

# VELAS BLANCAS

Una mirada al patrimonio marítimo pesquero  
de vela latina de la Región de Murcia

EMILIO GIL PAGÁN

VÍCTOR MORENO OROPESA



# VELAS BLANCAS

Una mirada al patrimonio marítimo pesquero  
de vela latina de la Región de Murcia





# VELAS BLANCAS

Una mirada al patrimonio marítimo pesquero  
de vela latina de la Región de Murcia

EMILIO GIL PAGÁN

VÍCTOR MORENO OROPESA



**Título original:**

**Velas Blancas. Una mirada al patrimonio marítimo pesquero  
de vela latina de la Región de Murcia**

**1ª. edición: noviembre 2018.**

**© del texto: Emilio Gil, Víctor de los Santos Moreno Oropesa**

**© de las fotografías: Francisco De Asís Rodríguez, Ángel  
Macía, Ramón Olmos, Alberto García Alix, Juan Rodríguez,  
José Luis Alcaide, Emilio Gil, Vicente Martínez-Esparza, Isaac  
García Meroño (unoAisaac), Mario Macián, Víctor Moreno,  
Archivo general de la Región de Murcia,**

**© de la edición: Emilio Gil Pagán**

**Maquetación: Chiponegraphics\***

**Documental Velas Blancas:**

**Producción: Asociación Marítima Estrella Polar**

**Dirección: Emilio Gil Pagán y Víctor Moreno Oropesa**

**© Asociación Marítima Estrella Polar**

Esta obra ha sido financiada por GALPEMUR, Grupo de Acción Local de Pesca y Acuicultura de la Región de Murcia, entidad sin ánimo de lucro colaboradora con la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería y Pesca para la gestión de la prioridad 4 del FEMP en la implantación de su Estrategia de Desarrollo Local Participativa. Los porcentajes de financiación son del 85% Fondo Europeo marítimo y de la Pesca y 15% Región de Murcia.

Reservados todos los derechos. De acuerdo con la legislación vigente y bajo las sanciones en ella previstas, queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro por cualquier medio electrónico o mecánico, sin autorización por escrito del autor.

**ISBN: 13-978-84-09-07085-5**

**Depósito legal: MU 1499-2018**

**Impreso en España / Printed in Spain**



# ÍNDICE

## PRÓLOGOS | p. 7

Capitán Marítimo de Cartagena: D. Oscar Villar Serrano

Presidente FVRM: D. Arturo García Pallarés

Prólogo de los autores

## CAPÍTULO 1 | p. 15

INTRODUCCIÓN A LA VELA LATINA.

Breve reseña Histórica y su presencia en nuestra Región.

## CAPÍTULO 2 | p. 27

EL MEDIO Y NUESTRO ENTORNO.

Nuestros Dos Mares. Bahías de Cartagena y Cabo de Palos. El Mar Menor

## CAPÍTULO 3 | p. 37

MÁS DE 150 AÑOS DE REGATAS DE VELA LATINA EN NUESTRAS AGUAS

Cronología histórica de la navegación pesquera y deportiva

## CAPÍTULO 4 | p. 71

LA DECLARACIÓN DE BIEN DE INTERÉS CULTURAL

Inventario de las embarcaciones soporte material del Bien de Interés Cultural.

## CAPÍTULO 5 | p. 123

“VELAS BLANCAS” EN LA ACTUALIDAD

El trabajo de la FVRM, las Asociaciones y los Clubs.

Desarrollo de las Competiciones. El Circuito Mar Menor de botes 33 y 42 palmos, la Copa Federación de botes de 21 Palmos y Regatas de Club.

## CAPÍTULO 6 | p. 153

PATRIMONIO PESQUERO DE LABOR: BALANDRAS, FALUCHOS, FALÚAS, LAÚDES, BOTES, BUCETAS Y PANTASANAS.

Revisión de los barcos latinos de pesca en activo. Distintos tipos de barcos y sus usos.

Estrategias de mantenimiento y recuperación.

## CAPÍTULO 7 | p. 169

EL “SUR” HISTORIA DE LA REHABILITACIÓN DE UN LAÚD DE 42 PALMOS

Ejemplo actual de Patrocinio y puesta en valor de una embarcación legendaria.

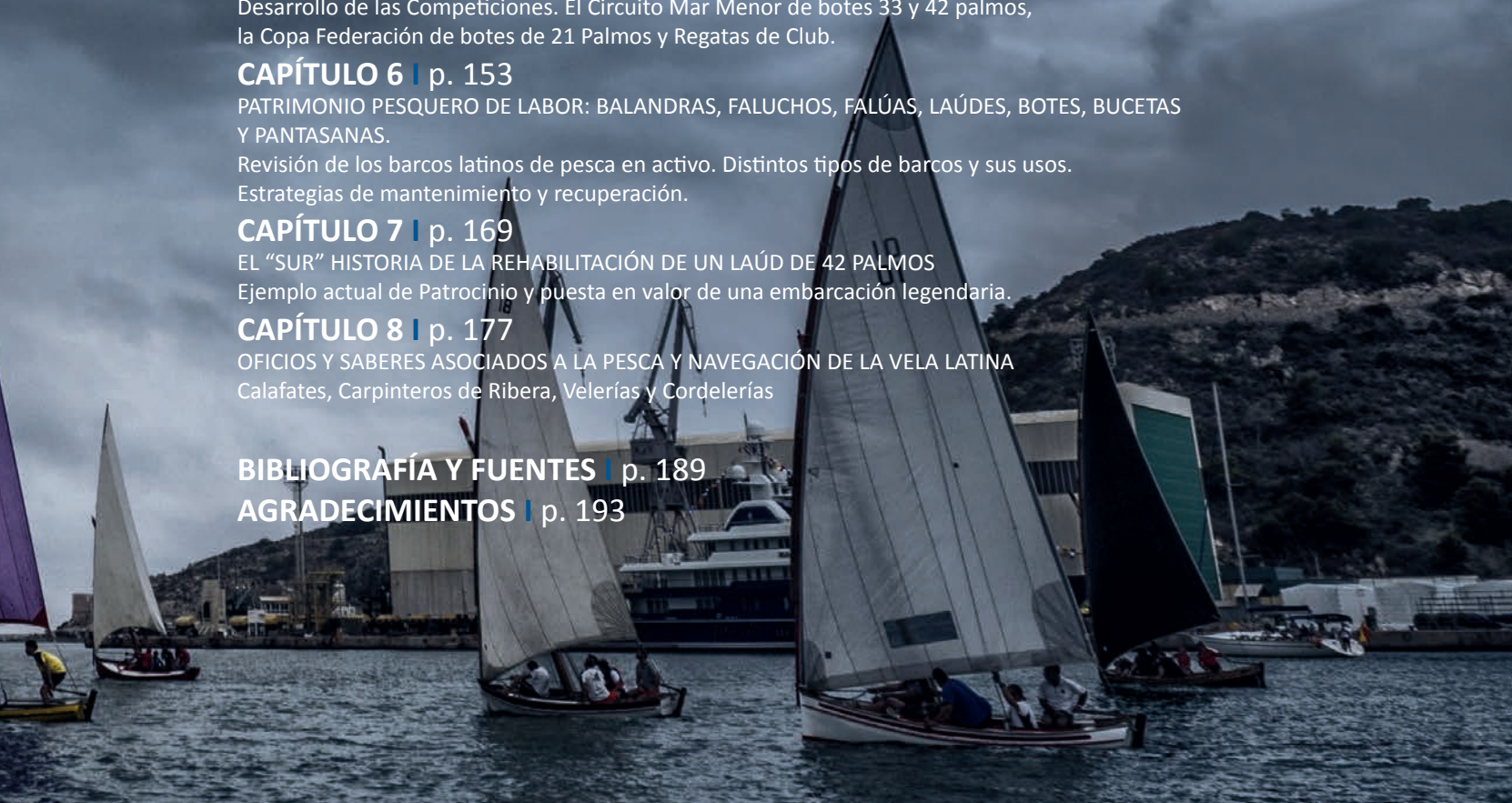
## CAPÍTULO 8 | p. 177

OFICIOS Y SABERES ASOCIADOS A LA PESCA Y NAVEGACIÓN DE LA VELA LATINA

Calafates, Carpinteros de Ribera, Velerías y Cordelerías

## BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES | p. 189

## AGRADECIMIENTOS | p. 193









Como bien se muestra en esta publicación, la vela latina no es un tipo de embarcación, sino un tipo de vela. Concretamente una vela triangular que se halla dispuesta en una antena que cruza oblicuamente el mástil, normalmente situado en proa, y que recorre longitudinalmente el casco.

Apareció en nuestro entorno en la época griega y se fue extendiendo a lo largo de los siglos por todo el Mediterráneo. La representación más antigua que se conserva de una nave con este tipo de vela data del siglo II a.C.

En el capítulo 27 de Ezequiel, se describen los buques de Tiro y se dice que tenían palos de cedro del Líbano, decorativas velas bordadas de fino lino de Egipto y toldos de tela azul y púrpura de las islas de Elías; la decoración de las velas indica que se utilizaban para la propulsión y como medio de identificación.

Los pescadores artesanales locales son los que han hecho posible que haya pervivido este tipo de navegación que, según los expertos, es probable que su nombre (vela latina) fue dado por navegantes del norte y centro de Europa, sorprendidos por su eficacia para navegar de ceñida.

A pesar de que la vela latina fue sustituida en los grandes navíos por la cangreja en el siglo XVIII, siguió utilizándose en la pesca costera hasta la aparición de la propulsión a motor, momento en el que los barcos de vela latina fueron perdiendo importancia. Entre estas embarcaciones destacaron sobre todo el falucho y el laúd y su tripulación oscilaba entre siete u ocho personas.

Su perfil multiplicado por decenas en cualquier bahía o campo de regatas es una visión privilegiada y soñada. La vela es el arma que desde tiempos inmemoriales se ha empleado para luchar contra el viento a la vez que se aprovechaba su fuerza. Las hay de muchos tipos, pero todas bailan al ritmo y compás que determina el dios Eolo. Y sin duda, la vela latina es de las más características en nuestro entorno y justa heredera de nuestro pasado.

Cuando se empezó a usar la botavara, la maniobra se simplificó bastante, cayendo en desuso su empleo. No obstante, su forma de navegar es diferente, ancestral y majestuosa. Actualmente es empleada por los que van a disfrutar del mar. También para hacer regatas, pero su concepto es diferente, son encuentros de gentes cercanas y próximas a nuestra manera de ver el mar, al respeto por nuestras costumbres y al Mediterráneo, padre de casi todas las tradiciones marineras de todos los navegantes.

Óscar Villar Serrano  
Capitán Marítimo de Cartagena



Desde la Federación de Vela de La Región de Murcia y en particular en la Vocalía de Vela Clásica, surge la necesidad imperiosa de tener un catálogo de barcos de vela latina y de definir una estrategia de desarrollo y mantenimiento de este importante Patrimonio de nuestra Comunidad Autónoma.

Sin duda, los autores Emilio Gil y Victor Moreno, con su pasión por la vela clásica, han conseguido un objetivo importante y difícil de llevar a cabo, que es este libro, escrito en el año en el que es declarada la vela latina como Bien de Interés Cultural en la Región de Murcia y sacando a relucir ese listado de barcos centenarios que son un patrimonio vivo de nuestra cultura en la navegación.

Están dando a conocer estos históricos barcos que muchos han sido restaurados por carpinteros de ribera, recuperando los oficios asociados a estas artes y participando activamente en las regatas, que en las bahías de la Región y del Mar Menor, venimos organizando.

Todavía recuerdo mi primera experiencia con los autores navegando en uno de ellos, el SUR ... un sin parar: Arbolar el laúd, tomarle rizos, achicar el agua, tirar de la osta, hacer aparejos de fortuna, trincar, amollar e izar las perchas para después navegar, ceñir, trasluchar y escorar peligrosamente. Y terminar con la espalda destrozada por ir colgado por la borda y tirar de la troza, pero con la sensación de haber disfrutado y cargado de energía para toda la semana.

Espero que este libro, en el que se resucita parte de nuestra historia náutica, deje una huella inolvidable en nuestras mentes y nos haga reflexionar sobre lo que fue, lo que es y lo que será la navegación en vela latina en la Región de Murcia.

Deseo que estos conocimientos, reforzados por el tesón y la experiencia de los autores en la mar, consigan que nuestro patrimonio de barcos de vela latina se incremente en nuestra Región, sacando a flote reliquias del pasado que actualmente se encuentran en almacenes olvidados.

Arturo García Pallarés  
Presidente de la Federación de Vela de la Región de Murcia



***“Hay tres tipos de hombres, los vivos, los muertos  
y los que navegan por la mar”***

Anacarsis, filósofo s.VII a.C.



En abril de este año, mientras impartía una conferencia sobre la práctica deportiva de la vela latina en nuestra región, en el Museo Naval de Cartagena, uno de los conferenciantes e ilustres invitados Vicente García-Delgado, autor de uno de los libros base de esta materia, interrumpió mi alocución cuando afirmé que en Cartagena tenemos un histórico de más de 150 años de regatas de estos barcos, entonces levantó la mano y dijo:

¡eso no es cierto! A mi réplica de porque desmentía mis afirmaciones, me contestó:

Porque no hay nada escrito al respecto.

Estando en plena era digital, con internet como base de conexión y archivo de los conocimientos, me he encontrado con que ni siquiera mi titulación está contemplada y archivada en ordenadores, ya que pertenezco a una generación analógica y soportada sobre el papel, y no sobre bites, megabites y datos en la nube. Con la historia pasa lo mismo, y como bien me replicó mi amigo Vicente, si algo no está escrito ... es que no ocurrió.

Este pequeño incidente, añadido al trabajo que vengo realizando desde la Federación de Vela, ha hecho que empeñe el tiempo que he descuidado a navegar y a mi familia y amigos en la escritura de este libro con mi amigo Víctor.

Tanto Victor como yo, hemos puesto mucha ilusión en poner una mirada de conjunto a las Velas Blancas, representantes de un patrimonio marítimo y pesquero, que atesoramos en nuestra Región, y que es uno de los más extensos e importantes del mediterráneo, y por consiguiente del mundo.

Emilio Gil Pagán

Autor

Velas Blancas ha sido una gran oportunidad para trabajar codo con codo con Emilio Gil, gran amigo y gran profesional, y de colaborar con un gran equipo de personas altamente cualificado y de gran valor humano, lo que ha hecho posible la publicación de este bonito trabajo que viene a poner broche de oro a la declaración de Bien de Interés Cultural de la Vela Latina, sus saberes y oficios asociados. A la par que se escribe la historia de muchos años de velas y regatas en el sureste ibérico, también se abre una nueva etapa, un nuevo capítulo sobre la vela latina en la Región de Murcia que ya se vislumbra en el horizonte.

Víctor Moreno Oropesa

Autor





## EMILIO GIL PAGÁN

Nacido en Murcia el 02.03.1961. He navegado desde niño en casi todas las Clases de Vela Ligera, aunque mis mejores recuerdos y éxitos son para la Clase Snipe, ganar una vuelta al Mar Menor fue un sueño realizado. En la actualidad soy Regatista de Cruceros, Armador y Patrón del Crucero “TARTARUGA”, Patrón del “Sur” un velero latino de 42 palmos que he restaurado, y que en la actualidad es el Campeón del Circuito Mar Menor y Campeón Autonómico.

Hago gestión Náutica y Deportiva directa como Presidente del Club Náutico Cabo de Palos, como Director de su Escuela de Vela y como miembro de la Junta Directiva de la Federación de Vela de la Región de Murcia. También como Vicepresidente de la “Asociación Marítima Estrella Polar” una asociación para conservar y proteger el patrimonio marítimo, la construcción naval, las artes y técnicas náuticas, el uso sostenible del medio marino y la cultura marinera.

Patrón de Yate, Coordinador de Seguridad, Juez y Oficial de Regatas, Navegante Oceánico (W.S.Offshore Special Regulations). He participado en Regatas en el Atlántico Sur, Ganador de la Regata REFENO 2011 Brasil, con la embarcación “EL DUENDE CUARTO”, con tres tripulantes. He tenido la suerte de navegar la preciosa Goleta “MY NITCHEVO” del actor Sir Peter Ustinov y disfrutar y aprender de su compañía. He charteado por el Mediterráneo con otras embarcaciones con base en Palma de Mallorca, donde nacieron mis dos hijos mayores. Amante de la Vela Clásica, soy responsable de esta parcela en la FVRM gestionando la Flota de Latinos y sus Competiciones, así como la Vela Adaptada.

Biólogo de profesión, especialista en Biotecnología y Bioimplantes (Pelican Cancer Foundation. UK) Ciencias Ambientales (R.C.C.HARVARD University), Genética y Reproducción Humana (I.V.I.), Oceanografía y Limnología (UMU y UAM). Mi afición es la Biología Marina. He trabajado para multinacionales como B.Braun, Tyco Healthcare, Covidien-Medtronic, en distintos cargos ejecutivos, en la actualidad para Dextromédica S.L. He participado en multitud de Proyectos Medioambientales Nacionales e Internacionales y publicado en distintas revistas científicas. Mi pasión es la Mar y Navegar es una necesidad vital para mí.





## VÍCTOR DE LOS SANTOS MORENO OROPESA

Nacido en Las Palmas de Gran Canaria el 1 de noviembre de 1982. Se inicia en el mundo de la vela con 7 años en la clase optimist en la escuela de verano Joaquín Blanco en Gran Canaria. Realiza varios cursos de windsurf en la escuela de Real Club Victoria de Las Palmas de Gran Canaria.

Entra en contacto con el mundo de la carpintería de ribera y la pesca artesanal canaria al finalizar sus estudios de Ingeniería Técnica Naval por la Escuela Universitaria Politécnica de Universidad de la Palmas de Gran Canaria. En 2005 comienza a navegar como tripulante del bote de vela canaria Poeta Tomás Morales. Un año después se traslada a Cartagena para cursar los estudios superiores de Ingeniería Naval y Oceánica en la Universidad Politécnica de Cartagena y trabaja en diferentes subcontratas de Navantia para la construcción de submarinos. Regatista de vela latina de 21 palmos del Club Náutico Santa Lucía y Club Náutico Los Nietos, tripulando botes como Perla Negra (2006), Miguel Ángel (2008/9/10), 27 de Agosto y Arriba España (2011), Patrón de La Isla (2012/13/14), Morrete (2015), y Patacha (2016).

Ha colaborado en la restauración de botes de 21 y laudes de 42 palmos, como San Antonio del C.N. Santa Lucía en 2009, San Antón de la Fundación Isla Ebusitana en 2012 y de la embarcación de 42 palmos Sur del C.N. Cabo de Palos. Hoy restaura un laúd de vela latina de 40 palmos de eslora construido en Santa Pola en 1949. Ha trabajado para los buques escuela y museo Vapor Hidria Segundo, el Gure Izar, el Pascual Flores, el José Miguel Masiques y el Isla Ebusitana. En 2012 funda la Asociación Marítima Estrella Polar especializada en la salvaguarda del patrimonio marítimo y en la difusión de la cultura marinera, y la preside desde 2017. Marino de fortuna e Ingeniero Naval y Oceánico en el ejercicio libre de la profesión. Diplomado en Máquinas Navales por la U.P. de Cataluña, Patrón Portuario de la Marina Mercante y buzo profesional, Técnico Deportivo de Vela (aparejo fijo) y buceo. Es armador de la falúa Ana Mari que da servicio a la FVRM, armador de La Isla bote de 21, armador del crucero de regatas  $\frac{3}{4}$  tonelada Spica. Colabora como voluntario de la asociación Hippocampus para conservación del caballito de Mar en el Mar Menor y el litoral de la Región de Murcia.







# CAPÍTULO 1

## INTRODUCCIÓN

Breve reseña histórica y su presencia en nuestra Región.

La vela latina es un aparejo de navegación a vela tradicional, que se encuentra normalmente asociado a las comunidades actuales de pescadores mediterráneos y de otros puntos geográficos en conexión con el Mar Mediterráneo, y en menor medida es todavía utilizado para labores de cabotaje, es decir para el transporte en distancias más o menos cercanas de pequeñas y medianas mercancías por mar, aunque esta labor de cabotaje fue mucho mayor en el pasado antes del desarrollo del ferrocarril y de la mejora de los transportes por carretera.

La principal característica de la vela latina es su propia geometría triangular, que tiene forma de triángulo escaleno con todos sus lados desiguales, donde el pujamen es el cateto menor que hace de base horizontal del triángulo coincide prácticamente con la longitud de la eslora, la baluma es el cateto mayor completamente vertical a popa de la embarcación, quedando para el grátil o relinga ser la hipotenusa del triángulo que se encuentra en la parte delantera si tenemos en cuenta la proa de la embarcación y la dirección del movimiento de la misma, todo el grátil va reforzado con un cabo o relinga que le da resistencia y templanza, a la vez que se aprovecha para hacer firme unos cabitos llamados matafiones con las cuales se amarra la vela a las perchas, normalmente una o dos varas largas de madera que rigidizan el grátil formando entonces el borde de ataque del perfil aerodinámico de

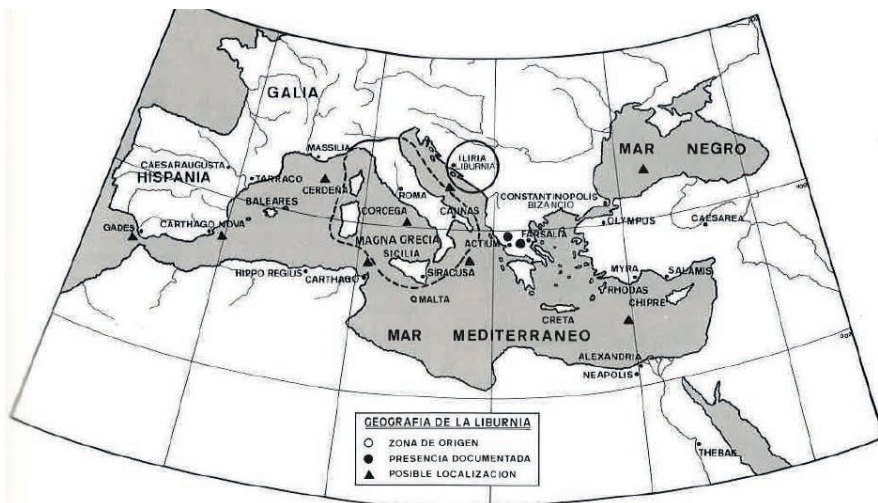




vela, a través del cual y unido a un conjunto de cabos debidamente colocados se consigue orientarla al viento para conseguir navegar la embarcación en todos los rumbos relativos sobre la dirección de un viento reinante, aprovechando la diferencia de presiones que se genera en ambas caras de barlovento y sotavento de la misma vela.

Mientras que en el sur de Europa fue perdiendo poderío con la entrada de los motores diésel a partir de los años 50 y 60, en el norte de África se siguió utilizando debido al menor poder adquisitivo de los pescadores de estas regiones y un acceso más difícil a la tecnología de los motores marinos, aunque también ha existido en menor medida ese detrimento de la vela latina a favor de la propulsión mecánica. En la actualidad mientras en algunos puntos de África y Oriente Medio se conservan como elementos etnográficos activos de labores de pesca y cabotaje, también estas últimas décadas los motores se han introducido sustituyendo a las velas latinas en estas regiones, mientras tanto en Europa se recuperan a modo de elementos museísticos con fines culturales, turísticos y deportivos. Lo interesante de este punto es que muchas de las embarcaciones que se desarbolaron a favor de la instalación de un motor marino, simplemente fueron adaptadas, y por tanto se conservaron las embarcaciones y muchos de los elementos del sistema de navegación a vela, por lo que en muchos de los casos si el barco ha sobrevivido al paso del tiempo es posible su recuperación como velero latino. En Europa, y más concretamente en España y en la Región de Murcia, estamos viviendo un resurgimiento de la náutica tradicional y clásica de la vela latina con fines culturales y deportivos, aunando una de las flotas más importantes de Europa y de toda la península ibérica.

Se trata por tanto, la vela latina de un aparejo muy extendido a lo largo y ancho de todo el mar Mediterráneo, también se puede encontrar en la zona de la ribera y delta del Nilo, Mar Rojo, Golfo Pérsico, y en alguno puntos de África como Mozambique y muy particularmente en las Islas Canarias, además del resto de la geografía nacional. Se puede encontrar este tipo de aparejos diseminados por toda la costa desde Galicia, Portugal, en la costa andaluza sobre todo en Málaga y ya con la mayor concentración en Cartagena, Mar Menor, Torrevieja, la Albufera valenciana, delta del Ebro, Cala Gamba en Mallorca, y las otras Islas Baleares, así como en la costa catalana, donde diversas asociaciones culturales de pueblos



1.2 Inscripción en piedra de una nave romana a vela cuadra, se observa la vela triangular superior conocida como “supparum”.

1.3. Mapa de la posible presencia de la liburna en la cuenca mediterránea. (Julio Más)

costeros, han recuperado varias de estas embarcaciones como Vilasar de Mar, Mataró y Roses.

El origen de vela latina hay quien dice que se pierde en la noche de los tiempos, como frase corolaria de imprecisión absoluta, sin embargo existen algunos autores de consideración, que iluminan este origen y sobre todo su evolución hasta nuestros días, revelándonos que sin lugar a dudas existen pruebas fehacientes y físicas, como grabados, mosaicos, monedas, cerámicas, pinturas y escritos que constatan que la vela latina tiene un origen mediterráneo y greco-latino con más de dos mil años de antigüedad. Los autores de este libro defienden sin duda este origen.

Según Julio Más, en su libro “La Vela Latina, Un símbolo de la cultura mediterránea”, desde el antiguo Egipto, la invasión de los Pueblos del Mar de las costas de Egipto y Libia, hasta los Fenicios, el elemento de propulsión elemental siempre fue el remo, salvo cuando había viento a favor, situación entonces en la que se utilizaba la vela cuadra, la cual obtenía el movimiento aplicando el principio físico de la conservación de la cantidad de movimiento, masa por velocidad igual a constante, principio por el cual se conseguía transmitir la velocidad de la masa de las partículas de aire en movimiento al tejido de la vela, y esta a su vez a la embarcación a través de la

arboladura y jarcia. Es por tanto que durante toda la antigüedad del Mediterráneo clásico no hay constancia que existiera ningún otro aparejo que fuera capaz de ceñir al viento, sólo se navegaba a vela utilizando en viento favorable en rumbos portantes.

El punto clave de la aparición por primera vez de la vela latina en la historia del Mare Nostrum, nos lo relata también Julio Más en el mencionado libro, es el II siglo A.d.C. cuando los piratas liburnios, oriundos del territorio de Iliria, zona que hoy en día se conoce como Istria y Dalmacia, ya utilizaban unas naves estrechas y alargadas con aparejos latinos capaces de orzar al viento y navegar entre las islas aprovechando el régimen cambiante de vientos del Mar Adriático, estas embarcaciones eran conocidas como liburnas o libúrnicas. Este pueblo de navegantes liburnios fue sometido por el poder romano, y acto seguido estas embarcaciones ligeras capaces de orzar al viento fueron tomadas y utilizadas por los romanos.

Diversas son las fuentes históricas, y autores que corroboran la existencia de la vela latina en esta época por las representaciones de estas naves impulsadas a vela latina denominadas “liburnae” por los romanos y ampliamente representadas en monedas de Claudio y Domiciano. Estas embarcaciones fueron utilizadas en la batalla de Farsalia donde César derrotó a Pompeyo y en Actium contra los egipcios donde Roma se haría con el control de todo del Mediterráneo.

En esta época las embarcaciones mayores de guerra eran impulsadas a remo, y la capacidad de navegar más rápido consistía en incrementar el número de remeros algo que era notable en la evolución del nombre de las galeras, birreme, trirreme, cuadirreme y pentarreme, y se usaba la vela cuadra solamente cuando había viento a favor, mientras que la vela latina empezó siendo aparejo de las liburnas, y de las embarcaciones menores, como las empleadas para los avisos y de misiones de exploración. Conforme va pasando el tiempo, la vela latina va adquiriendo mayor importancia y se va arbolando en embarcaciones cada vez de mayor porte.

Una vez separado el imperio entre Oriente y Occidente, en el siglo V, el imperio romano de Oriente, de marcada influencia helenística, pone su capital en la antigua colonia griega de Bizancio, para fundar Constantinopla, a partir de este





1.4. Representación de una liburna según Monleón, nave impulsada a vela latina y remo del II siglo a.C.

1.5. Cerámica Bizantina s. XII -XIII representando un velero de época.

momento, es el Imperio Bizantino la potencia que desarrolla el aparejo latino desde el siglo VII, según comentan Brossard y Más.

De esta época bizantina cabe señalar el Dromón, cuyo significado en griego es “corredor”, como nave de guerra protagonista, aparejada a remos y vela latina, la cual es considerada antecesora de la galera moderna. La vela latina alcanzará durante la dominación bizantina una de sus etapas doradas.

A partir de los siglos VII y VIII los ataques de los musulmanes y turcos empiezan a ser constantes, es en este momento cuando la tecnología de la vela latina pasa a manos de estos. Tanto cristianos como musulmanes, navegan y guerrear a vela latina por el mediterráneo. Es en esta época cuando en el mundo islámico se generaliza el uso de la vela latina. Algunos autores sobre todo franceses aseguran que el origen de la vela latina es árabe, pero nada más lejos de la realidad, los liburnos ya la venían navegando desde el siglo II A. de C. Los árabes no hicieron sino copiarlos.

Durante la edad media las flotas medievales, sobre todo en las cruzadas, son un compendio de embarcaciones aparejadas a vela latina, que se mezclan con las naves que vienen del norte de Europa, encontrándose cocas aparejadas a velas cuadras, a velas latina y mixtas con vela cuadra en la mayor y latina en la mesana.

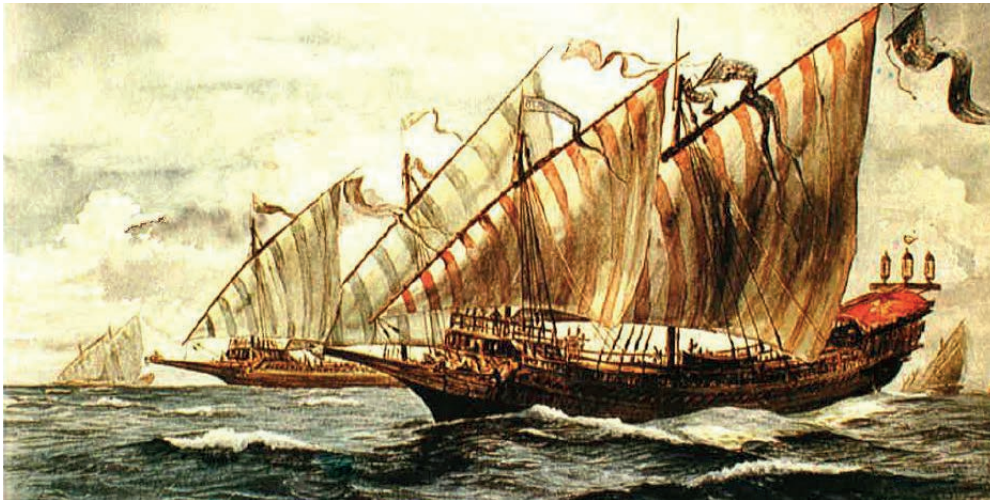


**1.6.** La vela latina asemeja un triángulo escaleno, en la actualidad siguen tomando esa figura geométrica básica para su diseño, corte y fabricación. Cartagena año 1924.

La evolución de la humanidad sigue su curso, con la era de los descubrimientos los naos y carabelas son las naves protagonistas de dicha época, con estos aparejos mixtos de velas cuadras y latinas, la carabela Niña llevó velas latinas en sus tres mástiles hasta llegar a Canarias, donde fue aparejada al igual de la Pinta y la Santa María con velas cuadras en la mayor y la cebadera, y latina en la mesana, para aprovechar mejor los vientos portantes alisios para cruzar el Atlántico.

Aun así, las galeras, estilizadas naves de remo aparejadas con velas latinas, seguían siendo en el siglo XVI la unidad naval más fiable y operativa de todo el Mediterráneo. Es en la batalla de Lepanto cuando la Santa Liga se enfrenta al turco para establecer el control cristiano del Mediterráneo. También en el siglo XVI, cuando los españoles circunnavegan por primera vez en la humanidad el globo terráqueo, la única nave de las cinco que zarparon que consiguió terminar el periplo, la Nao Victoria, llevaba una vela latina en su palo de mesana.

El siglo XVI y el siglo XVII España deslumbra al mundo con una nave, que por su diseño y capacidad, es única en todas las marinas de la época, el Galeón, nave mercante artillada de la Corona española con la que se comercia, pero que además va armada con piezas de artillería e infantes para defender tanto a la carga, como



1.7. Pintura representativa de la batalla de Lepanto.

los intereses del Imperio. Estos tan famosísimos barcos seguían llevando en su palo de mesana a modo de timón de viento una vela latina.

Entrando en el siglo XVIII aparecen los navíos de línea, que son barcos con mayores potencias de fuego, que van evolucionando de uno, dos, tres y hasta cuatro cubiertas artilladas. La Santísima Trinidad fue el mayor navío de línea de todos los tiempos. La vela latina queda relegada ya desde la nao, la carraca, el galeón y el navío a ser aparejo de mesana, siendo el resto de aparejos del barco de vela cuadra o de evolución. No es hasta 1753, que se realiza la botadura en Cartagena el navío de línea Septentrión, con vela latina en la mesana y ese mismo año se bota la fragata Perla, ya con vela cangreja en la mesana.

Sin embargo este no fue el final de la vela latina en los barcos, ni de guerra, ni mercantes. En 1750 se inician las primeras construcciones del Arsenal de Cartagena con la serie de jabeques, diseño del ingeniero de marina Jorge Juan. El jabeque es una embarcación de mediano porte, más pequeño que la galera y que evoluciona directamente de ésta, la diferencia con la galera es que el jabeque no disponía de remos como elemento principal, sino como propulsión auxiliar. Era esta una embarcación que aparejaba tres velas latina en mesana,





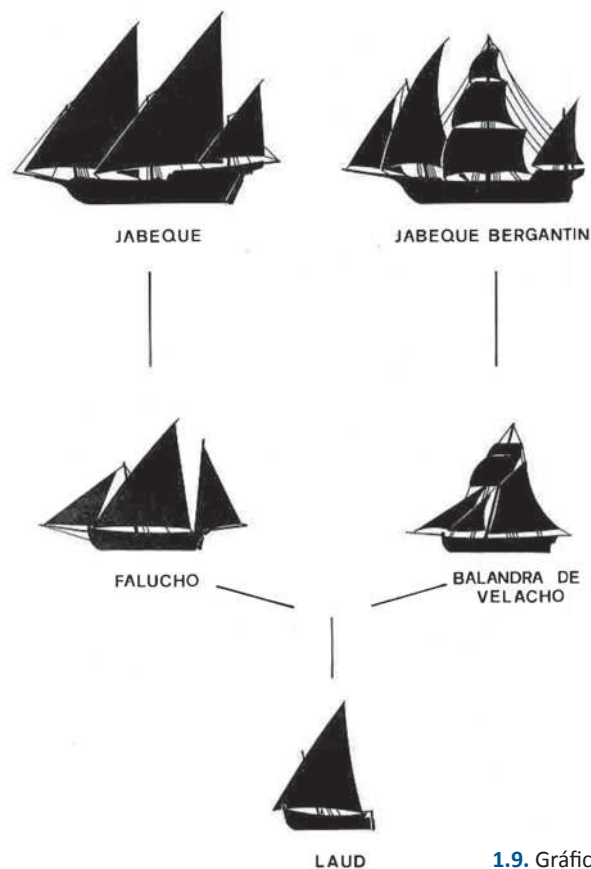
**1.8.** Embarcaciones de pesca y cabotaje a vela latina amarradas en el puerto de Cartagena. Año 1909.

mayor y trinqueta. Se trataba de un diseño exclusivo la zona del Sureste Español, cuyo único fin era el de aliviar la presión de la incursiones de berberiscos en la península ibérica. En esta época campaban a sus anchas los piratas y el turco potenciaba sus flotas. En el Puerto de Argel consolidaban las capturas de sus razias marineras, que consistían en los materiales de la carga y las tripulaciones. Estas eran apresadas y llevadas a Argel para luego pedir rescate a los españoles.

Tal fue la envergadura de la piratería en esa época, que hasta se fundaron órdenes religiosas para mediar en el pago de dichos rescates, porque los navegantes y pasajeros que surcaban el mediterráneo, iban y venían en rutas de cabotaje, entre los dominios españoles a las islas del mediterráneo y a Génova y otros puertos de nuestros dominios, transportando a los ilustres y sus familias, cargas y riquezas.

En Argel estuvieron presos Cervantes e insignes Capitanes de la Armada y de la Santa Liga, y de Argel fueron rescatados a cambio de dinero, ya que era un negocio floreciente y bien retribuido, se cuidaban de mantenerlo activo.

Uno de los piratas más famosos que arbolaba velas latinas fue Murat Rais, conocido como Morato Arráez, este llegó a ser Gobernador de Argel, y mano



1.9. Gráfico de la génesis evolutiva del laúd según Julio Más.

derecha del Sultán de Estambul. Hizo incursiones por toda la costa levantina y dicen que se escondía en la Isla Grosa y en los bosques de la barra que ahora es La Manga del Mar Menor. También se comenta que el Rey de España mando arrasar estos bosques costeros, de Sabinas y pinos mediterráneos para evitar que Morato se escondiera. Sus incursiones asaltaron todo el mediterráneo y sus naves de aparejo latino de pequeño porte, las lanzaba sobre las galeras en ataques sorpresa para desarbolarlas y apresarlas. Llegó a sitiar y tomar Lanzarote.

La flota de Jabeques que se construían en Cartagena empezó a ser imprescindible para frenar las incursiones berberiscas, construyéndose la serie de jabeques



para guerrear, y también existieron en su versión mercante, como el del famoso navegante Antonio Barceló.

Del jabeque evolucionaron las embarcaciones menores, como el falucho y el laúd, este último será el protagonista de este libro.

El Falucho se convirtió en la típica embarcación ligera para navegación costera, se construyeron numerosos faluchos en astilleros y atarazanas de todas las Playas de levante y Sur de la Península, en las Baleares e incluso en Portugal. No necesitaba por su porte, astillero grande, y se ponía en quilla en la misma playa. De casco alargado con palo mayor y mesana, botalón a proa, vestía foque, mayor latina y mesana y tenía entre 15 y 20 metros de eslora.

Los faluchos de la Armada eran llamados Escampavías e iban artillados, y en Cartagena tenían esencia propia, existiendo un modelo de falucho cartagenero. También en Torrevieja se construyeron muchos de estos faluchos, también conocidos como “lásticos”, se dedicaban al cabotaje, y en muchas ocasiones al contrabando.

Finalmente la vela latina se fue aparejando en embarcaciones cada vez menores y de un solo palo, y se fue limitando su uso a labores de pesca y correo, conocidos como laúdes.

Julio Más dibuja la génesis de este con un imprescindible gráfico que adjuntamos (fig. 1.9).













## CAPÍTULO 2

### EL MEDIO Y NUESTRO ENTORNO

Dos Mares. Bahías de Cartagena y Cabo de Palos.  
El Mar Menor.

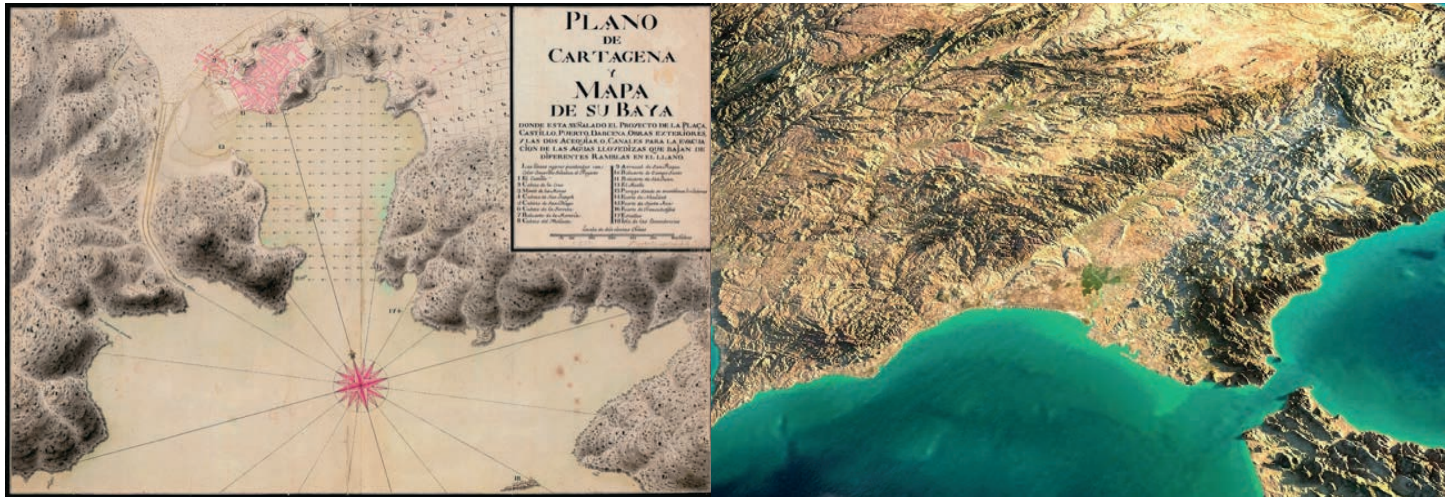
Ya nadie es ajeno al interés que suscitan los ecosistemas y los recursos naturales de nuestro entorno y la conciencia social al respecto, va aumentando en número y en profundidad, afortunadamente para todos.

La Península ibérica es una auténtica joya repleta de valores y de ejemplos de lo que significa un espacio de transición, un ecotono, donde los componentes ecológicos están en continua tensión y evolución.

Este espacio entre dos continentes, separados por apenas unas millas de Mar, nos ha marcado con la fortuna, ha sido un regalo de los dioses, ya que, desde el punto de vista sistémico, es donde se produce el mayor intercambio de energía, la máxima zona de interacción entre ecosistemas limítrofes. Es por eso por lo que estos límites son considerados las zonas de mayor riqueza e interés biológico.

La deriva continental además en su evolución nos dejó un pasillo que unía el Rif africano con toda la cordillera bética y subbética, llamado pasillo Bético-Rifeño, que unió el Norte de África con las provincias de Málaga, Almería, Murcia, Alicante, Islas Baleares y hasta Marsella.

La Comunidad Autónoma de Murcia es tan afortunada y tan variada, que representa paisajes tan variopintos como los de las Sierras del Noroeste de Moratalla, con sus arroyos habitados por nutrias, sus



encinas milenarias, el Sabinar con sus bosques de sabinas, los robles del Servalejo, los badlands de los campos de Albudeite y su entorno, los viñedos del altiplano, los campos de Cieza y Cartagena, los ecosistemas marinos de Águilas y Mazarrón, la reserva de Cabo de Palos e Islas Hormigas, con uno de los mejores buceos del mundo, y como no, la laguna costera más importante y singular de Europa: El Mar Menor.

Así es que somos los únicos que, bañados por dos mares, elegimos donde pega mejor el viento para arbolar y salir a navegar.

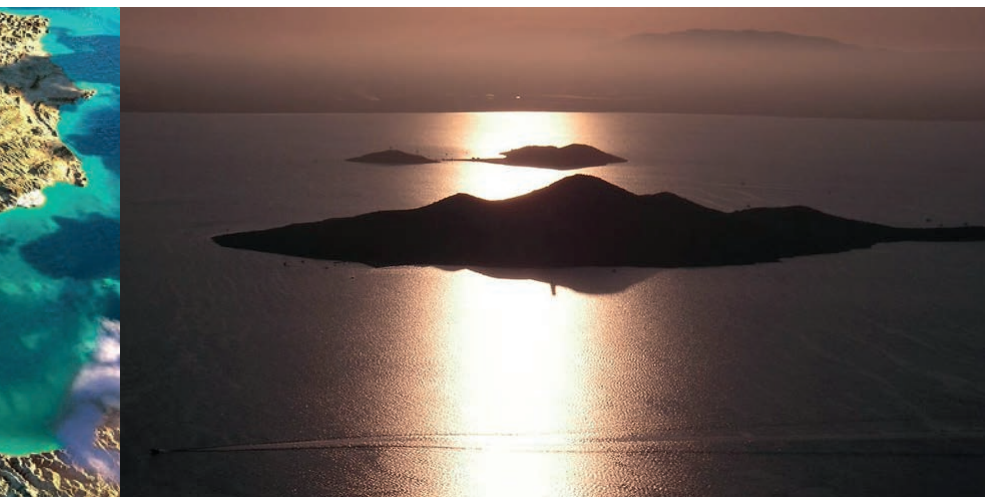
## LA BAHÍA DE CARTAGENA

Es esta bahía un puerto natural orientado al sur que dota de un gran resguardo a la ciudad de las cinco colinas, quizás el mejor del mediterráneo meridional, pues se encuentra acogido y flanqueado los montes que lo abrigan de los vientos.

Este espacio cerraba un estero conocido como Mar de Mandarache, un mar interior que se desecó para construir el asentamiento del ensanche de la ciudad.

El puerto se abre al mediterráneo entre los Montes de San Julián y Galeras con una amplia bocana orientada al Sur, que se abre también a los rumbos de Sureste y Suroeste, dejando un espacio de guarda navegable e ideal para el tránsito de





**2.2.** Mapa de Cartagena y su bahía.

**2.3.** Vista aérea del sistema Bético-Rifeño.

**2.4.** Islas Mayor y de La Perdiguera. Mar Menor.

las naves, como bien denota la antigüedad del uso de su puerto por culturas milenarias.

La arribada desde Cabo de Palos se hacía por el paso llamado Boca Chica, entre la Isla de Escombreras y la Punta de Aguilones, que hoy ya no existe al cerrarse de forma artificial con la moderna dársena de Escombreras. Acto seguido encontramos Cala Cortina y la batería de Santa Ana. Nada más pasar el Faro de la Curra se divisa la imponente muralla del mar, y custodiada bajo el castillo de los moros la rada de Santa Lucía, hogar de los pescadores que tanta importancia tienen en este libro, y después ya el puerto en sí, campo de regatas legítimo de los botes de vela latina de 21 palmos.

Buscando la salida al mar por el poniente, nos encontramos con otra dársena donde se encuentra el Arsenal militar, la Factoría Naval de Navantia, el muelle del Carbón, la ensenada del espalmador, los túneles submarinos tras el muelle de amarre y los pantalanes del Club Náutico El Chalet, después se encuentra el Fuerte de Navidad con su faro rojo en el espigón de Navidad, saliendo a mar abierto y la costa acantilada que termina en la Punta de la Podadera.

Mientras que el viento de Lebeche entra limpio por la bocana de Sur, el viento de Levante entra por el Castillo de los Moros, que al venir atravesando el Campo de Cartagena la masa de aire cercana a la superficie terrestre entra en contacto



con la orografía, edificaciones y menor medida con la vegetación haciendo que éste sea un viento muy racheado. Los montes de la entrada de Cartagena al estrechar en la columna de aire la entrada del puerto, hacen que el viento cuando es de lebeche se acelere por efecto Venturi produciendo el viento denominado bocanero que es siempre de intensidad un poco mayor a la del viento dominante. Viento que es siempre aprovechado para hacer las regatas de vela latina que se celebran dentro del puerto.

## LA BAHÍA DE CABO DE PALOS

El Cabo de Palos es el lugar geográfico donde se encuentran los puntos cardinales, donde el Este se encuentra con el Sur, bajo sus aguas se encuentra una de las principales reservas marinas de Europa y uno de los diez mejores santuarios del mundo para la práctica del buceo deportivo.

Abierto al Mediterráneo, el Cabo de Palos supone la punta de la península ibérica más expuesta a Berbería, su puerto, orientado al Sur, fue originariamente tan sólo un refugio de pescadores escondido tras el rompeolas donde apenas cabían algunas pocas decenas de embarcaciones, hasta que se hizo la ampliación excavando una llanura endorréica llamada el Raso, y obteniendo las dimensiones y configuración del puerto en la actualidad.

### VELAS BLANCAS



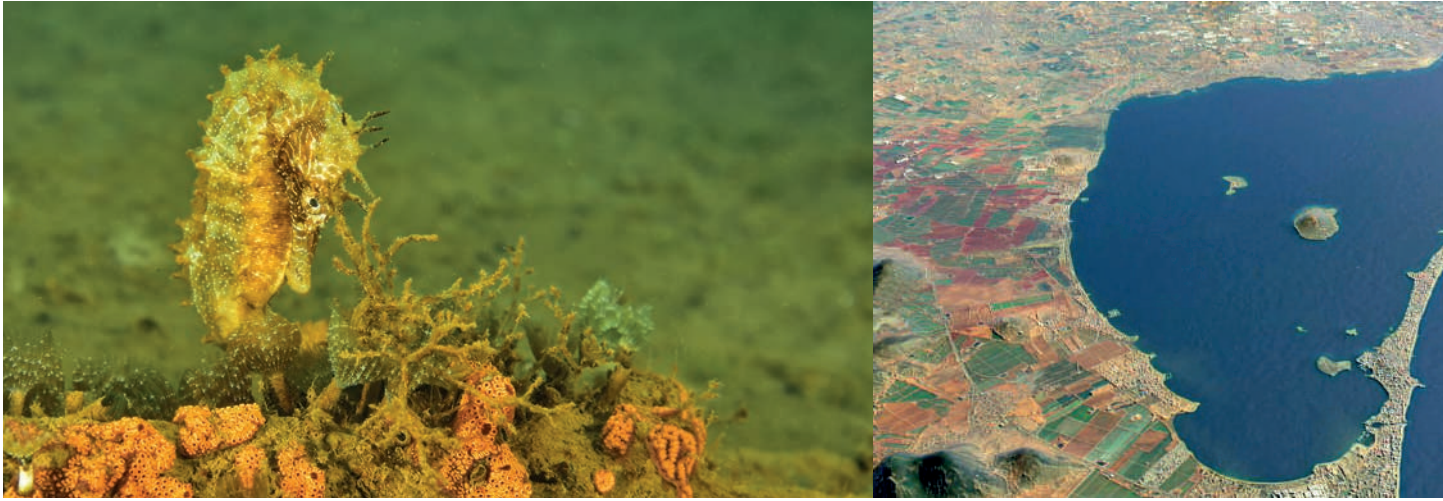
**2.5.** Faro y vistas de Cabo de Palos.

**2.6.** Playa de la Barra, Zeneta. Cabo de Palos.

**2.7.** Esplanada del raso antes de que se hiciera el puerto de Cabo de Palos.

Recorriéndolas de Norte a Sur, y de Levante a poniente, sus calas y playas son: playa de las Amoladeras, playa de Levante, la Gotera, La Galera, Cala Hierro, Cala Túnez, la Puntica del Cabo, La Restinga, Cueva de Las Palomas, La Torta, Cala Fría, el Escú, los Pajares de Fuera, La Piscina, los Pajares de Tierra, Cala Roja, Zona del Clavo, Cala del Muerto, Cala del Clavo, Roca del Bautista, Cala Botella, Punta del Cura, Cala Cañoreno, Cala de las Melvas, Cala Lizón, Cala Canto Gordo, Cala Avellán, La Barra, Zeneta, Cala Cabó, Cala Medina, Islotes Punchosos, Cala Flores, el Arco de Los Reyes, Gurugú, Punta del Gato, Cala Cerrada, Punta del Bolondo, Cala del Descargador, Islotes del Descargador, Cala del Chirrete, Cala Reona y Los Saltos. Todos estos sistemas de acantilados, calas y pequeñas radas, proporcionan refugio a todas las especies que habitan en la reserva marina de Cabo de Palos- Islas Hormigas. También constituyen un importante abrigo para las embarcaciones ya que al tratarse de un cabo tan prominente, siempre ofrece resguardo del Lebeche y del Levante en la parte al socaire que corresponda. La bocana del puerto y sus alrededores son ideales para la práctica de la vela en casi todos los días del año teniendo un viento forano entre los dos componentes del sur muy agradables para bolinar y si el lebeche y el levante son moderados, propician días de mar inolvidables.





## EL MAR MENOR

El Mar Menor es la laguna salada más grande de toda Europa, con una extensión aproximada de 135 km<sup>2</sup>, tiene una distancia de este a oeste de 11 km en sus puntos más alejados. Cerrada por una manga natural de arena que tiene una distancia de norte a sur entre sus puntos más distantes de 22 km, su profundidad máxima de 6 metros se encuentra en la zona central, teniendo una profundidad media de unos 4 metros. El Mar Menor está salpicado además de un conjunto de islas y montañas ribereñas de origen volcánico, que ordenadas de mayor a menor tamaño son la Isla del Barón o Isla Mayor, la Perdiguera, la Rondella o Redonda y el Sujeto, también existe en su interior una península llamada la Isla del Ciervo, y una baja con escollos naturales conocida como La Galera. En la parte exterior, ya en el Mediterráneo, domina el conjunto de la Isla Grosa constituido por la Isla Grosa y el Farallón. En la parte continental de poniente existe un monte conocido como el Carmolí desde el cual, a modo de vigía se divisa todo el Mar Menor.

Existen varios vasos comunicantes entre el Mar Menor y el Mar Mediterráneo que de norte a sur son la encañizadas, denominadas así por un arte de pesca antiguo en forma de laberintos con el que se atrapaba el pescado que se movía de uno al otro lado del arte. Estas son la encañizada del Ventorrillo y la encañizada de la



**2.8.** *Hippocampus guttulatus*.  
caballito del Mar Menor.

**2.9.** Vista aérea del Mar Menor y sus islas.

**2.10.** Pradera de *Cymodocea nodosa*.

Torre. Un poco más al Sur se encuentra la gola de Veneziola, que son unos canales artificiales que se prepararon para construir viviendas con acceso al canal náutico que existe en un interior. La gola de Veneziola está preparada para conectarse con el Mar Mediterráneo y en la actualidad está cerrada por una esclusa de metal. La conexión principal entre ambos mares se encuentra el canal del Estacio, fue una antigua encañizada de pesca y en la actualidad se trata de la principal vía de comunicación náutica, existe un puente levadizo que se abre 10 minutos las horas pares desde las 8:00 de la mañana a las 20:00 de la tarde.

En el Sur de la Manga, existe otra gola antigua denominada la gola de Marchamalo, a través de la cual se puede realizar un tránsito náutico muy limitado y de muy poco calado, apenas 50 centímetros, estando casi en la cara de agua en algunos puntos. Sería ideal ideal recuperar la batimetría que aparece en las cartas náuticas.

El Mar Menor en sí, es un caladero natural donde se pesca todo el año con base en la Cofradía de Pescadores de Lo Pagán, especies de interés pesquero como la dorada, la lubina, el mújol, la anguila o los langostinos. Existen además poblaciones de *Hippocampus Gutulatus*, caballitos de mar, que se muestrean para hacer un seguimiento del estado de sus poblaciones cada temporada ya que están en franca regresión. Cada verano el Mar Menor es testigo de la aparición de





cientos de miles de medusas de la especie *Chotylorizha tuberculata*, esto hace que se tomen medidas durante el verano, calando un arte de protección que separa a los bañistas de las medusas en las zonas designadas por los ayuntamientos ribereños, este arte de protección intermitente tiene una longitud total de 42 km. También limita la navegación en su interior para salvaguardar a los bañistas.

El Mar Menor permite la práctica todo el año de actividades náuticas como las travesías a nado, el piragüismo, el remo, el ski acuático, la moto náutica, siendo el deporte estrella la vela ligera y la de crucero. Si entre todas las velas existe una vela legítima del Mar Menor, es la vela latina, debido a la importante flota de laúdes que históricamente explotaban las pesquerías de la laguna. También se desarrolla un buceo científico de muy marcado carácter ambiental para el seguimiento y control de las medusas, caballitos de mar y demás especies de interés ecológico así como para la recuperación y mantenimiento de la pradera submarina, y del ecosistema bentónico en general.

Los vientos dominantes en el Mar Menor son el levante y lebeche sobre todo durante la primavera y el verano, siendo a partir del otoño cuando se empiezan a meter los maestrales. El Levante en la zona de San Pedro, al tener un componente norte se le denomina foráneo. También hay días que amaneciendo de levante, el día empieza a calentar rolando el viento a sureste, jaloque, y a poniente con el giro del Sol termina el día con viento de Lebeche y de poniente. Todos estos vientos vienen siendo aprovechados desde tiempos inmemoriales hasta nuestros días por la vela latina, para navegar y pescar disfrutando de este paraíso.

#### 2.11. Caballito de mar y molino salinero.





## CAPÍTULO 3

# MÁS DE 150 AÑOS DE REGATAS DE VELA LATINA EN NUESTRAS AGUAS

Cronología histórica de la navegación pesquera y deportiva.

Esta historia comienza cronológicamente en la época en que se empezó a desarrollar una necesidad clara por la navegación costera en el desarrollo de las pesquerías y en los transportes de navegaciones de cabotaje, y como consecuencia de esto, la preocupación por la efectividad y la rapidez de esas navegaciones.

Era primordial para los pescadores, así como para los que usaban el transporte marítimo de cualquier etiología, el éxito de transportar y vender antes los productos pesqueros obtenidos en las plazas de lonja y asegurar así la efectividad de sus labores y la prontitud con que se efectuaban las singladuras. Como los mercados locales no abastecían la demanda de determinados productos, también se desarrolló paralelamente el contrabando y la pillería, como herederos que somos de una larga tradición pirata y comercial.

Este principio de prisa competitiva, hace que todos aquellos que usaban barcos, empezaran a plantearse la optimización de sus naves y aparejos para hacerlas más rápidas y efectivas.

Nace así la pasión por competir, y da origen a las primeras manifestaciones de desafiar y apostar entre los botes de pesca y cabotaje que surcaban nuestras aguas con “Velas Blancas” de aparejo Latino.





Es menester distinguir claramente entre estas pruebas de hombres de mar, que eran más bien DESAFÍOS y retos para arribar a las lonjas o bien para demostrar la velocidad de sus botes en una práctica más parecida a lo que hoy sería un Match Race (estas se lidiaban con unas normas discutidas en las tabernas del puerto, y seguro que con succulentas apuestas de por medio), de las Regatas propiamente dichas tienen que reunir estas condiciones:

- 1- Que haya un recorrido balizado (aunque sea por elementos naturales como islas, cabos, bajíos, faros, etc.) o balizas propiamente dichas.
- 2- Que haya un Comité Organizador.
- 3- Que haya un Juez del Evento
- 4- Que se entregue un premio previamente acordado.

Es así como fijamos el criterio para establecer una cronología mínimamente veraz.

Resaltar que también se clasifican los periodos en dos etapas cronológicas bien distinguidas, tanto como en el uso de distintas embarcaciones, como en las características de todo lo que conllevaron.



**3.2.** Mapa costero 1786.

**3.3.** Puerto de Cartagena 1905.

**3.4.** El Muelle en 1902.

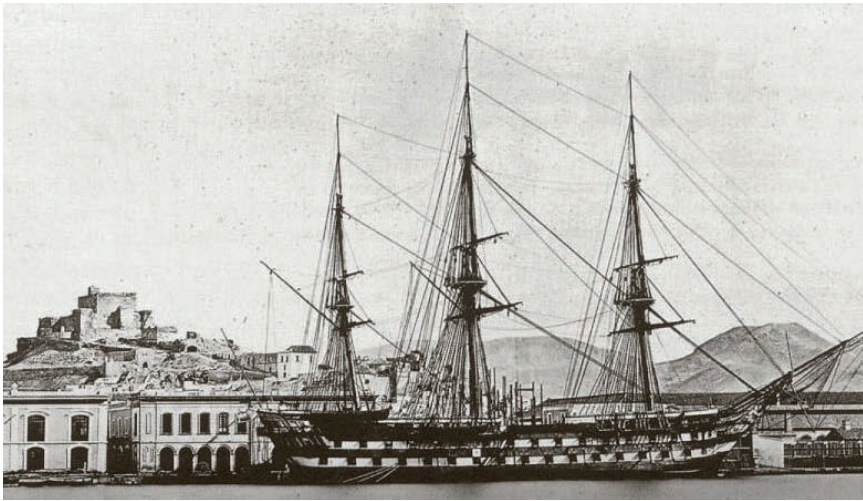
Un primer periodo antes de nuestra Guerra Civil (1850-1936), donde las embarcaciones eran pesqueros y de cabotaje, con alguna excepción de los que eran hechos para regatear, laúdes de 29 a 42 palmos.

Y otro periodo posterior hasta el día de hoy (1939-2018), donde aparecieron los botes de vela latina de 21 palmos de eslora, conocidos como 21 palmos o latino, y un poco después y solapándose con ellos los llamados “Marconi” también conocidos como los “Calas” de 21 palmos, porque sus nombres hacían alusión a las Calas costeras de Cabo de Palos, donde se construyeron, que han llegado hasta nuestros días y mantenido en cierta medida la afición, compartiendo espacio con el resto de embarcaciones.

También se distinguen los escenarios donde trascurrieron la Regatas, ya que, aunque fueran coetáneas, eran muy diferentes en la tipología de los botes y laúdes y en toda su idiosincrasia.

Los campos de regata del Mar Menor difieren en todo de las bahías de Cartagena y Cabo de Palos, y los laúdes característicos de la laguna, también tienen sus peculiaridades en el uso pesquero y sus artes, así como en su eslora y clase.





## PRIMER PERIODO 1850-1936 BAHÍA DE CARTAGENA y CABO DE PALOS

En Cartagena, la primera referencia que hemos encontrado como regata de laúdes de vela latina data de **1858**, de ahí los más de 150 años de historia, desarrollada en nuestro puerto para festejar el nacimiento del Príncipe de Asturias acontecido el 28 de noviembre del año anterior.

Según los archivos de Región de Murcia digital:

“Las regatas en esta ciudad solían estar convocadas por el Ayuntamiento. Conocemos su existencia desde 1877, año que se organizan durante los actos por la visita de Alfonso XII, si bien se especifica “acordadas en forma de costumbre”, lo que indica que ya eran algo común. Para los veranos de 1880, 1884, 1885 y 1886 con motivo de las fiestas se convocaban grandes regatas en el puerto. Son las fiestas de la Virgen de la Asunción, en torno a la cual se realizaban también cucañas marítimas y la población se arremolinaba en el muelle. En ciertos años se organizaban también carreras de caballos.”



3.5. Navío de Isabel II.

3.6. Balneario de San Pedro del Mar.

3.7. Balneario de San Bernardo.

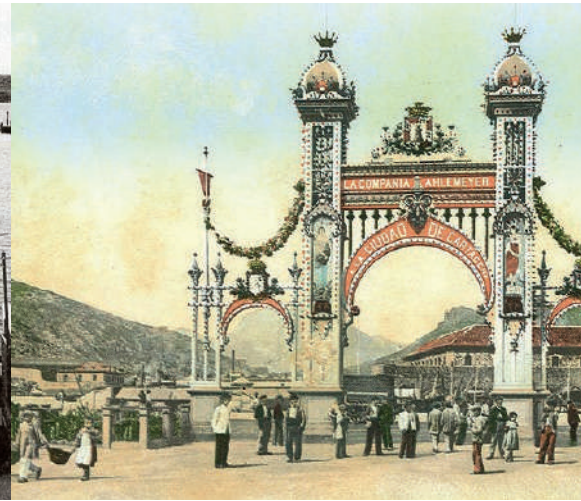
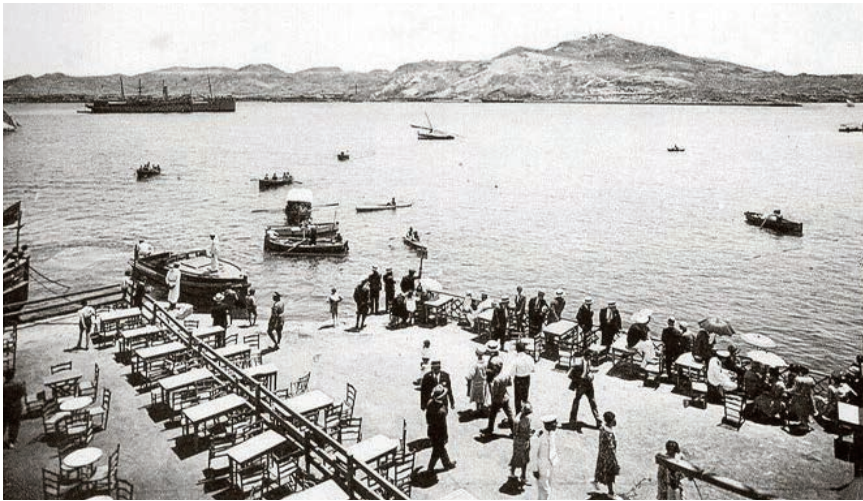
La bahía del puerto se cerró en 1850 con la construcción de los dos rompeolas que hoy conocemos, transformados en muelles, y se dragó el fondo de ésta para aumentar su batimetría.

Se habían establecido algunas industrias por esas fechas, como la fábrica de cristal (que permaneció abierta hasta 1955), la fábrica de desplatación que separaba la plata, procedente de la minería cercana, de los otros materiales. Y se sucedían avances sociales y de infraestructuras como la construcción del tranvía a vapor Cartagena-La Unión, y los tranvías de la ciudad “a sangre” con tiros de bestias, que se sustituirían por eléctricos a partir del 1907.

En el año 1862, el Puerto de Cartagena atraca el Navío de Isabel II por primera vez en el Arsenal, siendo el navío de mayor porte recibido hasta entonces.

En este contexto de modernización se construyeron a ambos lados de la bahía del puerto dos Balnearios, uno en el levante detrás de la curra, prácticamente excavado al acantilado llamado Balneario de San Pedro del Mar, y otro al pie del monte de galeras, llamado Balneario de San Bernardo, aunque popularmente conocido como “el Chalet”.



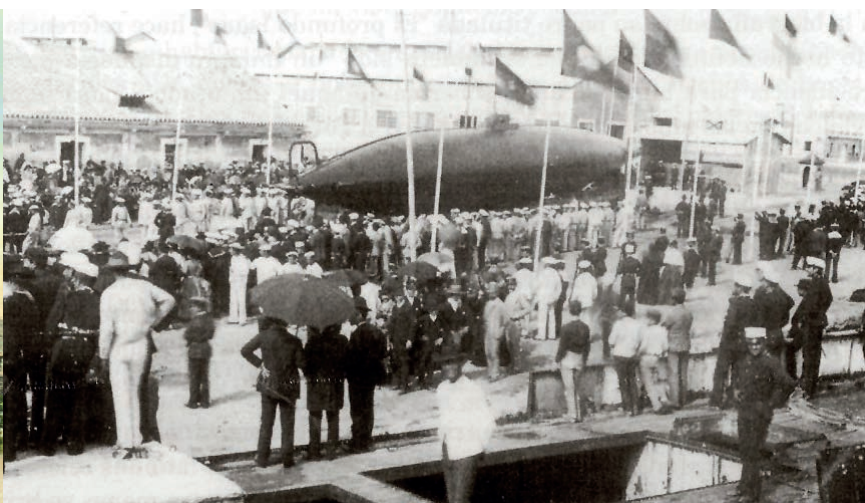
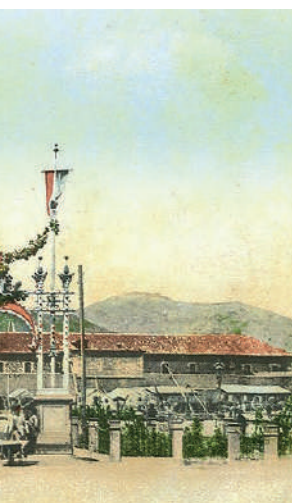


Para dar servicio a ambos se establecieron líneas de lanchas de vapor que iban y venían desde la explanada del puerto a los balnearios, algunas famosas como la Santa Margarita y el San Francisco. Esto animó mucho a la Sociedad Cartagenera a vivir el puerto y sus baños, con la discreción que reclamaba la moral de la época, y sustentó unos negocios de restauración y servicios, ligados a dicha actividad que fueron bien conocidos y estimados.

El lapso que abarca desde el año 1858 hasta estas reseñas de los archivos que comienzan en 1877, puede ser debido a los convulsos años que vivía nuestro país por esas fechas y que acabaron desembocando en la guerra Cantonal que afectó sobremanera a toda la Región de Murcia y especialmente a la Ciudad de Cartagena y los escenarios donde se desarrollaban estas celebraciones.

Nadie pensaba en Regatas, sino más bien en supervivencias y sueños de independencia que, a diferencia de los que acontecen hoy en día por otros lares de nuestra geografía, si llegaron a colmarse de efectivísimo y realidad hasta las últimas consecuencias.

Es en julio de **1887**, cuando encontramos la siguiente reseña, pasados los años post cantonales y sus respectivas miserias, que, con motivo de la visita de la escuadra inglesa del Mediterráneo, se organizaron también regatas de botes,



3.8. Vistas del puerto desde el balneario.

3.6. Portal de la feria de Cartagena.

3.7. Botadura del submarino Peral.

como competición con los tripulantes de los buques comandados por el duque de Edimburgo que se fondearon en nuestra bahía.

Al año siguiente fueron los pescadores de Santa Lucía quienes convocaron regatas a vela y remo para conmemorar a su patrona durante el mes de mayo. Las de vela se las adjudicó el “arriesgado e intrépido marinero Salvador Milelire”.

El día 8 de septiembre de **1888** se produce un acontecimiento especial para la ciudad, la botadura del submarino de Isaac Peral. Primera nave de metal construída en España.

Para la feria de agosto de **1889**, el Ayuntamiento como era habitual, organizó diversas regatas en las que competieron canoas y botes de guerra, embarcaciones y botes mercantes, así como lanchas de vapor y barcos de pesca de lista 3ª y 4ª, con aparejo latino.

Para **1891** en estas regatas de feria de agosto, convocándolas para los días 5 y 6, competían embarcaciones vela latina de 3ª y 4ª lista. Teniendo conocimiento de estas también para los años 1894, 1895 y 1897, coincidiendo en el horario de la convocatoria las cinco y media de la tarde, cosa que curiosamente se ha conservado hasta nuestros días.



Y entonces llegaron más episodios bélicos. Los territorios de ultramar eran ansiados por las potencias emergentes y la capacidad defensiva en la lontananza menguaba por la desidia de los gobiernos patrios, que no por la valentía y la heroicidad de sus hombres allí destacados.

Filipinas y Cuba, Cuba y Filipinas ... cuantas habaneras cantadas, más bien lloradas, y cuantos murcianos, Torrevejenses, Cartageneros y levantinos en general, marinería de guerra, pescadores de las levas, y señoritos, las añoraron.... “más se perdió en Cuba “.

En los años de la postguerra colonial de 1898, la Ciudad de Cartagena contaba con una población de 41.315 habitantes, superior incluso a la de la ciudad de Murcia con 31.892 hab.

Las huellas que iban dejando las vicisitudes de la guerra, son más evidentes en Cartagena y más después del desastre naval de Cavite (que tan bien representado está en nuestra ciudad portuaria con un precioso monumento), la ciudad va acogiendo a los heridos de la contienda y se ve afectada por la crisis ultramarina más que otras ciudades españolas, al ser el Puerto principal de la retaguardia naval.





**3.8.** Remeros de barcos de guerra.

**3.9.** Cabo de Palos, colonia veraniega.

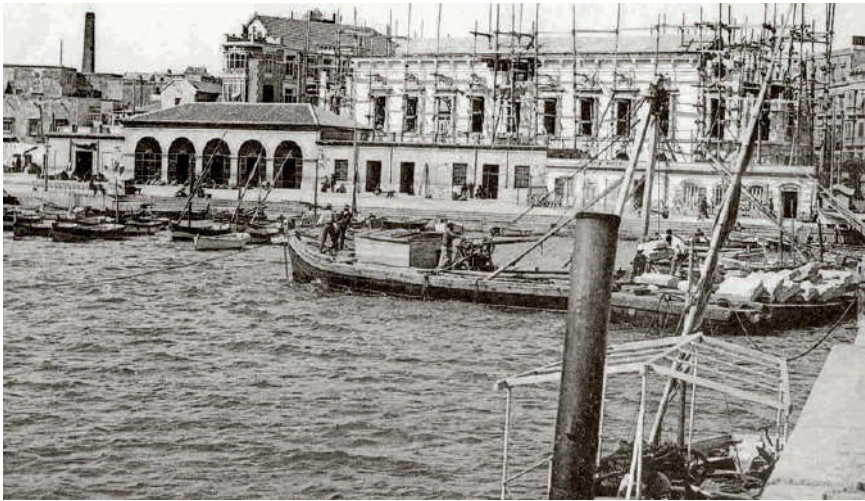
**3.10.** Inauguración héroes de Cavite y Cuba.

Tanto es así que la Presidencia del Consejo de Ministros abrió una suscripción nacional voluntaria, creando una Junta Central para reunir posibles y hacer llegar el dinero y los donativos, que eran en especie, a los lugares más afectados.

Cartagena no fue una excepción y en ella se desarrollaron actos de apoyo a la recogida de fondos en favor de la causa nacional, como corridas de toros, obras de teatro y zarzuela (una muy famosa fue “pan y toros” del maestro Barbieri) y competiciones varias entre las que, consideramos, se encuentran las renovadas regatas de latinos de Cartagena con premios en metálico. Aquí en lugar de Pan y toros, era más propio “Michirones, botella de vino y regatas”.

La sociedad murciana y la cartagenera en particular se vuelca en esos años en apoyo de sus dolidos hijos, y se inicia una nueva etapa de gloria con un voluntarismo enorme y una capacidad asociativa muy empática con lo ocurrido, compasiva y deseosa de pasar página y escribir una nueva historia de grandeza a la española.

En **1900** Cabo de Palos era una colonia veraniega, que permanecía vacía y prácticamente deshabitada el resto del año. Para animar el lugar, algunas familias



adineradas procedentes de La Unión, como los Celdrán, organizaban Regatas en los periodos vacacionales coincidiendo cuando iban a sus casas estivales, como Navidades y Semana Santa.

Se tienen referencias orales de las llamadas “Regatas de Nochebuena” para los botes latinos, en **1914** hay referencias a una de estas regatas que fue muy disputada.

En **1905** en el barrio de Santa Lucía, se tiene constancia de enfrentamientos entre patrones de botes de pesca de vela latina, que acababan en desafíos con sus correspondientes apuestas de tipo económico y la sempiterna botella de vino al ganador. Ese año vencieron los desafíos Pedro Paredes y Francisco García, y el triunfador de las regatas de la feria de agosto fue Diego Cervantes, según los diarios de la época.

El ayuntamiento de Cartagena, en abril de 1904 había aprobado un proyecto de construcción de un espigón para proteger a las embarcaciones de recreo y pequeños botes, este rompeolas se construyó entre 1905 y 1912, y al amparo de este y en este lugar, conocido hoy como la Dársena de botes, acabaría instalándose el Club de Regatas.



3.11. Muelle del paseo.

3.12. Muralla del mar 1902.

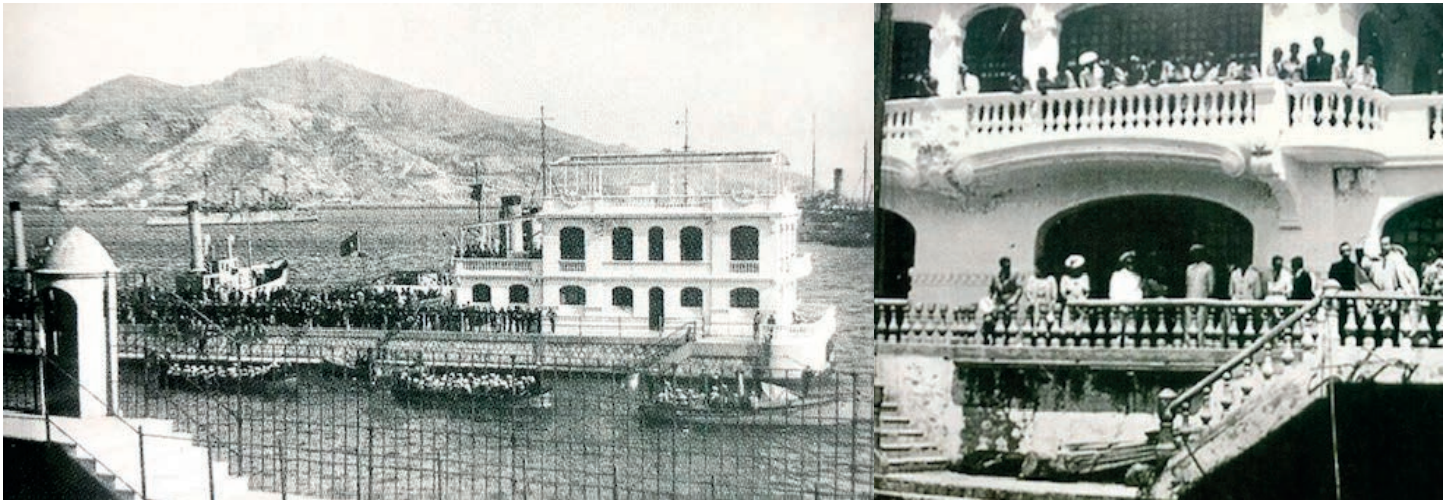
3.13. Dársena de botes.

Es en septiembre de 1905 cuando los aficionados a las actividades sociales relacionadas con el mar se reúnen para constituir el Club de Regatas, convocándose en la Real Sociedad Económica de Amigos del País.

La presidencia de estas reuniones la llevaba a cabo José Cisneros; el vicepresidente era Emilio Torres, y destacaba entre los vocales José Moncada Moreno, que era procurador y periodista además de presidente de la Sociedad de Pescadores entre otros cargos. Este personaje llegó a ser muy importante para la consecución de las primeras regatas y su difusión y conocimiento a través de sus relatos en prensa, para diarios de la época que dieron relevancia a las mismas, como “El Mediterráneo” y “El Eco de Cartagena”.

En abril de **1906** visitaba Alfonso XIII la ciudad de Cartagena, los socios del club decidieron escoltar el barco real para impresionar al monarca con cuatro embarcaciones, desde el muelle hasta su barco, el Giralda. Al desembarcar le propusieron la Presidencia de Honor del Club recién formado y el Rey aceptaba dicha propuesta por su vinculación afectiva a la ciudad de Cartagena y al deporte de la vela que practicaba con asiduidad, como han hecho otros tantos monarcas españoles.





Así es como el recién formado y modesto club pasaba a ser el Real Club de Regatas de Cartagena.

Esta circunstancia marcaría el destino del club de forma muy positiva, para los desempeños deportivos y sociales del mismo y especialmente para la ciudad de Cartagena, que fue visitada por estos motivos deportivos por distintas personalidades y por la realeza.

A partir de ese año y ya en **1907**, en la reunión de la Junta del Real Club se decide sustituir al Ayuntamiento en la organización de las regatas. También acuerdan pedir el ingreso en la Federación de Club Náuticos y reformar el reglamento.

Claramente documentadas en periódicos de la época, como “El Porvenir” y “El Noticiero”, se encuentran las Regatas realizadas al amparo del RCRC como sustituto definitivo del ayuntamiento para estos menesteres.

Pero el club se halla en precario, ya que solo disponen de una instalación provisional, en el extremo de poniente del embarcadero de Alfonso XII, con dos casetas de madera y una terraza, en un espacio ganado al mar. Por ello aprueban la construcción de un edificio, con proyecto del joven arquitecto Mario Spottorno, en dos plantas.



**3.14.** Botes saliendo de la dársena.

**3.15.** Ambiente de regatas en el RCRC.

**3.16.** Visita de Alfonso XIII al RCRC.

El no disponer de la sede deseada no impide la celebración de regatas de canots, canoas y botes particulares, y botes de vela latina, siendo animadas por bandas de música como era ya costumbre.

En mayo de **1908** se tomaba una de las más importantes decisiones del joven Real Club. José M<sup>a</sup> Arancibía presentaba el proyecto “Copa Real Club de Regatas de Cartagena”, en la que participarían embarcaciones de Alicante, Valencia y Barcelona. Convocándose para los días 8 y 9 de agosto. Esta fue la llamada “Semana Deportiva de Verano”. Donde la participación fue de los laúdes de pesca que hoy conocemos como 33-42 palmos y de algunas yolas y barcos de época.

Mientras tanto el club sigue funcionando y las regatas pasan a realizarse en el rompeolas de la Curra (remo) y en el de Navidad (vela).

La copa aludida, dada su importancia, recibirá el nombre de “Levantina” siendo realizado el trofeo en Alemania y pagado por el diputado José Maestre. Los participantes recibirían una ayuda económica. También aportarían regalos, para el resto de las regatas convocadas, personajes tan importantes como Ángel Aznar, Antonio García Alix o Miguel Zapata Hernández, gracias a la labor del presidente de la entidad, Adalberto Spottorno.



Otro paso importante de Real Club será el incorporar a la mujer a las regatas; ya en agosto de 1908 serán vistos varios canots tripulados por mujeres, recorriendo la bahía de Cartagena. Dado el interés, se convocarán regatas femeninas para el 20 de septiembre de este año, siendo las primeras celebradas oficialmente en España.

Este mismo verano de **1908** las regatas de latinos fueron de 3 millas de recorrido y participaron los laúdes:

“Tres hermanas” patroneado por Alonso Aguado, “San Antonio” (este barco era de los pescadores de Portman) patroneado por Santiago Aguado,” María” por Milelire, “Joven Raso” y “Joven Serafín” patroneado por Tello, “Joven Rosario” por Fuentes, “Canario” por Jorquera, y “Edolia”. Resultó ganador el “Tres Hermanas”.

El año de **1909** Antonio Manzanares Martínez, daba a conocer en prensa, el avanzado proyecto de edificio que se iba a construir, con una planta de 20 por 30 metros de planta, según el proyecto de Mario Spottorno y Sanz de Andino.

El sábado 14 de abril de **1912** tenía lugar la inauguración del edificio del Real Club de Regatas de Cartagena, con la solemnidad propia de estos actos de la burguesía cartagenera, asistiendo las autoridades pertinentes y la representación de la Casa Real, terminando con una sonada y exclusiva fiesta. Era presidente este año José M<sup>a</sup> de Arancibia.





3.17. Regata en el puerto.

3.18. Imagen insólita de bote en la bahía.

Días después tenían lugar unas regatas de vela donde los regatistas cartageneros se enfrentaban, en agosto de 1912, a los de Valencia, ganando estos con la embarcación “Raciona”.

Por otra parte, José Maestre Pérez donaba, de nuevo, la “Copa Levantina”, trofeo que se llevó el bote “Aladroque”.

El presidente del club, en **1914**, era el famoso diputado y director del Banco de Cartagena Joaquín Payá, tras la renuncia de Arancibia ya que este, dejaba la ciudad de Cartagena.

En abril de **1917** se realizaban reformas en el club que permitían, además, la entrada a otros socios que nombrarían a su antiguo presidente, José M<sup>a</sup> de Arancibia como su representante ante la Federación Española de Clubes Náuticos.

Las regatas, como venía siendo tradicional, estaban amenizadas por una banda de música. En este caso sería la de Infantería de Sevilla, dirigida por Benlloch.

En agosto tuvieron lugar unas interesantes regatas a vela, con participación de embarcaciones locales, de Torre Vieja y Cabo de Palos, venciendo “Romanones”, con Alfonso y Pedro Sánchez Meca a bordo. En balandros vencería “Arancibia”, patroneado por Pedro Baleriola.



VELAS BLANCAS



**3.19.** Público subido al faro de Navidad siguiendo las regatas.

**3.20.** Laúd Joven Vicenta

También apreció otro Trofeo con el premio “Marques de Fuente el Sol”, Presidente del Club.

En el 1918 y **1919** continuaron las convocatorias anuales de regatas de botes de 3ª y 4ª lista y comenzaron a afinar los **Reglamentos y Especificaciones**:

- Tenían que ser de más de 7 metros de eslora los laúdes latinos.
- El recorrido se fijaba en un triángulo de 2 millas de lado.
- La salida sería mediante un disparo.
- Los botes se mantendrían en la línea usando los remos y con las velas aferradas o arriadas.
- El primer premio sería de 50 pesetas y el segundo de 25 pesetas.



- La salida y la llegada vendría determinada por “la enfilación de un mástil colocado en el extremo del malecón de Navidad y la boya más próxima a levante de este”.

Terminaba la temporada con las clásicas regatas a remo de los botes de marina.

En 1921 la regata a vela, de nueve millas, la volvía a ganar la embarcación “Josefa Bueno”, de Torrevieja, participando en la prueba representantes de San Javier, Los Alcázares, Águilas y Cartagena.

Un nuevo repunte experimenta las regatas a vela y remo en el año 1922, gracias al siempre presente José Moncada, secretario del Club y Manuel Carreras, Capitán. Este año, además, se volvían a celebrar las regatas femeninas a remo, (sin convocar desde 1908) y unas extraordinarias “Regatas de Navidad”. En vela el “Once de mayo”, procedente de Los Alcázares, llegó a sacar una hora a “Romanones” y “San Gabriel”.

Otras regatas celebradas serán las de siempre: plegables de submarinos, chinchorros de guerra, botes de guerra, amenizadas por la banda de música del Regimiento de Infantería de Sevilla.

Un nuevo cambio se producía en la Junta en 1923. Presidente: Juan Antonio Carrión, siendo su vicepresidente José A. Sánchez Arias y Capitán Francisco Portela. Este año se celebraron regatas a vela, remo y motor.

Era tal el éxito que iban alcanzando las regatas, con su música y ambiente festivo que en este año se empezaron a fletar servicios de Lanchas para llevar al Jurado, Autoridades y familiares al rompeolas de Navidad y se comenta en la prensa que más de la mitad de la población de Cartagena, bajaba hasta el Puerto para contemplar el espectáculo.

Ese año vinieron embarcaciones de la provincia marítima de Alicante y los Premios fueron donados por los Diputados en Cortes D. José Maestre Zapata y D. Miguel Rodríguez Valdés.

En vela triunfaban José Maestre Zapata, Eduardo Espín, Diego Espinosa y Ángel Espinosa.

En **1929** siendo 2º comandante D. Benito Chereguini, las regatas contaron con la participación de las embarcaciones Paquito, San Francisco, Hacha, Tres Ocho, Sorpresa, San Antonio y Kanguro. Ganó el San Antonio con su correspondiente premio de 50 pesetas, seguido del Sorpresa con 25 pesetas. Y D. Benito patrocinó la siguiente regata de Chinchorros de torpederas y submarinos, participando los botes de la Torpedera 5, submarinos B-3 y B-4 y Cadarso.

En **1931** en aguas del Puerto y saliendo de Santa Lucía, nos relata el diario “El Porvenir” que hubo una gran regata de 42 palmos, el Campeonato de Cartagena, donde hizo su primera salida a la mar el “14 de Abril” de Vicente Maspons, guardando con esmero el secreto de sus líneas hasta esa primera prueba y bautismo de mar del laúd. Ese día compitió con el “1º de Agosto” de Pinto, el “11 de Mayo” campeón de esas aguas, y el “Joven Vicenta” que según comenta el diario, ha sido construido por el operario de la Constructora Naval (Bazán), Ginés Montalbán, robando horas de descanso a su trabajo y obteniendo un bote de bonitas líneas y buena maniobrabilidad en las viradas.

Ese año el Gobierno Provisional de la República no autorizó el premio en metálico y no nos consta el resultado de dicho Campeonato.

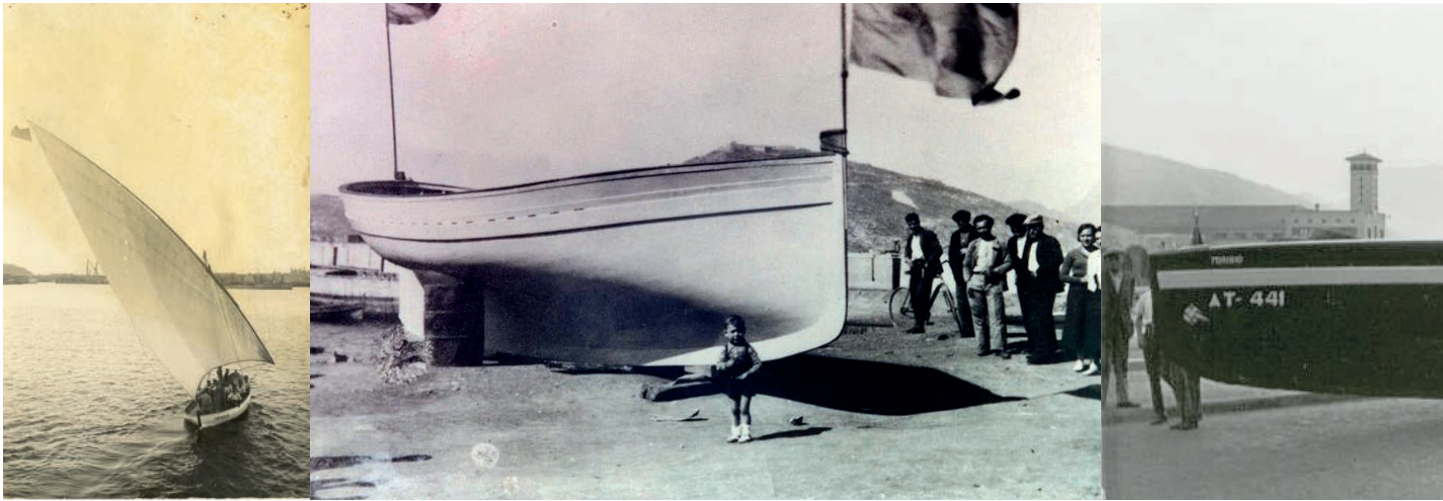
En **Cabo de Palos**, también en los periodos estivales realizaban regatas de latinos, y en **1933** se constituye la “Copa Cabo de Palos”, que para adjudicársela había que ganarla 2 años seguidos o 3 alternos. Ese año de 1933 el ganador fue la embarcación “Cala Fría” de Felipe Navarro, seguido del “Concha” de Mariano Pérez”.

En **1934** venció el “Iris” de Bautista Buigues construida por el maestro Ginés Montalbán.

La regata más importante que se celebró en estas fechas, por el eco que nos ha llegado de la misma, fue la Regata de Crucero de los laúdes de 42 palmos de Cartagena a Cabo de Palos del 19 de agosto de **1934** y días sucesivos.

El 19 de agosto dan la salida de esta Regata desde la dársena de botes, para comenzar una Regata costera de Cartagena a Cabo de Palos.

La Marina de guerra custodió la Regata, siguiéndola desde la mar y comunicando telegráficamente el devenir de esta a los jueces de tierra, que con unos pizarrones



informaban al numeroso público, instalado en los muelles, en la dársena y en los balnearios para seguir el evento. Todo acompañado de sus respectivas bandas de música, y de las celebraciones de los seguidores ávidos de saber cómo iba aconteciendo la competición y las apuestas.

La Regata costera de Cartagena a Cabo de Palos quedó como sigue:

1º “Primero de Agosto”, 2º “Joven Vicenta” a 5´45 “, 3º “Maspons” a 1h.55´.

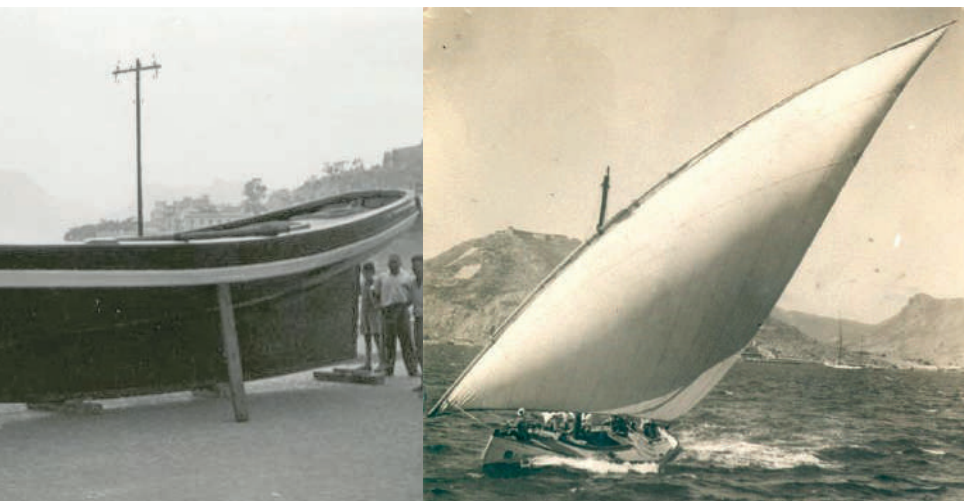
Lo que da idea de la lucha entre los dos primeros. La clasificación final quedó:

1º “Joven Vicenta”, 2º “Primero de Agosto”, 3º “Maspons”.

## PRIMER PERIODO 1850-1936 EL MAR MENOR

Muchos de los protagonistas de los actos narrados, compartían las competiciones entre Cartagena, Cabo de Palos y el Mar Menor, ya que los mismos personajes, solían pasar las vacaciones de verano entre las aguas ribereñas del Mar Menor, en sus localidades de Los Nietos, San Pedro del Pinatar, Los Alcázares, Santiago de la Ribera, y los alrededores de El Vivero en aguas marmenorenses de Cabo de Palos.





## LOS GRANDES RIVALES

**3.21.** Primero de Agosto navegando.

**3.22.** Botadura del Primero de Agosto 1930.

**3.23.** Botadura de La Joven Vicenta 1931.

**3.24.** Joven Vicenta navegando.

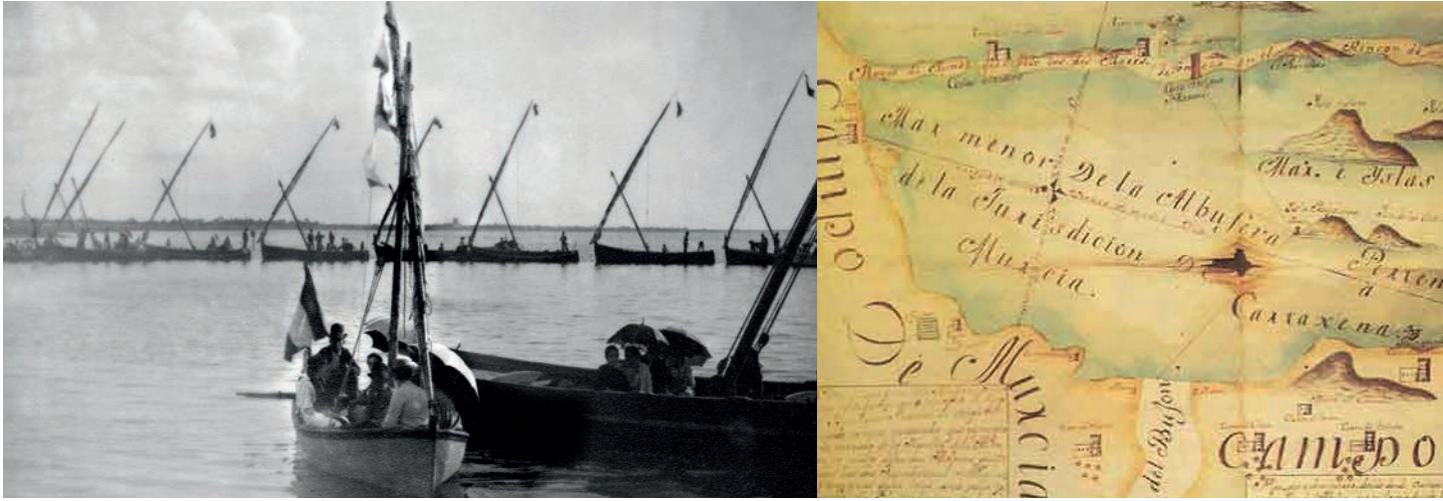
Hoy en día sigue siendo así y los botes que navegan en temporada de primavera en Cartagena, suelen recalar en las playas del Mar Menor por el verano.

También hay laúdes muy característicos del Mar Menor, y que poseen una morfología singular, asociada a los diferentes usos y artes de pesca que concurren en sus aguas de laguna interior, en contraposición con las aguas mediterráneas abiertas.

Así los Laúdes típicos de estas aguas, son los barcos de pesca por excelencia del Mar Menor, son más pequeños de eslora, parecidos a un falucho que ha perdido el foque, aletas y mesana y solo conserva el palo mayor. Con unas formas más redondeadas en sus popas y salida de aguas, y con una morfología que ha hecho que establezcamos una Clase específica para normalizarlos, estos botes son mayoritariamente Laúdes de 33 palmos.

Estos conviven con barquillas de popa redonda, buquetas de dos proas, botes de popa espejo, y pantasanas.

Estos laúdes de 33 palmos aguantaron más que los 42 faenando en las pesquerías clásicas: las pantasanas, el boliche, las chirreteras y las pesetas, las mamparras, los palangres, las langostineras, los sardinales, las redes de atajo y los trasmalles, las encañizadas y las paranzas, y otras artes del Mar Menor, que Rodríguez de Santa María estimó en más de 700 artes.



Sus incursiones fuera del Mar Menor, por todas las costas africanas no son un mito, son una realidad que hoy en día más parece una leyenda.

Aunque la población pesquera de nuestra laguna ha ido decreciendo notablemente, aún persiste una población activa considerable y se conservan algunos de los laúdes en su estado original.

Otros se fueron motorizando a mitad del siglo XX abandonando la vela latina por motores de combustión, construyendo bancadas en la sentina y pasando sus cascos por el eje, y estos aún faenan en temporada, y a algunos de ellos les hemos hecho el proceso inverso de desmotorizarlos para volver a navegar a la vela e incorporarlos a las regatas de vela latina.

La cronología de regatas para el Mar Menor está documentada en menor medida que la de Cartagena y Cabo de Palos, quizás porque Cartagena en esos años cobró vital importancia y su población además de ser más numerosa que incluso la de la ciudad de Murcia, también gozó del privilegio de una más sustentada industria y un más variado periodismo de sociedad.

En [San Pedro del Pinatar](#) y sus aguas adyacentes de lo Pagán de **1894** al **1896** empiezan a aparecer reseñas en los diarios de las regatas de laúdes.



**3.25.** Regata de laúdes en el Mar Menor.

**3.26.** Mapa Mar Menor S. XVIII.

**3.27.** Laúdes navegando en el Mar Menor.

En **1906** encontramos la primera con resultados deportivos claros

Compitiendo los laúdes “Falúa” de Ramón Servet, “Relámpago” de Tomás Martínez, “Trueno” de José López y “Galgo” de Julián López.

Al parecer también era costumbre, como en Cartagena, que las regatas se ambientaran con la concurrencia de bandas de música. Notorias las bandas de Catral y Rojales, poblaciones aledañas.

En **San Javier** y sus playas en **1909** la Comisión de fiestas también apuesta por las regatas de laúdes, siendo las más concurridas las de 25 y 30 de julio, llevándose a cabo en años sucesivos también.

También compartían costumbre en **1911** de hacer coincidir en las fiestas Procesión, Cucañas y Regatas. Famosa era la fiesta del 16 de Julio.

Un hito en esa parte del Mar Menor en **1918**, fue la solicitud a las autoridades por parte de D. José María Barnuevo de la construcción de un balneario y Club de Regatas en la población de Santiago de la Ribera, donde estaba su preciosa casa modernista aún hoy reluciente junto a la iglesia, la Casa Barnuevo. A partir de ese momento sería el Club recién creado el encargado de amenizar las fiestas y sus consiguientes regatas.





Desde **1844** por el 15 de agosto, se hacía una romería en carros desde Murcia y Cartagena hasta **Los Alcázares** para celebrar la Virgen de la Asunción, en esa época ese paraje era un descampado si habitar que se llamaba “los cerros”. En el año 1886 solo había una casa, en 1879 ya había 24 casas, a raíz de estas romerías se empezó a asentar una población más o menos estable. Es en **1899** que se construye el Balneario La Encarnación por iniciativa del comerciante D. Alfonso Carrión, y estructuraron el paseo marítimo él junto al Conde de Romanones y unos años más tarde en **1905** el 11 de junio, también con Romanones promueven la primera Regata con motivo de la inauguración del balneario.

Travesía que iría desde el Balneario de su propiedad hasta la Isla Perdiguera, propiedad del Conde de Romanones, ida y vuelta, esta primera edición la ganó el bote “Relámpago”.

En septiembre del mismo año se atendió otro desafío entre los botes “Trueno” y “Galgo”

En **1907** Diego de Jódar arrienda el Balneario y hace una regata de celebración con los botes:

“Relámpago” de Tomás Martínez de S.P. del Pinatar



**3.28.** Fiesta de la Virgen del Carmen.

**3.29.** Regata en Santiago de la Ribera.

**3.30.** Encuentro de latinos en el Mar Menor.

“Trueno” de José López de S.P. del Pinatar

“Galgo” de Julián López de S.P. del Pinatar

“San José” de José Cano de San Javier

“Ginebra” de Juan Prado de San Javier

“Falúa” de Manuel Salas de S.P. del Pinatar

El año **1913** inaugura el Club Náutico de Los Alcázares estableciendo su sede en el balneario haciéndose cargo desde entonces de la celebración de las regatas de latinos venideras.

En **1914** tuvo lugar allí mismo un desafío entre el bote “Cuco” y el “11 de Mayo” ganando este el campeonato del Mar Menor.

En **1921** el 21 de agosto compitieron laúdes de 33 a 36 palmos, el vencedor fue “Santa Eulalia” de José Martínez 2º el “Joven Eulalia” de José Martínez García y 3º el “Virgen del Carmen” de Tomás Martínez, las tres embarcaciones eran de san pedro del Pinatar.



El 4 de septiembre los de más de 40 palmos, estableciendo así las dos clases que hoy hemos recuperado. En todas las pruebas se entregaban premios de 100 a 130 pesetas. En esta participaron “1º de agosto”, “Joven Vicenta”, “12 de Diciembre”, “14 de Abril”, y el “11 de mayo”.

En **1928** el dominio de las pruebas era ostentado por el bote “Trueno” patroneado por Dionisio Cuenca al que apodaban el Almirante del Mar Menor, que se destacaba por sus impresionantes velas de color rojo, el armador era Tomás Maestre, seguido de “Bailadores” de San Pedro y “Plus Ultra”.

Maestre volvió a ganar en **1929** pero esta vez con el “11 de mayo” seguido de “Romanones” y “1º de Agosto”.

En **1930** se disputan el Campeonato del Mar Menor el “11 de mayo” y el “1º de Agosto”, curioso dato de la expectación de esta regata es que la Compañía del tranvía de vapor de Cartagena a la Unión, establece viajes especiales hasta La Unión y las conexiones desde allí en automóviles hasta Los Alcázares.

Otros botes que participaron en esos años treinta fueron: “Virgen de los Dolores”, “San Agustín”, “Joven Angelita” de Andrés Castejón , “Isleño” y “Bacalao”.





**3.31.** Balneario de la Encarnación Los Alcázares.

**3.32.** Inauguración Club Náutico Los Alcázares 1913.

**3.33.** Abordo del pesquero San Juan.

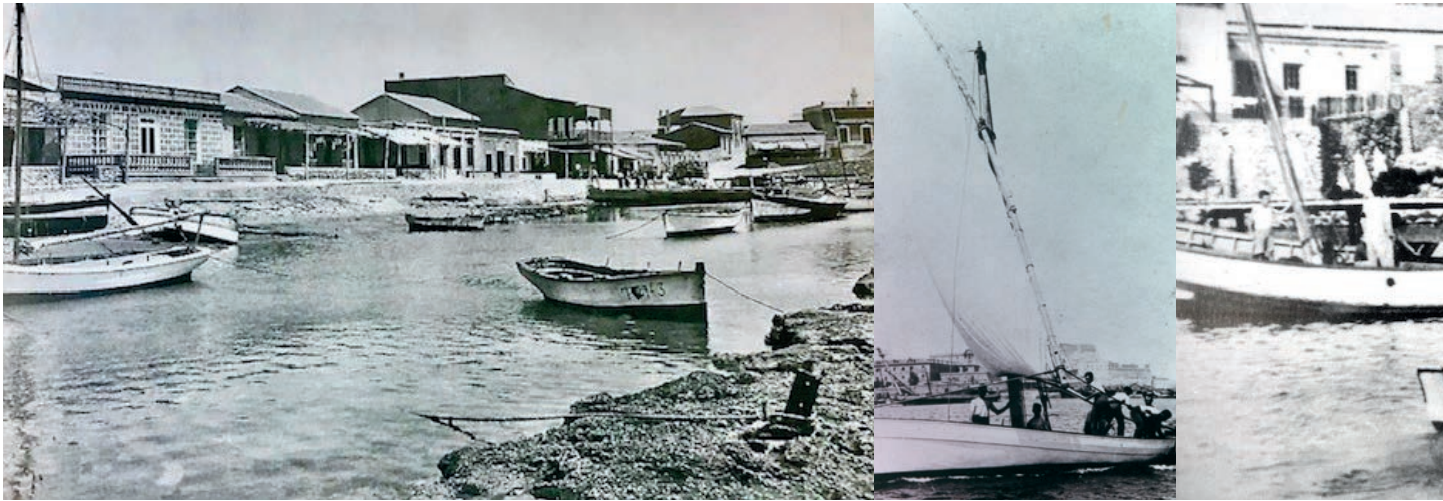
En **Los Nietos** todo comenzó en **1901** con el patrocinio del Balneario Santa Eloisa cuyo propietario era Pedro García Ros, aunque hasta **1919** no hay ninguna reseña clara, fecha en que se constituye la Sociedad “Los amigos de la Playa” para la luz eléctrica para ese verano, y al conseguirla celebran el evento el 14 de septiembre con la 1ª Regata para laúdes de 30 a 33 palmos.

Se supone que esta misma sociedad estuvo realizando las Regatas hasta el principio de la Guerra Civil, donde se paralizan todas las actividades lúdicas y deportivas casi en toda nuestra Comunidad.

## SEGUNDO PERIODO 1939-1972 BAHÍA DE CARTAGENA, CABO DE PALOS Y MAR MENOR

En la década de los 40 acontecen nuevos hechos relacionados con las actividades deportivas de Vela Latina en Cartagena y Cabo de Palos.

La dureza de la postguerra con escasez de materiales da un giro a la construcción naval deportiva. Se aprovechan maderas sobrantes de botes obsoletos o para



desguace y se reconstruye con ellos los ya existentes, pero lo más importante es que los dos maestros carpinteros de ribera más significativos, Pinto y Montalbán, deciden construir botes de 21 palmos, más económicos que los de 33 y 42 y más competitivos, pues necesitan de menos materiales y menos mano de obra.

Nacen así los botes de 21 palmos que tanto se disfrutaban y que casi todos ellos sobreviven y compiten en la actualidad.

Estos botes pequeños al ser más transportables regateaban tanto en el mediterráneo como en el Mar Menor, “a veces incluso se transportaban de Cartagena a los Nietos en carros de burros, mientras los tripulantes viajaban en el tren FEVE de Cartagena hasta el Llano del Beal y de allí caminando hasta el Mar Menor, donde montaban sus campamentos usando las velas y tiendas de campaña para dormir en la playa las vísperas de las regatas”, comenta Javier, el vocal de vela del Club Náutico Santa Lucía.

Las apuestas eran muy cuantiosas y se jugaban hasta la propiedad de los barcos.

En esta década de los 40, se encarga mayoritariamente de las regatas de vela latina, la recién creada “Agrupación Deportiva de Levante” de Santa Lucía que es el germen del posterior Club Náutico de Santa Lucía, baluarte de los botes de 21 palmos en la actualidad.



3.34. Puerto de Cabo de Palos.

3.35. Laúd Navegando.

3.36. Muro de la Sal Cabo de Palos.

En **1948** esta Agrupación organizó diversos eventos como la Copa del Exmo. Capitán General, con banderín y premio en metálico:

1º ONDINA, 2º PINTO, 3º SOLO PARA HOMBRES, 4º DOS HERMANOS

También la Copa Cofradía de Pescadores:

1º JOELFI, 2º JOVEN MARI, 3º SAN CRISTOBAL, 4º 3 HERMANOS, 5º ESPUMA.

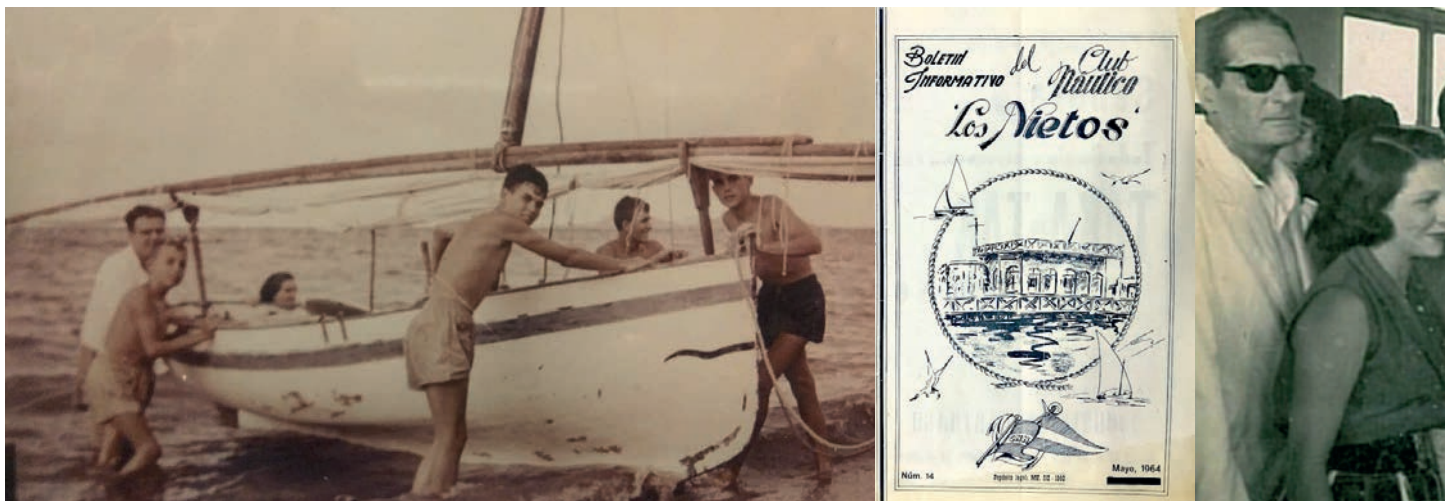
Como curiosidad decir que en esta regata se entregó un premio especial por salir sin aparejos propios, sino de prestado al bote RAMÓN Y CARMEN, que consistía en un busto de la Virgen del Carmen donada por el director de obras del Puerto.

Dicen que cuando el PITÍN II dejó de ganar, Maestre enrabiado lo hundió a cañonazos en la Puntica para que no navegara más, y acto seguido construyó el PITÍN III que aún navega y que ostenta un estupendo palmarés.

Por estas fechas de **1958** y toda la década de los sesenta, es Tomás Maestre quien abanderó las regatas de todas las clases, ganando además con su bote PITÍN III, y organizando el Campeonato de Mar Menor.

Tomás Maestre daba las salidas de las regatas desde su barco con un disparo de pistola, que siempre vestía al cinto.





En el año **1959** se realiza la I Semana Náutica del Mar Menor oficiada por Tte. General Jefe de la Región Aérea de Levante, y el **1960** la segunda edición de esta, esta vez patrocinada por la Armada Española.

Estas semanas fueron muy importantes, pues son la base del espíritu que desde la Federación de Vela de la Región de Murcia se está implantando en la Vela latina, es hacer integrador el deporte con todos los clubes y agentes sociales, y distribuir las regatas en modo circuito, en eso, estas semanas fueron pioneras, ya que en ellas participaron:

Club Náutico los Nietos, Instructivo de la Ribera, RCR Cartagena, Agrupación de Levante de Sta. Lucía, Club náutico de Lo Pagán y la Concha de los Alcázares.

**1962** inaugura el XVII Campeonato local de vela latina, En este Campeonato ganó CALA, seguido de ROSAMAR, SOLO PARA HOMBRES, PINTO, JOSÉ MORENO, SERVIOLA, SÍGAME y PINACHO.

Es en estas fechas, que se emplean cada día más los botes MARCONIS, eran latinos de 21 palmos muy estilizados que se estaban poniendo de moda, aparejados con vela Marconi, y casi todos con nombres de Calas de Cabo de Palos, donde se construían, por eso también se les conoce como los CALAS. Algunos de estos



**3.37.** Bote Majumi en la playa de Los Nietos.

**3.38.** Boletín Club Náutico Los Nietos.

**3.39.** 1958 Vencedores regata vela latina Los Nietos.

aún navegan hoy y otros están guardados o perdidos, el más famoso el CALA DEL PINO, que se encuentra en una finca de los Celadrán a buen recaudo. Otros fueron el TICO-TICO, JOALFI, PASOS LARGOS, EL TONTO, CALA DORADA (recién restaurado y navegando en Cabo de Palos).

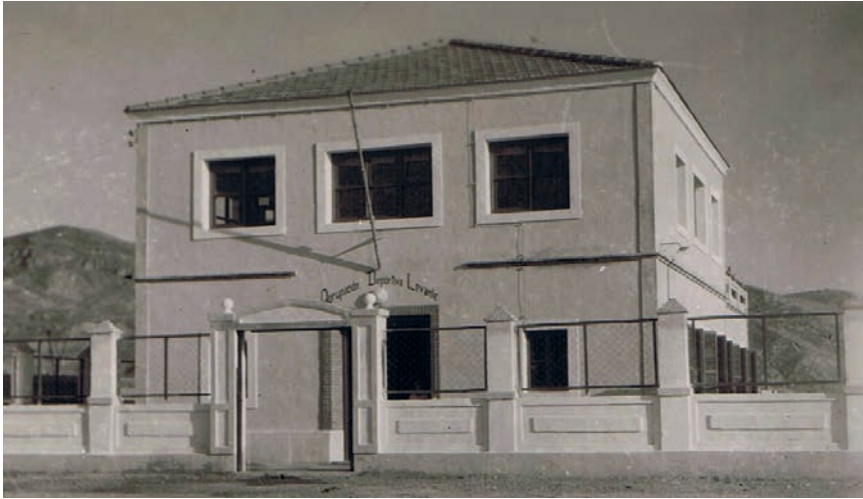
No hay muchas reseñas respecto a estos años, quizás porque se hacían campeonatos interclubes y regatas festivas puntuales como:

Corpus, Copa Santa Lucía, Virgen del Carmen, Trofeo Santiago.

No se seguía ningún criterio ni estaban amparados ni organizados por la Federación de vela, que no estaba establecida como tal. En estos años el club más activo era el de Los Nietos.

El 31 de octubre de **1971** es la Reunión Nacional de presidentes de clubes náuticos en Torre Vieja y se abordan, entre otros, el tema de la vela latina, que al ser un localismo muy particular, no genera quorum para actuaciones conjuntas.

En **1972** el Club de Sta. Lucía empieza a plastificar sus cascos de madera, para abaratar los mantenimientos, técnica de conservación que perdura hoy en día. Casi todos los botes de 21 están plastificados en su obra viva, y muchos de los de 33 y 42 también.



**3.40.** Agrupación deportiva Levante.

**3.41.** Tripulación del bote  
"Solo para hombres".

Hoy en día la flota de vela latina de botes de 21 palmos se concentra mayormente en el Club Náutico Santa Lucía, club que desde el año 1950 viene organizando regatas de estas embarcaciones. El año 1952 se funda el Club Náutico Los Nietos, y también ya desde esa época este club organizó regatas de vela latina sobre todo en el período estival, creándose entre ambos clubes una rivalidad que perdura hasta nuestros días. Históricamente en el Puerto de Cabo de Palos se han celebrado regatas desde los años 10 del siglo XX, y es durante los años 50, 60 y 70 que los Celadrán navegan y regatean con sus botes de 21 palmos todos los veranos desde el refugio de pescadores del Vivero en el Mar Menor, con la creación del Club Náutico Cabo de Palos en 2008, se recoge todo este legado y en la actualidad con la nueva directiva del club se vuelve a posicionar Cabo de Palos en el lugar histórico que se merece.







## I. COMUNIDAD AUTÓNOMA

### 3. OTRAS DISPOSICIONES

#### Consejo de Gobierno

**792    Decreto n.º 7/2018, de 31 de enero, del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, por el que se declara bien de interés cultural inmaterial la Vela Latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica.**

La Dirección General de Bienes Culturales, por Resolución de 21 de febrero de 2017, inició procedimiento de declaración de bien de interés cultural inmaterial a favor de Vela latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica. La citada resolución fue notificada a los interesados y publicada en el BORM número 54, de 7 de marzo de 2017.

De acuerdo con el artículo 16 de la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se ha concedido trámite de audiencia a los interesados, y la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Naval y Oceánica de la Universidad Politécnica de Cartagena y la Real Academia de Bellas Artes de Santa María de la Arrixaca han emitido informe favorable, como instituciones consultivas de la Comunidad Autónoma.

En consecuencia, terminada la instrucción del procedimiento, la Consejería de Turismo, Cultura y Medio Ambiente considera que procede declarar bien de interés cultural inmaterial la vela latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica, de acuerdo con lo previsto en los artículos 2 y 3.2 de la Ley 4/2007.

En virtud de lo expuesto en el artículo 13.1 de la Ley 4/2007, de Patrimonio Cultural de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, a propuesta del Consejero de Turismo, Cultura y Medio Ambiente y previa deliberación del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia del día 31 de enero de 2018

#### Dispongo:

##### Artículo único.

Se declara bien de interés cultural inmaterial la vela latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica, según identificación y justificación que constan en el anexo y documentación que figura en su expediente.

Contra el presente decreto, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse, con carácter potestativo, recurso de reposición ante el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, dentro del plazo de un mes a contar desde el día siguiente a su notificación o publicación en el BORM, conforme a los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas o directamente recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, de acuerdo con lo previsto en los artículos 10 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Dado en Murcia, a 31 de enero de 2018.—El Presidente, Fernando López Miras.—  
El Consejero de Turismo, Cultura y Medio Ambiente, Javier Celdrán Lorente.

## CAPÍTULO 4

### LA DECLARACIÓN DE BIEN DE INTERÉS CULTURAL

#### Inventario de las embarcaciones soporte material del Bien de Interés Cultural.

Después de más de un siglo y medio de regatas de vela latina en la Región de Murcia, no existía hasta el momento una normativa que protegiera, o al menos definiera o asesorara, en la conservación, uso y rehabilitación de estas embarcaciones patrimoniales.

En el año 2005 se elabora el primer reglamento técnico de la clase de 21 palmos caracterizando esta clase como monotipo. Se constituye la asamblea de armadores de 21 palmos y se nombra al secretario de clase federativo, con el objetivo de seguir armonizando y conservando la caracterización de los botes.

En cambio los laúdes del Mar Menor siguen organizándose en regatas y concentraciones culturales, aunque sus medidas son más dispares que las de los botes de 21 palmos, comparten una serie de características que hacen que puedan considerarse como una flota única. Como elemento de clasificación deportiva, se consideran dos categorías dos clases, la clase 33 palmos, y la clase 42 palmos.

En 2016 se armoniza el reglamento técnico de 33 y 42 palmos de eslora, y se realiza el trabajo de campo y expediente de incoación de declaración de Bien de Interés Cultural, que sale adelante aprobado, al recibir informes favorables de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Naval y Oceánica y de la Real Academia de Bellas Artes de Santa María de la Arrixaca.

**4.1.** Declaración de bien de interés cultural inmaterial la Vela Latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica. BORM 8 del 2 de 2018.



# 27 DE AGOSTO

**Nº DE VELA:** VLRM2101

**AÑO:** 1949

**CARPINTERO:** Francisco Pinto

**ASTILLERO:** Puerto Piojo, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Hermanos Macián Lasén

**CLUB:** Club Náutico Cabo de Palos

(MAJUMI) Construido por Francisco Pinto Pomata, el 27 DE AGOSTO fue el segundo bote de una serie de dos botes que construyó Pinto (PINTO y 27 DE AGOSTO). Actualmente es propiedad de los hermanos Macián Lasén, hijos de Antonio Macián Bobadilla, quien transmitió a sus hijos desde muy pequeños la práctica y la pasión por la vela latina, fue cedido a Antonio Maestre quien lo tuvo varias temporadas hasta el año 2016 en el Club Náutico Los Nietos participando en las regatas de los Nietos y la regata del vivero del Mar Menor. Las temporadas 2017 y 2018 el bote ha estado en seco y actualmente se encuentra en negociaciones con el Club Náutico Cabo de Palos para hacer escuela de vela latina y regatear las próximas temporadas en la Copa Federación de 21 Palmos. Luce obra viva color blanco y obra muerta color negro.



## EL ABUELO

**Nº DE VELA:** VLRM2102

**AÑO:** 1932

**CARPINTERO:** Vicente Maspons

**ASTILLERO:** Los Alcázares

**ARMADOR:** Hermanos Angosto

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

El Abuelo, (DOMINGUÍN), (LA PAQUITA), es el 21 palmos más antiguo de toda la flota, construido en el año 1932 por el carpintero Vicente Maspons, quien también fuera su armador, fue diseñado a partir de las líneas de agua del 14 de Abril (1931) como bote de 23 palmos, el 14 de Abril era conocido como el “Maspons” y el Abuelo como el “Mamponico” o “Masponico” por su semejanza en menor tamaño, costó 4.000 pesetas de la época. Más tarde lo compró un directivo de Peñarroya quien le puso el nombre de su esposa Paquita, el bote quedó enterrado en la pirita varios años en la Española del Zinc. El bote fue comprado por la familia Llorca alrededor del año 1968 por Pedro Llorca, y de ahí que cariñosamente se le haya puesto EL ABUELO a la embarcación. Luce color gris perla la obra muerta y color blanco la obra viva. En la actualidad luce madera vista.



# ARRIBA ESPAÑA

**Nº DE VELA:** VLRM2103

**AÑO:** 1978

**CARPINTERO:** Pedrín Pinto, sobrino de Pinto

**ASTILLERO:** Puerto Piojo, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Hermanos Macián Lasén

**CLUB:** Comisión Naval Regatas Armada Española

(ALFONSÓN) El ARRIBA ESPAÑA fue construido por Pedro Pinto, sobrino de Francisco Pinto Pomata para unos veraneantes del Club Náutico Dos Mares. En la actualidad es propiedad de los hermanos Macián Lasén. De construcción aligerada tiene una vareta por cada cuaderna. Estuvo cedido varias temporadas a Antonio Maestre en el Club Náutico Los Nietos, en 2011 fue preparado para escuela de verano realizando varias salidas de escuela por el Mar Menor. En 2012 fue cedido a la Asociación de Amigos de la Vela Latina quien lo tuvo como bote escuela y participando en algunas regatas de la Carabela de Plata del Club Náutico Santa Lucía, debido a su mal estado de conservación el bote dejó de ser navegable. En la actualidad se acaba de ceder el 16 de julio de 2018 a Vicente Martínez-Esparza Alvargonzález quien ha comenzado a restaurarlo y prepararlo para volver al circuito de regatas de vela latina de 21 palmos. Luce color azul marino.





# BIOMUR

**Nº DE VELA:** VLRM2104

**AÑO:** 2002

**CARPINTERO:** Diego Fernández Mateo

**ASTILLERO:** Águilas

**ARMADOR:** José María García-Carreño Martínez

**CLUB:** Club Náutico Los Nietos

Construido en el año 2002 por Diego Fernández, el carpintero de Águilas, por encargo de su armador José María García-Carreño Martínez, fue el segundo bote de una serie de cinco contruidos por el mismo carpintero, (Puerto Callao, Biomur, Malasombra, Patacha y Tramontana), se bautizó este latino en honor al Buque Investigación Oceanográfica Murcia del mismo armador, tomando como base la obra viva del FLECHA tuvo un diseño de última generación que incluso fue probado y mejorado en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Naval y Oceánica de la Universidad Politécnica de Madrid. Con un francobordo levemente superior al resto de la flota, el Biomur ha sido un barco ganador desde sus inicios, siempre defendiendo el saber marinos del Club Náutico Los Nietos, ha tenido patrones tan destacados como Juanma Barrionuevo. Estuvo muchos años en madera vista y en la actualidad luce color azul celeste.



# CALA

**Nº DE VELA:** VLRM2105

**AÑO:** 1940

**CARPINTERO:** Nicolás Montalbán

**ASTILLERO:** Sierra Techos Bajos, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Club Náutico Santa Lucía

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

(ROSAMAR) Diseñado y construido en 1940 por Nicolás Montalbán en la Carpintería de la Calle de los Vientos, es el primer bote de la flota de 21 palmos, se debe este nombre a que era el nombre de la hija pequeña del carpintero, fue diseñado siguiendo las líneas de agua del 42 palmos Joven Vicenta de los mismos constructores en 1931. Fue patrocinado por la Empresa Nacional Bazán para dotarlo de arboladura y ponerlo a punto teniendo momentos de gloria con Bartolomé Carmona a la caña. Fue vendido al Club Náutico Santa Lucía en el año 1958, desde ese momento se convierte en el bote insignia de este club. En el invierno del año 2015 el bote fue restaurado por Jacobo Costas en el Club Náutico Santa Lucía. En el año 2017 el bote se quedó sin tripulación y actualmente se guarda en el almacén de botes del Club Náutico Santa Lucía. Luce color blanco.



**VELAS BLANCAS**

## FLECHA

**Nº DE VELA:** VLRM2106

**AÑO:** 1956

**CARPINTERO:** Juan Legones

**ASTILLERO:** Calle Triviño, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** José Ginés Gómez Navarro

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

Construido en el año 1956 la carpintería de la calle Triviño del marinerio barrio de Santa Lucía en Cartagena, por el carpintero de ribera Juan Legones, y seguramente ayudado por su hijo Pepe, carpintero del ramo de cascos del Arsenal de Cartagena, para su primer armador Nandi Celdrán, se trata del primer bote de la serie de tres botes de construyeron estos carpinteros (FLECHA, GITANO Y SERVIOLA). El FLECHA es uno de los botes más competitivos de la flota cartagenera de 21 palmos. Bote legítimo del Vivero, fue adquirido posteriormente por el pescador José Ginés Gómez Navarro “El Gavira”, en la actualidad regatea por el Club Náutico Santa Lucía. Muchos otros botes posteriores han sido inspirados de las líneas de aguas del Flecha, entre ellos el Puerto Callo y el Tramontana, o el Biomur y la Patacha. Desde la temporada 2017 luce los colores de la Provincia Marítima de Cartagena, cruz blanca sobre fondo rojo.





# GAVIRA

**Nº DE VELA:** VLRM2107

**AÑO:** 1995

**CARPINTERO:** Tárraga, “El Bobico”

**ASTILLERO:** Molino Chirrete, San Pedro Del Pinatar

**ARMADOR:** José Ginés Gómez Navarro

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

El bote GAVIRA fue construido con las mismas plantillas que el bote PERLA NEGRA por los carpinteros de ribera de San Pedro del Pinatar, Los Tárraga, por encargo del empresario de la hostelería Kuki Keller como trofeo del campeón de la III edición de la emblemática Regata El Varadero en el año 1995. Ganada la regata casualmente por su bote gemelo por el bote PERLA NEGRA, la embarcación pasó a manos de su actual armador, el pescador José Ginés Gómez Navarro “El Gavira”, quien lo cedió a Bibiano López y a su mujer Carmen, quienes regatean con sus hijos y amigos de la familia, siendo una de las tripulaciones más ejemplares y queridas de toda la flota. Temporada tras temporada participan en las regatas de vela latina defendiendo el saber marinero del Club Náutico Santa Lucía. Luce color verde oscuro la obra viva y color blanco la obra muerta.



**VELAS BLANCAS**

## GITANO

**Nº DE VELA:** VLRM2108

**AÑO:** 1957

**CARPINTERO:**

**ASTILLERO:** Calle Triviño, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** José Montiel Molera

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

El GITANO fue construido después que el FLECHA, por el mismo maestro Juan Legones, ayudado por su hijo Pepe, en el año 1957 para José Molina, conocido por su tienda de ropa en la calle mayor de Cartagena, el GITANO supone la evolución constructiva del Flecha, su estructura aligerada original tiene una vareta por cada cuaderna colocada alternativamente. En esa época el Gitano regateaba por el Club Náutico Los Nietos. Paso a manos de los hermanos Celdrán, primero a Quique y posteriormente a su hermano Francisco Celdrán. Durante muchas temporadas el bote fue patroneado por José Montiel padre, y posteriormente por José Montiel hijo, quien es su actual propietario. Entre finales de 2017 y comienzos de 2018 fue restaurado por el carpintero de ribera gallego Jacobo Costas en el almacén del Club Náutico Santa Lucía. Luce color naranja la obra viva y color blanco la obra muerta.



# JOSÉ MORENO

**Nº DE VELA:** VLRM2109

**AÑO:** 1951

**CARPINTERO:** Ginés Montalbán

**ASTILLERO:** En los Jardinillos, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Peña José Moreno

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

El JOSÉ MORENO fue construido en la carpintería de Los Jardinillos del marinerio barrio de Santa Lucía en Cartagena por el carpintero de ribera Ginés Montalbán en torno al año 1951 para la peña botera de su mismo nombre JOSÉ MORENO, lleva el nombre del primer presidente del Club Náutico Santa Lucía, quien fuera gran precursor de las regatas de vela latina de 21 palmos en esta época. Fue el primero de una serie de tres botes que se conservan en la actualidad contruidos por este carpintero, JOSÉ MORENO, OLIMPO y (SOLO PARA HOMBRES) MORRETE. Se trata de uno de los botes más bonitos de la flota, fue restaurado por Francisco González Meca. Hace varias temporadas que está en seco y no regatea, en la actualidad lo tiene guardado unos de los socios de la peña, Joaquín Miras, en una cochera de su propiedad del poblado de los Nietos Viejos. Luce color verde oscuro metalizado y cubierta de madera.





## LA ISLA

**Nº DE VELA:** VLRM2110

**AÑO:** 1958

**CARPINTERO:** Ginés Montalbán, hijo de Nicolás

**ASTILLERO:** Calle de Los Vientos, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Víctor De Los Santos Moreno Oropesa

**CLUB:** Club Náutico Cabo de Palos

(ARANZAZU) Fue construido en la carpintería de la calle de los Vientos del marinerio barrio de Santa Lucía por Ginés Montalbán, Ginesín, hijo de Nicolás Montalbán, en el año 1958. Construido, se usaron maderas del país para su construcción, piezas y varetas de roble, cuadernas de olivera, tablazón de pino rojo y la clavazón de cobre. Fue el último de los botes de 21 palmos que construyeron los Montalbán. Fue adquirido por una peña de Santa Lucía y posteriormente fue adquirido por Alfonso Gallego, quien le puso el nombre de LA ISLA. Desde el año 2012 lo sacó a la caña Víctor Moreno, canario asentado en la Región de Murcia, hasta la temporada 2014. En el año 2016 es finalmente adquirido por Víctor Moreno, en la actualidad está en busca de un patrocinador para volver al circuito. Luce color violeta en la obra viva, bandera de España en la línea de la flotación y color blanco en la obra muerta.



# MALASOMBRA

**Nº DE VELA:** VLRM2111

**AÑO:** 2002

**CARPINTERO:** Diego Fernández Mateo

**ASTILLERO:** Águilas

**ARMADOR:** Clemente Hernández Carmona

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

(EXCALIBUR) El MALASOMBRA fue construido por el carpintero de Águilas, Diego Fernández, oriundo de Alhucemas, en el año 2002 por encargo de Juanjo Hernández el profesor, siguió un diseño que tomó como base las líneas de agua del Pitín III, regateando por el Club Náutico Los Nietos, el barco no tuvo resultados destacados durante esta primera etapa, llegando incluso a decirle al carpintero que el barco no andaba y no había salido bueno. En torno al año 2010 el barco es adquirido por Clemente Hernández Carmona, pasando a formar parte de la flota del Club Náutico San Lucía, formando una tripulación con jóvenes del barrio marinero de Santa Lucía y de la Asociación de Amigos de la Vela Latina, gracias a las enseñanzas de Francisco Montalbán a la caña, ponen el bote en marcha haciendo de él un equipo imbatido durante 5 temporadas seguidas. Desde 2017 el bote no regatea debido a un descanso que se ha tomado su armador. Luce color rojo y cintón color negro.



VELAS BLANCAS

# MIGUEL ÁNGEL

**Nº DE VELA:** VLRM2112

**AÑO:** 1956

**CARPINTERO:** Cristobal “El Chepao”

**ASTILLERO:** Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Miguel Ángel Celdrán

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

Construido por Cristóbal “El Chepao” en el año 1956 para Miguel Ángel Celdrán Vidal, es el MIGUEL ANGEL por sus líneas uno de los botes más bonitos de toda la flota, desde sus orígenes fue siempre un bote familiar al mando de Miguel Ángel Celdrán. En el encuentro Cartagenero – Lanzaroteño, el Miguel Ángel fue patroneado por los canarios que lo aparejaron a la manera canaria para poder ir siempre la buena, y dieron buena cuenta de esa técnica en las aguas de Cartagena. En las temporada 2008 Miguel Ángel Celdrán cedió el bote a Víctor Moreno Oropesa, un estudiante de Ingeniería Naval y Oceánica, quien formó esa temporada un equipo universitario quien duró tres temporadas 2008, 2009 y 2010. En la actualidad el bote ha sido cedido a José Coello de Sinergia, donde se va a iniciar un proceso de restauración y puesta a punto. Luce color blanco y cintones rojo Cartagena.





# MORRETE

**Nº DE VELA:** VLRM2113

**AÑO:** 1953

**CARPINTERO:** Ginés Montalbán

**ASTILLERO:** Calle de Los Vientos, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Narciso Blaya

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

(SOLO PARA HOMBRES) (COLORAO) (LALOLES) (ESTIBADORES) (PELEGRINA) Fue construido por Ginés Montalbán en el año 1953, con el nombre de SOLO PARA HOMBRES. El barco lo acabó comprando Salvador Martínez el de las salazones de la Calle del Carmen, y como iba pintado de rojo le apodaron EL COLORAO. Pasado el tiempo el barco se deterioró y Miguel Ángel Celdrán se lo llevó a la Empresa Nacional Bazán en el año 1994 donde fue reparado completamente y renombrado PELEGRINA. El bote es entonces comprado en el año 2005 por Narciso Blaya, vecino de Los Nietos, hijo del Morrete, y le pone al bote el nombre de su padre, pescador del Mar Menor y afamado patrón de vela latina. Narciso Blaya saca el bote a la caña durante varias temporadas. Finalmente el bote es cedido a la Asociación de Amigos de la Vela Latina, quienes al mando de Miguel Vivas Salvador quien lleva varias temporadas haciendo escuela y participando activamente en las regatas por el Club Náutico Dos Mares. Luce color rojo.



**VELAS BLANCAS**

# OLIMPO

**Nº DE VELA:** VLRM2114

**AÑO:** 1952

**CARPINTERO:** Ginés Montalbán

**ASTILLERO:** Calle de Los Vientos, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** José Montiel Molera

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

Construido en los años 50 por Ginés Montalbán en la carpintería de ribera de la calle de Los Vientos del marinerio barrio de Santa Lucía, originariamente se trató de un bote de 23 palmos que se aparejó con vela marconi. Fue posteriormente aparejado a vela latina y acortado por la popa dos palmos para poder entrar dentro de la categoría de regatas de los 21 palmos. Posteriormente fue vendido a José Montiel hijo. El barco estuvo varios años en muy mal estado fuera del almacén del Club Náutico Santa Lucía hasta que fue restaurado por encargo de su armador por los carpinteros Pepe el Guachana y Diego Fernández, el calafate de Águilas. En la actualidad el Olimpo regatea por el Club Náutico Santa Lucía gracias a un grupo de entusiastas socios del club liderados por José Manuel Serna, vecino de Cartagena, que gracias al apoyo del club y los consejos del armador van obteniendo mejores resultados cada día. Luce color naranja.



# ONDINA

**Nº DE VELA:** VLRM2115

**AÑO:** 1953

**CARPINTERO:** Antonio Martínez “El Aserrador”

**ASTILLERO:** Cuesta del Batel, Cartagena

**ARMADOR:** Familias Chumilla y Escrihuela

**CLUB:** Club Náutico Cabo de Palos

ONDINA significa ola pequeña, en aquella época era nombre que recibía un helado típico de verano en Los Nietos que consistía en una bola de mantecado helado con un chorrito de licor 43 por encima. El Ondina fue construido en el año 1953 por Antonio Martínez el maestro aserrador, tío de Eugenio Martínez, quien tenía la serrería en la Cuesta del Batel. Llegó a ser de Zamora uno de los socios de Licor 43 y de Chumilla, profesor del Instituto Bastarreche. El barco estuvo mucho tiempo sin navegar y depositado en el varadero de la cofradía de pescadores de Lo Pagán. Posteriormente fue utilizado como recurso didáctico en varias ediciones del curso de postgrado universitario “Navegación Clásica en el Siglo XXI” Universidad Politécnica de Cartagena. En la actualidad el barco está siendo restaurado por petición de su armador por el carpintero de Águilas, Diego Fernández, todavía se están ejecutando los trabajos de restauración, el objetivo es que vuelva a navegar. Actualmente está en madera vista.



**VELAS BLANCAS**



## LA PATACHA

**Nº DE VELA:** VLRM2116

**AÑO:** 2011

**CARPINTERO:** Diego Fernández Mateo

**ASTILLERO:** Águilas

**ARMADOR:** José María García-Carreño Martínez

**CLUB:** Club Náutico Los Nietos

LA PATACHA es propiedad del reconocido empresario cartagenero José María García-Carreño, fue construida en el año 2011 por el carpintero de Águilas, Diego Fernández Mateo, siguiendo exactamente el mismo diseño y plantillas que el BIOMUR. Al igual que su gemelo es un barco diseñado a partir de las formas del FLECHA con un puntal levemente superior a la media de la flota de botes de 21 palmos. Con menor palmarés debido a ser un bote más moderno, se trata igualmente de un barco muy rápido. Siempre ha regateado defendiendo el saber marinerio del Club Náutico Los Nietos participando activamente en las regatas de la Carabela de Plata del Club Náutico Santa Lucía, ha tenido patrones siempre del Club Náutico Los Nietos del calibre de Carlos Caro y Pepe Soto. En la actualidad forma parte del escuadrón de botes de 21 palmos del Club Náutico Los Nietos. Luce color verde oscuro.



# PERLA NEGRA

**Nº DE VELA:** VLRM2117

**AÑO:** 1954

**CARPINTERO:** Tárraga “El Bobico”

**ASTILLERO:** Molino Chirrete, San Pedro Del Pinatar

**ARMADOR:** Francisco González Meca

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

Construido por los carpinteros de ribera de San Pedro del Pinatar, Los Tárraga, en el año 1954 por encargo de José María Celdrán, fue propiedad de él hasta el año 1990. En ese año fue adquirido por Francisco González Meca, aunque la relación de esta persona con el bote ya era de antes, ya que en el año 1985 acometió una gran restauración del bote. Se trata de uno de los botes más bonitos, mejor cuidados y equipados de toda flota llegando a contabilizarse un juego de 7 palos, de 14 perchas, así como de innumerables velas, se trata pues uno de los botes más competitivos de la flota y muestra de esto es que no escatiman en equipamiento. Ha ganado más de 12 Carabelas de Plata del Club Náutico Santa Lucía. En la actualidad lo saca Antonio González a la caña con sus hijos y amigos. Luce color negro metalizado y cubierta en madera barnizada.



**VELAS BLANCAS**

# PINTO

**Nº DE VELA:** VLRM2118

**AÑO:** 1943

**CARPINTERO:** Francisco Pinto

**ASTILLERO:** Puerto Piojo, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Eugenio Martínez

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

El bote PINTO fue construido en 1943 por Francisco Pinto Pomata, se trata el PINTO de uno de los botes más antiguo de toda la flota de 21 palmos. Fue construido con los retales de madera de la construcción del pailebote Paquito Vera que se finalizó en noviembre de 1942, fue diseñado siguiendo las líneas del PRIMERO DE AGOSTO, barco de 42 palmos construido por Pinto en el año 1930. El PINTO fue uno de los botes de 21 palmos que iniciaron en la Cartagena de la postguerra civil española la afición por las regatas de vela latina. Con el paso de los años el barco quedó arrumbado, hasta que Eugenio Martínez se hizo cargo de él, lo restauró y devolvió a las regatas patroneándolo por el Club Náutico Santa Lucía. Luce obra muerta color blanco con cintón rojo y obra viva color rojo.





# PITÍN III

**Nº DE VELA:** VLRM2119

**AÑO:** 1953

**CARPINTERO:** Tárraga “El Bobico”

**ASTILLERO:** Molino Chirrete, San Pedro Del Pinatar

**ARMADOR:** Club Náutico Los Nietos

**CLUB:** Club Náutico Los Nietos

El bote PITÍN III fue construido en el año 1953 por Francisco Pinto Pomata por encargo de Tomás Maestre, fue el tercer intento de conseguir un bote que fuera capaz de ganar todas las regatas sin excepción durante un mismo año, y con el Pitín III lo consiguió. No tuvieron tanta suerte el Pitín I y el Pintín II, que acabó uno hundido por el armador y otro enterrado en la playa. Después de conseguir semejante proeza Tomás Maestre vende el Bote al Club Náutico Los Nietos por el valor de 1 peseta. Desde ese momento se convierte en el bote insignia de Los Nietos patroneado por Atanasio. En la temporada 2012 David Caro formó un equipo muy exitoso gracias a los consejos de Paco Lobato y de Miguel Sáez hijo. En la actualidad el bote que se ha deteriorado bastante se guarda en el Club Náutico Los Nietos. Luce los colores del club verde oscuro obra viva y color blanco obra muerta.



**VELAS BLANCAS**

# POSEIDÓN

**Nº DE VELA:** VLRM2120

**AÑO:** 1951

**CARPINTERO:** Cristóbal “El Chepao”

**ASTILLERO:** Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Hermanos Macián Lasén

**CLUB:** Club Náutico Cabo de Palos

Construido en el año 1949 por Cristóbal “El Chepao”, fue la primera construcción de una serie de dos botes, POSEIDON y MIGUEL ÁNGEL, propiedad de Salvador Cascales que el mismo sacaba a la caña. Pasó a la propiedad de los Celdrán y posteriormente a la de Antonio Macián Bobadilla, en la actualidad es propiedad sus hijos, los hermanos Macián Lasén. En el año 2000, uno de los hermanos de la familia, Mario Macián Lasén se hace cargo del bote poniéndolo a punto y participando en las regatas y eventos del 75 aniversario del Club Náutico Ibiza, representando al Club Náutico Dos Mares. Durante varias temporadas formaron una tripulación compuesta por compañeros de la Policía Local de Cartagena y del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. El bote tiene los emblemas de la Policía Local de Cartagena, en la actualidad luce color azul la obra viva y color blanco la obra muerta.



# PUERTO CALLAO

**Nº DE VELA:** VLRM2121

**AÑO:** 1998

**CARPINTERO:** Diego Fernández Mateo

**ASTILLERO:** Águilas

**ARMADOR:** José Ginés Gómez Navarro

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

Construido en 1998 por Diego Fernández Mateo, el carpintero de Águilas, siguiendo las líneas de agua del FLECHA, y por encargo de José Ginés Gómez Navarro “El Gavira”, el PUERTO CALLAO es el primero de la serie de cinco botes que este carpintero ha construido para armadores de la Región de Murcia, recibe este nombre debido a que la mujer del armador procede de la ciudad de Puerto Callao. El bote desde sus inicios fue sacado en regatas por pescadores de Los Nietos. Posteriormente llegó a sacarlo a la caña un par de temporadas Carlos Caro durante su época en el Club Náutico Los Nietos. En la actualidad los saca Joaquín Rodríguez Acosta, nieto de Cristóbal Acosta, último pescador del poblado de pescadores de Escombreras. Ha cambiado varias veces de color, a veces pintado igual barcos de regatas de alta competición, en la actualidad luce color negro la obra muerta y color amarillo la obra viva.



**VELAS BLANCAS**



## SERVIOLA

**Nº DE VELA:** VLRM2122

**AÑO:** 1958

**CARPINTERO:** Juan Legones

**ASTILLERO:** Calle Triviño, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Peña Serviola

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

El SERVIOLA es el tercer bote de la serie que construyó Juan Legones junto a su hijo Pepe, para el Real Club de Regatas de Cartagena en el año 1958, es el bote más ligero de toda la flota, esto lo consiguió instalando dos varetas por cada cuaderna, durante la época del Real Club de Regatas de Cartagena lo sacaban los Carmona, Ángel con Silvestre y Mariano, cosechando innumerables victorias. El Real Club de Regatas de Cartagena lo vendió a la Peña del bote por 8.000 pesetas, y pasó entonces a regatear por el Club Náutico Santa Lucía. Del SERVIOLA se dice que hay quien no quiere que salga de nuevo a la mar porque entonces no tendría rival y lo ganaría todo. En la actualidad no está en condiciones de navegar y se encuentra al fondo del almacén del Club Náutico Santa Lucía. Luce color blanco.



# SIGAMÉ

**Nº DE VELA:** VLRM2123

**AÑO:** 1959

**CARPINTERO:** Juan Mena “El Tallero”

**ASTILLERO:** Cabezo Chocolatero, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Juan José Valverde Sánchez

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

Construido en el año 1959 por Juan Mena el Maestro Tallero por encargo de Serafín de la bodega el Pinacho, fue el único bote de 21 palmos construido por este carpintero. Posteriormente pasó a manos de Pepe “El del Sigamé”, y en la actualidad es propiedad de Juanjo Valverde Sánchez, que es además su patrón, quien saca el bote junto con sus hermanos Mario y Sergio Valverde, otros miembros de la familia y amigos. En una regata del Club Náutico Santa Lucía el barco avocó y se fue contra la costa al pie de la batería de Santa Ana, el barco destrozó un costado y tuvo que ser restaurado. En la actualidad es uno de los botes más activos de la flota. Participan tanto en la Carabela de Plata del Náutico de Santa Lucía como en la Copa Federación de Vela Latina 21 Palmos de la Federación de Vela de la Región de Murcia.



## TAKA-TAK

**Nº DE VELA:** VLRM2124

**AÑO:** 1952

**CARPINTERO:** Nicolás Montalbán

**ASTILLERO:** Calle de Los Vientos, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Peña Taka-Tak

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

El TAKA-TAK fue construido en 1953 por Nicolás Montalbán en su carpintería de la calle de Los Vientos del marinerio barrio de Santa Lucía por encargo de Aurelio Ayala, fundador y propietario de droguerías Ayala, debe su nombre a una línea de detergente de fabricación propia que tenía ese mismo nombre, TAKA-TAK, En aquella época el barco regateaba por el Club Náutico Los Nietos y su patrón era Atanasio. Posteriormente pasó a manos de una peña de socios con el nombre del barco, y en esa época lo sacó el Morrete con su mujer y sus hijos cosechando innumerables triunfos. Posteriormente lo sacó Paco Calatayud, portuario de profesión y maestro velero por afición quien ha hecho numerosas velas para la flota de los 21 palmos. Hace varias temporadas que no sale, en la actualidad está en el almacén del Club Náutico Santa Lucía. Luce color blanco y azul.





# TEMPORAL

**Nº DE VELA:** VLRM2125

**AÑO:** 1950

**CARPINTERO:** Manuel Pinto, hijo de Pinto

**ASTILLERO:** Puerto Piojo, Santa Lucía, Cartagena

**ARMADOR:** Quique Celdrán

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

(JAYMAY) El TEMPORAL fue construido en Santa Lucía en el año 1950 por Manuel Pinto, un hijo del maestro Pinto para el mismo, y que sacaba de patrón, fue el único bote construido por el hijo de Francisco Pinto. Posteriormente pasó a manos de Quique Celdrán quien lo sacaba de patrón, y acabó siendo propiedad de su hermano Paco Celdrán. En los años 90 lo sacó a la caña Francisco Montiel “El Cuqui” hasta mediados de los años 90, cuando lo empezó a sacar Manolo González Meca hasta el año 2014. Lucía color blanco la obra viva y verde turquesa la obra muerta. A partir del año 2014 lo coge a la caña su sobrino Curro Sánchez, quien dota al TEMPORAL de una renovada tripulación para emprender una nueva etapa participando activamente en todas las regatas del Club Náutico Santa Lucía. En la actualidad luce color azul marino y cintón color rosa.



**VELAS BLANCAS**

# TRAMONTANA

**Nº DE VELA:** VLRM2126

**AÑO:** 2015

**CARPINTERO:** Diego Fernández Mateo

**ASTILLERO:** Águilas

**ARMADOR:** Hermanos Yúfera Acosta

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

El Tramontana construido en el año 2015 por Diego Fernández Mateo, el carpintero de Águilas, por encargo de un pescador de Los Nietos, José Blaya, se trata del bote más moderno de toda la flota de 21 palmos. Fue construido con las mismas plantillas que el PUERTO CALLAO, que fueron trazadas a partir de las líneas de agua del FLECHA. Pasó a manos de los hermanos Cristóbal y Paco Yúfera Acosta, hijos de Curro Yúfera y nietos de Cristóbal Acosta, quien fuera el último de los pescadores del poblado de pescadores de Escombreras antes de la construcción de la dársena industrial. En la actualidad lo sacan los hermanos Yúfera Acosta, con familia y amigos defendiendo el saber marinero del barrio y del Club Náutico de Santa Lucía. En la actualidad luce colores blanco, azul y rojo, al igual que el barco de pesca artesanal de su padre “El Curro”.



# ANA MARÍA 1923

**Nº DE VELA:** VLRM3312

**ESLORA:** 36 PALMOS

**AÑO:** 1923

**ARMADOR:** Isla del Barón

**CLUB:** Club Náutico Isla del Barón

Construida en 1923 por el carpintero de ribera maestro Francisco Pinto Pomata por encargo de Felipe Navarro Morenés como regalo para su hija Ana María, la ANA MARÍA ha sido desde siempre un barco de la Isla del Barón. Se conserva conforme a la tradición de los años 20, así como su trofeo de campeón de la regata inaugural del Club Náutico Los Nietos en 1952. Patroneado normalmente por el veterano Carlos Navarro, o su sobrino Gonzalo Quijano, es un barco muy veloz que no deja indiferente a sus rivales. Desde siempre han participado en todos los eventos y regatas de vela latina del Mar Menor.



**VELAS BLANCAS**



## JÓVEN JOSEFA 1965

**Nº DE VELA:** VLRM3302

**ESLORA:** 35 PALMOS

**AÑO:** 1965

**ARMADOR:** Asociación de Amigos de la Vela Latina

**CLUB:** Club Náutico La Puntica

Construida por los Tárraga en 1956 cerca del Molino Chirrete de San Pedro del Pinatar, la JÓVEN JOSEFA fue un barco de pesca desde sus orígenes, más redondo que los laúdes de vela puros. La JÓVEN JOSEFA estuvo pescando en el Mar Menor hasta el año 2005, año que fue dado de baja de la pesca profesional y traspasada su propiedad a la Asociación de Amigos de la Vela Latina como barco de apoyo. En 2013 es desmontado su motor Barreiros, y aparejado a vela latina. Desde 2014 participa activamente en todos los circuitos y eventos de vela latina del Mar Menor. Desde el año 2016 amarra en el fondeadero del Club Náutico La Puntica en el norte del Mar Menor.



# SANTA EULALIA

**Nº DE VELA:** VLRM3301

**ESLORA:** 35 PALMOS

**AÑO:** -

**ARMADOR:** Club Náutico La Puntica

**CLUB:** Club Náutico La Puntica

Laúd de 35 palmos de eslora construido en San Pedro del Pinatar para unos pescadores del Mar Menor, el Santa Eulalia fue dado de la baja del censo pesquero a principio de los años 90. Fecha en la cual fue adquirido por un vecino de La Ribera apodado Pestillo, que lo estaba arreglando para pasearse a vela latina por el Mar Menor cuando se jubilara, al fallecer este hombre, su hijo cedió el barco al Club Náutico La Puntica por mediación de su anterior presidente, José Aquilino Zapata Esquivá, fecha desde la cual el barco ha salido en todas las regatas y eventos de vela latina organizadas por el Mar Menor.



**VELAS BLANCAS**

## CONCHITA 1886

**Nº DE VELA:** VLRM3305

**ESLORA:** 35 Palmos

**AÑO:** 1886

**ARMADOR:** Hermanos Barnuevo de Aldama

**CLUB:** Real Club de Regatas de Santiago de La Ribera

LA CONCHITA con sus 35 palmos de eslora es el barco más antiguo de toda la flota murciana, de 1886, fue un bote de remos auxiliar propiedad del ejército del aire, de aquella época todavía conserva los bancos de remo y las escalameras donde se introducen los escálamos para remar. Desde la fundación de Santiago de la Ribera esta embarcación siempre ha estado relacionada con la familia Barnuevo y con la localidad ribereña, son 4 generaciones de Barnuevo que han aprendido y disfrutado a navegar a la vela latina. LA CONCHITA ha participado siempre en todas las regatas y eventos de vela latina del Mar Menor.





# VIRGEN DE LA ASUNCIÓN

**Nº DE VELA:** VLRM3303

**ESLORA:** 33 Palmos

**AÑO:** -

**ARMADOR:** Asociación de Vela Latina Los Alcázares

**CLUB:** Club Náutico Mar Menor

La VIRGEN DE LA ASUNCIÓN, con sus 33 palmos de eslora y de líneas tradicionales del Mar Menor, es la embarcación insignia de Los Alcázares, barco de pescadores de la familia de “Los Luisos”, originariamente tuvo el nombre MARIA DOLORES. La embarcación se restauró completamente con la ayuda de un carpintero de ribera francés afincado en el Región de Murcia llamado Gilbert Soulier. Actualmente el barco se encuentra cedido a la Asociación de Vela Latina de Los Alcázares quienes realizan una amplia labor social en el municipio, organizando desde cursos de vela, charlas, y hasta la tradicional regata El Caldero, que desde hace tres años se ha posicionado como un evento ineludible para toda la flota de laúdes del Mar Menor.



## VIRGEN DEL CARMEN 1918

**Nº DE VELA:** VLRM3313

**ESLORA:** 32 Palmos

**AÑO:** 1918

**ARMADOR:** Isla del Barón

**CLUB:** Club Náutico Isla del Barón

Construida por el maestro Francisco Pinto en su carpintería de Cabo de Palos en el año 1918 para un pescador de San Pedro del Pinatar conocido como el Zorro, de ahí que el nombre de la embarcación se confunda con el Zorro de la expresión: “¡Ahí va el Zorro!”, fue incautada por la autoridad marítima debido a un contrabando que hizo. Pasa a propiedad de la Isla de Barón en el año 1951, donde se mantuvo como barco de transporte y servicio. Participa activamente en todas las regatas y eventos de vela latina que se organizan en el Mar Menor, se impuso con autoridad en la última regata de la presente temporada en la clase de Vela Latina 33 Palmos Mar Menor.



# JÓVEN PABLO 1927

**Nº DE VELA:** VLRM3315

**ESLORA:** 32 Palmos

**AÑO:** 1927

**ARMADOR:** Ayuntamiento de Torrevieja

**CLUB:** Asociación Vela Latina Torrevieja

Construido en Santa Lucía en el año 1927 por el maestro Francisco Pinto, el JÓVEN PABLO fue adquirido por el Ayuntamiento de Torrevieja y restaurado de la mano de los carpinteros locales torrevejenses, Ildefonso Rodríguez y familia, con un programa de escuelas taller subvencionado por la Generalitat Valenciana, después de la restauración, fue aparejado, pasó a formar parte de la flota municipal de vela latina. El JÓVEN PABLO siendo fiel a sus raíces es un barco que regatea frecuentemente en la Región de Murcia. En la actualidad se encuentra amarrado en Las Eras de la Sal de Torrevieja, donde la Asociación de Vela Latina de Torrevieja se encuentra en negociaciones con el ayuntamiento para la cesión permanente del barco.



**VELAS BLANCAS**



## SAN FRANCISCO 1920

**Nº DE VELA:** VLRM3308

**ESLORA:** 30 Palmos

**AÑO:** 1920

**ARMADOR:** Cristóbal Acosta

**CLUB:** Club Náutico Los Nietos

El SAN FRANCISCO es una buceta de 30 palmos construida en el año 1920, propiedad del veterano pescador Cristóbal Acosta, el barco estuvo pescando entre el poblado de pescadores y la isla de Escombreras. Aparejado a vela latina el SAN FRANCISCO siempre ha participado en las regatas, tuvo muchos años su base en el Club Náutico Santa Lucía, y desde la temporada pasada 2017 el barco fue llevado a Los Nietos para participar en las regatas del Mar Menor. En la actualidad lo navega una tripulación muy cohesionada formada por los nietos del veterano pescador que regatea defendiendo el saber marinero del Club Náutico Los Nietos.



# VIRGEN DE LOS REMEDIOS

**Nº DE VELA:** VLRM3306

**ESLORA:** 29 Palmos

**AÑO:** 1938

**ARMADOR:** José María García-Carreño

**CLUB:** Club Náutico Los Nietos

Construida en Cartagena el año 1938 por el maestro carpintero Francisco Pinto Pomata en plena Guerra Civil española, la VIRGEN DE LOS REMEDIOS de 29 palmos de eslora es propiedad de José María García-Carreño Martínez, siendo uno de los pocos laúdes de finas líneas tradicionales del Mar Menor que se conservan. En la actualidad el barco se encuentra en el Club Náutico Los Nietos como puerto base, club a través del cual acude a todas las regatas del calendario federativo y realiza una labor de escuela de vela latina durante todo el año con socios del propio club y con alumnos e instructores de la Universidad Católica San Antonio de Murcia – UCAM.



**VELAS BLANCAS**

## LA GAVIOTA

**Nº DE VELA:** VLRM3318

**ESLORA:** 29 Palmos

**AÑO:** -

**ARMADOR:** Alejandro Royo-Villanova

**CLUB:** Club Náutico Cabo de Palos

Propiedad de Alejandro Royo-Villanova LA GAVIOTA es un laúd de madera de líneas mallorquinas que tiene su base náutica en el puerto de Cabo de Palos, no es un barco que participe en las regatas de la Federación de Vela de la Región de Murcia, pero sí en eventos y concentraciones de vela clásica. Su armador lo navega constantemente por las aguas de Cabo de Palos, siendo su vela en el horizonte una de las estampas más típicas del cabo. Sin duda su labor más importante es la de escuela de vela latina siendo un barco escuela por el que han pasado todos los jóvenes de la familia Royo-Villanova que veranean en la localidad.





# SAN JOSÉ

**Nº DE VELA:** VLRM3310

**ESLORA:** 29 Palmos

**AÑO:** -

**ARMADOR:** Emilio Egea

**CLUB:** Club Náutico Lo Pagán

El SAN JOSÉ, con sus 29 palmos de eslora, es un laúd típico del Mar Menor, procedente de una época anterior de labores de pesca artesanal, que en la actualidad se usa para pasear y regatear. Propiedad de los hijos de Emilio Egea, gran amante de los barcos clásicos, el SAN JOSÉ es una embarcación cuidada al detalle gracias a sus armadores, vecinos de San Pedro del Pinatar. Tiene su base náutica en el puerto del Club Náutico Lo Pagán. El SAN JOSÉ ha participado en las concentraciones clásicas del Mar Menor, siendo siempre una embarcación muy representativa de esta localidad. En la actualidad no sale en regatas, aunque se encuentra en perfecto estado.



**VELAS BLANCAS**

## JOJIMAR

**Nº DE VELA:** VLRM3304

**ESLORA:** 27 Palmos

**AÑO:** -

**ARMADOR:** Joaquín Jiménez

**CLUB:** -

El JOJIMAR es una buceta de 27 palmos tradicional del Mar Menor, procedente de las labores de pesca fue aparejada a la vela latina para las regatas. Propiedad de Joaquín Jiménez, pescador y patrón de embarcaciones de la localidad de San Pedro del Pinatar. La restauración de la embarcación fue realizada por el mismo. El JOJIMAR tiene como base Lo Pagán aunque es también un barco de la zona del Vivero ya que su armador tiene una gran amistad con el Canovillas y frecuente son sus visitas. Ha participado en las Clásicas del Mar Menor y también en la tradicional regata del Vivero. En la actualidad no regatea por ningún club, haciéndolo siempre de forma independiente.



# SAN RAFAEL 1949

**Nº DE VELA:** VLRM3307

**ESLORA:** 27

**AÑO:** 1949

**ARMADOR:** Celedonio Alcaráz “El Kilín”

**CLUB:** Club Náutico Los Nietos

Construido en Melilla en el año 1949, el SAN RAFAEL, propiedad de Celedonio Alcaráz, pescador de Los Nietos, quien lo trajo de la Mar Chica al Mar Menor y lo dedicó siempre a labores de pesca hasta el viernes 9 de noviembre de 2018, fecha en la que ha sido dado de baja definitiva del censo pesquero de la Región de Murcia. La embarcación conserva el caperol de roda original de los barcos levantinos, así como el banco y la paramola con el tintero para la colocación del palo mechal. En la actualidad se le acaba de desmontar el motor y se han hecho las gestiones necesarias para conservar su casco y devolverlo a la vela latina, como recuerda su veterano dueño que iba al principio.



VELAS BLANCAS



# MARÍA III

**Nº DE VELA:** VLRM3320

**ESLORA:** 32 PALMOS

**AÑO:** 1901

**ARMADOR:** Juan Bernabé

**CLUB:** Asociación Vela latina Torrevieja

La María III es un bote de 32 palmos de eslora construido en Águilas el año 1901 para labores de pesca de bajura de la mano del carpintero de ribera de la localidad, Manuel Martínez. La embarcación pasó a manos de unos pescadores de Cartagena, en esta época adoptó el nombre de Bolete. Posteriormente es adquirido por Juan Bernabé, vecino de Torrevieja y presidente de la Asociación de Vela Latina de Torrevieja, quien lo renombra Maria III y se repara con la escuela de carpintería de ribera de Torrevieja, aparejandose nuevamente a vela latina para hacer labores de escuela de vela, paseos por la bahía y regatas.



# SUR 1999

**Nº DE VELA:** VLRM4211

**ESLORA:** 44 PALMOS

**AÑO:** 1999

**ARMADOR:** José Ginés Gómez Navarro

**CLUB:** Club Náutico Cabo de Palos

Construido en el año 1999 por Diego Fernández Mateo, el carpintero de ribera de Águilas, por encargo del pescador de Los Nietos José Ginés Gómez Navarro “El Gavira”. Es un laúd de regatas de 44 palmos con fama de indomable, desde sus orígenes, regateó de la mano de su armador, “El Gavira” en los avantes, con patrones como Ángel Luis Celdrán, José Cánovas Bolarín “El Canovillas” y Francisco Montalbán. En 2011 sufre una rotura de perchas que hace que el barco vuelva a Santa Lucía y quede en el varadero del club hasta Semana Santa de 2018, que es cedido por su armador al Club Náutico Cabo de Palos. Es entonces restaurado por su constructor el carpintero de ribera de Águilas, Diego Fernández Mateo, gracias a la intervención de la Asociación Marítima Estrella Polar. En esta nueva etapa con Emilio Gil Pagán a la caña participa en el Circuito de Vela Latina 33/42 Palmos Mar Menor de la FVRM Temporada 2018, con una tripulación de socios del Club Náutico Cabo de Palos, alzándose con la victoria del campeonato regional.



**VELAS BLANCAS**

## FLOR DE MAYO 1999

**Nº DE VELA:** VLRM4203

**ESLORA:** 44 PALMOS

**AÑO:** 1912 / 1999

**ARMADOR:** José María García-Carreño Martínez

**CLUB:** Club Náutico Los Nietos

La FLOR DE MAYO, de 44 palmos de eslora, es el barco que surge de la reconstrucción del Joven Eugenio de 1912 propiedad de José Martínez “El Almendra”, pescador de San Pedro del Pinatar, y que posteriormente fue vendida al Nene, pescador de los Nietos. Finalmente el laúd acaba en manos de José María García-Carreño y es vuelto a aparejarse a vela latina. A finales de los años 90 sufre un desgraciado incendio que reduce parte de la embarcación a carbón. En 1999 es restaurada por encargo de su armador por el carpintero de ribera de Águilas, Diego Fernández Mateo. Pasa entonces a llamarse BIOMUR II y protagoniza en Valencia en el rodaje de la película “La Flor de Mayo”, a partir de la cual pasó a llamarse FLOR DE MAYO que es el nombre que conserva. En la actualidad es patroneado por Francisco Montalbán, presidente de la Asociación de Amigos de la Vela Latina, en 2018 participó en el Circuito de Vela Latina 33/42 Palmos Mar Menor de la FVRM, defendiendo el saber marinero del Club Náutico Los Nietos.





# 11 DE MAYO 1910

**Nº DE VELA:** VLRM4202

**ESLORA:** 43 PALMOS

**AÑO:** 1910

**ARMADOR:** Miguel Ángel Celdrán

**CLUB:** Club Náutico La Isleta

El Laúd 11 de Mayo es la embarcación más antigua de toda la flota construido por el maestro Pinto en el año 1910 por encargo de Carrión, con 43 palmos de eslora ya desde esa época se diseñó y construyó exclusivamente para ganar las regatas de vela latina que se venían organizando, regateaba representando al Club Náutico Los Alcázares. En el año 1929 pasa a propiedad de Tomás Maestre. En la actualidad lo tiene cedido Miguel Ángel Celdrán, fue buque insignia del Real Club de Regatas de Cartagena durante su época de presidente ganando numerosas regatas, tanto en el Desafío de 42 palmos como en el Circuito Tomás Maestre ediciones 2010, 2011, 2012 y 2013. Desde la temporada 2017 el club regatea defendiendo el saber marinero del Club Náutico La Isleta. Ha participado en las regatas del Circuito Vela Latina 33/42 Palmos de la Federación de Vela de la Región de Murcia las temporadas 2017 y 2018 demostrando que es uno de los laúdes más rápidos de toda la flota marmenorense.



## SAN ANTONIO 1924

**Nº DE VELA:** VLRM4210

**ESLORA:** 41 PALMOS

**AÑO:** 1924

**ARMADOR:** José Ginés Gómez Navarro

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

Propiedad de los pescadores de los hermanos Sánchez-Andreu, pescadores de Portmán, con 41 palmos de eslora, el SAN ANTONIO era un pesquero de artes menores del mar Mediterráneo, originariamente impulsado a remo y vela latina, el SAN ANTONIO fue posteriormente equipado con un motor diésel de un solo pistón de la casa Barco, cuya fundición y fábrica se encontraba en el barrio de Santa Lucía de Cartagena. Durante el desastre ecológico de Portmán el SAN ANTONIO quedó varado en el muelle de Portmán lejos del mar. Años más tarde con la ayuda de Bartolo Navarro, padre del actual Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Cartagena, sacaron el barco de la playa y lo llevaron hasta Cartagena. Cuando se dio de baja del censo pesquero, el casco fue adquirido por José Ginés Gómez Navarro “El Gavira”, y se aparejó de nuevo a vela latina. Francisco Montiel “El Cuqui”, lo patroneó durante los últimos años en las regatas del Desafío 42. Participó también en las regatas de las últimas ediciones del Circuito de Vela Latina Tomás Maestre.



# BARTOLOMÉ 1910

**Nº DE VELA:** VLRM4201

**ESLORA:** 41 PALMOS

**AÑO:** 1910

**ARMADOR:** Manuel Antón

**CLUB:** Club Náutico Santa Lucía

El Bartolomé fue construido en 1910 por el carpintero de ribera de la playa de la Vila Joiosa en Alicante, Francisco Zaragoza Lloret, de 41 palmos de eslora, estuvo dando servicio de aviso y cabotaje entre Santa Pola y Tabarca, pero no se matriculó hasta el año 1923. A partir de esta fecha se dedicó a las labores de pesca, llegando a calar en las islas Columbretes, e incluso en el África español hasta Larache. En 1963 pasó a ser propiedad de los Marotos, pescadores de San Pedro del Pinatar y del Mar Menor, le instalan un motor Barreiros. Tres décadas después en 1963 pasa a ser propiedad de “los Tayos”, vecinos de los Urrutias, matriculándolo en la lista 7ª deportiva. En el año 2003 es adquirido por José Manuel Antón, quien lo recupera como embarcación tradicional, desmontándole el motor y aparejándolo a vela latina en la carpintería de José María García-Carreño, de la mano del carpintero de Águilas, Diego Fernández Mateo, se incorpora desde entonces a la flota de los llamados laúdes de 42 palmos. En 2010 regatea en el Circuito Tomás Maestre organizado por Andrés Sánchez Caballero. En la actualidad se encuentra en seco.





## SAN ANTÓN 1916

**Nº DE VELA:** VLRM4209

**ESLORA:** 40 PALMOS

**AÑO:** 1916

**ARMADOR:** Fundación Isla Ebusitana

**CLUB:** Círculo Vélido Mar Menor

El San Antón fue construido en Cabo de Palos en el año 1916 por el carpintero de Cabo de Palos, Francisco Pinto Pomata, por encargo de la familia de pescadores de San Pedro del Pinatar “Los Conejos”, el barco se utilizaba como correo entre los pescadores del Mar Menor que por aquel entonces pasaban días y hasta semanas pescando en las compañías de la Manga sin volver a Lo Pagán y a la Ribera. Le montaron un motor diésel, y fue desarbolado de su aparejo latino. Realizó varias campañas de pesca en el África español, Mar Chica, Melilla y en Larache. En 1990 fue adquirido por Eduardo Gallego, que lo volvió a vela latina dedicándolo a la escuela de vela en el Mar Menor, y llegando incluso a navegar con el hasta Ibiza y volver. Posteriormente fue adquirido por Antonio Lorente y a la propiedad de la Fundación Isla Ebusitana. En 2012 se le volvieron hacer labores de restauración de la mano del carpintero gallego Jacobo Costas Otero. En la actualidad está en seco sin navegar en un almacén de muebles del término municipal de San Javier.



# LA ILLETA

**Nº DE VELA:** VLRM4205

**ESLORA:** 40 PALMOS

**AÑO:** -

**ARMADOR:** Alejandra Celdrán

**CLUB:** Comisión Naval de Regatas de la Armada Española

El primer nombre de LA ILLETA fue CONSTANCIA, fue el barco de la encañizada de Marchamalo en el Sur de la Manga del Mar Menor, propiedad de la familia Celdrán, una vez terminada su labor como barco de la encañizada el barco se matriculó en la lista deportiva, durante muchos años en barco se utilizó como barco de buceo, mucho fueron los descubrimientos de piezas arqueológicas de incalculable valor se encontraron buceando desde este barco y que hoy descansan en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática en Cartagena ARQVA, incluso el mismísimo Julio Mas realizó inmersiones desde esta embarcación. El barco fue aparejado a vela latina y de los años 2006 al 2008 el barco fue cedido a la UCAM, de la mano de Paco Segado profesor de vela de la Universidad UCAM, el barco participó en varias regatas, hasta que fue cedido en el año 2010 a la Comisión Naval de Regatas de la Armada Española. En la actualidad el barco recibe dotación de la Armada Española y participa activamente en todas las regatas del Circuito Vela Latina 33/42 Palmos Mar Menor de la Federación de Vela la Región de Murcia.



**VELAS BLANCAS**

## NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN 1949

**Nº DE VELA:** VLRM4208

**ESLORA:** 40 PALMOS

**AÑO:** 1949

**ARMADOR:** Asociación Marítima Estrella Polar

**CLUB:** -

NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN es un laúd de 40 palmos de eslora que fue construido en Santa Pola en el año 1949. Posteriormente fue propiedad de un vecino de San Pedro del Pinatar que lo tuvo como embarcación de pesca deportiva. El barco estuvo varios años fondeado en Santiago de La Ribera, y posteriormente llevado al paraje de San Cayetano donde estuvo entre invernaderos otros tantos años. Por una casualidad del destino el barco fue localizado por la Asociación Marítima Estrella Polar, y obtuvo la cesión de la embarcación para devolverlo a su estado original aparejado a vela latina. Este otoño el laúd fue trasladado al varadero del Club Náutico Los Nietos donde ha comenzado su restauración de la mano del carpintero de Águilas, Diego Fernández Águilas, con la ayuda de voluntarios y aprendices de la Asociación Marítima Estrella Polar. Una vez terminado el laúd se dedicará a labores de escuela de vela latina en el Mar Menor.





# FRANCISCO MORENO

**Nº DE VELA:** VLRM4204

**ESLORA:** 37 PALMOS

**AÑO:** -

**ARMADOR:** Club Náutico Islas Menores

**CLUB:** Club Náutico Islas Menores

Con sus 37 palmos de eslora el FRANCISCO MORENO es uno de los laúdes más bonitos y más veloces de toda la flota murciana, procedente de la pesca artesanal, existen pocas embarcaciones que se conserven con las líneas tradicionales de esta embarcación del Mar Menor. Una vez dado de baja del censo pesquero se restauró completamente en los años 90 en honor al Director General de Pesca y Ganadería de la Región de Murcia, Paco Moreno, que por aquel entonces enfermó. El barco es propiedad del Club Náutico de Islas Menores, club a través el cual regatea. Tras un parón de tres temporadas sin navegar ha vuelto al Circuito de Vela Latina 33/42 Palmos Mar Menor de la Federación de Vela de la Región de Murcia la temporada 2018. Se alzó con la victoria en la tradicional regata de vela latina de Los Alcázares El Caldero.



**VELAS BLANCAS**

## MADRID

**Nº DE VELA:** VLRM4206

**ESLORA:** 37

**AÑO:** -

**ARMADOR:** Domingo Hernández

**CLUB:** -

El MADRID en unos de los laúdes de la isla de Tabarca que todavía se conservan prácticamente intactos, de 37 palmos de eslora, durante la Guerra Civil española cuando todavía se llamaba SÁNCHEZ GUERRA, fue alcanzado por la esquirla de un obús en la proa, destrozándosela y quedando el barco hundido, fue reflatado y restaurado. Fue entonces adquirido por la familia Hernández, pescadores de Lo Pagán, que lo dedicaron a las labores de pesca artesanal y a vela latina en el Mar Menor. Una vez dado de baja en el censo pesquero, el barco se sigue conservando como entonces, incluso con la vela latina. Propiedad de Domingo Hernández, vecino de San Pedro, hermano del Rubio, es normal verle navegar por el Mar Menor, fondeado cerca de las encañizadas acompañado de su señora. Todavía hay veces que se le ve dar la vela.











## CAPÍTULO 5

### “VELAS BLANCAS” EN LA ACTUALIDAD

El papel de la Federación de Vela de la Región de Murcia (FVRM). El trinomio de actores en las competiciones. Los clubes náuticos, las asociaciones y las peñas boteras.

Desde que se hace cargo de la FVRM la actual Junta Directiva, se decide crear una vocalía dedicada a la vela clásica, a sugerencia de quien hoy la ostenta que es uno de los autores del libro.

Esta necesidad era obvia conociendo el patrimonio naval de embarcaciones latinas y otros barcos clásicos que surcaban nuestra región y las competiciones que en ella históricamente se realizaban. El potencial de deportistas que se sacaban licencia para estas actividades y la particularidad de estos y de sus embarcaciones, merecían un trato diferenciado y una atención especial.

Desde ese momento se desarrolla una estrategia de coordinación e integración de todos los actores y sus escenarios bajo el paraguas protector y organizador de la Federación.

Siempre hemos considerado que el principal elemento de dinamización de esta flota patrimonial de la Región de Murcia, que se encuentra inventariada en el expediente del B.I.C., sería integrarla, protegerla y ponerla a navegar.

Nos encontramos con un escenario de regatas aisladas e independientes, como un fenómeno de insularidad en el que cada club defendía

solo su espacio y sus eventos, lo que había ido propiciando las disputas y el individualismo competitivo, y perdiéndose el espíritu integrador y armonizador que dan las competiciones de mayor rango.

Esto, sumado al hecho de que las flotas estaban muy concentradas en solo un par de clubes y que, además, el coste de los transportes de los barcos es muy poco asumible por los armadores, empobrecía la distribución expansiva de la competición.

Decidimos crear dos competiciones a modo de Campeonato Autonómico de las dos clases que se habían establecido, que pasara por el hecho de que las pruebas se realizaran en distintas localidades y las recibieran distintos clubes, generando así mayor participación, más licencias y mayor integración de la flota dispersa.

## **CAMPEONATO AUTONÓMICO CLASE 21 PALMOS. COPA FEDERACIÓN.**

Se compone de 8 o más regatas organizadas por distintos clubes (C. N. Cabo de Palos, C. N. Los Nietos, C. N. Lo Pagán, C. N. R. Armada Española y C. N. Santa Lucía), decididas por la Federación.

Se pueden modificar cada año, a sugerencia de algún club que solicite hacer alguna regata puntuable para la misma, o con el acontecimiento de algún evento significativo que lo solicite, como la Semana Clásica del Mar Menor, o cualquier otro que sea propuesto.

El campeonato se decide en liga con los descartes que se propongan según el número de regatas de ese año. El campeón será distinguido con premio y mención en la Gala de la Vela de la FVRM.

## **CAMPEONATO AUTONÓMICO 33 y 42 PALMOS. CIRCUITO MAR MENOR.**

Aprovechando las costumbres y las regatas históricas de estos laúdes, y siguiendo la estela de los circuitos anteriores que más tarde describiremos, se realizan 8

o más regatas los domingos festivos de cada localidad costera del Mar Menor, generando más interacción con el público y con los actos festivos de estos pueblos ribereños, y dando el mismo carácter que tenían antaño estas celebraciones.

Estos laúdes son muy complicados de transportar, por eso sus regatas se circunscriben solo a nuestra laguna y se transportan de una regata a otra en días de bonita navegación.

Al igual que la Copa Federación el campeonato se decide en liga con los descartes que se propongan y el Campeón que resulte será premiado y distinguido en la Gala de la Vela de la FVRM

Indistintamente y de forma independiente a estos campeonatos, los clubes hacen sus regatas de régimen interno, que como la FVRM no había todavía establecido estos campeonatos, han cogido mucha relevancia para los mismos, buen ejemplo son los Trofeos de Temporada de los Clubes Santa Lucía y los Nietos, y la famosa Carabela de Plata del primero.

El desarrollo de las competiciones sigue siempre el mismo patrón desde hace más de 150 años, siempre hay personajes enamorados de los latinos que ponen su máquina de ilusión a trabajar y arrastran al colectivo marinero.

Es curioso que siempre se ha dado un trinomio de personajes en este entorno: 1- Los pescadores, 2- La Armada Española, 3- los Patrocinadores o Mecenas. Todos ellos al fin y al cabo son amantes de la mar y en general gozan de buenas cualidades para la marinería, por un motivo o por otro.

Los pescadores han usado tradicionalmente los botes para su faena diaria, y aún hoy sus descendientes, aunque ya no pesquen, se han acercado a la vela latina por su afinidad emocional. Tanto es así que la mayoría de las dotaciones están constituidas por relativos de pescadores, tanto patrón como tripulantes, y los baluartes de este arte han sido los barrios marineros de Santa Lucía, Los Nietos y Cabo de Palos en Cartagena y los de Los Alcázares, la Ribera, Lo Pagán y San Pedro del Pinatar, en el Mar Menor.

Familias enteras de pescadores y portuarios conocidas por sus apellidos y mote, como los Kilines, los Estrujaos, los Luisos, los Tirabolos, los Pestillos, los Navarros,





los Gavira, los Blaya, los Zacarías, los Henarejos, los Conejos, los Perullos y otras muchas, son armadores de embarcaciones, buenos patrones y mejores tripulantes.

La Armada Española siempre ha acompañado todas las actividades marineras de nuestro país. Si miramos la cronología histórica, se entiende enseguida. Sus buques acompañaban las regatas, sus oficiales y marineros navegaban, y sus mandos organizaban, distinguían y premiaban los eventos.

Hoy en día están donde siempre, en su corazón marinero, y a través de la Comisión Naval de Regatas de la Armada, organizan eventos y participan activamente en ellos, y sus botes siempre son un ejemplo de dignidad personal, compañerismo y valores, ganen o pierdan las regatas.

Los patrocinadores o Mecenas, a quienes los pescadores siempre les han llamado los señoritos, pues coincide que eran armadores con capacidad económica para afrontar los gastos de construcción y de mantenimiento de los botes, eran familias derivadas de la riqueza de la minería, como los Celdrán, de la construcción como los Maestre, de la industria y la hostelería como los Carrión, y otros tantos, que han animado las regatas con sus botes y laúdes,



- 5.2. Kuki Keller por Alberto García Alix.
- 5.3. Cartel el Varadero, Ceesepe.
- 5.4. Cartel regata Varadero, Antonio Merinero.
- 5.5. Cartel regata Varadero, Miquel Barceló.
- 5.6. Cartel regata Varadero, Ángel Haro.
- 5.7. Cartel regata Varadero, Guillermina Royo-Villanova.

sus apuestas y su riqueza que siempre ha sido generosa, ya que la mar no entiende otra cosa. Sus descendientes han continuado la saga, continuando como armadores, o regateando en los botes.

De los más recientes personajes de trascendencia es menester nombrar a Miguel Ángel Celdrán, quizás el más influyente y generoso, que por su carácter y tradición ha abanderado el gallardete de la vela latina, realizando multitud de acciones en pro de la vela latina de Cartagena y de la Región de Murcia, usando todos sus recursos e influencias para mejorar su práctica y conservación. Hoy en día continúa ayudando.

Los presidentes del C.N. los Nietos y C.N. Santa Lucía, José María García-Carreño Martínez y Diego Fernando Varela Formoso, respectivamente, siguen en activo promoviendo esta afición y sus regatas de Club, Andrés Sánchez Caballero, organizador de la Clásica del Mar Menor que ya lleva 5 ediciones, Kuki Keller con su regata el Varadero de botes de vela latina 21 palmos, que va por 17 ediciones, Ángel Luis Celdrán con su albergue del Vivero y su inseparable Pepe el Canovillas acogen cada temporada frente al refugio de pescadores la tradicional regata del Vivero. Gonzalo Quijano Navarro, de la Isla del Barón con sus dos años al frente



del Circuito Tomás Maestre las temporadas de 2013 y 2014. Con su tío Carlos Navarro que a la edad de 93 años sigue patroneando la Virgen del Carmen. Otros armadores como Manuel Antón con su centenario BARTOLOMÉ 1910 que está en dique seco desde 2013. Antonio Lorente del Círculo Vélco Mar Menor con el ANTÓN 1916 que no navega desde 2016. Paco el Luiso con su incasable actividad asociativa en Los Alcázares. Son todos caballeros de la vela latina.

Desde la temporada 2016 se viene organizando el Circuito de Vela latina 33/42 Pamos Mar Menor, el cual se ha consolidado como la herramienta del mantenimiento de la actividad deportiva de esta clase, siendo el Campeonato Autonómico de la misma.

En estos años de gestión de la nueva Junta directiva de la FVRM, ambas competiciones han resultado un éxito deportivo y social, con gran participación, transversalidad e impacto mediático.

Se han recuperado botes perdidos para la competición y se conseguido despertar el interés de los que estaban aletargados en la inactividad, o almacenados en garajes esperando su momento.





5.8. Cartel III Circuito Tomás Maestre.

5.9. Carteles ediciones semana clásica Mar Menor.

Para poder llevar a cabo estos campeonatos se ha contado con la colaboración de todas las asociaciones y clubes interesados en el proyecto de integración, y para los botes de 33 y 42 se han coincidido las Regatas con festivales locales tradicionales de cada enclave y que estos se celebren los domingos.

Tradicionalmente todas las regatas de 21 palmas se celebran los sábados por la tarde, porque las tripulaciones son gente trabajadora y las tripulaciones suelen coincidir como dotación también de los botes de 33 y 42, así pues, las Regatas de 33 y 42 se celebran todas en domingo. Esto hace que no se solapen los eventos y aumente la participación.

Otras organizaciones indispensables en la salvaguarda y desarrollo de la actividad deportiva de la vela latina en la Región de Murcia son las asociaciones, que sin dejar de ser entidades deportivas, carecen de instalaciones, principalmente realizan una labor social de captación de nuevos tripulantes y de escuela de marineros como es el caso de la Asociación de Amigos de la Vela Latina, que colabora por convenio utilizando las instalaciones existentes de los clubes náuticos de Santa Lucía y de Los Nietos, así como aportando tripulantes a botes de armadores que tienen dificultad en completar tripulaciones.

V Edición Vela Clásica 2018

Mar Menor 22, 23 y 24 de Junio

Costa Cálida Región de Murcia



**COPA FEDERACIÓN VELA LATINA 21 PALMOS**  
CAMPEONATO AUTONÓMICO 21 PALMOS FVRM 2018

Sábado 16-VI-2018	TROFEO ESTRELLA LEVANTE	Club Náutico Santa Lucía
Sábado 23-VI-2018	SEMANA VELA CLÁSICA (1ª P)	Club Náutico La Puñica
Domingo 24-VI-2018	SEMANA VELA CLÁSICA (2ª P)	Club Náutico La Puñica
Sábado 29-VI-2018	REGATA VANDUJOS	Club Náutico C. Los Alcázares
Sábado 30-VI-2018	VUELTA A LA MONDELLA	Club Náutico Los Nubios
Sábado 7-VII-2018	TROFEO SAN JUAN DE LA JARA	Club Náutico Los Nubios
Sábado 14-VII-2018	REGATA EL VIVERO	Club Náutico C. Los Alcázares
Sábado 21-VII-2018	REGATA ALMADA MONDELLA (1ª)	Comisión Naval de Reserva de la Armada
Domingo 22-VII-2018	REGATA ALMADA MONDELLA (2ª)	Comisión Naval de Reserva de la Armada

**VELA LATINA DEL MAR MENOR**  
IV CIRCUITO TOMÁS MAESTRE

**REGATA 2013**

- C.N. Los Alcázares 13 de abril
- C.N. Los Nubios 11 de mayo
- C.N. Los Alcázares 8 de junio
- C.N. de la Puñica 6 de julio
- Monasterio de Puñica 27 de julio
- Caballo de Puñica 24 de agosto
- C.N. El Estrecho 24 de septiembre
- Tor de la Puñica

También existen históricamente en el mundo de la vela latina las peñas que se formaron de la unión de varios socios sobre todo en el barrio más humilde de Santa Lucía para poder acarrear con los costes de determinados botes de 21 palmos como es el caso del Taka-Tak, el Serviola o el José Moreno.

Otra asociación importante cuya labor ha sido determinante para el desarrollo de la vela latina en el municipio de Los Alcázares y del Mar Menor, es la Asociación de Vela Latina Los Alcázares, la cual abarca todo un amplio rango de actividades que van desde la captación y formación de nuevos tripulantes, la restauración de un laúd tradicional del Mar Menor, y otros proyectos como charlas o la creación de un pequeño museo municipal todavía en proyecto.

La Asociación Marítima Estrella Polar se constituye para cubrir una necesidad imperante de recuperar los oficios asociados a la práctica de la vela latina y la difusión de la cultura marinera. Entre otras actividades culturales el caballo de batalla de esta asociación es el mantener la flota con unos estándares de conservación apropiados, ayudando a armadores y clubes que lo necesiten, sobre todo a través de todo lo inherente a la carpintería de ribera.

Utilizada durante milenios en todo el Mediterráneo, la Vela Latina es una tradición que aúna la destreza marinera en su práctica, con el desarrollo de diversos oficios artesanales de larga tradición y una íntima relación con el medio marino.

Estas razones llevaron a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia a declarar Bien de Interés Cultural Inmaterial a la vela latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica, el pasado 31 de enero de este año.

#### DIRIGIDO A

- Profesionales de las cuatro marinas: la Armada, la Marina Mercante, la Marina de Pesca y la Marina Deportiva.
- Profesionales de la Protección del Patrimonio.
- Oficios tradicionales del mar.
- Clubes Náuticos, Escuelas Náuticas y aficionados a la vela.
- Alumnos de carreras relacionadas con la práctica deportiva, la navegación, la construcción naval, la historia y la protección del patrimonio.
- Público en general: la asistencia es libre.

#### OBJETIVOS

- Dar a conocer la vela latina como elemento cultural, deportivo y turístico.
- Analizar las figuras de protección aplicables a la vela latina.
- Analizar los beneficios sociales relacionados con la protección de la vela latina.

#### INFORMACIÓN ADICIONAL

Para mas información dirigirse a:

Vicente Martínez-España Alavargonzález  
Coordinador del Ciclo de Conferencias  
Tfno: 968 12 72 24  
Móvil: 607 57 08 62  
Email: vmaralv@fn.mde.es



Embarcación 42 palmas "Elita", de la Comisión Naval de Regatas de Cartagena

#### I CICLO DE CONFERENCIAS VELA LATINA

MUSEO NAVAL DE CARTAGENA  
SALA "ISAAC PERAL"

5 CONFERENCIAS  
2 MESAS REDONDAS  
EXPOSICIÓN FOTOGRÁFICA

26 Y 27 DE ABRIL DE 2018  
DE 17:00 A 20:00 HORAS

#### I CICLO DE CONFERENCIAS VELA LATINA



MUSEO NAVAL DE CARTAGENA  
26 - 27 DE ABRIL DE 2018



5.10. Semana clásica 2018.

5.11. Calendario Copa Federación 21 palmas 2018.

5.12. IV Circuito Tomás Maestre.

5.13. I Ciclo de Conferencias Museo Naval.

Otro proyecto de esta asociación fue la colaboración en la organización y participación del "I Ciclo de Conferencias: La Vela Latina" en la sala Isaac Peral del Museo Naval de Cartagena en abril de 2018, así como otras actividades como la Mesa de la Vela latina de la FVRM que se reúne con asiduidad para gestionar los intereses de esta.

De 33 y 42 Palmas las regatas más emblemáticas del Circuito de Vela Latina Mar Menor son las regatas del Vivero y la del Caldero, además la regata del Vivero también se celebra el sábado una regata de botes de 21 palmas.





**5.14.** Ponentes Ciclo de Conferencias.  
Emilio Gil, Arturo García, Mauricio Álvarez, Vicente Martínez-Esparza, Vicente García-Delgado, Víctor Moreno, Alfonso Sánchez Guitard

**5.15.** D. Miguel Ángel Celdrán  
en la regata del Vivero.

**5.16.** La Asociación Marítima Estrella Polar: Vicente Martínez-Esparza, Rafael Rodríguez, Emilio Gil y Víctor Moreno.



## LA REGATA DEL VIVERO. CNCP.

La regata del Vivero se celebra el primer fin de semana de septiembre de cada año en aguas del Vivero del Mar Menor, las embarcaciones de vela latina se fondean delante del refugio de pescadores de los Celdrán, y se utiliza el embarcadero de los pescadores para embarcar y desembarcar las velas, los aparejos y las tripulaciones. El sábado los botes de 21 palmos son congregados a medio día, llegan procedentes de los Nietos, La Isleta y de Cartagena, a medio día se prepara un almuerzo de bienvenida y se hace la reunión de patrones, organizándose dos mangas es misma tarde, al caer la noche se organiza la entrega de trofeos, una barbacoa para todos los regatistas y un concierto. El domingo por la mañana les toca el turno a los laúdes de 33 y 42 palmos los cuales se encuentran fondeados desde viernes delante del refugio de pescadores, después de la regata los laúdes vuelven al refugio de pescadores donde se entregan los trofeos de la regata y las tripulaciones degustan un caldero de arroz y pescado típico del Mar Menor.































## LA REGATA DEL CALDERO. CNMM.

La regata del Caldero se viene celebrando tradicionalmente el domingo previo al día del Pilar como preámbulo de las fiestas del Pilar, de marcado carácter etnográfico, y que en Los Alcázares se celebra haciendo calderos típicos del Mar Menor en la playa, uno por cada barco participante. Ese día los laúdes de 33 y 42 palmos se congregan en la playa de Carrión, donde el Club Náutico Mar Menor organiza la regata, la salida se realiza desde playa al grito de ¡Hay Pescado! y las tripulaciones salen corriendo hacia las embarcaciones varadas para izar velas y hacer el recorrido de la regata, mientras que en la playa los pescadores cuidan las brasas de cuecen los típicos calderos de arroz y pescado del Mar Menor para alimentar a las dotación que llegan cansadas después de la regata. Esta regata supone el colofón final de la temporada de vela latina. Siendo muy compartida, pues se juega el campeonato por la igualdad en las clasificaciones.

















5.17. El 11 de Mayo, con una nueva generación Celdrán a bordo.





## EL TROFEO ARMADA ESPAÑOLA. CNAE.

La regata más emblemática de vela latina de 21 palmos es el Trofeo Armada Española, a propuesta de la Asociación Marítima Estrella Polar se establece, para dar el colofón que se merece a la temporada de vela latina de botes de 21 palmos. Es organizada por la Federación de Vela de la Región de Murcia, la Comisión Naval de Regatas de la Armada Española, el Club Náutico Santa Lucía, con la colaboración de la autoridad portuaria de CT. Se recupera el espacio de la dársena de botes del Puerto de Cartagena para el uso de botes clásicos de la región delante de la Puerta del Museo Naval, organizándose un mercadillo de artesanía (La hormiga hippie Market) paralelamente con un evento en tierra que entrelaza la cultura marinera, tradicional y emergente de la Región de Murcia. La Ciudad de Cartagena vuelve a recuperar la estampa de su dársena llena de gente disfrutando de su patrimonio mariner y deportivo tradicional.



























## CAPÍTULO 6

### PATRIMONIO PESQUERO DE LABOR: BALANDRAS, FALUCHOS, FALÚAS, LAÚDES, BOTES, BUCETAS Y PANTASANAS.

Revisión de los barcos latinos de pesca en activo. Distintos tipos de barcos y sus usos. Estrategias de mantenimiento y recuperación.

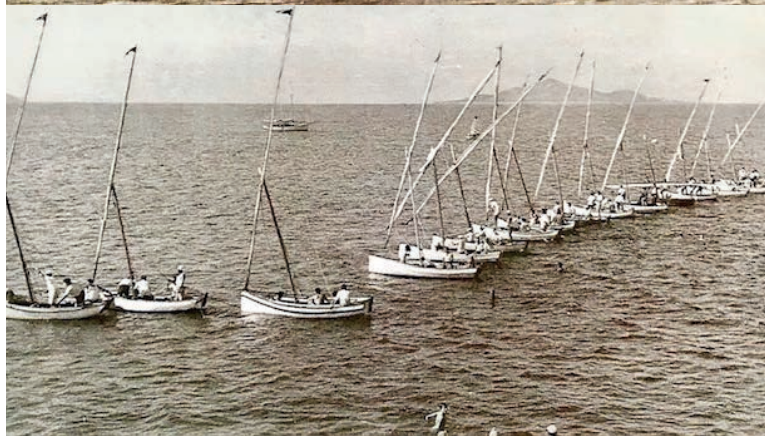
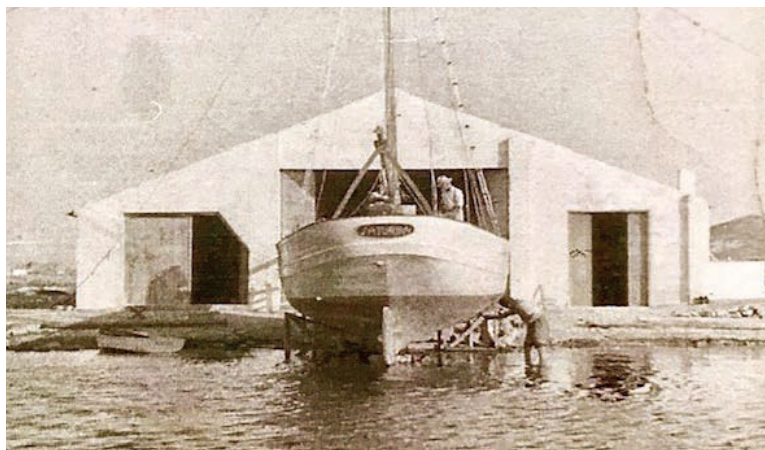
#### BALANDRAS

La balandra es un tipo de embarcación impulsada a vela, normalmente de dos mástiles a vela cangreja, vela trapezoidal de cuchillo, si bien depende del sitio, se reserva el nombre de balandro al velero de un solo palo, y balandra al de dos palos y de su club.

Si hay una Balandra que haya marcado época en las aguas del sureste ibérico, por su vinculación con la vela latina, es la Balandra SATURNA. Fue la acompañante de casi todas las regatas que se celebraron en el Mar Menor desde su botadura, y hoy sigue siendo el buque insignia del Puerto de Cabo de Palos.

Se construyó en 1953 por encargo de Miguel Celdrán por los maestros Legones y Pinto en el Llano del Beal, Cartagena, y se realiza su botadura en el 1954 en aguas del Vivero del Mar Menor, en Cabo de Palos. En la actualidad los armadores son dos de los hijos de Miguel Celdrán.

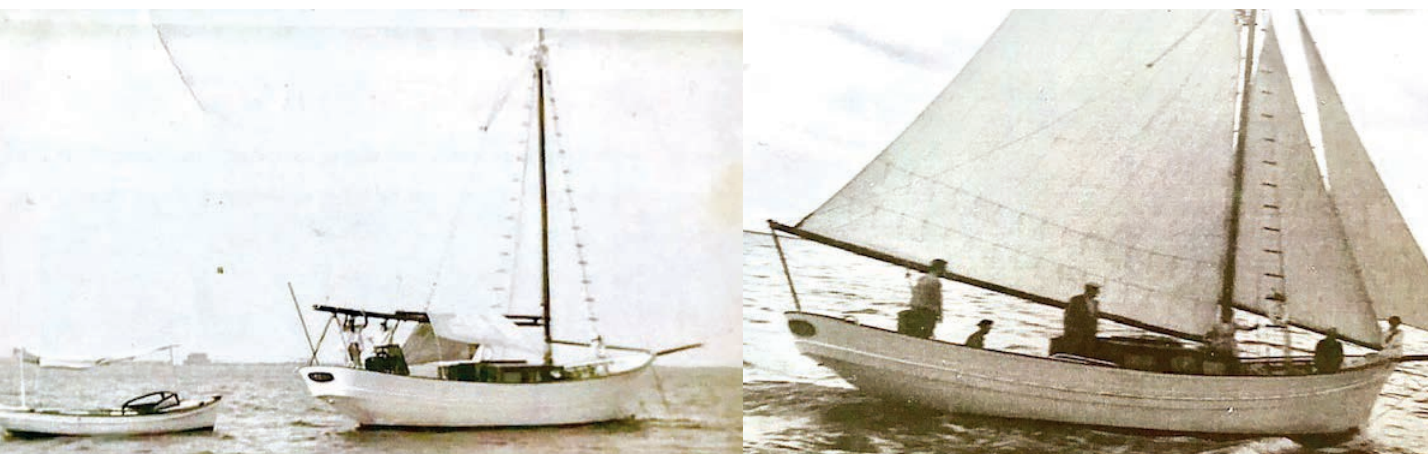
6.1. Laúd “Virgen de la Asunción” fondeado frente a su embarcadero con los artes de pesca secándose. Los Alcázares, Mar Menor.



6.2. Saturna entrando a su varadero. 6.3. Varadero reconvertido en restaurante en la actualidad.  
6.4 Saturna al fondo en una regata de Laúdes. 6.5 Navegando en aguas de Cabo de Palos.  
6.6 Los armadores en cubierta. 6.7 Varada sobre parales de madera.

## VELAS BLANCAS





6.8. Fondeo en el Mar Menor. 6.9. Navegando la vela.

El casco es de madera de pino rojo sobre cuadernas y escalamotes de olivos centenarios, bien escogidos de una finca del campo de Cartagena.

La cubierta es de tablas de pino del Canadá, antiguas ya cuando se modelaron y que aún conservan su estado y forma original. La botavara de la mayor, el botavarrín de la trinqueta y el botalón son originales de pino Oregón.

En los primeros 25 años navegó por las islas y calas del Mar Menor, siempre tripulada por ilustres marineros y pescadores como Juan Leandro y Pepe el Canovillas, su imagen fondeada en el vivero es una estampa noble y típica de la laguna salada.

En invierno se varaba con la ayuda de un chigre y muchas manos expertas para mantenerla adrizada, y sobre paraleles de madera bien ensebados y se llevaba al varadero-cocherón que era su casa de invierno en el Vivero.

Es una balandra aparejada de Cangreja con dos foques en estays y otro volante y botalón, conocido este aparejo también con el nombre de cúter áurico.

#### DATOS TÉCNICOS:

Eslora total: 11,50 m.

Eslora en flotación: 8,85m.



Manga: 3,56m.

Desplazamiento: 12Tm.

Lastre: 3 Toneladas de Plomo.

Motorizada con 84 cv. En 4 cilindros.

La altura del mástil 11,50m.

Longitud de la botavara de 7m.

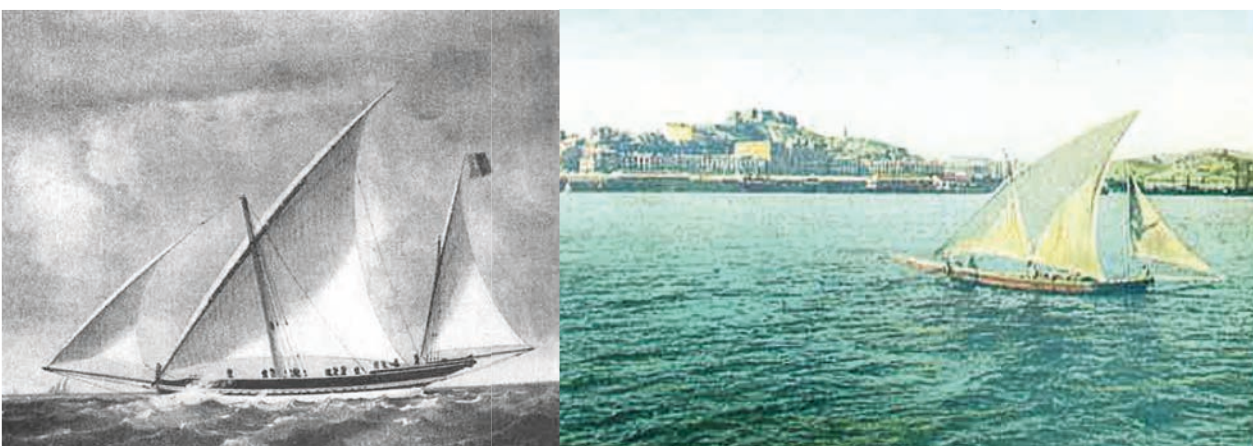
Superficie vélica de 75 metros cuadrados.

En 1979 salió por última vez de su varadero del Mar Menor, para inaugurar su amarre en el recién construido Puerto de Cabo de Palos, donde mora orgullosa desde entonces, según nos cuenta el armador Mekiko Celdrán.

El Varadero se convirtió en esos años en un local de ocio conocido como el ZM 101, lugar de culto para todos los jóvenes de la época, y en la actualidad es un renombrado restaurante con una ubicación privilegiada y una historia de marinería inigualable en la zona, así como un ejemplo a seguir de como el Patrimonio Marítimo y pesquero se puede reconvertir en espacios de cultura y ocio para generaciones venideras.

Hoy en día, el Vivero es el mejor campo de regatas del Mar Menor, y un lugar emblemático para la vela latina, es también la sede del Club Náutico Cabo de Palos en el Mar Menor, donde desde hace dos años, siempre el primer fin de semana de septiembre, celebramos la Regata del Vivero para todas las clases, 21, 33 y 42 palmas, dos jornadas de auténtica fiesta y folclore para la vela latina de Cartagena y de la Región.

Para embarcar y desembarcar, realizar las labores de arbolado y envergue de las embarcaciones se usa el embarcadero que tradicionalmente usaban los pescadores, el embarcadero del Vivero conocido como Embarcadero del Canovillas.



**6.10.** Falucho español.

**6.11.** Falucho cartagenero navegando en su Bahía.

## FALUCHOS

Son las embarcaciones mayores de 15 metros y hasta unos 24 de eslora dedicadas a las labores de pesca y cabotaje por el sureste ibérico, arbolaban, debido a su mayor eslora, dos palos o mástiles de madera donde se aparejaban sendas velas latinas, también para ganar más superficie vélica en eslora se arbolaba una prolongación por proa, botalón, donde se aparejaba un foque, y otro por popa, botafora, donde se cazaba el puño de escota de la vela latina más pequeña que hacía de mesana.

Este es el típico aparejo mediterráneo de vela latina entre las esloras comprendidas arriba mencionadas, numerosas fueron las embarcaciones aparejadas de esta manera, faluchos en castellano, barcas de mitjana en catalán, valenciano o mallorquín.

En la actualidad sólo quedan en todo el levante español tres embarcaciones de este tipo, que son el Sant Isidre actualmente en Cadaqués, el Sant Rafael con base en el Museo de la Pesca de Palamós, y el Sant Ramón, con base entre Vilassar de Mar y Mataró, este último fue recuperado por la asociación Bricbarca y Sant Ramón cuando fue dado de baja del censo pesquero, en el Campello, Alicante.

Los faluchos más estilizados, y con más fama de veloces de todo el Mediterráneo español eran los faluchos de Torrevieja, que fueron incluso motivo de una novela de Vicente Blasco Ibáñez, “Torrevieja y El Socarrao”.



## FALÚAS

La falúa, palabra de origen quizás árabe o egipcio, así es como se siguen denominando las embarcaciones impulsadas a vela latina en el río Nilo (Faluwa), son unas embarcaciones menores en España que se usan para la pesca, mientras que en el Mar Menor se les denomina sencillamente “barcos” en el Mar Mediterráneo se les denomina trasmalleros o tresmalleros, debido al arte que embarcan que es el trasmallo. Cuando pasan de los 15 metros y hasta los 24 metros son barcos de mayor porque que pasan a denominarse traíñas.

De proas lanzadas y popas redondas son embarcaciones de madera propias de la era del motor diésel, se construyeron numerosas por todo levante y sureste ibérico, en la playa del acequión en Torrevieja, en la carpintería de Ildefonso Rodríguez Ayala se construyó en el año 1972 la falúa Ana Mari para un armador de San Pedro, vendida ésta a los hermanos Reverte, fue remotorizada en el año 1992, y siguió pescando hasta el año 2005, que fue cuando fue dada de baja del censo pesquero. Aunque no tiene casco de velero, el Ana Mari cumple una función fundamental de seguridad y asistencia marítima a las embarcaciones que si son de regatas de vela latina. Hace de comité de regatas y de barco de rescate, transporte y apoyo para la FVRM y el el barco insignia de la Asociación Marítima Estrella Polar.

## VELAS BLANCAS





**6.12.** El Ana Mari de comité de regata.

**6.13.** En el varadero del C.N. Lo Pagán.

**6.14.** Los armadores dándose un baño.

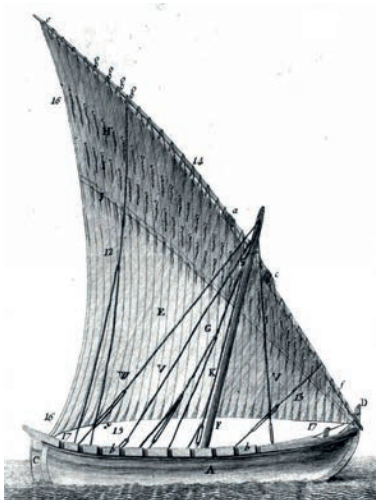
## LAÚDES

Es la embarcación mediterránea por excelencia, se engloba dentro de la familia de barcas levantinas que ya estableció Sañez Reguart en 1793, para denominarlas, ya que comparten caracterización común con las barcas catalanas, mallorquinas (llauts), las valencianas y murcianas.

Se caracterizan principalmente por arbolar un solo palo o mástil de madera, normalmente construido con tronco de conífera, siendo la de los bosques del norte de Europa los más apropiados, de ahí la denominación de poste alemán o polaco, muchos de los faluchos, laúdes y botes de vela latina del sureste español se arbolaron con postes del tendido eléctrico o telefónico.

De esloras entre 4 y 12 metros, la media suele ser de 6 a 7 metros, en la Región de Murcia, y en la Vega Baja del río Segura, principalmente en torno a las urbes de Cartagena, Torrevieja, Guardamar y en el entorno del Mar Menor, las embarcaciones tradicionales se miden en palmos (21 centímetros).

Los 33 y los 42 palmos son dos medidas que tienden a estandarizar la flota, pero realmente si se observa el dato de la eslora de las embarcaciones conservadas hasta nuestros días, las hay de todas las medidas. Sin embargo no eran aquellas



que superaban los 40 palmos, las que solían alejarse de la costa, sino aquellas que estaban en torno a los 33 palmos, y sobre todo por debajo de los 40 palmos las que pescaban dentro del Mar Menor.

Existen en las costas de la Región de Murcia una serie de embarcaciones que aún siguen faenando activas en la pesca artesanal, adaptadas a motor, pero que originariamente funcionaban a vela latina y remo. Lo normal es que con el paso del tiempo la flota se va modernizando, es entonces cuando estas embarcaciones se dan de baja a favor de un casco más moderno en fibra de vidrio o acero. Antiguamente era obligatorio el desguace, pero desde hace algún año se permite el no desguace alternativo cuando existe un fin cultural o deportivo, y es entonces cuando el casco tradicional puede salvaguardarse.

Este caso ha ocurrido con la mayoría de los cascos pesqueros que componen la flota actual. Se han podido conservar auténticas joyas del patrimonio cartagenero, murciano y alicantino (Vega Baja), prácticamente todos salvo el 11 de Mayo y el Sur, barcos que fueron concebidos desde un primer momento para las regatas.

Barcos actuales que se encuentran en este proceso de baja del censo pesquero son el Maria del Carmen, el Nuevo San Juan y el San Rafael. Otros más lo estarán en un futuro inmediato.



**6.15.** Barca levantina según Sañez Reguart.

**6.16.** El laúd Francisco Moreno.

**6.17.** Laúdes en la regata del Vivero.

Otras embarcaciones de “roa” en cambio como la Encarnita de los hermanos Castejón, el San Francisco de Jesús Ros, el María y Ascensión de Juan Henarejos, el Nuestra Señora del Consuelo, o en Nuestra Señora del Carmen, todas embarcaciones de pesca artesanal del Mar Menor, que originariamente iban a vela latina, llevan años pescando a motor y se les espera una larga y próspera actividad pesquera.

## BOTES

El bote es una embarcación de madera arsenal que normalmente no supera los 7 metros, siendo su eslora casi siempre menor. Su principal característica es que siempre tiene la popa completamente plana, también conocida como popa de espejo. En la Región de Murcia, aparte de ser todos botes, se les agrupa por su sistema de propulsión, bien a remo, eran conocidos como botes de puño o sangre, bien a vela latina, eran conocidos como latinos, y los había de 17, 18, 19, 21, 22 y hasta 23 palmos, o bien a vela marconi, entonces conocidos como marconis.





## MARCONIS

En plena vorágine constructora en la década de los 50, los maestros calafates diseñaban distintos tipos de botes para dar rienda suelta a su necesidad creativa y demostrar que las líneas soñadas eran rápidas y manejables, y los aparejos podían hacerse a la actualidad y en las modas imperantes.

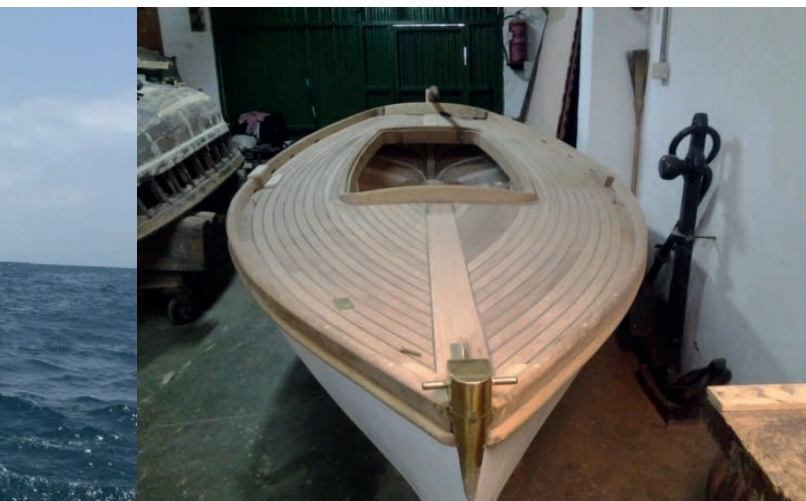
Los Marconis nacen así de las manos del maestro Pinto en Cabo de Palos, y del maestro Juan Legones en su carpintería de la calle Triviño de Cartagena. Se aparejaban con el aparejo de moda, que era muy similar al de un Snipe, palo con vela a tope de palo, y foque en estay con la jarcia compuesta de obenques reforzados con cruceta en la medianía.

Esto les daba mucha maniobrabilidad y reducía la dotación a patrón y proel como un barco normal de vela ligera.

Sus líneas eran más chatas y menos quilladas que la clase 21 y con un francobordo reducido al mínimo.

Ejemplo de este tipo de barcos son el CALA DORADA, construido por Pinto en Cabo de Palos en el año 1957, y restaurado por Enrique García Faria en la carpintería de Pepe el calafate detrás de techos bajos en Cartagena, en el año 2017.

## VELAS BLANCAS



6.18. El Cala Dorada navegando en Cabo de Palos.

6.19. Visto de popa.

6.20. En la carpintería de Ribera.

Este, junto con el PACO LOBATO que está en el C. N. Los Nietos, son los únicos que navegan en la actualidad, de una saga compuesta por el CALA CORTINA, CALA DEL PINO, ESCUALO, RANICA, CALA HIERRO, TICO-TICO, JOALFI, PASOS LARGOS, EL TONTO, y otros tantos más.

El CALA HIERRO se puso en quilla junto al bote de 21 palmos SERVIOLA, y fueron contruidos a la par por el Maestro Juan Legones.

## LATINO DE 18 PALMOS

El ejemplo que queda de este tipo de botes navegando es el DESCUIDO, aunque también hay testimonios que aseguran que quedan algunos más dispersos por la región. Comprado en Santa Lucía por Joaquín de la Peña Payá hace alrededor de 60 años, entre 1955 y 1958, fue construido por Pinto que tenía su Carpintería de Ribera en Cabo de Palos, detrás de la Iglesia.

Fue concebido como una prueba para ver si un bote de vela latina de 18 palmos podía competir contra los botes de vela latina de 21 palmos, aprovechando el minuto de ventaja que se concedía por palmo y milla.



La realidad fue que esos tres minutos de ventaja no fueron suficientes y creo que él no volvió a construir un barco de regatas tan pequeño.

En Cabo de Palos sí que hubo en su época otros similares en tamaño, como el Crucita, el Naloy y el María de los Ángeles, pero no eran de la Carpintería de El Pinto.

El nombre de DESCUIDO es consecuencia de ser concebido como barco de regatas; has tenido un “descuido” y te he adelantado, quizás bautizado así por su propietario Joaquín De La Peña.

Años más tarde, El DESCUIDO fue adquirido por Alejandro Royo-Villanova a Joaquín de la Peña y en él han aprendido a navegar dos familias muy marineras de Cabo de Palos: los Royo-Villanova y los De La Peña. Siendo un buque escuela para toda una generación de primos.

Alejandro se lo regaló hace unos 30 años a su hermano Asís Royo-Villanova, que es quien documenta este pequeño anecdotario del bote, de su puño y letra y que ha sido transcrito tal cual, como homenaje a su saber marinero y a la ilusión que tiene de seguir navegándolo.





**6.21.** Asís Royo-Villanova, el armador y Pepe el calafate.

**6.22.** Descuido navegando.

**6.23.** Dos hermanos, Alejandro y Asís, Descuido y La Gaviota.

Desde entonces ha tenido que ser restaurado en profundidad en tres ocasiones. La última ha sido este año 2017 y ha implicado una reconstrucción casi completa del bote, pues sólo quedaban del original, las cuadernas de Olivera y el forro, el resto se ha rehecho por completo, Se hicieron plantillas de todo para poder después darle las mismas formas y curvas originales empleando mejores maderas, siendo el resultado mucho mejor y más sólido que son una verdadera belleza.

El bote ha cambiado en cierta manera su aspecto original al colocarle una tapa de regala de Iroco, que no va pintada. Ha quedado así un barco nuevo y quizás más bonito y más sólidamente construido de lo que fue nunca.

El Descuido estrena también vela y perchas. Las perchas han sido elaboradas por D. Alejandro, a partir de unos tablones de pino de Oregón de 7 metros de largo. La vela la ha confeccionado Joaquín “el Chuto” en su velería de Los Alcázares.

El trabajo lo han realizado dos calafates, padre e hijo, José y Rafael López de Santa Lucía, conocido como Pepe el Calafate que se ha esmerado haciendo un trabajo perfecto que demuestra su saber hacer y el cariño que han puesto en la reconstrucción de esta joya de embarcación.



## BUCETAS

Es un tipo de embarcación clásica y muy típica del Mar Menor y de sus pescadores. Se oye también la voz “buseta” o incluso “busa”. Corresponde a un barco de pequeña eslora de 2 a 5 metros, de los cuales existen dos tipos bien diferenciados, los que son antes de la era del motor y las que son posteriores. Las primeras con dos proas como también se suele decir, y las segundas con la característica de acabar en popa redonda. Siempre equipadas con al menos un par de remos, las primeras podían ir aparejadas a la vela latina, y las más modernas y redondas ya con motor.

Hoy en día casi todas están motorizadas con motores diésel intrabordas de refrigeración por aire, de poco caballaje, o sólo a remo, y de toda la flota tan sólo queda un aparejada de esta forma que es Vendaval del pescador del refugio del Vivero, José Cánovas Bolarín “El Canovillas”.

## PANTASANAS

Por último las pantasanas son embarcaciones de menor porte, más finas y más rasas a la mar, que las buquetas, muy finas también en su salida de agua, y propulsadas únicamente a remo. Se usaban y se siguen usando en el Mar Menor como auxiliares de los barcos de artes menores para cargar la pantasana o arte de cerco del Mar Menor, antiguamente y todavía hoy, una vez que se encuentra el pescado, la pantasana lo rodea desde el barco grande y lo encierra, es por esto que el marinero que rema o boga la pantasana debe ser muy fino y no hacer ruido para espantar el pescado. En la actualidad quedan algunas pantasanas, así como buquetas finas en el Mar Menor, pero los pescadores ya las van sustituyendo por planchas y botecitos de poliéster, que pesan mucho menos y son más fáciles de maniobrar por un solo marinero.

**6.24.** Buceta Vendaval en aguas del Vivero, junto a su embarcadero.







A vertical strip on the left side of the page shows a close-up of weathered wooden planks, likely from a boat, with a dark, moody lighting.

## CAPÍTULO 7

### EL SUR: HISTORIA DE LA REHABILITACIÓN DE UN LAÚD DE 42 PALMOS

Ejemplo actual de patrocinio y puesta en valor de una embarcación legendaria.

En la Regata del Vivero de la temporada 2017, paseaba el Consejero de Cultura Javier Celdrán por la playa, y al ver el espectáculo de las tripulaciones arbolando al borde del agua, con todos los botes en el frente de mar, y el ambiente de las tripulaciones y sus familias, entendió la fuerza de estas imágenes y la oportunidad que brindaba el potencial de este deporte, a nivel cultural y turístico, y de ahí nació una colaboración entre los organizadores, la Federación de Vela y el Instituto de Turismo de la Región de Murcia.

Nada hace más por la vela, que acercarse y disfrutar de ella.

Y aquí que uno de los personajes más importantes de la vela latina, Miguel Angel Celdrán, susurró la necesidad al Consejero de ayudarnos en nuestros empeños de potenciar los latinos como patrimonio turístico.

Nació así un importante Plan de Turismo Náutico que hemos venido desarrollando desde el ITREM, dirigido por Manuel Fernández Delgado y la FVRM.

Dentro de este plan estaba la rehabilitación y patrocinio deportivo de una embarcación que estuviera inactiva e integrarla a participar compitiendo en el Circuito Vela Latina 33/42 Mar Menor.



Para poner un laúd de 42 palmos en marcha hace falta que exista una pequeña estructura alrededor, ya que para una sola persona se trata de algo arduo y económicamente costoso. Es por esto que lo ideal es que los barcos estén cedidos o sean propiedad de asociaciones o clubes, para poder hacer de la embarcación un uso compartido, así como que los gastos de mantenimiento estén repartidos entre todos los socios. También hace falta un sitio para trabajar el barco, y un sitio para amarrarlo, también es necesario que haya un lugar para estibar las velas, las maniobras, así como las perchas.

Requiere que las personas que lleven el proyecto a cabo tengan la independencia suficiente para poder gestionar el trabajo tomando las decisiones necesarias.

Después de un estudio de toda la flota de 33 y 42, tanteando entre los cascos disponibles y la predisposición de sus respectivos armadores más que otros factores, se llegó a la conclusión de que la embarcación SUR podría ser una de las más idóneas, entre otros factores por los siguientes:

Las ganas de su armador José Ginés Gómez Navarro “El Gavira”, por ver su barco ganar regatas.





**7.2.** El Sur cambiando de casa.

**7.3.** Diego el Calafate lijando el casco.

**7.3.** Terminando los reones.

El barco llevaba desde verano de 2011 en el varadero de Santa Lucía, varios eran los que ya habían intentado en vano, bien por falta de capital, bien por falta de organización devolver el barco al agua.

El barco se encontraba sin plastificar, construido en el año 1999, el casco se encontraba completamente desclavado, pero con casi todas sus piezas en buen estado.

El carpintero de ribera que lo construyó en el año 1999, Diego Fernández Mateo, conocía bien el barco y estaba disponible para trabajar en él. Hablamos con él in situ la obra necesaria para poner el barco de vuelta a la mar y vimos que eran necesarios unos 1800 tornillos de acero inoxidable, algo de madera de pino para reparar un poco algunos rotos del forro, buenas tablas de iroko para rehacer los reones y dejarlos vistos, dos o tres balas de estopa, masilla, pintura, y un tablón de bolondo para rehacerle el caperol de roa, y también algo de tablero marino para hacerle los palletes del piso.

Otro paso importante era encontrar un club, entidad deportiva, con la implicación y las ganas suficientes para poder emprender este apasionante proyecto deportivo de armar un laúd de 42 palmos de vela latina. En este punto, el mecenas de la



vela latina Miguel Ángel Celdrán se topó de frente con la ilusión del emergente Club Náutico Cabo de Palos, que apostaba fuertemente por la recuperación de las regatas de vela latina en el Mar Menor, y más concretamente en el embarcadero del Vivero, Emilio Gil, presidente del club, recoge el guante blanco y acepta el reto.

Hablado con su armador y el resto de partes implicadas, como el Club Náutico Santa Lucía, y la Asociación de Amigos de la Vela Latina, que eran las entidades que con anterioridad intentaron la vuelta al ruedo de la embarcación. Le tocó el turno a la Asociación Marítima Estrella Polar, de encargarse de la rehabilitación del SUR, de su logística y de los trabajos a ejecutarse. Gracias a los pescadores de la Cofradía de Pescadores de San Pedro del Pinatar, a Jesús Gómez Escudero, Patrón Mayor de dicha cofradía y a su secretario Francisco Rodríguez Pastor, que aceptaron de buen grado y nos cedieron un espacio en el varadero de la cofradía de pescadores de Lo Pagán para asegurar las estadías del barco durante su restauración y poder restaurar nuestros cuerpos en su cantina.

Este fue el comienzo de la segunda vida del SUR-COSTA CÁLIDA, un barco con fama de salvaje, de aburrir a todas sus tripulaciones y abocarlas a la mar, y de no terminar adrizado ninguna regata, que ha pasado en esta segunda oportunidad, a ser un barco ganador, al renacer de su leyenda.



7.4. 1.800 tornillos en reclavado.

7.5. Las formas desde proa.

7.6. La obra viva en la fase final.

El nombre fue parte del acuerdo de patrocinio, para llevar la marca Costa Cálida-Región de Murcia en todos los eventos y soportes donde estuviera presente la embarcación y sus tripulaciones.

Se comenzó la rehabilitación contra reloj en Jueves Santo de 2017 y el barco fue al agua e 23 de junio de ese mismo año, para afrontar la regata de San Juan, dentro de la Semana Clásica Mar Menor.

El organizador Andrés Sánchez y todos estaban preocupados por la fama de abocar que tenía el SUR, pero la sorpresa fue total, cuando desde la salida, el barco se movió como si no rozara agua, con la tripulación al unísono, destacándose en las ceñidas e imponiéndose a todos sus rivales en la regata.

Este año han navegado en el Sur: Victor Moreno, David Caro, Amaya Gómez, Antonio Luis Gamo, Dámaso Berenguer, Alfonso Pascual del Riquelme, Ángel Valero, Arturo García, Cesáreo Bas, Javier López, José Ángel Nicolás, José Antonio Méndez, Asís Royo-Villanova, Juan Pablo Sevilla, Luís Sanz, Pablo Jumilla, Mario Macián padre y Mario hijo, Teresa López, Vicente Garrido, Toñi Alcolea, Andrés Navarro, José Ángel Martínez y su patrón Emilio Gil orgulloso de su tripulación.

















## CAPÍTULO 8

### OFICIOS Y SABERES ASOCIADOS A LA PESCA Y NAVEGACIÓN DE LA VELA LATINA

Carpinteros de Ribera, Calafates, Velerías y Cordelerías.

Los carpinteros de ribera son los artesanos que ejecutan la construcción de las embarcaciones y barcos de madera, este oficio bíblico que surgió seguramente de la observación primigenia de ver un tronco de madera flotar de manera natural.

Ya desde la antigüedad en el Mediterráneo Clásico, fueron los fenicios los primeros que destacaron por sus habilidades como constructores navales, utilizados por los faraones del Antiguo Egipto, construyeron para éstos las naves que porteaban por el Nilo las piedras para construir las eternas pirámides, así como las naves mercantes del Delta y del Mar Rojo que contralaban los emergentes mercados del levante Mediterráneo y Asia Menor. Entre los carpinteros de ribera fenicios existía una costumbre muy arraigada que consistía en córtale las manos a los carpinteros de peor categoría que no eran lo suficientemente buenos y finos como para alcanzar un nivel de maestría mínimo.

Los fenicios pronto aprendieron las técnicas de comercio de los egipcios, y siendo ya marineros de sus naves, y conocedores de sus rutas comerciales, emprendieron sus exploraciones por todo el Mediterráneo, fundando colonias y factorías para la obtención de la púrpura y la plata. Con ellos llevaban sus carpinteros, e incluso

semillas, simientes y árboles jóvenes vivos de cedros, árbol que veneraban. También el perro de caza podenco era perro de caza y compañía que llevaban siempre con ellos.

Después griegos y romanos asimilan las técnicas de construcción naval y navegación fenicias, luego pasa asirios, bizantinos y germanos, francos y visigodos, otomanos y berberiscos, así la carpintería de ribera se va transmitiendo y evolucionando de generación en generación, de civilización en civilización, llegando a su máximo apogeo con los navíos de línea, siendo el Santísima Trinidad construido en 1769 por el Imperio español en el Arsenal de la Habana en Cuba.

España, que ha sido y sigue siendo una potencia mundial en construcción naval, forjó el mejor imperio transoceánico que ha existido, ya que la flota se construyó durante siglos en maderas. En la época de los borbones, contaba Mauricio Álvarez Ortiz de Navantia, en su conferencia del Museo Naval, que los franceses importaron a los carpinteros de ribera que construían los Jabeques en Cartagena y otros astilleros, y empezaron a copiarlos, para construir los jabeques franceses del Mediterráneo.

La construcción naval en madera pasa a un segundo escalafón desbancada por la construcción naval en acero es entonces en la segunda mitad de siglo XIX como consecuencia de la primera revolución industrial que se produce entre finales del siglo XVIII y primera mitad del XIX. La primera nave de metal que se construye en España es el sumergible torpedero de Isaac Peral en el año 1888.

A partir de este momento el metal se utilizará para construir los grandes buques modernos, primero remachados y posteriormente soldados cuando se desarrolla la tecnología de la soldadura. Quedando la carpintería de ribera relegada para las embarcaciones de menor porte que dura hasta nuestros días.

La admiración por estos artesanos de la madera se hace palpable cuando se les ve trabajar en los varaderos realizando la rehabilitación de los laúdes, ver como hacen las plantillas, como encajan las regalas, como cortan, como clavan y calafatean, haciendo casi increíble que de una rústica tabla, salga un precioso y curvado caperol.



8.2. Remate de estopa. 8.3. El maestro calafate Diego.

Desde mitad del siglo XIX, hasta principios del XX muchos de los carpinteros de Ribera del levante español, eran itinerantes, y moraban donde encontraban trabajo, cubrían las necesidades de construcción naval donde había demanda de trabajo, el Arsenal de Cartagena era uno de estos sitios que atraía la visita de carpinteros en busca de trabajo desde Málaga hasta Castellón. Estos empezaron a arribar a Cartagena, Cabo de Palos y otros puertos de nuestra Región para trabajar en la construcción de nuevas naves y la rehabilitación de las maltrechas.

Comienza así una bonita época de la carpintería de ribera y la industria naval asociada que desgraciadamente llegaría a su fin por culpa de otro conflicto bélico, la Guerra Civil.

En lo que a las embarcaciones de vela latina y laúdes del sureste ibérico, este punto de inflexión también marcó la construcción naval de esta nueva época, dando origen, debido a la escasez de materiales y a la necesidad de abaratamiento del oficio y los costes, a los primeros botes de 21 palmos que han llegado hasta la actualidad.





8.4. Trenando la estopa.

De estos carpinteros de ribera, los más ilustres fueron:

Vicente Maspons, éste tuvo un desgraciado accidente que lo dejó inválido e inútil para seguir con su erudito oficio, cortando su carrera de forma prematura. No sin antes dejar construido en 1931, el famoso “Catorce de Abril” más conocido como el Maspons.

El Maestro Pinto, Francisco Pinto Pomata, que de muy joven se arraigó en Cabo de Palos, en una carpintería que puso detrás de la actual iglesia, donde aún reside alguno de sus nietos, fue el más prolífico. Su bote PINTO de 21 palmos, inauguró la nueva era de botes pequeños.

El Maestro Pinto construyó, según el mismo dejó escrito, más de 1.500 barcos desde su puesta en quilla hasta la botadura. Recibió encargos de Almería Málaga, Alicante, San Javier, Torrevieja y San Pedro del Pinatar, y dijo “No ha quedado un solo lugar de esta costa de Levante, donde no haya un barco construido por mis manos”.

Uno de los mayores que construyó fue el “Pepito Vera” un pesquero de más de 350 toneladas propiedad del Armador Francisco Vera Acosta.

De Pinto son los célebres:

“Primero de Mayo”, de la Peña Náutica (1932)

“Once de Mayo”, La leyenda que sigue ganado regatas en la actualidad (1910). También conocido como “ Carrión”.

Este barco tiene una peculiar historia, fue encargado por un acaudalado comerciante de Los Alcázares, D. Alfonso Carrión, a Pinto con la condición de que si no vencía en las regatas no se lo pagaría. Tanta confianza tenía Pinto en su arte, que aceptó el desafío y construyó el barco. El mismo año de su botadura ya ganó todas las pruebas, y el señor Carrión tuvo que pagar a Pinto por su trabajo.

Más tarde el barco lo compró D. Tomás Maestre Zapata, ganando innumerables regatas con él, y se dice que fue el primer latino de 42 Palmos construido exclusivamente para competir y ganar. Aún hoy, propiedad de Los Celdrán, el barco sigue ganando pruebas 108 años después de su botadura. Hoy en día se le conoce como “Carrión” en homenaje a su primer armador.



8.5. Pepe el calafate en su taller.

También de Pinto es el “Primero de Agosto” de D. Pedro Sánchez Meca (1930), desaparecido misteriosamente.

Los Hermanos Montalbán también dejaron la vida itinerante para asentarse en Cartagena, donde construyeron otra leyenda, el “Joven Vicenta” propiedad de D. Ginés Montalbán López (1931).

Este se construyó en lo que fue la Empresa Nacional Bazán (Navantia) y nos cuenta su bisnieto Fran Montalbán, que envió a Sánchez Soler navegando con el barco a Marsella, para elegir pinos rectos y comprar las maderas adecuadas para elaborar las perchas y palos del barco y hacerlo un campeón, como así lo fue.

El bote fue comprado por el dueño del bar “El Pinacho” Serafín, que lo enviaba hasta Larache en Marruecos, con sacos cargados de sal en la sentina, a las pesquerías de atún, que salaban al regreso para evitar la descomposición de los pescados. También aprovechaban para hacer contrabando, comprando licores para abastecer el bar de su propiedad. Salían por la primavera y regresaban para el verano y las regatas.

Otros barcos latinos como el “Bartolomé” o el “Manuel y Natalia” también salían a faenar hasta las Columbretes, o hasta el Cabo de Gata, a por los túnidos o a calar



grandes morunas. Luego regresaban con las capturas y empezaban la temporada de verano.

La Joven Vicenta ganó la memorable Regata Copa del Excmo. Ministro de Marina de 1934, de Cartagena a Cabo de Palos, costera de ida y vuelta, y un triángulo en la bocana de Cabo de Palos, regata de 3 jornadas de sardinales de 42 palmos con inmensa expectación, que hemos detallado anteriormente.

De las manos del Maestro Nicolás Montalbán salió el ROSAMAR, también llamado CALA, en el 1940, siendo de los primeros en construirse y quizás el más laureado de todos los 21 palmos, este bote hizo famoso a su patrón Bartolomé Carmona, que tenía fama de ser el mejor.

En la carpintería que tenían en la calle de los vientos del barrio de Santa Lucía construyó otros botes, como el OLIMPO que era de 23 palmos y tuvo que rehacerse para entrar en la Clase 21. Esta rehabilitación la llevó a cabo Juan Pinilla otro más del oficio.

Otro Maestro fue el “Bobico”, Tárraga, de San Pedro del Pinatar que construyó el famoso PERLA NEGRA, aunque este fue reformado por Francisco González “el Tirabolos”, padre del actual armador. También de este Carpintero salió el GAVIRA ya en los años 70, para este pescador y armador de Los Nietos.

Más actuales, carpinteros de ribera son los descendientes de estos mencionados y otros como Juan Legones que construyó junto con su hijo Pepe Legones, el FLECHA en 1956, el GITANO en 1957, que acabaron siendo propiedad de Nandi y Paco Celdrán, y el SERVIOLA en 1958 para el Real Club de Regatas de Cartagena.

Diego Fernández nació en Alhucemas, y pronto se trasladó con su padre, carpintero de ribera, a Melilla donde construyeron en familia infinidad de pesqueros desde su puesta en quilla. Más tarde se asentaron en Águilas y siguieron con su arte. Ha trabajado para Astilleros Carranza y en la actualidad colabora con la Asociación Marítima Estrella Polar para conservar y asegurar la transmisión del oficio a través de la formación práctica en reparación y restauración de laúdes de vela latina.

De sus manos han salido los cinco botes de 21 palmos que están en Torre Vieja, y suya es la construcción de la leyenda del SUR un 42 palmos, encargado por José



Ginés Gómez Navarro “El Gavira” para derrotar al 11 de Mayo de Miguel Ángel Celdrán, y a la Flor de Mayo de José María García-Carreño.

También ha construido el TRAMONTANA en 2015 el más reciente de la flota.

Cristóbal “El Chepao” fue también muy trascendente como maestro calafate, y construyó el POSEIDÓN en 1949 y el MIGUEL ANGEL en 1956 ambos para la familia Celdrán.

Pepe el Calafate, asentado en Santa Lucía, también ha reconstruido recientemente, los botes “Cala Dorada” un Marconi de la serie de los Calas, cuyo armador Kike García Faria de Cabo de Palos, ha cuidado fiel a la esencia original.

También ha restaurado el “Descuido” un 18 palmos precioso de líneas, cuyo armador, también del Club Náutico Cabo de Palos, Asís Royo-Villanova, lo disfruta casi a diario en las aguas de verano.

En Águilas estaban los Carpinteros Carranza, Carrasco y Pepe y en Mazarrón, Corneta.

Los Tinoco de Cartagena que aún trabajan en la actualidad, todos ellos, hábiles maestros en la construcción de los aparejos, perchas y reones, dan servicio a la flota que orgullosamente surca el mar de la Región de Murcia.

## LOS CALAFATES

El calafateado de una embarcación consiste en la impermeabilización de las juntas entre las tablas del forro de una embarcación de madera. Aunque en el argot popular se usan indistintamente, carpintero de ribera que calafate, aunque también se utiliza una tercera voz que es la de maestro de azuela, si de verdad se conocen al detalles estos oficios lo correcto es decir que los que trabajan la madera son los carpinteros de ribera y maestros de azuela, mientras que los que impermeabilizan las juntas de la madera son los calafates.

8.6. Tomando un respiro.



El calafateado de la embarcación se realiza principalmente con estopa de cáñamo o hilo de algodón, utilizando uno u otro dependiendo del espacio entre las tablas, denominado bocaestopa. Cuando las embarcaciones son de nueva construcción, el ajuste de las tablas es tal que las labores de calafateado no son necesarias debido a que la madera se hinca y se sella completamente.

La Vega Baja de río Segura ha sido históricamente una región dedicada al cultivo del cáñamo, planta a partir de la cual se extrae la estopa para sellar las embarcaciones de madera, y hacer cordelería para las jarcias de los grandes veleros, la mayoría cartageneros y torrevejenses, además de para la exportación, existe en la actualidad el museo del cáñamo de Callosa del Segura, así como algunas empresas de cordelería que habiendo recibido el legado de esa época se han sabido adaptar a los tiempos modernos.

## LOS VELEROS

Las velas en la antigüedad egipcia 6000 a.C. se construían de papiro, del mismo material vegetal obtenido de una planta palustre acuática de la familia de las ciperáceas muy común en la ribera del río Nilo, para los egipcios tenía incluso carácter sagrado, simbolizaba el renacimiento, la regeneración del mundo y la prosperidad.

Las velas fueron evolucionando y el algodón se fue imponiendo, de durabilidad determinada, el algodón era pesado, y tiene el principal problema que absorbe humedad con relativa facilidad, esto sumado que estamos en un medio acuático como lo es el mar, provocaba que aumentara el peso de las velas y muchas veces ser acababan pudriendo si no se ventilaban bien. Todavía hoy quedan algunas velas latinas en la región fabricadas con algodón.

Otro material muy común de mayor calidad y prestación que el algodón para la fabricación de vela para barcos, fue la seda, que se obtenía como es conocido de los filamentos del capullo del gusano de seda. También la seda se utilizó para fabricar los primeros paracaídas.

## VELAS BLANCAS

En Cartagena se hicieron muchas velas latinas de jumelina, que era un tejido sintético e impermeable del cual estaban hechas las sábanas de los catres de los marineros de los barcos de la Armada española.

Con la evolución de la química aplicada llegaron los materiales compuestos, y se fueron generalizando las velas fabricadas a partir de polímeros como el Nylon, el poliéster, como el Dacrón y también el Kevlar o el carbono. Mientras las velas latinas de 21 palmas de unos 25 metros cuadrados se fabrican en Nylon de gramaje 1,5 onzas, las velas latinas de 33 y 42 palmas de unos 50 metros cuadrados se fabrican con tejido de poliéster Dacrón de gramaje 5,5 onzas.

Existen velas latinas fabricadas en todos estos materiales, pero el corte siempre es el mismo, se traza un triángulo escaleno cuya base es la eslora del barco, la altura del segundo cateto coincide con la baluma de la vela, y uniendo los extremos opuestos de ambos catetos obtenemos la cuerda del grátil. Aplicándole los descuentos a los catetos y el aumento al grátil, se obtiene la superficie vélica deseada, que cubre con paños, bien horizontales o verticales, que fueron evolucionando a radiales, biradiales o triradiales.

De las personas que hacían velas latinas en los últimos años se tiene constancia de Clotilde, la abuela de Antonio “el del Estacio”, cuyos nietos y bisnietos, siguen pescando en la actualidad en el Mar Menor, esta señora era quien hacía algunas de las velas de los pescadores de Lo Pagán. Veleros míticos en la Región de Murcia ha habido algunos, quizás el más prolífico haya sido, Pedro Pablo Ruiz Gil de Pareja, fundador de Velas Baluma, también su primo Joaquín Gil de Pareja, fundador de Velas Élite, ha fabricado algunas de las velas latinas que existen en la actualidad. Velas Austal, de Carmen y María, ahora en Los Alcázares, junto a la Iglesia del pueblo, han hecho últimamente algunas de las velas de los barcos de vela latina del Mar Menor.





# BIBLIOGRAFÍA

## BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Mas Garcia, J. (1990). **“La vela latina: un símbolo de la cultura Mediterránea.”** Murcia: Ediciones Mediterráneo.

Oller Francisco y García-Delgado, Vicente (1996) **“Nuestra vela latina.”** Barcelona Editorial Juventud

Concejalía de Cultura (2006) **“Los Alcázares en Blanco y Negro.”** Editado por el Excmo. Ayuntamiento de Los Alcázares

Olmos García, Francisco J. (2005) **“Los Alcázares. Referencia histórica en las pesquerías del Mar Menor”.** Editado por el Excmo. Ayuntamiento de los Alcázares

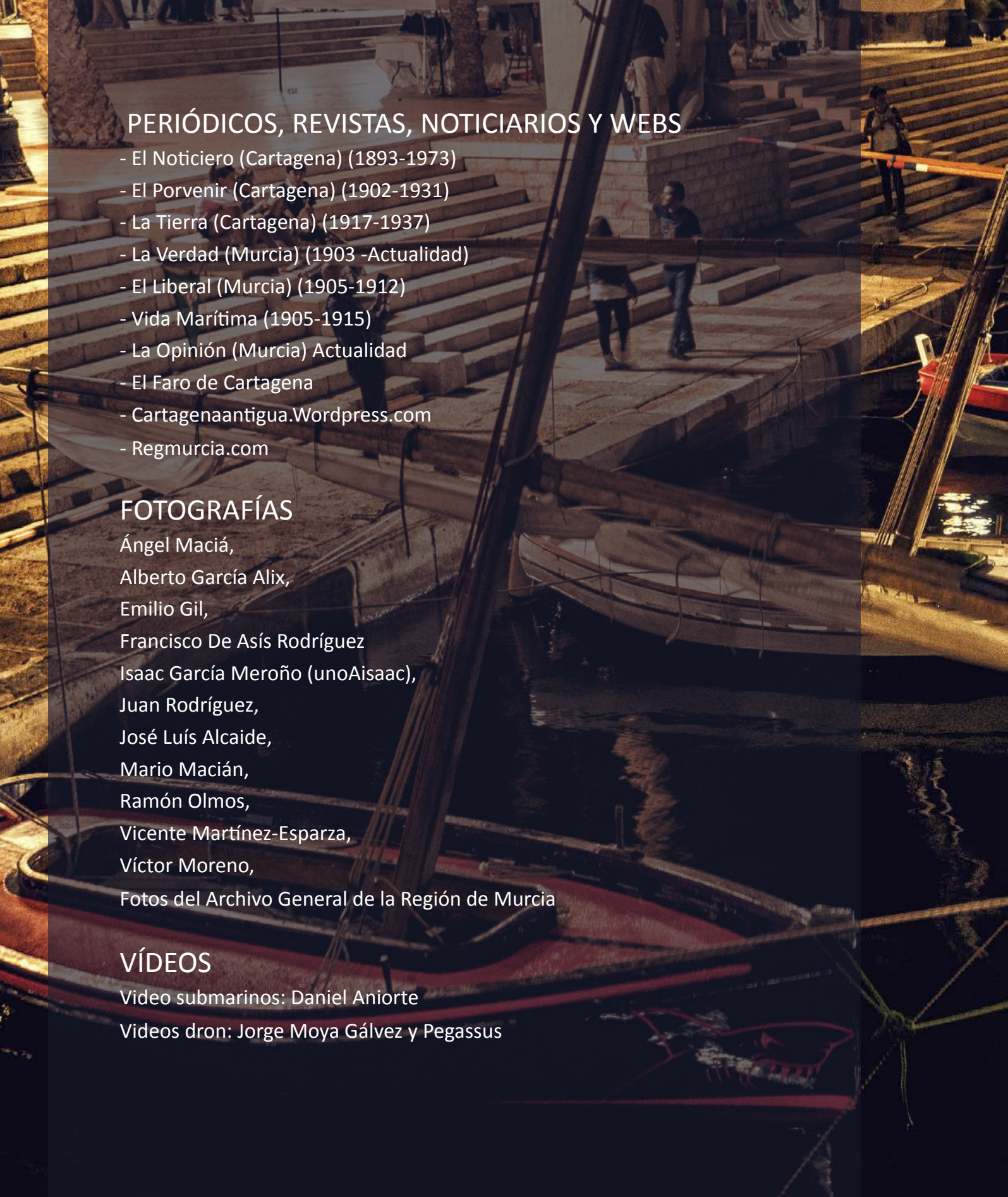
Domínguez, J.L. (2016) **“De Cabo de Palos a la Manga del siglo XV al XX.”** Edlibix Barcelona

Laínez, J.C. (2007) **“La Vela latina en Valencia.”** Universidad Politécnica de Valencia

Gómez Vizcaíno, J.A. (2005) **“Cien años navegando en la historia.”** RCRC

Chereguini Olmos, M (2009) **“Cabo de Palos en el recuerdo.”** Edición propia.

Sánchez Sánchez, J. (2015) **“Morato Arráez, el Grande.”** Editorial Renacimineto.



## PERIÓDICOS, REVISTAS, NOTICIARIOS Y WEBS

- El Noticiero (Cartagena) (1893-1973)
- El Porvenir (Cartagena) (1902-1931)
- La Tierra (Cartagena) (1917-1937)
- La Verdad (Murcia) (1903 -Actualidad)
- El Liberal (Murcia) (1905-1912)
- Vida Marítima (1905-1915)
- La Opinión (Murcia) Actualidad
- El Faro de Cartagena
- Cartagenaantigua.Wordpress.com
- Regmurcia.com

## FOTOGRAFÍAS

Ángel Maciá,

Alberto García Alix,

Emilio Gil,

Francisco De Asís Rodríguez

Isaac García Meroño (unoAisaac),

Juan Rodríguez,

José Luís Alcaide,

Mario Macián,

Ramón Olmos,

Vicente Martínez-Esparza,

Víctor Moreno,

Fotos del Archivo General de la Región de Murcia

## VÍDEOS

Video submarinos: Daniel Aniorte

Videos dron: Jorge Moya Gálvez y Pegassus





Carnasco

DAYSONORS





## AGRADECIMIENTO DE LOS AUTORES

Este proyecto, Velas Blancas, no es solamente un libro y un documental sobre la vela latina y el patrimonio marítimo pesquero, detrás de él hay más de un centenar de personas que han participado en todos los eventos que hemos realizado, regatas, conferencias, entrevistas y mesas de trabajo. Es un proyecto muy participativo, y el libro y el documental solo son un fruto más de todas estas personas, deportistas, Asociaciones, Federación de Vela de la Región de Murcia, Clubes y Pescadores que hacen activa la vela latina en nuestra Región.

No podríamos elaborar un listado sin olvidar a nadie.

Es por esto que solo vamos a recordar lo más significativo.

Empezamos por los pescadores, verdaderos artífices de que este Patrimonio y saberes asociados a la vela latina hallan llegado hasta nosotros a través de los siglos. A Bartolomé Navarro y Jesús Gómez que son sus Patrones Mayores de la Cofradías de Cartagena y San Pedro del Pinatar respectivamente.

Bartolo como Presidente de GALPEMUR, que es quien ha tramitado con su equipo (gracias Inma y Antonio por aguantar las incertidumbres) la financiación de este proyecto con fondos FEMP de la UE, y la CARM, y que seguro disfrutará de verlo realizado con su padre, pescador de Cabo de Palos, y uno de los que ha navegado y pescado a la vela latina por el mediterráneo.

Jesús Gómez nos ha apoyado de forma directa e imprescindible, cediéndonos su varadero de forma desinteresada para restaurar estos barcos legendarios, y nos ha acogido en sus almuerzos y charlas en la Cantina de la Lonja.



Oscar Villar Capitán Marítimo de Cartagena ha prologado el libro y le estamos muy agradecidos por esto y por dejarnos bucear en sus archivos.

Arturo García Pallarés Presidente de la FVRM, también ha prologado el libro y ha navegado desde el principio en Velas Blancas. Su apoyo personal e institucional ha sido irremplazable.

A todos los Clubes Náuticos y sus Presidentes y directivas, que nos han acogido en sus regatas, nos han agasajado, cuidado y alimentado con sus deliciosos calderos. Especialmente a José María García Carreño de C.N.Los Nietos y Diego Varela de C.N.Santa Lucía, porque su protagonismo y dedicación a la vela latina es, con mucho, más veterana y sabia que la nuestra.

Especial agradecimiento al Club Náutico Cabo de Palos, a Miguel Ángel Martínez Belmonte y a todos los socios, por apostar por la recuperación de sus regatas históricas y devolver al puerto al lugar, que por historia, se merece, y por restaurar el Sur, el latino más grande de la Región. A Cato Cortés y Teresa, por patrocinar el Trofeo de la regata del vivero en su precioso Restaurante el Parador del Mar Menor.

A nuestros compañeros de la Asociación Marítima Estrella Polar, Vicente Martinez-Esparza y Rafael Rodríguez porque ellos son de Velas Blancas tanto como los autores, y los primeros en conocer y hacer posible este proyecto.

Gracias a Diego Fernandez el calafate de la asociación y a todos los voluntarios y aprendices que cada sábado acuden a la convocatoria.

A Pedro Pablo Ruiz Gil de Pareja, el Chuto, maestro velero de la flota al que acudimos a contarle todo lo que sabemos para que nos haga la vela más rápida.

A la familia Celdrán, Mekiko con su aportación sobre la Saturna, Angel Luis y Pepe el Canovillas por las deliciosas tardes de el Vivero y “el mejor y último” caldero del mundo, y por supuesto al Hermano Mayor de la Vela latina Miguel Ángel Celdrán, que todavía nos acompaña y deleita con sus narraciones marineras y cuida de que todo siga en familia.



Nuestros amigos Kike y Asís que apuestan por restaurar y navegan por Cabo de Palos, como antaño, y nos han hablado de sus botes. A Mario Macián por su honestidad, apoyo a nuestro trabajo y sabiduría latina. ¡Bienvenido a nuestro equipo Mario!

A Fran Montalban, bisnieto de uno de los mejores carpinteros de Ribera, por sus aportaciones a este libro

A Kuki Keller, un visionario y carismático enamorado mecenas de la formula uno, los 21 palmos, que después de 17 ediciones de su regata El Varadero, acercó el arte y los artistas a su cartelería y a nuestras vidas.

A Andrés Sánchez Caballero, la Clásica del Mar Menor es él, y aunque por circunstancias familiares no ha podido llevar a cabo su colaboración en el proyecto, siempre nos ha apoyado y sabemos que disfrutará del libro.

A Federico López-Cerón de Lara por su colaboración y apoyo a este trabajo.

A Paco el Luiso, que organiza uno de los eventos mas singulares y apreciados, la Regata del Caldero, Paco : nos regalaste un libro y nosotros te regalamos este otro.

Pablo Chipone ha maquetado el libro, bajo presión de plazos, pero le ha quedado redondo. Gracias Pablo eres un artistazo !!

Joaquín Clares y Carlos Belmonte han elaborado el documental, a pesar de los autores, que no se lo hemos puesto nada fácil.

Y por fin a nuestras familias y amigos, a los que les hemos robado tiempo y dedicación, para poder terminarlo.

EMILIO Y VICTOR







UNIÓN EUROPEA

FONDO EUROPEO MARÍTIMO  
Y DE PESCA (FEMP)

Captura el código para  
ver el documental  
Velas Blancas.

