



LABALLEAR. 
100 AÑOS EN LA MAR

HISTORIA DE UNA BARCA DE BOU MALLORQUINA

*A todas aquellas personas que en algún momento de estos 100 años
han formado parte de la vida de la barca y a todas aquellas que
formaran parte en el futuro.*



LA BALEAR, 100 AÑOS EN LA MAR

La *Balear* no es una embarcación cualquiera; para la gente de Mallorca se convierte en un símbolo de la recuperación del pasado marinero de la isla. Cien años de historia contemplan esta *barca de bou* que pasó a ser propiedad del Consell de Mallorca después de toda una vida dedicada a la pesca profesional.

Después de un largo proceso de restauración, hoy podemos disfrutar de una *Balear* rejuvenecida, que navega por las costas de Mallorca llevando a cabo actividades de educación ambiental y de divulgación del patrimonio marítimo.

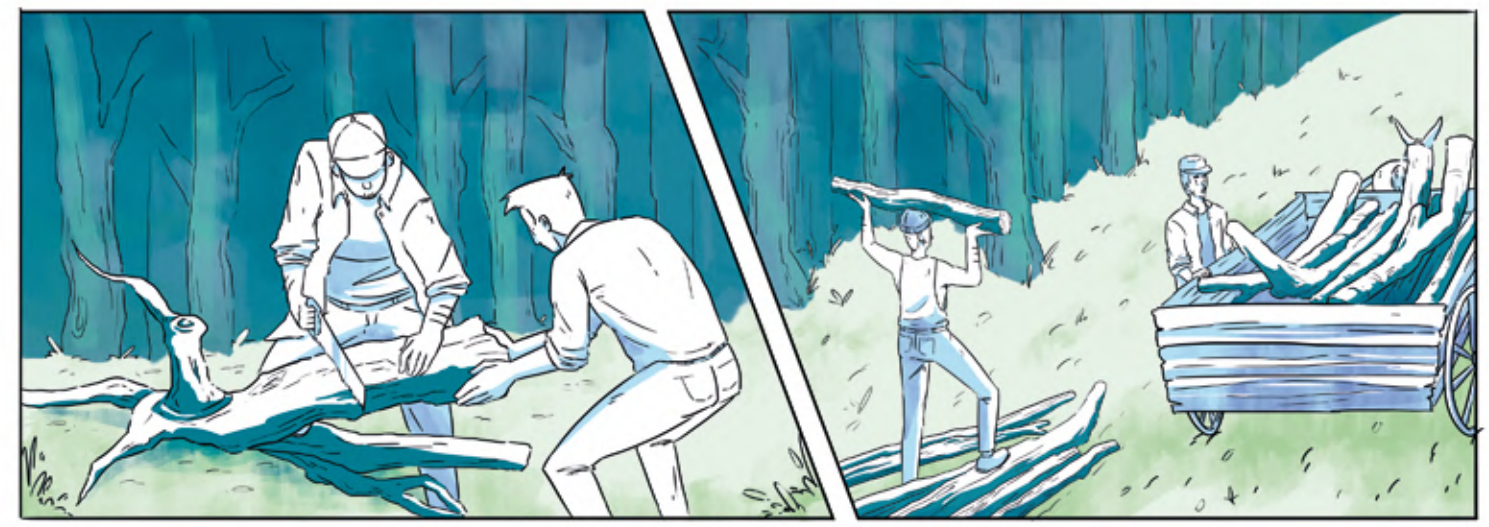
Os invitamos a descubrir a través de estas páginas sus 100 años de relación con el mar.

Esta historia comienza lejos del mar, un día en que hay luna vieja y hace frío... es una buena época para cortar madera, como bien señala el antiguo dicho: **«Por la luna vieja de enero, corta la madera el buen carpintero».**

En el futuro, aquellos árboles que han sido seleccionados por sus formas curvas navegarán formando parte del barco.



Allí en el bosque, el maestro de ribera (*mestre d'aixa*) es el responsable de elegir los troncos y las ramas que mejor se ajustan a sus necesidades. Utiliza plantillas para seleccionar las formas que requieren las diferentes piezas del casco. Marca el árbol con una señal para serrar y transportar posteriormente los troncos escogidos, que antes de entrar en el astillero se depositan en el mar durante un cierto tiempo, en un proceso que se conoce como **“amarar la fusta”** (empapar la madera).



La madera para la construcción de las embarcaciones se dejaba allí donde el torrente de Sa Riera llega al mar, a los pies del Puig de Sant Pere, justo al lado de los barrios marineros de Es Jonquet y Santa Catalina, donde vivían pescadores, marineros y carpinteros de ribera, los protagonistas de esta historia. Cerca de aquí, situada en el muelle de pescadores, se ubicaba el astillero Ballester, donde se construyó la *Balear*.



Eran los inicios de los años 20, los hermanos Rafel y Bartomeu Font y su cuñado Mateu Picornell acudían al astillero Ballester, con el objetivo de encargar la construcción de dos barcas de bou que utilizarían para la pesca de arrastre: la *Balear* y el *Palma*.

La construcción debía llevarse a cabo de acuerdo con la tradición artesanal que durante siglos habían utilizado los maestros carpinteros de ribera de Mallorca, los *mestres d'aixa*.



Mira que bien hechos están estos barcos. Trabajan bién los Ballester.

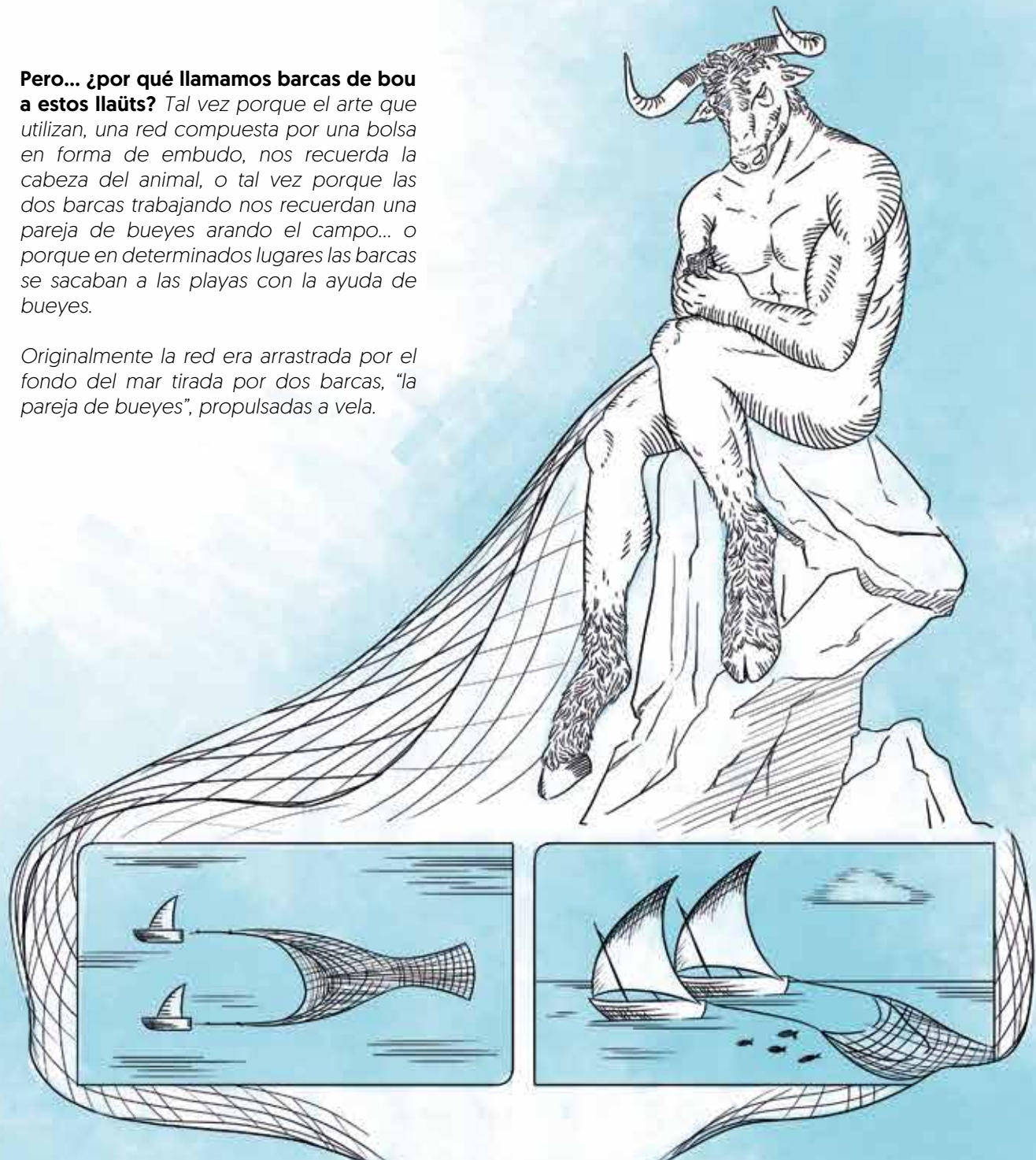
Buenos días, maestro, venimos a encargarle dos barques de bou.



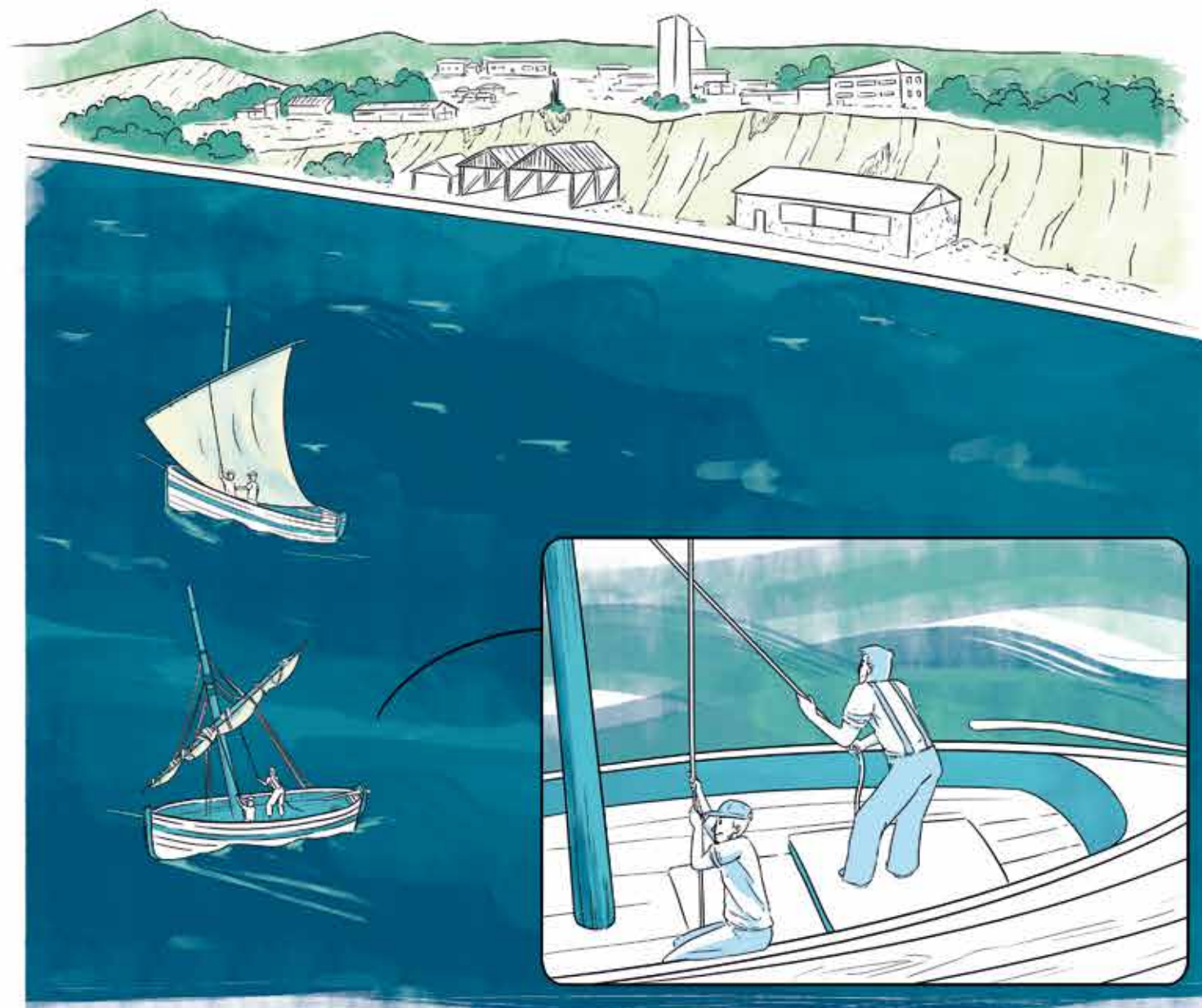
Pero... ¿por qué llamamos barcas de bou a estos lläüts?

Tal vez porque el arte que utilizan, una red compuesta por una bolsa en forma de embudo, nos recuerda la cabeza del animal, o tal vez porque las dos barcas trabajando nos recuerdan una pareja de bueyes arando el campo... o porque en determinados lugares las barcas se sacaban a las playas con la ayuda de bueyes.

Originalmente la red era arrastrada por el fondo del mar tirada por dos barcas, "la pareja de bueyes", propulsadas a vela.

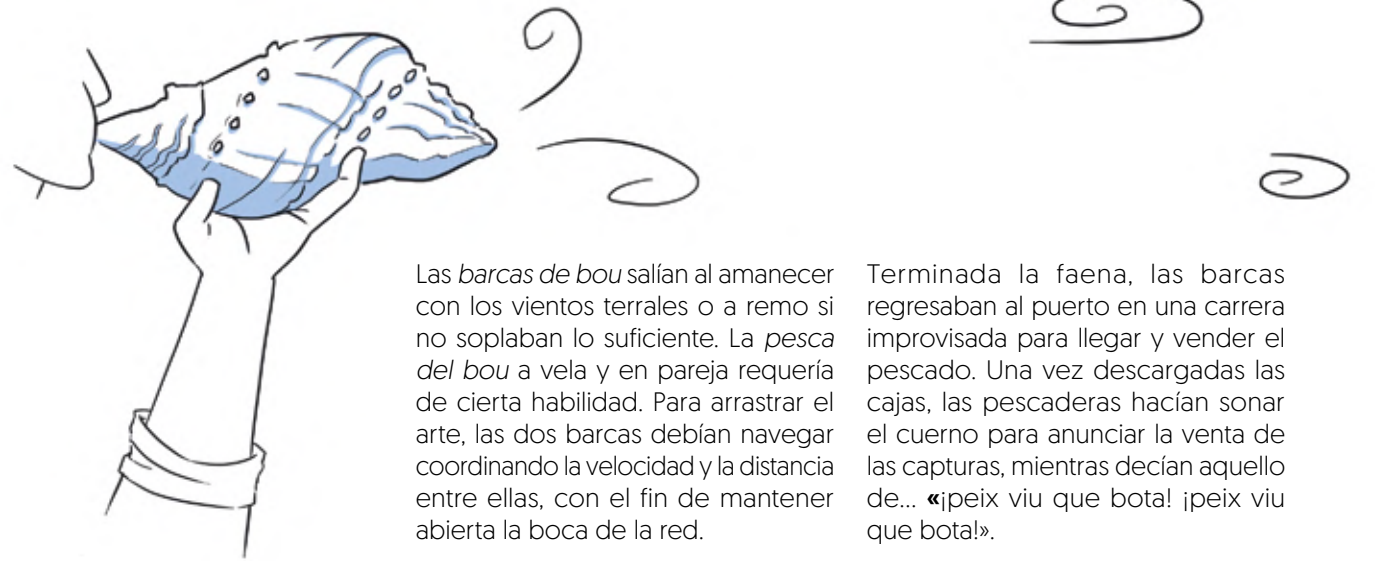


En septiembre de 1924 la Balear iniciaba una vida dedicada a la pesca profesional, que se prolongaría más de 70 años. A lo largo de tres generaciones la familia Font fue su propietaria.



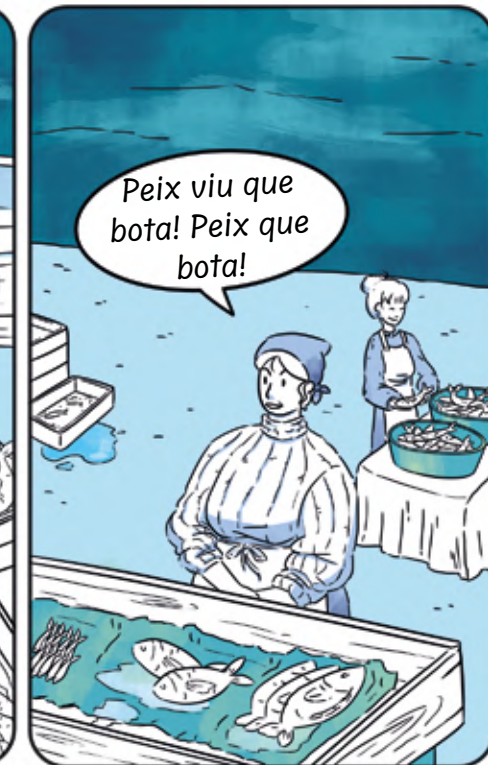
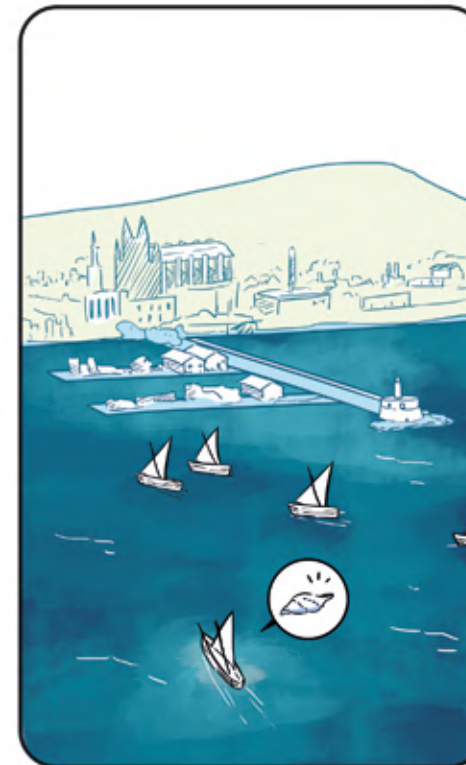
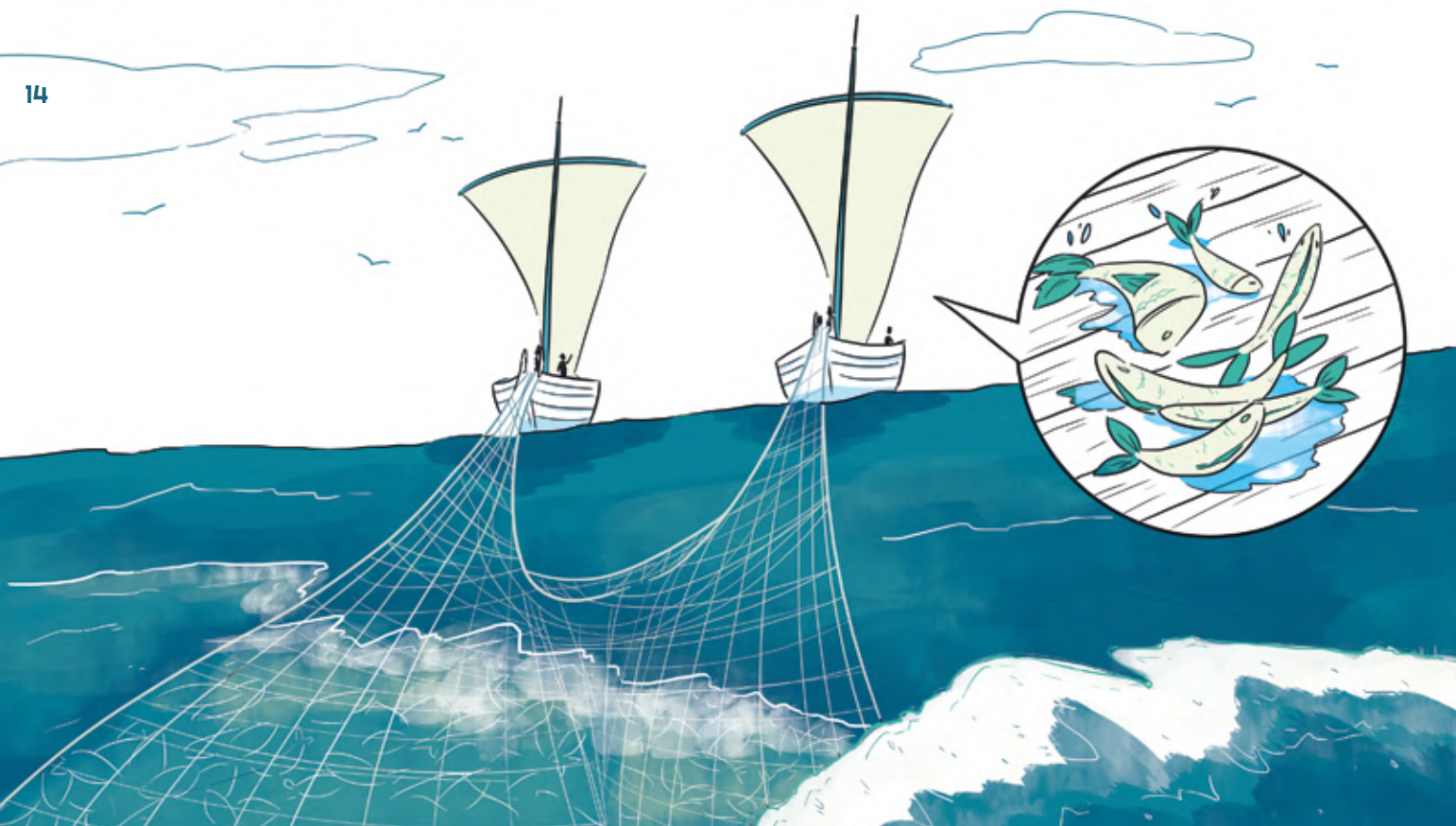


Ahora entra el embat, haremos rumbo al cap Enderrocat



Las barcas de bou salían al amanecer con los vientos terrales o a remo si no soplaban lo suficiente. La pesca del bou a vela y en pareja requería de cierta habilidad. Para arrastrar el arte, las dos barcas debían navegar coordinando la velocidad y la distancia entre ellas, con el fin de mantener abierta la boca de la red.

Terminada la faena, las barcas regresaban al puerto en una carrera improvisada para llegar y vender el pescado. Una vez descargadas las cajas, las pescaderas hacían sonar el cuerno para anunciar la venta de las capturas, mientras decían aquello de... «¡peix viu que bota! ¡peix viu que bota!».



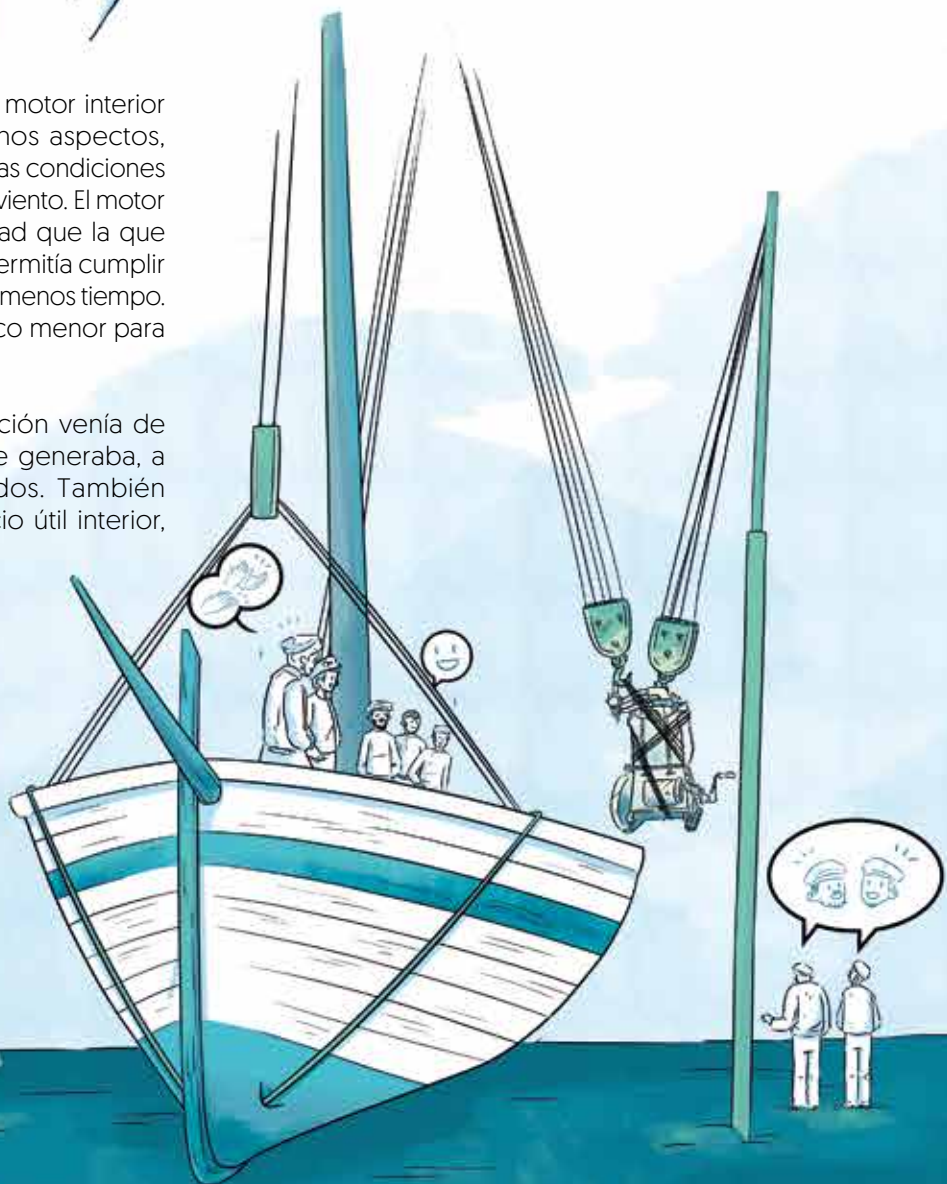
Peix viu que bota! Peix que bota!



EL MOTOR: ¡EL PRIMERO DE MUCHOS CAMBIOS!

El 1925, la Balear se equipó con un motor interior que supuso una mejora en muchos aspectos, como una menor dependencia de las condiciones meteorológicas, principalmente del viento. El motor proporcionaba una mayor velocidad que la que podía alcanzar con la vela, lo que permitía cumplir con los horarios o llegar más lejos en menos tiempo. También implicaba un esfuerzo físico menor para la tripulación.

La parte negativa de la motorización venía de la mano del humo y el ruido que generaba, a lo que no estaban acostumbrados. También suponía una reducción del espacio útil interior, además de generar costos de combustible y mantenimiento. Poco a poco se fueron retirando el mástil, la entena, el botalón... y todos aquellos elementos que hasta ese momento habían sido el único sistema de propulsión para la pesca: la vela. El motor se convirtió en el nuevo corazón de la Balear y con el paso de los años, esos humos y ruidos se redujeron, a medida que los motores se modernizaron y se volvieron más pequeños y fáciles de arrancar.



Durante los años de la Guerra Civil, la actividad habitual de la Balear experimentó un paréntesis. La embarcación fue requisada y utilizada para tareas militares.

La aparición de los motores y la propia **evolución de la artes de pesca**, supusieron un cambio radical en la forma de trabajar

Inicialmente, aún se arrastraban en pareja, pero con el aumento progresivo de la potencia de los motores y la aparición de las llamadas "puertas", que permitían abrir la boca de la red, una sola embarcación tendría la fuerza suficiente para arrastrar todo el arte de pesca por sí misma.

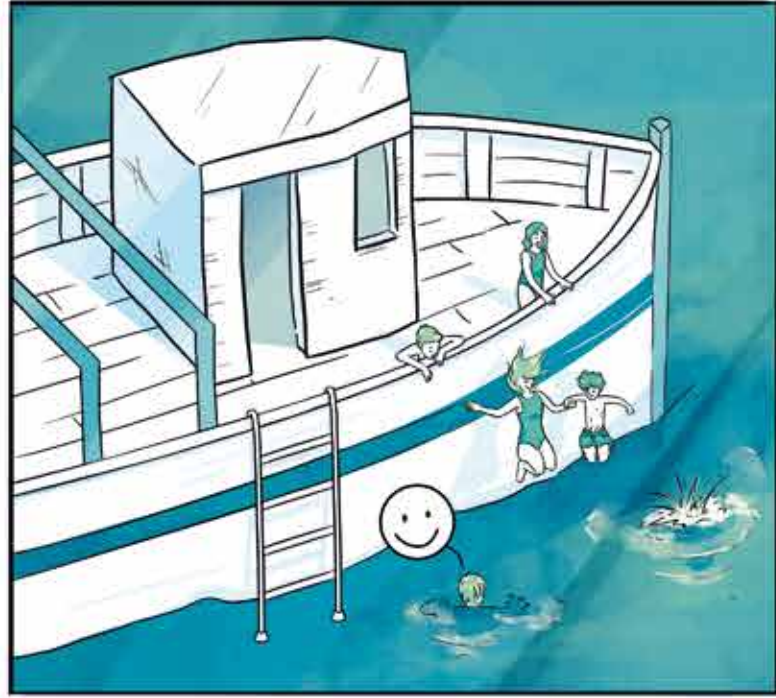
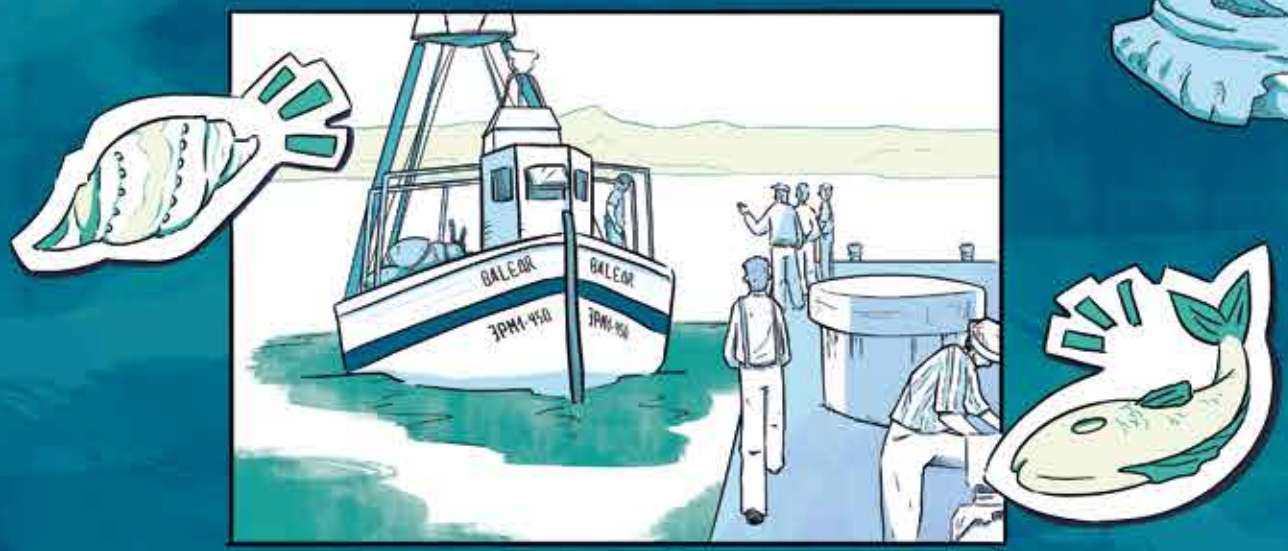


El aspecto de la Balear cambió cuando la vela desapareció de la embarcación: se instaló una cabina en la proa y las máquinas para trabajar la red.



Extendidas sobre el muelle de piedra, las redes se preparaban para la próxima madrugada, cuando el barco volvería a hacerse a la mar.

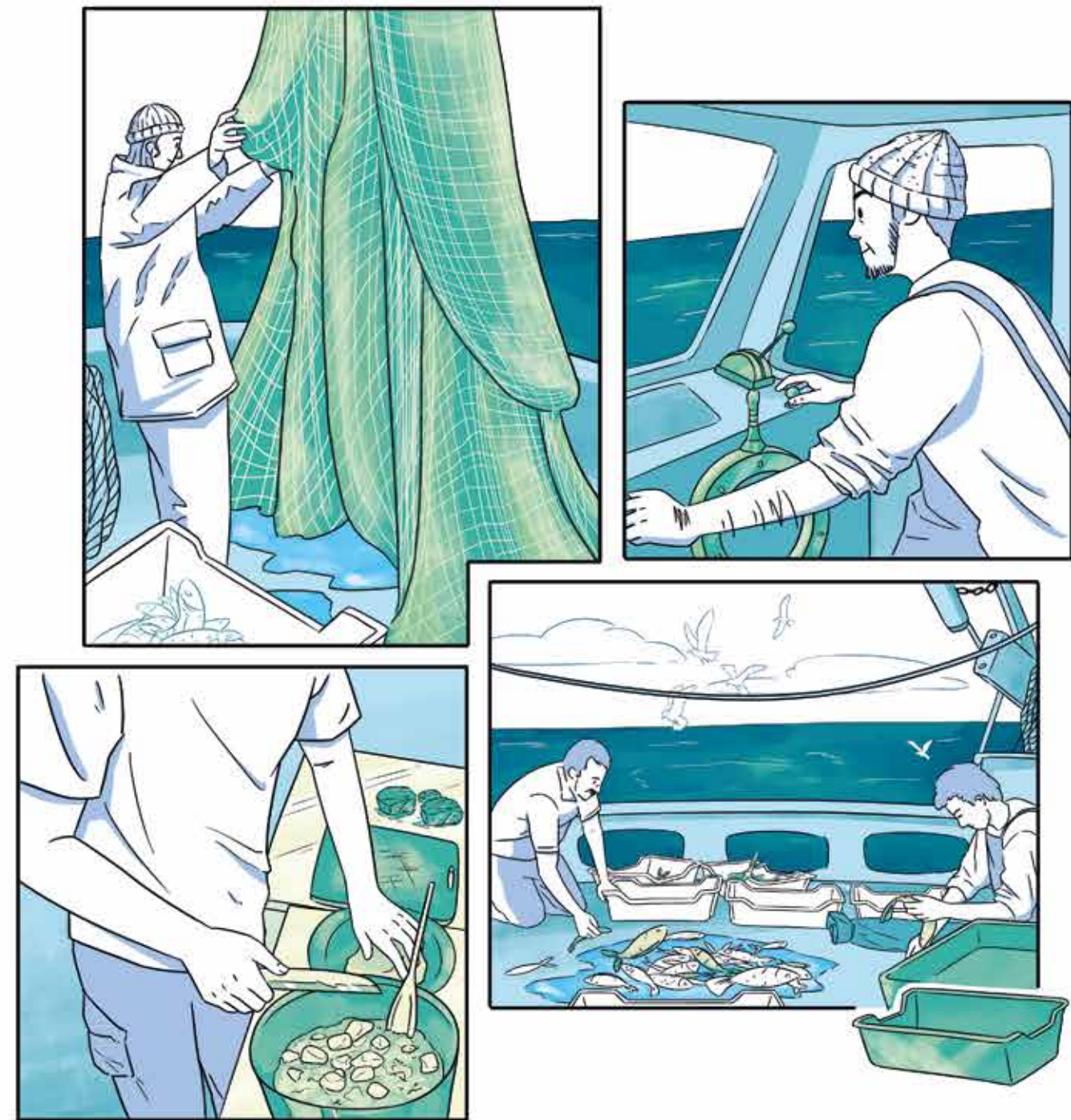




El 1980 la familia Font vendió la Balear, que se trasladó a Portocolom.

La embarcación se integró en esa flota pesquera y, poco a poco, se convirtió en un referente del paisaje del puerto, formando parte y participando en el día a día de la comunidad y sus tradiciones, como la procesión marinera en honor a la Virgen del Carmen.

La llegada de las barcas cargadas de pescado suponía un tránsito de gente en el muelle, esperando las capturas del día.

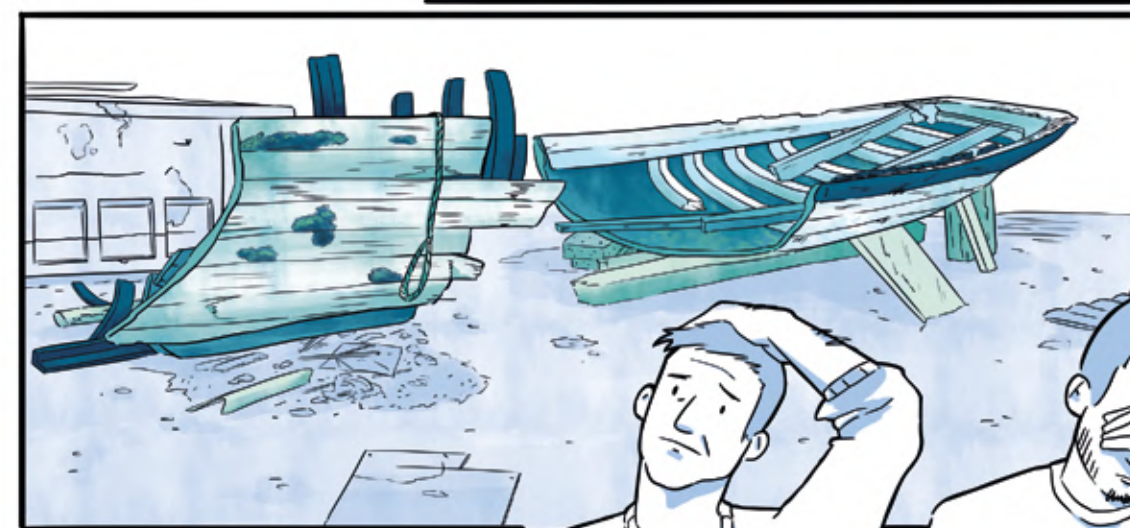


Envejecida por el trabajo realizado durante tantos años, por las olas y el viento, el patrón consideró que la Balear había terminado su vida útil y decidió jubilarla para encargar una nueva.

Era el año 1994 cuando abandonaba el mar y quedaba amarrada en Portocolom, sin actividad, a la espera de enfrentarse al peor de los temporales: la sentencia de su desmantelamiento.

Comenzaba un proceso de lenta degradación. Pronto su aspecto pasó a ser el de una barca abandonada y sin solución, abocada a desaparecer.

Ante esa destrucción anunciada, surgieron algunas voces que reclamaban que la Balear se conservara. Se amparaban en su valor patrimonial y en el hecho de que la mayoría de las barcas de bou de primera generación ya habían desaparecido.



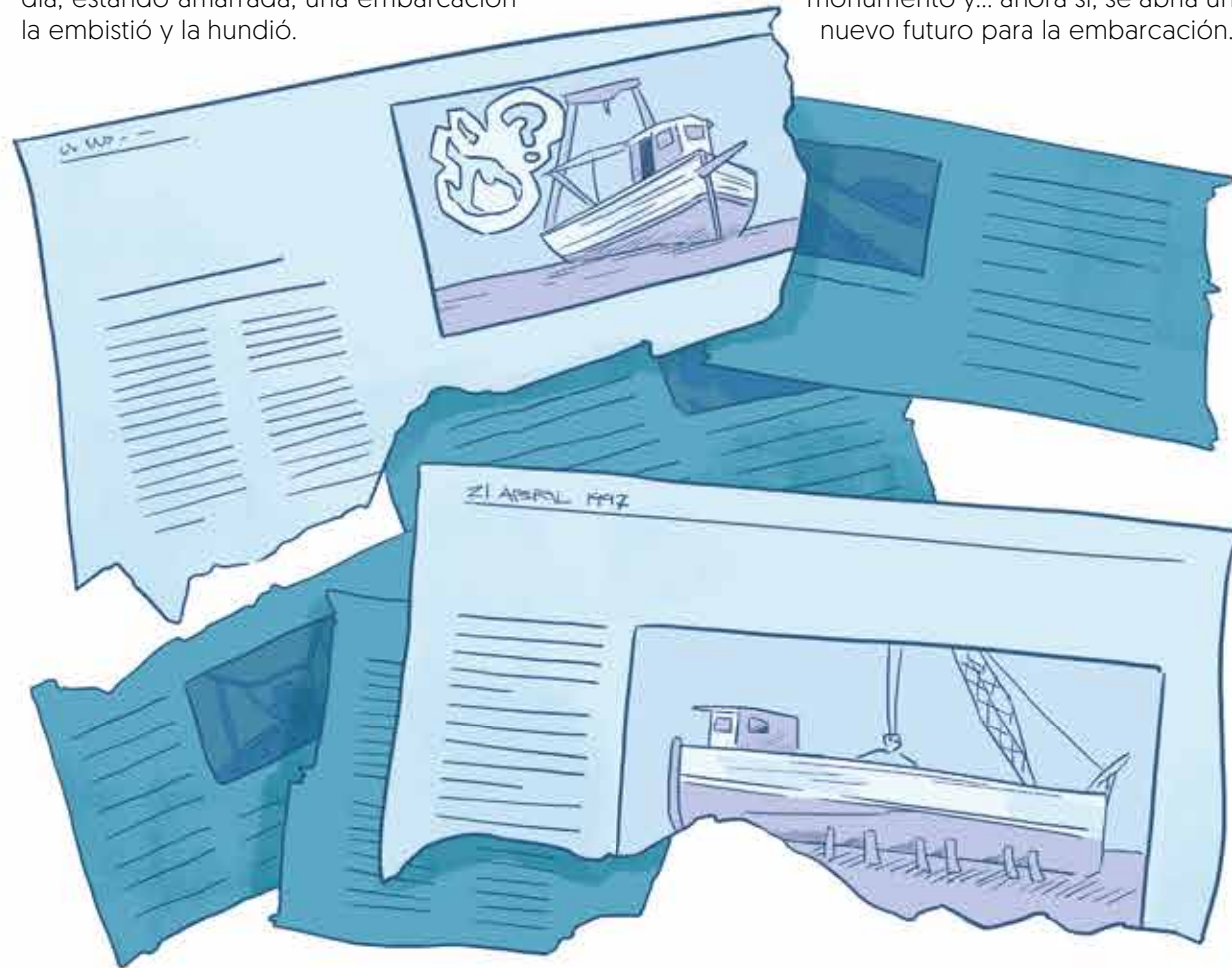
La Asociación de Amigos del Museo Marítimo de Mallorca trabajó mucho en ello, junto con la Asociación Llatins de Fusta, al considerar que era una de las últimas oportunidades para conservar un casco tradicional de tonelaje medio que no había sufrido muchas modificaciones en sus 70 años de existencia.

Algunas personas más sensibilizadas se preocuparon por mantenerla a flote, la vigilaban y, periódicamente, sacaban el agua del interior. Un día, estando amarrada, una embarcación la embistió y la hundió.

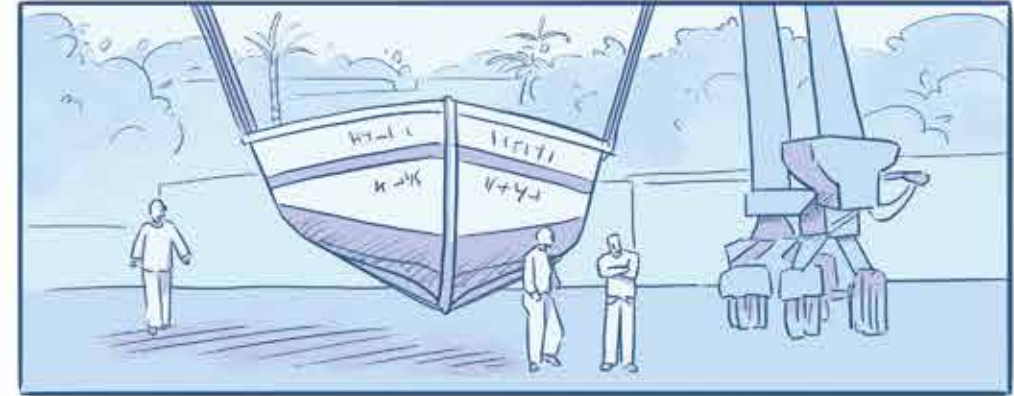
En medio de un estado cada vez peor, urgía encontrar una solución rápida y eficaz que garantizara su futuro.

Gracias a su último propietario, que la donó al Consell de Mallorca, se evitó el desmantelamiento y la desaparición definitiva, como había sucedido con tantas otras barcas de bou de madera.

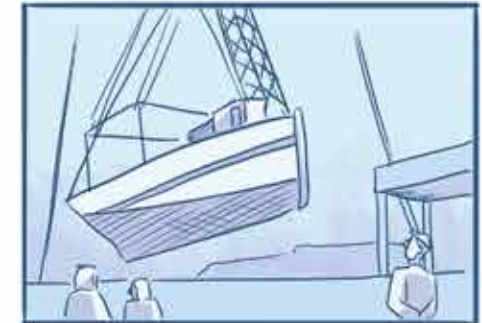
En 1998, el Consell de Mallorca declaró la Balear como bien de interés cultural con categoría de monumento y... ahora sí, se abrió un nuevo futuro para la embarcación.



EL CONSELL DE MALLORCA RESTAURARÁ LA BALEAR



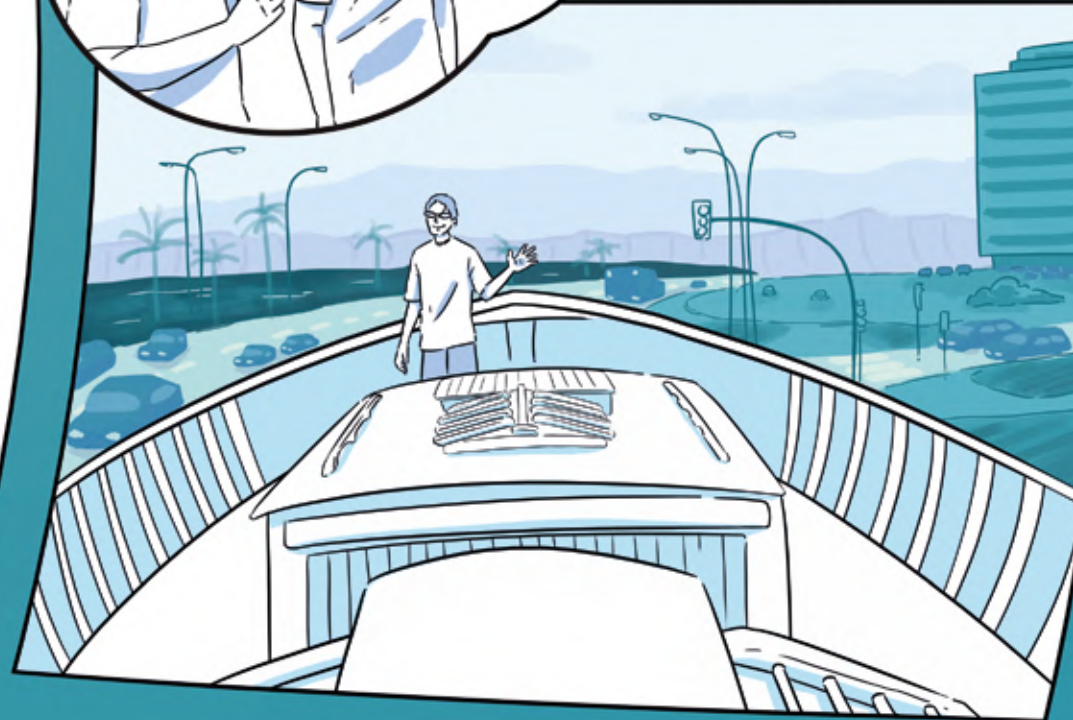
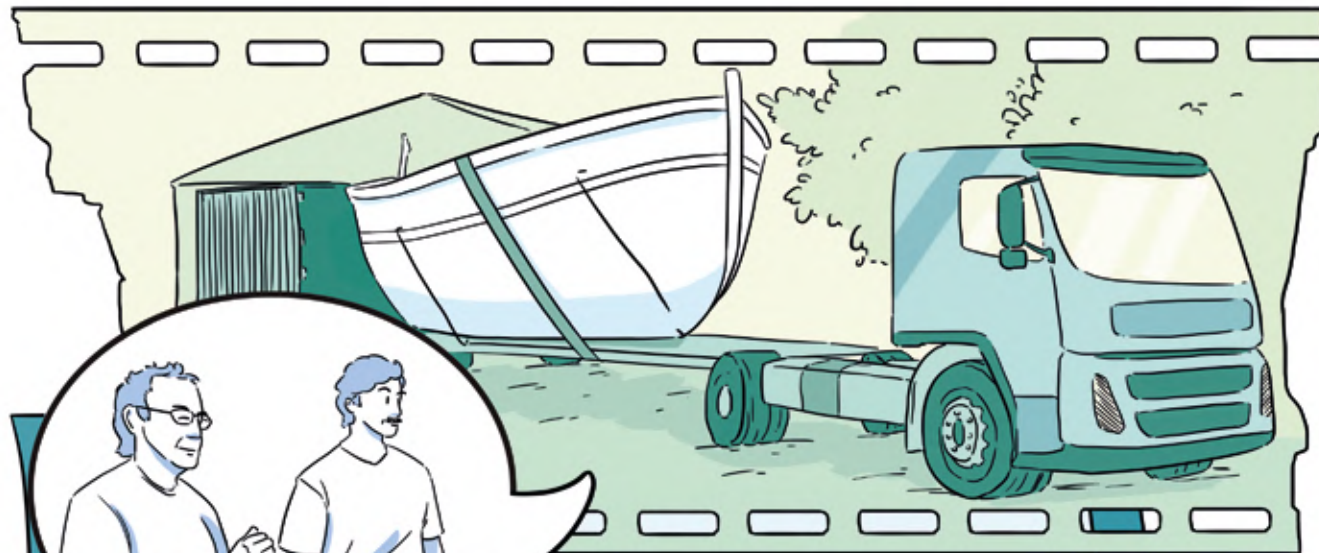
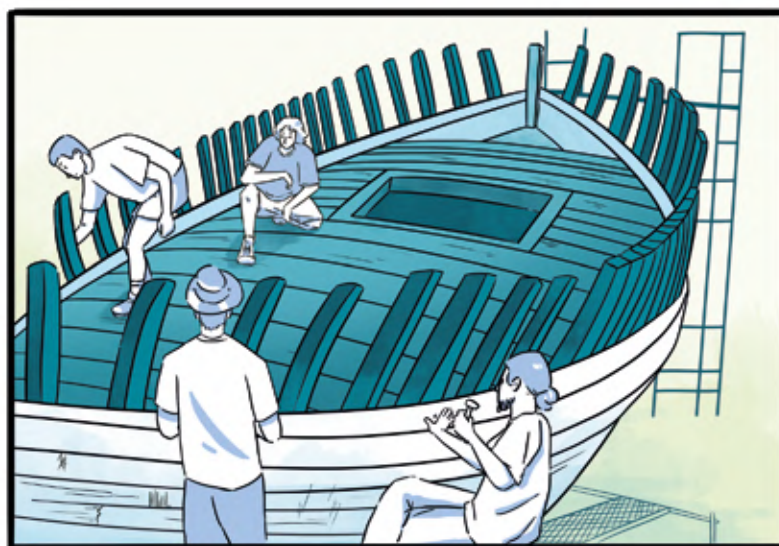
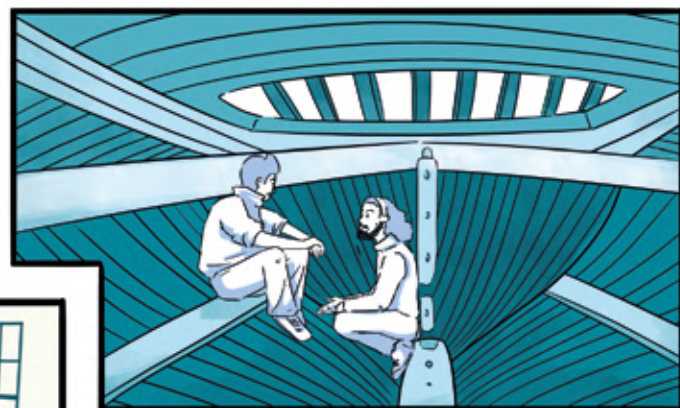
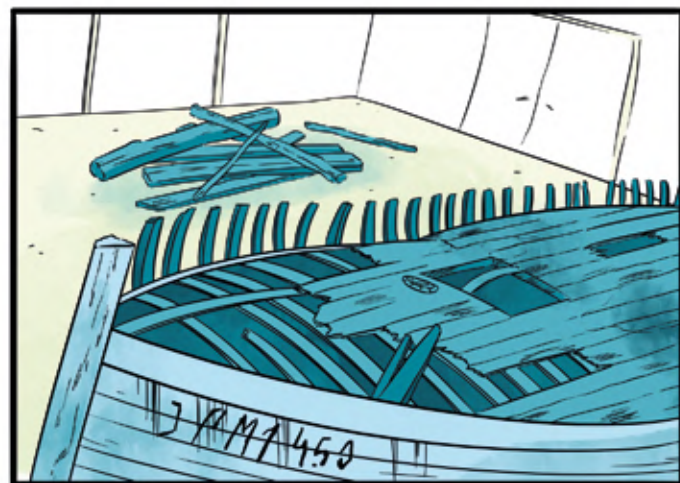
Ese año, un transporte especial llevó la barca por carretera hasta el Puerto de Palma, donde quedó amarrada durante poco más de un año. El Consell de Mallorca decidió que iniciarían su restauración a través de un proyecto de escuela taller dirigido por maestros carpinteros de ribera, que también serviría para enseñar el oficio a las nuevas generaciones.



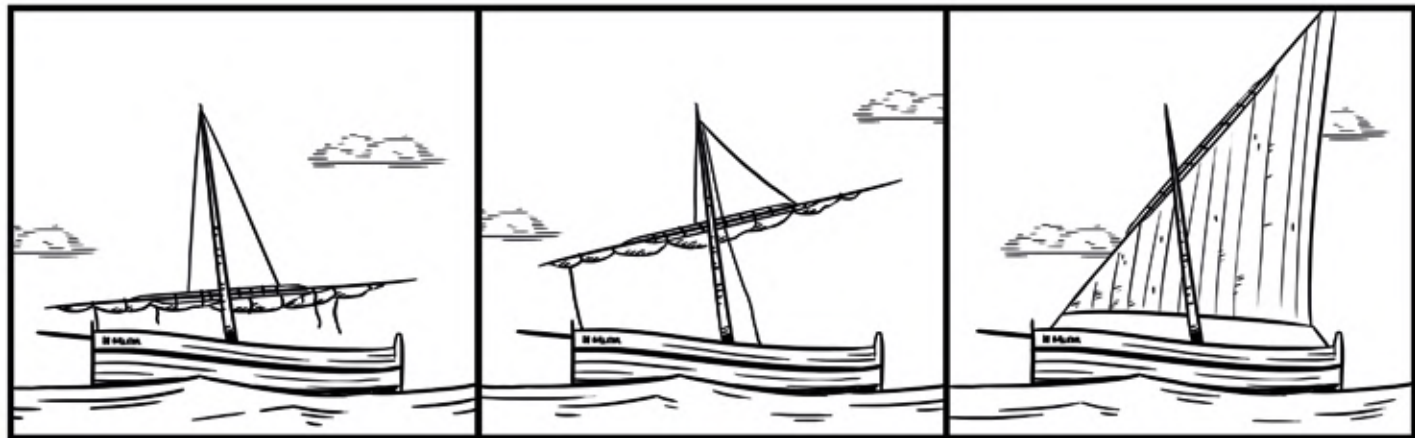
En el año 2000, la Balear fue trasladada al taller de Mestres d'aixa del Consell de Mallorca ubicado en el aeródromo de Son Bonet, en Marratxí. Así comenzaron los trabajos de restauración, dirigidos por un equipo de diez aprendices bajo

la supervisión del maestro carpintero de ribera Jaume Cifre. El desafío que planteaba la restauración era enorme. El estado del casco era ruinoso.

Bajo la dirección del maestro responsable, el grupo de aprendices adquirió gradualmente los conocimientos del oficio. Se desmontaron todas las piezas inservibles, se reprodujeron de acuerdo con la forma y el material originales, y se volvieron a ensamblar respetando las técnicas tradicionales.



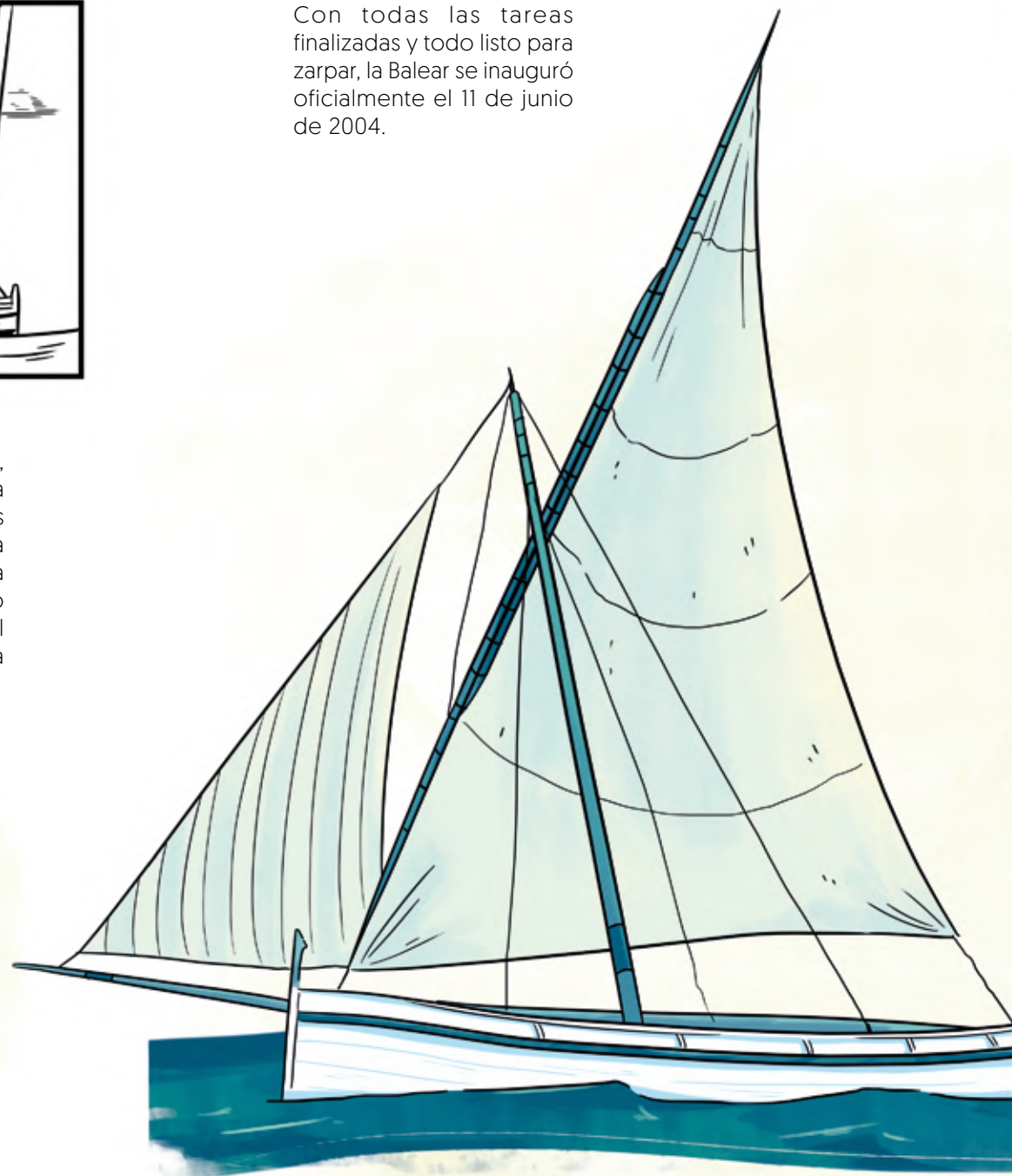
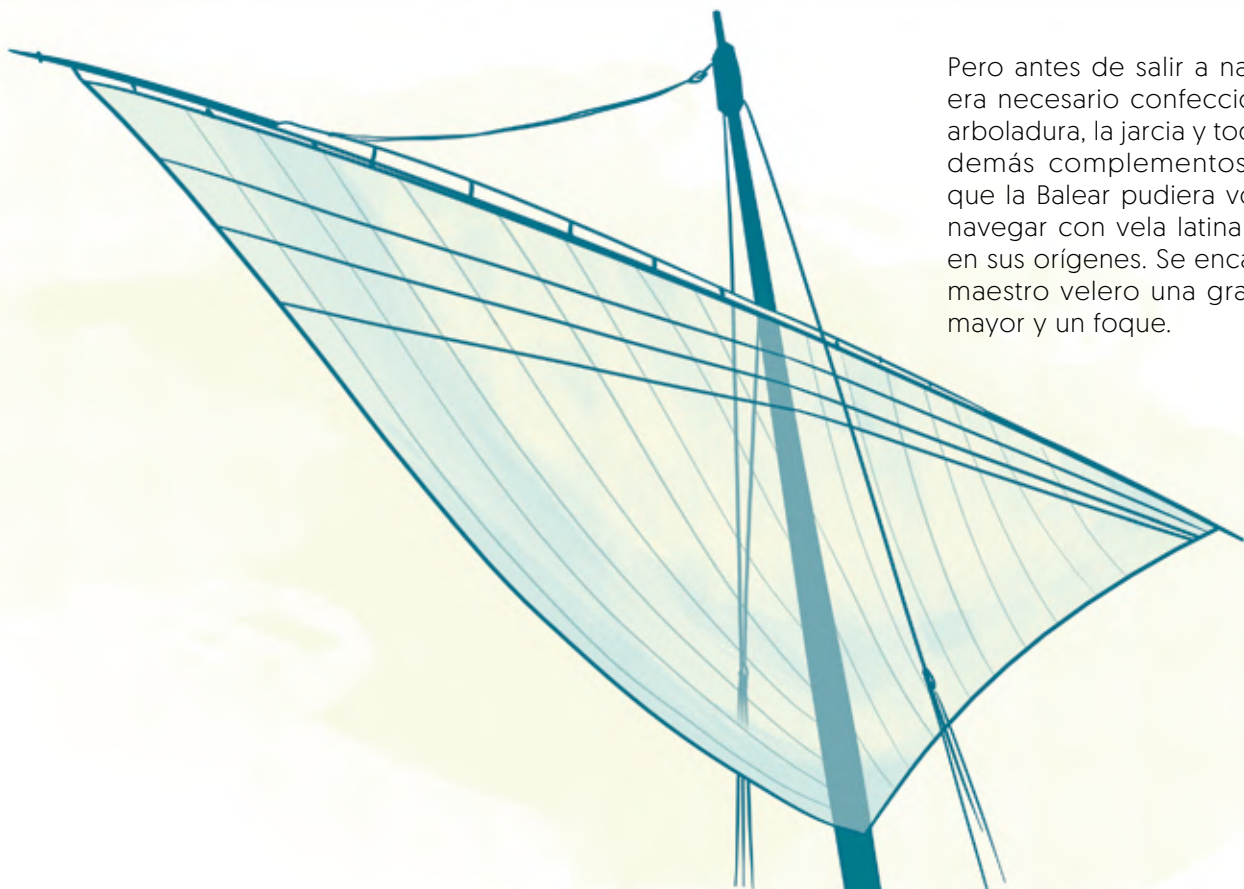
Después de años de trabajo, la barca restaurada y con un motor nuevo salió del taller de Son Bonet para reencontrarse con el mar.

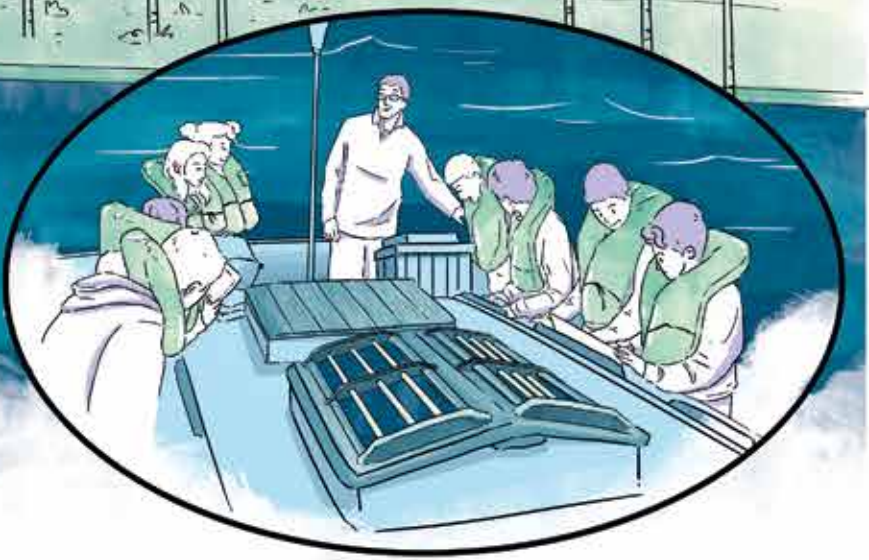
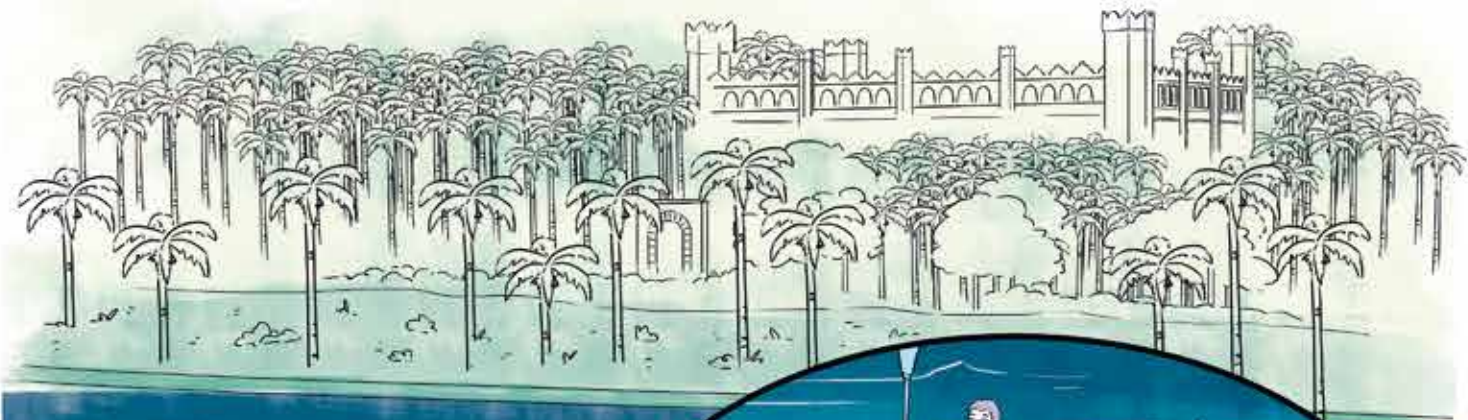


Con todas las tareas finalizadas y todo listo para zarpar, la Blear se inauguró oficialmente el 11 de junio de 2004.



Pero antes de salir a navegar, era necesario confeccionar la arboladura, la jarcia y todos los demás complementos, para que la Blear pudiera volver a navegar con vela latina como en sus orígenes. Se encargó al maestro velero una gran vela mayor y un foque.





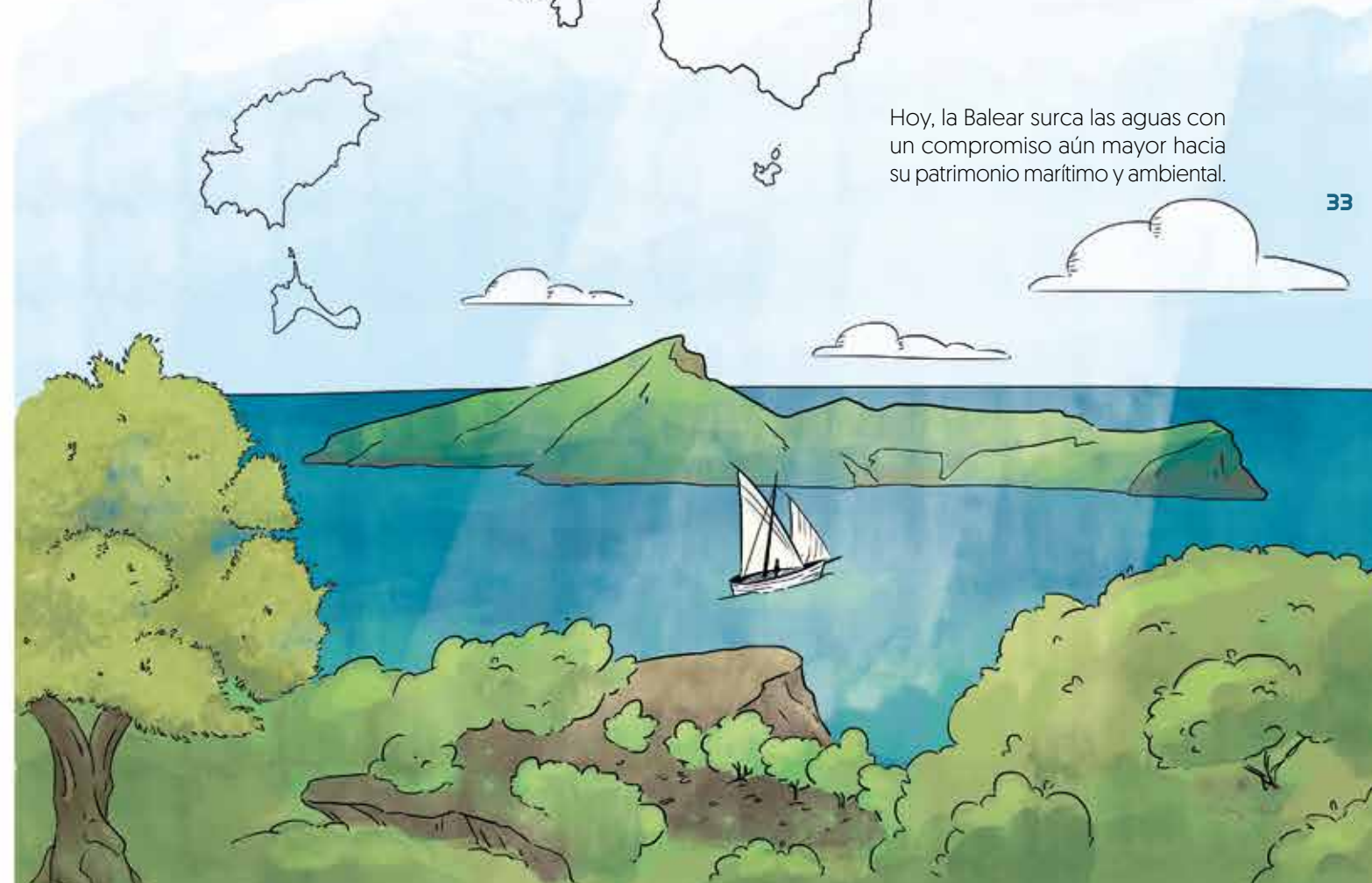
Desde aquel día, y de manera progresiva, la Balear ha ido incorporando actividades de educación ambiental relacionadas con el medio marino y de divulgación del patrimonio marítimo. Las salidas con escolares brindan la posibilidad a muchos niños y niñas de Mallorca de hacerse al mar por primera vez en un *llaüt* de estas características. Esta posibilidad queda abierta también al resto de la ciudadanía.

Durante los meses de buen tiempo, la barca visita diferentes áreas naturales protegidas del litoral mallorquín y da a conocer sus valores medioambientales y patrimoniales.

Además, como emblema del patrimonio marítimo de Mallorca, participa en ferias, fiestas populares, encuentros, regatas de vela latina y otros eventos culturales que se organizan en la isla y también fuera de Mallorca.



Hoy, la Balear surca las aguas con un compromiso aún mayor hacia su patrimonio marítimo y ambiental.



GLOSARIO

ASTILLERO

Establecimiento destinado a la construcción y reparación de embarcaciones.

AZUELA [AIXA]

Heramienta de carpintero que sirve para desbastar, compuesta de una plancha de hierro acerada y cortante, de diez a doce centímetros de anchura, y un mango corto de madera que forma recodo.

BOTALÓN

Palo que sale horizontalmente de la proa de una embarcación.

BOU

Arte de pesca de arrastre compuesto de una red en forma de embudo con dos bandas a cada costado que se mantiene abierto mediante puertas.

CALAFATEAR

Cerrar las juntas de las tablas de una embarcación para que no entre el agua.

CARPINTERO DE RIBERA [MESTRE D'AIXA]

Persona que tiene por oficio construir y reparar embarcaciones de madera.

CUADERNA

Cada una de las piezas curvas cuya base encaja en la quilla del buque y desde allí arrancan a derecha e izquierda, formando como las costillas del barco.

EMPAPAR [AMARAR]

Humedecer algo de modo que quede enteramente penetrado de un líquido. Por «amarar la fusta» se entiende el proceso de introducir la madera en el mar por un período de tiempo determinado, a fin de evitar deformaciones futuras y a su vez, anular la actividad de los insectos que pudieran haber penetrado en su interior.

ENTENA

Vara de fusta compuesta de una o dos piezas que, fijada oblicuamente en el mástil de la embarcación, sostiene la vela latina.

ESTOPA

Trozos de fibra de lino que se utilizan para tapar las juntas de las tablas de madera que configuran el casco de una embarcación.

FORRO

Conjunto de tablas con que se cubre interior y exteriormente el esqueleto del buque.

GÁLIBO

Plantilla con arreglo a la cual se hacen las cuadernas y otras piezas de los barcos.

QUILLA

Pieza que va de proa a popa por la parte inferior de la embarcación y sobre la que se asienta toda su armazón.

MÁSTIL

El palo colocado verticalmente en la nave y que sirve para sostener el aparejo y las velas.

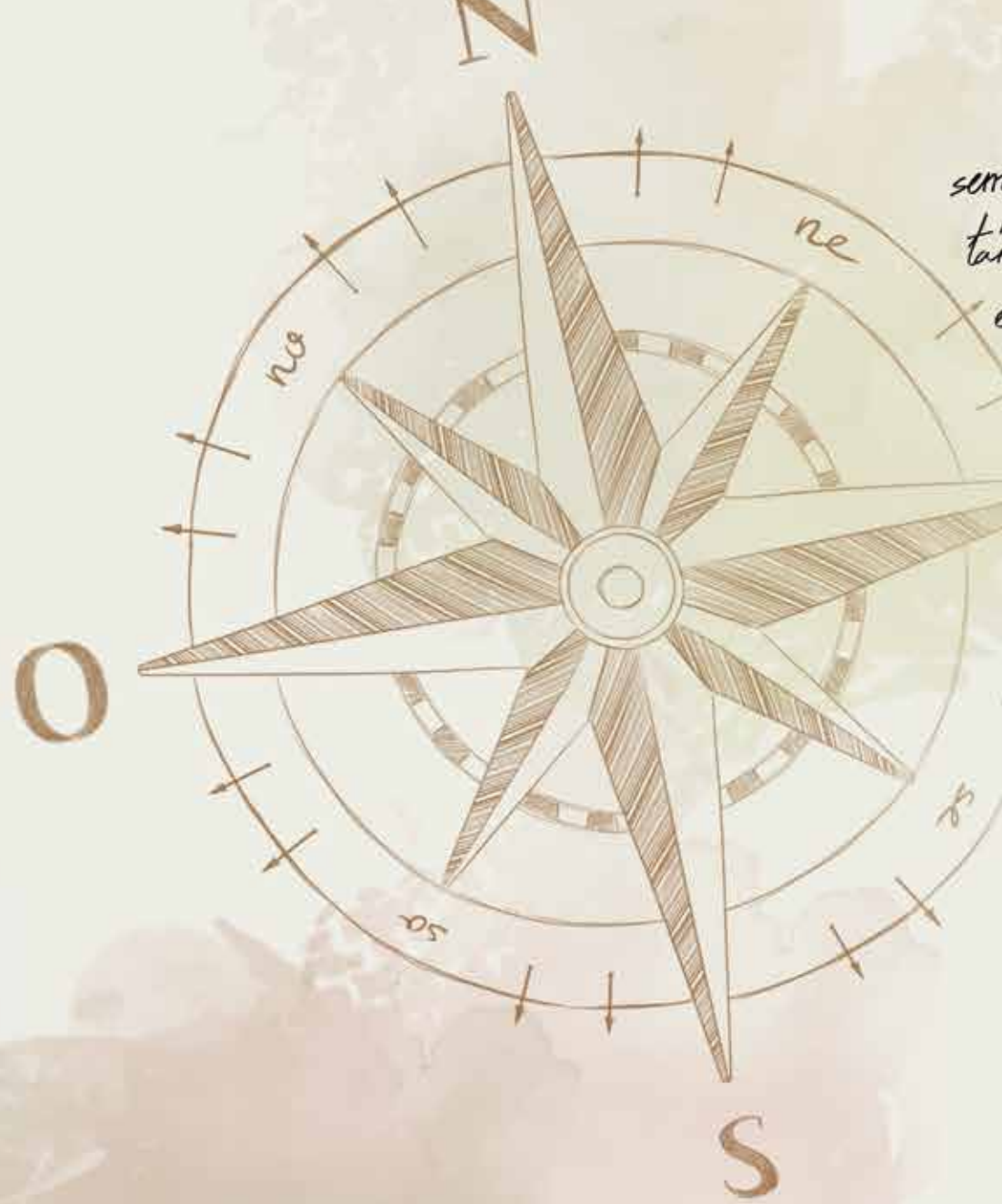
RODA

Pieza curva que va montada sobre la quilla y forma la proa de la embarcación.

TABLA

Cada una de las piezas con que se cubre interior y exteriormente el esqueleto del buque.

A un poble i una terra arrelada a la mar Mediterrània



Una dona marinera
sempre mica don ve es vent;
tant si es llevant com ponent,
es bon temps sempre l'espera.

Estimat meu vos sou l'ona
de sa vorera de mar
i el bon mariner sentona
just de sentir-vos cantar.

Mariner, tu qui pretens
de bon cap i glosador,
me vols fer una cançó
que anomeni es vuit vents?

Llevant, Labe i Migjorn,
Ubeig, Ponent i Mestral,
Tramuntana i Gregal,
vet-aquí es vuit vents del món.

