III. OTRAS DISPOSICIONES

ADMINISTRACIÓN LOCAL

23748 *Resolución de 30 de octubre de 2026, del Consejo Insular de Mallorca (Illes Balears), referente a la incoación del expediente de declaración, como bien de interés cultural, de la embarcación Els Gorretes.*

La Comisión Insular de Patrimonio Histórico de Mallorca en la sesión del día 29 de septiembre de 2026, acordó, entre otros, el siguiente:

I. Incoar el expediente de declaración como Bien de Interés Cultural a favor de la embarcación «Els Gorretes», de acuerdo con el informe técnico de 18 de septiembre de 2026, 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 les 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 les Illes 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 Govern de les 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 les Illes Balears para que proceda a su anotación en el Registro de Bienes de Interés Cultural de les 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, 30 de octubre de 2026.–El Secretario de la Comisión Insular de Patrimonio Histórico, Miguel Barceló Llompart.

Descripción

1. Ficha técnica:

– Nombre: «Els Gorretes».
– Matrícula: 3.ª-PM-1-1975 NIB.6805.
– Carpintero de ribera: desconocido.
– Lugar de construcción: Ladrillo.
– Año de construcción: 1891.
– Eslora: 8,92 m/9,63 m.
– Manga: 2,83 m.
– Puntal: 0,96 m.
– TRB: 5,90.
– Motor: NISSAN-B4.40 Serie: 7515 Potencia KW/CV: 44.12/60.00.
– Aparato: no.
– Armador/Propietario actual: Jaume Amengual Serapio (100 %).

cve: BOE-A-2026-23748
Verificable en https://www.boe.es

2. Descripción del elemento.

La embarcación «Els Gorretes» es un laúd de madera de construcción artesana tradicional, las características técnicas del cual, se han relacionado anteriormente.

Su morfología corresponde a las plantillas de un laúd tradicional de las Islas Baleares, que en este caso corresponde a las plantillas de un laúd menorquín. Los rasgos generales de los gálibos son compartidos por los carpinteros de ribera de las Baleares y en un sentido más amplio para el resto de artesanos constructores del Mediterráneo.

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

Se desconocen los detalles de la construcción de «Els Gorretes» en cuanto al astillero o carpintero de ribera, si bien en la documentación oficial de los Registro de la Capitanía Marítima (hoja de asentamiento de Registro de Cascos) se anota que el lugar de construcción es Mahón y la fecha es 1891, momento en el que entra en servicio.

2.1 Análisis del casco.

2.1.1 Cubierta.

La restauración y modificación estructural en la que fue sometida durante la década de 1950, originó el aspecto actual de la cubierta (fig. 2) que es corrida, con dos aperturas, la que se corresponde con el motor y una escotilla o escotillón que se situaría a proa del árbol original. La crujía como tal ha desaparecido como consecuencia del uso continuado a que se ha destinado la barca, la pesca. Por lo tanto, presenta una cubierta plana y espaciada interferido sólo por los elementos de pesca necesarios para practicar este tipo de pesca de rodeo y que consiste en un *xigre* y un *alador*, ambos utilizados para izar el arte de pesca.

Los escalamotes quedan a la vista, si bien parcialmente cubiertos en los laterales centrales, tanto de babor como de estribor, por una tabla postiza. Sus cabezas quedan cubiertas bajo la tapa de regala.

Ha perdido la rueda de proa y el *capellet* o *cap de mort*, como tantos otros barcos de arrastre y laúdes dedicados a la pesca y, en su momento, al contrabando. En ausencia de la rueda y el *cap de mort*, que presumiblemente fue cortada en algún momento por encima del regala, lleva una delfinera situada transversalmente que actúa de plataforma al servicio de diferentes usos.

No presenta rastros de fogonaduras ni herrajes de maniobra que podamos relacionar con la navegación a vela, si bien queda el rastro de un banco d'enarbolar.

Como sistema de amarre presenta dos bitas por cada lado, una a proa y la otra a popa y pasacascos en cada lado y a popa. Ausencia de bitonos, cornamusas y clavijeros.

Cabina. Lleva una cabina instalada muy posteriormente a la construcción del fuselaje, que sirve de cobijo al patrón. Este elemento se volverá a instalar en las mismas características y en el mismo lugar. No es un elemento relevante.

Presentación. La cubierta se pinta de blanco en todo su conjunto. También el pasamanos.

2.1.2 Obra muerta y obra viva.

Construcción tradicional con madera a tope. Quilla dentro de medidas originales y branque y codaste acuerdo con el material, técnica constructiva y presentación, a excepción de la rueda de proa y el sombrero, que han desaparecido.

cve: BOE-A-2026-23748
Verificable en https://www.boe.es

Fuselaje de popa redonda a partir de una intervención posterior llevada a cabo en los años 50 del pasado siglo. Estas popas redondas «valencianas» (fig. 5), facilitan las tareas en la pesca de rodeo. Un caso parecido de modificación de las popas con el fin de facilitar el trabajo con el aparejo, lo encontramos en las embarcaciones «Rafael» (1925) y «Nuevo Tomas» (1940).

Se han incorporado dos elementos relacionados con la seguridad: una escalera organizada a partir de dos travesaños de acero inoxidable montada al lado de estribor y en la banda del mismo lado, un pasamano del mismo material que mediante con una red hace las funciones de barandilla que impide el acceso al mar por la borda.

La presentación de la obra muerta y de la obra viva es correcta. Fuselaje en blanco. Los *nedants* con pintura patente habitual y la obra muerta, en blanco, decorada con dos franjas por lado de color rojo que recorren el fuselaje de proa a popa. Una más delgada se sitúa en la orla, justo por encima de la tabla de clavos y la otra más ancha se sitúa justo por debajo de la tabla de clavos cogiendo la media caña exterior de esta. Cubierta en blanco, si bien en la imagen se ve pintada con pintura mini, sobre la cual va el esmalte blanco.

2.1.3 Elementos de propulsión y gobierno.

Esta embarcación surgió aparejada de vela latina. La motorización en los fuselajes de pesca y en general en la marina menor es posterior al momento de construcción de «Els Gorretes», ya entrado el siglo XX. Los elementos que se han conservado de la propulsión original a vela se reducen al banco de arbolar (fig. 3), que presenta la media luna a manera de fogonadura donde se apoyaba el árbol maestro. Entendemos que esta embarcación aparejaba de mayor latina y foque.

El gobierno original respondía en un timón axial de madera con caña que fue sustituido a partir de la modificación de la popa de abanico por un timón de hierro y mecha.

Motorización. La primera motorización debió implicar una modificación del puente para alojar la hélice y pasar la bocina; en la actualidad se ha instalado una barra metálica en sustitución del codaste *poper/roda*. En el interior se tuvieron que disponer dos madres con el fin de sostener el motor. El motor que lleva la embarcación en la actualidad es un Nissan b4 40 60 cv/44,12 KW.

3. Criterios de valoración.

3.1 Antigüedad.

«Els Gorretes» fue construido el año 1891. El número de unidades de estos tipos (laúd) que se conserva anteriores a 1930 es bajo. El porcentaje más alto de laúdes en activo se corresponde en la producción de la década de los años 50 y 60 del pasado siglo.

Embarcaciones artesanas tradicionales menorquinas y baleares anteriores al siglo XX son escasas (el bote «Callao», 1893; el laúd «Beata Catalina», 1894 y algunos pocos más). Esta realidad convierte esta embarcación en una de las embarcaciones artesanas de construcción y plantillas tradicionales más antiguas de las Baleares, lo cual implica que hay que fijarse en los aspectos constructivos y la conservación de registros originales para determinar el grado de relevancia de esta antigüedad: en qué grado el paso del tiempo y la exigencia y necesidades de la actividad profesional ha afectado a la conservación del fuselaje original (1891).

La fecha de construcción indica que esta barca salió aparejada de vela latina. Hasta los años 20 no se dan las primeras motorizaciones de la flota artesana profesional. El diseño del fuselaje se corresponde por lo tanto a los diseños veleros anteriores a la consolidación del proceso de motorización que implicaría una evolución de los gálibos hacia una morfología del fuselaje pensada para la recepción de la máquina y complementos –ensanchamiento del interior y de la popa– y pensada también para el comportamiento de la nave dentro del mar durante la navegación, con un «enculament» de la popa debido al incremento notorio de la velocidad.

cve: BOE-A-2026-23748
Verificable en https://www.boe.es

El fuselaje actual conserva las plantillas o diseño original del momento de su construcción y además, incorpora modificaciones (popa de abanico y motorización) que enriquecen la historia de la barca, en tanto que explican la evolución y avances en los sistemas de pesca y de navegación e indirectamente, la evolución de la náutica en general.

3.2 Singularidad.

La singularidad por tipo (laúd).

Dentro del conjunto de la flota artesana tradicional menor, el laúd ocupa el grado más alto de representatividad debido al alto porcentaje de unidades existentes.

Por lo que respecta a la singularidad constructiva, la referida en la producción de un carpintero de ribera o astillero con respecto al resto de carpinteros de ribera, no es aquí de aplicación debido a que no conocemos el astillero/carpintero de ribera responsable de su construcción.

3.3 Originalidad.

Con el paso de los años la barca ha sufrido ciertas modificaciones de escasa importancia excepto aquella que atiende a la popa. Estos cambios pueden obedecer a la propia historia de la barca y a las sucesivas intervenciones de que ha estado objeto como consecuencia del cambio de propietarios, de usos y funciones. Cambios que tienen que considerarse parte relevante de su historia.

No conocemos la morfología original en cuanto a disposición de la arboladura (aparejo, número de árbol) ni de sobre estructuras (cabinas y sobre estructuras), pero se conserva el banco de arbolar que nos determina la existencia originaria de un árbol (aparejo latino) y su disposición en el fuselaje. El fuselaje no presenta cambios sustanciales relevantes no justificados y conserva la mayor parte de acuerdo con la construcción original.

3.4 Uso.

La embarcación se ha dedicado desde el momento de su construcción a la actividad de pesca profesional. Pesca de rodeo y pesca de artes menores: palangres, nasas, trasmallos, aparejos de tiro y otros.

Con respecto al uso futuro, la adquisición y restauración del barco obedece a un proyecto que tiene como finalidad la creación de una embarcación-escuela pesquera destinada a la práctica de técnicas de pesca artesanal, navegación, seguridad en el mar y sostenibilidad de los recursos marinos. El proyecto que se plantea y que se ha podido consultar, abarca los siguientes de objetivos:

– Proporcionar formación práctica real en pesca profesional.
– Facilitar la transmisión de conocimientos tradicionales.
– Promover buenas prácticas de seguridad en el mar.
– Fomentar la pesca sostenible.
– Contribuir al relevo generacional en el sector pesquero.
– Facilitar e incentivar la incorporación de la mujer en el sector pesquero.

En conclusión, la embarcación «Els Gorretes» constituye una embarcación tradicional construida de acuerdo con las plantillas de los carpinteros de ribera de las Baleares y específicamente de Menorca si bien se desconoce el autor. Se trata posiblemente del laúd de pesca en activo más antiguo que existe en las Baleares –dispone de licencia de artes menores y de rodeo en activo– y aparte de su actividad, la fecha de su construcción nos remite a unas plantillas veleras propias de finales del siglo XIX y primero tercio del XX, si bien posteriormente modificadas en su obra muerta para atender la facilidad del trabajo de extracción de los aparejos. La popa de abanico o popa redonda instaurada en la década de los años 50, modifica la obra muerta y se ha de comprender como una aportación que incrementa el valor patrimonial del fuselaje en

cve: BOE-A-2026-23748
Verificable en https://www.boe.es

tanto que nos acerca a un momento concreto en la pesca profesional de rodeo con este tipo de embarcaciones.

Conserva la originalidad del momento de su construcción, ya con elementos originales, ya con elementos que han sido sustituidos en el transcurso de su vida útil, correctamente con respecto al material, la técnica y la forma.

El estado de conservación es bueno en general, si bien debido al proceso natural de envejecimiento y desgaste de las diferentes partes del fuselaje, presenta un estado regular en la zona de las orlas tanto de babor como de estribor que en el caso del regala se tiene que considerar en mal estado o malo.

Por todo eso, se concluye que la embarcación «Els Gorretes», tiene bastante significación y valor para constituir un bien del patrimonio histórico a proteger a través de la figura de Bien de Interés Cultural que prevé la ley del patrimonio histórico de les Illes Balears.

4. Estado de conservación.

La conservación del fuselaje es en general buena; regular con respecto a algunos elementos y mala en el caso del *regala* o *rodó* que requerirá de una intervención. Actualmente el deterioro se soluciona con una serie de placas metálicas de sujeción mediante pernos y masilla.

Con respecto a la conservación de los elementos originales, las diferentes intervenciones de que ha sido objeto la barca, en el transcurso de los años en activo, nos deja algunos elementos sustituidos (forro, costillas). Esta es la consecuencia de la condición perecedera que tienen los componentes de las barcas de madera. Dichas sustituciones se han llevado a cabo correctamente en cuanto a forma, material y técnica, si bien eso no evita que, en el montaje, posterior en el tiempo, otras nuevas piezas, como la escalera o la barandilla, o en el proceso de reparación temporal del *regala/rodó*, no se hayan utilizado técnicas y materiales no estrictamente tradicionales (acero, masillas sintéticas). En cualquier caso, todos ellos comportan actuaciones fácilmente reversibles.

Esta embarcación cuando todavía operaba bajo el nombre de «Antònia», disfrutó de una relevante intervención de acuerdo con la información oral facilitada por Joan Vera, uno de los armadores. Según esta persona, un carpintero de ribera de la península modificó la popa para facilitar la pesca de rodeo y en el transcurso de aquella intervención aprovechó para sustituir algunas costillas y parte del forro. La intervención duró tres meses y se llevó a cabo en el muelle del varadero de los pescadores de Palma.

En el momento de la visita para la redacción del informe por parte del técnico de patrimonio marítimo (abril 2026) la embarcación se encontraba en proceso de varadura de mantenimiento en el Club Náutico Cala Gamba. Se ha inspeccionado antes de ser sacada del agua, así como en el transcurso del proceso de mantenimiento. Se ha eliminado la pintura de la obra viva –en una práctica habitual cada cierto tiempo en las barcas de madera– con el objetivo de acceder al conocimiento preciso del estado de conservación del forro, quilla, codastes y rueda.

En el interior, también se ha procedido a la extracción del motor y a la eliminación de la pintura, dejando a la vista toda la leña del forro y las piezas estructurales de la enramada y de otros. Eso ha apretara el acceso directo al conocimiento del estado de conservación de *medissos*, estamenaras, baos, latas, barrotines, piedra arenisca, codastes y pieza.

De la inspección del fuselaje durante estos trabajos de mantenimiento se desprende que el estado de conservación general del fuselaje es bueno.

Las tareas de restauración del fuselaje de la embarcación de pesca «Els Gorretes», se encuentran en el momento de la redacción del presente informe (julio 2026) a punto de finalizar en el puerto de Palma. El carpintero de ribera Sebastià Vidal, profesional más que acreditado y cualificado, se ha encargado del proceso de restauración del fuselaje. Esta intervención ha supuesto principalmente la sustitución de algunos elementos del forro y se ha llevado a término respetando formas y materiales y de acuerdo con los

cve: BOE-A-2026-23748
Verificable en https://www.boe.es

procesos de construcción y restauración propios de los carpinteros de ribera de Mallorca en su aplicación en las embarcaciones artesanas tradicionales.

Con respecto al motor. Se ha revisado y vuelto a montar. Falta a día de hoy acabar la instalación.

5. Principales medidas de protección del bien.

Como consecuencia de los trabajos de restauración que se han practicado más recientemente la embarcación presenta un buen estado de conservación que garantiza la conservación futura de la barca. Esta restauración ha implicado decapar la obra viva y la sustitución de tres tablas por indicación de la Capitanía Marítima de Palma. A pesar de todo hay algunas piezas, concretamente el *regala/rodó* completo y parte de las orlas que requieren de una futura intervención de saneamiento que pasa básicamente por su sustitución integral.

5.1 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.

No podrán efectuarse cambios en el volumen del fuselaje 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).

cve: BOE-A-2026-23748
Verificable en https://www.boe.es