

Maritimitat pitiüsa

per Javier Calbet Roig

1. Maritimitat pitiüsa

L'entorn marítim d'avui dia, amb els seus edificis, embarcacions i la seua gent, és una obra recent fruit del dinamisme inherent a les societats marítimes, les dimensions culturals, socials i econòmiques de les quals contribueixen a donar forma als territoris litorals, espais de connexió entre la mar i la terra, d'imparable transformació.

La gent de mar ho és cada cop menys, tant en nombre d'individus com en modes de vida tradicionalment vinculats als recursos marins. En un món globalitzat i dominat per interessos econòmics, en el cas particular de les illes Pitiüses fa dècades que assistim a una reconversió dels treballs i espais marítimes en pro del turisme de masses que, com es veurà, no deixa intransmutable cap subjecte. Malgrat un litoral cada vegada menys mariner, els vells oficis i tradicions són rememorats per la gent actual mitjançant diferents recursos memorials i simbòlics (fires gastronòmiques del peix i marisc, processons religioses, etcètera).

El terme *maritimitat*, encunyat a principis del segle XXI pels antropòlegs, convida a reflexionar no tant sobre la indústria directa i tradicionalment arrelada al medi marítim (pesca, construcció naval, salines, comerç de productes) sinó, més concretament, sobre la diversitat, l'evolució i els canvis recents en els modes de percebre la mar i la costa. L'escenari és del tot favorable perquè es doni el panorama present, atès que la necessitat de mar es manifesta de forma creixent des de fa més d'un segle en les societats urbanes europees i nord-americanes havent-se creat

Resum

L'article que es presenta és una traducció i adaptació de l'original del Treball de Fi de Grau en Nàutica i Transport Marítim que redactà el mateix que subscriu aquestes línies, i que porta per títol: *Conservación del Patrimonio Marítimo Flotante: marco normativo europeo y español. Especial referencia al patrimonio marítimo de Ibiza y Formentera*. En aquest treball es volen mostrar els canvis que es poden percebre en els darrers decennis en la relació mar-societat. La desaparició o reconversió d'oficis mariners, noves modalitats de transport marítim i activitats lúdiques al litoral, la creació de nous recursos memorials i simbòlics per rememorar un patrimoni material i immaterial malmès per la falta de consciència social i política.

Paraules clau: Maritimitat pitiüsa, patrimoni marítim, societat, comunitat marítima, llaüts, balandres, motovelers, vapors, ferris, golondrines, boom turístic, turisme, tradició, evolució, fires, pesca, pescadors, raor, línia marítima.

Summary

The article that is presented is a translation and adaptation of the original Bachelor's Thesis in Nautical and Maritime Transport that wrote the same one that supports these lines, and entitled: *Conservación del Patrimonio Marítimo Flotante: marco normativo europeo y español. Especial referencia al patrimonio marítimo de Ibiza y Formentera*. This work wants to show the changes that can be perceived in recent decades in relation between sea and society. The disappearance or conversion of marine professions, new forms of maritime transport and recreational activities on the coast, the creation of new memorial and symbolic resources to remember material and intangible heritage damaged by the lack of social and political consciousness.

Key words: Maritime of Ibiza and Formentera, maritime heritage, society, maritime community, sloops, motorboats, steamers, ferries, tourist boom, tourism, tradition, evolution, fairs, fishing, fishermen, sea line.

una predilecció per les activitats d'oci recreatives i esportives; però en el fons, molt associades pel públic i la demanda d'espais naturals, entre els quals la mar n'és la reserva més extensa. Així mateix, s'ha produït un canvi de sensibilitats, que impliquen que la mar i el litoral siguin ara d'interès general, transcendent als col·lectius socioeconòmics i culturals. (Homobono Martínez 2014: 43, 52). El concepte de *maritimitat* és, per tant, una fórmula per descriure la sòlida a la vegada que transmutable relació entre l'home i el seu medi líquid predilecte: la mar.

1.1. Mar i societat

Les relacions establertes entre la mar i el conjunt de mortals poden respondre a diverses àrees socials, professionals, esportives, culturals, lúdiques, etcètera. No fa tant de temps, les manifestacions més comunes corresponien a entorns estretament lligats amb les activitats professionals d'extracció dels recursos marins. Però, amb el pas del temps, s'enterren formes de vida tradicionals i es creen noves tendències, els actors principals de les quals poden estar impregnats en certa manera per l'entorn marítim,



Estampa que mostra el lligam entre la mar i la societat pitiüsa. Font: Arxiu d'Imatge i So del Consell d'Eivissa. Foto de Josep Maria Subirà, 1960.

experimentant per aquest un sentiment de pertinença; o oportunisme per obtenir beneficis d'altres individus que passen per aquell indret en un breu episodi de recreació en la mar o els seus espais limítrofs.

Un fet notable de les relacions entre la mar i la comunitat en l'àmbit professional és la progressiva pèrdua de la cohesió grupal en favor de la individualització de les feines. Aquest fenomen es pot apreciar amb claredat en la comunitat pesquera de les Pitiüses i, concretament, al barri de la Marina de la ciutat d'Eivissa; on antigament s'ubicava el centre neuràlgic i motor econòmic de la ciutat, també s'hi trobava la confraria de pescadors. Pels volts dels anys setanta, l'edifici es trasllada al nou moll de pescadors, espai que avui dia és una concessió de l'Autoritat Portuària de Balears. A aquesta descontextualització de l'espai de treball i convivència se li ha de sumar la falta d'atractiu cap a la professió entre els més joves, motivada pel risc, l'aleatorietat i la duresa amb què es relaciona el treball a la mar i una baixa oferta formativa en els darrers anys, que ha fet que els fills i nets de vells pescadors mirassin cap a horitzons –al seu judici– més favorables, fet que, sens dubte, ha representat un greu problema de rellleu generacional.

Si bé tot aquest escenari que envolta el sector pesquer ha propiciat l'abandonament del tradicional barri mariner i gran part del patrimoni

immaterial que limita aquest material, són moltes altres les formes de reconèixer i valoritzar aquest sector que han sorgit en els darrers temps.

No exempts dels avenços i la modernitat, treballadors portuaris, estibadors, mossos, capatassos i d'altres, han anat veient com la seua professió s'anava quedant sense espai en un port on els vaixells que entraven i sortien passen de ser vaixells de càrrega general i passatge, desproveïts de mitjans propis de càrrega i descàrrega, a ser moderns ferris o vaixells especialitzats en un tipus de càrrega amb mitjans propis (rampes de accés, grues, *manifolds*,¹ etcètera) i una infraestructura portuària més o menys adequada a les necessitats de cada tipus de vaixell, que ha comportat l'eliminació d'oficis i, per tant, de cohesió grupal i sectorial dels oficis portuaris.

L'obertura al turisme mundial comporta un canvi en el model econòmic i social que o transforma o arrosseguea les professions tradicionals fins a la seua desaparició, tot donant com a resultat nous llocs de feina, la majoria dels quals estan lligats directament o indirectament al sector turístic. En la façana marí-

1. Piano de vàlvules ubicat a la coberta principal dels vaixells tanc (petroliers, gasers, quíquers) on es fa la connexió entre les línies de càrrega i descàrrega dels tancs dels vaixells i l'estació receptora de terra o entre dos vaixells en una operació coneguda en el lèxic nàutic com "ship to ship".

tima, els llocs de feina basen el seu potencial econòmic en el turisme de sol i platja. Així, doncs, es poden esmentar aquells que es troben en primera línia de costa, dedicats al sector serveis, com ara establiments (hotels, restaurants, quioscs), lloguer d'embarcacions d'esbarjo i artefactes navals (llanxes, motos aquàtiques, catamarans, caiacs), gestió dels espais i concessions del litoral, clubs nàutics i marines, patrons i mariners professionals, entre d'altres. I també aquells que es beneficien de l'activitat d'aquests primers abastint-los de productes, recursos i mà d'obra.

Finalment, s'adverteixen altres dos actors, la relació dels quals amb la mar els ve heretada d'un passat arrelat a tal entorn; i altres en cerca d'un territori en el qual puguin sentir-se identificats, essent aquest el seu lloc de naixement o no. Ambdós grups d'individus, de característiques comunes, acostumen a ocupar-se en oficis deslligats de la mar, són de classe mitjana o acomodada i amb cert nivell cultural o estima per allò del que creuen formar part: la mar i el patrimoni marítim. Per a aquests, la petita comunitat marítima ja no és un lloc de control social i d'opressió, com sí –en bona mesura– ho és per als autòctons, sinó una font d'autenticitat i de recreació personal de identitat (Homobono Martínez). Aquestes gents es reuneixen en associacions per a la promoció del patrimoni marítim, com és el cas de l'Associació Marítima-Cultural d'Eivissa i Formentera.

Logotip de l'Associació Marítima-Cultural d'Eivissa i Formentera. Font: AMCEF.



1.2. Mar i embarcacions

Les embarcacions han estat sempre objecte de canvis i d'una evolució tecnològica en el temps, en vistes d'obtenir millors rendiments ja fos a la guerra com al comerç o la pesca. Així, els fets són el mirall on poden veure's reflectits els canvis socials, culturals i econòmics que experimenten els litorals i consegüentment també els pobles i ciutats.

Les següents línies pretenen contribuir a l'estudi de les tipologies diverses d'embarcacions que han existit en determinades èpoques i activitats com a expressió de maritimitat pitiüsa en un marc temporal estret, però ple de canvis.

Llaüts i balandres

Primeres singladures

Els inicis del turisme a les Balears ronden els anys trenta, època en què els eivissencs comencen a entreveure alguna possibilitat de negoci en el turisme, abandonant així una activitat agrícola que poc els podia oferir. La Guerra Civil tallà d'arrel aquells primers brots de turisme i la societat pitiüsa quedà durament fragmentada. Antics llaüts com el *Bohemio*, que encara avui es pot veure en surada al club nàutic de Sant Antoni, serviren per la fugida d'un grup de republicans a Dènia.

Amb la postguerra, l'economia queda molt afeblida, fent que la població hagués de recuperar les feines del camp per poder superar la misèria i la falta de recursos. Sense aliment per a tota la població, molts de residents es veieren forçats a buscar noves oportunitats lluny de les Pitiüses. Un cas il·lustratiu, i succeït a bord d'una embarcació, fou el del *Planisi*, llaüt que fou robat per sis joves eivissencs el 13 de juny de 1947 amb idea d'arribar a terres algerianes i establir-s'hi.² Aquest succés constitueix, sens dubte, un exemple paradigmàtic de les voltes que dona la vida; i un bon motiu per pensar en com es reben aquells que en el passat permeteren als nostres



Tripulació de la *Reina del Mar* extraient arena de platja. Imatge cedida per la família Laieta.

avantpassats, que realitzaren el trajecte a la inversa, aspirar a una vida millor.

A partir dels anys cinquanta, el nombre de turistes que visiten les Pitiüses es va anar incrementant, i s'hagueren d'equipar amb noves infraestructures que poguessin suportar l'accelerada demanda: carreteres, ampliació del port, subministrament elèctric, obertura de l'aeroport, transport de combustible, línies de telèfon i també l'arribada i sortida de productes i queviures d'importació i manufactura pròpia. El boom turístic també fou acompanyat d'un augment de la població en part deguda a l'arribada d'immigrants de la Península que en un primer moment participaren en la construcció de la planta hotelera, després s'hi quedaren a treballar i finalment s'establiren a l'illa de manera definitiva.

En aquest moment, les embarcacions guanyen un paper cabdal en el transport de materials de construcció. Serveixin els exemples de la balandra *Reina del Mar*, el llaüt *Virgen de Fátima*, el llaüt *Maria "petita"*³ (actualment, *A. Mari*), les barques de Talamanca, entre moltes altres. A les seues bodegues es transportaren pedres de marès,

tions de fusta, arena i grava, tot i que aquesta activitat també es combinà amb altres com el transport de productes i queviures, la pesca i el contraban.

El llaüt *Virgen de Fátima* es coneix que transportà els materials per a la construcció de la carretera de sa Cala de Sant Vicent quan aquest nucli poblacional obrí les seues portes al turisme de sol i platja, mentre que, de la *Reina del Mar*, en sabem que participà en la construcció d'importants edificis de Vila com l'antic hospital (més tard edifici del Consell Insular d'Eivissa i Formentera), l'edifici Ibosim, Can Bellet i els actuals habitatges de protecció oficial que es troben al final del carrer d'Aragó de Vila. (Calbet 2018: 28-29). Les actuals barques de Talamanca, del mateix

3. Antoni Marí Rota al seu llibre *Sa Cala. Port i llaüts* ens explica els noms que rebé aquesta embarcació: «Aquest llaüt, fet a Palma el 1907, és una de les embarcacions més conegudes i de més llarga permanència en aigües de sa Cala. Per diferenciar-lo d'un altre llaüt que també portava el nom de "la Maria" [...], la gent l'anomenava "la Maria petita" [...] En tot cas, per ser-ne la propietària la família de can Català també se l'anomenava "es llaüt d'en Català", encara que, en un principi també en va ser soci en Francisco de ses Casetes.»

2. Per al cas del *Planisi*, vegeu Prats 2019.



La balandra *Reina del Mar* en la segona etapa com a vaixell de passatge pels volts del 1985. Imatge cedida per Toni Costa.

armador que manà construir la *Reina del Mar*, també es dedicaren a aquests tràfics.

Segones singladures

Acabades les obres de transformació i modernització, les illes començaven a estar preparades per rebre turistes de tot el món. Els armadors no volgueren quedar al marge de l'encisadora oportunitat que es presentava i decidiren canviar el motiu de les singladures adaptant les embarcacions al transport de passatge. Les adaptacions⁴ més comunes foren l'augment de l'alçada de les bordes⁵ normalment acompanyades d'una reducció del nivell de la coberta principal a fi de baixar el centre de gravetat de l'embarcació; i les escotilles de les bodegues foren eliminades o reduïdes en

grandària per deixar una coberta correguda més espaiosa per poder instal·lar-hi bancs per al passatge. L'espai es cobria amb un sostre, conegut en el lèxic nàutic amb el nom de «toldilla», per quedar a repaire del sol i els esquitxos. En algun cas, l'arjau⁶ se substituï per una roda de timó i, si era precis, la timonera passava de popa a proa per tal d'ofereir al patró una guàrdia de navegació més còmoda, que evitàs distraccions ocasionades pel passatge. Generalment, els antics motors, de baixa potència i grans volants d'inèrcia, foren substituïts per màquines dièsel amb més potència i de dimensions més reduïdes que permeteren navegar a major velocitat, una millora que amb el temps s'ha convertit en la principal estratègia de màrqueting de les navilieres.

Darreres singladures

Les protagonistes de les dues èpoques anteriors –la majoria d'elles amb més de cinquanta anys en els seus «maderos»⁷–, començaren a acusar el pas dels anys en el moment en què aparegueren els moderns i rà-

pids catamarans de fibra que, a banda de poder transportar més passatgers, no necessitaven el manteniment d'aquests envellits llaüts i balandres. A aquesta realitat, cal afegir-li un factor determinant més: les cada dia més exigents mesures de seguretat de la vida humana a la mar imposades per l'administració marítima, que en els darrers anys s'han traduït en una demanda de reformes i modificacions, així com una reducció del nombre màxim de passatgers a bord, fets que, sens dubte, han condicionat cruelment el manteniment en actiu d'aquestes embarcacions històriques com a vaixells de passatge.

Així els fets, el destí d'aquestes embarcacions, a falta de polítiques patrimonials que en promocionin la conservació, és la desaparició, i amb elles, la de l'herència patrimonial marítima dels nostres avis.

A propòsit de les embarcacions esmentades en paràgrafs anteriors, i com a cloenda d'aquesta secció sobre llaüts i balandres, el llaüt *Planisi* actualment és propietat del Consell d'Eivissa i està pendent de finalitzar-se'n la restauració. La *Reina del Mar* i el *Virgen de Fátima* són propietat d'un particular que n'està portant a terme sengles restauracions. Tot i el pas dels anys, les barques de Talamanca continuen en actiu i esdevenen un bon exemple de la perfecta simbiosi entre turisme i patrimoni marítim. És molt lloable la tasca de manteniment del llaüt centenari *Bohemio* i d'altres que es troben en una condició similar. D'altres embarcacions a les quals ja se'ls havia perdut la pista, com la *Maria* (actualment *A. Mari*, es troba a Sant Cugat del Vallès, sotmesa a una restauració), ara són patronejades per amants de la navegació tradicional que en tenen cura i saben apreciar el patrimoni marítim que els pitiüsos durant dècades hem deixat malmetre.

Vet aquí la història de sis embarcacions, atribuïble a qualsevol embarcació pitiüsa construïda en les èpoques i el context descrits.

Els darrers motovelers

La introducció de naus d'acer de propulsió mecànica, més ràpides i

4. Seguint amb els cànons anglosaxons de la National Historic Ships, s'entén per «adaptació» com una modificació de l'embarcació per donar-li un nou propòsit, sovint relacionada amb les mesures de seguretat marítima d'obligat compliment. Vegeu CUNLIFFE, H. *Conserving Historic Vessels. RINA Conference* [en línia]. 2012. Disponible a: <https://www.nationalhistoricships.org.uk/sites/default/files/rina-conference-2012-conserving-historic-vessels-paper-hannah-cunliffe.pdf>.

5. Barana d'una nau arran de coberta (Diccionari IEC).

6. Barra de ferro o de fusta que, fixada a l'eix del timó, serveix per moure'l (TERMCAT).

7. Mot emprat pels mestres d'aixa pitiüsos per dir «quadernes».



A. Mari a les instal·lacions de la drassana de Sant Cugat del Vallès. Imatge cedida per Luis Fernández-Cotero.

amb major capacitat de càrrega, anà desplaçant els darrers motovelers que fins els anys setanta s'havien dedicat al tràfic de cabotatge. El destí final d'aquests fou l'oblit i abandonament als molls esperant una mort anunciada que arribaria quan l'espai que ocupaven confrontàs amb les polítiques d'expansió comercial del port. Un succés paradigmàtic fou el del motoveler *José María Costa*, pel qual es creà un moviment social en pro de la seva conservació que finalment no es materialitzà.⁸

Així es justificava l'enfonsament darrere l'illa des Botafoc el 29 de novembre de 1929:

Comprenderá que añadir a un patrimonio tan desvencijado y lastimoso otro carcamal como el pailebote que hemos hundido, no habría sido precisamente miel sobre hojuelas para nuestro municipio ni lo que necesita en esta época en que apretarse el cinturón está tan de moda como las botas y el "topless".⁹

La manca de consciència patrimonial marítima i l'ampliació del port foren la gasolina i les martellades que feren cendra i estelles les fustes d'aquell darrer bastiment que s'emportà, emmagatzemats en les seues bodegues, els desitjos i deliris d'aquells que sí volgueren

conservar-lo, i, en definitiva, el llegat mariner de tota una societat eivissenca.

L'enfonsament i l'incendi deliberat foren pràctiques molt comunes per desballestar aquestes últims exemplars de la marina velera balear que restaven als ports.¹⁰ D'altres causaren baixa com a conseqüència d'infortunis inherents a la vida marinera, com fou el cas del *Thöpagá*, que naufragà el 2008 davant les costes de la Bretanya francesa quan es dirigia al festival marítim de Brest.

Detall dels màstils i mastelers dels pailebots amarrats al port d'Eivissa. Imatge cedida per Gonzalo Hernández.



8. El 14 de novembre del 1983, el llavors alcalde d'Eivissa Adolf Villalonga, convocà una reunió a la Casa del Mar per tractar el tema a la qual assistiren el president del Club Náutico de Ibiza, Enrique Fajarnés, Juan Colomar de Fomento del Turismo, Jorge Fernández de Patrimonio Artístico, J. Luis Montelongo del Instituto Social de la Marina, Vicente Costa de Pensionistas del Mar, Antonio Pedro com a representant del GEN, Josep Marí de l'IEE, Bartolomé Torres, un dels seus patrons, i el seu armador i constructor Pere Torres (*Diario de Ibiza*, 16 de novembre de 1983, p. 6).

9. *Diario de Ibiza*, 30 de novembre de 1983, p. 3.

10. També es portaren a terme aquestes pràctiques pel desballestament d'embarcacions d'arrossegament i llaüts de pesca en compliment de les normatives europees de reestructuració i modernització de la flota pesquera. En el període comprès entre 1987 i 2008, la Direcció General de la Marina Mercant i les Capitanies Marítimes en qualitat d'autoritats perifèriques delegades autoritzaren un total de 1.569 enfonsaments. (*Guía metodológica para la instalación de arrecifes artificiales*. 2008. Ministerio de Medio Ambiente, p. 62).



Excursió de *paddle surf* a cala Vedella. Font: N. Escandell.

Cap a noves pràctiques i tendències lúdiques

Els clubs nàutics

A l'illa d'Eivissa actualment disposam de tres club nàutics, el més antic dels quals es el Club Náutico de Ibiza, fundat el 1925 per intercessió del capità de la Marina Mercant i pràctic del port d'Eivissa, don Francesc Costa Torres, motivat per l'animació i l'afany de col·laboració del jovent que des de ja feia un temps organitzava regates de botes de rem en el mirall del port. Amb això s'encetava un nou concepte de la mar: de veure-la com un espai hostil, on aventurar-s'hi només quedava justificat per l'obtenció de beneficis, a la navegació per pur plaer.

Més posteriorment, el 1973, es va fundar el club nàutic de Sant Antoni, avui dia conegut com Es Nàutic. I el 1991, el de Santa Eulària. En totes tres entitats s'hi pot percebre un denominador comú que en justificà sengles fundacions: l'associació d'un grup de locals amb interessos en la nàutica esportiva. Edificis i instal·lacions no només destinades a donar resguard a les embarcacions, sinó, sobretot en el cas del Club Náutico de Ibiza per la seua antiguitat, autèntics llocs de reunió de persones de classe social, idees i inquietuds diferents al del costat, però on l'espectre social pi-

tiús s'hi sentia còmode i entretingut en una època mancada del ventall d'activitats lúdiques d'avui dia i encara fortament marcada per la concesa nacional. Aquesta visió social i cohesionadora, si més no, es va perdent perquè la nàutica d'esbarjo també percep la construcció i posada en pràctica de noves relacions entre la mar i la societat, caracteritzades per la individualització de les activitats.

Un exemple clar el trobam en la multitud d'activitats lúdiques i col·lectives que es realitzaven en el si dels clubs nàutics (regates, sopars i balls, excursions) i en les quals un gran nombre de locals hi prenen part, front a les regates celebrades actualment, on regatistes *esponsoritzats* a bord d'embarcacions de classes olímpiques competeixen un parell de milles enfora de la costa, essent ara aquesta l'única activitat que ocupa els clubs nàutics, a banda de la custòdia de les embarcacions.

A través del temps hem passat dels modestos botes eivissencs¹¹ o snipes amb els quals s'inicià la nàutica

11. A principis de la dècada dels anys cinquanta, l'afició pels snipes anà decaient i el seu lloc l'ocupà novament la construcció i guarniment dels antics botes eivissencs fins formar una flotilla que portà en la vela major l'anagrama d'una bruixa, i d'ençà se'ls coneix també amb aquest nom.

esportiva, als sumptuosos velers que permeten participar en regates de creuers d'alt nivell competitiu com la Ruta de la Sal.

Pel que fa a l'altra activitat pròpia dels nàutics, les embarcacions de fusta han perdut quasi tota presència en els pantalans. El panorama actual el defineixen les ràpides llanxes a motor d'armadors amb cert poder adquisitiu amb les quals es poden desplaçar a llocs de moda dels quals antigament la distància i el temps privaven als llaüts. Aquests, els llaüts, solen ser de fabricació en sèrie de fibra de vidre i resines sintètiques imitant els models originals, tot i que fent palesos els canvis en la societat: solàriums, timonera central, motors més potents i un llarg etcètera de modernitat. Ara el temps és un bé escàs del qual la gent actual no disposa per dedicar-lo al manteniment d'una embarcació de fusta.

Nous artefactes flotants

Les zones litorals tampoc s'han lliurat de la influència i l'arribada d'aquest individualisme, acompanyat tant de noves pràctiques com de noves percepcions de la mar, concebuda en ocasions com espais d'وناتges i llibertat. En aquest nou espai, l'individu és i se sent lliure, tot sol sobre la seua taula, però protegit per un grup d'iguals en el qual es coneix a si mateix. (Rubio-Ardanaz 2010: 15-16). El millor exemple d'aquesta nova activitat lúdica individual alhora que col·lectiva és el *paddle surf*, una variant del surf en què el surfista va dempeus sobre la taula sense necessitat de vent ni onatge. L'aparició de taules inflables i el fàcil aprenentatge han fet d'aquest artefacte flotant un producte de moda a les platges pitiuses.

Tot i les noves incorporacions a la ja de per si àmplia gamma d'activitats lúdiques marítimes, en trobam algunes que es resisteixen a desaparèixer, convivint amb aquestes de més recent creació. Per una banda, trobam les *golondrines*¹² turístiques

12. Nom que se'ls dona a aquest tipus d'em-

de fusta que, tot i la forta irrupció de moderns i ràpids catamarans de fibra i alumini, continuen realitzant singladures diferenciades i més exclusives que els garanteix la persistència. Per altra banda, modernes tendències d'un passat recent, assimilades a les primeres dècades de turisme, com el *parasailing* o les *salsitxes*, encara avui es mantenen en determinats llocs de l'illa com la badia de Portmany.

Programes socioculturals

Entre els nombrosos usuaris de la mar i les embarcacions, també han de tenir cabuda els més joves i les persones amb necessitats especials, més quan això constitueix una eina educacional i terapèutica, en cada cas. Els tres club nàutics de l'illa i les diferents administracions públiques i fundacions organitzen i donen suport als següents projectes.

Un mar de posibilidades

Aquest programa social, encapçalat pel Club Nàutic de Ibiza i que compta amb la participació d'entitats privades, el Consell d'Eivissa i els cinc ajuntaments de l'illa d'Eivissa, va néixer el 2004 amb l'objectiu que les persones amb necessitats especials poguessin gaudir dels beneficis de la mar com qualsevol altra persona. Les activitats es realitzen a la platja de Talamanca i es practiquen caiac, navegació a vela a bord d'embarcacions adaptades i exercicis diversos a l'arena de la platja.

Setmana de la Mar

Al seu torn, el Club Nàutic de Sant Antoni, des de l'any 1886, organitza per als escolars una jornada marinera a bord d'un vaixell. Durant una setmana, els joves marins mantenen contacte directe amb el medi marí i diferents especialistes de cada branca imparteixen explicacions i tallers sobre el litoral pitiús, la fauna i flora local, les arts de pesca, nocions marineres, estrelles i constel·lacions entre d'altres activitats.

barcacions que, com les orenelles de mar, naveguen mar endins, però sempre tornen a terra ferma.



Persones amb necessitats especials al programa *Un mar de posibilidades*.
Font: www.unmardeposibilidades.es

Evolució de la línia marítima Eivissa – Formentera

La doble insularitat de l'illa de Formentera feu que, des de ben antic, la ruta marítima que la uneix amb Eivissa fos una via de comunicació –l'única existent– imprescindible per al desenvolupament social i de l'activitat econòmica i administrativa dels seus primers pobladors. En aquest sentit, les embarcacions, els tripulants i els passatgers són tots tres protagonistes d'aquesta ruta marítima, declarada línia d'interès estratègic per la Comunitat Autònoma de les Illes Balears l'any 2010.¹³

Les primeres embarcacions a crear es Freus de les quals es té registre foren llaüts i balandres, com ho descriu Víctor Navarro a *Costumbres de las Pithiusas*. A finals del segle XIX, els punts d'amarrament considerats s'ubicaven en es Caló, es Pujols i la Savina. L'existència de diferents enclavaments respon a fenòmens meteorològics i, en concret, el des Caló evitava el pas pes Freus, zona de difícil navegació per als vaixells a vela segons quina fos la direcció del vent. Des d'aquest indret posava proa al port d'Eivissa el *San*

Jaime, conegut com el "llaüt des Caló", encara avui dia en surada al port de Sant Antoni.

Una forma de resumir la llarga trajectòria d'aquesta ruta és enumerant les quatre fites més importants que s'han succeït i que, sens dubte, varen representar grans canvis en el transport marítim pitiús, sovent necessaris per als formenterers: la introducció dels primers vaixells de vapor,¹⁴ que convisqueren amb els

14. El vapor *Constante*, el 1907, inaugurà el correu entre Eivissa i Formentera propulsat per màquina de triple expansió. «Confirmando una noticia que dimos hace unos días se nos asegura que el día 3 del próximo Julio se inaugurará oficialmente, por el vapor «Constante», la línea de correo entre Ibiza y Formentera» (*Diario de Ibiza*, 25 de juny de 1907, p. 2). Pel que sembla, aquest vapor fou l'encarregat de portar la draga *Progreso* i altres dos gànguils del port de Palma a Eivissa per portar a terme el dragat del port de la ciutat (*Diario de Ibiza*, 5 de juliol de 1907, p. 2). A l'edició del 6 de juny del 1908 apareix al mateix rotatiu amb motiu de l'arribada del grup d'Excursionistes Catalans per la commemoració del setè centenari del naixement del rei Jaume I: «Saldrán a recibiros a bordo de los vapores «Salinas» y «Constante», el Ayuntamiento, las Autoridades locales, Comisiones de las Sociedades ebusitanas y representación de la Prensa de esta ciudad», declarà l'alcalde de la ciutat, Ricardo Gotarredona. Aquest vapor posa de manifest, una vegada més, la varietat de singladures que podien realitzar les embarcacions i la tasca social que realitzaven en una època on bones i males noves, corrents de pensament renovats, tecnologia i avenços arribaven per la mar.

13. Art. 14 de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears. Butlletí Oficial de les Illes Balears, de 13 de novembre de 2010, núm. 165.



Ferri *Espalmador* de la naviliera Umafisa. Font: Evaristo Marí.

1.3. Mar i gastronomia

Les fires del peix i marisc

El peix i marisc, productes avui dia preuats en tot el litoral espanyol, han estat l'aliment de pescadors i famílies marineres en temps d'autosuficiència i consum dels fruits que donaven la terra i la mar. L'alimentació, no aliena als canvis socioeconòmics que manifesten les societats consumidores, experimenta una transformació que es tradueix en una valorització a l'alça dels productes de la mar, fins al punt d'establir-se una vinculació entre el turisme marítim i la degustació de plats típics preparats amb ingredients de la mar local, com és el cas del bullit de peix. El mèrit, però, no és només del producte, també dels cuiners locals que, sense renunciar als seus orígens, elaboren aquest i altres suculents plats, conformant una àmplia oferta gastronòmica, reconeguda internacionalment i lloada per xefs i cuiners de prestigi.

Un altre fet que ha propiciat la promoció i revalorització de productes autòctons que en les darreres dècades havien patit una davallada en el seu consum són els etiquetats de garantia de qualitat promoguts per les confraries i les fires del peix i marisc que se celebren als diferents pobles en èpoques de l'any concretes, coincidint amb la temporada de captures.

Aquestes fires del peix i marisc (Fira des gerret, Fira de la llagosta, la gamba i el peix d'Eivissa, Fira des calamar, Concurs d'arròs mariner, Festival gastronòmic de sa sèpia, Fira del moll i peixos de tardor) i altres certàmens de cuina local celebrats a les places dels pobles reuneixen una gran varietat de públic i restauradors que presenten plats tradicionals i innovacions gastronòmiques elaborades amb el producte en qüestió.

En alguna d'aquestes fires es pot veure l'arribada del peix a bord dels llaüts i el transport en carro de cavall fins al mercat com a recursos memorials que pretenen recuperar expressions del patrimoni marítim oblidades per aquells que ho coneixien i educar en valors i coneixe-

motovelers; les primeres motonaus,¹⁵ que suposen un augment de les freqüències i una disminució de la durada de la navegació; l'arribada dels primers ferris pels volts del 1985, que combinaven passatge i vehicles, va dignificar la ruta i contribuir substancialment a una millora en la qualitat de vida dels formenterers, car a les bodegues de l'*Espalmador* i de l'*Ibiza* s'estibaven camions refrigerats que permeteren l'arribada de productes frescs i degudament segregats d'acord amb la seua naturalesa, criteris higiènics que fins aquell moment, no s'havien pres en consideració; finalment, arribam a la darrera fita: l'aparició de la navegació d'alta velocitat, encetada per l'hidrofoil *Rápido de Ibiza*, el 1988. Des de llavors ençà, les navilieres, animades pel turisme creixent dels darrers anys, presenten un afany desmesurat per la veloci-

tat, l'oferta d'un elevat nombre de freqüències diàries i la compra de vaixells cada vegada més grans.¹⁶

Com sempre, l'existència d'una oferta està justificada per una demanda, i en aquest sentit, com dèiem al principi, el passatgers també en són protagonistes. En poc menys d'un segle, s'ha canviat el motiu de la navegació: de la necessitat al turisme i l'esbarjo; i el mode de navegació: d'un llaüt de rem amb el qual, si mancava el vent, el viatge es podia demorar quatre o cinc hores i requeria la voga voluntària dels set o vuit passatgers¹⁷ fins avui dia, en què el trajecte es completa en 30 minuts i el retard de cinc minuts ja es motiu de queixa per al passatge, el qual vol tot tipus de comoditats: seients còmodes, portar el seu vehicle, connexió wifi sense interrupcions, aire condicionat i terrassa per gaudir de l'escassa navegació pes Freus.

15. La primera d'elles que cal esmentar fou la *Damiana Sanz*, si més no, la motonau que més fort ancorà en el cor dels pitiusos fou la *Joven Dolores*. Construïda a Tarragona, entrà en servei el 1965 en substitució de la balandra *Ciudad de Formentera*. Prestà servei regular fins el 2000 i, tot i esdevenir una icona d'aquesta ruta marítima i a pesar dels intents d'algun particular, fou finalment desballestada a Alacant l'any 2005.

16. Com a dada il·lustrativa, el juliol del 2018, el total de les cinc companyies sumava 174 enllaços diaris i prop de 45.000 places; vegeu Convalia 2018.

17. Testimoni del formenterer Juan Serra Mayans, qui als 80 anys concedí una entrevista per narrar com eren les travessies entre Eivissa i Formentera en la seua joventut com a marí (*Diario de Ibiza*, 7 de maig de 1982, p. 12).

ment mariner i etnològic els més joves. No només es fomenta la cultura de valorització del patrimoni marítim i els fruits de la mar, sinó que també es contribueix al manteniment de l'economia local tant de les peixateries i restauradors com dels propis pescadors d'arts menors. Una pesca basada en la qualitat abans que en la quantitat, amb els beneficis ambientals atribuïbles.

La pesca del raor

Cada 1 de setembre, pescadors professionals i aficionats, entre els quals hi podem trobar joves i vells, experimentats o principiants, s'aixequen ben de matí per fer-se a la mar a pescar una espècie cobejada des de temps medievals: el raor.¹⁸

Més que un dia normal de pesca, és tot un dia de festa per als pitiüsos. La matinada i la calor del migdia es veuen recompensades per l'annual retrobament amb altres embarcacions patronejades per amics i coneguts que feia temps que hom no veia. S'intercanvien salutacions i alguna paraula que arriba difusa al seu receptor per la distància entre embarcacions i el soroll del motor. La conversa es redueix, per tant, a «avui no en volen», «van bons» o xifres més o menys fiables com «una quarantena». En plena conversa, si el xondroll ho permet i la nevera encara és plena, es trasbalsa alguna cerveseta fresca de barca a barca.

La jornada transcorre tranquil·la de pesquera en pesquera si el temps no dona cap ensurt, que ja se sap que a partir de la segona quinzena d'agost és molt inestable. A l'hora de tornar a casa, tothom se'n torna més o menys satisfet perquè, per malament que hagi anat la captura, sempre n'hi haurà per sopar-ne aquella mateixa nit. I si enguany «anaven bons», familiars i amics en diran gràcies!

La pesca del raor constitueix una expressió ben viva de maritimitat, els usos i saber de la qual es traspassen generació rere generació, en part gràcies a la implantació d'una



Arribada del peix amb el carro. Fira des gerret, 2019. Santa Eulària des Riu.
Font: *Diario de Ibiza*.

veda compresa entre l'1 d'abril i el 31 d'agost i quotes màximes de 50 exemplars per persona i 300 per embarcació, que han permès l'augment de la població de raors i la continuació amb la seua pesca sense que això representi una amenaça per a l'espècie.

1.4. Mar i tradicions

L'advocació marinera a la Mare de Déu del Carme constitueix un símbol de patrimoni marítim immaterial encara avui present en la comunitat marítima que ajunta gents de mar i atreu l'atenció dels nomenats "neo-marins"¹⁹ i també dels terrestres.

El 16 de juliol de 1939, la Comandància de Marina celebrà el dia de la seva patrona amb una missa a l'església de Sant Domingo, per ésser l'església de Sant Salvador destruïda. D'ençà, i a excepció del període comprès entre el 1977 i el 1982,²⁰ s'ha celebrat anualment. En la dècada dels anys setanta, començaren a sortir processons marítimes

de Formentera i Sant Antoni. As Cubells, en existir una comunitat de carmelites, des dels anys vuitanta també se celebra la missa i posterior processó marítimoterrestre. Més posteriorment, han estat els ports de Santa Eulària i Portinatx els que s'han afegit a aquesta devoció marinera (Riera 2016: 177-178).

La celebració d'aquesta onomàstica en diversos punts del litoral pitiús i la forma com se celebra és una clara mostra de l'atractiu de la mar per a les comunitats i de com els "terrestres" han confeccionat l'actual patrimoni marítim, en part a causa de la disgregació de la comunitat pesquera, la pèrdua de competències i rellevància institucional de la Comandància Militar de Marina a Eivissa, la qual organitzava i unificava els diferents estaments marítimes, i una societat cada vegada més laica.

Representants de la Marina Mercant, la Comandància de Marina i la pesca dibuixaven una autèntica estampa marinera. Mudats amb les millors gales, uns d'uniforme blanc i altres, els pescadors, amb la millor

18. Per a més informació sobre antigues referències gastronòmiques envers aquest peix, vegeu Ferrer 2002 i Grau *et al.* 2015.

19. Terme que empra l'antropòleg Juan A. Rubio-Ardanaz per referir-se a aquells professionals dedicats a la producció de recursos vius (pesca, marisqueig i aquicultura) i aquells en recerca de noves sensacions esportives, entre les quals es troben, com veim, els navegants esportius.

20. La supressió dels actes de celebració de la festivitat de la Patrona es degué al fet que el llavors comandant de Marina, en una destinació anterior, durant la celebració dels actes fou testimoni d'un accident fatal.



Mare de Déu del Carme embarcant en un modern catamarà. Font: *Diario de Ibiza*.

camisa. A la processó marítima, precedida per la solemne missa, s'embarcaven familiars i amics a bord dels llaüts de pesca i les barques de bou fins quedar plenes a vessar. Llanxes d'esbarjo, avui dia; llaüts, balandres i bots, temps enrere, escortaven l'embarcació portadora fins a la bocana del port entre botzines i crits de joia.

A Vila, la imatge de la Mare de Déu s'ha portat en diferents embarcacions, des de les barques de bou i llaüts de la confraria fins al remolcador del port i, més recentment, els catamarans de línia.

Pel que fa a la processó terrestre, aquesta passava pels estrets carrers que formaven les illes de cases i pisos dels pescadors i habitants del barri de la Marina, els balcons dels quals eren expressament embellits amb flors i banderes nacionals. El recorregut actual és el mateix, si més no, per un barri desmillorat i sense devoció, on l'abandonament i els locals d'oci enfocats al turisme han esborrat tot record del seu pasat mariner.

L'afluència de gent a la processó tampoc és la d'un temps enrere. Antigament, les mesures de seguretat eren molt més laxes, possibilitant l'embarcament d'un gran nombre de

persones en les barques que hi participaven. Avui dia, el compromís amb la seguretat marítima és inqüestionable, i encara més en un port amb major tràfic marítim, fet que sens dubte redueix el nombre d'assistents, que de voler participar-hi han de fer-ho en embarcacions particulars o comprant un passatge i pujar a bord d'un dels catamarans que acompanyen la processó, complint, en qualsevol cas, amb el nombre màxim de persones a bord.

Un altre fet de curiosa anàlisi és el motiu de la celebració. Si bé antigament el motiu era la devoció i el memorial a aquells que en el seu quefer diari periren a la mar, avui

dia, aquesta festivitat, celebrada per recreatius i tripulacions professionals, és vista com un símbol de pertinença a un mateix col·lectiu, motiu per festejar-ho amb un bon dinar i abundant alcohol.

1.5. Futures expressions de patrimoni marítim

Com s'ha pogut veure, en un curt espai de temps, la percepció de la mar pels pitiüsos ha anat transformant d'un mitjà de vida a esdevenir un lloc de recreació per a locals i visitants. La mar ha estat el gran atractiu del turisme de sol i platja, que feu que antics oficis i modes de vida tradicionals s'abandonassin en vista a la nova oportunitat que s'encetava, i que portava modernitat i prosperitat. Ara, diferents recursos simbòlics ens permeten conèixer el ric patrimoni material i immaterial dels nostres avantpassats; si més no, es tracta d'expressions modestes i sovent amb grans dosis de fantasia. La veritable nova i necessària singladura és la que s'iniciarà amb la constitució del Museu de la Mar i la Pesca d'Eivissa, una demanda de la societat illenca de la qual ja es troben referències a la premsa amb motiu de l'enfonsament del *José María Costa* i d'abans, quan situaven la seua futura ubicació al castell d'Eivissa, que es trobava en un estat lamentable.²¹

Aquest museu té la tasca de retornar la identitat marinera al poble eivissenc i el seu enclavament

*En l'actualitat,
diferents recursos simbòlics
ens permeten conèixer
el ric patrimoni material
i immaterial dels nostres
avantpassats*

21. *Diario de Ibiza*, 27 de novembre de 1979, p. 2.

ha de contribuir a revitalitzar un port que, amb poc encert, s'ha venut al luxe de grans iots privats. La instal·lació d'un moll històric d'embarcacions en surada ben segur que atraurà la curiositat dels turistes i, alhora, serà la ràfega de vent que omplirà les veles de vells llaüts que tornaran a ser guarnits.

Agraïments

A tots els que varen fer possible la redacció del Treball de Fi de Grau d'on neixen les idees i la informació per a aquest article i, molt especialment, a Felip Cirer per ser qui m'animà a fer-ho. A Toni Tur *Sendic* i Joan Torres *des Caló* per l'aportació nàutica.

Bibliografia

CALBET, Javier (2018). *La Reina tornarà al mar*. Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya. Recuperat de: https://www.scipedia.com/public/Calbet_Roig_2018a.
 CALBET, Javier (2020). *Conservación del patrimonio marítimo flotante: marco normativo europeo y español. Especial referencia al patrimonio marítimo de Ibiza y Formentera*. Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya. Recuperat de: <http://hdl.handle.net/2117/332526>.
 CIRER, Felip; COSTA, Benjamí; FERRER, Antoni; FERRER, J. Lluís (coord.) (2019). *Història d'Eivissa i Formentera. Des de la prehistòria fins al turisme de masses*. Eivissa: Balàfia Postals i Institut d'Estudis Balearics, 412 p.
 CONVALIA, Carmelo (2018). Las navieras ofrecen ya hasta 174 enlaces diarios entre Ibiza y Formentera. *Diario de Ibiza*, 8 de juliol de 2018. Recuperat de: <https://www.diariodeibiza.es/formentera-hoy/2018/07/08/navieras-ofrecen-174-enlaces-diarios-29903583.html>.
 COSTA, Juan B. (2010). *El transporte marítimo entre Formentera e Ibiza*. La UOM a Formentera. Universitat de les Illes Balears. Formentera.
 CUNLIFF, H. (2012). *Conserving Historic Vessels*. RINA, Royal Institution of Naval Architects – International Conference on Historic Ships III. Recuperat de: <https://www.nationalhistoricalships.org.uk/sites/default/files/rina-conference-2012-conserving-historic-vessels-paper-hannah-cunliffe.pdf>
 FERRER, A. (2002). *El llibre del mostassaf d'Eivissa. La vila d'Eivissa a la baixa edat mitjana*. Eivissa: Mediterrània-Eivissa, 329 p. Recuperat de: https://www.academia.edu/1638596/El_Llibre_del_mostassaf_d_Eivissa_La_vila_dEivissa_a_la_baixa_edat_mitjana.
 GRAU, Antoni Ma.; MAYOL, Joan; OLIVER, Joan; RIERA, Francesc; RIERA, Inma (2015). *Llibre vermell dels peixos de les Illes Balears*. Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca. Govern de les Illes Balears, 151 p. Recuperat de: <http://www.ba.ieo.es/es/multimedia/documentacion-de-interes/1800-llibre-vermell-dels-peixos-de-les-illes-balears>.
 HOMOBONO, José Ignacio (2014). Patrimonio marítimo y maritimidad. Su significado en la era de la globalización. *Kobie* (18), 35-66. Recuperat de: https://www.bizkaia.eus/fitxategiak/04/ondarea/Kobie/PDF/5/Kobie_Antropologia_18_web-2.pdf?hash=bf942a5ffd62143810dd46c357322dfe.
 MARÍ, Antoni (2014). *Sa Cala. Port i llaüts. Una aproximació històrica i geogràfica*. Eivissa: Consell d'Eivissa, 287 p.
 PRATS, Antoni (2000). *Memòries d'un soci: records d'un passat*. Eivissa: Club Náutic Ibiza, p. 79-133.
 PRATS, Xescu (2019). Ibicencos en

La veritable nova i necessària singladura és la que s'iniciarà amb la constitució del Museu de la Mar i la Pesca d'Eivissa, una demanda de la societat illenca

Argel: la travesia inversa de las pateras. *Diario de Ibiza*, 4 d'octubre del 2019. Recuperat de: <https://www.diariodeibiza.es/pitiuses-balears/2019/10/04/ibicencos-argel-travesia-inversa-pateras-29657978.html>.

RIERA, Margarita (2016). *Historia de la Comandancia Militar de Marina de Ibiza 1751-2016*. Eivissa: Mediterrània-Eivissa, 407 p.

RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio (2010). Las realidades marítimo-costeras como expresión de maritimidad y objeto de estudio antropológico. *Zainak* (33), 9-24. Recuperat de: https://www.researchgate.net/publication/281906868_Las_realidades_maritimo-costeras_como_expreion_de_maritimidad_y_objeto_de_estudio_antropologico.

SAMPOL, Ramon (1988). *Vapores de las Islas Baleares*. Mallorca: Miquel Font, 219 p.

TUR, Antoni. (2003). La construcción naval y los carpinteros de ribera en las Pitiüsas. *Narria: Estudios de artes y costumbres populares*, (101-104), 54-59. Recuperat de: https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/8649/46219_8.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

VILÀS, Pere (2000). *Ara fa 75 anys*. Eivissa: Club Náutic Ibiza, p. 17-77.

JAVIER CALBET ROIG
 GRADUAT EN NÀUTICA
 I TRANSPORT MARÍTIM ■