III. OTRAS DISPOSICIONES

ADMINISTRACIÓN LOCAL

21114 *Resolución de 8 de octubre de 2025, del Consejo Insular de Mallorca (Illes Balears), referente a la incoación del expediente de declaración, como bien de interés cultural, del barco Rafael del año 1915 como barca de bou de primera generación.*

En la sesión del día 30 de septiembre de 2025, la Comisión Insular de Patrimonio Histórico de Mallorca, acordó, entre otros, el siguiente:

I. Incoar el expediente de declaración como Bien de Interés Cultural a favor del barco Rafael del año 1915 como barca de bou de primera generación (2.ª PM-1-3-12), que actualmente se encuentran en Son Bonet, de acuerdo con el informe técnico de 22 de septiembre de 2025, que se adjunta y forma parte integrante del presente acuerdo, y de conformidad con los artículos 7 y siguientes de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears.

II. Esta incoación comporta la aplicación del régimen de protección establecido para los bienes ya declarados de interés cultural durante toda su tramitación, de acuerdo con aquello que determina el artículo 8.2 de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del patrimonio histórico de las Islas Baleares. Cualquier intervención que haya que realizar sobre estos bienes tendrá que ser previamente autorizada por la Comisión Insular de Patrimonio Histórico.

III. El acuerdo de declaración se tendrá que adoptar en el plazo máximo de veinte meses contadores desde la fecha de iniciación del procedimiento. Caducado el procedimiento, no se podrá volver a iniciar en los tres años siguientes, a menos que lo pida el titular del bien, de conformidad con el artículo 10.6 de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre PHIB.

IV. Notificar esta resolución a los interesados y al Gobierno de las Illes Balears.

V. Publicar este acuerdo de incoación en el «Butlletí Oficial de les Illes Balears» y en el «Boletín Oficial del Estado» y anotarlo en el Registro Insular de Bienes de Interés Cultural de Mallorca y comunicarlo a la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para que proceda a su anotación en el Registro de Bienes de Interés Cultural de las Illes Balears y a la vez comunique en el Registro General de Bienes de Interés Cultural del Estado las inscripciones y anotaciones que se realicen.

Palma, 8 de octubre de 2025.–El Secretario de la Comisión Insular de Patrimonio Histórico de Mallorca, Miguel Barceló Llompart.

INFORME TÉCNICO

En fecha 26 de junio de 2025 (n.º reg. 54507) tuvo entrada en la Dirección Insular de Patrimonio, remitida por Bernat Oliver Font, en calidad de técnico de patrimonio Marítimo del Departamento de Medio Ambiente, Medio Rural y Deportes del Consejo de Mallorca, solicitud de declaración como Bien de Interés Cultural (BIC) o bien Catalogado (BC) a favor de la barca de bou Rafael, acompañada por el informe técnico sobre la valía patrimonial de la barca de bou Rafael.

Este informe recoge parte del texto de este informe, redactado por Bernat Oliver Font.

1. Ficha técnica.

– Nombre: Rafael.

cve: BOE-A-2025-21114
Verificable en https://www.boe.es

– Lugar de construcción: Drassanes Llompart, Palma.
– Año de construcción: 1915.
– Encargo de construcción: Sr. Jaume Picornell Barceló y los hermanos Rafael y Bartomeu Font Bosch.
– Matricula: 2.ª PM-1-3-12 NIB. 29814.
– Eslora actual: 12,90 / Manga: 4,40 / Puntal: 1,33.
– TRB: 14,99.
– Motor: interior 85 HP.
– Tipología: barca de bou de primera generación.
– Aparato: latino compuesto de vela mayor, foque y media (superficie vélica total: 150 m^2).
– Capacidad para 25 pasajeros.
– Armador/propietario (septiembre 2025): Jan Santolaria Curel (propietario al 100%). Futuro: Consejo de Mallorca.

2. Descripción del elemento.

En el momento de redactar este informe la embarcación Rafael se encuentra en el taller de carpinteros de ribera del Consejo de Mallorca situado en el aeródromo de Son Bonet (Marratxí), lugar en el cual, posteriormente a su adquisición por parte del Consejo de Mallorca–, y en virtud del convenio de colaboración, podrá ser mostrada al público y terminada para una futura intervención de restauración.

El presente informe tiene en cuenta el estado de conservación de esta embarcación en el momento en que se encuentra situada en el taller de carpinteros de ribera del Consejo de Mallorca, a la vez que atiende a una valoración de carácter patrimonial basada en su significación cultural en el contexto de la evolución de la náutica tradicional isleña y en la evolución de las artes de pesca e indirectamente del oficio de carpintero de ribera, maestro velero y calafate.

2.1 Definición de «Barca de Bou».

Una barca de bou es un tipo de embarcación destinada a la pesca de arrastre. Las primeras barques de bou pescaban a la vela y por parejas, pero con el tiempo se convirtieron en embarcaciones motorizadas que pescaban individualmente. Se trataba de barcas construidas a la manera tradicional en el marco tipológico del laúd, con las ruedas rectas y las cubiertas con la inclinación propia de los cascos veleros.

Refiriéndose al arte, y en la época en que se pescaba a la vela, el Diccionario Catalán-Valenciano-Balear, lo define como:

«... una gran pieza de red compuesta esencialmente de una bolsa o depósito y de dos prolongaciones anteriores y laterales que son estiradas por dos barcas. La pesca que se hace con este arte se dice pescar al bou; las dos barcas forman la pareja del bou; el pescado que cogen se llama pescado de bou...»

En Mallorca tenemos constancia de la pesca de bou desde mediados del siglo XIX. El Archiduque a Lluís Salvador hace referencia:

«Esta clase de pesca, extendida por todo el Mediterráneo se efectúa en dos barcas a las cuales se da el nombre de pareja de laúdes de bou. Desde las barcas, y lejos de la orilla, se lanza la red al mar y se arrastrada por dichas barcas que navegan paralelamente. Cuando se quiere sacar las redes, se arrían las velas y se van recogiendo desde las dos barcas al mismo tiempo.»

Con el paso del tiempo, las barcas y los aparejos evolucionaron y en esta evolución marca un hito determinante la aparición de los motores aplicados a los barcos. Con la motorización la barca cambia morfológicamente: pierde la vela, pierde el aparato y pierde tripulación, entre otros cambios. Esta evolución marcará las diferencias entre 4 generaciones de barcas de bou. Rafael nace como barca de primera generación que

cve: BOE-A-2025-21114
Verificable en https://www.boe.es

evoluciona a segunda generación. Contiene elementos de ambas generaciones que recogen el proceso evolutivo de la pesca de arrastre en Mallorca en cuanto a artes y utensilios, y morfología de la embarcación.

Destaca el hecho de que el Rafael es una barca de bou aparejada de vela latina y que inicialmente, si bien por poco tiempo, pescó arrastrando el bou únicamente a la vela, con su pareja, Bartolomé. Este aparato se tiene que poner en relación en los aparatos latinos de los bous de primera generación, como son, además del Rafel, el Sant Isidre o la Balear.

2.2 La pérdida de la barca de bou tradicional.

La barca de bou se vio afectada por la ineficacia que manifestaron las plantillas veleras a la hora de adaptarse al proceso de motorización. Fue aproximadamente a partir de la década de 1920 cuando se empezaron a instalar motores de explosión con una potencia de 15 a 20 HP; marcas de motores como Bolinder, Bet Sum, Laval, Scania, Volund o Tonin –el primer motor que se instaló al Rafael fue un Bolinder de 30 HP–, empezaron a montarse en cascos que no estaban preparados morfológicamente para acoger aquellos ingenios. Aun así, la vela se mantuvo como aparato mixto hasta los años 30 e incluso los 40 del siglo XX. Los problemas de abastecimiento de combustible como consecuencia del bloqueo durante la Guerra fue la causa que la vela se mantuviera tanto de tiempo como aparato auxiliar.

A medida que la fiabilidad de los motores aumentaba crecían los cambios: retirada del mástil mayor latino y de todo el aparato para la propulsión a vela; aumento de la manga máxima del fuselaje; engrandecimiento y alargamiento de las popas; cambio en el plano de las cubiertas que dejaron de tener el acabado necesario para desaguar el agua, etc. En el caso del Rafael, a finales de 1950 se le redondeó la popa a la manera de hacer del levante peninsular «popa valenciana» con el fin de mejorar el trabajo del bou. Esta modificación se ha de ver como un rico registro de la historia de la barca.

La pérdida de las últimas barcas de bou construidas en Mallorca:

– Cala Michana (1919) con base en Portocristo: hundido.
– Tonet (1947) con base en Palma: destruido para dar paso a una nueva construcción.
– Virgen del Carmen (principios de los años 20): desaparecido el 1998.

Las barcas de bou construidas en Mallorca que se conservan hoy son las siguientes:

– Rafael (Palma, 1915). Navega en buenas condiciones.
– Sant Bartomeu (Palma, 1921). Mal estado. Mahón. Asociación Amigos del Mar Puerto-Mahón. Se conserva a tierra, dentro de las pedreras de Robadones (Mahón).
– Balear (Palma 1924). Consejo de Mallorca (BIC). Activa.
– Sant Isidre (Portocolom, 1925). Navega en buenas condiciones, en Cataluña.
– Valldemosa (Palma, 1926). Mal estado. A medio por restaurar. Muelle Viejo de Palma. CMM.
– Nuevo Tomás (1940). Mal estado. A medio por restaurar. Taller Son Bonet. Consejo de Mallorca.
– Bartolomé (Palma 1915). Fue la pareja del Rafael. Mal estado. Pendiente de restaurar. Actualmente en Ibiza.
– Marjupe I. En activo. Pesca.
– Marjupe II. En activo. Pesca.
– Balear II. En activo. Pesca.
– Marisita. En activo. Pesca.

2.3 Evolución y encuadre tipológico del Rafael.

El año 1915, Jaume Picornell Barceló y los hermanos Rafael y Bartomeu Font Bosch encargaron a los astilleros Llompart de Ciudad de Palma, entonces regentada por

cve: BOE-A-2025-21114
Verificable en https://www.boe.es

Leopoldo y Sebastià Llompart, la construcción de dos laúdes para la pesca a la pareja. De esta manera nacieron el Rafael y el Bartolomé. Se trataba de construir dos barcas que fueran lo bastante parecidas, con el fin de facilitar la pesca en pareja (la pareja de bous), ya que se tenía que mantener una velocidad parecida mientras se estiraba el arte.

La embarcación Rafael es una barca de bou artesana, construida siguiendo la tradición de los carpinteros de ribera de Mallorca para la pesca de arrastre. El Rafael fue construido con maderas locales: olivo y encina para las costillas y pino para el forro del casco y la cubierta. Sus características técnicas, la manera de trabajar, los aparejos, etc., son fruto de la evolución en la manera de construir y utilizar este tipo de embarcaciones. Así, el Rafael representa un hito determinado en un momento concreto de la evolución constructiva de las barcas de bou y de su sistema de operar que clasificamos como «primera generación», atendiéndonos a las categorías siguientes:

– Primera generación: barcas de bou anteriores a la motorización, con un alcance cronológico que llega en torno a la década de los años veinte del siglo XX. Van aparejadas con vela latina mayor y foque o polacra. El casco era el de un laúd con las ruedas rectas. Pescaban con pareja arrastrando el bou a la vez. No llevaban mesana: la que lleva el Rafael se ha añadido posteriormente para otras funciones que no tienen que ver con aquella principal a la que obedece la construcción de la barca: la pesca.

– Segunda generación: bous construidos en el momento o en la inmediata posterioridad a la llegada de los motores, pero que se encontraban en un periodo intermedio donde aquellas máquinas no tenían todavía bastante potencia y por lo tanto, se tenían que ayudar del aparato velero. Algunos todavía pescarían en pareja. El Rafael sale del astillero sin motor. No se instalará el primero hasta 1925. La barca se adaptará a la motorización con cambios visibles posteriores como la modificación de la popa, el acortamiento del botalón o el adelantamiento del mástil maestro que deja de estar con trinquete y pasa a estar en candela.

– Tercera generación: las primeras de esta época –a partir de 1940–, todavía llevaban restos de aparato, pero se transforma: botalón y un mástil mayor dotado de una botavara cangrea que hace las funciones de pescante, no es útil para navegar. Además, las plantillas de los bous de tercera generación del primer momento no habían acabado de hacer el cambio y muchas barcas hubieron todavía de incorporar modificaciones para ajustar los cascos tradicionales la mayor potencia de los motores y al arrastre en solitario, como en el caso del Nuevo Tomás (Andratx 1940) que hizo adaptaciones en el año 1975.

Podríamos determinar una «Cuarta generación», en la cual las barcas se construyen ya como bous plenamente motorizados y pensados para el arrastre con motor potentes. Es el caso de los bous construidos a partir de los años 1970 y hasta hoy. Un ejemplo es la nueva Valldemosa que ha sido construida en la península y que sustituye la barca vieja (Valldemosa). La pérdida de la flota de barcas del bou artesanales también se debe a la intromisión de barcos procedentes de las costas del este peninsular, principalmente de Alicante y Tarragona.

Como hemos señalado en su evolución, las barcas de bou introdujeron los motores a principios del siglo XX y dejaron de pescar en pareja. También llegaron a eliminar la vela como elemento de propulsión por aquel trabajo. Con el motor la barca ganaba con independencia respecto de las condiciones de viento y mar, y economizaba, por ejemplo, también en tripulación.

De las barcas de bou que pescaban a la vela, se conservan, en diferente estado, 6 ejemplares de barcas de bou, tres son de primera generación construidas en Mallorca: Rafael (Palma, 1915), Bartolomé (1915) y Sant Bartomeu (1921). De tránsito a segunda generación o bien ya de segunda generación quedan tres: el laúd Sant Isidre (Portocolom, 1925), el laúd Balear (Palma, 1924) y el Valldemosa (1929).

Se conserva una única barca de bou de tercera generación, el Nuevo Tomás (1940). Mientras que no queda ninguna de las décadas de 1950 a 1980.

De cuarta generación quedan cuatro unidades: Marjupe I y II; Balear II y Marisita.

cve: BOE-A-2025-21114
Verificable en https://www.boe.es

Se encuentran en activo el Balear II –sustituto del bou Balear–, hecho por el carpintero de ribera Jaume Cifre el año 1997, y los bous Marjupe I y Marjupe II construidos en Porto Cristo por Jaume Vermell en los años 1991 y 1992 respectivamente. Todos corresponden a bou de cuarta generación.

2.4 Singularidad del Rafael en el marco de la tipología de barca de bou.

La redacción del presente informe tiene en cuenta la flota en conjunto.

La flota en activo.

Según información de la Federación Balear de Cofradías de Pescadores, hay en Mallorca siete embarcaciones de madera en activo. Estos datos corresponden a información de hace cuatro años, no actualizada, por lo tanto, es probable que este número sea todavía menor.

– Nuevo Capdepera Alcúdia (1991). PM-2-438. Hecha en Alicante.
– Marjupe primero Andratx (1991). PM-1-2040. Hecha en Portocristo.
– Porto Colom Andratx (1988). PM-1-2020. Hecha en Alicante.
– Balear Segundo Santanyí (1997). PM-1-1-97. Hecha en Portocolom.
– Marisita segundo Santanyí (1993). PM-1-3-93. Hecha en Portocristo.
– Marjupe segundo Santanyí (1992). PM-1-3-91. Hecha en Portocristo.
– Es Solleric Sóller (1989). PM-1-2028 Hecha en Alicante.

En el resto de las Baleares solamente ajetrean seis barcas del bou construidas en madera:

– Mares del Sur. Ciudadela AM-3-1124.
– Vicenta primera. Ciudadela. AT-3-2090.
– Charpat segundo. Ibiza. PM-1-2033.
– Ganasa. Ibiza. IB-1-1051.
– Su rata. Ibiza. IB-1-1074.
– Pito Quintana F. Mahón. MH-1-1-03.

Los años de construcción de estas embarcaciones son recientes (década de 1980/1990) y no se corresponden al momento de construcción de Rafael.

La flota no activa.

Vemos muy poco probable, por no decir imposible, que se localicen otras barcas de bou, aparte de las ya citadas y conocidas de todos. Por su eslora y su volumen, no pasan fácilmente inadvertidas a la vista de todo el mundo, además de que representan un problema de conservación por el espacio que ocupan. Eso explica la dificultad de conservación y el desguace de tantas unidades. Además, las barcas de estas características con interés patrimonial siempre han tenido el ojo de las Administraciones, asociaciones de aficionados y algunos particulares puestos encima, por lo cual han estado siempre bajo cierto control. Esta realidad justifica la excepcionalidad del Rafael como representante de una tipología en vías de total desaparición.

3. Criterios de valoración.

Para determinar el valor patrimonial de Rafael se ha analizado el papel que juega y el valor que toma en los siguientes tres escenarios: el de la propia barca, en el marco de su tipología y en el conjunto del patrimonio marítimo flotante de Mallorca.

Hemos visto que se trata de una barca de bou de primera generación aparejada de vela latina y foque, y que en la línea de la evolución de la barca de bou se percibe los inicios del arrastre a la vela en pareja y toma en su evolución algunos aspectos de los bous de segunda generación.

cve: BOE-A-2025-21114
Verificable en https://www.boe.es

Puntos a considerar:

1. Cualquier embarcación artesana tradicional construida de acuerdo con la técnica de los carpinteros de ribera de Mallorca, constituye una pieza única. Al margen de eso, Rafael es la más antigua de las barcas de bou que se conservan y una de las únicas tres que se conservan de primera generación, si consideramos a la Balear como barca de tránsito a segunda generación.
2. El estado de conservación de la barca, es bueno, ya que se encuentra operativa en estos momentos y ha pasado la inspección pertinente de la capitanía Marítima (mayo 2024). La barca podría seguir navegando sin ser objeto de ninguna intervención inmediata.
3. La flota mallorquina de barcas de bou que pescaban originariamente a la vela se reduce sólo a seis unidades, tres de las cuales, el Sant Bartomeu, Bartolomé y la Valldemosa están en mal estado o en una situación indefinida.
4. Aparte del papel clave que representa en el desarrollo de la tipología como bou de primera generación, también tenemos que valorar su función en el conjunto del patrimonio marítimo flotante de Mallorca. Si, de acuerdo con el último inventario (Oliver 2022) la flota menor tradicional mallorquina, constituida por más de 560 barcas entre pateras, busos, laúdes y botes está controlada a través de inventarios que se revisan y catálogos de protección que pretenden conservarla y activarla, no pasa igual con la flota de embarcaciones mayores que, dispersa por el mundo, entre tres pailebotes (uno de los cuales motovelero) y once barcas de bous, suman no más de catorce embarcaciones.
5. Esta realidad numérica, añadida al hecho de que muchas de estas barcas se encuentran fuera de Mallorca, obliga a tratar a Rafael como una de las últimas barcas mayores de que disponemos.

Visto lo visto, podemos concluir el siguiente:

1. El estado de conservación que presenta esta embarcación es bueno.
2. Es la barca de buey más antigua que queda.
3. Es el resultado de una construcción artesana tradicional de acuerdo con la manera de hacer de los carpinteros de ribera mallorquines.
4. Es una construcción llevada a cabo en los astilleros Llompart de Palma. Quizás es el único ejemplar que queda construido en este astillero.
5. Se trata de una barca única a través de la cual se pueden explicar los cambios provocados por el proceso de transición de la pesca a la vela como barca de bou de primera generación hacia segunda generación y posteriormente como barca propulsada en motor. Estos cambios no son únicamente morfológicos, sino que comportan otros cambios no menos importantes como el abandono de la navegación a vela en solitario y en pareja, y todo lo que eso significa: pérdida de conocimientos y de tradición en la manera de hacer, pérdida de tripulación y funciones, pérdida del lenguaje de la pesca a la vela e incorporación de nuevo lenguaje de la nueva manera de pescar, cambio de las áreas de pesca, de capturas, etc.
6. Desde un punto de vista morfológico el Rafael es capaz de explicar la comunión entre un casco construido con líneas veleras y la aplicación o introducción de un motor. Además, su propia construcción y las evoluciones que ha sufrido –popa– nos permite mostrar la técnica que utilizaban los carpinteros de ribera mallorquines en la construcción y modificación de estas barcas.
7. Entendiendo la organización de Rafael entenderemos la pesca que practicaba la barca y entenderemos cómo evolucionan a partir de los años 30 y más adelante, las nuevas formas en los cascos de los bous mallorquines por efecto de los motores. Podremos entender que los carpinteros de ribera abandonan definitivamente la manera de construir barcas veleras y centrarse en la construcción de cascos de tercera y cuarta generación ya completamente adaptados a las grandes maquinarías e instalaciones de a bordo para poder pescar con más potencia y a más profundidad.

cve: BOE-A-2025-21114
Verificable en https://www.boe.es

Por lo tanto,

– La barca de bou Rafael tiene valor patrimonial por ella misma y por lo que representa en el gemelo de la tipología de barca de bou y más en concreto en el de barca de bou de primera generación.

– La barca juega un papel relevante para explicar tanto la pesca de arrastre como la historia evolutiva de la construcción de este tipo de embarcaciones. Además, se complementa en la evolución del resto de bous que conservamos, principalmente los de primera, segunda y tercera generación.

4. Estado de conservación.

Como se ha apuntado anteriormente, el estado de conservación que presenta esta embarcación es bueno.

El grado de originalidad que mantiene se ve ligeramente afectado por algunas pequeñas modificaciones sin importancia y de carácter reversible sufridas en la estructura del casco, así como su apareamiento como barca de mediana.

A falta del estudio en profundidad del casco, a priori, la restauración en la que ha sido sometida no ha desvirtuado en absoluto los gálibos y características originales de la embarcación.

El añadido de la «popa de pato» se tiene que considerar una incorporación/adaptación que explica la evolución de la pesca de arrastre.

Los interiores conservan en gran parte la distribución original.

El actual estado de conservación es el de una embarcación recuperada.

5. Principales medidas de protección del bien.

5.1 Retirada de elementos ajenos.

El Consejo de Mallorca tiene previsto un proyecto de saneamiento completo que contempla la retirada de un elemento que no forma parte del casco original, un añadido que nada tiene que ver con una barca de bou mallorquina de primera generación. Este elemento es el palo de mesana y la botavara. Igualmente, está prevista la restitución estética original en cuanto a colores y su distribución, tanto de la obra muerta como de la cubierta.

Justificación de la retirada de este elemento (árbol por término medio):

El Rafael ha pasado por diferentes momentos desde su construcción: diferentes armadores y diferentes funciones. Mantuvo su función original como barca de pesca hasta la década de los 70 del pasado siglo. En el transcurso de aquellos años de actividad, como se ha dicho, las barcas de bou sufrieron algunas modificaciones que facilitaban y mejoraban la pesca, la más relevante fue la modificación de la popa, que consistió en el añadido de una sobreestructura de forma redondeada renombre «cola de pato» que facilitaba el trabajo con las puertas y evitaba entre otros, que estas golpearan el timón. Se entienden estas incorporaciones como elementos enriquecedores de la historia de la barca en el marco de su actividad pesquera, que además explican la evolución de la pesca de arrastre en Mallorca en cuanto a evolución de las artes, de la técnica de pesca en sí misma y de los cambios morfológicos que protagonizan los barcos también debidos a otras variables, principalmente la motorización de las naves.

En la década de 1984 Rafael abandonaba la lista de pesca y pasaba a la lista quinta, folio 1-9520. En la década de los 80 pasó en Ibiza con nuevos armadores (Vicente Ribas Suñer y David Morgan) que la dedicaron al chárter. Tomó parte en varias ediciones del Trofeo Almirante Conde de Barcelona y en la Ruta de la Sal ya como barca de mediana.

En 1996 la barca era adquirida por Raúl Mata y Joan Santolaria, y viajaba a Cataluña, donde ha permanecido hasta hoy adscrita a la empresa Tela Marinera, encargada de su explotación, y de la «Asociación de Amigos de la Barca de Mediana Rafael 1915». Haciendo actividad de chárter se han llevado a cabo varios proyectos

cve: BOE-A-2025-21114
Verificable en https://www.boe.es

pedagógicos como la Ruta Josep Pla o la Ruta de Barbarroja. Durante estos años de actividad en Cataluña la barca mantuvo el aspecto de una barca de mediana: palo mayor, palo de mesana; en cuanto a la estética: casco pintado de blanco en su obra muerta y franja azul por encima de la tabla de clavos y hasta la tapa de regala, también pintada de azul; mientras que la original pinta de color únicamente la cinta.

5.2 Medidas generales de protección.

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

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

Una vez realizadas las intervenciones para la retirada de elementos ajenos añadidos, la embarcación se tiene que conservar talmente como se encuentre en el momento. No podrán efectuarse cambios en el volumen del casco ni de ninguna otra naturaleza que afecte a su morfología y su aspecto (tratamiento de la obra viva y la obra muerta con respecto a colores y textura).

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

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

6. Conclusiones.

Una vez analizados los criterios estándares a la hora de valorar embarcaciones históricas (antigüedad; singularidad tipológica y constructiva, estado de conservación y originalidad) concluimos que la barca de bou el Rafael, es un elemento patrimonial merecedor de la máxima protección jurídica que otorga la Ley de Patrimonio Histórico de les Illes Balears de 12 de diciembre de 1998.

Por todo el expuesto, proponemos la incoación como Bien de Interés Cultural (Bien Mueble) de la barca de bou Rafael.

cve: BOE-A-2025-21114
Verificable en https://www.boe.es