre de mitjana.

També intervé la disposició o ubicació dels arbres sobre la línia de crugia, que pot variar des de la posició de l'arbre mestre al mig, fins al seu progressiu desplaçament cap a proa dins el primer terç o el primer quart. L'arbre triquet també es pot veure desplaçat en la seva col·lo-

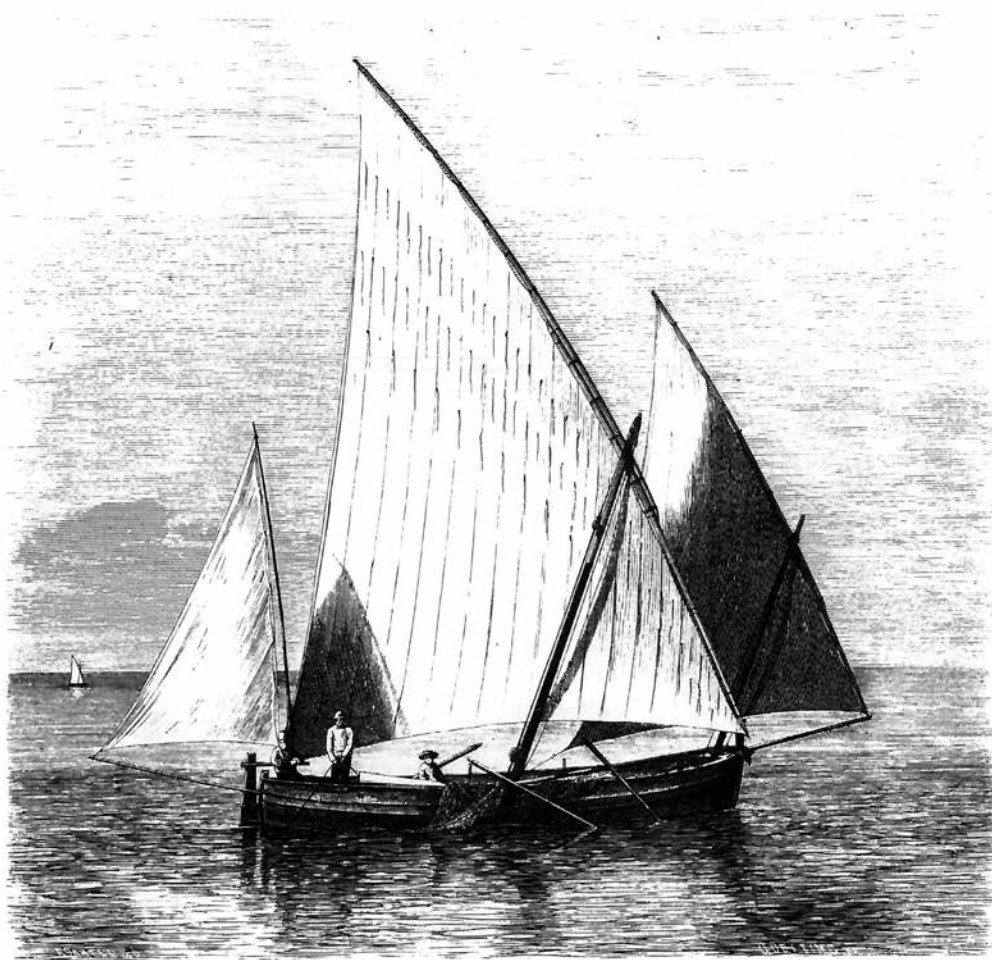
¹ El davant és un cap simple, a diferència de l'orsapop que pot ser doble, però en determinats llocs s'anomena vulgarment aquest cap en plural "davants".

² Podem trobar la paraula "baticul" per referir-se tant a la vela com a l'arbre de mitjana d'un bastiment menor.

cació més o menys a proa. Pot recolzar-se sobre un **banc d'arborar** o al frontal de la cossia o bé sobre la paramola de proa. Intervé igualment el factor de la inclinació dels arbres: deim que un arbre està "en caiguda" o atriquetat quan està inclinat cap a proa; si està inclinat a popa deim que està agoletat, i deim que està en candela o "a plom" si es manté en posició vertical, sense cap inclinació.

En totes aquestes combinacions hi intervenen també les veles. Hem de pensar que a cada arbre li correspon una vela i a proa, el **floc**. Quan parlem de floc, a proa, parlarem del **botaló o batallol** per referir-nos a l'arbre horitzontal al qual s'amura i quan parlem de la vela mitjana, a popa, parlarem de **botafora**, en femení. Amb aquests noms es coneixen els pals que sobresurten horitzontal o quasi horitzontalment per proa i popa.

Així podem parlar de varies combinacions de l'aparell llatí, tenint present també altres factors, com per exemple, que la presència del floc pot ser opcional; o que la mitjana no té perquè ser llatina sinó que pot ser tarquina (trapezoidal), o que el tall de la vela major pot no ser llatí i pot tenir més o menys **martellet** fins a convertir-se en una vela de martell... I encara podríem afegir algunes altres petites combinacions com ara col·locar temporalment la mitjana a l'arbre triquet, o muntar una vela *carbonera*... Tot plegat constitueix la riquesa de la vela llatina. Les principals combinacions de l'aparell són:



LLAÛT PESCADOR PALANGRER

Llaüt pescador palangrer. LLUÍS SALVADOR, arxiduc d'Àustria. Las Baleares por la palabra y el grabado 6: Mallorca: parte general. Palma: Caixa de Balears "Sa Nostra", 1989 (p. 539)

1. Mestre

a) Arbre mestre situat al centre del buc. El car de l'antena caçat a popa de la roda. Atriquetat.

Veles: major.

b) Arbre mestre situat a un quart de la proa. El car de l'antena caçat a popa de la roda. En candela.

Veles: major.

Opcionalment la vela pot ser una vela de martell.

2. Mestre i floc

a) Arbre mestre situat al centre del buc. El car de l'antena caçat a popa de la roda. Atriquetat. Botaló. Veles: major i floc.

b) Arbre mestre situat a un quart de la proa. El car de l'antena caçat a popa de la roda. En candela.

Botaló. Veles: major i floc.

3. Mestre, mitjana i floc

Arbre mestre atriquetat, situat al centre del buc. El del car de l'antena caçat a popa de la roda. Arbre de mitjana (agoletat o en candela).

Botaló i botafora.

Veles: major mestre, mitjana i floc.

4. Triquet i mitjana

Arbre triquet situat a proa, atriquetat. El puny d'amura de l'antena del triquet va caçat a proa del botaló. Arbre de mitjana agoletat o bé a plom (en candela).

Botafora.

Veles: triquet i mitjana.

5. Triquet, mestre i mitjana

Arbre mestre situat al centre i atriquetat. El car de l'antena va caçat a popa de la roda.

Arbre triquet amb molta caiguda a proa. El car de l'antena va caçat a proa del botaló. Arbre de mitjana agoletat o en candela.

Botafora i botaló.

Veles: mestre, mitjana i triquet.

6. Triquet, mitjana i floc

Arbre triquet situat a proa. Atriquetat. El car de l'antena es caça a proa de la roda, sobre el botaló. Porta floc.

Arbre de mitjana agoletat o en candela.

Botafora i botaló. Veles: triquet, mitjana i floc.

E. La pràctica de la navegació

La pràctica de la navegació a vela llatina abasta l'àmbit tradicional vinculat a la pesca o al passeig, però també la vessant esportiva. Les competicions o regates de vela llatina a Mallorca està documentades des de finals del segle XIX assolint el punt àlgid d'aquesta competició a la dècada dels anys 40 i 50, sobretot a la badia de Palma. Les regates de bots i llaüts aparellats de vela llatina es troben actualment en plena vigència, amb un calendari oficial reconegut per la Federació Balear de Vela i un reglament propi. Destacar el Club Nàutic Cala Gamba que disposa d'una flota permanent de 25 embarcacions de vela llatina dedicada a la regata i a la navegació.

En vela llatina podem navegar a la mala o a la bona. Deim que navegam a la mala o a la bruta quan la vela rep el vent estant recolzada sobre l'arbre i deim que navegam a la bona quan ho feim amb la vela situada a sotavent de l'arbre. D'altra banda, podem navegar a l'orsa curta i a l'orsa llarga. Navegam a l'orsa curta quan no fem servir l'orsapop, és a dir, que navegam utilitzant solament els davants i l'escota i la inclinació de l'antena no varia en excés. La navegació a l'orsa llarga és més complexa i elaborada i permet jugar amb totes les inclinacions possibles de l'antena. Atendrem aquí la navegació a l'orsa llarga.

Durant la navegació jugarem amb els elements de la maniobra i de l'eixàrcia ja esmentats i el protagonisme principal el prendran l'orsapop, els davants i l'escota. Amb aquests tres caps es poden organitzar les veles per a cada rumb, tenint present com a punt de partida que, com més tancats al vent naveguem, manco els haurem de treballar, mentre que a mesura que ens anem obrint al vent, més joc podrem donar a l'antena i a la vela mitjançant aquests tres caps: davants, orsapop i escota. Quan més empopat ve el vent més inclinació es pot donar a l'antena fins a quedar horitzontal que és quan navegam amb popa rodona.

Navegació de cenyida o de bolina

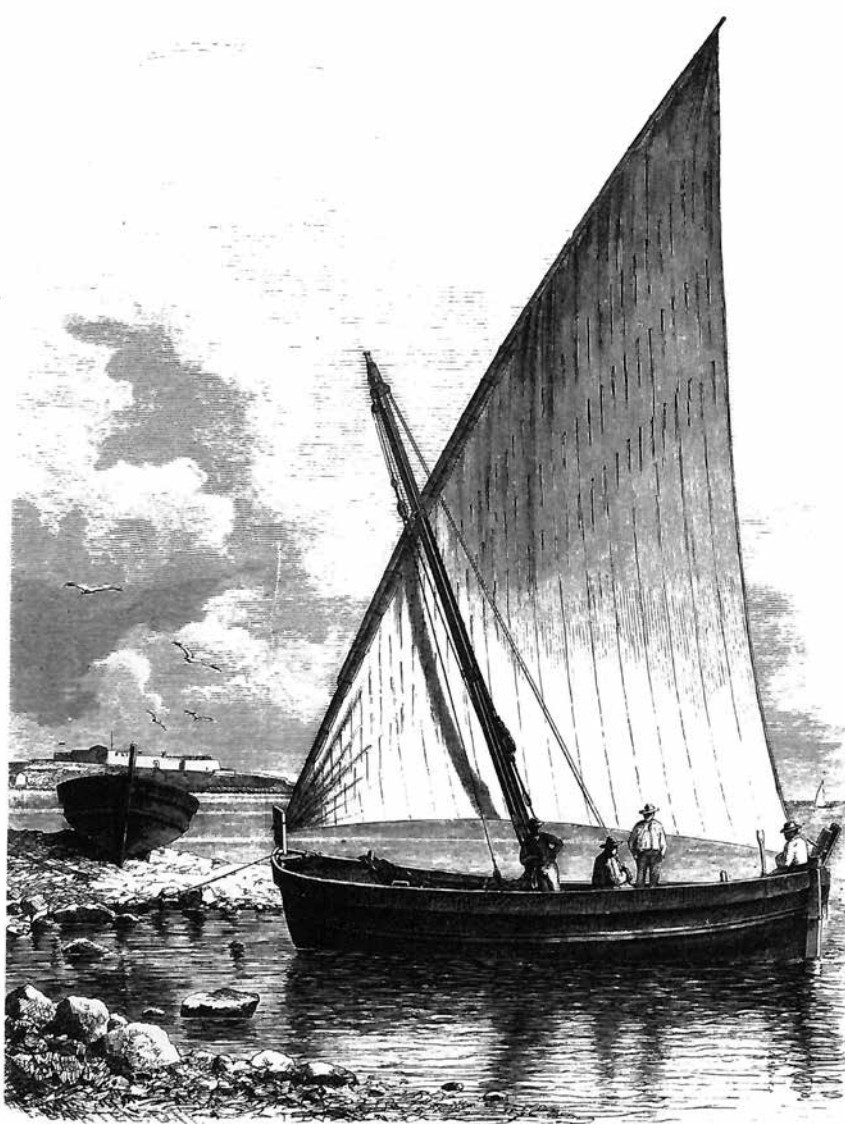
El vent arriba a la barca entre les 0 i 6 **quartes**.

Agafam com a punt de partida d'aquesta navegació el rumb de **cenyida (bolina)**. Anant de bolina, tant si navegam a la bona, és a dir, amb la vela a sotavent de l'arbre com a la mala amb la vela a sobrevent de l'arbre, deixam l'escota caçada. La caçarem fins que la vela deixi

de flamejar i la travarem a popa on ens convingui segons cada barca. El car de l'antena ens quedarà lleugerament a sobrevent de la roda.

Durant la navegació el vent rola, puja o davalla de intensitat per la qual cosa és possible que hàgim de regular el caçatge de l'escota per ajustar-lo a cada nova situació. És una constant que es produeix en tots els rumbos, ja que durant la navegació res no es deixa fixe en la maniobra de l'escota, l'orsapop i els davants, sinó que cal atendre continuadament les necessitats que sorgeixen i jugar correctament amb el trempat de tots aquests elements. Com és obvi, aquestes atencions poden ser majors o menors en funció del tipus de navegació que es practiqui i òbviament del rumb i les condicions de vent i mar; assoleixen un nivell més alt durant una competició a la vela que durant una passejada o si el vent és més o manco ratxejat.

Navegant a la mala o amb l'antena sobre l'arbre, els davants van més amollats que navegant a la bona, a fi d'evitar l'embossament de la vela a proa de l'arbre.



BARCA DE BOU

Barca de bou. LLUÍS SALVADOR, arxiduc d'Àustria. Las Baleares por la palabra y el grabado 6: Mallorca: parte general. Palma: Caixa de Balears "Sa Nostra", 1989 (p. 540)

Navegació a un desquartelar

Navegam a un desquartelar quan el vent ens arriba entre les 6 i les 8 quartes. La principal diferència respecte de la navegació de bolina la trobam en una major separació del car respecte de la roda de proa. L'escota també va una mica més amollada que durant la cenyida i navegant a la mala la caçarem una mica més que quan navegam a la bona.

Navegació del través o a la quadra

Ara baratam el rumb i ens posam del través, és a dir, el vent ens arriba perpendicular a la crugia de l'embarcació. Es coneix també com navegar pel través o a la quadra; el vent arriba per les 8 quartes.

Si de cenyida portàvem els davants més bé caçats anant a la bona, ara, a mesura que ens anem obrint al vent amollarem progressivament els davants de manera que l'antena s'anirà desplaçant cap a fora de la barca, cap a sobrevent (cap a estribord si muntam l'antena per estribord) i ajustarem o travarem l'orsapop quan hàgim determinat el rumb, en aquest cas de través. Igualment controlarem l'escota caçant-la el que sigui necessari fins evitar que la vela flamegi. Depenent de l'estat de la mar podem fer servir l'osta fixant-la a popa per evitar el gronxament de l'antena en la seva part alta.

Navegant de través a la mala els davants s'amollen una mica més que quan navegam a la bona. L'escota es trava més a popa a fi de que la vela es separi de l'arbre i es caça una mica més que anat a la bona a fi d'evitar l'embossament de la vela a proa de l'arbre.

Navegant a la bona en vents portants de través, per l'aleta o de popa, haurem d'amollar l'aparell del vent de sotavent, (a sobrevent hi ha la trossa que actua d'obenc i sosté ara l'arbre) a fi de que la vela es pugi desplegar totalment i no quedi dividida en dos per causa d'aquest obenc caçat.

Navegació de llarg

Deim que navegam de llarg quan el vent ens arriba entre les 8 i les 12 quartes. Es tracta ja d'una navegació en vents portants; empenyen la vela igualment que quan navegam per l'aleta o navegam en popa. A mesura que el vent s'empopi, de cada vegada més, anirem amollant davants i cobrant l'orsapop que fixarem a popa, a sobrevent.

Navegant en llarg es convenient assegurar l'antena mitjançant l'osta. Hem vist que l'extrem de l'osta es pot dur enganxada a l'extrem del car o bé al puny d'escota de la major ja que aquí queda més a disposició del patró quan la vol fer servir. Fixant l'osta, l'orsapop i els davants l'antena queda amb poques possibilitats de balanceig la qual cosa repercuteix en una major estabilitat de la barca. Determinades embarcacions solen muntar una estrellera que fermen a popa i al costat de sobrevent. Aquesta estrellera o burda permet contrarestar la força que fa l'arbre cap a proa en tenir tota l'empempta de la vela. Les estrelleres es fan servir sobretot quan navegam amb vents portants, de manera que com més s'empopi el vent més necessàries es poden fer sobretot si el vent refresca. Es poden muntar aquestes estrelleres quan navegam amb vents de través, de llarg, per l'aleta o empopats. Sempre treballa la estrellera o burda de sobrevent, mentre que la de sotavent descansa.

Navegació per l'aleta o (mitja popa)

Navegam per l'aleta quan el vent ens arriba entre les 12 i quasi les 16 quartes, i deim "quasi" perquè si els vent ens arriba per les 16 quartes estarem parlant d'empopada rodona. Navegant a la bona, amollam davants i caçam l'orsapop de manera que el puny del car s'eleva a l'hora que es projecta cap a sobrevent. L'antena es va inclinant, assolint una posició quasi horitzontal. En tenir determinada la posició que volem, fixarem l'orsapop a popa, a sobrevent. L'escota va travada a la seva manegueta, clavilla o cornamusa corresponent a popa. L'osta es caça a popa a l'igual que l'estrellera.

Si navegam a la bruta, l'osta, l'estrellera i l'orsapop mantenen les seves posicions treballant des de la popa, quant a l'escota, la caçarem una mica més que quan navega a la bona, sempre dins els marges que evitin que la vela flamegi.

Navegant empopats o en popa rodona

Navegam en popa quan el vent arriba per les 16 quartes. A la bona, s'amollaran davants i es cobrarà progressivament l'orsapop cap a popa. L'antena anirà separant-se de l'embarcació augmentant la seva inclinació fins el punt que quedarà en posició quasi horitzontal o horitzontal al pla de la barca, és el que es coneix com a "navegar en creu", presentant una posició equivalent a la d'una vela rodona o quadra. Arribat a aquest punt els davants es traven. L'escota es du a proa i a sobrevent, de manera que la vela pugui prendre la forma més inflada i el vent produeixi una força ascensional.

Així, el centre vèlic es situa a proa de l'arbre i la barca assoleix una bona estabilitat. Durant la navegació amb vents portants sobretot si hi ha mala mar, convé subjectar la vela amb l'amantina i amb l'osta, en aquest cas l'amarrarem a popa, de manera que s'impedeixin els moviments de l'antena propiciats pel balanceig de la barca. A la vegada, també l'orsapop s'amarra a popa de manera que entre aquest cap i l'osta compensen el balanceig o inclinació que pugui tenir l'antena en els seus extrems: l'orsapop pel que fa al car i l'osta a la pena o al penol.

Si navegam sobre l'arbre, l'escota no es desplaça tan a proa sinó que queda caçada a popa i dins l'eix de crugia de la barca a fi de separar-la el més possible de l'arbre. L'orsapop i l'osta a l'igual que quan es navega a la bona s'amarren a popa.

Aplegar la vela

Abans d'iniciar la maniobra de plegar la vela hem d'emproar la barca. Feta aquesta operació i mantenint la proa al vent, començarem a enrodillar la vela per la seva cara de sotavent, des del puny d'escota i en sentit popa-proa. Per aplegar-la correctament cal que l'estirem per avall i cap a popa mentre es va enrodillant sobre ella mateixa cap a proa.

D'aquesta manera evitam que el vent ens faci una bossa a la part alta. Un cop hem acabat d'enrodillar-la feim servir els mateixos badafions per subjectar-la a l'antena.

Plegam la vela sempre per la cara de sotavent. Si es fa a l'inrevés acabarà formant-se una

bossa a la part de dalt de la vela que ens escorarà la barca i dificultarà l'operació. Si el vent es fort ens acabarà per desplegar la vela altre cop.

“Sa post”, una particularitat de les regates

L'invent d'utilitzar un tauló per a fer contrapès es deu a la necessitat de contrarestar amb comoditat l'escora de la barca quan el vent és excessiu o excessiu el “pedaç”.

“Sa post” com així es denomina a aquest enginy, és un tauló que es posa i lleva per fer contrapès. Es col·loca transversalment al buc, més o manco en la meitat de l'eslora de la barca, es trava per un dels extrems a la part inferior de la cossia, sota la coberta, al costat de sobrevent. La post es prou llarga com perquè l'altra extrem surti per fora de la borda. S'utilitza quan el vent complica l'escora de la barca, llavors “es treu”, per la borda de sobrevent i un tripulant s'hi asseu a sobre per a fer el contrapès. Regula l'escora movent-se més o manco cap a l'exterior en funció de l'escora: a més vent i més escora, més cap a l'extrem de fora s'ha de situar.

En alguns casos pot requerir de l'ajut d'un segon tripulant que també s'asseu a la post a fi d'augmentar el pes i l'efecte de la palanca. Les barques que fan servir la post normalment són els bots de regata, degut a l'excés de vela.



Joan Antoni Fuster Valiente (Palma 1892 - Sitges 1964).

Barques en el port de Palma. Oli sobre taula / 60 x 66,5 cm. /1931. Núm. inventari CIM: E-3/69

El paisatge observat. Obres del fons d'art del Consell de Mallorca i fotografies de Jaume Gual. Textos Catalina Andreu, Jaume Gual, Maria Josep Mulet. Palma: Consell de Mallorca, 2015. Catàleg de l'exposició celebrada a la capella de la Misericòrdia del 18 de juny al 12 de setembre del 2015 (p. 56 i 74)

F. Tipologia de les embarcacions tradicionals de Mallorca aparellades de vela llatina

Al llarg de la història, els homes se les han enginyades per aparellar les seves barques de la manera més eficaç d'acord amb la funció a la qual són destinades. El fruit d'aquest enginy es tradueix a Mallorca en les diferents maneres amb que les barques s'han aparellat de vela llatina, en un procés en el que hi ha intervingut els mestres d'aixa i els mestres veleres, a més dels patrons usuaris.

Combinat de diverses maneres l'aparell llatí va continuar aparellant les embarcacions de pesca i de cabotatge i més tard les d'esbarjo, fins a l'arribada dels motors a meitat del segle XX, i després en combinació amb ells.

Les diferents tipologies d'embarcacions menors i majors de Mallorca que tenen l'aparell llatí com a la forma de propulsió original són les següents: menors, bots (inclouen les llanxes de Felanitx), gussis³ i llaüts. Pel que fa a les embarcacions majors tan sols es conserva la barca de bou com a tipologia aparellada de vela llatina: *Rafael* (1915), *Balear* (1924), *Sant Isidre* (1925).

El llaüt

De totes les embarcacions menors de Mallorca la tipologia més nombrosa és el llaüt. Podem definir el llaüt com una embarcació de poc tonatge (des d'una o manco, fins a cinquanta tones), dedicada originalment a la pesca i al cabotatge. En trets generals, és una barca muntada sobre una **enramada** formada per la quilla, el **peu de roda**, els **codasts** i les **costelles**. Es cobertada, dotada d'una **cossia** i, dependent de la seva eslora, d'un **escotilló** a popa. Alguns llaüts porten també un altre escotilló a proa de la cossia que fa les funcions de pou d'àncora. Els escotillons es tanquen mitjançant **quarters**, les tradicionals "tapes". Òbviament aquesta distribució de la cossia i dels escotillons varia en funció de l'eslora i la funció a que es destina el llaüt. Els llaüts més petits porten únicament la cossia central i cap escotilló, aquesta cossia la poden tapar amb els quarters o també amb portes.

Els llaüts no tenen popa de mirall; disposen de dues **rodes**, de les quals la de proa és la que més identifica a aquesta tipologia ja que es corona amb un capellet, **capírol** o cap de mort molt característic. Ambdues rodes es fixen a la quilla mitjançant les **contrarodes**. Poden disposar d'un tauló longitudinal al qual s'hi fixa la quilla i les costelles i que s'anomena peça, no així els més antics, alguns dels quals es reforcen amb un **paramitjal**.

Ja hem dit que l'aparell d'aquestes embarcacions és el llatí, així que els llaüts originàriament portaven vela llatina i organitzaven l'aparell a partir de les diferents possibilitats que els permetia la combinació de l'arbre mestre, l'arbre triquet i l'arbre de mitjana.

Per les seves característiques el llaüt és una embarcació ideada per a la pràctica de la navegació costanera, els llaüts costaners i viatgers navegaven entre illes i a la península i a altres

³ Els gussis igualment que els bots descobertats i fins i tot les pasteres també poden aparellar-s'hi, la qual cosa no significa que el seu disseny original s'hagi concebut per navegar a la vela. No és cosa rara veure algunes pasteres i gussis modificats per navegar a la vela, però realment es tracta de barques pensades i fetes per a respondre a una propulsió basada en el rem.

voreres mediterrànies properes, principalment del nord d'Àfrica. Ja en el segle XIV, trobam documentació relativa al llaüt a Mallorca i data de l'any 1249 la cita més antiga que es coneix que fa referència a un llaüt. En l'àmbit del comerç, els llaüts viatgers i els llaüts costers, ja desapareguts constitueixen, per dir-ho d'alguna manera, els germans majors de les embarcacions que avui conformen la marina tradicional, mentre que en l'àmbit de la pesca són els grans llaüts d'arrossegament, a la vela primer, i després les barques de bou motoritzades, els representants majors d'aquesta marina popular encara ben viva.

El bot

La segona tipologia de les embarcacions anomenades menors, -segona pel que fa al nombre d'unitats que queden a Mallorca⁴, és el bot mallorquí, que certament té notables diferències amb els bots que trobam a Menorca, a Eivissa o a Formentera.

El bot es constitueix en una tipologia ben definida dins la que diferenciam dues classes: els cobertats (dotats de coberta) i els que no en porten, els descobertats o també coneguts com a bots destapats o sense coberta. Es tracta de la mateixa tipologia d'embarcació però amb diferències que venen donades per canvis morfològics derivats principalment dels requeriments estructurals necessàries per portar o no coberta i que tenen conseqüències en l'eslora, l'aparell i l'ús que se'ls hi dona. Però la principal característica del bot mallorquí, balear en general podríem dir, és la seva popa de mirall, plana, i a proa, la seva roda, que no porta capellet i que, ben a diferència dels llaüts, no sobresurt de la **regala** més que uns quants centímetres.

Els **bots cobertats** estan dotats d'una coberta que s'organitza al voltant d'una cossia que pot tancar-se amb el sistema antic de quarters o amb el sistema ja més modern, de portes. L'eslora habitual dels bots cobertats està compresa entre els 20 i els 25 pams, tot i que existeixen algunes poques unitats que arriben als 27 i als 28 pams, cabinats alguns d'ells. A Mallorca aparellen vela llatina amb un floc i en alguns casos, mitjana, que sol esser llatina. Al nord de l'illa, principalment a la zona d'Alcúdia i Pollença la mitjana sol esser tarquina⁵. No s'han d'ignorar els aparells de cangrea i guaira, molt populars a Mallorca i Eivissa en determinades èpoques i àrees geogràfiques.

Tots els bots porten remes, amb un o dos ordres per banda i alguns, principalment els d'eslores per damunt dels 20 pams, porten motor interior. S'ha de tenir en compte que als anys 90 quan es va revifar la febre per les regates la major part dels bots de competició eliminaren els seus motors i segellaren el pont de l'hèlix a fi de recompondre les línies d'aigua originals. Alguns eliminaren també les mares, el dipòsit, el tub d'escapament, i molts altres complements, en un procés invers al que havien patit dècades enrere.

Els bots sense coberta, també coneguts com a bots destapats no presenten cobertada més que la proa i la popa (paramoles). No tenen, per tant, cossia. La seva eslora habitual oscil·la

⁴ En l'actualitat (2018) queden a Mallorca una cinquantena de bots cobertats dels quals no tots es troben en bones condicions de conservació.

⁵ La tarquina és una vela cangrea, trapezoïdal, molt alta de baluma i baixa de caiguda. Sembla que la introduïren els anglesos a Menorca i d'allà passà al nord de Mallorca (Alcúdia i Pollença).

entre els 17 i els 20 pams i el sistema de propulsió que fan servir és el rem, per la qual cosa presenten en el seu espai central un o més bancs per a vogar i una o més ordres d'escalames per banda. Alguns pocs d'aquests bots han muntat una vela llatina.

Moltes d'aquestes barquetes han servit bé com a embarcacions auxiliars en diverses activitats professionals i encara en podem trobar un o dos en algun port de l'illa fent aquestes feines. Però en general, el bot destapat es troba força amenaçat perquè aquestes barques han estat substituïdes amb facilitat per els bots de plàstic, més econòmics i pràctics en la majoria de funcions. Precisament la construcció d'aquests bots de fibra es va inspirar en els bots de fusta originals dels quals en copiaren les plantilles. Actualment no en queden més d'una desena d'aquests bots destapats, a Mallorca, la majoria d'ells en molt mal estat.

La llanxa felanitxera

Si hem parlat de dues classes de bots, ara parlarem d'una versió de bot amb característiques pròpies que pot adoptar tant els trets d'un bot cobertat com els d'un bot descobert. Ens referim a la llanxa de Felanitx, també coneguda com "bot felanitxer" o "llanxa felanitxera".

Avui en dia entenem per "llanxa" una embarcació moderna propulsada per un o més motors interiors o forabord, però històricament el terme llanxa feia referència a l'embarcació més gran i forta de les embarcacions menors del servei de a bord. Era un bot auxiliar de propulsió mixta a vela i rem que s'utilitzava per a les tasques auxiliars d'un vaixell més gran: remolc, fondeig, transport de gent, etc.

Podem dir que cap d'aquelles llanxes històriques té a veure amb la llanxa de Felanitx, si bé aquesta en realitat també es tracta d'un bot, de fet es coneix també com a bot felanitxer, per mor de que es construeix a l'entorn de l'àrea del Port de Felanitx⁶. Morfològicament presenta les plantilles tradicionals dels bots però amb petites variacions. Pot ser cobertada o descobertada i les cossies, que poden ser rectangulars com en els bots convencionals, són en molts casos ovalades. Un dels principals trets diferenciadors és la proa llançada, la roda en moltes unitats no surt per sobre de la tapa de regala, o soleta, sinó que queda a nivell; els embornals són rodons, de canó, i poden ser folrats de coure o llautó; les bandes van folrades per la cara interior, per la qual cosa els escalemots no queden a la vista. L'eslora habitual de la llanxa oscil·la entre els 20 i 25 pams però en podem trobar de molt més petites, de 3 i 3'50 metres, aquestes, habitualment sense coberta.

Com s'ha dit, aquestes llanxes combinen el rem amb la vela, essent el seu aparell el llatí, a l'igual que els bots cobertats convencionals; porten un arbre generalment mestre emplaçat a proa a un quart de l'eslora. Porten vela mestre i un floc. L'antena varia en funció de la utilitat a que es destina la barca, normalment tenen una llargària no superior al coeficient de 1'2-1'5 de l'eslora, tot i que en podem trobar de més petites o, de molt més grans si es tracta de llanxes destinades a la competició. Quant als rem, porten un o dos bancs i un o dos ordres d'escalemeres per banda.

Si visitam Portocolom trobarem aquestes barquetes tan singulars distribuïdes per tot el port,

⁶ La gran majoria d'aquestes unitats es localitzen a Portocolom i en menor grau també a Portopetro i altres llocs pròxims a la influència del Port de Felanitx.

amarrades, fondejades en roda i moltes d'elles arraconades dins els escars al Rivetó o a Sa Bassa Nova formant part d'un paisatge típic mariner.

El gussi

És una tipologia que pràcticament ha desaparegut. A diferència de la resta de barques menors, el gussi no té una imatge uniforme i són molts i variats els elements aliens de que s'han dotat alguns d'aquests gussis al llarg de la seva evolució, fet que afegit a l'escassetat d'unitats que queden, ha augmentat la dificultat d'interpretació.

El buc del gussi és molt semblant al del llaüt per la qual cosa sovint es confonen, especialment amb els llaüts de poca eslora (22-23 pams). Està pensat per anar al rem, però a causa de l'eslora, el calat i el disseny del buc també pot funcionar propulsat a la vela.

El gussi porta dos bancs per a vogar, però sovint el trobam cobertat i motoritzat, amb motors fora-borda i intra-borda, a l'igual que molts bots. La roda de proa és com la del bot, curta. Si anam a voltar pels molls de l'illa veurem quan escassa és aquesta classe de barques.



Llaüt Agustina. Fotografia: Associació d'Amics de l'Agustina (Alcúdia)

La pastera

O beta, com és coneguda al nord de Mallorca o tèquina a Menorca o xalana a Eivissa, es tracta de la tipologia més humil de la flota tradicional.

Es tracta d'una embarcació de línies rectes, de fons pla i de construcció simple i rústica; és una barqueta dissenyada per anar al rem que sol tenir una certa bona acollida entre el públic en general. Potser per la seva condició de barca pobre. En realitat es tracta d'una classe de

barca molt estesa a la mediterrània gràcies a la senzillesa de la seva construcció.

Les pasteres es construïen moltes vegades amb les restes de llenya que el mestre d'aixa conservava quan havia fet un llaüt o un altre bastiment, d'aquí que no obeeixin exactament a un mateix patró constructiu.

L'eslora de les pasteres oscil·la entre el 15 i 20 pams, essent les més habituals les de 15 a 17 pams. El nombre de costelles varia en funció de l'eslora, però també depèn del criteri de cada constructor, com quasi tot a la pastera. Aquestes costelles, que són de forma totalment recta, en realitat s'han de considerar com un reforç de les taules. Aquestes es subjecten a la contraroda, que és de forma triangular. El mirall de popa sol ser d'una sola peça essent en alguns casos de dues. Algunes incorporen un codast clavat per la seva part exterior que per la part inferior s'uneix amb la quilla amb un angle quasi recte.

El fons d'aquestes barques és totalment pla. Porten una petita quilla que consisteix en un llistó senzill, la fondària del qual varia segons el lloc on s'ha de varar.

Per a la distribució de la coberta, la pastera presenta una petita paramola a proa i una altra a popa. Aquesta darrera a vegades és tancada. En tractar-se d'una barca pensada per a ser propulsada al rem -els rem tenen una proporció de tres quartes parts de l'eslora-, generalment es proveeixen, les més petites, d'un banc transversal per a poder remar, i de dos les de major eslora. Porten dues o tres escalemeres per banda (proa, centre, popa) que poden ser de dues classes: una peça de fusta fixada a la regala de la qual surt l'escàlem, o una fusta de forma triangular encaixada en vertical al costat interior de la regala, de la qual surt l'escàlem i que en ser més alta ofereix la possibilitat de remar de dret.

Les característiques de la pastera la fan apte per a ser utilitzada en zones portuàries i en aigües poc profundes. A l'igual que el bot descobertat ha servit també d'auxiliar d'altres bastiments dedicats a la pesca professional.

A pesar de ser la pastera una barca al rem, no era una pràctica tan estranya la de muntar un arbre i una vela llatina. En qualsevol cas, era una pràctica que exigia certes modificacions. Per a encaixar-hi l'arbre se'ls adaptava una sabata i un enfogonament; algunes fins i tot es cobertaven. Al capdavant era un invent sobre una base equivocada degut a les formes rectangulars i planes, -quasi totes les línies de la pastera són planes-, i a més, la quilla o "soleta" és massa poc fonda, la qual cosa complicava la navegació, especialment en vents tancats. Per a poder cenyir requeria de més quilla i òbviament d'un timó, un element inexistent en les pasteres.

En els petits ports i cales o dins els escars, les pasteres trobaven els seus amagatalls perfectes des de on acomplir la seva funció de barqueta d'ús diari, d'àgil maneig al rem i apta per a la pesca costanera.

A banda de la pesca, durant alguns anys les pasteres foren molt cotitzades com a embarcacions de feina dels clubs nàutics i altres instal·lacions portuàries que les feien servir per a tasques diverses com traslladar morts, muntar les cadenes, remolcar vaixells més grans per dins el port, etc., la seva fama, com la dels bots descobertats, vengué donada per la ma-

niobrabilitat i per la seva feixuguesa, comparades amb una barca de plàstic de les mateixes dimensions; aqueixa feixuguesa i estabilitat facilitava les operacions.

Avui en dia les pasteres pràcticament han desaparegut. L'any 1990 es van censar 77 exemplars; el 2016 se'n localitzaren únicament 7 en tota l'illa.

G. Estat de conservació del bé

Tradicionalment els coneixements lligats a la vela llatina se transmeten sense interrupció de generació en generació, a través de la pràctica d'aquesta navegació. Aquesta pràctica implica no només la navegació a la mar, sinó la confecció de l'aparell, entès aquí l'aparell com el conjunt format per l'arboradura, la vela, l'eixàrcia i la maniobra. El muntatge de l'aparell a l'embarcació està relacionat amb l'ofici de mestre d'aixa, tant pel que fa a l'adaptació dels arbres i maniobra a la barca, com a la construcció de l'embarcació en sí mateixa.

Per entendre l'estat de conservació del bé, la vela llatina, cal enfocar tots els agents que hi estan relacionats: l'ofici de mestres d'aixa, l'ofici de mestre veler, l'ofici de mestre xarxer i les embarcacions tradicionals.

L'ofici de mestres d'aixa

L'aparell llatí és el propi de l'embarcació tradicional de Mallorca. L'ofici de constructor d'aquestes embarcacions, els mestres d'aixa, ja fa anys que es troba en recessió. Pràcticament no es construeixen embarcacions de nova planta i l'ofici s'ha centrat en la restauració i manteniment. En aquests moments (gener 2019) hi ha prou mestres d'aixa per mantenir la flota que ha quedat, però la qualitat de l'ofici ha davallat en tant que molts pocs d'aquests mestres ja saben construir una embarcació des de zero. D'altra banda, el mestre d'aixa és l'encarregat de deixar la barca preparada per a que li sigui muntat l'aparell llatí: sabata, maneguetes, cornamuses, clavillers, banyes i bites, cadenots... i és el mestre d'aixa qui fa les antenes (car, pena, quimelca), els arbres i les botafors, baticuls i botalons. També escometen els elements complementaris més petits de l'aparell: cassanells, clavilles, bigotes, cornamuses, etc.

Des del Consell de Mallorca s'han dut a terme Escoles -taller que han servit per a formar mestres d'aixa, però actualment el taller no fa funcions formatives, si bé està previst tornar a iniciar programes en aquests sentit a partir de 2020. Aquests programes s'hauran de especialitzar -una part- en la restauració patrimonial dels bastiments.

L'ofici de mestre veler

Els velers existents a Mallorca fa anys que treballen tota classe de veles (materials i talls) per a tota classe de vaixells, la major part dels quals dissenys estrangers. El nombre de veles llatines i flocs i mitjanes -tarquines i llatines- que es confeccionen a l'any és baixíssim ja que va en relació a la demanada (existeix també una demanada des d'altres Comunitats).

El nombre de mestres velers capaços de dissenyar i tallar una vela llatina tradicional, és baixíssim (s'estima que no més de mitja dotzena).

La desatenció a que han estat sotmesos els mestres velers pel que respecta al manteniment i transmesa de l'ofici en la seva vessant tradicional, ens aconduïx a una situació preocupant perquè, avui per avui, no està garantida aquesta tramesa de l'ofici tradicional.

L'ofici de mestre xarxer

El mestre xarxer és el perfil professional que atén tot el relacionat amb la confecció de l'eixàrcia i maniobra. Es tracta d'un ofici que a l'igual que el veler tendeix a diversificar-se i obrir-se a un mercat que rarament tracta l'embarcació tradicional mallorquina i l'aparell llatí. Per tant, la transmesa de l'ofici pel que fa a la vela llatina, tampoc està garantida. No són més de dues persones les que queden en actiu amb coneixements suficients per a garantir aquesta tramesa.

Les embarcacions tradicionals. Cens

La vela llatina no existeix si no hi ha l'embarcació. Per tant és imprescindible conèixer la situació de la flota d'embarcacions tradicionals de l'illa aparellades de vela llatina o amb capacitat i condicions d'aparellar-s'hi. Els inventaris o cens d'embarcacions ens faciliten les dades. S'han dut a terme diversos inventaris: 1990, 1994, 1996, 2001 i 2010. L'inventari de l'any 2010 ens donava un cens de 782 barques de les quals 733 corresponen a tipologies que porten originalment aparell llatí. Actualment (2019), s'està duent a terme un darrer inventari per avaluar la situació de la flota. Ja s'anticipa que s'ha reduït.

Hem de destacar dues embarcacions aparellades de vela llatina com són el llaüt *Balear* (Palma, 1924), declarat BIC (6 d'abril 1998) i el llaüt *Alzina* (Cala Ratjada, 1945) també declarat BIC (8 de març 2008). Ambdós bastiments es troben en actiu fent sortides de manera continuada en el marc de les diferents trobades i regates que s'organitzen des dels clubs nàutics i des de la Federació Balear de Vela. En aquest sentit i en el marc de les trobades organitzades (competitives o no), els clubs nàutics han jugat un paper molt important en la conscienciació i pràctica de la navegació tradicional amb aparell llatí.

H. Glossari

aleta

Part del costats de popa de la barca.

a la bruta

A la mala. Navegar a la mala.

allunament

Corba, positiva o negativa, que formen les caigudes d'una vela.

amant

Corda gruixada que, passant per un o més bossells, serveix per a hissar i arriar aparells.

amura

Cap que en les veles de martell es lliga al puny d'amura de la vela i fa la funció de davant.

armatge

Corda que forma la vorera de la vela.

baluma

Caient de popa de la vela.

banc d'arborar

El banc central de la barca, al qual va subjecte l'arbre.

baticul

Arbre de mitjana en les embarcacions menors.

batidor

Cap prim de corda que porten les veles des de la pena fins al puny d'escota, dins una beina de tela perquè li serveixi de ralinga.

beina

Doblec fet a la vorera d'una vela per dins el qual passa un cap que serveix per reforçar-la i subjectar les ralingues.

bigota

Anella de fusta que està unida al dogal i serveix per tenir subjectes les antenes i l'arbre d'una barca.

bigota cega

Bigota que té un forat central.

bigota d'amura

Bigota que és d'un sol ull, per dins el qual passa l'amura de la major, i serveix per amurar aquesta vela.

bigota de canal

Bigota que és quasi esfèrica i té per tota la superfície exterior una mossa, dins la qual es col·loca un cap de corda.

bita

Peça vertical i gruixuda de fusta o de metall que hi ha a la coberta d'una nau i que serveix per a llavorar-hi i fermar-hi la corda de l'àncora, les amarres, etc. Estan clavades als laterals dels escalemots de la part de proa del llaüt. Sobresurten uns 10 o 12 cm per damunt l'orla.

botafió

1. Cap de corda prim i curt que, juntament amb altres cosits a la ralinga de la vela, serveix per lligar aquesta amb la seva antena.
2. Tros de corda prima que va cosit a la faixa de rissos i juntament amb d'altres serveix per a aferrar un tros de vela quan fa massa vent.

botafora

Perxa cilíndrica de fusta que va col·locada quasi horitzontalment a la part de popa d'un llaüt o bot. Botaló de popa.

botaló

Perxa cilíndrica de fusta que surt per proa de la barca i serveix per amurar-hi el foc o els davants.

burro

Conjunt format per l'orsapop i el davant. Ambdós caps es lliguen al car de l'antena amb l'objecte de dirigir la vela cap a un cantó o cap a l'altre.

cadenot

Tirant metàl·lic fermat al costat d'una nau que serveix per a amarrar-hi els obencs i els estais.

car

1. La perxa inferior i més gruixada de les dues que formen l'antena de la vela llatina.
2. La punta de la vela llatina que està més prop de proa, és a dir, que toca l'antena pel puny del car.

carlinga o sabata

Peça de fusta o de ferro col·locada a la part interior-inferior del buc d'una embarcació, i que té un encaix per encletxar-hi i descansar-hi l'arbre.

capirol

L'extrem superior de la roda d'una embarcació.

cenyir

Navegar fent el menor angle possible amb el vent.

clavilla

Petit balustre que ficat en un forat del claviller serveix per a amarrar-hi una corda.

codast

Roda de popa. Peça que arranca de l'extrem de popa de la carena i puja vertical o quasi vertical. Forma la part extrema del buc per la part de popa i serveix per a sostenir el timó.

contraroda

Peça de fusta que va adherida a la roda en sentit longitudinal, per dins el buc de la nau i li serveix de reforç.

cornamusa

Peça metàl·lica o de fusta, en forma de T, que s'utilitza per a afermar-hi caps.

costella

Cadascuna de les peces de fusta llargues i corbades formades pel conjunt del medís i l'estamenera que arrenquen de la quilla o de la peça. Constitueixen part de l'esquelet de la barca sobre el qual a subjecta el folre que tanca el buc.

cossia

Cadascuna de les dues peces que, col·locades de cantell, formen els dos costats llargs de l'escotilla d'una barca.

creu

Part central i més gruixuda d'una verga o antena. Equidista dels extrems de la mateixa verga o antena.

davants

Cap que subjecta a proa el car de l'antena.

dogal

Cap de corda que fent una volta a l'amant ran de l'antena, volta també l'arbre de la barca i amb l'extrem agafa la trossa. Actua com una anella que s'estreny des de la trossa i manté subjecta l'antena a l'arbre.

embornals

Cadascun dels forats que hi ha a cada costat d'una nau per evacuar l'aigua de damunt coberta.

enfogonament

1. Forat de la coberta d'una nau, per on surt un arbre.
2. Forat, generalment circular, que hi ha al banc d'arborar de certes embarcacions menors, per on passa l'arbre.
3. Entrant semicircular al mig de la part posterior del banc d'arborar d'una barca, on va repenjat el pal.

enginya

Cadascuna de les lligades de corda que fermen el car amb la pena de l'antena.

enramada

Esquelet d'una nau.

escalemot

Cadascun dels caps d'estamenera, que surten per damunt coberta i subjecten l'orla.

escàlem

Estaqueta de fusta o de metall, que va ficada a la part superior de l'escalemera, a l'orla de la barca, i serveix per a subjectar-hi els remes amb els estrops i recolzar-los-hi en vogar.

escalamera

Cadascuna de les peces de fusta que van fixes damunt l'orla d'una embarcació i que disposen d'un forat dins el qual es fica l'escàlem.

escota

Cap de corda, o aparell de corda i botons o quadernals que, enganxat al puny inferior de la vela, serveix per a caçar-la o amollar-la.

escotilló

Escotilla de petites dimensions, generalment practicada a la popa de l'embarcació.

estrellera

Cap que s'encapella per un extrem al cap de l'arbre mestre, i per l'altre es fa ferm un poc més a popa que la trossa. Serveix per a evitar que l'arbre es rompi cap a proa.

gràtil

Costat de la vela reforçat per un doblec o per una corda, pel qual aquesta s'enverga a la perxa, a l'antena o a l'estai. Caient de proa.

gongo

Peça de llautó o de bronze en forma d'argolla que va fixada a la roda de proa.

llama

Part plana de l'extrem superior del car i de l'inferior de la pena, per on aquestes dues peces s'ajunten i subjecten.

manegueta

Peça de fusta que va col·locada longitudinalment als costats de l'orla d'un llaüt, normalment muntada sobre dos escalemots i que serveix per amarrar un cap.

mare

Cadascuna de les dues barres de fusta sobre les quals es munta i subjecta el motor interior de la barca.

martellet

El puny d'amura de les veles de martell.

metxa

Porció més prima, generalment de forma quadrangular o cilíndrica, amb què acaba una peça de fusta, de ferro, etc., i que serveix per a encaixar aquesta dins un buit d'igual forma i grossària obert en una altra peça.

moc o barbiquell

Cap que ferma el botaló a la roda.

paramitjal

Gran reforç de fusta, empernat amb la quilla en sentit de proa a popa; té uns forats dins els quals encaixen els pals, i serveix de reforç a la carena i a tota la construcció del buc.

paramola

Peça de fusta fixada transversalment sobre les quadernes a popa i a proa del llaüt, amb un forat a través del qual passa el pal corresponent de mitjana o de triquet.

pena

1. Perxa de fusta llarga que forma la part superior de l'antena de la vela llatina.
2. El puny de la vela llatina que va situat a l'extrem de la dita perxa.

penol

Extrem superior de la pena.

peu de roda

Peça corbada de fusta que uneix la roda de proa o de popa amb la carena de l'embarcació.

pujament

Vora inferior de la vela.

quarta

Cadascuna de les 32 parts iguals en què està dividida la rosa nàutica.

quarter

Cadascuna de les tapes de fusta que va encaixada una amb l'altra i sobre la cossia, deixant la barca tancada i fent impenetrable l'acció de l'aigua.

quimelca

Peça de fusta adherida a una antena mitjançant caps per a reforçar-la.

raca

Anella de ferro que pot córrer al llarg d'un pal, d'un cap, etc., i que serveix per a subjectar-hi una antena, una verga, el puny d'una vela, etc.

regala

Tauló que cobreix el cap de totes les quadernes d'una barca en determinades tipologies. Constitueix el passamà de fusta que tanca la part superior de la borda i damunt la qual es claven les escalameres.

ris

Qualsevol de les cordetes cosides a la faixa de rissos que serveix juntament amb les altres de consemblants per a aferrar un tros d'una vela a fi de reduir-ne l'extensió. Aquesta acció es diu prendre rissos.

roda

Peça corbada posada com a prolongació de la quilla, des de la qual s'alça per formar la peça principal de la proa i de la popa.

toquino

Tros de fusta de forma triangular, que surt un poc de la superfície d'un pal o d'una antena i serveix per a evitar que les cordes passin més avall del que convé.

trossa

Aparell amb el qual es manté l'antena de la vela llatina unida al seu arbre.

obenc

Cadascuna de les cordes o caps que van de la part superior del pal a l'amurada i serveixen per a subjectar-lo.

orsapop

Cap que serveix per a separar de la roda el car de l'antena.

perxa

Pal o vara llarga accessòria de l'arboradura d'una nau.

ullet

Forat practicat a la vela per on passen els batafions; és rodó i reforçat amb un cosit o una anella de metall.

vent

Corda o cadena que, subjectada per un cap a un lloc fix, es ferma per l'altre a un pal, un botaló, un batallol, etc., per impedir que aquest faci moviment.

ves

Cadascun dels trossos de lona o tela que cosits l'un amb l'altre formen la vela.

I. Bibliografia

ALCOVER, Antoni Maria; MOLL, Francesc de Borja: *Diccionari Català-Valencià- Balear*. Ed. Moll. Palma, 1983.

AL·LÈS, Cristòfol: *Introducció a la pràctica de la vela llatina*. Amics de la Mar de Menorca. Menorca, 1996.

«BOE» núm. 165, de 12 de juliol de 2017, pàg. 60179 a 60192. Secció: III. Otras disposiciones. Departamento: Comunidad Autónoma de Galicia. Decreto n.º 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.

Boletín Oficial de la Región de Murcia, núm.: 32. 8 de febrer de 2018, pàg. 2898 a 2906. 792 Decreto n.º 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.

CANYAMERES, Ferran: *Diccionari de marina*. Ed. Pòrtic, Barcelona, 1983.

Diccionari de la Llengua Catalana. Institut d'Estudis Catalans. Ed. 62. Barcelona, 1995/2007.

HOMAR BESTARD, Bartomeu; OLIVER FONT, Bernat: "Les regates de vela llatina i la recuperació d'embarcacions tradicionals". A: *VIè Congrés "El Nostre Patrimoni Cultural. El Patrimoni Marítim"*. Societat Arqueològica Lul·liana. Palma, 2001, pàg. 187-200.

HOMAR BESTARD, Bartomeu; OLIVER FONT, Bernat: *El llaüt, la barca de la Mediterrània*. Ed. Documenta Balear, Palma, 2016.

LLUÍS SALVADOR, Arxiduc d'Àustria: *Les Balears descrites per la paraula i la imatge*. Govern de les Illes Balears; Sa Nostra; Grup Serra. Palma, 1999-2002.

– *"Barcos y barcas (siglo XIX)"*. Panorama Balear. Monografías de arte, vida, literatura y paisaje. Núm 102. Ed. Luis Ripoll, Palma, 1980.

– *La pesca, navegación y construcción de buques*. Ed. Clumba. Palma, 1956.

MAS, Julio: *La vela latina. Un símbolo de la cultura mediterránea*. Ediciones Mediterráneo. Murcia, 1991.

OLIVER FONT, Bernat. *Regates de Vela Llatina a Mallorca: 1991-1996*. Palma, 1998.

– *Regates de vela llatina a Mallorca: 1997-2001*. Palma, 2002.

– *La Vela llatina a Mallorca. Patrimoni i Competició*. Ed. Moll. Palma, 1999.

– *Patrimoni marítim flotant d'embarcacions menors*. Ed. El Gall. Els Foters, núm. 7. Pollença, 2004.

– *Regates de Vela llatina a Cala Gamba. 20 anys del Trofeu Hivern (1995- 2014)*. Palma, 2014.

– *Una Història de la nàutica a Mallorca. A bord del bot mallorquí Callao*". *Arbre de mar*, núm. 62. Ed. Documenta Balear. Palma, 2018.

– *Manual de Vela Llatina*. Ed. Documenta Balear. Palma, 2018.

– “Diccionari de Marina Tradicional” (en prema).

OLIVER RAMÓN, David; VERA MAS, Bartomeu: *La mar quotidiana. Cartes d'un pescador*. Miquel Font Editor. Palma, 2010.

OLLER, Francesc: *Bots i barques*. Noray. Barcelona, 1995.

OLLER, Francesc; García-Delgado, Vicente: *Nuestra vela latina*. Ed. Juventud. Barcelona, 1996.

PASTOR QUIJADA, Xavier: *Llaüt mallorquí. Embarcación de pesca i recreo de la isla de Mallorca. Estudios de Modelismo Naval*. Planos. Núm. 5. Palma, 1976.

PLA I BARTINA, Joaquim: “La Vela llatina i els aparells llatins en la marina civil catalana”. *Revista de Girona*, núm. 133, Girona, 1989.

– *Els aparells dels velers*. Museu de la Pesca de Palamòs/Museu Marítim de Barcelona. Barcelona, 2010.

RIBES ROSA, Sara: *Vocabulari nàutic*. Col·lecció vocabularis, 2. Ed. Publicacions de l'Acadèmia Valenciana de la Llengua. València, juny, 2018.

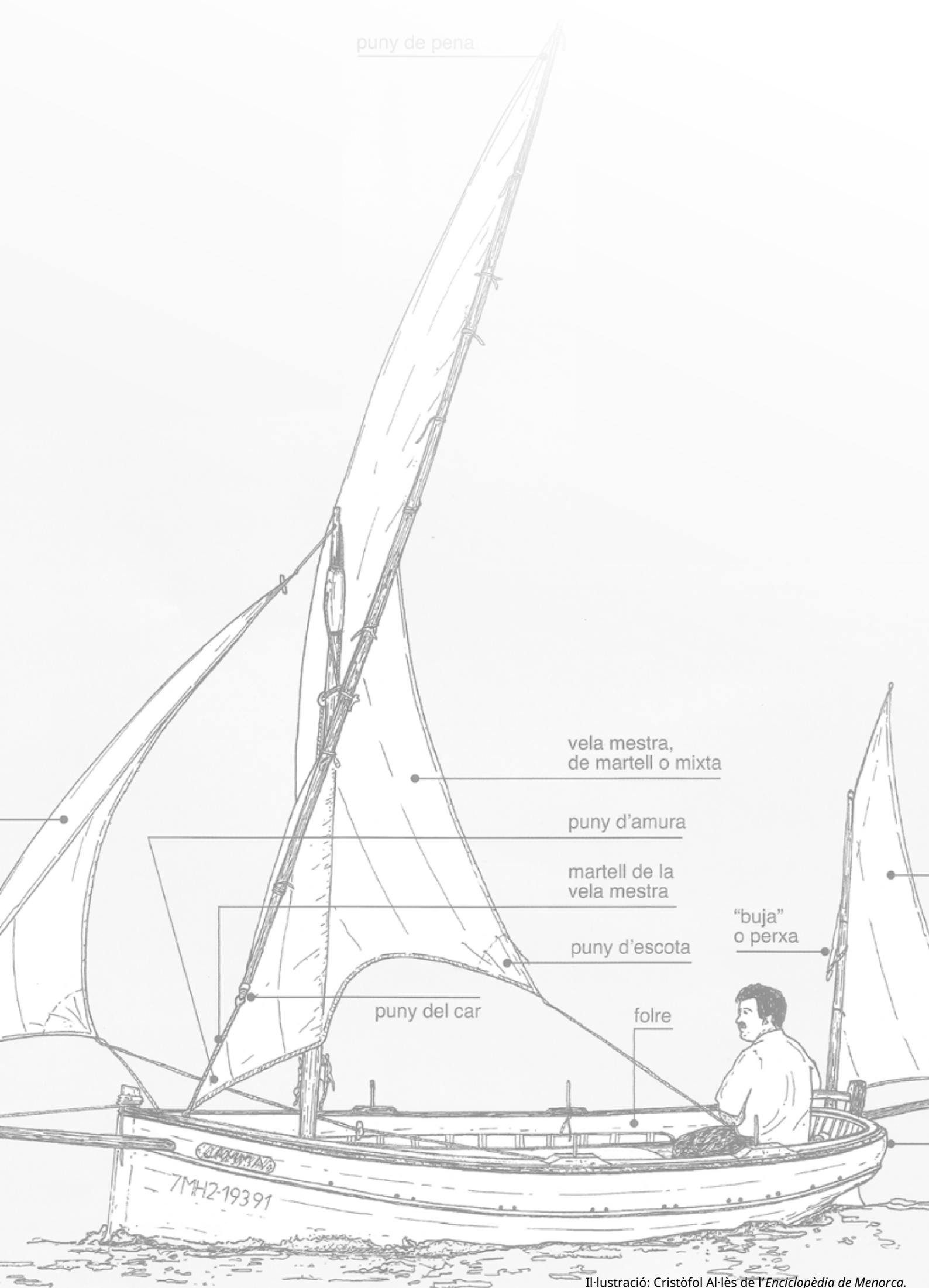
SAMPOL ISERN, Ramón: *Velers de les Balears*. Ed. Miquel Font. Palma, 1986.

SCOTTI, Luigi: *Navigare a vela latina*. Editrice Mare Nostrum. Sassari, 2001.

SIGALÉS, Josep Maria: *Diccionari nàutic*. Juventud, Barcelona, 1984.

SUREDA CARRIÓN, J. L.: *Apuntes para la història de la marina de vela mallorquina de los siglos XVIII i XIX*. Escuela Tipográfica Provincial. Palma, 1939.

VIBOT, Tomàs; HERRANZ, Albert. *Club Marítim Molinar de Llevant, 90 anys d'Història*. Edicions El Moixet Demagog. Palma, 2007.



puny de pena

vela mestra,
de martell o mixta

puny d'amura

martell de la
vela mestra

puny d'escota

"buja"
o perxa

puny del car

folre

7MH2-19391

Aquest glossari general recull totes les aportacions de cada un dels glossaris que s'ha inclòs en els informes dels experts de les quatre illes. Només s'han reproduït les entrades ordenades per ordre alfabètic i les diferents denominacions s'han remès a la primera entrada, en el mateix ordre que li ha donat l'autor, la qual s'ha considerat com a entrada principal.

Abreviatures

For Formentera

Mall Mallorca

Men Menorca

Sin. Sinònim, altra denominació o altra ortografia

Menorca

A: terminologia de les parts de l'arborada d'una embarcació

B: terminologia de les parts del buc d'una embarcació (tipus llaüt i bot) i dels seus complements

A

abartrell

Formentera

Eivissa Mena d'abraçadora amb boles de fusta que completava el cercle entorn del pal per facilitar ser hissat i arriat.

Menorca

Mallorca

adobador

Formentera

Eivissa Qui adoba les xarxes, xarxer.

Menorca

Mallorca

aixa

Formentera Eina de fuster, composta d'una fulla de ferro acerada i tallant (amb tall de 10 o 12 cm d'ample) unida amb un mànec de fusta en tal manera que, posant el mànec vertical, el tall queda horitzontal. L'empren els fusters i boters per desgruixar o tallar la fusta.

Eivissa

Menorca

Mallorca

aixol

Formentera Espècie d'aixa, però més petita, que els fusters utilitzen per rebaixar la fusta. L'aixol es distingeix de l'aixa per la forma, ja que l'aixa no té ull, sinó que té la fulla unida amb el mànec per una anella, mentre que l'aixol té un ull per on passa el mànec.

Eivissa

Menorca

Mallorca

aglà

Formentera

Eivissa

Menorca És la part superior del pal d'una embarcació, que s'eixampla per donar cabuda a la rotllana per passar-hi la drissa. (A)

Mallorca

agullot

Formentera

Eivissa

Menorca Cadascuna de les agulles de ferro o altre metall que van fixades al timó de les barques i se figuren dins les femelles que hi ha a la roda de popa per mantenir fort el timó. (B)
Sin.: mascle

Mallorca

a la bruta

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Navegar a la mala.
Sin.: a la mala

a la mala [Vegeu **a la bruta**. *Mall*]

aleta

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Part dels costats de popa de la barca.

allunament

Formentera

Eivissa Tall del gràtil en forma de mitja lluna.

Menorca En una vela, la curvitat que va del punt d'amura o punt d'escota per damunt la coberta. (A)
Sin.: faldar, llunada

Mallorca Corba, positiva o negativa, que formen les caigudes d'una vela.

amant

Formentera Corda gruixuda que, fermada o fixa per un cap i amb un botó a l'altre cap, serveix per suspendre qualque cosa amb poc esforç. En els llaüts l'amant és una corda que, passant pel cap de dalt d'un arbre i baixant cap a coberta, serveix per hissar i arriar l'antena.

<i>Eivissa</i>	Cap que serveix per hissar.
<i>Menorca</i>	Tot cap que per un extrem se subjecta a un pal i per l'altre a un aparell. (A)
<i>Mallorca</i>	Corda gruixada que, passant per un o més bossells, serveix per a hissar i arriar aparells.

amantina*Formentera**Eivissa**Menorca*

Aparell que consisteix en un cap que surt de l'antena, passa per un bossell que va enganxat a la part superior del pal mestre i després es fa fort i es fixa a l'embarcació; el munten de manera permanent les barques de més de 50 pams, i serveix per ajudar a sostenir l'antena. (A)

*Mallorca***amarrar***Formentera**Eivissa*

Fer ferm un cap.

*Menorca**Mallorca***amollar***Formentera*

Deixar anar, disminuint l'atesament.

*Eivissa**Menorca**Mallorca***amura***Formentera*

- 1 Part posterior de la proa, on les taules o planxes del forro exterior comencen a corbar cap a la roda.
- 2 Part rodonenca de la proa, part damunt la flotació, des de la messa de guarnició de triquet fins a la roda.
- 3 Cap de corda o aparell que s'empra per tenir atesat cap a proa el puny d'una vela.

*Eivissa**Menorca*

Tot cap o aparell que serveix per caçar qualsevol vela cap a proa. (A)
Sin.: amura del floc

Mallorca

Cap que en les veles de martell es lliga al puny d'amura de la vela i fa la funció de davant.

amura del floc [Vegeu **amura**. *Men*]**àncora***Formentera**Eivissa**Menorca*

Instrument feixuc, ordinàriament de ferro, que calen als fons de la mar i serveix per retenir la nau o barca. (B)

Mallorca

ànima*Formentera**Eivissa**Menorca* Cap prim que passa per l'interior d'una basta o doblec per la vorera d'una vela. (A)
Sin.: ànima de vela*Mallorca***ànima de la vela** [Vegeu **ànima**. *Men*]**antena***Formentera* Verga de fusta composta de dues peces, el car i la pena, on s'enfereix la vela i permet hissar-la.*Eivissa* Perxa que serveix per subjectar una vela i hissar-la.*Menorca* Verga de fusta composta d'una, dues o més peces, on s'enfereix la vela i que permet hissar-la; en les embarcacions petites, com ara bots i llaüts. L'antena sol estar feta d'una sola peça. (A)*Mallorca***aparell***Formentera**Eivissa**Menorca* Conjunt dels arbres, el cordam i les veles d'una embarcació. (A)
Sin.: arborada, arboradura*Mallorca***arborada** [Vegeu **aparell**. *Men*]**arboradura***Formentera* Conjunt dels arbres, mastelers, vergues i botalons d'una nau.*Eivissa* Conjunt de pals i antenes.*Menorca* [Vegeu **aparell**. *Men*]*Mallorca***arbre***Formentera* [Vegeu **pal**. *For*]*Eivissa* Pal.*Menorca* [Vegeu **pal mestre**. *Men*]*Mallorca***arjau***Formentera**Eivissa**Menorca* Peça de fusta que s'encasta horitzontalment a la part superior del timó de les barques i serveix de mànec per governar el timó. (B)
Sin.: governall*Mallorca*

armar

Formentera Proveir una barca o nau de l'ormeig i personal que necessita per a navegar.

Eivissa Equipar de tots els elements necessaris perquè un aparell sigui funcional i col·locar-los.

Menorca

Mallorca

armatge

Formentera

Eivissa Ralinga, nata, cap de reforç perimetral d'una vela o xarxa.

Menorca Cap gruixat que envolta la vela pel caient de proa i la llunada. El cap gros que envolta la vela pel caient de proa i la llunada normalment va ralingat a la vela. (A)

Mallorca Corda que forma la vorera de la vela.

armella

Formentera

Eivissa

Menorca **1** Element de ferro de forma circular i amb un forat al mig que és envoltada per un cap i serveix per tensar o simplement per passar-hi un cap. (A)
2 Cadascuna de les anelles metàl·liques que hi ha a la roda de popa per fixar-hi el timó amb els agullots. (B)
Sin.: femella

Mallorca

arriar

Formentera Abaixar algun element d'un vaixell.

Eivissa Abaixar.

Menorca

Mallorca

art

Formentera

Eivissa En pesca, ormeig de xarxa.

Menorca

Mallorca

assegurar

Formentera Posar forta una cosa per evitar que caigui o que se'n vagi.

Eivissa

Menorca

Mallorca

B**babord**

Formentera

Eivissa Costat esquerre d'una nau.

Menorca La part esquerra d'una nau o altra embarcació, mirant cap a proa. (B)
Mallorca

badafió [Vegeu **botafió**. *Men*]

badenot

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca

Tirant metàl·lic fermat al costat d'una nau que serveix per a amarrar-hi els obencs i els estais.

balandra

Formentera

Eivissa

Barca aparellada amb una vela cangrea i flocs.

Menorca

Mallorca

baluma

Formentera

Eivissa

Llunada, costat de la vela paral·lel a la coberta.

Menorca

[Vegeu **caiguda de popa**. *Men*]

Mallorca

Caient de popa de la vela.

banc

Formentera

Ficar estopa i pega dins les juntures de les barques perquè no hi entri l'aigua.

Eivissa

Menorca

Peça de fusta travessera, que va d'un costat a l'altre de la barca, donant-li consistència, i que a la vegada té la funció de seient. El banc on es recolza el pal mestre del llaüt s'anomena banc d'arborar, i és més reforçat que la resta. El que es troba a l'extrem de la proa és el banc proer. (B)
 Sin.: bancada

Mallorca

bancada [Vegeu **banc**. *Men*]

banc d'arborar

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca

El banc central de la barca, al qual va subjecte l'arbre.

barbiquell*Formentera**Eivissa**Menorca* Cap que fixa el botaló per la part inferior amb el buc i que evita que aquest es flexioni cap amunt. (A)*Mallorca* [Vegeu **moc. Mall**]**bastiment***Formentera**Eivissa* Construcció, manteniment i reparació de naus.*Menorca**Mallorca***batafió***Formentera* **1** Cap de corda prim i curt, cosit a la ralinga de la vela i que serveix per lligar aquesta amb la seva antena.
2 Tros de corda prima que, junt amb altres, cosits a la faixa de rissos, serveix per aferrar un tros de vela llarga, és a dir exposada al vent.
3 Cap de corda que amarra dues antenes o part de la vela o el floc a l'aparell de l'embarcació.*Eivissa* Cap per prendre els rissos i mantenir la vela enferida a l'antena.*Menorca* [Vegeu **botafió. Men**]*Mallorca***batafora** [Vegeu **caçaescotes. Men**]**batallol***Formentera**Eivissa* Botaló, arbre horitzontal que surt cap a proa.*Menorca**Mallorca***batedor***Formentera**Eivissa* Pujament o caiguda de popa d'una vela.*Menorca**Mallorca***baticul***Formentera**Eivissa**Menorca* [Vegeu **caçaescotes. Men**]*Mallorca* Arbre de mitjana en les embarcacions menors.**batidor***Formentera**Eivissa*

Menorca

Mallorca

Cap prim de corda que porten les veles des de la pena fins al puny d'escota, dins una beina de tela perquè li serveixi de ralinga.

bauprès

Formentera

Eivissa

Menorca

Element de reforç de fusta, col·locat gairebé horitzontalment i que sobresurt de la proa, a sobre del qual seu el botaló i que forma part de l'estructura del buc en embarcacions d'un cert tonatge. (A)

Mallorca

bavor

Formentera

La part esquerra d'una nau o altra embarcació, mirant cap a proa.

Eivissa

Menorca

Mallorca

beina

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca

Doblec fet a la vorera d'una vela per dins el qual passa un cap que serveix per reforçar-la i subjectar les ralingues.

bigota

Formentera

Eivissa

Menorca

Element de fusta de forma circular i amb un forat al mig que és envoltada per un cap i serveix per tensar o simplement per passar-hi un cap. (A)

Mallorca

Anella de fusta que està unida al dogal i serveix per tenir subjectes les antenes i l'arbre d'una barca.

bigota cega

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca

Bigota que té un forat central.

bigota d'amura

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca

Bigota que és d'un sol ull, per dins el qual passa l'amura de la major, i serveix per amurar aquesta vela.

bigota de canal*Formentera**Eivissa**Menorca**Mallorca*

Bigota que és quasi esfèrica i té per tota la superfície exterior una mossa, dins la qual es col·loca un cap de corda.

bita (es)*Formentera*

Cilindre de fusta o de metall, disposat per parells a bord, on s'afermen caps de maniobra, com ara les amarres.

Eivissa

Elements verticals d'amarrar.

Menorca

Dues peces de fusta esbiaixades que sobresurten per damunt de l'orla, i que estan clavades als laterals dels escalemots de la part de proa. Serveixen per fermar. (B)

Mallorca

Peça vertical i gruixuda de fusta o de metall que hi ha a la coberta d'una nau i que serveix per a llavorar-hi i fermar-hi la corda de l'àncora, les amarres, etc. Estan clavades als laterals dels escalemots de la part de proa del llaüt. Sobresurten uns 10 o 12 cm per damunt l'orla.

bocell [Vegeu **bossell**. *Men*]**bordada***Formentera*

Cadascuna de les ziga-zagues que fa un vaixell, entre dues virades per avant, per navegar en contra del vent.

*Eivissa**Menorca**Mallorca***bordejar***Formentera*

Navegar contra el vent canviant alternativament de bord, donar bordades.
Sin.: volta i volta

*Eivissa**Menorca**Mallorca***bossell***Formentera**Eivissa**Menorca*

Corriola que pot tenir un o més ulls i per la qual passen els caps. Serveix per reduir l'esforç i fer un joc de politges. (A)
Sin.: bocell

*Mallorca***bot***Formentera**Eivissa*

Embarcació menor.

*Menorca**Mallorca*

botafió*Formentera**Eivissa**Menorca*

Cap de corda prim i curt fixat a la vorera o ralinga de la vela o a la faixa de rissos i que permet lligar la vela a l'antena. S'anomenen d'*enferir* els que es troben a la ralinga i de *ris* els que es troben a la faixa dels rissos. (A)

Sin.: badafió, batafió

Mallorca

- 1 Cap de corda prim i curt que, juntament amb altres cosits a la ralinga de la vela, serveix per lligar aquesta amb la seva antena.
- 2 Tros de corda prima que va cosit a la faixa de rissos i juntament amb d'altres serveix per a aferrar un tros de vela quan fa massa vent.

botafora*Formentera**Eivissa**Menorca**Mallorca*

Arbre horitzontal que surt cap a popa.

[Vegeu **caçaescotes**. *Men*]

Perxa cilíndrica de fusta que va col·locada quasi horitzontalment a la part de popa d'un llaüt o bot. Botaló de popa.

botaló*Formentera**Eivissa**Menorca**Mallorca*

Perxa que va subjecta damunt el bauprès o a una verga i paral·lelament a aquests, i serveix per caçar certes veles.

Arbre horitzontal que surt cap a proa.

Botaló. Perxa que surt horitzontalment per davant de la roda de proa d'una embarcació i serveix per amurar el floc. (A)

Perxa cilíndrica de fusta que surt per proa de la barca i serveix per amurar-hi el floc o els davants.

bou*Formentera**Eivissa**Menorca**Mallorca*

Llaüt de pesca amb xarxa d'arrossegament.

buc*Formentera**Eivissa**Menorca**Mallorca*

Cos d'una nau o embarcació.

Cos principal d'una embarcació, sense els arbres ni les eixàrcies. (B)

burro*Formentera**Eivissa**Menorca**Mallorca*

Conjunt format per l'orsapop i el davant. Ambdós caps es lliguen al car de l'antena amb l'objecte de dirigir la vela cap a un cantó o cap a l'altre.

C

cabra

Formentera

Eivissa Càbria, enginy per hissar, format per dos puntals que subjecten una corriola per on passa un cap o cable un extrem del qual es fixa a l'element a aixecar i l'altre a un gigre o cabrestant.

Menorca

Mallorca

cabrestant

Formentera

Eivissa Torn vertical al qual s'enrotlla un cap o cadena per tirar.

Menorca

Mallorca

càbria

Formentera

Eivissa Cabra, enginy per hissar, format per dos puntals que subjecten una corriola per on passa un cap o cable un extrem del qual es fixa a l'element a aixecar i l'altre a un gigre o cabrestant.

Menorca

Mallorca

caçaescota (es)

Formentera

Eivissa Pal que sobresurt de l'embarcació per popa, en posició quasi horitzontal, per maniobrar l'escota de la vela aparellada a l'arbre de mitjana.

Menorca Perxa que va col·locada quasi horitzontalment a la part de popa d'una embarcació i que, subjectada per un extrem damunt coberta, surt per defora de la popa i té un forat, rotlana o politja que serveix per passar-hi l'escota de la vela mitjana. (A)

Sin.: batafora, baticul, botafora

Mallorca

caçar

Formentera Tibar d'un cap.

Eivissa

Menorca

Mallorca

cadenot

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Tirant metàl·lic fermat al costat d'una nau que serveix per a amarrar-hi els obencs i els estais.

caient de popa [Vegeu **caiguda de popa**. *Men*]

caient de proa [Vegeu **caiguda de proa**. *Men*]

caiguda de popa

Formentera

Eivissa

Menorca Vora o extrem de la vela per la banda de popa. (A)
Sin.: baluma, caient de popa

Mallorca

caiguda de proa

Formentera

Eivissa

Menorca Vora o extrem de la vela per la banda de proa. (A)
Sin.: caient de proa, gràtil

Mallorca

calafat

Formentera Qui té per ofici calafatar barques.

Eivissa

Menorca

Mallorca

calafatar

Formentera Ficar estopa i pega dins les juntures de les barques perquè no hi entri l'aigua.

Eivissa Acció de segellar els comentos o les juntes de les taules amb estopa màstic o encrità.

Menorca

Mallorca

cangrea

Formentera

Eivissa Vela de forma trapezoidal que aparellen balandres i goletes.

Menorca

Mallorca

canya

Formentera

Eivissa

Menorca La part més llarga del rem, entre la pala i el guió. (B)

Mallorca

cap

Formentera

Eivissa Terme nàutic per definir una corda.

Menorca

Mallorca

cap de mort

Formentera Part de la roda de proa per on s'amarraven els llaüts al mort. Consta d'una petita osca a la roda de proa per on passava el davant del car.

Eivissa

Menorca

Mallorca

capiró

Formentera

Eivissa Part de la roda que sobresurt per damunt de l'orla.

Menorca [Vegeu **capirot**. *Men*]

Mallorca

capirol

Formentera L'extrem superior de la roda d'una embarcació. A Formentera també se li pot anomenar pinyol.
Sin.: pinyol

Eivissa

Menorca

Mallorca L'extrem superior de la roda d'una embarcació.

capirot

Formentera

Eivissa

Menorca Galeta que corona el nas de la roda de proa d'una embarcació. (B)
Sin.: capiró

Mallorca

car

Formentera Part inferior de l'antena d'una vela llatina.

Eivissa Part baixa de l'antena. Puny de proa de la vela llatina.

Menorca Part de l'antena que queda més baixa i que és la més forta i gruixada, on es lliga el davant i l'orsapop. (A)

Mallorca **1** La perxa inferior i més gruixada de les dues que formen l'antena de la vela llatina.
2 La punta de la vela llatina que està més prop de proa, és a dir, que toca l'antena pel puny del car.

carena

Formentera

Eivissa

Menorca Part submergida del buc d'una embarcació. (B)

Mallorca

carlinga*Formentera**Eivissa**Menorca**Mallorca*

Peça de fusta o de ferro col·locada a la part interior-inferior del buc d'una embarcació, i que té un encaix per encletxar-hi i descansar-hi l'arbre.

Sin.: sabata

cenyida

Formentera Tram recorregut en què els velers naveguen cenyint.

*Eivissa**Menorca**Mallorca***cenyir**

Formentera Navegar proa a vent.

*Eivissa**Menorca**Mallorca*

Navegar fent el menor angle possible amb el vent.

cinta*Formentera**Eivissa**Menorca*

Taula del folre d'una secció més gruixuda que la resta i que s'estén de proa a popa davall la peça de claus. (B)

*Mallorca***civera**

Formentera Estri per a transportar xarxes, caixes de peix, cordes i altres objectes, format per dues barres paral·leles de fusta polida, unides per uns travessers, també de fusta, que li fan de suport.

*Eivissa**Menorca**Mallorca***clavilla***Formentera**Eivissa**Menorca**Mallorca*

Petit balustre que ficat en un forat del claviller serveix per a amarrar-hi una corda.

coberta*Formentera**Eivissa**Menorca*

Plataforma horitzontal que clou el buc d'una embarcació per la seva part superior. (B)

Sin.: corredor

Mallorca

codast*Formentera**Eivissa*

Menorca Peça de construcció escairada que arranca de l'extrem de popa de la carena i puja vertical o quasi vertical, formant la part extrema del buc per la part de popa i servint per a sostenir el timó. (B)
Sin.: codastre, roda de popa

Mallorca Roda de popa. Peça que arranca de l'extrem de popa de la carena i puja vertical o quasi vertical. Forma la part extrema del buc per la part de popa i serveix per a sostenir el timó.

codastre [Vegeu **codast**. *Men*]**coment***Formentera**Eivissa* Junta entre dues taules del folre.*Menorca**Mallorca***contraroda***Formentera**Eivissa*

Menorca Peça de fusta col·locada darrere de la roda d'on queden clavats els extrems de les taules del folre, i que serveix per donar solidesa a la unió de la roda i la quilla. Hi ha la contraroda de popa i la contraroda de proa. (B)

Mallorca Peça de fusta que va adherida a la roda en sentit longitudinal, per dins el buc de la nau i li serveix de reforç.

cordó*Formentera**Eivissa*

Menorca Llistó de llenya de secció de mitja canya, que envolta la barca a l'altura de l'orla i serveix com a defensa del buc. (B)

*Mallorca***cornamusa (es)***Formentera**Eivissa* Maneguetes, elements per amarrar.*Menorca*

Mallorca Peça metàl·lica o de fusta, en forma de T, que s'utilitza per a afermar-hi caps.

corredor [Vegeu **coberta**. *Men*]**cossia***Formentera*

Eivissa Línia central de la nau que va de proa a popa, escotilla central d'un llaüt i allargada en la línia proa-popa.

Menorca Cadascuna de les dues fustes en forma de biga col·locades de cantell damunt les llates i la bancada als dos costats llargs de l'escotilla de la barca. (B)

Mallorca Cadascuna de les dues peces que, col·locades de cantell, formen els dos costats llargs de l'escotilla d'una barca.

costella

Formentera Cadascuna de les peces de fusta llargues i corbades que amorren interiorment a la carena d'una embarcació i serveixen per a subjectar les planxes o peces que formen el buc.
Sin.: *madero*

Eivissa

Menorca

Mallorca Cadascuna de les peces de fusta llargues i corbades formades pel conjunt del medís i l'estamenera que arrenquen de la quilla o de la peça. Constitueixen part de l'esquelet de la barca sobre el qual a subjecta el folre que tanca el buc.

creu

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Part central i més gruixuda d'una verga o antena. Equidista dels extrems de la mateixa verga o antena.

crità [Vegeu **encrità**. *Eiv*]

crivilla

Formentera Barreta rodona de fusta, més o menys llarga, que els mestres d'aixa empen especialment per a assegurar la soleta de l'obra morta, ajustar juntes o amarrar caps de maniobra.

Eivissa

Menorca

Mallorca

crugia

Formentera Part mitgera d'una nau de popa a proa, l'espai comprès entre babord i estribord.

Eivissa

Menorca

Mallorca

D

davant (s)

Formentera Cap que en les embarcacions de vela llatina fa de braça de l'antena i en permet regular la inclinació.

Eivissa

Menorca És un cap o aparell que es ferma a l'extrem inferior del car i passa per l'ull de la bigota de proa. S'utilitza per regular la inclinació de l'antena. (A)

Mallorca Cap que subjecta a proa el car de l'antena.

desenvergar

Formentera Deslligar de la verga una vela envergada.

Eivissa

Menorca

Mallorca

dogal

Formentera

Eivissa

Menorca

Part de la trossa desmuntable compost per un cap doble que en un dels seus extrems té la bigota. És l'encarregat de subjectar l'antena a l'arbre. (A)

Mallorca

Cap de corda que fent una volta a l'amant ran de l'antena, volta també l'arbre de la barca i amb l'extrem agafa la trossa. Actua com una anella que s'estreny des de la trossa i manté subjecta l'antena a l'arbre.

drassanes

Formentera

Eivissa

Lloc on es construeixen, reparen i mantenen embarcacions.

Menorca

Mallorca

drissa

Formentera Cap que serveix per a hissar l'antena de la vela llatina.

Eivissa

Menorca

Aparell que consisteix en un cap passat per un bossell o forat d'un pal o tot un conjunt de caps i bossells. L'aparell de drissa és el que permet aixecar l'antena i les veles i col·locar-les en la posició necessària per a la navegació. (A)

Mallorca

E**eixàrcia**

Formentera

Eivissa

Maniobres de caps o cables que subjecten l'arboradura (eixàrcia ferma) i per orientar les veles (eixàrcia de labor).

Menorca

Cordam i altres ormeigs que serveixen per subjectar l'arboradura i maniobrar. (A)

Mallorca

embornal

Formentera

Eivissa

Menorca

Cadascun dels forats i canals que hi ha a cada costat d'una nau per evacuar l'aigua de damunt la coberta. (B)

Mallorca

Cadascun dels forats que hi ha a cada costat d'una nau per evacuar l'aigua de damunt coberta.

empalomar*Formentera**Eivissa* Cosir o unir un cap o ralinga a una vela.*Menorca**Mallorca***empunyadura***Formentera**Eivissa* Puny format per una gassa per fixar els vèrtexs d'una vela a les antenes.*Menorca**Mallorca***encrità***Formentera**Eivissa* Reïna de pi destil·lada de les teies.
Sin.: crità*Menorca**Mallorca***enferidors***Formentera**Eivissa* Caps que uneixen la vela a l'antena.*Menorca**Mallorca***enferir***Formentera* Envergar una vela; posar-la a punt d'ésser hissada.*Eivissa* Fixar una vela a l'antena.*Menorca**Mallorca***enfogonadura** [Vegeu **enfogonament**. *Men*]**enfogonament***Formentera**Eivissa**Menorca* Forat de la coberta per on surt l'arbre d'una embarcació.
Sin.: enfogonadura, fognadura*Mallorca*

- 1** Forat de la coberta d'una nau, per on surt un arbre.
- 2** Forat, generalment circular, que hi ha al banc d'arborar de certes embarcacions menors, per on passa l'arbre.
- 3** Entrant semicircular al mig de la part posterior del banc d'arborar d'una barca, on va repenjat el pal.

enginya*Formentera**Eivissa*

Menorca

Mallorca Cadascuna de les lligades de corda que fermen el car amb la pena de l'antena.

enramada

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Esquelet d'una nau.

entolladura

Formentera Efecte d'entollar o teixit que resulta de l'entollament de dos caps de corda.

Eivissa

Menorca

Mallorca

entollar

Formentera Unir dues peces de fusta, de corda, de ferro, etc., per llurs caps, per fer-ne una sola peça de la llargada de totes dues.

Eivissa

Menorca

Mallorca

envergar la vela

Formentera Subjectar les veles a les vergues.

Eivissa

Menorca

Mallorca

escàlem

Formentera Estaqueta de fusta o de ferro, que va ficada a la part superior de l'orla d'una embarcació i serveix per a subjectar-hi els remes i recolzar-los-hi en vogar.

Eivissa

Menorca Barrot cilíndric de fusta o metall per fermar el remes i que va muntat damunt l'escalemera. (B)

Mallorca Estaqueta de fusta o de metall, que va ficada a la part superior de l'escalemera, a l'orla de la barca, i serveix per a subjectar-hi els remes amb els estrops i recolzar-los-hi en vogar.

escalamera

Formentera Cadascuna de les peces de fusta que van fixes damunt l'orla d'una embarcació i tenen un forat dins el qual s'afica l'escàlem.

Eivissa

Menorca Peça de fusta fortament clavada damunt la tapa de regala i amb un forat per clavar-hi l'escàlem. (B)

Mallorca Cadascuna de les peces de fusta que van fixes damunt l'orla d'una embarcació i que disposen d'un forat dins el qual es fica l'escàlem.

escalemot*Formentera**Eivissa**Menorca* Barrot de fusta que sobresurt de la taula de claus i on són clavades les taules que folren l'orla. (B)*Mallorca* Cadascun dels caps d'estamenera, que surten per damunt coberta i subjecten l'orla.**escar***Formentera**Eivissa* Varador.*Menorca**Mallorca***escorar***Formentera* Inclinar-se un vaixell damunt un dels seus costats, sia per la força del vent, sia per haver-se corregut l'estiba o per altra causa.*Eivissa**Menorca**Mallorca***escota***Formentera* Cap lligat al puny inferior d'una vela que serveix per a caçar-la o amollar-la.*Eivissa**Menorca* Cap de corda, o aparell de corda i botons o quadernals, que, enganxat al puny d'escota, serveix per caçar-lo. (A)*Mallorca* Cap de corda, o aparell de corda i botons o quadernals que, enganxat al puny inferior de la vela, serveix per a caçar-la o amollar-la.**escotilló***Formentera**Eivissa**Menorca* **1** Escotilla o obertura petita, generalment ubicada a la popa d'una embarcació, per poder menar el timó. (B)**2** Tapadora de fusta quadrangular per cloure l'obertura amb el mateix nom. (B)*Mallorca* Escotilla de petites dimensions, generalment practicada a la popa de l'embarcació.**escua***Formentera**Eivissa**Menorca* Cadascuna de les dues peces de fusta que van al costat de la quilla a la part exterior del buc de les embarcacions menors. Serveix per mantenir dreta la barca quan aquesta és fora de l'aigua i per disminuir-ne el balanceig quan és encallada. És un element poc freqüent en les embarcacions menorquines. (B)*Mallorca*

eslora*Formentera**Eivissa* Mida longitudinal d'una embarcació.*Menorca* Longitud d'una embarcació, comptada des de la roda de proa fins al codast de popa. (B)*Mallorca***espadella***Formentera**Eivissa**Menorca* Rem de més llargària i resistència que la resta, que hom col·loca al coronament de popa i que s'empra com a timó i també per singlar. (B)*Mallorca***estaci***Formentera**Eivissa* Lloc on està fondejada o amarrada una embarcació.
Sin.: Varador*Menorca**Mallorca***estamenera***Formentera**Eivissa**Menorca* Dues peces muntades una a cada banda, que junt amb el medís componen la quaderna d'una embarcació. (B)*Mallorca***estopa***Formentera**Eivissa* Fibres del cànem utilitzades per calafatejar una nau.*Menorca* Trossos de fibra de cànem o de lli que serveixen per tapar encletxes de les embarcacions, és a dir, per calafatar. (B)*Mallorca***estrellera***Formentera**Eivissa**Menorca* Aparell de drissa format per un conjunt de politges i caps que serveix per assegurar l'arbre quan la navegació fa que l'aparell caigui sobre d'ell (*navegar a la mala o sobre l'arbre*), d'aquesta manera es contraresta la força que la vela exerceix sobre l'arbre.*Mallorca* Cap que s'encapella per un extrem al cap de l'arbre mestre, i per l'altre es fa ferm un poc més a popa que la trossa. Serveix per a evitar que l'arbre es rompi cap a proa.**estribord***Formentera* A part dreta d'un vaixell o embarcació, mirant de popa a proa.

Eivissa Costat dret d'una nau.

Menorca La part dreta d'una nau o embarcació, mirant de popa a proa. (B)

Mallorca

estrop

Formentera Gassa de cap, recoberta de cuir, que suspèn l'antena d'una llatina tot permetent que pugui ésser hissada o arriada.

Eivissa Anell de cap per fixar el rem a l'escàlem.

Menorca Tros de corda en forma d'anella que envolta el rem i l'encapella a l'escàlem. (B)

Mallorca

F

faixa

Formentera **1** Tira de lona que es cus a la vela per reforçar-la.
2 Cap que ferma l'arbre al banc d'arborar.

Eivissa

Menorca

Mallorca

faixa de rissos

Formentera Faixa de lona cosida a una vela, paral·lelament al gràtil o al pujament (segons el tipus de vela), des d'una ralinga a l'oposada, on van fixats els rissos o batafions.

Eivissa Reforç d'una vela on van fixos el batafions per reduir la superfície d'una vela.

Menorca Cadascuna de les rengleres de rissos que porta una vela. (A)

Mallorca

faldar [Vegeu **allunament**. *Men*]

falutx

Formentera

Eivissa Llaüt.

Menorca

Mallorca

femella [Vegeu **armella**. *Men*]

fermar

Formentera Unir una cosa a una altra, lligant-la-hi, clavant-la-hi, perquè no se'n pugui separar.

Eivissa

Menorca

Mallorca

flamejar

Formentera Tremolar, agitar-se repetidament (una vela, una bandera) per l'acció del vent.

Eivissa

Menorca

Mallorca

floc

Formentera Vela triangular que va subjectada a l'arbre de proa i per l'altre cap al botaló de floc, per damunt el bauprès; cast. foque. En els llaüts, cadascuna de les tres veles triangulars (floc gros, floc segon i floc petit o menjavents) que s'estenen al llarg i per damunt del botaló; no solen desplegar-se totes al mateix temps sinó en cas de molta necessitat per mal temps.

Eivissa Vela triangular que va aparellada entre el botaló i l'arbre.

Menorca Vela triangular muntada a proa damunt del botaló. (A)

Mallorca

flotació

Formentera

Eivissa Línia fins on se submergeix una embarcació.

Menorca

Mallorca

fogonadura [Vegeu **enfogonament**. *Men*]

folre [Vegeu **forro**. *Men*]

folre de coberta

Formentera

Eivissa

Menorca Conjunt de taules que van clavades damunt les llates, constituint la coberta de l'embarcació. (B)

Mallorca

fondejar

Formentera

Eivissa Deixar anar l'àncora per fixar la nau al fons i que no es mogui.

Menorca

Mallorca

forro

Formentera

Eivissa

Menorca Conjunt de taules que van clavades a les quadernes per la part exterior i formen el cos del buc d'una embarcació. (B)
Sin.: folre

Mallorca

frasquia

Formentera

Eivissa Plantilla per treure el dibuix de les taules del folre. Ilistó col·locat en els quatre costats de la braçola, estret entre unes gafes per subjectar els encerats que cobreixen les escotilles.

Menorca

Mallorca

G

galera

Formentera

Eivissa Embarcació medieval de guerra moguda a rem i amb dues grans veles llatines.

Menorca

Mallorca

galeta

Formentera

Eivissa

Menorca Peça de fusta que corona el pal d'una embarcació i que serveix per protegir-lo. (A)

Mallorca

galiota

Formentera

Eivissa

Galera de menors dimensions que la galera.

Menorca

Mallorca

galta (es)

Formentera

Eivissa

Menorca Part superior del timó, entre la pala i l'arjau. (B)

Mallorca

ganya

Formentera

Eivissa

Reforç per suportar el pes del botaló fora de la roda.

Menorca

Mallorca

gassa

Formentera

Espècie de nus que es fa, generalment amb caràcter provisional, als dos extrems corresponents de dues cordes per lligar-les una amb l'altra i ajuntar-les.

Eivissa

Ansa o baga de cap.

Menorca

Mallorca

gassa d'amant

Formentera Nus que es fa al cap d'una corda i que forma una baga, usat generalment per a encapellar una amarra en un norai.

Eivissa

Menorca

Mallorca

gigre

Formentera

Eivissa Aparell per enrotllar un cap o cable i aixecar pesos.

Menorca

Mallorca

goleta

Formentera

Eivissa Embarcació a vela aparellada amb veles cangrees i flocs.

Menorca

Mallorca

góndol

Formentera

Eivissa

Menorca Peça de bronze o llautó en forma d'argolla que va fixada a la roda de proa i serveix per fixar el barbiquell del botaló o l'aparell de treure la barca. (B)
Sin.: gongo

Mallorca

gongo

Formentera

Eivissa

Menorca [Vegeu **góndol**. *Men*]

Mallorca Peça de llautó o de bronze en forma d'argolla que va fixada a la roda de proa.

governall 1 [Vegeu **arjau**. *Men*]

2 [Vegeu **timó**. *Men*]

gràtil

Formentera Vora de la vela, reforçada per un doblec o per una corda, i guarnida de cordetes i filets per a enganxar-se a la verga.

Eivissa Caiguda de proa d'una vela.

Menorca [Vegeu **caiguda de proa**. *Men*]

Mallorca Costat de la vela reforçat per un doblec o per una corda, pel qual aquesta s'enverga a la perxa, a l'antena o a l'estai. Caient de proa.

guindaressa

Formentera

Eivissa Sistema de politges que formen part de l'aparell d'hissar l'antena.

Menorca

Mallorca

guió

Formentera

Eivissa

Menorca Part del rem entre la pala i la maneta. (B)

Mallorca

H

hissar

Formentera Fer pujar una cosa estirant la corda o altra matèria on aquella va penjada.

Eivissa Aixecar mitjançant un aparell.

Menorca

Mallorca

L

llama

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Part plana de l'extrem superior del car i de l'inferior de la pena, per on aquestes dues peces s'ajunten i subjecten.

llast

Formentera Objectes feixucs que es porten a bord d'una nau per tal de donar-li més estabilitat. A Formentera es diu lastre.

Eivissa

Menorca

Mallorca

llata

Formentera

Eivissa

Menorca Cadascuna de les fustes en forma de biga que sostenen la coberta d'una embarcació. (B)

Mallorca

llaüt

Formentera

Eivissa Embarcació que aparella vela llatina, tradicional de la costa occidental de la mediterrània.

Menorca

Mallorca

Ilença*Formentera**Eivissa* Cordell fi de cànem.*Menorca**Mallorca***Ileny***Formentera**Eivissa* Embarcació medieval de vela llatina.*Menorca**Mallorca***Ilunada***Formentera**Eivissa* Baluma, costat de la vela paral·lel a la coberta.*Menorca* [Vegeu **allunament**. *Men*]*Mallorca***M****madero** [Vegeu **costella**. *For*]**major***Formentera**Eivissa* Arbre o vela que ocupa aquesta posició.*Menorca**Mallorca***mallet***Formentera**Eivissa* Peça de fusta per reforçar la unió entre dues llates o altres peces.*Menorca**Mallorca***mànega***Formentera**Eivissa* Mesura transversal d'una embarcació.*Menorca**Mallorca***manegueta***Formentera**Eivissa* Cornamusa, element per amarrar.*Menorca* Peça adherida fortament a una embarcació per amarrar-hi les escotes o caps de subjecció. (B)

Mallorca Peça de fusta que va col·locada longitudinalment als costats de l'orla d'un llaüt, normalment muntada sobre dos escalemots i que serveix per amarrar un cap.

maneta

Formentera

Eivissa

Menorca Part per on s'agafa i condueix el rem. (B)
Sin.: puny

Mallorca

mare

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Cadascuna de les dues barres de fusta sobre les quals es munta i subjecta el motor interior de la barca.

martellet

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca El puny d'amura de les veles de martell.

mascle [Vegeu **agullot**. *Men*]

masqueta

Formentera

Eivissa Element de subjecció del botaló que va fix a les amures.

Menorca

Mallorca

massilla [Vegeu **màstic**. *Eiv*]

màstic

Formentera

Eivissa Pasta per segellar, reomplir i impermeabilitzar els comentos i els forats dels claus.
Sin.: massilla

Menorca

Mallorca

medís

Formentera

Eivissa

Menorca Part central de la quaderna, que va fixada damunt la peça i arriba fins el pantoc. (B)

Mallorca

medissada*Formentera**Eivissa*

Menorca Conjunt de medissos i estameneres muntades damunt la quilla. (B)
Sin.: quadernes

*Mallorca***mestre d'aixa***Formentera*

Eivissa Encarregat del disseny i la construcció de les naus.

*Menorca**Mallorca***metxa***Formentera**Eivissa**Menorca*

Mallorca Porció més prima, generalment de forma quadrangular o cilíndrica, amb què acaba una peça de fusta, de ferro, etc., i que serveix per a encaixar aquesta dins un buit d'igual forma i grossària obert en una altra peça.

mirall de popa*Formentera*

Eivissa Panell vertical orientat d'estribord a babord que tanca la popa d'algunes embarcacions.

Menorca Part recta de la popa d'un bot. (B)
Sin.: retaule

*Mallorca***mitjana***Formentera*

Eivissa Arbre o vela situat més a popa.

*Menorca**Mallorca***moc***Formentera**Eivissa**Menorca*

Mallorca Cap que ferma el botaló a la roda.
Sin.: barbiquell

N**nas***Formentera**Eivissa*

Menorca Part de la roda de proa que sobresurt damunt de l'orla. (B)
Mallorca

nata

Formentera

Eivissa Armatge, ralinga, cap de reforç perimetral d'una vela o xarxa.

Menorca

Mallorca

nostramo

Formentera

Eivissa Encarregat de manar el mariners sota les ordres del patró o capità de la nau.

Menorca

Mallorca

O

obenc

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Cadascuna de les cordes o caps que van de la part superior del pal a l'amurada i serveixen per a subjectar-lo.

obra morta

Formentera

Eivissa

Menorca Part del buc que sobresurt de la superfície de l'aigua. (B)

Mallorca

obra viva

Formentera

Eivissa

Menorca Part del buc que queda submergida quan l'embarcació és a la mar. (B)

Mallorca

orla

Formentera

Eivissa Costat sobre la coberta de la nau.

Menorca Part del buc d'una embarcació que hi ha per sobre de la coberta i que forma part de l'obra morta. (B)

Mallorca

ormeig

Formentera

Eivissa

Menorca Aparell conjunt de cordes, veles i altres peces destinades al govern i moviment d'una embarcació. (A)

Mallorca

orsapop

Formentera Cap de corda que té una anella o baga a un extrem i serveixen les embarcacions de vela llatina per a tirar cap a popa el car de l'antena quan van amb vent llarg o es vol tombar la vela.

Eivissa

Menorca Cap que va fermat damunt del car de l'antena i serveix per tirar d'ella cap a popa. Sol tenir la mateixa longitud que l'eslora de l'embarcació. (A)

Mallorca Cap que serveix per a separar de la roda el car de l'antena.

osta

Formentera Cada un dels caps que s'encapellen al pico d'una vela de pailebot o a l'antena d'una vela llatina per subjectar les dites perxes en les brandades.

Eivissa

Menorca Aparell de l'antena d'una vela llatina consistent en un cap que uneix la pena de l'antena a l'embarcació per tal de reforçar-la quan és necessari. En cas d'una embarcació menor, només en porta una, que es fixa a l'extrem de la pena i està composta d'un simple cap que va assegurat a sobrevent. (A)

Mallorca

P

pailebot

Formentera

Eivissa Embarcació aparellada amb dos veles cangrees i flocs, es diferencia de la goleta perquè els arbres tenen la mateixa altura.

Menorca

Mallorca

pal

Formentera Peça de fusta o altre material, encaixada a la carlinga, sobre la paramola del vaixell, que té una longitud aproximada igual a l'eslora. No té obencs ni estais. Sin.: arbre

Eivissa

Menorca Cadascuna de les peces llargues, cilíndriques i lleugerament còniques, formades d'un sol tros o de diferents trossos units un a continuació de l'altra, que serveixen per sostenir les vergues i les veles. (A)

Mallorca

pala del rem

Formentera

Eivissa

Menorca Peça plana i eixamplada del rem, que va dins l'aigua, per poder governar la direcció de l'embarcació. (B)

Mallorca

pala de timó*Formentera**Eivissa*

Menorca Peça aplanada que forma part del timó, a la qual va encastat l'arjau i va submergida parcialment dintre de l'aigua. És la que permet governar una embarcació. (B)

*Mallorca***pal de mitjana***Formentera**Eivissa*

Menorca Pal menor situat a popa del pal mestre. (A)

*Mallorca***pal de trinquet***Formentera**Eivissa*

Menorca El pal d'una embarcació que es troba a proa del pal major. (A)
Sin.: pal trinquet

*Mallorca***pal major** [Vegeu **pal mestre**. *Men*]**pal mestre***Formentera**Eivissa*

Menorca El pal més alt i reforçat, que porta la vela major d'una embarcació. (A)
Sin.: arbre, pal major

*Mallorca***pal trinquet** [Vegeu **pal de trinquet**. *Men*]**pantoc***Formentera**Eivissa*

Menorca Part corbada del lateral de l'obra viva d'una embarcació, que va de la unió entre el costat i el fons del casc d'un buc. (B)

*Mallorca***paramitjal***Formentera**Eivissa*

Reforç interior paral·lel a la quilla que va sobre les quadernes.

Menorca

Peça de fusta que fa de reforç, en la qual es recolza l'arbre damunt la quilla. (B)

Mallorca

Gran reforç de fusta, empernat amb la quilla en sentit de proa a popa; té uns forats dins els quals encaixen els pals, i serveix de reforç a la carena i a tota la construcció del buc.

paramola*Formentera**Eivissa**Menorca* Peça de fusta corbada damunt la proa que serveix per reforçar el buc damunt coberta i on van unides les bites. (B)*Mallorca* Peça de fusta fixada transversalment sobre les quadernes a popa i a proa del llaüt, amb un forat a través del qual passa el pal corresponent de mitjana o de triquet.**peça***Formentera**Eivissa**Menorca* Peça de fusta que va de proa a popa muntada sobre la quilla d'una embarcació per reforçar-la i damunt de la qual es planta el medís. (B)*Mallorca***peça de claus***Formentera**Eivissa**Menorca* Peces de fusta que es troben de pla damunt la cinta i les llates, que donen la volta a tota l'embarcació a l'alçada de la coberta. És una peça de difícil col·locació que lliga les estameneres i la coberta. (B)*Mallorca***pena***Formentera* Peça superior de l'antena d'una embarcació que queda a popa.*Eivissa* Part alta d'una antena.*Menorca* Part de l'antena, la que queda més alta i cap a popa i també la més flexible. (A)*Mallorca* **1** Perxa de fusta llarga que forma la part superior de l'antena de la vela llatina.
2 El puny de la vela llatina que va situat a l'extrem de la dita perxa.**penol***Formentera**Eivissa**Menorca**Mallorca* Extrem superior de la pena.**perxa***Formentera**Eivissa**Menorca**Mallorca* Pal o vara llarga accessòria de l'arboradura d'una nau.**peu de roda***Formentera**Eivissa**Menorca* Peça de fusta arquejada, situada a la roda de proa i a la quilla de l'embarcació.

Mallorca Peça corbada de fusta que uneix la roda de proa o de popa amb la carena de l'embarcació.

pinjol [Vegeu **capirol**. *For*]

pitxola

Formentera

Eivissa

Vela mestra de dimensions reduïdes que duïen les barques de mitjana, muntada en una segona antena com a recanvi de la mestra, de lona molt revinguda, i que s'empra per a vents durs.

Menorca

Mallorca

pol

Formentera

Eivissa

Menorca

Cadascun dels taulons de fusta col·locats horitzontalment, que es treuen i es posen, i que conformen l'enterra interior de l'embarcació. (B)

Mallorca

politja

Formentera

Eivissa

Roda acanalada que serveix per passar un cap per un pal o corriola sense que pateixi fregament.

Menorca

Mallorca

popa

Formentera

Eivissa

Part de darrere d'una nau.

Menorca

Part posterior del buc d'una embarcació. (B)

Mallorca

proa

Formentera

Eivissa

Part de davant d'una nau.

Menorca

Part davantera del buc d'una embarcació. (B)

Mallorca

pujament

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca

Vora inferior de la vela.

puntal*Formentera**Eivissa* Mesura vertical d'una nau.*Menorca**Mallorca***puny***Formentera* Angle d'una vela.*Eivissa* Vèrtex d'una vela.*Menorca* **1** Tot extrem d'una vela. La llatina en té tres: el de car, el de pena i el d'escota. (A)
2 [Vegeu **maneta**. *Men*] (B)*Mallorca***puny d'amura***Formentera**Eivissa**Menorca* Vèrtex inferior de proa d'una vela que s'amura damunt del botaló en el cas d'un floc, o de l'embarcació en el cas d'una vela de martell. (A)*Mallorca***puny de car***Formentera**Eivissa**Menorca* Un dels extrems d'una vela llatina, concretament el de l'angle inferior de la vorera de proa. (A)*Mallorca***puny de drissa***Formentera**Eivissa**Menorca* Extrem superior d'una vela per on s'hissa la mateixa vela. (A)*Mallorca***puny de pena***Formentera**Eivissa**Menorca* Un dels extrems d'una vela llatina, concretament el de l'angle superior. (A)*Mallorca***puny d'escota***Formentera**Eivissa**Menorca* Un dels extrems d'una vela, concretament el vèrtex situat a l'angle inferior a la part de popa de l'embarcació. (A)*Mallorca*

quaderna (es)

Formentera Cadascuna de les peces (compostes de diversos segments) corbades, de fusta o de ferro, que van fixades damunt la carena d'un vaixell i formen el costellam o esquelet que determina la forma del buc.

Eivissa

Menorca **1** Peça constituïda pel conjunt del medís i les dues estameneres de la costella d'una embarcació. (B)
2 [Vegeu **medissada**. *Men*] (B)

Mallorca

quaderna mestra

Formentera

Eivissa Quaderna central a partir de la qual els medissos passen d'estar a la part de darrere de l'estamenera a trobar-se davant.

Menorca

Mallorca

quarta

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Cadascuna de les 32 parts iguals en què està dividida la rosa nàutica.

quarter (s)

Formentera

Eivissa

Menorca Cadascuna de les tapadores de fusta que van encaixades damunt la cossia, de manera que deixen la barca tancada i fan impenetrable l'acció de l'aigua. (B)

Mallorca Cadascuna de les tapes de fusta que va encaixada una amb l'altra i sobre la cossia, deixant la barca tancada i fent impenetrable l'acció de l'aigua.

quilla

Formentera Carena de nau o de qualsevol embarcació.

Eivissa Peça longitudinal d'una nau que, com a columna vertebral, subjecta totes les quadernes.

Menorca És la primera peça que es col·loca i es planta a terra quan es construeix una embarcació. Aquesta peça, o conjunt de peces en línia recta, va de proa a popa i forma la part inferior de l'embarcació, a la qual amorren i sostenen les costelles. (B)

Mallorca

quimelca

Formentera

Eivissa Reforç longitudinal d'una antena.

Menorca

Mallorca Peça de fusta adherida a una antena mitjançant caps per a reforçar-la.

R

raca

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca

Anella de ferro que pot córrer al llarg d'un pal, d'un cap, etc., i que serveix per a subjectar-hi una antena, una verga, el puny d'una vela, etc.

ralinga

Formentera

Corda que es cus fortament a la vorera de les veles per reforçar-la.

Eivissa

Nata, armatge, cap de reforç perimetral d'una vela o xarxa.

Menorca

Corda que es cus fortament a la vorera de les veles per reforçar-les. (A)

Mallorca

redó

Formentera

Corda que es cus fortament a la vorera de les veles per reforçar-la.

Eivissa

Menorca

Peça gruixuda de fusta que forma la part de dalt de l'obra morta i que tanca el buc a l'altura de l'orla. (B)
Sin.: rodó

Mallorca

regala

Formentera

Eivissa

Menorca

[Vegeu **tapa de regala**. *Men*]

Mallorca

Tauló que cobreix el cap de totes les quadernes d'una barca en determinades tipologies. Constitueix el passamà de fusta que tanca la part superior de la borda i damunt la qual es claven les escalameres.

rem

Formentera

Instrument que consisteix en una peça de fusta, llarga, que per un extrem forma un mànec i per l'altre una pala amb què es bat l'aigua des de l'interior d'una embarcació, i serveix per a fer avançar aquesta.

Eivissa

Menorca

Instrument de fusta, en forma de pala llarga i estreta, que serveix per impulsar l'embarcació fent força dins l'aigua. (B)

Mallorca

retaule [Vegeu **mirall de popa**. *Men*]

ris

Formentera

Cadascun dels cordills que tenen les veles, cosits a la faixa de rissos, que serveixen per a aferrar un tros de vela de manera que resti reduïda la seva superfície exposada al vent.

Eivissa

Menorca

Reforç longitudinal al llarg de la vela proveït de botafions, que serveix per reduir-ne la superfície. (A)

Mallorca Qualsevol de les cordetes cosides a la faixa de rissos que serveix juntament amb les altres de consemblants per a aferrar un tros d'una vela a fi de reduir-ne l'extensió. Aquesta acció es diu prendre rissos.

roda

Formentera

Eivissa

Menorca Peça que, seguint la línia de la quilla cap amunt, tanca el buc de l'embarcació. Un llaüt en té normalment dues, la de proa i la de popa. En un llaüt, la part de la roda de proa que sobresurt damunt de l'orla s'anomena nas i va coronada per un regruix o capirot. (B)

Mallorca Peça corbada posada com a prolongació de la quilla, des de la qual s'alça per formar la peça principal de la proa i de la popa.

roda de mort

Formentera Roda del davant, la que talla l'aigua.
Sin.: roda de proa

Eivissa

Menorca

Mallorca

roda de popa [Vegeu **codast**. *Men*]

roda de proa [Vegeu **roda de mort**. *For*]

rodó [Vegeu **redó**. *Men*]

romball

Formentera

Eivissa

Menorca Un dels taulons que formen el folre de l'embarcació. (B)

Mallorca

S

sabata [Vegeu **carlinga**. *Mall*]

saltador

Formentera

Eivissa

Menorca Petita coberta de popa que serveix per reforçar-la i saltar per popa. (B)

Mallorca

sàssola

Formentera Pala un poc corbada, a manera de cullera grossa, de fusta, que els mariners de barques petites empenen per a evacuar l'aigua de dins l'embarcació.

Eivissa

Menorca

Mallorca

senal

Formentera Ormeig de corrioles amb una corda que passa per la punta de l'arbre de la barca i serveix per a tirar el bot, per a treure l'àncora, per a aplegar la vela.

Eivissa

Menorca

Mallorca

serra de vogir

Formentera Serra d'arc emprada en fusteria per realitzar formes externes i retalls interiors.

Eivissa

Menorca

Mallorca

serreta

Formentera

Eivissa

Menorca Taula interior que va de banda a banda del buc, longitudinalment de proa a popa, a l'alçada de la cinta i fortament clavada al capdamunt de les quadernes. A més de donar solidesa a l'embarcació, serveix per muntar-hi les llates de la coberta. (B)

Mallorca

seu

Formentera Greix de bestiar que es duia sempre a bordo. Servia per a ensaonar tota l'arboradura i escalameres per facilitar les maniobres.

Eivissa

Menorca

Mallorca

sobrevent

Formentera Part d'on ve el vent respecte a un punt determinat.

Eivissa

Menorca

Mallorca

soleta

Formentera

Eivissa

Menorca Peça de llenya forta que serveix per protegir la part inferior de la quilla.

Mallorca

sotavent

Formentera Costat oposat a aquell d'on ve el vent.

Eivissa

Menorca

Mallorca

T**tapa de regala**

Formentera

Eivissa

Menorca Peça de fusta llarguera, feta de diferents trossos acoblats entre ells, que cobreix l'orla d'una embarcació en tota la seva extensió. (B)
Sin.: regala

Mallorca

tartana

Formentera

Eivissa Embarcació de vela llatina amb l'arbre vertical.

Menorca

Mallorca

taula d'embornals

Formentera

Eivissa

Menorca Taula que va col·locada per damunt la peça de claus i és la primera que forma l'orla del buc. S'hi fan uns forats per desaiugar la coberta que s'anomenen embornals. (B)

Mallorca

timó

Formentera Peça plana de fusta o de metall que va articulada verticalment a l'extrem de popa d'una nau o d'una altra embarcació, i que, girant a dreta o a esquerra a voluntat del qui la governa, fa que el vaixell es desviï cap a una o altra direcció.

Eivissa

Menorca Afegitó exterior del buc, que es fixa a la roda de popa o al codast per mitjà de ferramentes, destinat a governar la barca i donar-li la direcció. Està compost de dues peces, que són la pala i l'arjau. També contribueix a mantenir l'abatiment. (B)
Sin.: governall

Mallorca

tissa

Formentera

Eivissa Drissa, cap que serveix per tirar i hissar.

Menorca

Mallorca

tomador*Formentera**Eivissa* Capet per fixar la vela a l'antena.*Menorca**Mallorca***tonatge***Formentera**Eivissa* Pes o capacitat d'una nau.*Menorca**Mallorca***toquino***Formentera**Eivissa* Peça de fusta aferrada a l'extrem del car de l'antena que serveix perquè no s'escapoleixi la gassa del puny del car.*Menorca**Mallorca* Tros de fusta de forma triangular, que surt un poc de la superfície d'un pal o d'una antena i serveix per a evitar que les cordes passin més avall del que convé.**trabujar** [Vegeu **tribujar**. *For*]**tribujar***Formentera* Acció de canviar l'antena d'un costat l'altre del pal, d'estribord a babord, o al revés.
Sin.: trabujar*Eivissa**Menorca**Mallorca***trinquet** [Vegeu **triquet**. *Eiv*]**triquet***Formentera**Eivissa* Arbre o vela d'aquest arbre, situada a proa de la nau.
Sin.: trinquet*Menorca* [Vegeu **vela trinquet**. *Men*]*Mallorca***trossa***Formentera* Corda d'una embarcació llatina destinada a aguantar l'arbre des de sobrevent i a mantenir-hi fermada l'antena.*Eivissa**Menorca* Aparell amb dues funcions, subjectar l'antena al costat de l'arbre mitjançant el dogal i servir de reforç contra l'embat del vent com si es tractés d'un obenc, gràcies a l'aparell de drissa. (A)*Mallorca* Aparell amb el qual es manté l'antena de la vela llatina unida al seu arbre.

U

ullal [Vegeu **ullet**. *Men*]

ullau

Formentera

Eivissa Forat reforçat d'una vela per passar-hi un cap.

Menorca

Mallorca

ullet

Formentera

Eivissa

Menorca Trau de la vela per on es passen els caps.
Sin.: ullal

Mallorca Forat practicat a la vela per on passen els batafions; és rodó i reforçat amb un cosit o una anella de metall.

V

varador

Formentera Lloc disposat en forma de pla inclinat per a treure i varar les embarcacions vela de palanca, una vela rectangular, però no era simètrica.

Eivissa [Vegeu **estaci**. *Eiv*]

Menorca

Mallorca

vela

Formentera

Eivissa

Menorca Tros de tela forta, ordinàriament formada per diferents parts cosides, que, fermat a un arbre, antena, verga o estai d'una embarcació, serveix per rebre del vent la impulsió i comunicar-la al vaixell. (A)

Mallorca

vela de martell

Formentera

Eivissa

Menorca Vela de tres punys que es converteixen en quatre perquè en té un de truncat per una esmotxadura anomenada martell, i que va lligada a proa mitjançant l'amura. (A)
Sin.: vela mística

Mallorca

vela llatina

Formentera

Eivissa

Menorca La vela triangular o de tres punys que s'enverga a una antena i creua l'arbre obliquament. (A)

Mallorca

vela major [Vegeu **vela mestra**. *Men*]

vela mestra

Formentera

Eivissa

Menorca Vela principal d'una embarcació. (A)
Sin.: vela major

Mallorca

vela mística [Vegeu **vela de martell**. *Men*]

vela mitjana llatina

Formentera

Eivissa

Menorca La vela triangular envergada a un pal situada més a prop de la popa. (A)

Mallorca

vela mitjana tarquina

Formentera

Eivissa

Menorca La vela rectangular situada a la part de popa d'una embarcació i que s'hissa pel punt de pena amb una perxa. (A)

Mallorca

vela trinquet

Formentera

Eivissa

Menorca Vela que va arborada al pal trinquet. (A)
Sin.: triquet

Mallorca

vent

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Corda o cadena que, subjectada per un cap a un lloc fix, es ferma per l'altre a un pal, un botaló, un batallol, etc., per impedir que aquest faci moviment.

ves

Formentera

Eivissa

Menorca

Mallorca Cadascun dels trossos de lona o tela que cosits l'un amb l'altre formen la vela.

virar

Formentera Fer girar una embarcació canviant-ne la direcció de la navegació.

Eivissa

Menorca

Mallorca

vogar

Formentera Navegar a rem.

Eivissa

Menorca

Mallorca

vigota

Formentera Espècie de corriola sense roda, que té forats per on passen cordes per tensar els obencs, les burdes, etc.

Eivissa

Menorca

Mallorca

volta i volta [Vegeu **bordejar**. *For*]

X

xabec

Formentera

Eivissa Embarcació de vela llatina de tres arbres.

Menorca

Mallorca

xalana

Formentera

Eivissa Embarcació menor, amb el fons pla.

Menorca

Mallorca



Llista d'entitats portadores de la navegació a la vela llatina

MENORCA

Amics de la Mar de Menorca

Caseta de Comandància (Port antic de Ciutadella)

President: Evarist Coll Pino

A/e: amicsdelamar@gmail.com

Amics de la Mar Port-Maó

Pedrera de Robadones (es Castell)

President: Cristòfol Mus Reynés

A/e: contacte@amicsdelamarportmao.com

EIVISSA

Associació Marítimocultural d'Eivissa i Formentera

facebook.com/mariculturapitiusa/

A/e: mariculturapitiusa@gmail.com

Club de Jubilats de la Casa del Mar

Tel.: 971 312 667

Club Nàutic d'Eivissa

A/e: info@clubnauticoibiza.com

Web: www.clubnauticoibiza.com

Club Nàutic de Santa Eulària des Riu

A/e: info@clubnauticosantaeulalia.com

Web: www.clubnauticosantaeulalia.com

Club Nàutic de Sant Antoni de Portmany

A/e: info@esnautic.com

Web: www.esnautic.com

Confraria de pescadors d'Eivissa

A/e: confrariaeivissa@gmail.com

Web: www.peixnostrum.com

Confraria de pescadors de Sant Antoni de Portmany

A/e: cofrasantantoni@gmail.com

Web: www.peixnostrum.com

MALLORCA

Associació Alzinares (Illaüt Alzina)

Web: <http://llautalzina.blogspot.com/>

Associació d'Amics de l'Agustina (Illaüt *Agustina*)

Contacte: Carme Suárez

Associació d'Amics del Museu Marítim de Mallorca

Contacte: Manuel Gómez

Fundació Mare Mar

Contacte: Bartomeu Rosselló

Web: <https://www.facebook.com/maremarfundacio/>

Associació de Barques Tradicionals de Portocolom

Contacte: Bartomeu Bono

Web: <https://www.facebook.com/barquestradicionalspocolom/>

Club Nàutic Cala Gamba (Ecomuseu marítim)

Web: <https://www.cncg.info/>

Club Nàutic Portitxol

Web: <http://www.cnportitxol.info/>

Veles Matheu, SL

Contacte: Josep Matheu, mestre veler

A/e: info@velasmatheu.com

FORMENTERA

A l'illa de Formentera no hi ha cap associació amb aquesta finalitat, les persones portadores són a nivell individual.



G CONSELLERIA
O FONS EUROPEUS,
I UNIVERSITAT I CULTURA
B



Consell Insular de Formentera



Consell d'Eivissa



CONSELL INSULAR
DE MENORCA



Consell de Mallorca