Barca llevantina

Autor:
Data de publicació: 12-08-2016

El terme barca llevantina resumeix el conjunt de barques de vela de diverses regions, totes amb característiques pròpies, que comparteixen uns trets generals. Les barques (catalanes, valencianes, balears,...) gaudiren d'un gran prestigi entre els estrangers per les seves qualitats marineres, la seva bellesa i la seva velocitat. En aigües americanes i altres parts les barques foren famoses i deixaren empremta.

El nom de barca s'associava tradicionalment a una mena d'embarcacions del Mediterrani d'eslores i desplaçaments variables aparellades amb un arbre únic i una vela llatina, embarcacions que també podien desplaçar-se a rem. A les Illes Balears, València i Catalunya la denominació quedava simplificada en barca. Els forasters complementaven (i encara ho fan) el nom amb l'adjectiu del territori d'origen: barca mallorquina, barca menorquina, barca valenciana, barca catalana.

La barca catalana Albada a terra

Barca llevantina (Sañes Reguart - 1796)

Definició de tartana, segons Veitia y Linaje 1670.

El terme barca llevantina resumeix el conjunt de barques de vela de diverses regions, totes amb característiques pròpies, que comparteixen uns trets generals. Les barques (catalanes, valencianes, balears,...) gaudiren d'un gran

prestigi entre els estrangers per les seves qualitats marineres, la seva bellesa i la seva velocitat. En aigües americanes i altres parts les barques foren famoses i deixaren empremta.

El nom de barca s'associava tradicionalment a una mena d'embarcacions del Mediterrani d'eslores i desplaçaments variables aparellades amb un arbre únic i una vela llatina, embarcacions que també podien desplaçar-se a rem. A les Illes Balears, València i Catalunya la denominació quedava simplificada en barca. Els forasters complementaven (i encara ho fan) el nom amb l'adjectiu del territori d'origen: barca mallorquina, barca menorquina, barca valenciana, barca catalana.

És un vaixell de pesca tradicional que s'ha utilitzat al llarg de tota la costa occidental de la Mediterrània. Al segle XIX, per als pescadors de San Francisco (o en general per a tots els baleners) era la classe de vaixell amb el tipus d'aparell ("catalan rig" o "catalan sail") que permetia la vela més gran en proporció a la seva eslora.[1][2]

Contingut

1 Descripció
2 Història
3 Particularitats de navegar amb vela llatina
4 Barques, llaüts, falutxos, falugues
5 Classificació per eslora/desplaçament
6 Materials de construcció tradicionals

6.1 Fustes
6.2 Ferro
6.3 Calafatat
6.4 Pintura del buc
6.5 Vela
6.6 Cordam
6.7 Posició de l'arbre
6.8 Aigua no desitjada

6.8.1 Aigua sobre coberta
6.8.2 Aigua interior

7 Difusió geogràfica i particularitats locals

7.1 Catalunya
7.2 Illes Balears
7.3 València
7.4 Alguer i l'espanyoleta
7.5 Catalunya Nord. Les "barques catalanes" de França
7.6 Galícia
7.7 Cuba i el Carib
7.8 Nova Orleans (Luisiana, USA)
7.9 San Francisco (Califòrnia, USA)
7.10 Gibraltar
7.11 Illes Canàries
7.12 Ligúria
7.13 Croàcia

8 Present i futur de les barques amb vela llatina
9 Barques catalanes citades per persones cèlebres

10 Les barques catalanes i similars a la literatura, la pintura i el cinema
11 Vegeu també
12 Referències
13 Enllaços externs

Descripció

L'eslora d'una barca llevantina podia estimar-se entre els 4?m i els 12?m, amb el desplaçament variant proporcionalment. Un model típic podria situar-se al voltant dels 6 metres d'eslora. Amb una tripulació de 4 persones –incloent-hi el patró- navegava molt bé a vela i a rem.

Porten una gran vela llatina amb una superfície que pot arribar als 90 m². El pont de proa de l'embarcació està dotat d'una curvatura (brusca) important per poder desallotjar ràpidament l'aigua que pugui entrar. El popa és punxeguda. Aquestes característiques permeten fer cara a les suaus brises de la Mediterrània però també als vents violents com la tramuntana, que caracteritzen la costa de Catalunya. A part de la vela principal algunes barques podien hissar un floc (pollacra) ; les més grans, un floc i un arbre de mitjana.

El Diccionari de marina de Pâris i Bonnefoux el 1847 en donava aquesta definició: "Bateau de pêche très fin, de belles façons, ayant peu de creux, portant bien la toile et naviguant bien" ("Barca de pesca molt fina, de bonica línia, puntal petit, portant bé la tela i navegant bé").[3]

Història

Les barques són molt antigues. Hi havia barques (catalanes) a l'estol de Jaume I en la reconquesta de Mallorca. En un manuscrit encara existent hi foren anotades les llicències de les barques que salpaven de Mallorca amb el compromís de retornar.[4]

Segons Joan Coromines hi ha referència de barques (catalanes) l'any 1271 (Tarifa de Barcelona).

Les barques catalanes eren nombroses al començament del segle XX, època en què s'utilitzaven per pescar al filet la sardina i l'anxova. La Barca catalana ha donat el seu nom a un barri de Marsella.

No deixa de ser curiós que les accions de pujar i baixar d'un vaixell es coneguin des de sempre com "embarcar" i "desembarcar", embarcar-se i desembarcar-se.[5]

Particularitats de navegar amb vela llatina

La maniobra de la vela llatina és relativament complicada i pot ser perillosa en cas de vent fort. Segons Joseph de Veitia Linage en l'obra "Norte de la Contratación"(Sevilla, 1672): "Tartanas...de velas latinas, mareage de levantiscos...los españoles no entienden aquel mareage", referint-se a la maniobra de les veles llatines. El senyor Veitia era "Juez Oficial de la Real Audiencia de la Casa de Contratación de las Indias".[6][7][8]

Barques, llaüts, falutxos, falugues

Els llaguts o llaüts són esmentats en català des de 1249 (Coromines). L'etimologia probable és a partir de l'àrab al-'ud (la fusta), la mateixa que la de l'instrument musical. No de bades "fusta" i "lleny" eren noms d'embarcacions.

El barceloní Sáñez Reguart, en la seva obra "DICCIONARIO HISTORICO DE LOS ARTES D? LA PESCA NACIONAL" (Madrid, 1793), explica molt bé que, a la seva època, les barques catalanes més típiques eren els llaüts anomenats en altres contrades "faluchos".[9] Un "falucho" de pesca era el mateix que un llaüt o llagut.

Els falutxos armats tingueren un gran paper en operacions militars, de cors o pirateria. Sense menystenir el seu ús com a vaixells correu, de transport d'armes o de subministraments essencials.

Simplificant una mica, els falutxos més grans dedicats al transport de cabotatge aparellaven pollacra (floc) i un arbre de mitjana i s'anomenaven "barques de mitjana".

Les "falugues" o "falúes" ("faluga" en singular) són esmentades en català des de 1372 ("falua", probablement derivada de l'arab "faluwa", egua jove)Ref. Coromines

Els significats de "faluga" (català) i "falúa" (castellà) acostumen a aplicar-se a barques de rem. La denominació "felucca" (anglès) es tradueix per "falucho"(castellà) i per "bateau catalan" (francès) en alguns

diccionaris.[10][11][12]

Classificació per eslora/desplaçament
Segons Sáñes Reguart hi havia 4 categories de llauts:

-Els sardinals: Quilla “de 15 codos y 6 “pulgadas” (uns 9 m). Amb mitja coberta, 5 o 6 mariners, 1 arbre amb vela llatina,

-Les “barquetes de corredor”(per a pescar al palangre o en parelles de bou): quilla de 16 “codos y 16 pulgadas” (uns 10 metres); de 7 a 9 tripulants i 5 parells de rems.

-Els llaüts d´Arenys de Mar, per anar a pescar a Andalusia (on eren anomenats “faluchos”): quilla de “21 codos y 8 pulgadas” (uns 11 metres); amb 3 parells de rems de 25 pams cadascun

-Llaüts de 30 codos de quilla (uns 17 metres). Augustin Jal parla d’un falutx català de gairebé 18 m d’eslora, 6m de mànega i 1,97m de puntal. Falutx anomenat San Bonaventura i que va visitar a Marsella el 1841.[13]

Materials de construcció tradicionals
A més de determinar la solidesa d’una embarcació tradicional, els materials de construcció determinen en part altres aspectes del disseny i el comportament del vaixell.

A=Buc; b,b.Falques o escopidors (peces desmuntables); C=Timó; D=Cap de mort, barret o caperó; E=Vela; F= Arbre o pal (a,c enginyes,lligades que uneixen el car i la pena; d=dogall; e=pena; f=car; g = (batafions de la ralinga, per a lligar la vela a l'antena);H= Primera faixa de rissos (amb els seus ullals i batafions);I=Segona faixa de rissos ; J=Tercera faixa de rissos ;K= Ostaga ;G= Trossa ; V= Estais petits mòbils o volants ;WW= Estai mestre ; 12= Osta ;13= Orsapop ; 14= Antena ; 15= Anella de caçar l'escota

Fustes
Quilla o carena de faig o de servera. Quadernes d'alzina o d'olivera. Folre de melis o de pins resinosos sense grops o nusos. Rems de faig. Arbre de pi del país. Antena de pícees nòrdiques.

Ferro
Per a la clavaó, el ferro cal que no sigui massa dolç, ni massa agre (acerat). El de les fargues catalanes era molt adequat. Peces essencials eren les frontisses del timó, femella i mascle.

En politges i altres parts podia usar-se el bronze.

Calafatat

Article principal: Calafatar

Amb estopa de cànem i pega.

Pintura del buc
El buc (nàutica) de les barques actuals se sol pintar de blanc i alguns colors vius en l'obra morta mentre que en l'obra viva (la part que va submergida quan hom navega) dominen els colors verd o blau.

Segons testimoni de Vicente Blasco Ibáñez i Joaquín Sorolla les barques valencianes de la seva època es pintaven de negre en l'obra morta (sense comptar la coberta) i de blanc l'obra viva.

Vela
De cotonia, teixit amb ordit de cànem i trama de cotó. O només de cotó especialment filat i reforçat. Les veles eren cosides a partir de vessos, d'amplada corresponent a l'ample del teixit (uns 40cm). La forma era triangular i tenien dues o tres faixes de rissos amb badafions que permetien reduir la superfície vèlica quan convenia. La manera de tallar, cosir i fer veles fou recollida en alguns tractats especialitzats.[14][15]

Cordam
Durant molts anys les cordes (cadascuna amb dos caps) es feien de cànem. En indrets llunyans podien usar-se altres fibres (sisal, a Mèxic; abacà, a Filipines). Les cordes eren responsabilitat dels mestres corders (o corders de cànem, ben diferents dels corders de viola). A Cumanà els primers que introduïren la fabricació de cordes a partir de fibres indígenes foren catalans.[16][17]

Posició de l'arbre
Els llaüts arboraven el pal al mig del buc, en el banc central (banc d'arborar), a diferència d'altres vaixells amb vela llatina. El pal, de la mateixa llargària que l'eslora de la barca, anava sensiblement inclinat cap al davant (cap a proa).

Aigua no desitjada
Com altres embarcacions semblants, els llaüts poden embarcar aigua. Aigua que s'escorre de les xarxes o que porten les onades que trenquen sobre la coberta. L'aigua embarcada no és desitjable i cal procedir a la seva evacuació de la millor manera possible.

Aigua sobre coberta

Parts del buc d'una barca

La coberta és convexa, més alta pel centre que pels costats. Aquesta brusca (curvatura) de la coberta fa que l'aigua, amb l'embarcació adreçada (en posició vertical), vagi cap a les bandes i pugui sortir pels embornals.

Normalment, els forats que hi ha a la coberta (escotilles i similars) disposen d'una protecció vertical i perpendicular a la coberta anomenada braçola . Aquesta mena de marc forma una barrera d'una certa alçària que impedeix el pas de l'aigua cap a l'interior del buc.

Aigua interior
La construcció tradicional de fusta determina que l'interior del buc no sigui llis com l'exterior. El costellam provoca unes divisions que, si fossin estanques, podrien provocar acumulacions d'aigua difícils d'evacuar. La solució emprada consisteix en unes petites escletxes, els llibis, disposades a la part inferior dels medissos i que permeten el pas de l'aigua cap al punt de recollida. Aquest punt de recollida és anomenat dui i està tapat amb un tascó cònic de fusta o un tap de suro.

Un cop la barca a la platja. L'aigua residual que no ha pogut ser esgotada a mar amb la sàssola, es fa sortir enretirant el tap del diu. Aquesta operació s'anomenava “fer pixar la barca”.[18][19]

Difusió geogràfica i particularitats locals
Catalunya

Confirmant la denominació, Catalunya fou l'origen de les barques catalanes. I llevantines en general. Hi havia barques amb vela llatina al mediterrani documentades des del s. I aC, molt abans de l'arribada dels àrabs. Un altre exemple típic és el mosaic de Kelenderis (de final del segle V dC), que mostra una nau amb una vela gairebé triangular i amb una faixa de rissos formant angle amb l'antena. I també n'hi havia a les costes catalanes des de temps molt antics.

Segons Laborde (1827) hi havia catalans i barques catalanes en molts indrets del món. I no eren rars els viatges d'aquelles barques cap a Amèrica.[20][21] Les barques catalanes podien ser contemplades i comparades amb altres embarcacions semblants o diferents. Velocitat, solidesa, qualitats marineres,... I molts testimonis foren favorables a les embarcacions catalanes.[22][23]

Illes Balears

Les barques catalanes arribaren oficialment a les Illes amb en Jaume I. Molt aviat els mestres d'aixa locals adaptaren els models originals a les seves necessitats. Les barques de Ses Illes, amb alguns detalls propis, igualaven les qualitats de les barques catalanes sense deixar de ser molt semblants en els bucs i els aparells. Salvant la dificultat de donar detalls generals en embarcacions de construcció artesana, fetes a mida del comprador per mestres d'aixa que les acabaven amb detalls propis, les barques balears eren menys planes que les catalanes en el fons (obra viva). Les catalanes havien de reposar a la platja sobre la quilla i les escues. Mentre que les mallorquines i menorquines podien atracar-se en un moll. A les barques balears el pal s'arborava un xic més a proa que en les barques catalanes.

València

Vela llatina a l'Albufera de València. Museu Valencià d'Etnologia.

Igual que en el cas anterior. Els mestres d'aixa valencians tenien el mateix nivell de competència que els catalans i els de les illes Balears.

A València cal distingir entre dos tipus de barques: les de mar obert (molt semblants a les mallorquines i catalanes)i les de l'Albufera (més planes i de poc calat).[24]

Des de fa uns quants anys hi ha una recuperació de les barques de l'Albufera, amb vela llatina i típicament valencianes.

Alguer i l'espanyoleta

A l'Alguer sembla que no sabien pescar la llagosta tan bé com en altres indrets. Un industrial de Ciutadella, els senyor Arguimbau[25] hi va anar per a fer negocis i els va indicar unes quantes millores. Entre altres hi va portar dues barques velles de Ciutadella (Menorca) que el mestre d'aixa alguerès senyor Palumba va desmuntar i examinar a consciència. Les noves barques dels sr. Palumba, una còpia de les menorquines, navegaven molt bé i eren més ràpides que cap altra. Així nasque l'espayoleta (als mallorquins i catalans els deien espanyols a l'Alguer; el Sr. Arguimbau era de Menorca i, per tant, "espanyol"; i la seva barca "espanyoleta").

La pronunciació local és "aspanyoreta".

Catalunya Nord. Les "barques catalanes" de França

Segons testimoni de Gourret (1894) hi havia moltes barques catalanes que pescaven a les costes de Provença.[26] Escrigué que aquelles barques que pescaven al palangre desplaçaven 3 tones, eren amples, calaven poc i tenien mitja coberta; arboraven un sol pal inclinat cap a proa; anaven molt bé a vela i també a rem. Podien resistir mars

grosses i anaven lluny de les costes. La tripulació era de sis homes.[27]

Segons Mr.Gourret els catalans s'establiren a Marsella el 1721 i el 1787 hi havia a Marsella 80 barques catalanes que pescaven al palangre amb 480 tripulants. De fet la colònia catalana era tan important com per a anomenar el barri dels Catalans i la cala "Anse des Catalans".

Vincent Giovannoni va fer un resum apassionat de les barques catalanes i de l'estil de construcció català. En la seva opinió "mai no hi ha hagut en la pesca barques de vela tan ràpides i tan belles com les barques catalanes"..."L'estil català fou imitat i adaptat donades les seves qualitats".[28]

Un francès del Rosselló fou l'iniciador de la recuperació de les barques catalanes.

Galícia
A finals del segle XVIII hi va haver una emigració masiva de pescadors catalans cap a les costes gallegues: entre 15000 i 17000. Allí, amb les seves barques, les seves arts i els seus mètodes varen acabar dominant la pesca local i les indústries conserveres. [29] [30]

Alguns tipus de vaixells de Galícia varen imitar els aparells llatins de les barques catalanes. Els falutxos de Mugardos per exemple, que seguien el model català original.[31]

Cuba i el Carib
A Cuba i el Carib la vela llatina hi arribà molt aviat. Deixant de banda l'aparell de les barques auxiliars que no està documentat, en el Segon Viatge de Colom l'estol comptava amb dues caravel·les llatines (calaveres en català d'aquella època).[32] L'expedició de Nicolàs de Cardona documenta, gràficament i per escrit, la presència de tartanes, vaixells de vela llatina molt semblants als llaguts.[33] En època de lliure comerç amb Amèrica les barques catalanes i els falutxos catalans comercials tingueren un paper essencial. La velocitat de les barques catalanes permetia el seu ús com a vaixells correu en casos extraordinaris.[34]

Nova Orleans (Luisiana, USA)

"Falucca" de pesca de San Francisco.

En obres del segle XIX s'esmenten el "Bayou Catalan"[35] i un"Catalan Village",[36] respectivament una cala i un poblet de pescadors prop de Nova Orleans que donaven testimoni de la presència marinera catalana en aquelles terres. L'explicació d'algun expert indica que els catalans varen introduir els "falutxos" allí, juntament amb la paraula que els anglo-americans transformaren en "felucca".[37] Cal recordar que la forma catalana més antiga és "faluga".

San Francisco (Califòrnia, USA)

Les anomenades "feluccas" atracades al Fisherman's Wharf de San Francisco, el 1891,de fet eren barques amb vela llatina.[38]

La primera referència documentada de veles llatines a California és a la relació de l'expedició de Nicolàs de Cardona. Segons algun autor a l'expedició de Cabrillo i Bartomeu Ferrer hi havia una embarcació amb dues veles llatines, la San Miguel.[39]

Les històries oficials diuen que quan Califòrnia fou conquerida pels nord-americans s'establiren a San Francisco uns quants pescadors italians. Unes fonts diuen que primer foren genovesos substituïts després sicilians, mentre que altres expliquen que eren gairebé tots napolitans.[40][41][42]

El cert és que les famoses "felouccas" de San Francisco portaven veles llatines anomenades pels propis pescadors "veles catalanes" o amb "aparell català": "They are keeled, decked-over, lateen or, as some insist, catalonia rigged'".[43][44]

A final del segle XIX la distribució dels pescadors de San Francisco amb motiu del seu origen geogràfic és un tema de difícil investigació. La denominació genèrica de "Italian" és prou precisa. No passa el mateix amb "Spanish". Hi havia "Spanish Californios" nadius abans de la conquesta nord-americana, juntament amb immigrants espanyols (abans i després de la conquesta). L'article titulat "San Francisco Fishermen" fou publicat el 8 d'octubre de 1881 i parla d'un centenar de barques. D'altra banda una publicació de 1887 ("The Fisheries and Fishery Industries of the United States") indica que hi havia pocs pescadors d'ascendència "Spanish"a San Francisco, barrejats amb altres del conjunt. Els pescadors italians es varen incorporar a un sistema de pesca que ja existia i que implicava l'ús de barques i veles locals.

Gibraltar

A Gibraltar hi ha la Catalan Beach i el Catalan village. No està documentada la fundació de l'antic poblet però devia ser anterior a la conquesta de la Roca per part dels anglesos. Molts viatgers del segle XIX el descriuen. [45][46][47] Durant els diversos setges de Gibraltar per part dels espanyols hi hagué participació de vaixells de vela llatina (els xabecs d'Antoni Barceló i barques diverses). En un dels setges el patró d'una barca catalana fou empresonat per fer de missatge entre el Penyal i els presoners anglesos capturats pels espanyols.[48] Alguns autors esmenten el naufragi no referenciat d'un vaixell genovés i l'establiment dels genovesos supervivents al Catalan Vilage. Sí que hi ha referències a les seves navegacions amb barques llatines cofats amb una mena de barretines vermelles o blanques. De les barquetes llatines de Gibraltar hi ha una descripció amb un cert detall en un llibre de l'època.[49] La presència dels catalans a Gibraltar es recorda de forma simbòlica i nostàlgica en el film "Wonderful things!" (1958). Un pescador català de Gibraltar marxa a Londres a triomfar com a cantant.[50] La vela llatina i el contraban també tenien alguna relació.[51]

Illes Canàries

"Bote de Vela Canaria".

És un fet que les regates de "Vela latina canaria" se celebren regularment des de fa molts anys. Els estudiosos del tema no acaben de definir l'origen precís d'aquestes regates, ni de les embarcacions que hi competeixen ("botes canarios").[52]

Hi ha un acord general sobre la navegació rudimentària dels indígenes i de les primeres exploracions europees (genovesos, mallorquins i catalans) amb l'arribada dels primers vaixells amb vela llatina. Un fet, potser anecdòtic i excepcional, relacionat amb la pesca de la tonyina a l'illa de La Gomera demostra que estava dominada per catalans i mallorquins. Amb barques de vela llatina.[53]

Ligúria

La presència de barques catalanes a la costa de Ligúria fou bastant antiga. Principalment dedicades a la pesca del corall. Hi ha el cas reconegut de l'assentament de famílies senceres a Laigueglia. En l'aspecte nàutic, la relació dels llaguts catalans amb els "leudi" ligurs s'accepta per part dels experts.[54][55]

Croàcia

Falkuša

A l'illa de Komiza (en l'actual Croàcia) hi havia un tipus característic de barca de pesca: la "gajeta falkusa" (o senzillament "falkusa").[56][57] Molt semblant al "llagut de dues veles" de les costes de València, Balears i Catalunya. Un buc de dimensions i construcció com les del llagut, un arbre únic, una vela mestra llatina i un floc envergat en un estai des del cap del pal fins a la punta d'un botaló.[58] Les "falkuses"eren vaixells de pesca que anaven a pescar molt lluny de la costa (molt enfora, en parla marinera). Per això suplementaven les bordes amb "falques" desmuntables mentre navegaven amb mar. Falques que, quan calia pescar, podien desmuntar-se si feien nosa. "Falkuses" significaria "falcades". També els llaguts podien muntar falques quan convenia (Vegeu peces bb, al gravat d'un llagut). Alguns estudis publicats destaquen la "coincidència" de molts termes nàutics en diferents lléngües de la Mediterrània.[59] Des del punt de vista de l'abillament tradicional dels pescadors dàlmates, es protegien el cap amb una mena de capell molt semblant a la barretina. La semblança de vaixells i pescadors en dues parts tan allunyades resta oberta a futurs estudis.

Present i futur de les barques amb vela llatina

Llaüt_Santa_Espina navegant

L'us professional de les barques de vela es va acabar amb l'arribada del motor. Ja abans de la guerra civil espanyola la pesca i les activitats de lleure es practicaven a vela només de forma residual.

A Catalunya hi havia alguns afeccionats que tractaven de recuperar la navegació amb vela llatina, amb barques de fusta restaurades. Hi ha l'exemple de l'editor Carles Barral.

Un altre exemple de recuperació és la de la barca catalana Santa Espina, comprada i reparada pel senyor Clovis Alouges, President de l'Associació Voile Latine de Cotlliure. Aquest llagut va participar en la Primera Diada de la Vela Llatina i en la Primera Trobada de Vela Llatina. Aquesta mena de trobades es van repetint anualment.

Barques catalanes citades per persones cèlebres
-El capità Alonso de Contreras. Cita una tartana catalana.[60]

-Giuseppe Garibaldi[61][62]

Les barques catalanes i similars a la literatura, la pintura i el cinema

Las_tres_velas de Joaquin_Sorolla

Alexandre Dumas, El comte de Montecristo. Una barca catalana a Marsella.[63]
Vicente Blasco ibáñez, "Flor de mayo": una barca valenciana. Una barca vella, la Garbosa, i una barca nova, Flor de Mayo.[64]
Las tres velas, quadre de Joaquin Sorolla.[65]

J.V.Lastarria, Tempestad. Un"falucho catalán". La Revista de Buenos Aires, Volum XV, 1868.[66]
"Marines i boscatges", "El rem de trenta quatre" de Joaquim Ruyra.[67]
"La barca nova" de Ignasi Iglésias, obra de teatre.[68]
"La scimitarra del sarrazeno" film italià de Piero Pierotti. Amb pescadors catalans de ficció com a protagonistes.[69]
"El capità Escalaborns", film. Amb imatges reals de dues barques de mitjana.
"La Gaviota" de Cecilia Böhl de Faber y Larrea. El pare de la protagonista, un pescador català, va naufragar amb la seva barca a les costes d'Andalusia.[70]
"Les plages d'Agnes" (2008), film de Agnés Varda.[71]

Vegeu també

Laigueglia
Vela mística
Galera catalana
Tartana (barca)
Vaixells medievals
Faluga (embarcació)
Joan Monjo i Pons
Francesco da Barberino
Barca de mitjana
Barca de panescalm
Cotonia
Xabec
Faluca
Pollacra
Fragata

Referències

Roger R. Olmsted; Nancy Olmsted; Allen G. Pastron San Francisco waterfront: report on historical cultural resources for the North Shore and Channel Outfalls Consolidation Projects. San Francisco Wastewater Mgmt. Program, 1981.
La Nature: Revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie, 1897.
Pierre Marie Joseph de Bonnefoux. Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur: Marine à voiles. Bertrand, 1859, p. 169–.
Dominique Valérian. Bougie, port maghrébin, 1067-1510. Publications de l'École française de Rome, 3 maig 2013, p. 898–. ISBN 978-2-7283-1000-5.
embarcar a Optimot }
Joseph de Veitia Linage. Norte de la contratacion de las Indias occidentales. - Sevilla, Blas 1672. Blas, 1672, p. 1–.
José Manuel Domínguez Vicente; Real Compañía de Impresores y Libreros del Reino (Madrid) Ilustración y continuación a la Curia filípica: trátase del comercio maritimo y tócanse muchas qüestiones del derecho publico... : tomo tercero. en la imprenta de don Gerónimo Ortega e hijos de Ibarra, 1790, p. 68–.
Sergio Bellabarba; Edoardo Guerreri Vele italiane della costa occidentale. HOEPLI EDITORE, 2002, p. 225–. ISBN 978-88-203-3081-1.
Antonio Sañez Reguart. Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional. la viuda de Don J. Ibarra, 1793, p. 65–.

Gonzalo de Murga; Martín Ferreiro y Peralto Diccionario marítimo español: que además de las voces de navegacion y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés é italiano, y las mas usadas en los buques de vapor, formado con prescencia de los mejores datos publicados hasta el dia. Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet, 1864, p. 258–.
Mazaudier; Lombard Cours complet et guide partique d'architecture navale. Robiquet, 1848, p. 372–.
Diccionario marítimo español, que adem? de las voces de navegacion y maniobra en los buques de vela: contiene las equivalencias en francés, inglés y italiano, y las mas usadas en los buques de vapor, formado con presencia de los mejores datos publicados hasta el dia. publisher not identified, 1865, p. 258–.
Augustin Jal. Glossaire nautique: Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes. Bottega d'Erasmo, 1848, p. 680–.
Robert KIPPING. Elementos de construcción de velas. Imp. de T.Fortanet, 1860, p. 74–.
United States. Dept. of State. Commercial Relations of the United States with Foreign Countries. U.S. Government

Printing Office, 1857, p. 119–.
Juan Oliveres ((Barcelona)). Viaje pintoresco á las dos Américas, Asia y África: resúmen jeneral de los viajes y descubrimientos de Colon, Magallanes, Las Casas, Gomara, La Condamine, Ulloa, Jorge Juan, Humboldt, Molina, Cabot, Grijalva, Koempfer, Marco Polo, Forster, Chardin, Tournefort, Volney, In Loubére, Chateaubriand, Caillé, Lander, etc., etc. imprenta y librería de Juan Oliveres, 1842, p. 52–.
Marco Aurelio Vila. Geoeconomía de Venezuela. Corporación Venezolana de Fomento, Departamento Oficial de Información Pública, Sección de Publicaciones, 1974.
DCVB: Llibi.
DCVB: Dui.
Alexandre de Laborde. Itinéraire descriptif de l'Espagne. Firmin Didot, 1834, p. 185–.
Société de géographie (France). Bulletin de la Société de géographie. Delagrave, 1837, p. 334–.
The British Journal. Aylott & Jones, 1853, p. 132–.
Rogerson and Tuxford. The Farmer's Magazine, 1852, p. 75–.
VV.AA.. Mundos medievales: espacios, sociedades y poder. Ed. Universidad de Cantabria, 29 gener 2013, p. 1477–. ISBN 978-84-8102-650-4.
Miscel·lània Giuseppe Tavani, 3. L'Abadia de Montserrat, 15 juliol 2002, p. 319–. ISBN 978-84-8415-333-7.
Gourret, Paul; t Les pêcheries et les poissons de la Méditerranée (Provence). Bailliere et fils, 1894, p. 100.
Gourret, Paul; t Les pêcheries et les poissons de la Méditerranée (Provence). Bailliere et fils, 1894, p. 97.
Vincent+Giovannoni; t Apropos du patrimoine naval du Languedoc. Études Héraultaises, 1992, p. 4.
José Domenéch Mira. Esencias y Enigmas Humanos. Vision Libros, 1 març 2012, p. 193–. ISBN 978-84-9011-261-8.
José Domenéch Mira. Esencias y Enigmas Humanos. Vision Libros, 1 març 2012, p. 193–. ISBN 978-84-9011-261-8.
Mariano de la Paz Graells y de la Agüera. Exploración científica de las costas del departamento marítimo del Ferrol. Tip. T. Fortanet, 1870, p. 423–.
Cronistas de Indias: antología. Ediciones Colihue SRL, 1980, p. 55–. ISBN 978-950-581-020-8.
Alvaro del Portillo. Descubrimientos y exploraciones en las costas de California, 1532-1650. Ediciones Rialp, 1982, p. 251–. ISBN 978-84-321-2189-0.
Sociedad Económica de Amigos del País (Cuba); Cuba. Junta de Fomento Memorias, 1838, p. 21–.
The United Service Magazine, 1840, p. 187–.
Arsène Lacarrière Latour; Gene A. Smith; Historic New Orleans Collection Historical Memoir of the War in West Florida and Louisiana in 1814-15: With an Atlas. University Press of Florida, 1999, p. 154–. ISBN 978-0-8130-1675-7.
John Wymond; Henry Plauché Dart The Louisiana Historical Quarterly. Louisiana Historical Society., 1969.
"La vela llatina a San Francisco
Harry Kelsey. Juan Rodríguez Cabrillo. Huntington Library, 1 gener 1998. ISBN 978-0-87328-176-8.
DK Eyewitness Travel Guide: San Francisco & Northern California. Dorling Kindersley Limited, 1 octubre 2013, p. 79–. ISBN 978-1-4093-3596-2.
Charles Morris. The San Francisco Calamity by Earthquake and Fire: Juvenile History - - American. VM eBooks, 12 juliol 2016, p. 92–. GGKEY:AWP3QDX1ACS.
K. Mullen. Dangerous Strangers: Minority Newcomers and Criminal Violence in the Urban West, 1850-2000. Palgrave Macmillan US, 19 agost 2005, p. 170–. ISBN 978-1-4039-8062-5.
Roger R. Olmsted; Nancy Olmsted; Allen G. Pastron San Francisco waterfront: report on historical cultural resources for the North Shore and Channel Outfalls Consolidation Projects. San Francisco Wastewater Mgmt. Program, 1981.
Congressional Series of United States Public Documents. U.S. Government Printing Office, 1891.
Sketches of the Medical Topography of the Mediterranean; comprising an account of Gibraltar, the Ionian Islands, and Malta. To which is prefixed a sketch of a plan for Memoirs on Medical Topography. By J. Hennen ... Edited by his son, J. Hennen, 1830, p. 74–.
William Robertson. Journal of a Clergyman During a Visit to the Peninsula in the Summer and Autumn of 1841. William Blackwood & Sons, 1845, p. 209–.
John Leycester Adolphus. Letters from Spain in 1856 and 1857. J. Murray, 1858, p. 81–.
The Scots Magazine. Sands, Brymer, Murray and Cochran, 1761, p. 581–.
United States Senate. Senate Documents. U.S. Government Printing Office, 1857, p. 700–.
Sue Harper. Women in British Cinema: Mad, Bad and Dangerous to Know. A&C Black, 1 juny 2000, p. 99–. ISBN 978-1-4411-3498-1.
The Economist. Economist Newspaper Limited, 1845, p. 241–.
ulpgc.es
La isla de La Gomera en la actualidad. Ediciones IDEA, 2007, p. 36–. ISBN 978-84-8382-039-1.
Octávio Lixa Filgueiras. Local boats: fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Porto 1985. B.A.R., novembre 1988.
Edoardo Bo. Il leudo rivano. Arti grafiche Lux, 2001.
Yossi Dotan. Watercraft on World Coins: Europe, 1800-2005. Alpha Press, 2007. ISBN 978-1-898595-49-6.
Marilyn Cvitanic. Culture and Customs of Croatia. ABC-CLIO, 2011, p. 84–. ISBN 978-0-313-35117-4.

Bernetic, Vlado. «Gajeta falkusa at the Marine Biology Station Piran». mbss.org. Ljubljana: National Institute of Biology, 23-01-2007. [Consulta: 25 febrer 2010].
C. A. Brebbia. Structural Studies, Repairs and Maintenance of Heritage Architecture X. WIT Press, 2007, p. 15–. ISBN 978-1-84564-085-9.
Alonso de Contreras. Vida del capitán Alonso de Contreras. Linkgua digital, 31 agost 2010, p. 113–. ISBN 978-84-9816-834-1.
Giuseppe Garibaldi. Garibaldi: An Autobiography. Routledge, Warne, and Routledge, 1860, p. 34–.
Setembrino E. Pereda. Garibaldi en el Uruguay. Impr. El Siglo Ilustrado, 1814, p. 265–.
Le comte de Monte-Cristo par Alexandre Dumas. au bureau de l'écho des feulletons, 1850, p. 182–.
J. L. León Roca. Como escribió Blasco Ibáñez "La barraca". El autor, 1978.
Giovanni Panella. La vela latina. Hoepli, 2015-10-13T00:00:00+02:00, p. 16–. ISBN 978-88-203-7106-7.
Miguel Navarro-Viola; Vicente Gregorio Quesada La Revista de Buenos Aires: historia americana, literatura y derecho. May, 1868, p. 240–.
Joaquín Ruyra. El REM de Trenta-Quatre. Edicions 62, 1 novembre 1977. ISBN 978-84-297-1344-2.
Butlletí de dialectologia catalana / publicat per les Oficines del Diccionari de la Llengua Catalana. Vol. 1. Institut d'Estudis Catalans, p. 38–. GGKEY:XPTXPFXYAT8.
Enrico Lancia. Dizionario del cinema italiano : testi e strumenti per la scuola e l'università. Gli artisti : Vol. 3, Gli attori dal 1930 ai giorni nostri : T. 1. A - L. Gremese Editore, 2003, p. 44–. ISBN 978-88-8440-213-4.
Fernán Caballero. La Gaviota: novela de costumbres. F.A. Brockhaus, 1873, p. 38–.

Ruth A. Hottell; Janis L. Pallister Noteworthy Francophone Women Directors: A Sequel. Lexington Books, 16 setembre 2011, p. 132–. ISBN 978-1-61147-444-2.

Enllaços externs

Vela catalana a S. Francisco
Història de la restauració d'una llanxa catalana
[1]
[2]