

Las embarcaciones tradicionales en la laguna del Mar Menor

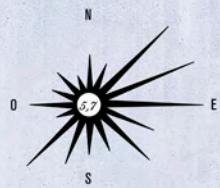


FRANCISCO JAVIER OLmos GARCÍA

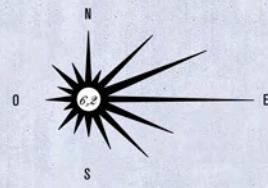
Vientos % de frecuencias

0.17

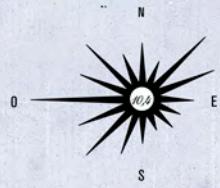
Primavera



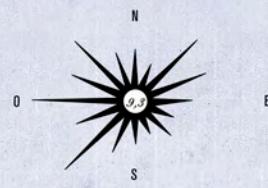
Verano



Otoño



Invierno



MAR MEDITERRÁNEO

0.00
Isla Hormigas
0.00

0.3338
0.00

Francisco Javier Olmos García

Las embarcaciones tradicionales en la laguna del Mar Menor

Dedicado a mis hijos José Olmos y Francisco Javier Olmos que, aunque con ellos termina la tradición familiar orientada al oficio de la pesca, espero que mantengan con orgullo el apodo de los Luisos, estirpe de pescadores del Mar Menor, que fueron sus antepasados, que amen y respeten la laguna, su historia, tradiciones, y todo lo que ésta significó para ellos.

Francisco Javier Olmos García

Las embarcaciones tradicionales en la laguna del Mar Menor

Prólogo
Anastasio Bastida Gómez

Colaboradores
Juan Francisco Benedicto Martínez
Juan Carlos Blanco Gago

Ilustrador
Raúl Estal Bastida

© Las embarcaciones tradicionales en la laguna del Mar Menor
es propiedad del autor:

Francisco Javier Olmos García

Patrocina: Galpemur.

Edita: Club Deportivo Vela Latina de Los Alcázares

Montaje e impresión: Ática Publicidad y Diseño

Dep. Legal: MU -1495-2017

Índice

01. PRÓLOGO	09
02. AGRADECIMIENTOS	11
03. INTRODUCCIÓN	17
04. EMBARCACIONES TRADICIONALES	19
05. EMBARCACIONES TRADICIONALES EN LA LAGUNA DEL MAR MENOR	23
06. MANIOBRAS	43
07. LOS NUDOS	51
08. APAREJOS DEL LAÚD TRADICIONAL DEL MAR MENOR	59
09. DISTINTOS ÚTILES Y ENSERES	61
10. GLOSARIO	65
11. GALERÍA DE IMÁGENES	115
12. HACIA UNA EFICAZ PROTECCIÓN	133
13. BIBLIOGRAFÍA	139

1. Prólogo

Francisco Javier Olmos García me pidió que le prologara su nuevo libro, *Las embarcaciones tradicionales en la laguna del Mar Menor*.

Le pregunté por qué yo, pues no soy la persona más adecuada ya que no entiendo de embarcaciones, ni de navegación. Sin embargo, su respuesta fue muy convincente: <<Porque creo que este ayuntamiento ha apoyado ampliamente todas las actividades y eventos de este tipo de embarcaciones que se han celebrado en nuestro municipio. Ha sido hasta ahora el único que verdaderamente se ha dado cuenta de la importancia que tienen los laúdes o barcos latinos para el Mar Menor. Éstos son un símbolo y emblema oculto que pocos ayuntamientos han sabido ver y apoyar. Son patrimonio, historia, tradición, cultura, deporte, paisaje, turismo, y creo que esta corporación municipal así lo ha entendido y apreciado, colaborando para que los laúdes de la laguna no desaparezcan, implicándose en ello las concejalías de deportes y cultura, incluso, turismo y medio ambiente.>>

Le contesté que sí, que intentaría hacerlo lo mejor posible, pero que me hablará del libro y, más o menos, me lo resumió de la siguiente forma: <<El libro *Las embarcaciones tradicionales en la laguna del Mar Menor* trata sobre estas embarcaciones, su terminología, estructura, aparejo, etc. En él, hay tres apartados fundamentales para mí: el agradecimiento a todos los que están colaborando de una forma u otra en la conservación de los laúdes como embarcación tradicional más emblemática de nuestra laguna. Otro, marcar las diferencias que encierra el Mar Menor como laguna con las demás costas murcianas, con unas condiciones ecológicas, costumbres, embarcaciones, artes de pesca, expresiones y voces propias. Y, en tercer lugar, la reivindicación de una protección más eficiente, no solo a la vela latina en general como bien de interés cultural inmaterial (que me parece

estupendo), sino sobretodo al laúd como única embarcación tradicional de vela de la laguna, y dado el escaso número de ejemplares (entre 15 o 20, muchos de ellos ya centenarios) sean protegidos de una forma real y eficiente>>.

Conozco a Paco *El Luiso* desde la infancia; los dos somos alcazareños. Es persona honrada, honesta y sincera, a la vez que inquieta y emprendedora de proyectos destinados a la conservación de nuestro patrimonio y la recuperación de la historia de Los Alcázares y de todo lo referente al Mar Menor.

En algunos proyectos, hemos estado de acuerdo; en otros, no tanto, pero en lo que se refiere al contenido y objetivo de éste, la recuperación y mantenimiento de este tipo de embarcaciones, coincido con él plenamente.

Creo que tenía razón. No hace falta ser un gran navegante, ni un entendido en velas y embarcaciones para prologar un libro como éste; el mismo lo ha hecho con lo que me comentó. Efectivamente, este tipo de barcos tradicionales y centenarios son verdaderas piezas de museo; sus siluetas recortadas sobre el horizonte forma una estampa costumbrista que ha perdurado a través de siglos, inspirando a pintores, fotógrafos y poetas.

Como alcalde marmenorense, sí quisiera contribuir aún más a la conservación de estos barcos tradicionales de la laguna, invitando a los demás ayuntamientos del Mar Menor a valorar seriamente el intento de conservación de estas embarcaciones que son parte de nuestro patrimonio cultural y a ofrecer las ayudas y el apoyo necesario para su mantenimiento a través de sus respectivas concejalías.

ANASTASIO BASTIDA GÓMEZ

Alcalde del Ayuntamiento de Los Alcázares

2. Agradecimientos

Pocas son las ocasiones en las que alguien tiene la oportunidad de dar las gracias a tanta gente, no por haber participado o colaborado en la realización de este pequeño trabajo, sino por algo mucho más importante: por haber estado y estar contribuyendo, de una u otra forma, al mantenimiento de nuestros laúdes con sus salidas, regatas o concentraciones. Estando cuando se las necesita. Recuerdo con pesar las inundaciones del 18 de diciembre de 2016 en Los Alcázares, pero, también, recuerdo con afecto a aquellos voluntarios -a quienes quiero mostrar mi más sincero agradecimiento- que con botas de goma y poco más que sus manos, se acercaron a la playa para sacar el barco que había quedado varado tras el temporal. Algunos sin apenas conocernos, pero, ahí, al menos ellos, sí se dieron a conocer.



Creo que estas actuaciones son las que otorgan a las personas un valor que está muy por encima de las miserias y los egoísmos del ser humano. Vinieron de la Armada, Francisco Domínguez y Jesús Díaz; de la embarcación *Joven Josefa*, Miguel Vivas y Ana Ramón; de la embarcación *El Pestillo*, Carmelo Gómez y Alfonso López; del *Virgen de la Asunción*, José Pardo y José Balsalobre; y otros que por *whatsapp* avisaron que no podían venir por algún que otro motivo, pero cuya intención era

colaborar con nosotros. Se trataba de volver al mar a una de esas "ballenas de madera", que accidentalmente había quedado varada en la playa, que están en peligro de extinción en la laguna - estoy seguro de que así lo sentimos todos -, a la que había que rescatar porque era algo que pertenecía al mar, y su historia también nos pertenece a nosotros, y, ante todo, el concepto más importante: todos los laúdes del Mar Menor son un legado patrimonial común. No hay dueños. Vosotros, que los cuidáis, mimáis y arregláis; los que los aparejáis y salís a navegar, sois los verdaderos dueños con ese sentimiento de pertenecer a ese barco y que algo de ese barco os pertenece. El sentido de propiedad está ahí. Todas las embarcaciones tienen sus propietarios (en ningún momento es mi intención, ni mucho menos tengo la potestad para despojar a nadie de lo que legalmente es suyo), pero el sentimiento tiene que ser de unión, de apoyo y colaboración de todos los que formamos parte de esta flota con la que navegamos juntos en nuestras aguas del Mar Menor; y que nos duela tanto el problema que pueda tener cualquier embarcación como el que pueda tener aquella que consideremos como nuestra (aunque esto quede un poco entre comillas). Todas estas embarcaciones son un legado que nos llega a través de muchos años y proviene de ese modelo de barco y forma de navegar que desde hace siglos se usó en la laguna. No se puede entender de otra forma que como parte de nuestro patrimonio más arraigado.

Hoy, como he dicho, quiero dar las gracias a mucha otra gente. Personas, compañeros y compañeras que, en algunos casos, nos conocemos bastante, en otros casos, no tanto; pero hay una cosa que nos relaciona y nos une: todos estamos contribuyendo a una causa común, la conservación de estos barcos centenarios que son los laúdes del Mar Menor.

En primer lugar, quiero agradecer a dos hermanos, Patricio y Roberto Carrilero quienes, a sabiendas de mi interés por arbolar la embarcación que hacía unos años había restaurado, me dijeron que tenían un patrocinador, que la arbolaría y que no me preocupara de más. Al poco tiempo, me enteré de que ellos eran ese patrocinador. Sin su apoyo, muy probablemente, el *Virgen de la Asunción* no formaría parte de los barcos de esta flota. Aunque por circunstancias familiares y/o laborales, no nos acompañan últimamente, ellos serán siempre armadores y tripulantes de este viejo laúd. También quiero agradecer a todo el Club Deportivo de Vela Latina de Los Alcázares su disponibilidad (unos están siempre cuando los necesitas, otros no tanto), ya que las condiciones laborales, familiares y otras circunstancias, como hemos visto, nos condicionan irremediablemente. Por ello, quiero dar las gracias a

José Pardo, Fernando Liste, Fernando Soto, José Ángel Martínez, José Luis Cavas, Andrzej Sergiusz, Pedro Bernal, Encarnación León, José María Cano, Elena Cavas, Marina Avilés, Juan Taracido, Pedro Ros, Patricio Carrilero, Roberto Carrilero, Antonio Egea, José Francisco Muñoz, Juan José Saura, Juan Francisco Benedicto, Antonio Carrilero, Javier Ruiz, Fran Montalbán, Irene Sánchez, Juan Carlos Gago y a todos aquellos que con el tiempo pasen a formar parte de este club de vela latina.

Pero, sobre todo, a aquellos que, sin ser navegantes y guiados por el sentimiento de nuestro patrimonio y por la amistad que me une a ellos, son los primeros en ayudar en las labores del barco, así como en la preparación de la *Regata del Caldero* (que tiene lugar en Los Alcázares el domingo anterior a la festividad del doce de octubre, Día del Pilar, última de las regatas del circuito actual del Mar Menor de laúdes) como son José Francisco Muñoz, actual presidente de nuestro club, Juan José Saura, Juan Francisco Benedicto y Rocío Clemente. A Carlos Ruiz que, durante dos años, todas las tardes, trabajó en la restauración del *Virgen de la Asunción* sin pedir nada a cambio.

A nuestra Armada, cuyo laúd *IIIeta*, organizado y patroneado por Vicente Esparza "Tito", la representa en los distintos eventos del Mar Menor.

También quiero dar las gracias a los distintos clubes náuticos, representados en las figuras de sus respectivos presidentes, que han colaborado para que el circuito de vela latina en su categoría de laúdes sea una realidad: Mariano Galera, presidente del Club Náutico de Lo Pagán; José A. Zapata, presidente del Club Náutico La Puntica; Horacio Sánchez, presidente del Club Náutico de La Ribera; Damián Martínez, presidente del Club Náutico Mar Menor; José María Carreño, presidente del Club Náutico Los Nietos; Gonzalo Quijano, del club de yates Isla del Barón; Francisco Javier Sánchez, presidente del Club Náutico de Cabo de Palos, que organiza la regata en la zona del Mar Menor llamada El Vivero; a Jesus Antonio Gómez, patrón mayor de la cofradía de pescadores del Mar Menor, que estoy convencido que pronto arbolarán barco propio que los represente en esta actividad tan cercana a ellos.

También a los que, sin duda, han tenido que soportar la gran carga económica que conlleva el mantenimiento de una de estas embarcaciones y, a pesar de todo, han sido capaces de conservar estos barcos a lo largo de tantos años sin ningún tipo de ayudas para que hoy tengamos un legado y un patrimonio que pertenece al Mar Menor: los armadores Carlos Navarro, Ignacio Balnuevo, Miguel Ángel Celdrán, Gonzalo Quijano, José María Carreño, Manuel Antón, Antonio Lorente, entre otros, quienes,

al mismo tiempo, fueron pioneros en poner en valor estas embarcaciones desde finales del siglo pasado y principios del presente, al igual que lo fueron o lo siguen siendo Tomás Maestre, Andrés Sánchez, Diego Varela...

A la Federación de Vela de la Región de Murcia representada en la figura de su presidente Arturo García.

Y, cómo no, al ayuntamiento de Los Alcázares en el que, a través de Nicolás Ruíz, concejal de deportes, Cristina Sánchez e Isabel Sarmiento, anterior y posterior concejalas de cultura respectivamente, hemos encontrado toda la ayuda necesaria para el mantenimiento de nuestras embarcaciones y la realización de los distintos eventos. También a los ayuntamientos de San Javier, San Pedro del Pinatar y Cartagena, de los que estoy seguro pronto se sumarán a esta iniciativa de conservar los laúdes centenarios de la laguna y las embarcaciones tradicionales del Mar Menor como patrimonio marítimo flotante.

A pesar de que la lista de personas relacionadas con el mantenimiento y la conservación de estas embarcaciones se está haciendo un poco larga, quisiera nombrar uno por uno a todas y todos los tripulantes de cada una de las embarcaciones, ya que estas personas, que suelen estar a la sombra, con el sentido de anonimato, son en realidad las que siempre "están al sol", amarrando las perchas, rascando el barco y quitando "caracolillo"; dando aceite o patente, lavando la cubierta y ayudando a los demás compañeros que lo necesiten; dispuestos para todo en cualquier momento y que sin ellos, sin su voluntad de colaboración y compromiso, los laúdes, sin lugar a dudas, estarían abocados a su extinción definitiva dentro de nuestra laguna. Por todo ello, no voy a tener empacho en nombrarlos, como he dicho, uno por uno, barco a barco, aunque la lista ocupara prácticamente la totalidad de este pequeño libro, ya que uno de sus objetivos principales es agradecer el buen trabajo que entre todos se está haciendo para conservar estas viejas embarcaciones: los laúdes del Mar Menor.

Un sincero agradecimiento a las tripulaciones de:

El Pestillo, de 35 palmos: Carmelo Gómez, Alfonso López, Diego López, Pedro J. Escudero, Alejandro Gómez, José A. Zapata, Miguel Solís, Carmelo Gómez (hijo) y Victoria González.

La Joven Josefa, de 34 palmos: Miguel Vivas, Cristina Mena, Francisco Martínez, Francisco López, José Ginés Ros, Ana Ramón, Ana María García, Manuel

Pérez, María Engracia, Encarnación García, Javier López, Jerónimo Vera, Ángeles Beneite, Vicente Díaz, Tania Rojo, Jesús Bueno y Javier Plaza.

La Conchita, de 35 palmos: María Eugenia Balnuevo, Salvador Balnuevo, Ignacio Balnuevo, Miguel Balnuevo, Felipe Fernández, Alejandro Balnuevo, Nicolás Balnuevo y Rafael Núñez.

El San Francisco, de 29 palmos: Cristóbal Acosta, Daniel Martínez, Francisco Yufera, Alejandro Acosta, Ginés Acosta, José Antonio Contreras, Cristóbal Soto, Joaquín Rodríguez, José García, Enrique Martínez, Jesús Rodríguez y Cristobal Yufera.

El Virgen del Carmen, de 32 palmos: Carlos Navarro Figueroa, Gilbert Soulier, Alvaro Valdés.

La Remedios, de 29 palmos: Laura Gálvez, José Ángel Nicolás, Víctor Martínez y Alejandro Díaz.

El Carrión, de 42 palmos: Miguel Ángel Celdrán (padre), Miguel Celdrán (hijo), Miguel Celdrán (nieto), Quique Celdrán, Francisco Celdrán, Almudena Ruiz, Almudena Celdrán, Fernando López, Emilio Restoy, José Lefler, Andrés Ayala, Rafael Amat, Antonio Baya, Santiago Alonso y Mequico Celdrán.

El Illeta, de 40 palmos: Vicente Martínez Esparza, José Peña, José Manuel López, Francisco Domínguez, Teresa Toquero, Emilio Villanueva y Andrés Navarro.

El Anamaría, de 36 palmos: Gonzalo Quijano, Javier Barrilero, Juan Francisco Pérez, Salvador García Ayllón, Manuel Martínez-Rosilla, Michael Velasco, Diego Chico de Guzmán, Carlos Morenés Mariategui y Andy Petty.

El Virgen de la Asunción, de 33 palmos, de los componentes del Club Deportivo de Vela Latina de Los Alcázares, anteriormente nombrados.

Todas estas personas no son las únicas que en estos últimos treinta o cuarenta años han colaborado en la conservación de estas embarcaciones, organizando algún evento, restaurando y conservando alguna embarcación o simplemente colaborando como tripulante, y de cuyo listado de nombres no dispongo en su totalidad, pero que, de igual modo, merecen mi gratitud y la de todos los amantes de este patrimonio que son los laúdes del Mar Menor.

También quisiera destacar la gran labor que en su día realizó una persona que ha sido y sigue siendo uno de los mayores amantes e impulsores de la vela latina tanto en el Mar Menor como en Cartagena, y que, tal vez, gracias a su patrocinio, gestiones y lucha en los momentos difíciles que pasó la vela latina hacia finales del siglo XX, logró con ayuda de distintas personas y entidades que esta modalidad de vela, a través de sucesivas regatas y eventos adquiriera un nuevo impulso, tanto en veintiuno como en cuarenta y dos palmos, Miguel Ángel Celdrán.

Además, quiero agradecer a título personal la colaboración en este trabajo de Alberto Luis Benedicto, Antonio Cavas, Emilio González, José Cánovas y Marcos David Gracia, presidente de la Asociación Amigos de los Museos de San Pedro del Pinatar, quienes han dedicado parte de su tiempo en la búsqueda de distintos documentos, diversos datos y fotografías para esta obra, y a José María Falgas por sus reportajes fotográficos y la organización y presentación de la entrega de trofeos en la *Regata del Caldero* de estos últimos años, así como también a Juan Antonio Albaladejo, un excelente diseñador gráfico que ha tenido la amabilidad y la paciencia junto a su familia de soportarme en su casa durante varios días y muchas horas trabajando en la revisión y diseño del presente libro.

Y por último, no podría faltar agradecer al presidente de GALPEMUR, Bartolomé Navarro, Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Cartagena, a su gerente Inmaculada Torres y a todo su equipo, que han tenido a bien subvencionar la edición de este libro, *Las embarcaciones tradicionales en la laguna del Mar Menor*.

Todos juntos, patrones, armadores, clubes náuticos, federación de vela, comunidad autónoma, ayuntamientos y tripulaciones debemos trabajar unidos para no perder estas embarcaciones centenarias de vela latina que, por desgracia, pero, al mismo tiempo, por fortuna, han sido capaces de sobrevivir a los que las construyeron y a los que primeramente pescaron en ellas. Creo que, en este sentido, estamos todos en el mismo barco y “navegando a la buena”, al menos estos últimos años, con regatas y embarcaciones de todos los lugares del Mar Menor. Este compromiso tácito de colaboración entre armadores y propietarios, los distintos clubes náuticos y algunos ayuntamientos (a los que esperamos se sumen los restantes del Mar Menor) forman un caldo de cultivo del que sólo puede salir una cosa: la esperanza de conservación para estas embarcaciones centenarias que forman parte de nuestro patrimonio histórico, paisajístico, cultural y tradicional, con grandes involucraciones deportivas y turísticas.

3. Introducción

La vela latina, como bien dice Julio Mas, es un símbolo de la cultura mediterránea; sin embargo, este trabajo no pretende hablar de la vela latina ni del Mediterráneo, sino de la laguna del Mar Menor y de sus embarcaciones tradicionales (lo que, por otro lado, nos va a obligar a hablar también de la vela latina y de nuestro querido *Mare Nostrum* al que estamos estrechamente vinculados y del cual procedemos). Como hemos dicho, abordaremos la vela latina, aunque de una forma mucho menos ambiciosa que la que Julio Mas nos presenta en su obra *La vela latina. Un símbolo de la cultura mediterránea* (1991) en el cual realiza un análisis de este tipo de vela, buceando a través del tiempo en busca de sus orígenes.

Los tradicionales laúdes del Mar Menor no comparten esta condición de tradicionales con otras embarcaciones dentro de la laguna, como ocurre en las distintas costas españolas, sino que son las únicas embarcaciones exclusivas que han faenado en nuestras aguas a lo largo de muchos siglos, al menos de propulsión eólica, pues tendríamos que incluir, también como tradicionales, algunas embarcaciones menores como los botes o las *busetas*, usados con frecuencia de apoyo a los laúdes, y movidos a remo normalmente e, incluso, las planchas que faenaron en los establecimientos de las encañizadas a lo largo de los siglos.

Así pues, dentro del marco del Mar Menor, la importancia de la vela latina, desde un punto de vista histórico, cultural, etnográfico y sobre todo tradicional, no se puede entender si no es vinculada a una sola embarcación: el laúd.

Actualmente, los pescadores ya no son los que mantienen estas embarcaciones (salvo casos excepcionales); las han cambiado por otras, que, aunque en muchos casos aún siguen siendo de madera y fabricadas artesanalmente, se han adaptado a las comodidades del pescador y se las ha equipado con patroneras, motores, sondas, haladores mecánicos de redes que poco recuerdan la forma de pescar

y a las embarcaciones de hace tan solo sesenta o setenta años.

Este trabajo hay que entenderlo desde la perspectiva de nuestra historia, de la cultura y las tradiciones de nuestra laguna que, como veremos, tiene una identidad propia en muchos aspectos donde existen, en sus embarcaciones, ciertas diferencias tanto terminológicas como estructurales con otras zonas y costas murcianas, incluso las más inmediatas a la laguna como la cartagenera y por extensión las demás costas mediterráneas, lagunas o albuferas y no solamente en el casco, en la arboladura, en el trapo y aparejos de las embarcaciones, sino, también, en su fauna, artes de pesca, gastronomía ...

Desde las primeras extracciones mineras en la sierra de Cartagena, hasta nuestros días con la actual forma de vida, junto a las técnicas agrícolas empleadas, el Mar Menor ha sufrido una serie de agresiones altamente enumeradas y denunciadas.

Sin embargo, van a ser principalmente los adelantos tecnológicos los que, desde los años cincuenta del siglo pasado, van a "desvirtuar" paulatinamente tanto la pesca artesanal y los artes de pesca como nuestras tradicionales embarcaciones. La incorporación de motores de combustión interna a la navegación va a originar la desaparición de la vela en los laúdes; al principio, de forma lenta por la desconfianza ante estos novedosos ingenios, manteniéndose en las embarcaciones el motor y la vela durante algunos años, a la par que otros pescadores se resistían a este cambio hasta observar claramente las ventajas de estos ruidosos artefactos para, finalmente, hacia finales de los años sesenta prácticamente desaparecer, al menos como medio de propulsión, la vela latina de nuestros laúdes pesqueros.

Esta publicación sobre las embarcaciones tradicionales del Mar Menor no es sino una pequeña parte de un estudio mucho más ambicioso sobre la laguna y sus pesquerías, que empezamos hace aproximadamente veinticinco años, editándose en 2005 lo que hasta entonces estaba recopilado de una forma un tanto precipitada. Desde ese año y hasta la fecha, seguimos ampliándolo en todos sus apartados, rectificando errores y ampliando disciplinas no incluidas anteriormente, motivo por el cual no hemos querido aceptar la propuesta de una nueva edición de ese trabajo (esperando su finalización) que pretende, junto con la recuperación de útiles y artes de pesca, la realización del centro de interpretación y museístico de la laguna y sus pesquerías en la plaza de la antigua lonja de pescado de Los Alcázares, con el conocimiento de saber de la importancia que este proyecto supone para el presente y, sobre todo, para el futuro como referencia histórica en las pesquerías tanto de nuestra localidad como de todas las poblaciones de esta laguna del Mar Menor.

4. Embarcaciones tradicionales

En primer lugar, intentaremos aclarar qué se entiende por embarcación tradicional, ya que este concepto no está definido con total claridad y puede dar lugar a confusión con otras denominaciones que, en un principio, pueden entenderse como sinónimos, como las embarcaciones clásicas, ya que lo clásico lo encontraremos en distintos diccionarios como cercano a lo tradicional.

Sin embargo, existen grandes diferencias entre ambos conceptos: atendiendo a las embarcaciones clásicas y a su definición más extendida o aceptada, se entienden aquellas que han sido botadas antes del 31 de diciembre de 1975 y fabricadas en madera o metal, sin inclusión de las construidas en serie. También, podemos definir la embarcación de época como aquella construida en madera y metal, y botada antes del 31 de diciembre de 1949. Como se puede ver en estas clasificaciones, una de las cosas importantes a tener en cuenta es la antigüedad de la embarcación. En esta última clasificación, y dentro del Mar Menor, encontramos alguna balandra o algún otro modelo de embarcación con otro tipo de aparejo, que estuvieron presentes en la laguna a través de algunos señores con recursos y holgada economía, siendo empleadas desde finales del siglo XIX o principios del XX para su recreo. Y precisamente esta condición de estar desde el principio diseñadas para el recreo, va a ser una de esas diferencias entre las embarcaciones clásicas con las tradicionales, ya que estas últimas, por lo general, se asocian o tienen relación con el trabajo (aunque en la actualidad estén destinadas al ocio o al deporte).

Lo tradicional coincide con el folclore o sabiduría popular, transmitido de generación en generación; es algo que se hereda; es ese conjunto de bienes culturales, en el más amplio sentido de la expresión, tanto materiales como inmateriales que forma parte de la identidad de un pueblo o comarca.

Una embarcación tradicional atiende a un modelo y a un diseño común que, mediante evolución o adaptación, ha ido variando y adquiriendo ciertas diferencias, no muy significativas a través de los siglos, manteniendo la estructura y la esencia que permite identificarlo como propio o de una o varias zonas determinadas. La antigüedad de una embarcación no es una seña de identidad de lo tradicional, sino su carácter secular.

Tanto las embarcaciones tradicionales como las clásicas, de época o las que se consideran históricas (estas últimas por algún hecho que las haga merecedoras de tal denominación, aunque prácticamente todos los barcos tradicionales o que llevan un siglo o más navegando en la laguna tienen su pequeña historia más o menos relevante, aunque no por ello alcancen la denominación de embarcación histórica) todas forman parte del patrimonio marítimo flotante, denominación acuñada por la *European Maritime Heritage*, (aunque a nosotros únicamente nos interesen las tradicionales). Atendiendo a esta organización no gubernamental, *La carta europea para la conservación y restauración de los barcos y embarcaciones tradicionales de 2002* nos puede ayudar a esclarecer y establecer ciertos criterios dirigidos a la restauración y conservación de nuestras embarcaciones tradicionales.

Una vez que hemos definido qué debemos entender por embarcación tradicional, intentaremos determinar cuáles son las embarcaciones tradicionales dentro de esta laguna que llamamos Mar Menor.

Esta laguna costera se encuentra separada del Mediterráneo por esa barra o restinga de arena llamada manga, quedando sus aguas semiconfinadas, adquiriendo unas cualidades muy peculiares, y que se comporta como una cubeta de concentración en la que ni las esporádicas avenidas de agua (tanto subterráneas como superficiales de tipo continental) hubieran impedido su conversión en un inmenso salar si no fuera por el continuo intercambio hídrico con el Mediterráneo a través de sus golas. Aun así, la alta salinidad de esta laguna costera ha sido una constante a lo largo de su historia con frecuentes variaciones en su concentración salina, pero siempre por encima de la del Mediterráneo.

El confinamiento de esta somera masa de agua va a suponer en sus condiciones fisicoquímicas una alta salinidad, como hemos dicho, y unas temperaturas con respecto al Mediterráneo por debajo de las mínimas y por encima de las máximas,

así como un bajo hidrodinamismo que, junto a sus fondos - en su mayoría de tipo fangoso - y otros factores, no solo van a condicionar la presencia de ciertas especies ictícolas y otros organismos marinos, sino que a su vez van a originar unos artes de pesca muy particulares, adaptados tanto a la laguna como a sus especies comerciales, dando lugar, en ella, a unas embarcaciones idóneas para faenar con estos tipos de artes en este particular ecosistema. Estos barcos, llamados laúdes, durante muchos siglos y hasta los años cincuenta, van a ser los utilizados en la laguna para las faenas pesqueras y, sin miedo a equivocarnos, podemos afirmar -como a continuación expondremos- que han sido y siguen siendo las embarcaciones tradicionales por excelencia en el Mar Menor junto a botes y *busetas* (utilizados sobre todo como auxiliares o de apoyo) así como la plancha (embarcación propia para faenar en las también tradicionales encañizadas del Mar Menor).

5. Las embarcaciones tradicionales en la laguna del Mar Menor

Desde los primeros asentamientos de homínidos en el entorno lagunar, es bastante probable que se empezara a utilizar la pesca y el marisqueo como recurso alimentario. Lo que sí es completamente cierto, es que el hombre, a muy temprana edad, empezó a utilizar la pesca y la recogida de marisco como complemento a su dieta y que fue utilizando su ingenio para conseguir mejoras, tanto con las artes o útiles pesqueros, como con las incipientes embarcaciones que, es de suponer, empezara también a utilizar en épocas prehistóricas. Es también lógico presuponer que la primera forma de adentrarse en un río, mar, ensenada, albufera o laguna como la que hoy conocemos como Mar Menor fuera abrazado o subido a horcajadas sobre algún tronco a la deriva que flotara para, posteriormente, con el transcurso del tiempo, utilizar varios de estos troncos, atarlos con fibras de origen animal o vegetal, y así fabricar una especie de balsa que le diera más estabilidad. Hasta aquí hemos empleado solamente la lógica, lo que probablemente fueran los comienzos de la navegación tanto en nuestra laguna como en otros lugares, y creo que coincide con todos aquellos que intenten imaginar un supuesto inicio de la "navegación" llevada a cabo por aquellos primeros homínidos. Se conoce la utilización de canoas, fabricadas a partir de troncos ahuecados, que llaman monóxilas con las que finalmente formaban una especie de piragua, cuyo origen algunas dataciones sitúan hacia finales del Paleolítico: como la encontrada en *Pesse* (Holanda) con una datación de 8.760 años a.C.

Posteriormente, irían apareciendo otros tipos de embarcaciones más sofisticadas como los barcos de cuero fabricados a partir de un armazón de varas o ramas entrelazadas o entretrejadas, anudadas mediante ligaduras y lazadas, y forradas con pieles curtidas o cuero. Uno de los vestigios más antiguos encontrados de este tipo de embarcaciones está datado en torno a unos 6.500 años a.C., en el Mesolítico.

También se tiene constancia de la utilización de la vela al menos desde hace 6.000 años, según unas pinturas rupestres, que representan escenas de embarcaciones navegando a vela y a remo, efectuando algunos tipos de pesquerías con cierto parecido a las nasas, encontradas en la llamada cueva de La Laja Alta (Cádiz) con una datación entorno a los 4.000 años a.C., durante el periodo que llamamos Neolítico. Como podemos ver, el origen de la navegación es difícil de situar, ya que son pocos los restos encontrados, debido a la fabricación de estas embarcaciones con materiales perecederos. Es evidente que, en algún momento de la historia de la gran bahía, posteriormente laguna del Mar Menor, algunos de estos ingenios u otros similares, sin poder precisar los materiales, ni elementos estructurales, podían haber sido utilizados por estos primeros homínidos que habitaron sus costas o riberas - aquí entraríamos en el terreno de la extrapolación al intentar situar en la laguna ingenios de navegación encontrados en otros lugares durante esos mismos periodos y siempre dentro de lo meramente especulativo -.

En el entorno de la laguna del Mar Menor, se han documentado asentamientos de estos periodos, aunque no se ha encontrado ningún indicio de navegación hasta la fecha muy probablemente por los motivos anteriormente expuestos, aunque el hallazgo de industria microlítica en las distintas islas, Mayor y Perdiguera, apuntan a incursiones desde la costa al menos en ciertos periodos del Neolítico muy probablemente con alguna rudimentaria embarcación, pero sí se han hallado útiles de pesca como varios arpones del Paleolítico Superior Final Magdaleniense, encontrados en la cueva de los Mejillones (Los Belones), llamada así por la abundancia de conchas de este molusco hallados en ella. Estos arpones, sin duda, serían muy prácticos en la captura de peces planos que suelen frecuentar las costas arenosas, en cuyo lecho se entierran como son el lenguado, la platija, el rodaballo y distintos tipos de rayas; o bien pulpos, morenas, congrios u otras especies de rompientes y zonas rocosas. De finales del Paleolítico, también se ha documentado un conchero en la cala de los Dentoles y algunos restos de moluscos, sobre todo de la especie *Monodonta turbinata* (Born, 1780), pequeña caracola que en la laguna no posee ningún nombre común y que probablemente tuviera un carácter bromatológico, en un asentamiento en las inmediaciones del monte Miral (San Ginés de la Jara).

Durante el Neolítico, se han encontrado restos de patellidos y otros moluscos en el paraje de Las Amoladeras (Cabo Palos) y otras zonas del entorno lagunar que confirman esta explotación de los recursos marinos y la posible utilización, en ciertos momentos, para su realización de algún tipo de embarcación. Frecuentes son también los asentamientos y restos de evidencia pesquera de pueblos que se instalaron posteriormente en el entorno de la laguna como los íberos, quienes, al parecer, mantuvieron los barcos forrados con cuero, así como las monóxilas o pira-

guas, y ya realizaban un primitivo calafateado, impermeabilizando las costuras con breas naturales, resinas o grasas de animales, y también la utilización de pequeñas embarcaciones fabricadas mediante tablas de madera, ante una clara influencia mucho más avanzada de la construcción naval de origen fenicio, griego o romano. Se han encontrado pesas de redes en estos asentamientos, anzuelos e infraestructuras para la elaboración del *garum* y salazones, pero no, una evidencia clara y constatable que nos confirme con total certeza qué tipo de barcos utilizaban para la pesca dentro de nuestra laguna. Aunque, en cuanto a la propulsión se refiere, es fácil imaginar la percha, el remo y algún tipo de vela, muy probablemente de forma poligonal o como las llamadas actualmente cuadradas o redondas. Ya hacia finales de la Baja Edad Media, tras el periodo de dominación árabe, se empieza a tener constancia de algunos artilugios pesqueros y de la utilización de embarcaciones que faenaban en la laguna. Esto supondría un punto de inflexión a partir del cual las fuentes documentales nos irán hablando de las formas de pesca y tipología de las embarcaciones usadas dentro de la albufera, aunque también es cierto que en un principio no demasiado detallada, y que serían muy probablemente iguales o semejantes a las utilizadas durante la dominación árabe, aunque con ciertas diferencias en su construcción y estructura.

Hasta aquí, es bastante oscuro el conocimiento de las embarcaciones que verdaderamente estuvieron navegando y faenando en las aguas de la laguna que llamamos actualmente Mar Menor. Así, a finales del siglo XV, se habla de las artes usadas para la pesca y se nombra la nansa, el boliche, el palangre, entre otros, y al laúd como barco tipo para estos menesteres. Siglos más tarde se detallarán minuciosamente estas embarcaciones para tener una clara exposición de estas a través de autores como Antonio Sañez Reguart en su *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional* (1773).

Pascual Madoz en su voluminosa obra, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar* de 1850 dice << Navegan el Mar Menor de treinta a cuarenta barcos laúdes, en grupos de dos llamados pantasanas>> reafirmando al laúd como embarcación característica de la laguna.

A finales de esta centuria del siglo XIX, por no poder entrar en la albufera los guardacostas, por falta de calado se propone destinar un barco igual a los que usan los pescadores, no tanto por ser embarcación idónea para navegar por la laguna como para evitar que sea conocida a cierta distancia, destinándose para ello un laúd de cuarenta palmos de eslora.

Aumentaremos el conocimiento de estas tradicionales embarcaciones con la excelente obra sobre artes de pesca de Benigno Rodríguez Santamaría, *Diccionario*

de artes de pesca de España y sus posesiones (1923), así como otros trabajos más recientes y directamente relacionados con las embarcaciones a vela latina como: *La vela latina. Un símbolo de la cultura mediterránea* (1991) de nuestro recordado y admirado amigo cartagenero Julio Mas García, que describe fielmente este tipo de embarcaciones y la trayectoria de la vela latina.

De este modo, nos iremos encontrando que el laúd ha sido la embarcación utilizada secularmente en nuestra laguna, y a la que debemos considerar como embarcación típica y tradicional, sin lugar a dudas, con o sin apoyo de otras embarcaciones menores a las que de igual modo debemos considerar como tradicionales dentro del entorno de la laguna, pero teniendo al laúd como barco insignia y que la propulsión eólica, mediante la llamada vela latina, junto a la navegación a remo han sido hasta mediados del siglo XX los únicos medios de propulsión usados por nuestros pescadores, también la percha o larga vara con la que se impulsaban las embarcaciones.

En las embarcaciones de toda la costa mediterránea, del Mar Menor y otras lagunas costeras, como nuestra vecina albufera valenciana, se ha usado, como hemos dicho, y al menos desde que las fuentes documentales nos hablan de la pesca y las embarcaciones, la vela latina, resultado de un proceso de selección y cualificación que terminó con la permanencia e imposición de este tipo de vela frente a otras como las cuadras o cuadradas, por las ventajas de maniobrabilidad que aquella tenía en las labores pesqueras y de navegación de cabotaje, como por ejemplo la ceñida o capacidad de navegar contra el viento.

El nombre de vela latina, aunque de procedencia incierta, parece provenir de los habitantes del Lacio *latium*, región italiana cuyo nombre deriva de uno de los pueblos de origen indoeuropeo, los latinos. Durante el II milenio a.C. esta región incluía la ciudad de Roma y fue el embrión de lo que acabó siendo el imperio romano que llegó a dominar la cuenca mediterránea. Algunos europeos del norte y el este llamaron latinos a los del sur y de ahí latinas a estas velas propias del Mediterráneo como zona de influencia latina.

Otros autores defienden que la denominación de vela latina obedece a una corrupción del nombre original ala trina, de ala en comparación de esta con la vela y trina que hacía referencia a su forma triangular de tres puntas o lados.

En cuanto a su origen, algunos lo atribuyeron al mundo árabe al considerar la posibilidad de que pudiera proceder del Nilo, justificando así su presencia tanto en el Mediterráneo como en el Mar Rojo, el Pacífico y el Índico. Sin embargo, en la mencionada obra de Julio Mas (1991), se reproduce una *liburnoe* "liburnia", nave

utilizada, en el Adriático por los piratas de Dalmacia y posteriormente adoptada por los romanos, quedando constatada la utilización de este tipo de velas en el Mediterráneo siglos antes de su utilización por parte de los árabes, por lo que se puede afirmar con certeza que la vela latina, tal y como hoy la conocemos, ha sido, como hemos dicho, el fruto de muchos años de evolución y que, aunque no fueran los árabes los artífices de este ingenio cuyo origen se pierde en la noche de los tiempos, si parece ser que fueron sus grandes difusores.

Las velas latinas se solían confeccionar de forma artesanal con paños de lona o loneta de fibras, de cáñamo o bien con paños de cotonina o totalmente de algodón (al menos desde que tenemos constancia y hasta la desaparición de las velas latinas hacia los años sesenta). Uno de los últimos maestros veleros (en este caso maestra) en la fabricación artesanal de velas en nuestra laguna fue la señora Clotilde Albaladejo, esposa de Joaquín López, quien ocasionalmente ayudaba a su mujer en estos menesteres, así como posteriormente su hijo Antonio. Joaquín, apodado *el del Estacio* por tener su residencia en dicho lugar entre la laguna y el Mediterráneo, conjugaba las pesquerías en el Mar Menor con el contrabando, algo bastante frecuente entre los pescadores de principio de siglo, entre los que se encontraba mi propio abuelo Juan Olmos *el Luiso*, con lo que paliaban las penurias de la época. Doña Clotilde solía usar la era de su casa como mesa de trabajo: en ella colocaba tres hierros en forma de triángulo, que marcaban la forma que debía tener la vela, donde iban afianzando los paños de esta, una vez cortados a la medida, teniendo en cuenta la eslora del barco y el alunamiento que se debía dar según la flexibilidad de las perchas. Las costuras las efectuaba dando algunos perpuntos con una curiosa aguja de sección triangular (*aguja velera*), de unos 6 o 7 cm de largo, y el *reempuje*; el trapo lo marcaba con el jaboncillo. Una vez estructurada y montada la vela, la terminaba de coser en su casa concienzudamente con una máquina de coser de pedal, doblando y solapando los paños, cosiendo los vendos y reforzando los puntos donde tenían que ir los rizos, haciendo los refuerzos de los puños y la jareta con varias tiras de loneta superpuestas por donde pasaba el alma. El hilo usado para estos menesteres era el cáñamo, llamado hilo palomar o bramante, y que doña Clotilde enceraba haciéndolo pasar mediante una aguja a través de una bola de cera. Las *mataciones* y los rizos también eran de cáñamo e iban cosidos fuertemente, a uno y otro lado de la vela, a unos pequeños refuerzos de lona. Ya solo quedaba relingarla para lo que tenía en su patio unas anillas de las cuales atesaba el lado de la vela a relingar, uniendo fuertemente los grátils, también de cáñamo, a la vela o trapo mediante el rempujo y la aguja, realizando las *gasas* de los rizos, la de los puños, la araña y, muy frecuentemente, un cuarto vendo llamado de avería a modo de refuerzo y sin rizos. En la relinga de la baluma o grátil gordo, y a lo largo

del *pollacón*, se colocaba un refuerzo de cuero o lona muy gruesa que servía para evitar el desgaste de esta parte de la vela al rozar con el *reón*, si el barco no poseía escotadura, una especie de depresión en la zona de proa del *reón*, poco frecuente en los barcos de la laguna. Los agujeros para el cosido de este refuerzo los realizaba con una lezna y, posteriormente, empleaba el rempujo y una o dos agujas veleras según el tipo de costura.

En lo referente a las embarcaciones, podemos afirmar que han sido los laúdes los barcos pesqueros tradicionales por excelencia en el Mar Menor, aunque, por supuesto, a lo largo de la historia, como hemos visto, han podido faenar o haber navegado algunos otros tipos de embarcaciones en la laguna en épocas prehistóricas o protohistóricas, aunque no nos haya llegado ningún indicio constatable, y más recientemente, ya documentadas, alguna balandra o embarcación de recreo hacia finales del siglo XIX y principios del XX.

Los laúdes, con sus velas latinas, formaban parte del paisaje de nuestra laguna y de toda la costa mediterránea, al menos hasta mediados de siglo XX.

Hasta aquí decimos que el laúd es la embarcación tradicional y que es un barco de propulsión eólica a través de la vela que llamamos latina, pero ¿qué es un laúd?.

Según Sañez Reguart, debe su nombre a una supuesta semejanza con ese antiguo instrumento musical dada su forma almendrada. *El diccionario marítimo español* de 1831 lo define como una pequeña embarcación de casco estrecho y largo, semejante a un falucho que haya perdido foque, aletas y mesana, y conservado únicamente el palo mayor con su vela latina. Las opiniones no son unánimes a este respecto. Hay quien opina que el término laúd engloba a un grupo más amplio de embarcaciones que las que ostentan una sola vela, algo muy frecuente en las baleares y costas catalanas donde recibe el nombre de llaúd o llaüt. Además, existen variaciones tanto en sus dimensiones y estructuras como en la nomenclatura de las distintas partes del casco y la vela, dependiendo de la zona o lugar donde se construyera, del gusto del armador y la habilidad del calafate o carpintero de ribera, sin olvidar las cuestiones económicas. Así pues, podemos encontrar embarcaciones con esta denominación con la borda fija o desmontable, la proa carente o no de escotadura y con el remate del casco, tanto en la proa como en la popa, de diferentes formas. En cuanto a su eslora, es también variable: hay que tener en cuenta que no eran barcos fabricados en serie como se suele hacer hoy en día. El armador o pescador disponía la eslora suficiente y necesaria para el desempeño de su actividad con comodidad y sin que entrañe posibles riesgos, a la par que también podían influir, como hemos dicho anteriormente, ciertos motivos económicos.

Creo que no encontraríamos una definición, ni completa ni acertada, de laúd que lo describa detalladamente. Más bien, deberíamos preguntar y, aún así, probablemente sin una respuesta totalmente esclarecedora, a qué llaman laúd en Cataluña, en las Baleares, en la albufera de Valencia, en Murcia, en la laguna del Mar Menor o en cualquier otro lugar. Ya que, como hemos apuntado, las diferencias, tanto estructurales como terminológicas, van a variar sustancialmente de unos lugares a otros e incluso dentro de la laguna existirán diferencias no muy significativas de unas embarcaciones a otras, y además, en algunos casos, estos barcos van a tomar el nombre de la pesquería a la que están o estaban destinados.

La descripción gráfica que a continuación se detalla en los dibujos, así como la terminología usada, se ciñen al laúd tipo más representativo del Mar Menor, construido generalmente por calafates o carpinteros de ribera de la zona del Mar Menor y Cartagena, así como de las demás costas murcianas y algunos de las vecinas localidades alicantinas.

En cuanto a los laúdes del Mar Menor, se distinguen los fabricados para las faenas de pesca, que deben ser considerados como los verdaderamente tradicionales de estas aguas, con una eslora relativamente reducida, normalmente entre los 28 y los 38 palmos, y una manga de entre 10 y 14 palmos, lo que equivale a unas dimensiones aproximadas de entre 6 y 8 m de eslora, y de entre 2 y 3 m de manga, suficientes para faenar en esta laguna y que mantenían sus "regatas" particulares para llevar el pescado lo antes posible a la lonja, la mayoría de las veces compitiendo ellos mismos contra el tiempo con la intención de obtener mejores precios y con la pretensión añadida de que el pescado llegara lo más fresco posible. Y por otro lado, los laúdes que surgen, al parecer y muy probablemente, en un intento de recrear estas pugnas y rivalidades ocasionales que los pescadores tenían entre ellos para demostrar su destreza y la capacidad de sus embarcaciones aprovechando frecuentemente alguna festividad.

Estos últimos eran barcos creados expresamente para regatear. Las personas con recursos económicos, a quienes les atraían este tipo de embarcaciones y forma de navegar a vela, mandaron construir barcos, como hemos dicho, exclusivamente para este fin. A, a finales de los años veinte y principios de los treinta del siglo XX, se construyeron varias de estas embarcaciones con velamen y casco diseñados a gusto de sus propietarios. Eran barcos de 42 palmos, es decir, 8,82 m de eslora, la máxima permitida en estas regatas, no así la manga que era potestad del armador. Estas regatas solían tener lugar en el Real Club Náutico de Regatas de Los Alcázares y en la dársena del puerto de Cartagena como muestran algunos anuncios de regatas de varios diarios de la época que reproducimos a continuación.

Las regatas en Los Alcázares

En las regatas a vela celebradas por la comisión de festejos de Los Alcázares, el domingo 19 del corriente, obtuvo el primer premio la embarcación propiedad de don Tomás Maestre Zapata, tripulada por el patrón de ésta don Dionisio Cuenca (el Cano) cuyo premio consistía en una preciosa copa de plata.

El segundo premio de cien pesetas en metálico lo ganó el bote de los bailadores, de San Pedro del Pinatar.

El tercero, fué adjudicado a la embarcación denominada «Plus-Ultra» de San Pedro del Pinatar.

El cuarto fué premiado don Antonio Pardo (a) el Puche, de Santiago de la Ribera.

Todas las tripulaciones fueron obsequiadas con un banquete por sus respectivos dueños.

Regatas en Los Alcázares

El próximo domingo, a las 2 y 1/2 de si tarde se celebrará en Los Alcázares una interesantísima regata entre los botes de vela latina «Once de Mayo» y «Primer de Agosto», ambos propiedad de los distinguidos deportistas don Tomás Maestre Zapata y don Pedro Sánchez Meca.

Reina inusitada animación para presenciar esta prueba de extraordinario interés deportivo, y seguramente acudirá a Los Alcázares, como un solo hombre, toda la afición ávida de presenciar esta excepcional regata sobre la que tanto viene discutiéndose desde hace unos meses.

Además del interés deportivo que de por si encierra la competición de dichas embarcaciones, existe otro particularísimo entre los aficionados, entusiastas del competente y valiente constructor de los dos citados barcos don Francisco Pinto Pómatu.

Este esmerado artista construyó hace unos 20 años aproximadamente el «Once de Mayo», y desde entonces este gran barco ha venido ostentando sin interrupción el cam-

oficiales se han celebrado en Los Alcázares.

El sportista don Pedro Sánchez Meca queriendo fomentar la afición por esta clase de regatas en Cartagena, pretendió encontrar, (dejando a un lado al señor Pinto) un constructor capaz de hacer una embarcación de los mismos palmos del «Once de Mayo», exigiendo garantías para vencer dos veces en tres regatas que efectuara. Tanscribiría el tiempo, y, pese a las gestiones que se realizaron, no aparecía por ninguna parte el constructor deseado, y sabedor de ello el señor Pinto, se ofreció dando toda clase de garantías para construir el barco que tendría que vencer al «Once de Mayo», (hecho también por él en idénticas condiciones) y dicho y hecho, ahí está el «Primer de Agosto» dispuesto a vencer a su rival, hasta ahora, «Once de Mayo».

Por eso, como digo antes, tiene para muchos aficionados doble interés la regata del domingo, porque en ella ha de demostrar el señor Pinto que es un constructor capaz de superarse a si mismo, batiendo su propio record en el difícil arte de la construcción de embarcaciones de vela.

Un aladrache

DIARIO DE CARTAGENA

Se celebraron con mucha animación en la playa de Los Alcázares las anunciamos regatas a vela, que tanto interés habían despertado.

A presenciarlas concurrieron desde esta ciudad numerosos aficionados y algunas distinguidas familias.

A las tres de la tarde dió comienzo la primera regata entre los barcos «II de Mayo», propiedad de don Tomás Maestre Zapata, y «Romanones», de los señores Sánchez-Meca.

Después de un bonito recorrido, venció el primero, que quedó en posesión de la artística copa de plata donada por la «Peña la Isla», del pueblo de Santa Lucía.

A las 4.30 dieron principio las demás regatas, en las que participaron siete embarcaciones, resultando vencedoras las siguientes:

Primer premio: 100 pesetas. El laud «Virgen del los Dolores», de la matrícula de San Pedro del Pinatar, patroneado por Nicolás López.

Segundo premio: 75 pesetas. El «San Agustín», de la misma matrícula, patroneado por José Escudero.

Tercer premio: 50 pesetas. El «Joven Angelita», también de San Pedro del Pinatar, patroneado por Andrés Castellón.

El público aplaudió con entusiasmo a las embarcaciones ganadoras y especialmente al «II de Mayo», que ha quedado proclamado campeón.

Regatas en el Mar Menor

El domingo en la tarde se correrá en Los Alcázares la última y definitiva regata entre los veleros «II de Mayo» y «1 de Agosto», para disputarse el Campeonato del Mar Menor en el presente año.

Actuarán de jueces de recorrido los competentes «amateurs» don Luis Cabrerizo y don Gonzalo Gómez.

Para mayor comodidad de los muchos aficionados que de esta ciudad y sus barrios desean concurrir para presenciar tan emocionante regata, la Compañía del Tranvía a vapor de Cartagena a La Unión, han establecido dos trenes especiales de viajeros, que saldrán de ésta para la Estación del Mercado (La Unión), el primero a las 12.30 y el segundo a la una de la tarde, habiendo un servicio de automóviles para conducirlos desde La Unión a Los Alcázares.

El regreso será a las 5.45 y a las 6.30 de la tarde.

DIARIO DE CARTAGENA EL PORVENIR
22 de agosto de 1931

Deporte Náutico

REGATAS DE VELA

Hoy y mañana se celebrará en las proximidades de nuestro puerto unas regatas a vela entre barcos de 42 palmos con aparejo de vela latina, que han despertado extraordinaria animación y entusiasmo entre el vecindario de Santa Lucía en donde han sido construidos. Tomarán parte en esta interesante lucha, las siguientes embarcaciones:

«1º de Agosto», propiedad del conocido maestro Pinto, y barco que en el pasado año hizo unas lucidas regatas en el Mar Menor, ganando en la primera prueba al famoso «11 de Mayo», campeón de dichas aguas.

«15 de Diciembre», de Los Alcázares, y que según las noticias reúne condiciones marineras muy aceptables.

«Joven Vicenta», propiedad del operario de la Constructora Naval Señor Montalbán, quien robando horas al descanso ha construido su barco, que lo acredita de inteligente, pues además de su bonito casco, le ha sacado grandes ventajas en las viradas y ha hecho una embarcación muy completa.

«14 de Abril», del experto maestro don Vicente Maspón, acreditado ya en la construcción de buques y hombre de grandes conocimientos marineros. Este barco, que según la opinión de quienes lo han visto es de una esbeltez de líneas maravillosas, no ha querido su propietario y constructor que sea probado antes de las regatas, de manera que esta tarde hará su primera salida al mar.

DIARIO DE CARTAGENA
EL PORVENIR
27 de agosto de 1931

En Los Alcázares

El Presidente del Club Náutico del Mar Menor, nuestro estimado amigo don José Meléndreras Sierra, ha tenido la atención de invitarnos a las regatas de vela, que organizadas por aquel simpático Club tendrán lugar los días 29 y 30, a las dos y treinta de su tarde.

En dicha competición tomarán parte los famosos barcos «1º de Agosto», «Joven Vicenta», «15 de Diciembre» y «14 de Abril», que tan lucidas regatas hicieron en este puerto el sábado y domingo próximos pasados.

Diario de Cartagena
24 de agosto de 1931

REGATAS A VELA

En el exterior del puerto se han verificado en los días 22 y 23 las anunciamos regatas entre barcos de 42 palmos con vela latina.

En ambas tardes, un numerosísimo público se dió cita en los malecones de Curra y Navidad desde donde se podía presenciar la regata.

Tomaron parte en ella los siguientes barcos:

«Joven Vicenta», de Montalbán; «1º de Agosto», del maestro Pinto; «15 de Diciembre», de la Asociación de Los Alcázares, y «14 de Abril», de don Vicente Maspons.

El primer día ganó la regata el «Joven Vicenta», por dos minutos y medio de diferencia, y ayer, el «1º de Agosto» venció por la misma diferencia aproximadamente.

El sábado y domingo próximos se repetirán estas regatas en Los Alcázares, para disputarse el campeonato del Mar Menor.

DIARIO DE CARTAGENA

LA REPÚBLICA

29 de agosto de 1931

NAUTICA

DE LOS ALCAZARES

Regatas a vela organizadas por el Club Náutico de Mar Menor. Los días 29 y 30 del corriente tendrá lugar dos regatas a vela para toda clase de embarcaciones sea cualquiera el aparejo.

Principio de las regatas: a las 14.30.

Recorrido.—Dos vueltas al circuito que será valizado como corresponda en relación con el viento reinante una hora antes de dar principio la regata.

Día 29.—Premios: 1.º 150 pesetas. 2.º 100 pesetas.

Día 30.—Premios: 1.º Copa del campeonato del año actual. 2.º 100 pesetas.

DIARIO DE CARTAGENA

EL PORVENIR

1 de septiembre de 1931

EN LOS ALCAZARES

El sábado y domingo se celebraron en Los Alcázares, las regatas de barcos de 42 palmos con aparejo de vela latina.

En ambas tardes obtuvo el primer premio y por consiguiente la Copa del Mar Menor, el famoso "1.º de Agosto" propiedad de don Pedro Sánchez, al que felicitamos.

DIARIO DE CARTAGENA

EL PORVENIR

27 de agosto de 1939

Regatas

Por exceso de original no pudimos ocuparnos ayer de las interesantes regatas a vela que se celebraron el domingo en Los Alcázares y que llevaron numeroso público a dicha playa.

La primera regata fué entre el famoso velero «11 de Mayo», propiedad de don Tomás Maestre Zapata y la balandra «Romáñez» de los señores Sánchez Mesa ventajosamente conocida también por su andar y demás condiciones.

Después de un lucido recorrido, llegó primero el «11 de Mayo», que ha quedado como campeón indiscutible del Mar Menor, adjudicándose la artística copa de plata donada por la «Peña de la Isla», de Santa Lucía.

Luego se corrió otra regata en la que tomaron parte siete embarcaciones, ganando el premio de 100 pesetas, la Virgen de Los Dolores, patroneada por Nicolás López; el segundo de 75 pesetas, el «San Agustín», patrón José Escudero, y el tercero de 30, el «Jovea Angelita», que lo patroneaba por Andrés Castejón.

DIARIO DE CARTAGENA

16 de agosto de 1954

LAS REGATAS DE VELA LATINA DE AYER EN LOS NIETOS

Trofeo «Fulgencio Roca»

Dada la muy numerosa y ensusista afición que existe en nuestra ciudad, especialmente en el marinero barrio de Santa Lucía, se dieron cita el domingo en la playa de Los Nietos, para disputar y presenciar otros, la más grande regata de vela latina hasta ahora organizada, la *Primera edición del Trofeo Doctor Fulgencio Roca*, montada por el Club Náutico de Los Nietos, y en la que había que dilucidar la supremacía de los barcos cartageneros o de los de aquella mar.

Decimos que ha sido este el mayor acontecimiento de vela latina porque hasta la fecha no se había podido montar ninguna regata en la que se inscribieran trece botes de más de veintiún palmos, y éstos fueron los que formalizaron su inscripción, representando nueve al Mar Menor y cuatro a Cartagena y Santa Lucía, obteniendo estos últimos una bien cumplida y merecida victoria al clasificar a los tres primeros.

No fueron muchos los laúdes de este tipo que se construyeron y que participaron en estas regatas como podemos ver: *Once de Mayo*, construido por don Francisco Pinto y perteneciente a don José María Carrión, dueño del balneario La Encarnación y del Real Club Náutico de Regatas de Los Alcázares, aunque posteriormente comprado por don Tomás Maestre Zapata, al parecer el primero en construirse hacia 1910. En 1930, se construye el *Primero de Agosto*, también por el maestro Pinto y que perteneció a don Pedro Sánchez Meca, y el *Quince de Diciembre* perteneciente a la Asociación de Los Alcázares. Al año siguiente, en 1931, se construirían dos embarcaciones pertenecientes a sus propios constructores, grandes maestros calafates, *Joven Vicenta*, perteneciente a don Ginés Montalbán, y *Catorce de Abril*, perteneciente a don Vicente Maspons, y por último a saber el *Primero de Mayo* también de Francisco Pinto, en 1932, y perteneciente a la Peña Náutica de Cartagena.

La Guerra Civil española significaría un parón en la celebración de regatas con este tipo de embarcaciones de 42 palmos, desapareciendo, algunos años antes de la contienda, toda noticia sobre este tipo de eventos, posiblemente ante la inseguridad e incertidumbre política del momento. A pesar de ello, se seguirán realizando regatas durante la contienda con frecuencia en Cabo de Palos de onde nos llegarán la última noticia de el *1º de Agosto*, y en la que participará con barcos de 30 y 38 palmos fuera de concurso en una regata el 27 de agosto de 1937. Como señala en su obra Julio Mas <<todas estas embarcaciones quedarían para la historia>>, aunque afortunadamente, con la excepción del *Once de Mayo*, apodado el Carrión, que recuerda a su primer propietario, y nada más terminar la contienda, en agosto de 1939, participará de nuevo en una regata en Los Alcázares. Años después, esta última embarcación, tras ser cedida por don Tomás Maestre a don Miguel Ángel Celdrán, fue restaurada, encontrándose hoy navegando de nuevo por el Mar Menor junto al resto de laúdes supervivientes de finales del XIX y principios del XX.

Tras la contienda civil, empiezan a realizarse algunas regatas a vela latina, tanto botes como laúdes, en La Puntica, frecuentemente organizadas y subvencionadas por Tomás Maestre. Estas regatas se celebrarán sobre todo en la festividad de la patrona del mar, la Virgen del Carmen, hasta los años sesenta incluso con regatas de botes y busetas a remo (algo que se podría pensar en instaurar como otro deporte para la conservación de estos tipos de embarcaciones en la laguna). También, aparecen los balandros, llamados snipes, cuya primera regata se efectuará al parecer en Los Nietos en 1943. Al año siguiente, en la misma localidad, se celebrará otra regata: esta vez de embarcaciones latinas. Más avanzada la década de los cuarenta, y dado el interés por la vela latina y esta forma de navegar por parte de aficionados de Cartagena, sobre todo de Santa Lucía, comienzan a celebrarse

algunas regatas, más de vela latina con embarcaciones menores o botes, y también junto a algún pequeño laúd de recreo en esta misma población marmenorense de Los Nietos. Tras una regata de botes de vela latina celebrada en 1952 en esta localidad, surge la idea de crear un club náutico, que vería la luz un año después, celebrándose toda clase de eventos de vela, manteniendo viva la navegación a vela latina, en este caso con botes, y además de latinos, también una serie de nuevos diseños y modelos que irían surgiendo: snipes, cadetes, vaurient y optimists. Todas estas embarcaciones se irían imponiendo en estos años de novedad y modernidad no sólo en Los Nietos también en Santiago de la Ribera, en su pequeño club náutico, creado en 1918, y en donde se construiría posteriormente el actual Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera.

Los Alcázares también se uniría a esta corriente con un nuevo club náutico construido en 1956, el llamado Club Náutico de La Concha (en el actual emplazamiento del Club Náutico Mar Menor), que vendría a sustituir al Real Club Náutico de Regatas de Los Alcázares o Club Náutico Mar Menor, del que recibe su actual nombre, destruido totalmente por el tremendo temporal de 1949 que arrasó prácticamente todas las construcciones palafíticas del Mar Menor, y que significó una gran pérdida para esta localidad de Los Alcázares. En La Manga, también se iniciaría la construcción del Club Náutico Dos Mares a finales de los sesenta.

Todo esto parece tener poca relación con las embarcaciones tradicionales y pesqueras. Más bien, parece relacionado con las deportivas y otras cuestiones en las que no pretendo entrar, ya que no son el objetivo de este trabajo; aunque hace unos años, a principio de siglo, un grupo de pioneros (señalados anteriormente) decidieron emprender una serie de regatas y eventos deportivos con laúdes en el Mar Menor. De este modo, comienza en 2010 un circuito patrocinado por Tomás Maestre y que llevaría su nombre. En estas regatas y eventos deportivos, a diferencia de los anteriores que se realizaban en el Mar Menor hasta los años cincuenta (época que va a marcar un antes y un después con la transición de la vela al motor) va a existir una notable diferencia: en estas regatas actuales de laúdes, además de la prueba deportiva en sí misma, directa o indirectamente, y tal vez no como fin prioritario, aunque sí para algunos, entre los que yo me encuentro, los viejos laúdes se están recuperando, protegiendo y ayudando a su reparación y conservación para ser muchos de ellos arbolados de nuevo. En realidad esta es sin duda la única conexión que yo tengo con las regatas en el Mar Menor: saber que son un medio eficaz para la preservación de los laúdes de esta laguna. Para mí, es un motivo suficiente y plenamente justificado.

Del mismo modo, todos estos aconteceres también nos sitúan en ese cambio

que irá experimentando la laguna, acentuándose hacia mediados de siglo, con la sustitución, como ya hemos comentado, de las clásicas velas latinas por motores de combustión interna; con la demanda de clubes náuticos y puertos deportivos; de nuevos tipos de embarcaciones más novedosas, más modernas; con la sustitución de los pequeños astilleros y calafates por las náuticas de la actualidad; con el uso de fibras y materiales sintéticos que irán reemplazando a los materiales naturales. De esa transformación que ha experimentado el Mar Menor hasta nuestros días y cuyo principal responsable -para bien o para mal- sería la industrialización y, sobre todo, el turismo.

Pero volviendo a las embarcaciones tradicionales y a los laúdes, nombre que los pescadores usan muy poco (incluso, en ocasiones, desconocen), ya que ellos para denominar al laúd utilizan el término genérico de barco, diferenciándolo de este modo de las demás embarcaciones tradicionales de la laguna a las que aplican el nombre propio de cada embarcación: bote, *buseta* y, en el caso de las encañizadas, plancha. Estas embarcaciones menores, como hemos dicho, también las debemos considerar como tradicionales, pues los barcos o laúdes en ocasiones se han valido de botes y *busetas* como embarcaciones de apoyo o auxiliares en su faenar cotidiano, y que, junto a la plancha (embarcación propia de las encañizadas), han llegado hasta nosotros a través de muchos siglos de uso en nuestra laguna.

Así, y haciendo honor al título de este trabajo, introduciremos los respectivos dibujos de todas estas embarcaciones que han faenado en la laguna durante siglos y consideradas como tradicionales, mostrando todas las partes y piezas de los mismos con los nombres utilizados en el Mar Menor.

La descripción de las distintas piezas y partes de un bote se ha realizado a través de lo que consideramos el bote tipo: una embarcación que no se va a diferenciar sustancialmente de otros tipos de botes y va a depender, al igual que en el laúd, de ciertos factores como hemos comentado anteriormente: lugar o ecosistema en el que se desenvuelve, gusto del dueño, el calafate que lo construya, la eslora y la manga más conveniente para cada cual, etc. De este modo en la laguna, serán embarcaciones poco aquilladas y tendrán la proa recta, más o menos lanzada o bien con cierta curvatura, y la popa normalmente redonda o plana (llamada de espejo).

Dentro de la tipología y al margen de las dimensiones y pequeñas diferencias estructurales del bote, encontramos una variante (los pescadores la denominan *buseta*) que consiste en un bote de dos proas, es decir, cuyo casco, tanto la proa como la popa, son similares. Todas éstos, botes y *busetas*, son embarcaciones que podríamos denominar como menores dentro de la laguna, suelen rondar los 4,5

metros de eslora (21 palmos) y están movidas a remo y, en contadas ocasiones, a vela (tanto de martillo como latina) para utilizarlas con frecuencia de envía, excepto la plancha cuya forma de propulsión es la percha.

EL BARCO O LAÚD

Los laúdes tradicionales del Mar Menor, unas veces movidos a vela latina y otras a remo, han sido embarcaciones muy poco aquilladas, con poco calado, ya que tenían que pasar muy a menudo por encima de las relingas de las redes y en ocasiones faenar muy cerca de la costa, por lo que el timón no solía sobresalir por debajo de la quilla para que, al pasar el barco por encima de las relingas, no quedaran enganchadas entre este y la quilla, ya que nuestros barcos no poseen talón o tacón - como en la albufera valenciana - que impida cualquier enganche y que consiste en una prolongación de la quilla en su parte de popa que se introduce bajo el timón.

Los laúdes del Mar Menor difícilmente llegaban a los 40-42 palmos de eslora, algo más que suficiente para realizar con comodidad y desahogo las faenas y las pesquerías dentro de la laguna, prácticamente a lo que en su totalidad se dedicaban. El tipo o modelo más frecuente era una embarcación con la proa bastante vertical, recta o casi recta y la popa con la clásica forma que algunos denominan de pato y el gaón de popa lanzado hacia atrás y cuyo modelo reproducimos en el dibujo contiguo.

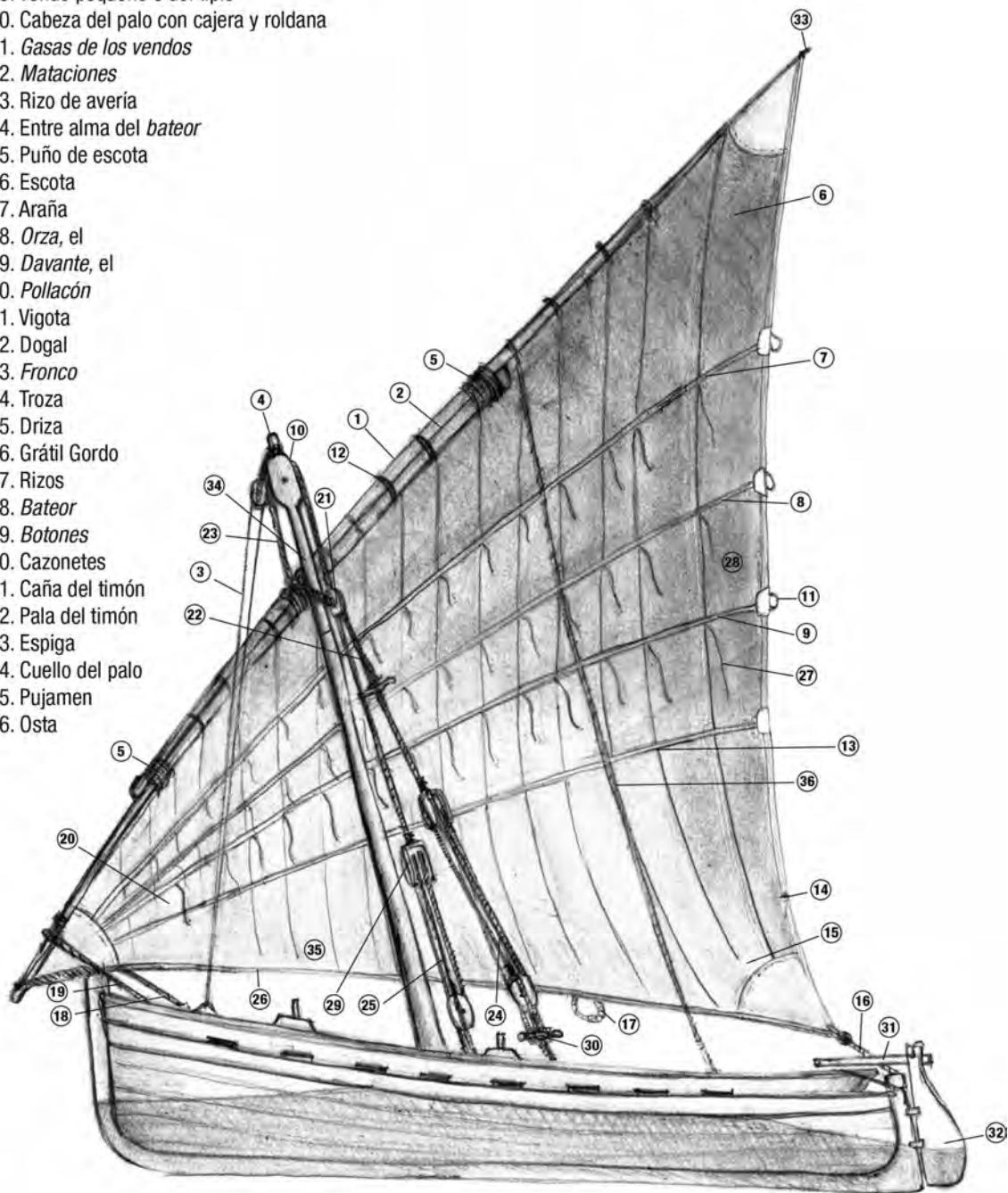
Las embarcaciones de eslora superior a 42 palmos, utilizadas para el transporte de sal, el cabotaje, usos vinculados a las pesquerías en el Norte de África durante el protectorado español, o frecuentes faenas en caladeros del Mediterráneo y otras dedicaciones, han sido excepcionales dentro de la laguna, pescando sólo ocasionalmente en sus aguas por lo que no las consideraremos tradicionales ni propias del Mar Menor.

Hoy solamente quedan algunos laúdes dentro de la laguna practicando la pesca, aunque despojados de sus velas y con la incorporación de motores y patroneras. Muchos desaparecidos o prácticamente destrozados o en vías de desaparición y otros, gracias a sus propietarios, han sido cuidados y arbolados de forma semejante a la que estaban primigeniamente.

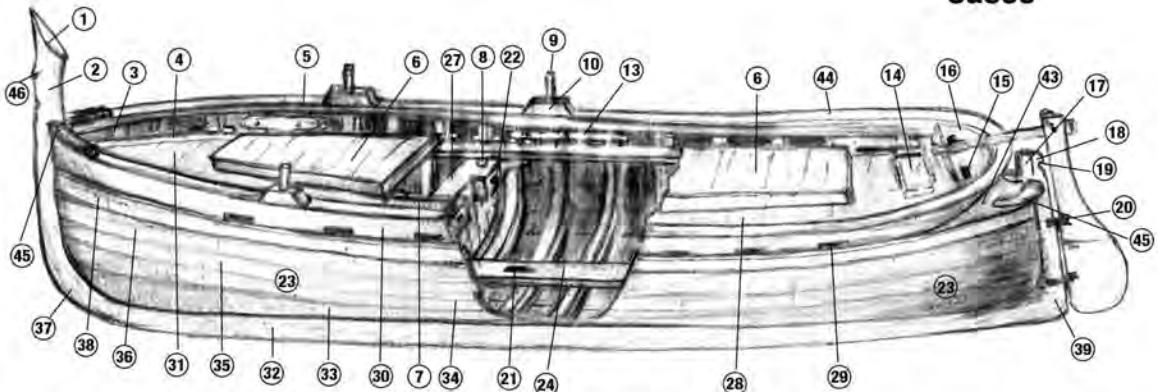
1. Antena
2. Car
3. Aparejo del palo
4. Perilla
5. Enchinias
6. Pena
7. Vendo grande o del tercerol
8. Vendo de enmedio
9. Vendo pequeño o del tiple
10. Cabeza del palo con cajera y roldana
11. *Gasas de los vendos*
12. *Mataciones*
13. Rizo de avería
14. Entre alma del *bateor*
15. Puño de escota
16. Escota
17. Araña
18. *Orza*, el
19. *Davante*, el
20. *Pollacón*
21. Vigota
22. Dogal
23. *Fronco*
24. Troza
25. Driza
26. Grátel Gordo
27. Rizos
28. *Bateor*
29. *Botones*
30. Cazonetes
31. Caña del timón
32. Pala del timón
33. Espiga
34. Cuello del palo
35. Pujamen
36. Osta

Nomenclatura de las distintas partes de un laúd tradicional del Mar Menor

Aparejo

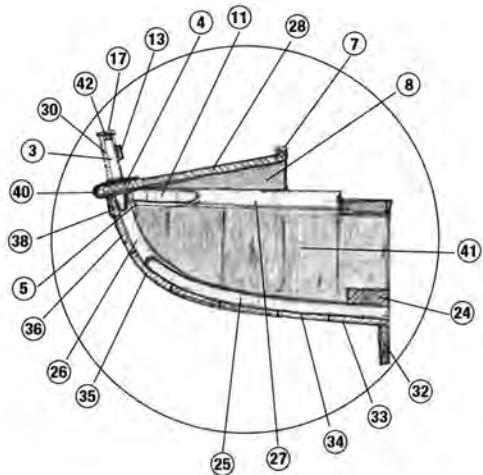


Casco

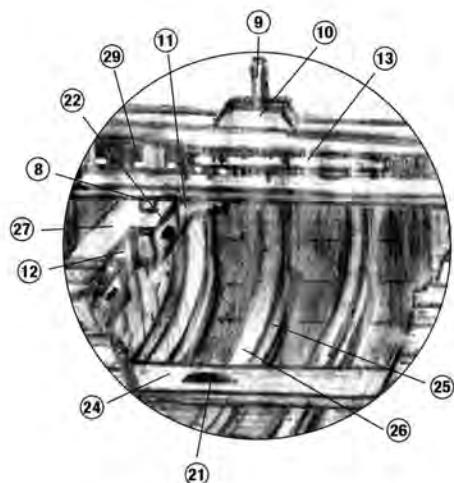


- | | | | |
|------------------|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| 1. Caperol | 2. Roa o Roda | 3. Escalamotes | 4. Tabla de llaves |
| 5. Aforro | 6. Cuartel | 7. Tajamar | 8. Cuña o taco de corredor |
| 9. Escáalamo | 10. Escalamera | 11. Curvatón | 12. Apoyo del palo |
| 13. Cornamusas | 14. Agujero o escotilla del senón | 15. Horquilleros | 16. Pileta de popa |
| 17. Contraroa | 18. Pierroa o roda de popa | 19. Escotera | 20. Herrajes o Pivotes del timón |
| 21. Tintero | 22. Herrajes de la llave | 23. Tablazón | 24. Palo mechal |
| 25. Medis | 26. Estemenera | 27. Banco Proel o de arbolar | 28. Correor o corredor |
| 29. Imbornales | 30. Tabla de imbornales | 31. Cubierta | 32. Quilla |
| 33. Palalla | 34. Sobre palalla | 35. Segunda vocal o sotavocal | 36. Vocal |
| 37. Gaón de proa | 38. Cinta | 39. Gaón de popa | 40. Cintón |
| 41. Mamparo | 42. Regala | 43. Paraescú o Parescú | 44. Reón |
| 45. Orejetas | 46. Nuez | | |

Sección

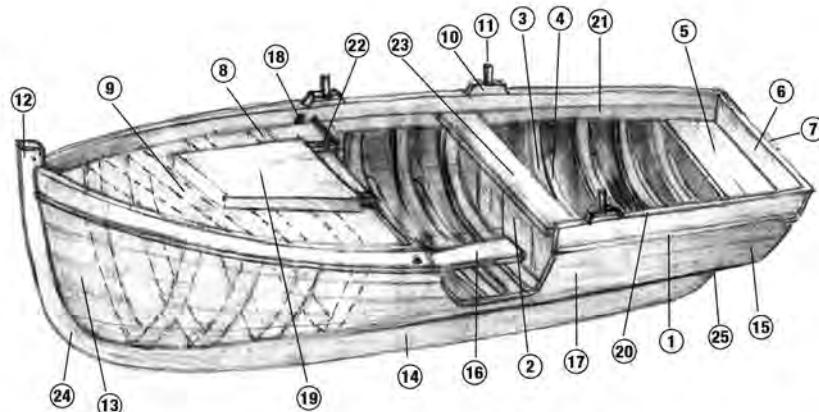


Detalle



EL BOTE

El bote, en nuestra laguna, es una pequeña embarcación, tradicionalmente fabricado de madera por calafates de la zona, cuya eslora oscila entre cuatro y cinco metros, siendo la medida más frecuente los cuatro metros y medio, pero, como en todas las embarcaciones tradicionales y al igual que el laúd, su forma estructural y su eslora depende de los mismos factores o circunstancias que este. Esta embarcación, que a continuación mostramos en el dibujo contiguo, no tiene roda (entendiendo la roda como la pieza que sobresale a continuación de la quilla por encima del *reón* o tapa de regala dos o tres palmos) ni caperol, solo un pequeño *pierroa* de unos 12 cm máximo. En este caso, los pescadores en la laguna la solían denominar *pierroa*, ya que no la consideraban una verdadera roa o roda y como sinónimo de comienzo de roda, de donde amarraban el bote. Hacia el centro de esta pequeña *roa* o *pierroa*, se solía practicar un agujero donde se introducía un pequeño cilindro de madera o espiche transversalmente para que el ballestrinque o la gaza, con la que frecuentemente se amarraba, no se zafara. El bote suele ser una embarcación sin cubierta, aunque en la laguna poseen una pequeña cubierta cerrada mediante un mamparo bajo el banco de proa donde se sustentaba, y una escotilla cerrada por



- | | | | |
|-------------------|-------------------|---------------------------|----------------------------|
| 1. Cinta | 2. Mamparo | 3. Estemenera | 4. Medís |
| 5. Pileta de popa | 6. Espejo de popa | 7. Pierroa o roda de popa | 8. Llata |
| 9. Llatón | 10. Escalamera | 11. Escálamo | 12. Pierroa o Roda de proa |
| 13. Amura | 14. Quilla | 15. Aleta | 16. Palo mechal |
| 17. Tablazón | 18. Imbornal | 19. Cuartel | 20. Reón |
| 21. Aforro | 22. Tajamar | 23. Banco | 24. Gaón de proa |
| 25. Gaón de popa | | | |

un cuartel en la parte superior por donde se accedía. Es una embarcación utilizada con frecuencia como auxiliar o de apoyo del barco o laúd en sus faenas pesqueras. En ocasiones, los botes podían llevar alguna pequeña vela latina o de martillo por ser más maniobrable para un hombre solo, en este caso, el palo se solía colocar en candela y frecuentemente usada de envía en la laguna.

Como los laúdes y a diferencia de los botes latinos de regatas actuales, estos eran muy poco aquillados, pues tenían que pasar a menudo por encima de la relinga de las redes como todas las embarcaciones tradicionales de la laguna y con frecuencia faenar muy cerca de la costa, en zonas de muy poca profundidad.

Aunque, hemos dicho anteriormente que en alguna ocasión se podían arbolar estas embarcaciones, lo normal era su utilización a remo, sin timón, moviéndolas un solo marinero, pero en ciertas situaciones de trayectos largos y fuerte viento se armaban dos pares de remo, unos más cortos, para remar desde la proa sobre el banco que cierra el cuartel y otro desde el banco de la medianía. Tanto el bote como la *buseta* podían usarse como única embarcación por pescadores más modestos en la cual embarcan algunos pequeños artes, como sardinales, palangres etc., y bien a remo o a vela, efectuaban la pesca.

LA BUSETA

La buseta es una embarcación en la que el remate del casco en la proa es muy parecido al de la popa, por lo que la llaman de dos proas, aunque suele existir alguna pequeña diferencia entre ellas.

Esta otra embarcación tradicional del Mar Menor, al igual que el bote, se ha utilizado también con frecuencia de apoyo del barco o laúd. Las dimensiones son similares e igualmente con una eslora y manga fluctuante dentro de lo que hemos considerado valores máximos y mínimos para estas aguas del Mar Menor.

Su construcción, como todas las embarcaciones tradicionales de la laguna, se ha realizado con madera, artesanalmente, y por calafates de la zona.

La cubierta de proa se mantiene exactamente igual que en el bote, el espejo de popa desaparece y la piletas queda reducida a un pequeño altillo similar al que ostentan las planchas de las encañizadas para guardar debajo algún trapo, achicador o cualquier otro pequeño útil. La tracción se efectúa como en el bote, normalmente

a remo, y también ostenta dos pares de escalameras con sus respectivos escálamos.

En las costas gallegas, se utilizaban hacia principios del siglo XX unas pequeñas embarcaciones de entre 4 y 5 m, impulsadas a remo, y en las cuales la forma de la popa era similar a la de la proa, llamadas bucetas.

Antiguamente, estos botes de dos proas eran llamados *picúas* o *picudas*. En la costa de Alicante, Valencia y Cataluña, encontramos estos tipos de botes de dos proas con pequeñas diferencias y con las denominaciones de *busi*, *bussi*, *buso* o *busa*; lo que nos deja un abanico de posibilidades en cuanto al origen de este nombre para esta embarcación: desde una deformación de la voz bujeta, influenciada por el seseo cartagenero, sin pronunciarnos en sí su origen es de tipo andaluz o levantino, o bien, directamente adoptado de estas denominaciones similares de Alicante, Valencia o Cataluña.

El despiece toma las mismas denominaciones que en el bote por lo que nos remitiremos a la nomenclatura del bote tipo que hemos elegido del dibujo anterior.

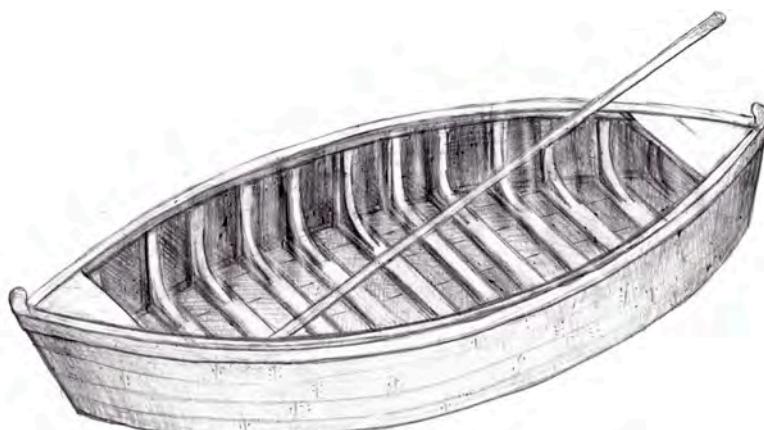


LA PLANCHA

Se denomina plancha a una tradicional embarcación usada en las pesquerías de las encañizadas. Son barcos con los fondos totalmente planos, sin quilla, de dónde le viene el nombre de plancha, ya que tienen que faenar en zonas muy someras. Su desplazamiento se realiza mediante una especie de pértiga llamada percha, con la que impulsan la embarcación dado que los trayectos son bastante cortos y siempre dentro de la misma instalación o establecimiento de encañizada, aunque en ocasiones con fuerte viento eran dos los mozos que, con sus respectivas perchas, impulsaban la plancha. Con ella, realizan labores como *desempescar* o arreglar el cañizo con el mazo.

Estas embarcaciones poseen dos proas al igual que las *busetas*, pero, en este caso, totalmente idénticas, con una eslora similar a la de los botes y sin apenas calado. Las amuras y las aletas son prácticamente verticales y al ser el plan (pantoque) completamente plano las cuadernas son rectas, sin ningún tipo de curvatura, formando un ángulo recto con una especie de pequeño escalamote, donde se afianza las tablas del forro de los costados, y a este tipo de cuadernas o costillas las llaman piezas, también poseen en la punta de la proa y de la popa unas pequeñas cubiertas, abiertas por debajo, que denominan altillos, donde guardan mazos u otros pequeños pertrechos.

Hoy creo que no queda, lamentablemente, ninguna de estas embarcaciones tradicionales de madera. Las existentes actualmente en la encañizada son parecidas, pero fabricadas con materiales sintéticos, como la fibra de vidrio y el poliéster.



6. Las maniobras

En un principio, nuestra intención era hacer una descripción más o menos detallada de las embarcaciones tradicionales y la terminología usada en el Mar Menor desde un punto de vista histórico, tradicional y etnográfico; aunque, posteriormente, hemos decidido incluir las maniobras que se efectúan en estas embarcaciones, adaptándolas a las que los pescadores tradicionalmente utilizaban en la laguna para sus pesquerías. Estas maniobras que, en la mayoría de los casos, son las mismas que las realizadas en las actuales regatas, se simplifican bastante a la hora de su utilización en el ámbito pesquero. Asimismo, la terminología y expresiones difieren en ciertos casos de las utilizadas actualmente en eventos deportivos.

Al incluir las maniobras en este trabajo, inevitablemente he tenido que recurrir a unos amigos, Fran Montalbán y Marina Aravaca, su mujer, quienes, junto a otros compañeros y compañeras, realizan una gran labor, trabajando a través de su asociación de vela latina para la formación de nuevas tripulaciones. Fran es una persona afable y educada, con una paciencia inmensa, que, cuando lo hemos necesitado, ha venido desde Cartagena con el único propósito de enseñar a nuestros nuevos tripulantes sin ningún ánimo de lucro y de una forma totalmente desinteresada (aunque esto lo sabéis todos los que tenéis relación con la vela y lo conocéis); un verdadero amante de la vela latina y navegante, conocedor desde pequeño de esta disciplina. Ni que decir tiene que, a cualquier persona interesada en aprender a navegar, le recomiendo, sin lugar a dudas, los cursos que imparte la *Asociación Amigos de la Vela Latina*. Creemos que son ellos a quienes, por sus años de experiencia y muchas clases impartidas, les corresponde abordar esta labor.

Nosotros, por nuestra parte, intentaremos adaptar las maniobras y la navegación, que se practica hoy en los encuentros y regatas, con las que solían hacer aquellos marineros y pescadores en la laguna antes de los años cincuenta. Tememos que queden demasiado simples a la hora de realizarlas, ya que estos pescadores

en algunas ocasiones navegaban solos en sus laúdes (aunque era más frecuente que estos barcos los tripularan dos o tres pescadores) y usaban una vela algo más pequeña que las que se suelen utilizar para regatas (llamada en otros lugares vela de invierno), pero que para nuestros pescadores siempre era la misma y con frecuencia, remendada.

LA NAVEGACIÓN

Navegar o desplazarse por el agua en una embarcación puede efectuarse mediante distintos tipos de embarcaciones y diferentes formas de propulsión. En este trabajo, sólo vamos a abordar las embarcaciones tradicionales de la laguna y sus formas de propulsión como son la vela latina, el remo y la percha, aunque también se ha usado, de forma ocasional, en alguna embarcación menor, la vela de martillo, que la consideraremos como una variante de la vela latina dentro de las velas que llaman de cuchillo. En este pequeño apartado, pretendemos mostrar las maniobras que con más frecuencia se han realizado en la navegación dentro de nuestra laguna para llevar a cabo cada uno de estos sistemas de navegación, sin pretender convertirlo en un manual práctico para su aprendizaje.

Para dominar con soltura cualquiera de estas disciplinas, sólo hay un método verdaderamente eficaz: la práctica de todas ellas. Aun así, existen tratados que nos explican y aclaran conceptos sobre la realización de las distintas formas de navegar y sus maniobras. En el caso de la vela latin, que es la más compleja de estas formas de navegar, os podemos remitir a un libro titulado *Nuestra Vela Latina* de Francisco Oller y Vicente García Delgado. Conocí este libro casi desde el momento de su publicación y me pareció una obra sumamente interesante, en la que se explica con toda claridad los conceptos de la navegación a vela latina, apoyados en los magníficos dibujos de Francisco Oller. Creo que puede ser un complemento muy útil para todos aquellos que quieran iniciarse en el manejo de la vela latina, pero, como dijimos anteriormente, es fundamental la práctica para dominar esta apasionante actividad.

LA NAVEGACIÓN A VELA LATINA

La navegación a vela latina se realiza fundamentalmente de dos formas: con las perchas y la vela a sotavento del palo (lo que llaman *a la buena*) o con las perchas y la vela a barlovento del palo (*a la mala*). Cada una de estas formas tiene, a su vez, una manera distinta de recibir el viento para navegar y que los pescadores denominan:

Navegación de ceñida: navegar hacia el viento con el menor ángulo posible con respecto a éste.

Navegación de través: navegar recibiendo el viento por la medianía.

Navegación a un largo: navegar recibiendo el viento por la aleta.

Navegación en popa o empopada: navegar recibiendo el viento por la popa.

Existe una nomenclatura más amplia a la hora de navegar y recibir el viento, aunque nuestros pescadores nunca han utilizado estas expresiones. En primer lugar, todas las formas de recibir el viento pueden quedar recogidas en dos grupos, navegar con vientos contrarios y navegar con vientos portantes, de fácil interpretación cada uno de ellos, y dentro de estos grupos las formas ya mencionadas y otras intermedias como navegar a un descuartelar o navegar por la aleta, que nuestros pescadores han incluido en la ceñida y a un largo, respectivamente.

ENVERGAR LA VELA

En primer lugar, para envergar la vela debemos colocar la antena sobre el car para seguidamente introducir las gazas del orza y el davante (el orza por encima del davante); a continuación, se *engasa* o *encapilla* la *gasa* o *gaza* del puño de pena en la espiga de la antena, y la *gaza* del *pollacón*, en la punta del car; se tesan las perchas adecuadamente y se amarran fuertemente las dos *enchinias*: la de la cabeza del car y la de la cabeza de la antena. Seguidamente, se amarran las *mataciones* de la vela mediante un nudo llano y se coloca la osta, si no se ha colocado antes. Estas operaciones los pescadores las hacían en el barco. Actualmente, en los eventos deportivos, las perchas se montan fuera sobre caballetes, se les ponen cuatro o cinco *enchinias*, se amarran las *mataciones* y, una vez montada la vela, se suben al barco.

A continuación, se amarra el *fronco* a las perchas con el nudo del mismo nombre y, seguidamente, con la vigota del dogal, se dan dos vueltas convenientemente sobre el nudo del *fronco*, quedando esta mordida por el resto del dogal, que pasaremos por el agujero de la vigota, una vez que con él hayamos abrazado el palo y las perchas. Este extremo del dogal lo engazaremos en la trabilla de la troza, con la que al tesar esta (*atrozar*), el dogal apriete las perchas contra el palo.

TOMAR RIZO

Para tomar rizo, si la vela está izada, hay que arriarla y soltar las *mataciones*, las *enchinias* y el *fronco*; a continuación, se saca la punta de la antena o espiga de la gaza del puño de pena y se encapilla en la gaza del rizo conveniente; se tesan las perchas no demasiado fuerte, pues los vendos no ostentan relinga y tienen poco alunamiento, y el car y la antena se amarran fuertemente con las *enchinias*; seguidamente, se amarran los rizos de la faja correspondiente y el *fronco*. El trozo de vela, que queda al final de la antena, se amarra doblándolo hacia proa con las *mataciones* de éste. Con esta operación, habremos achicado la superficie de la vela, adecuándola al viento reinante.

VIRAR. Virar por avante

Virar es cambiar de amura cuando navegamos en ceñida. Esta operación se realiza dirigiendo la embarcación hacia barlovento hasta que la vela reciba el viento por el otro costado.

Durante la virada, el patrón mete la caña hacia la vela para variar el rumbo y un marinero cambia el car de posición al otro lado de la roda. Si fuera necesario, algún otro tripulante puede ayudar a levantar el car tirando de la osta. El barco debe coger velocidad antes de virar para que el timón realice bien su función y, si se precisa, se acuartelará el *pollacón* para ayudar a la virada.

TRASLUCCHAR. Virar por redondo

Llamamos trasluchar a cambiar la aleta por donde entra el viento cuando navegamos en empopada o en popa; pasando la popa, en este caso, por el viento con lo que derivaremos o caeremos a sotavento. Para trasluchar, iremos derivando y amollando el davante hasta ponernos en empopada; a continuación, cuando la vela hinche el viento por el otro lado, un marinero cambiará el car de banda rápidamente (con ayuda de la osta si fuese necesario), dejándolo igual de amollado que lo estaba en la otra banda. Esta operación se realizaba muy pocas veces en la navegación por los pescadores de la laguna, ya que entraña cierto riesgo y no solía ser completamente necesaria su realización, pues, si tras la trasluchada, el car quedaba muy cazado, el barco escoraría y podría abocar por sotavento; y, si, por el contrario, queda muy amollado, podría abocar por barlovento.

DESVENTAR LA VELA

En alguna ocasión, nos podemos encontrar en la necesidad de desventar de golpe la vela ante una fuerte racha de viento; esto nos puede suceder en cualquier rumbo, tanto navegando a la buena como a la mala, siendo la actuación y la maniobra distinta en cada caso.

Cuando queremos desventar a la buena, con las perchas a sotavento del palo, debemos actuar sobre la escota, largándola, con lo que la escota quedará libre y se desventará la vela.

Cuando queremos desventar a la mala, con las perchas a barlovento del palo, la maniobra que gobierna no es la escota, sino el davante y si, ante una repentina racha de viento, largamos la escota, la vela no se desventará del todo (pues seguirá embolsando el viento en la parte entre el palo y el extremo del *pollacón*) el empuje se desplazará de golpe hacia proa, el barco cabeceará y podrá zozobrar. En este caso, debemos largar el davante, las perchas girarán sobre el palo y la vela dejará salir el viento.

DESVENTAR EN EMPOPADA CON MUCHO VIENTO

Amollamos la escota y el davante, y traemos el car hacia la popa ayudados con el orza; el *pollacón* se habrá desplazado hacia la popa, desventándose la vela en esta posición, pudiendo arriar las perchas sin ningún peligro.

TUMBAR POR ALTO

Esta maniobra se utiliza para evitar navegar *a la mala* y continuar navegando *a la buena*. Se inicia, izando la vela a tope; cambiamos la troza de banda (pasándola entre el palo y la driza), dejándola amarrada, pero en banda para que el dogal quede sin tensión. Pondremos verticales las perchas, junto al palo y paralelas a éste sobre la cubierta, para posteriormente tumbarlas o dejarlas caer por la parte de proa del palo y por la banda contraria. Otro tripulante cogerá la escota y dando la vuelta al barco por fuera de todos los aparejos y por delante del car, se la devolverá al patrón al mismo tiempo que la osta para que, una vez acabada la maniobra, ésta también quede en su posición. La maniobra termina bajando la vela a la posición

normal, por la banda contraria a la que se encontraba y *atrozando*. Esta maniobra se efectúa siempre en popa. Los pescadores de la laguna la utilizaban en contadas ocasiones, ya que también navegaban *a la mala* con frecuencia y sin ningún inconveniente y, en muchos casos, cuando llegaban a su destino, desmontaban la vela y, al terminar de faenar, arbolaban las perchas por el lado conveniente, para volver *a la buena*.

ARRIAR LA VELA

Esta operación se efectuará siempre *a la buena*, con el viento en popa o de proa. La arriada se realiza soltando la driza para ir bajando las perchas rápida, pero controladamente; al mismo tiempo, se irá soltando el davante y el orza para dejar que suba el car al tirar de la osta y mantener las perchas horizontales; y de esta forma, se irá efectuando la arriada y la vela irá cayendo sobre el barco. Una vez las perchas estén situadas convenientemente en la horquilla y el *embarbaor*, encapillado en el caperol, se recoge la vela. Actualmente, como las velas suelen ser de materiales sintéticos, que se vuelan más fácilmente con el viento, y los barcos llevan más tripulantes, se va recogiendo la vela conforme se arria para evitar que caiga al mar.

En esta maniobra del arriado, al igual que en la del izado, es muy importante estar atentos y trabajar con la osta para evitar que el car pueda meterse en el agua, ya que si el barco se encuentra con arrancada las perchas podrían quebrarse.

LA NAVEGACIÓN A REMO

La navegación a remo se ha efectuado en la laguna, tanto con el laúd como con los botes y *busetas*, en las faenas pesqueras. Esta navegación a remo, que llamamos remar, también se puede realizar de varias formas (las detallaremos a continuación) y suelen llevar tanto uno como dos pares de remos por si la situación lo requiere (aunque en condiciones normales rema un solo hombre). El puño de cada remo, una vez insertados los estrobo del remo en los escálamos, sobrepasa medio palmo la línea de crujía, por lo que se solapan las empuñaduras, dificultando remar al novato, pero no así a los pescadores profesionales, experimentados remadores, que acostumbran a remar con una mano por delante de la otra, sin ningún tipo de tropiezo ni inconveniente, y manejando la embarcación con total precisión. Para remar bien hace falta cierta práctica, las palas de los remos las debemos mantener

siempre de canto con una leve inclinación para que penetren suavemente en el agua, sin originar chapoteos. El remo debe estar totalmente extendido, inclinando hacia abajo la pala lo justo y suficiente para que ésta quede sumergida por debajo de la superficie, y con un movimiento uniforme, de atrás hacia delante o de delante hacia atrás, según los casos, hacer una especie de palanca con el agua que impulse la embarcación hacia delante o hacia atrás.

BOGAR

Bogar es voz procedente del latín *vocāre* 'llamar', por la voz de mando que el arráez (patrón o jefe) imponía para mantener el ritmo de los remeros. Bogar consiste en remar impulsando la embarcación hacia delante, con el remero, normalmente, sentado mirando a popa. Para ello, introduciremos la pala de la forma adecuada por la parte de proa, hacia nuestra espalda, y la arrastraremos bajo la superficie hacia popa, con lo que el barco sufrirá un impulso hacia delante. Esta misma operación efectuada repetidas veces es lo que denominamos bogar.

CIAR

Según Corominas, es voz náutica de origen incierto (tal vez derivado de cía "cadera", por el esfuerzo que desarrolla esta parte del cuerpo al ciar). Remar impulsando la embarcación hacia popa, hacia atrás, normalmente con el remero sentado mirando hacia popa. Se podría pensar que, puesto que la embarcación en este caso debe ir hacia popa, el remero se debería poner en posición contraria, mirando a proa, pero debemos considerar que, normalmente cuando remamos, lo hacemos bogando, es decir, surcando las aguas con la proa. La operación de ciar la efectuaremos en contadas ocasiones: cuando nos pasamos un poco de un lugar establecido o en situaciones semejantes en las que sólo tenemos que cambiar el sentido de los remos unas cuantas paladas, sin tener que cambiar de sitio; o cuando estamos zarpando una red por la popa y el remero tiene que estar observando la operación, con lo cual debe estar mirando a popa. La operación de ciar es completamente la contraria de bogar: introduciremos la pala hacia popa, de la forma adecuada, y la arrastraremos hacia proa, con lo que la embarcación sufrirá un empuje en sentido contrario, es decir, hacia popa.

CIABOGA

Esta palabra, que se compone de cía y boga, uniendo las dos voces ciar y boga en un solo término, define claramente en qué consiste esta operación: ciar con un remo mientras bogamos con el otro, con el fin de que el barco dé la vuelta hacia una u otra banda -según con qué remo ciemos y con cuál boguemos-.

BOGAR DE CÍA

Esta expresión y forma de remar son poco conocidas; no así para nuestros pantasaneros, que pasaban noches enteras remando de esta forma. Bogar de cía consiste en remar, impulsando la embarcación hacia delante con el remero de pie, mirando a proa. Los pescadores, en los días de calma muerta, solían remar de pie, lenta y pausadamente mirando hacia delante, con la vista y el oído atentos a cualquier señal o indicio de pescado y de noche alumbrando hacia el mar con algún foco, *en el oscuro de la noche*, para detectar al mújol con sus saltos, en su intento de huir, al confundir, el paso del haz de luz con algún depredador. A esta forma de remar, que la utilizaban en muchas otras ocasiones, los viejos pescadores, la denominaban bogar de cía

LA NAVEGACIÓN CON PERCHA

Perchar, o navegar con percha, es impulsar una embarcación, en lugares de poco calado, mediante el empuje sobre el fondo de una percha o vara por una y otra banda, alternativamente, para dirigirla donde nos interesa. Definir que es perchar y su realización parece casi un insulto a la inteligencia del lector pero muchos de nosotros nos sorprenderíamos a la hora de intentar efectuar los movimientos con precisión, para conseguir nuestro objetivo con presteza, ya que es algo que, como muchas de las cosas que consideramos sumamente simples, en realidad, requieren cierta práctica.

7. Los nudos

Una vez descritas las maniobras, intentaremos hacer una selección de los nudos que han sido frecuentemente utilizados en nuestras embarcaciones tradicionales, y que puedan tener una relación directa con la navegación dentro de la laguna.

Aún así, no son muchos los nudos utilizados frecuentemente por nuestros pescadores en el faenar cotidiano en el Mar Menor, pero, como hemos dicho, nos ceñiremos estrictamente a los utilizados en las labores marineras relacionadas con la navegación y las embarcaciones, sin contemplar los que puedan ser utilizados en labores pesqueras, considerando que pueden quedar fuera de la intención de este libro.

Asimismo, y junto a las fotografías de todos estos nudos, reproduciremos también los aparejos usados en la vela latina y otras imágenes y dibujos de enseres relacionados con las embarcaciones.

NUDO DE LASCA (Nudo del ocho)

Este nudo se suele utilizar para servir de tope al final de un cabo para, así, evitar que se despase de un motón, argolla, etc. También, se utiliza en el estremo o chicote de un cabo con el que se confecciona un estrobo.



NUDO SIMPLE (Medio nudo)

Es, sin duda, el nudo básico y más sencillo de realizar, no siendo muy usado por los marineros, pues mojado es difícil de soltar, pero, pese a ello, en el Mar Menor suele sustituir al nudo de lasca en algunas de sus aplicaciones dado lo rápido y fácil de su realización.



NUDO LLANO

Nudo muy practicado por los marineros, fácil de hacer y deshacer. Se puede utilizar para unir dos cabos de la misma mena (con menas diferentes, el nudo podría zafarse). Es un nudo muy seguro cuando hay tensión. Utilizado también para amarrar las *mataciones* a las perchas.



NUDO DE TEJEDOR

Es un nudo muy eficaz para unir dos cabos, sobre todo, si son de diferente mena, siendo rápido de hacer y deshacer.



NUDO DE ESCOTA

Como su nombre indica, se usa para amarrar la escota a la vela. Utilizado también para unir dos cabos de manera muy segura, siendo preferible al nudo llano y al de tejedor para esta tarea. Se realiza como el de tejedor, pero el chicote del cabo

da otra vuelta a la gaza antes de quedar mordido. Actualmente, para amarrar la escota, se suele utilizar el as de guía.



INJERTO (Costura)

Voz de apariencia poco marinera y adoptada del campo, aunque usada frecuentemente por nuestros pescadores. Se utiliza para unir dos cabos entrelazándolos entre sí.



GASA (Gaza)

La gaza o gaza ha sido, y es, muy utilizada por los marineros. Se emplea en distintas partes del aparejo latino, como en el chicote del davante y del orza. También, se utiliza en el extremo o chicote de un cabo para remolcar otras embarcaciones o para *engasarla* en la cornamusa del embarcadero (ver provil). También, en el extremo del cabo de un muerto, en el que se fondea el barco, y otros muchos usos. La gaza se realiza *injertando* o entrelazando el chicote de un cabo con él mismo.



GASA DE MANO (As de guía)

Nombre adoptado del valenciano y el catalán, “*gasa de má*”, muy utilizado y conocido por todos los marineros. Como su nombre local indica, se utiliza para improvisar una gaza. No escurre y se deshace fácilmente después de hacer mucha fuerza.



ESTROBO

Este nudo se suele practicar sobre el remo y sirve para unir éste con el escalamo. Se debe impregnar con sebo o grasa, lo que facilita el juego entre ellos sobre la escalamera. Es conveniente hacer el nudo procurando que quede bastante ajustado (para que el remo no se salga del escalamo) al tiempo que permita remar con facilidad.



COTE

Se suele utilizar para afirmar un cabo a un objeto sólido. Es muy rápido de hacer y deshacer. Con frecuencia, también se utiliza como complemento a otros nudos y amarres.



BALLESTRINQUE

Se utiliza para afirmar con seguridad un cabo a cualquier lugar apropiado, usado muy a menudo a bordo. Los pescadores lo emplean siempre que tienen que amarrar los barcos, tanto en la *roa* como en las cornamusas del embarcadero o muelle.



NUDO CORREDIZO (Ahorcaperros)

Este es el nudo corredizo por excelencia. En el Mar Menor, no suele tener mucha utilidad: en contadas ocasiones, puede emplearse para intentar recuperar un ancla perdida o enrocada.



VUELTA DE GANCHO

Es la forma más rápida y simple de amarrar un cabo a un gancho, resultando bastante segura (se pueden dar más vueltas alrededor del gancho, dando así mayor seguridad). Ha sido muy poco utilizado, sólo ocasionalmente (por ejemplo, para hacer firme los aparejos que se usaban para varar las embarcaciones).



NUDO DE ANCLA

(Cote de ancla, cote de pescador, nudo de estalingar)

Los pescadores o marineros de la laguna lo utilizan sólo para amarrar el cabo de fondeo a la anilla o arganeo del hierro o ancla. Este nudo debe quedar bien azocado para evitar rozamientos sobre el arganeo, ya que esto podría llegar a cortar el cabo.



NUDO DE RIZO

Este nudo es muy fácil y rápido de deshacer, y su utilidad viene determinada por esta cualidad. Solamente, usado para amarrar los rizos a las perchas cuando se reduce la superficie vélida. Actualmente, los chalecos salvavidas también suelen amarrarse con este nudo. El nudo de rizo es prácticamente un nudo llano en el que uno de sus chicotes vuelve sobre si mismo para quedar en una posición tal que, solamente con un tirón, el nudo se deshaga completamente.



MARGARITA

De todas las variantes de margarita, esta es la que se emplea normalmente en nuestra laguna, dada la rapidez con la que se realiza y la facilidad con que se deshace. Se utiliza para intentar que no trabaje la parte dañada de un cabo o, bien, solamente para acortarlo.



VUELTA DE MANIOBRA

Forma de amarrar un cabo de manera firme y segura en una cornamusa cuando se prescinde del ballestrinque.



NUDO DEL FRONCO

Nudo que se realiza con el cabo del mismo nombre y que sale del aparejo de ice o driza, pasa por la roldana del palo y baja para el amarre de las perchas

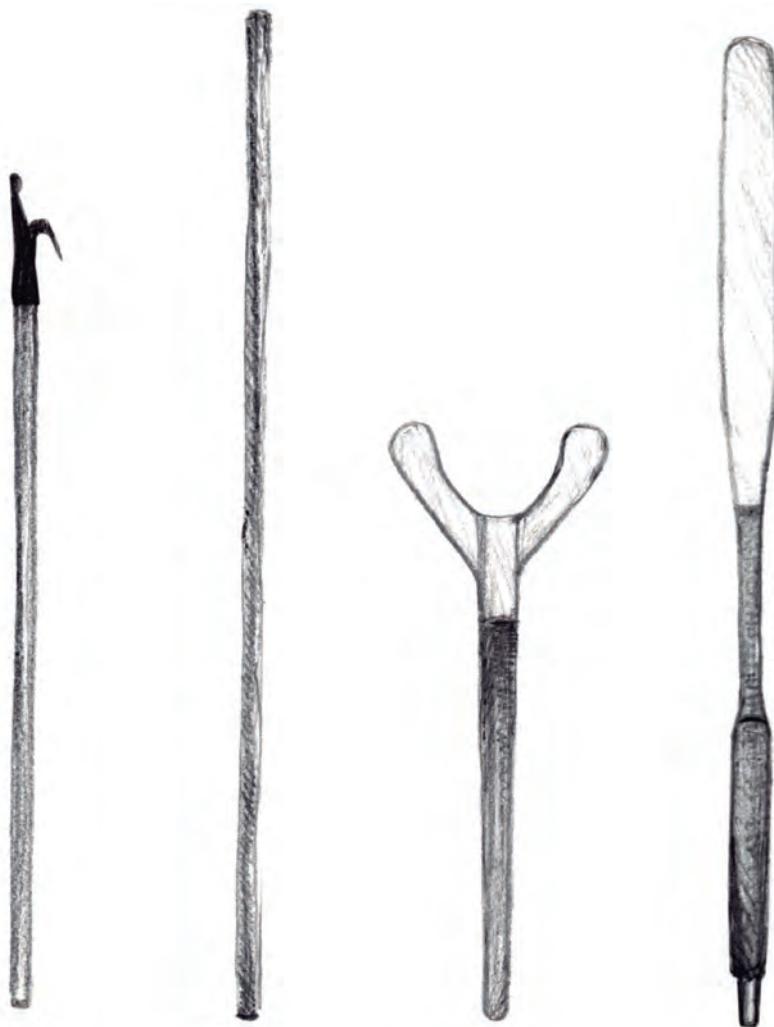


8. Aparejos del láud tradicional del Mar Menor





9. Distintos útiles y enseres



BICHERO

PERCHA

HORQUILLA

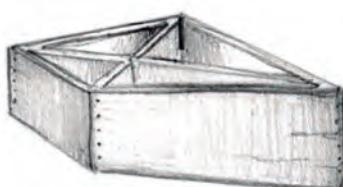
REMO



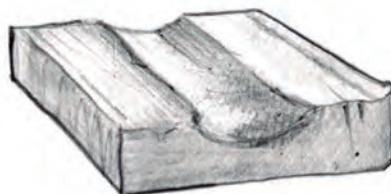
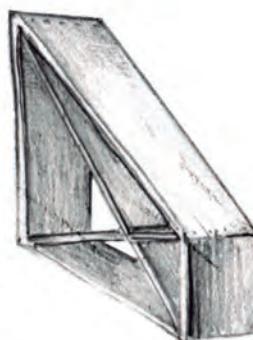
**CALÓN
DE ALAR**



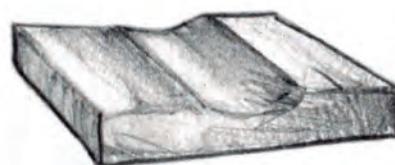
ROLLIZOS



BANQUETAS

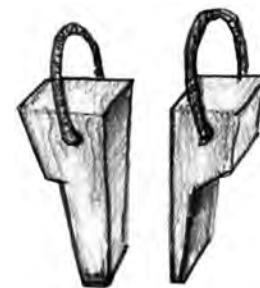


PARALES





PALLOLES



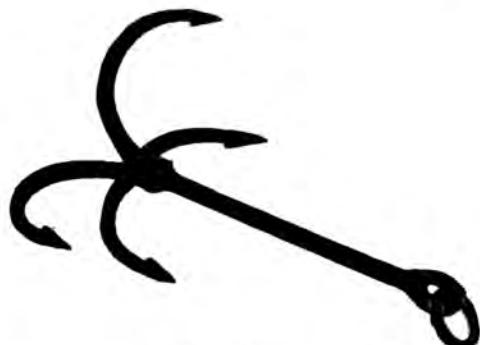
CUÑAS



T
T
LLAVE Y PASADORES



ZARZOLA



HIERRO



BALDE

10. Glosario

Para la realización de este glosario, se ha intentado recopilar todas las voces relacionadas con las embarcaciones tradicionales dentro de la laguna del Mar Menor, intentando respetar, lo más fielmente posible, tanto la terminología lagunar como las voces y expresiones propias de los pescadores, en ciertos casos, exclusivas de la zona marmenorensa.

El glosario pretende aclarar por medio de las distintas definiciones y de la etimología de las palabras, en los casos que nos ha sido posible encontrarlas, algunas voces que pueden confundir o ser interpretadas como errores, pues hay términos que en la laguna adquieren un significado diferente a los aceptados en los tratados náuticos, encontrándose algunas polisemias y abundantes sinonimias no contempladas en muchas ocasiones en el *Diccionario de la lengua española* o bien ostentando una acepción totalmente distinta.

Las peculiaridades léxicas y fonéticas, que aún perduran en la laguna, son consecuencia, en muchos casos, de la trasmisión a través de la escritura, pero principalmente por tradición oral, como consecuencia de la colonización y repoblación de estas tierras por catalanes, castellanos, valencianos o aragoneses; sin olvidarnos de los arabismos y mozarabismos que perduraron con el tiempo y de los que provienen algunos de los términos y voces actualmente utilizados.

Históricamente, y a lo largo de muchos siglos, los pescadores, sobre todo los *pantaneros*, faenaban en la mar varios días seguidos, tocando tierra solo para comer en alguna de sus playas, prácticamente despobladas hasta los comienzos del siglo pasado. Esta especie de aislamiento ha hecho que se guarden ciertas voces, sobre todo catalanismos, de un modo más eficiente aquí en el ámbito marinero

del entorno lagunar, que en tierra adentro o zonas más pobladas con mayores intercambios, tanto comerciales como culturales. Las grandes constructoras navales, tanto civiles como militares, y la actividad portuaria han favorecido que todas estas peculiaridades se diluyan en pro de una dialéctica con voces más aceptadas y generalizadas en ciudades tan próximas como Cartagena.

Algunas de estas voces son adoptadas del campo y probablemente adaptadas a una determinada función, dada su similitud con ciertas labores del campesinado, ya que los pescadores de esta laguna, en ciertos casos, han subsistido tradicionalmente entre la agricultura y las faenas pesqueras. Del mismo modo los campesinos, que vivían en casas diseminadas en el entorno de esta laguna, prácticamente despoblada hasta finales del siglo XIX, también solían tener pequeñas artes, sobre todo de arrastre, que usaban desde la costa ayudados de sus caballerías para abastecerse de pescado.

También se debe tener presente, el hecho de haber faenado en la laguna, durante los últimos siglos, pescadores valencianos, de los que se han tomado prestados algunas de sus expresiones, con frecuencia derivadas del catalán.

La recuperación de todas estas voces y expresiones, que han llegado hasta nosotros de generación en generación, de una forma fiel y celosamente guardada por nuestros pescadores, está encaminada tanto a su conservación como a su incorporación, dentro de lo posible, a nuestra navegación actual, ya que forman parte de nuestro legado y seña de identidad de nuestro querido Mar Menor.

POR ORDEN ALFABÉTICO:

Abarloarse: Colocarse una embarcación de costado junto a otra, al muelle o al embarcadero, y amarrarse a ellos.

Abatir: Derivar. Desviarse una embarcación del rumbo que llevaba como consecuencia de la fuerza del mar, el viento o la corriente. **Il Bajar** alguna cosa. **Abatir la vela.** Aunque esta acepción es poco usada.

Abocar: Zozobrar. Volcar la embarcación. Término no registrado en el DLE con esta

acepción pero muy utilizado en nuestra comarca con un significado semejante a naufragar, aunque esta última voz conlleva hundirse o destruirse la embarcación. Este término también se contempla en náutica, aunque no en la laguna, para señalar la aproximación a la entrada de un puerto, canal o fondeadero. *Entrar en la bocana*. También, se contempla la acepción poner boca abajo un cubo o una tina. Con este sentido, parece provenir el significado de *abocar la embarcación, ponerla boca abajo*.

Abordar: Ver Embestir. Colisionar una embarcación con otra. Término marinero conocido, pero poco utilizado por los pescadores del Mar Menor que usan más frecuentemente la voz embestir.

Abrigo: Ver socaire. Zona de resguardo o paraje protegido a sotavento de alguna isla o zona de costa amparado de los vientos y mar reinantes.

Acalar: Bajar un tramo la vela.

Achicador: Derivado de achicar. Ver zárzola.

Achicar: De *chico*. Sacar el agua embarcada. II Disminuir la superficie vélida, normalmente tomando rizos.

Aclarar: Del latín *acclarare*. Desliar o desenredar generalmente un cabo o un arte. II Disiparse las nubes o la niebla.

Acuartelar: Presentar aún más al viento la superficie de la vela, llevando el puño de amura o *pollacón* hacia barlovento para ayudar a caer la proa hacia la otra banda. Esta maniobra se suele usar en las viradas.

Adrizar: Del italiano *addrizzare* "enderezar". Lo contrario de escorar, es decir, recuperar la embarcación una posición estable.

Adujar: Según Corominas, probablemente del genovés *duggia*, derivado de *doggiá* 'plegar, doblar'. Recoger un cabo enrollándolo con vueltas o adujas sobre sí mismo.

Aforro: De aforrar, forrar. Cabo con el que se forra otro mayor o acción de forrarlo. En la laguna, los pescadores utilizan este término con distinta acepción: únicamente para denominar las tablas que se usan interiormente como forro de una embarcación, distinguiéndolo así del forro o *tablazón* exterior de dicha embarcación. Llamamos aforros, por tanto, a las tablas que discurren por debajo de la cubierta del barco, de proa a popa, uniendo las cuadernas, y en donde se apoyan los baos, también

llamada durmiente e igualmente la tabla que, junto a la tapa de regala y de proa a popa, une los *escalamotes* o barraganetes por la parte interior del casco del laúd, así como a la tabla o tablas que, junto a la tapa de regala, une las cuadernas, de proa a popa, por la parte interior del casco, en las embarcaciones menores como los botes o *busetas*.

Aguantar: Del italiano *agguantare* “coger, detener, resistir”, y este derivado de *guanto* “guante”, de ahí la expresión *echar el guante* “agarrar”. Sujetar un cabo o pertrecho. II Retener la embarcación cuando está en arrancada. II Resistir un temporal.

Apoyo del palo: Abertura con función semejante a una boca de tinaja. Comido o bocado cuadrado en el banco de arbolar en donde se apoya el palo y se afirma mediante la llave y las cuñas.

Alefritz: Probablemente, del árabe *alifríz* “el alero, el friso”. Ranura o canal que se hace longitudinalmente en la quilla, pie de roda, roda y roda de popa o codaste para encastrar la primera tabla del forro o *tablazón* (*la palalla*) y las cabezas de las demás tablas.

Aleta: Cada una de las partes posteriores de los costados de la embarcación que, al converger, la cierran por detrás formando la popa. Existen dos aletas: la aleta de estribo y la de babor.

Algodón: Del árabe *alquútún* y del catalán *cotón*. Aunque introducido por los árabes hacia el siglo XII, no empezó a utilizarse masivamente hasta el siglo XVIII. El algodón es una fibra vegetal que se extrae de algunas especies de la familia Malvaceae, *Gossypium* spp, muy utilizado antiguamente en la confección de redes, paños de velas, brasoles y otros útiles, y aparejos. Su utilización fue disminuyendo en la laguna hacia mediados de siglo XX como consecuencia de la aparición de fibras sintéticas como el nailon.

Alquitrán: Voz proveniente del árabe hispánico *alqitrán* o *alqaatrán*. Brea. Sustancia viscosa, espesa, de fuerte olor, que se obtiene de la destilación de productos como el carbón o petróleo (“alquitrán mineral”) y madera (“alquitrán vegetal”). Se utilizaba para cubrir la estopa en el calafateado. Con el alquitrán se embadurnaba la superficie exterior de las embarcaciones hasta la obra muerta para evitar penetraciones de agua. También llamado *napta*, del latín *naphtha* “negro”, aludiendo a su color. Muy usado antiguamente para el alquitrancado de redes y aparejos.

Alunamiento: Curvas que forman los grátils o relingas de la vela.

Amadrinar: Unir o parear dos cosas a fin de reforzar una de ellas o de producir entre las dos mayor resistencia. *Amadrinar dos embarcaciones.*

Amainar: Término probablemente de origen catalán. Aflojar o perder fuerza el mar, el viento o una tormenta.

Amarrar: En la mar no se suele utilizar el verbo atar sino amarrar.

Amarra: Cabo con el que se fondea la embarcación mediante el ancla o se usa para sujetarla al muelle, muerto o embarcadero.

Amollar: De a- prefijo y mollar “blando, flojo”. Aflojar una escota cabo o relinga.

Amorrrar: De a- prefijo y morro, “bajar o inclinar la cabeza”. Calar mucho de proa. Los pescadores de la comarca usan frecuentemente el término con el significado de embestir la proa de la embarcación en la arena de la costa para quedar encallada.

Amura: Cada una de las partes delanteras de los costados que, al converger hacia la roda, forman la proa. Existen dos amuras: la amura de estribor y la de babor.

Ancla: Hierro. Procedente del latín *ancora*, y este del griego *ἄγκυπα* *ánkyra*. Instrumento de hierro o acero, pesado y fuerte, de formas variadas y diversos modelos, que unido al extremo de un cabo firme al barco sirve para fondearlo. En la antigüedad, también se usaron anclas con cepo de madera y plomo, como las utilizadas por los romanos o como las fenicias, grandes piedras con un orificio central para amarrar el cabo de fondeo, o con algún orificio más en el que se insertaban puntas de madera con las que se aferraban mejor al fondo. Su peso dependía del tamaño de la embarcación y el tiempo de fondeo. En la laguna la utilización de pequeñas embarcaciones no hacía necesario el empleo de grandes piedras. Tan solo una piedra de veinte o treinta kg sería suficiente, bien atada por encima o mediante un agujero, o bien el uso de algún pequeño rezón.

Antena: Ver entena. Palo superior de las perchas. En ciertos lugares, pena.

Aparejar: Del latín *appārāre* “preparar, disponer”. Colocar convenientemente el aparejo en la embarcación, quedando lista para la navegación.

Aparejo: Del latín *appariculum* y del verbo latino *appārāre* “preparar, disponer”, es decir, montar o disponer adecuadamente el aparejo. En sentido amplio, se le

llama al conjunto del palo, perchas, jarcias y vela. También, se denomina aparejo a cualquier cabo que, asociado a motones o cuadernales, mantiene una función determinada.

Aparejo del palo: Aparejillo con un pequeño motón que se afirma en la perilla del palo mediante una gaza, en la misma banda que la de la troza, y evita con *mar picada* que el palo cabecee, realizando una función semejante a la de un obenque o burda.

Aproar: Poner proa al viento. Según el DLE, poner proa, dirigir la proa hacia alguna parte.

Apuchar: Derribar. Lo contrario de orzar, es decir, aumentar el ángulo de la proa con el viento.

Araña: Gaza firme en el tercio de popa del grátil gordo o relinga del pujamen para ayudar al patrón a *cazar* la vela. Nombre tal vez relacionado con la mitología clásica, con el mito de Aracne, por su habilidad tejedora, ya que la araña antiguamente era un pequeño cabo que, mediante una fuerte y hábil costura, se injertaba en la relinga del pujamen por sus dos chicotes, con lo que se formaba una pequeña gaza que ayudaba al patrón a asir la vela para cazarla.

Árbol: mástil

Arboladura: Término derivado de arbolar. Conjunto del palo y las perchas.

Arbolar: Colocar el palo, mástil o árbol, y las perchas convenientemente en la embarcación.

Arganeo: Del francés *arganeau* “argollón”. Anilla o argolla, dispuesta en el extremo superior de la caña del ancla o hierro, en donde se efectúa el nudo de entalingar para unirla al cabo de fondeo. Los pescadores del Mar Menor no tienen una denominación específica ni para esta argolla ni para el nudo que en ella se efectúa, y no suelen utilizar el término.

Armador: Derivado de armar. Dueño o propietario de las embarcaciones, redes y demás útiles necesarios para cualquier tipo de pesca. En la laguna no es muy frecuente la figura del armador y el uso de esta voz, ya que las propias familias son armadores y pescadores a la vez, aunque se conoce el término.

Armar: Voz derivada del latín *armum* “arma” y que, a la vez, proviene de una raíz indoeuropea *ar – que indica encaje, y con esta idea de encajar, articular, colocar, preparar, obtenemos su definición. Guarnir o aparejar el palo, las perchas, la vela, los remos u otros elementos como el timón hasta dejarlos listos para ser usados.

Armazón: Conjunto que forma la quilla, las rodas y contrarruedas, las cuadernas y los baos de una embarcación a modo de esqueleto, y suelen fabricarse con maderas más nobles (como las de encina y olivo), que las maderas del forro, que suelen ser de pino. El armazón o esqueleto y el forro o tablazón forman el casco.

Arráez: Palabra procedente del árabe *ar-râ’is* “jefe, capitán” con la que se designaba al patrón o encargado de una embarcación o encañizada. El término se adoptó desde muy antiguo por los patrones de embarcaciones y encargados de las encañizadas, manteniéndose en estas últimas hasta ya entrado el siglo XX.

Arrambar: Voz catalana de origen incierto “arrimar”, acercarse”. Acercar el car a la roda.

Arrancada: Inercia que trae la embarcación cuando viene navegando.

Arreciar: Aumentar la intensidad de una tormenta, tempestad o viento

Arrecife: Hilera de rocas que se elevan del fondo, cubiertas o no por las aguas y peligrosas para la navegación. *Arrecife de la Rondella*

Arriar: Aflojar o soltar poco a poco un cabo. II Bajar la vela.

Arriar en banda: Largar. Soltar de golpe cualquier cabo, dejándolo totalmente libre y desentendiéndonos de él.

Arribar: Del latín vulgar *arripare*, derivado de *ripa* “orilla”. Llegar la embarcación a una orilla, puerto, embarcadero o lugar determinado sea o no su destino.

Astillero: Atarazana. Establecimiento donde reparan y construyen embarcaciones los carpinteros de ribera o calafates.

Atesar: Tesar. Tesar la vela. Poner tirantes los cabos, perchas y relinga de la vela o cualquier otro cabo, relinga o semejante.

Atracar: Del árabe *taraqqà*. Arrimar una embarcación a otra, al embarcadero o a tierra.

Atrozar: Trozar. Tesar la troza.

Auñar: Prevenir el enroque del ancla en zona rocosa, haciendo un ballestrinque con el cabo de fondeo en uno de sus brazos, con lo que, tirando del cabo hacia atrás, se debe desenrocar. Con esta operación, se puede perder cierta seguridad en el fondeo, pero se ahorra colocar el orinque (una lienza amarrada a los brazos del ancla con un flotador) con lo que, tirando de este cabo, se desengancha. Sin embargo, esta práctica del orinque no se utiliza en el Mar Menor muy probablemente por su poca profundidad y escasez de fondos rocosos.

Avante: Del latín *abante* "delante". Hacia delante.

Azocar: Apretar o apretarse fuertemente un nudo o ligadura.

Babor: Parte izquierda de una embarcación, mirando hacia proa y colocado el observador en crujía. La locución adverbial "a babor" indica acción, dirección, colocación y situación de alguna persona o cosa hacia esa banda. El término procede del neerlandés *bakboord*, ya que *bak* tiene el significado de espalda y *boord* el de bordo o borda, pues, al llevar las embarcaciones el timón en el lado de estribor, los marineros maniobraban de espaldas a esta otra banda de babor.

Bahía: Entrada del mar en la costa, de relativa amplitud y poca profundidad, que suele servir de abrigo a las embarcaciones.

Balde: Hacia finales del siglo XVIII, principios del XIX, el balde se definía como un cubo más ancho por el fondo que por la boca, generalmente de madera y con asa de cabo. Durante este periodo, también se le llamaba cacimba, voz relacionada con los hoyos que se practicaban en la arena de las playas de La Manga para sacar agua dulce. Más recientemente, se suele llamar balde a cualquier tipo de cubo generalmente usado para baldear la cubierta o para achicar agua de la embarcación.

Baldear: Echar agua con un cubo o balde (de ahí la procedencia del término) sobre la cubierta de una embarcación para limpiarla.

Bancada: Banco.

Banco: Bancada o madero situado transversalmente en la embarcación y usado frecuentemente por los marineros o pescadores para sentarse cuando están remando. Los tradicionales laúdes del Mar Menor normalmente llevan dos bancos:

el de proa o de arbolar sobre el mamparo que cierra la cubierta de proa, separando ésta del traste y que sirve de soporte al palo; y el de popa, que separa el traste de la sentina. Las embarcaciones menores, botes y *buetas* suelen ostentar también dos bancos: uno a proa, sobre el que se suele cerrar una pequeña cubierta y cuando, en ocasiones, se armaban dos pares de remos también se usaba para remar, y otro, hacia la medianía, desde donde normalmente se rema. La plancha no ostenta banco alguno, ya que la propulsión se realiza perchando de pie.

Banco de arena: Promontorio arenoso que puede provocar encallamientos en zonas de poca profundidad.

Banda: Cada una de las partes simétricas en las que queda dividida una embarcación por un plano longitudinal-vertical que pasase por la línea de crujía. Existen dos bandas: la de estribo y la de babor.

Banda, dar a la: Tumbar la embarcación sobre un costado, normalmente para descubrir su fondo por cuestiones de compostura o limpieza. *Dar a la banda*

Banda, estar en: Locución adverbial utilizada cuando algo está suspendido, sin tensión, como un cabo u otras cosas. *Estar en banda*

Bandazo: Tumbo o balance violento que da el barco hacia uno de sus lados.

Bao: Del francés *bau* y este del francés antiguo *balc* "viga". Ver *llatas* y *llatones*.

Barbas: Conjunto de algas y otros organismos que, adheridos al fondo de la embarcación, cuelgan de ésta al permanecer tiempo en la mar sin haber sido limpiada.

Barco: Construcción cóncava capaz de flotar, simétrica respecto a un plano longitudinal-vertical, que sirve para surcar las aguas. En la laguna, se ha usado tradicionalmente este término para designar al laúd distinguiéndolo así de las embarcaciones menores o auxiliares como botes o *buetas*.

Barlovento: Zona por la que se recibe el viento. Puede indicar dirección.

Bateor: Baluma. Caída de popa de la vela o parte posterior de esta por donde sale el viento. El término, derivado del valenciano y usado en su albufera, *batedor*, parece indicar la acción de golpear de un lado hacia otro la vela, por lo que su procedencia podría derivar de batir, "batidor", por ser la parte de la vela que más flamea o bate

con el viento cuando se suelta o soltamos la escota. En algunos tratados del siglo XIX, se usa el término batidor como sinónimo del alma de este paño de la vela. Sañez Reguart nombra la *valuma* o *batedor* y la define como las cuatro listas de lona que, cosidas en grueso unas sobre otras, forman la vaina o jareta que va del puño de pena al puño de escota en donde se instala el alma. Sin embargo, el *Diccionario Marítimo Español* de 1831 define el batidor como el nervio o alma que va por dentro de la jareta de la baluma. Pero en la laguna siempre se ha entendido el *bateor* como la última parte o pieza de la vela, de alto en bajo, de mayor amplitud que el mismo borde de ésta. El término castellano baluma parece tomado del catalán *balum*, variante de *volum* “volumen”, que procede del latín, indicando la impresión visual de esta parte final de la vela cuando embolsa viento. Baluma es una voz no utilizada en el Mar Menor.

Bichero: Palo largo que finaliza en dos puntas, tradicionalmente de hierro o metal. Una de las puntas es recta y sirve para apartar, la otra forma un gancho para asir. Según Corominas, esta voz procede del portugués *bicheiro* “palo para pescar con un anzuelo en la punta”. Otros autores opinan que el término podría derivar de bicha, “serpiente”, pues las serpientes se suelen coger con un artilugio parecido llamado bichero. Suele ser un instrumento bastante útil en los atraques y desatraques. Aunque en el Mar Menor casi nunca lo han usado, ya que la borda de las embarcaciones es bastante baja y permite coger con facilidad cualquier cabo o boyo.

Bocana: Entrada de un puerto, bahía, laguna o albufera.

Bocanero: Viento que sopla entre el jaloque y el sur, de nombre poco conocido, cuyo término utilizaban los antiguos pescadores en el Mar Menor. Desconocemos cuál es el origen de este nombre y a qué alude su significado.

Bocales: Las dos tablas primeras que van por debajo de la cinta, de proa a popa, formando parte del forro o tablazón. La superior sería la bocal o primera bocal, y la inferior, más cercana a la quilla, la segunda bocal o sotabocal.

Borda: Derivado de *borde*. Parte superior del costado de una embarcación desde la cubierta a la tapa de regala o *reón*.

Bordadas: Tramos o trechos entre las viradas que se producen cuando se navega voltejeando, es decir, cuando se navega alternativa y consecutivamente de una y otra banda para intentar ganar o adelantar hacia barlovento.

Bordo, a: Bordo es voz procedente del fráncico *bord* “lado o borde del barco” -a- preposición con el sentido de “entre”. A bordo es pues una locución adverbial que señala todo lo que se realiza entre los bordes, es decir, dentro de la embarcación.

Botadura: Acción de echar al agua una embarcación tras su construcción o reparación.

Botador: Palabra proveniente de *botar* “echar fuera, expulsar, arrojar”. Herramienta de calafate, semejante a un cincel de punta cónica, que sirve para echar fuera clavos y pernos o para embutirlos en la madera.

Bote: Bote es voz proveniente del inglés arcaico *bat*, hoy *boat* “embarcación pequeña”.

Botón: Motón. Cuadernal. Garrucha de madera por donde se laborean los cabos. La deformación fonética local del término tal vez sea debida a la semejanza a este objeto, tanto en su pronunciación como en su forma. Los pescadores locales usaban este término indistintamente para los cuadernales o motones con varias roldanas. El término *botón* obtiene diferentes acepciones en marinería, pero no tienen nada que ver con el significado con el que nuestros marineros frecuentemente lo han utilizado. En la albufera valenciana usan coloquialmente en ocasiones para designar un motón, la voz *botó*, aunque en valenciano *botó* también tiene otras acepciones como, objeto con forma de bola por lo que parece hacer también alusión a su forma. En nuestra laguna este término posiblemente fue adoptado desde antiguo al ser frecuentada esta por pescadores valencianos durante los siglos XVIII y XIX.

Boya: Según Corominas, del francés *bouée* y éste del fráncico *baukan* “señal”. Cuerpo flotante que sirve generalmente para situar artes de pesca y fondear embarcaciones. Este término, de apariencia moderna, ya se utilizaba en el siglo XVIII. Las boyas eran fabricadas de corcho, madera o de calabaza exprofeso para esta actividad. A lo largo del siglo XX, estas boyas de calabaza y las de corcho, más utilizadas tradicionalmente en el Mar Menor llamadas panas a partir de los años 60-70 han sido paulatinamente sustituidas por boyas sintéticas de plástico o goma, que los pescadores suelen improvisar con envases o botellas de este material del que fácilmente se dispone. Las boyas también se creaban de metal como las que se utilizaban para delimitar las zonas de baño por los años sesenta y setenta, o como la que colocaban para hacer prácticas de bombardeo durante los años 20, pero no eran utilizadas por las embarcaciones de la laguna ni en las faenas pesqueras.

Braga: Término probablemente derivado del germanismo *briaga* “cabo o cuerda que se ata a un objeto con el fin de suspenderlo en el aire”. Cabo con el que se afianza o abraza el cuerpo de alguna cosa voluminosa -como por ejemplo un barril, para moverla o una embarcación para poder vararla.

Bramante: Cordel delgado de cáñamo cuyo nombre viene dado por una provincia de los Países Bajos, Brabante, famosa por sus manufacturas de cáñamo.

Braza: Medida de longitud equivalente a 1,6718 m o 2 varas. Empleada frecuentemente para medir profundidades y longitudes de redes y cabos.

Brea: Producto para embrear. Ver alquitrán

Brea rubia: Pez. Sustancia lustrosa y quebradiza de color ámbar o pardo-amarillento, de origen vegetal muy utilizada para impregnar la estopa para el calafateado y, frecuentemente, mezclada con sebo y aceite de pescado para llenar las costuras del forro.

Brisa: Viento suave. Voz de origen incierto que podría venir del italiano *brezza* “viento del nordeste”. La brisa marina se suele producir por el día por diferencia de calentamiento entre la superficie de la tierra y la del mar. Al calentarse la tierra, el aire que está sobre ella también se calienta y sube, la masa de aire más frío que está sobre el mar tiende a moverse para ocupar ese espacio libre, originándose una recirculación de aire del mar hacia tierra (Todo lo contrario a lo que ocurre con el terral o viento de tierra).

Brusca: Curvatura de las *llatas* y los *llatones* en una embarcación. Esta curvatura se les daba para contrarrestar la escora del barco en la banda contraria para poder transitar más llanamente por ella, así como para facilitar el desalojo del agua de la cubierta.

Buseta: Buceta. Bote de dos proas.

Cabeceo: Alzar y bajar alternativamente la proa y la popa cuando se navega contra el viento. II Movimiento del palo o mástil en sentido longitudinal por efecto de la mar y posible falta de sujeción.

Cabeza del palo: Engrosamiento en la parte alta del palo donde se ubica la cajera y su roldana.

Cabilla: Pequeña estaquilla redondeada con forma de escálamo situada dentro de la escotilla del *senón*, por donde se pasa la escota para afianzarla mejor.

Cabo: Como norma general, es el nombre que reciben en la mar las cuerdas, sogas o maromas. Hasta el siglo XVIII, se llamaba cabo, a lo que hoy conocemos como chicote, osea, solo al extremo de éste, de donde en un principio procedía la expresión de cabo a cabo, es decir, de punta a punta o de extremo a extremo y que en la actualidad se utiliza más frecuentemente y con el mismo significado de cabo a rabo. Así mismo, a los cabos, cuando eran de esparto, se les solía llamar cuerdas al menos a los utilizados en las artes de arrastre con los que se alargaba el tiro hasta la extinción de estos sistemas de pesca en la laguna.

Cabonillo: Junquillo. Motivo decorativo que suelen ostentar los laúdes a lo largo de la tabla de imbornales y de los aforros o forros interiores y que consiste en una especie de moldura de media caña.

Caer: Desviarse una embarcación de su rumbo hacia una u otra banda. II Cuando se habla de viento, amainar o disminuir su fuerza.

Caída: Mayor o menor inclinación del palo hacia la proa. II Lado de la vela que va del puño de pena al puño de escota

Cajera: Abertura practicada en la cabeza del palo, destinada a ubicar la roldana por donde corre el *fronco* al izar y arriar la vela. II Abertura en los motones y cuadernales donde se ubican las roldanas.

Cala: Pequeña bahía o ensenada. En Los Alcázares era conocida la cala del Sueco, que formaba una estupenda playa de arena y que fue desafortunadamente aterrada para construir lo que hoy conocemos como la plaza del Espejo.

Calador: Hierro. Voz derivada de calar. Instrumento de hierro a modo de cincel con el que los calafates introducen la estopa en las costuras del forro de la embarcación.

Calafate: Carpintero de ribera. Palabra procedente del árabe *qualfát*, *qalafát*. Persona encargada de calafatear o reparar las embarcaciones. También se dice de aquella persona que trabaja en la construcción de barcos. Aunque la dedicación del carpintero de ribera es la de reparar y construir embarcaciones, en el Mar Menor se suele dar la denominación de calafate tanto al que repara, construye o calafatea, ya que, al ser por lo general embarcaciones pequeñas, solía ser la misma

persona la que se encargaba de todas estas funciones. El último de estos calafates tradicionales, que estaba destinado en la antigua base de hidroaviones de Los Alcázares en el Servicio de Embarcaciones, fue el señor Trifón Muñoz, quien en sus ratos libres asistía gustoso a la compostura y calafateado de las embarcaciones de los pescadores. En Los Tárragas también había un pequeño astillero en donde se reparaban y construían pequeños botes de pesca pero la mayor parte de los laúdes del Mar Menor procedían de astilleros alicantinos y sobre todo fueron fabricados por los grandes maestros cartageneros como los hermanos Montalbán, los Tinoco y los maestros Pinto y Maspons. Con estos últimos aprendió el oficio nuestro entrañable calafate, el maestro Trifón. Actualmente, pocos son los astilleros dedicados a estos barcos de madera, quedando tan solo algunos calafates (Gilbert Soulier y Jacobo Costas y algún otro) quienes, con sus herramientas al hombro, aún se desplazan para reparar las embarcaciones de madera en los distintos lugares de la laguna.

Calafatear: Rellenar de estopa y brea las costuras del casco y la cubierta de una embarcación, abriendo las costuras por medio de pequeñas cuñas e introduciendo la estopa con el mallo o mazo y el calador.

Calao: Calado. De *calar* y éste de una variante del verbo latino *chalare*, al que se le daba un sentido un tanto obsceno de *penetrar una vagina, calarla* y, en definitiva, meter. De ahí, ¿Cuánto mete?, ¿Cuánto penetra la embarcación?, ¿Qué calado tiene? Altura de la obra viva o distancia vertical desde la parte baja de la quilla hasta la superficie de flotación. II Profundidad.

Caldero: Del latín *caldarium* “pequeña caldera”. Recipiente, normalmente de hierro colado al menos desde mediados del siglo XX, aunque también utilizaban recipientes de otros metales que las pantaneras del Mar Menor llevaban en los barcos para cocinar ya que solían pasar varios días a la semana en la mar. Con él, realizaban frecuentemente el plato, que ha tomado su nombre, frente a sus laúdes además de otros guisos en alguna playa, isla o punto de la costa. Esta es una estampa que estamos intentando recrear, año tras año, con el actual circuito de regatas de laúdes del Mar Menor, en su última regata llamada del Caldero.

Calma: Del latín *cauma* y este del griego *kaûma* “bochorno”. Ausencia de viento.

Calma muerta: Calma blanca. Calma chicha. Dícese de cuando el mar está en calma total. Término usado en la laguna desde, al menos, el siglo XVIII.

Calmar: Disminuir la fuerza del viento o de la mar total o parcialmente.

Calmas de enero: Días de ausencia de viento o periodos de calma muerta frecuentes por el mes de enero.

Calón: Cada una de las prolongaciones de las trenzas o relingas al final de las redes en los artes de pesca y denominadas en otras costas “pie de gallo”. Il Cabo, de aproximadamente media braza de longitud, de esparto o cáñamo con una ancha gaza en un extremo, que se colocaba en bandolera, y un grueso nudo de piña, bola, o pieza de madera en el otro, y con el que, dando un golpe convenientemente sobre la cuerda de halar de un arte de arrastre, se afianzaba y servía para tirar de él. En otros lugares lo llaman tralla. También se utilizaba para halar del cabo con el que se estuviera varando una embarcación. En la mayoría de las costas de España se denominaban calones a lo que los pescadores locales llamaban muletas, es decir, a los dos palos o rodelas de madera, más o menos redondeados de un grosor proporcionado y de una vara o poco más de largos, colocados uno al final de cada banda, uniendo al tiempo que separando las relingas del plomo y el zuro en los artes de arrastre. De ahí la expresión *pisar las muletas* que consistía en apretar contra el suelo estos palos o varas con el fin de que las relingas inferiores de los artes de arrastre rozaran el fondo.

Canal: Paso artificial de la laguna al mar comprendido entre dos masas de tierra de la restinga o manga que los separa.

Caña: Del latín *canna* “caña”. Gramínea de tallo cilíndrico y duro o vara de medir. Por semejanza, toman este nombre las partes de los instrumentos marinos que tienen forma de caña o vara. Palanca que se incorpora al timón para facilitar su movimiento. Il Parte central del remo comprendida entre el guion y la pala. Il Parte del ancla comprendida entre la cruz y el arganeo.

Cáñamo: Planta de la familia cannabáceas, *Cannabis sativa* L. La fibra de esta planta ha sido muy utilizada junto al algodón para la fabricación de paños para velas, cabos, cordeles y artes de pesca. También se obtenía la estopa para el calafateado.

Capear: En un sentido amplio, eludir una dificultad o situación delicada. Ponerse al paíro. Ponerse a la capa. Disponer el aparejo de forma que la embarcación pueda aguantar todo lo posible en el punto en el que se halla. Hacer frente a un temporal reduciendo la superficie vélica, manteniendo un ángulo de ceñida mínimo para recibir el viento por la amura. En nuestra laguna, los pescadores, cuando barruntan temporal o mal tiempo, ponen proa al sitio más cercano si no les da tiempo de

volver a puerto. Las costas del Mar Menor, prácticamente arenosas o muy poco accidentadas y las islas, no distan más de dos millas de cualquier punto, con lo que, fácilmente y en poco tiempo, se pueden poner a resguardo. En el peor de los casos, cuando un temporal los sorprenda de improviso a medio faenar, reducen al mínimo la superficie vélida y se dejan ir "corriendo el temporal" hacia la costa más cercana, hacia sotavento. Como podemos ver, capear un temporal es un término prácticamente ajeno a nuestra laguna, aunque sobradamente conocido por nuestros marineros.

Caperol: Catalanismo derivado del latín *caparo*, *cepero*, *capiro*, y, a su vez, del francés *chaperón* "adorno de cabeza". Engrosamiento añadido y decorativo al final de la roda. Muy pocas cosas ostentan un carácter únicamente decorativo en este tipo de embarcaciones de pesca en las que siempre se busca la utilidad y lo práctico; aun así, el caperol tiene una función esencialmente decorativa, aunque hay quienes opinan que ayuda al davante a no salirse de la roda -función que principalmente efectúa la nuez de ésta- o que sirve para evitar que la vela se pinche en la punta de la roa -algo que puede ser posible en otros tipos de terminaciones de roda más romas como las de la albufera, pero no en nuestros puntiagudos caperoles-.

Car: Verga inferior de las perchas de menor longitud que la antena. Car es voz, al parecer, procedente del indoeuropeo, que permaneció en el castellano antiguo hasta el siglo XVI como sinónimo de cara, y, probablemente, se mantuvo y se adaptó el término para esta percha, entendiéndose con el sentido de la que va más hacia proa, hacia donde se navega, más de frente, de cara.

Carenar: Del latín *carināre*. Reparar o componer el casco de una embarcación. Término conocido, pero poco usado en la laguna

Casco: Derivado del verbo *cascar*, y éste, a su vez, del latín *quassāre* "dar golpes, agitar, dañar", con el significado de envoltura protectora de todo lo que contiene la embarcación. Cuerpo de una embarcación sin contar su aparejo y pertrechos.

Caza escota: Cavilla, tradicionalmente de madera, con forma de escálamo por donde se desliza o se hace firme la escota a continuación de pasar por la escotera de la roda de popa. Esta cavilla suele estar situada en la escotilla del senón.

Cazar: Entrarle o tirar de un puño de escota. Del latín *captare* "recoger".

Cazonetes: Manillas. Cavillas. Escampillas. Trabillas o piezas de madera,

frecuentemente torneadas a modo de muletillas, usadas en la troza y con las que se coge una a la gaza del dogal y la otra se hace firme o traba en otra gaza de una de las cornamusas de la medianía. Los pescadores locales no le suelen dar nombre a estas pequeñas piezas.

Ceñir: Orzar. Navegar hacia el viento con el menor ángulo posible con respecto a éste. Aunque existe cierta diferencia entre ceñir y orzar, es decir, ceñir consiste en navegar con el menor ángulo posible de la proa con respecto al viento, y orzar sería disminuir el ángulo que llevamos de la proa con respecto al viento. Los pescadores locales utilizan el término ceñir para ambos casos: “*Vamos ciñendo*” y, en el caso de orzar, “*Vamos a ceñir*”. El término proviene de la voz *cīngēre* con el significado de “rodear algo”, pero también estrechar, oprimir, apretar. Esta última acepción, como podemos ver, tiene una correlación semántica muy directa en cuanto a estrechar o disminuir el ángulo de la vela con respecto a la roa y al viento.

Chicote: Extremo de un cabo, cable o cadena.

Chubasco: Nubes oscuras y compactas que se forman en el horizonte repentinamente, empujadas por fuertes vientos, y que barruntan lluvias y/o vientos.

Cinta: Ver encinta. Madero o tabla normalmente de pino, de mayor sección que las demás, que forma parte del forro o *tablazón* y que corre a lo largo del barco entre la tabla de imbornales y la primera vocal. Esta tabla o madero es la primera que se coloca en el forro, uniendo las cuadernas, y puede servir de defensa formando un cinturón que rodea la embarcación.

Cintón: Bordón. Verduguello. Galón. Defensa, frecuentemente en forma de media caña, que se suele colocar alrededor de la embarcación, junto a la tapa de regala o *reón*, para amortiguar golpes y, sobre todo, el desgaste originado por el roce de la emplomadura de los artes de pesca. En los laúdes, una pequeña prolongación de la tabla de llaves, que sobresale del casco alrededor de la embarcación unos 2 cm, forma una especie de pequeña defensa, que, en ocasiones, denominan cordón, pero, independientemente, suelen utilizar un *cintón* o verdadera defensa para evitar tanto el desgaste de ésta como el de la tapa de regala. En cualquier caso, el *cintón* es una traca colocada sobre el forro, en lugar conveniente, más gruesa que ancha y, por consiguiente, más fuerte que las tablas del forro y que se utiliza como defensa.

Claras: Espacios entre cuadernas.

Cobrar: Tirar de un cabo o relinga de red, recogiéndolo.

Contrarrota: Contrarroda. Madero sujeto a lo largo de la parte interior de las rodas, tanto de proa como de popa y pies de roda, sirviendo de contrafuerte a éstas, y en donde se clava y afianza el forro o *tablazón* al rematar el casco por la parte de proa e, igualmente, por la parte de popa.

Cornamusa: Término derivado del francés *cornamuse*, dada la forma de esta pieza un tanto encorvada por sus extremos y en cierta forma semejante a una cornamenta. Pieza de madera o metal en forma de T que, firme en cualquier parte del barco o embarcadero, sirve para amarrar drizas y cabos. Los laúdes del Mar Menor solían ostentar tres cornamusas por banda que consistían en unos listones de madera fuerte que se unían a los *escalamotes* mediante tornillería, donde se amarra los diversos aparejos del velamen según las maniobras, y donde se afirma el cabo para el remolque de embarcaciones y otros usos como en los muelles para el amarre de los barcos.

Correor: Corredor. Cada una de las dos medias cubiertas laterales, que unen la cubierta de proa con la de popa, sujetas sobre las *llatas* en el laúd. Nombre dado presumiblemente por comparación con las galerías que corren alrededor de algunas casas.

Costado: Cada una de las partes en que queda dividido el casco de una embarcación a través de un plano longitudinal-vertical que pasara por la línea de crujía. Hay dos costados: el de babor y el de estribo.

Costear: Navegar a lo largo de la costa y cerca de ella.

Costillaje: Costillar. Conjunto de todos los *medises* y *estemeneras*. Dicho de otra forma, todas las costillas o cuadernas que forman parte del esqueleto o armazón de una embarcación.

Costuras: Uniones entre los paños de las velas. II Aberturas entre las tablas del forro o *tablazón* en las que se introduce la estopa para hacerlo estanco. II Unir un cabo con otro, entretejiéndolos.

Crujía: Línea imaginaria que divide la embarcación en dos mitades iguales. Voz que alude al pasillo central que quedaba entre las dos filas de remeros, una a babor y la otra a estribo, en las galeras por donde se hacía pasar a los castigados para

ser azotados por los galeotes y que llamaban *pasar crujía*. El término proviene del latín *cursiva* “que corre”, ya que los condenados lo pasaban lo más rápido posible, corriendo, y de ahí tomó sentido de corredor o pasillo. La metátesis que ha dado lugar a la voz crujía la explica Corominas como influenciada por el verbo crujir con el significado conocido de dar azotes, pegar. De ahí, también, el murcianismo *clujir* o *dar un clujido* con el significado de “propinar un azote”

Cruz: La palabra cruz procede del latín *crux, crucis* con el significado de instrumento de tortura hecho con palos cruzados. En náutica, se descarta el significado de tortura, desdicha, dolor, y mantiene la acepción del término en cuanto a zonas en las que se cruzan algunas partes de un pertrecho. *Cruce de las perchas con el palo. Unión de la caña del ancla con sus brazos.*

Cuaderna: Cada una de las partes de la embarcación formada por el *medís* y la *estemenera* y que forman parte del esqueleto o costillar de la embarcación.

Cuaderna maestra: Cuaderna situada hacia el centro de la embarcación de mayor distancia entre los extremos de las estemeneras de uno y otro costado, y donde se mide la manga de la embarcación.

Cuartel: Del francés *quartier*, probablemente derivado de su acepción de “lugar donde uno se puede sentir a salvo”. En cierta manera, los pescadores se meten bajo el cuartel cuando el tiempo es adverso o para descansar. Cada uno de los entablados de madera o tapacetes que cierran las bocas de las escotillas, tambuchos o descubiertas (aberturas practicadas sobre la cubierta de la embarcación para acceder al interior del casco) y que encajan en los cantos exteriores de los *tajamares* o *brazolas*.

Cubierta: Superficie horizontal del barco con cierta curvatura hacia los costados para facilitar el desalojo del agua, que cae sobre ella a través de los imbornales, y que cierra el casco por su parte superior.

Cuchillá: Cuchillada. Orzada a tope que se realiza cuando nos carga una racha de viento para ganar barlovento y evitar la abocada.

Cuñas: Cada una de las dos piezas de madera que sirven para fijar el palo. Una de las cuñas tiene una medida estrecha para *palo al centro* y la otra, una ancha para *palo a barlovento*. Esta voz también es equivalente a calzo. Los calafates las usaban para abrir las costuras del forro e introducir la estopa; y, también, llamamos

cuñas o tacos de corredor a las que se encuentran sobre los bancos para servir de soporte a los corredores. También, se solían utilizar para calzar los rollizos y parales cuando se varaban las embarcaciones y otros usos.

Curvató: Del catalán *corvató*. Cada una de las piezas fuertes de madera con forma de escuadra o ángulo por su cara exterior y curva por la interior que afirman los bancos al casco; también, se utilizan para asegurar otros maderos ligados en ángulo en otras partes de la embarcación, como la parte interior de la proa o en la popa de algunas embarcaciones.

Davante: *Davan*. Davante es al parecer una contracción de la expresión castellana “de delante” y *davan*, del catalán *davant*. Cabo de una longitud aproximada de una vez y media la eslora del barco con una gaza en un extremo, que se hace firme al comienzo del car, y sirve para controlar el ángulo de apertura del *pollacón* o puño del car. En el siglo XIX, también se utilizaba la expresión orza-avante para este cabo.

Defensas: Término derivado del verbo *defender* y del latín *defendēre* “eludir, proteger”. Este verbo está compuesto por el prefijo *de-* “separación, alejamiento” y un inusual verbo *fendere* “golpear, agredir”. De este modo, etimológicamente *defendēre* significa “alejarse de un golpe o agresión”. Utensilios acolchados de diversos materiales y formas que sirven para proteger de golpes con otras embarcaciones. También, se usan en muelles y embarcaderos para evitar roces y golpes al atracar. En la antigüedad, se usaban trozos de maderos a lo largo de la borda, por la parte de fuera del casco, o bien trozos de tablones colgando por los costados o acolches de esparto. Hoy suelen ser de goma. Además, las embarcaciones suelen llevar sus propias defensas estructurales, los llamados cintones, bordones, verduguillos. En la laguna no eran utilizadas tradicionalmente, empleándose, tanto en los barcos como en los muelles, a partir de la proliferación de todo tipo de embarcaciones hacia los años sesenta o setenta para evitar golpes y rozaduras.

Derivar: Caer a sotavento

Derramar: Derribar. Término derivado del latín formado por el prefijo *de-* “alejamiento” y *ramus*, “rama” con el sentido de “escapar el viento como los tallos de una rama en todas direcciones”. Derribar también procede del latín *deripare*, verbo compuesto por el prefijo *de-* “alejamiento” y la raíz de la palabra *ripa* “borde, orilla” con semejante significado que el anterior “escapar el viento por la orilla o

el borde de la vela". Dejar salir el viento que hinchaba las velas por la parte de sotavento.

Desmantelar: Desarbolar, desarmar o desaparejar una embarcación.

Desventar: Desventar la vela es la acción de evacuar rápidamente una racha de viento que nos puede hacer abocar.

Desamarrar: Ver amarrar. Soltar algo que estaba amarrado. Soltar las amarras que sujetan la embarcación.

Desarbolar: Ver arbolar. Desmontar la arboladura de una embarcación. II Destrozo de la arboladura normalmente tras un fuerte temporal.

Desarmar: Ver armar. Lo contrario de armar.

Descubrir: Del latín *discooperīre* "destapar algo que antes estaba tapado". Abrir el ángulo de la popa para dejar ver algo que está bajo ella. Voz muy utilizada cuando se está zarpando una red con el fin de que la relinga del zuro no quede bajo la embarcación. Esta operación se hace cuando vamos ciando mediante un pequeño movimiento de ciaboga.

Desembarcar: Ver embarcar. Sacar de la embarcación y poner en tierra lo embarcado. II Bajarse de la embarcación. II Dejar de pertenecer un marinero a la dotación de una embarcación.

Desencallar: Ver encallar. Desembarrancar. Sacar o salirse una embarcación de donde estaba encallada, quedando a flote.

Desenrocar: Ver enrocar. Liberar el ancla o un arte de pesca de donde estaba enrocado.

Desenvergar: Ver envergar. Desmontar la vela y las perchas.

Desguazar: Desmontar o deshacer una embarcación.

Despasar: Sacar o salirse un cabo de los motones o argollas por donde laborea.

Dogal: Aparejillo con vigota, de unos 70-80 cm de largo aproximadamente, con el que se abrazan las perchas y el palo para mantenerlos unidos. El término dogal procede del latín *ducāle*, voz usada para denominar la soga con la que se ataban por el cuello las caballerías y los reos, y que, por analogía, se ha trasladado esta voz para señalar el cabo con el que se afirman las perchas al cuello del palo.

Driza: En nuestros laúdes, normalmente, aparejo con un motón y un cuadernal que, amarrado convenientemente mediante el *fronco* a las perchas, sirve para izar y arriar la vela. Aunque el motón superior ostenta dos roldanas -por lo que en realidad es un cuadernal-, los pescadores locales usan indistintamente para unos y otros la voz *botón*. El término proviene del italiano *driza*, derivado de *drizzare* con el significado de "izar, levantar, subir, enderezar..." Función para la que se emplea la driza: subir y bajar la vela. (guinda y guindaleza son nombres que se suelen dar a estos cuadernales y motones pero desconocidos para nuestros pescadores).

Embarbaor: Embarbador. Término derivado del valenciano. Cabo fino que atraviesa la roda a través de un agujero, que algunos llaman piñón, y que suelen llevar los laúdes cerca del caperol. Este cabo -en su extremo o chicote- lleva una gaza con la que, una vez abrazadas las perchas, se encapilla en el caperol del que quedan suspendidas cuando están arriadas. Cabo cerrado mediante una costura con el que formamos dos gazas en forma de ocho: una que se lleva introducida en el car; otra más pequeña que, introduciéndola en el caperol, sirve igualmente para sujetar las perchas cuando están arriadas.

Embarcadero: De embarcar y el sufijo -dero con el significado "lugar donde se realiza la acción". Ver muelle.

Embarcar: Subir a bordo de una embarcación personas animales o cosas. II Pasar a formar parte de la dotación de una embarcación.

Embestir: Verbo, al parecer, procedente del italiano *investire* "acometer, atacar con violencia". Abordar. Chocar con otra embarcación, roca, costa, muelle o embarcadero.

Embrear: Echar brea derretida y caliente a las tablas del forro después de calafatearlas. Antiguamente, se daba con brea o alquitrán a toda la obra viva de la embarcación, así como a las artes y cabos.

Empalmar: Término derivado de la reducción de la voz catalana *empalomar* con el significado de "atar con hilo palomar o bramante". Es voz que los pescadores del Mar Menor utilizan para describir la unión de un cabo con otro, bien por rotura o para alargarlo. También, llaman empalmar a la unión de perchas o remos rotos o quebrados.

Empalomadura: Ligada fuerte que, a trechos proporcionados y en lugar de costura,

se une la relinga a su vela en ciertos casos. La palabra parece derivar de *empalomar* y el sufijo -dura, que indica "acto de"; es decir, acción de ligar, como hemos dicho, que se efectúa tradicionalmente con hilo palomar o bramante.

Empopada: Navegar con viento de popa.

Encallar: Clavarse. Embarrancar. Dar violentamente una embarcación en el fondo de arena o roca quedando atascada, sin movimiento.

Encapillar: Introducir una gaza en el extremo del palo, percha o cornamusa.

Enchinias: *Enchinas*. Cabos o piolas, de aproximadamente 1 ó 1,5 m. de longitud, que trincan la entena con el car. En los laúdes de la laguna, se usaban tradicionalmente solo dos, una en cada punta, y entre ellas, el *fronco*. Actualmente, en las regatas que se efectúan con este tipo de embarcaciones, se suelen colocar al menos cuatro.

Encinta: Cinta. Según el *Diccionario etimológico* de Juan Corominas y J.A. Pascual, del latín tardío *incincta*, de origen incierto, aunque probablemente se trate de una evolución del latín *inciens, -tis* que el latín vulgar modificó como si fuese derivado de *cingere*, interpretándolo unos como si fuera no ceñida y otros, como si fuera derivado de *incingere* "ceñir" o "rodear algo".

Engasar: Engazar. Unir una gaza con otra o sujetar algo con ella. II Colocar gazas.

Enjuncar: Amarrar tradicionalmente con juncos (de ahí la procedencia del término) la vela a las perchas, prescindiendo de los rizos para izarla y dejarla dispuesta para salir rápidamente al romper el enjuncado y desplegarse la vela mediante un golpe de escota. Esta operación se realizaba cuando queríamos dejar la vela dispuesta por algún motivo como el de estar prevenidos ante alguna previsión de mal tiempo o tormenta. Muy utilizada actualmente en palangres de salida de los eventos deportivos. Aunque el término persiste, ya no se usa el junco, empleándose la lana o cualquier fibra que sea frágil.

Enrocar: Engancharse alguna parte de un arte de pesca o un ancla en una roca del fondo marino.

Enrolar: Inscribir un marinero en el rol de un barco.

Entena: Antena. Ver antena. La voz entena es forma andaluza más frecuente para denominar a la antena. Palo o verga superior de las perchas denominada por otros autores y en otros lugares como pena, ya que en su parte superior o espiga se

encapilla la gaza del puño de pena de la vela. Aun así, nuestros pescadores coinciden con la denominación que da Sáñez Reguart a esta percha al describir el aparejo latino a finales del siglo XVIII. Tanto la voz entena como la de antena provienen del latín *antenna* con el mismo significado de percha para envergar la vela.

Entre alma del bateor: Alma del *bateor*. Alma de la baluma. Filarete. Lienza o nervio que se monta en el interior del dobladillo de la parte final del *bateor* o baluma, confeccionado con la misma lona de este paño, a modo de jareta o vaina. Estaba fabricada tradicionalmente de piola o merlín y se tesaba para aumentar la capacidad de embolsamiento de la vela.

Envergadura: Voz procedente de verga "percha, perchas". Envergar "sujetar la vela a las perchas". Por ello, el término toma el significado de longitud de la vela, de punta a punta de las perchas o vergas cuando éstas están emvergadas o, lo que es lo mismo, que el ancho de una vela medido sobre el grátil.

Envergar: Derivado de verga y éste del latín *virga* "vara". Montar la vela fijando el grátil de ésta a las varas o vergas que llamamos perchas.

Envía: Embarcación encargada de transportar el pescado a tierra después de un lance desde el lugar en que se captura.

Escalamera: Cada una de las piezas de madera que se asientan sobre el *reón* o tapa de regala y en las que se insertan los escálamos, evitando el desgaste del *reón* cuando se apoyan los luchaderos de los remos al remar.

Escálamos: Del latín *calamus* "caña". Toletes. Pequeños cilindros, tradicionalmente de madera, que se insertan en las *escalameras* y sirven para armar los remos.

Escalamotes: Barraganetes. Partes altas o extremos superiores, y frecuentemente postizos de las cuadernas, que unidos a éstas salen por encima de la cubierta a través de la *tabla de llaves* o trancanil, sujetando la borda hasta la tapa de regala o *reón* del barco o laúd.

Escora: Del francés *score* "escora". Según el *DLE*, la escora es cada uno de los puntales que sujetan los costados de una embarcación para mantenerla estable. Este nombre nunca fue utilizado en la laguna, pues los laúdes, cuando se varaban en la arena, utilizaban los parales para dejar el barco estable. Dos parales, uno encima de otro en cada banda, y, en ocasiones, se acuñaban. Hacia mediados de siglo pasado con

la incorporación de los motores, los pescadores para mayor seguridad construyeron con fuertes maderos lo que ellos llamaban *banquetas*, aunque en otros lugares también se las denomina escoras, pues mantienen la misma finalidad.

Escorar: De escora. Cuando el barco se inclina hacia una u otra banda. Inclinarse la embarcación hacia uno de sus costados.

Escota: Del francés antiguo *escote*. Cabo de unos 7-8 m de longitud tradicionalmente de cáñamo. Suele ser más grueso que el resto del aparejo para manejarlo mejor con la mano. Va firme al puño de escota de la vela mediante el nudo del mismo nombre, pasa por la escotera de la roda de popa y se afianza en la cabilla situada en la escotilla del *senón*. Sirve para situar la vela convenientemente con respecto al viento, arriando o cazando de ella.

Escotadura: Depresión en el *reón*, en la zona inmediata a la roda, para disminuir el roce del puño de amura o *pollacón*, y en donde se solían dejar los remos apoyados en la escotadura de una banda y el palo de la vela en la otra cuando se hacía necesario quitarlo. Sólo algunos laúdes del Mar Menor la ostentaban.

Escotera: Guía de escota. Muesca en la roda de popa del laúd por donde se desliza la escota.

Eslora: Longitud de la embarcación. Del neerlandés *sloerie* “eslora”, madero que refuerza el barco de proa a popa. Voz derivada de *sloeren* “medir un barco”. Se llama así la eslora por tener este madero aproximadamente la misma longitud que la embarcación.

Esparto: Atocha. Planta de la familia de las gramíneas, *Stipa tenacissima* L. muy empleada desde la antigüedad para confeccionar redes, cabos, esparteñas, barzas, capazas de palangres y toda una serie de objetos utilizados en las labores pesqueras. Con el esparto, se hacían también vencejos o sogas delgadas para atar bultos utilizados sobre todo en el campo. Y la pleita, del latín vulgar *plecta* “entretejer”, especie de faja, tira o correa de unos cuatro dedos de ancho que se fabricaba entrelazando o entretejiendo fibras de esparto y con la que se confeccionaban barzas, forros de garrafas, capazas de palangre, etc.

Espejo: Parte plana que cierra la popa en algunas embarcaciones.

Espiga: Pena. La palabra espiga viene del latín *spica*, con el mismo significado. La raíz

de este nombre remite al carácter alargado y puntiagudo con el que la utilizamos, pues la voz *spei* significa puntiagudo. Extremo superior de la antena o entena. Con este mismo concepto de puntiagudo, en ciertos lugares, llaman espiga a la parte alta del palo -nosotros la llamamos perilla-.

Espigón: Estructura, generalmente perpendicular a la línea de costa, para retener los acarreos litorales o retardar la erosión de la playa. Il Muelle que se adentra en el mar para crear abrigo a sotavento sirviendo para el atraque, embarque, desembarque y amarre de las embarcaciones.

Estacas: Rollizos o troncos de mediano tamaño terminados en punta por uno de sus lados, por donde, mediante golpes de mazo, se clavan en el fondo marino para el amarre y fondeo de las embarcaciones. Y del mismo modo se asentaban los pilotes de las construcciones palafíticas del Mar Menor.

Estemenera: *Estemenara. Estamenara.* *Estemenera* es voz que procede del valenciano y el catalán y que toma diversas variantes en su pronunciación según los lugares en donde se utilice. Pieza más o menos curva que, afirmada al medís o varenga, forma la cuaderna, y el conjunto de éstas marcan la forma que han de tener los costados.

Estopa: Fibras de cáñamo o cabo viejo y deshilachado de este material, que sirven para calafatear.

Estribor: Parte derecha de una embarcación, mirando de popa a proa y colocado el observador en crujía. La locución adverbial "a estribor" indica dirección, colocación, acción y situación de alguna persona o cosa hacia esa banda. El término, al igual que el de babor, procede del neerlandés *stuurboord*. *Stuur* con el significado de "manejar, colocar, dirigir" y *boord* con el de "bordo o borda". Es decir, borda desde donde se dirige o gobierna la embarcación ya que éstas llevaban el timón en la banda de estribor para manejarlo mejor.

Estrobo: Del latín *strophus* "cuerda", éste del griego στρόφος *stróphos* «cuerda, correa. Pedazo de cabo en el que se hacen dos o tres adujas y se anudan posteriormente mediante el nudo de estrobo para formar una especie de anillas que se introducirán en el remo y en las que se insertará el escáalamo, permitiendo el juego entre ellos al remar. El estrobo se suele realizar adujando el cabo alrededor del remo, a la altura del luchadero, y dejando una holgura de dos dedos para que pueda introducirse en

el escálamo, a la vez que quede lo suficientemente apretado para que no se salga de éste cuando se rema. Para aumentar la resistencia y durabilidad el estrobo, se debe untar con sebo, ya que facilita el juego y reduce el desgaste por la fricción con el escálamo.

Faja de rizo: Ver vendo.

Falúa: Término usado frecuentemente como sinónimo de falucho. Embarcación de cabotaje, no muy bien definida, con dos o tres velas latinas, que podía ostentar palo mayor inclinado a proa para la vela mayor -como el laúd-, palo de mesana en candelilla a popa y un botalón a proa para el foque. Este tipo de embarcación solamente fue utilizada en la laguna para vigilancia por parte de las autoridades de marina. El laúd también se usó para este tipo de labores de vigilancia -sobre todo para no ser descubierto- al ser la embarcación utilizada en el Mar Menor por los pescadores.

Flamear: Del latín *flammare*, y de aquí *flamma* "llama" por las ondulaciones de la llama con el viento en comparación con las de las velas. Ondear o mecerse la vela al viento.

Folio: Del latín *folium* "hoja". En término general, matrícula del barco. La matrícula está formada por la lista a la que pertenece la embarcación -según a lo que esté destinada-, la provincia marítima a la que pertenece, el distrito marítimo, después el número de folio -donde consta escrito y se guarda en la comandancia de marina en un libro foliado, de ahí el nombre de folio que se da a la matrícula- y, por último, el año.

Fondear: Dejar una embarcación en el mar, sujetada al fondo mediante anclas, estacas clavadas al fondo y, más recientemente, hacia finales del siglo pasado, muertos de hormigón.

Forano: Del latín *forānus* "forastero, extraño, de fuera". Los pescadores viejos aplican el término para denominar al viento que viene del este y que procede de más afuera, *más a la mar*. También lo llaman *frontal* por traer la dirección de frente del este puro.

Forro: Ver tablazón.

Fosca: Del latín *fuscus* "oscuro". Ver niebla.

Fronco: Amante. Término proveniente del valenciano y del catalán *flonc*. Cabo que

arranca de la driza o aparejo de ice, pasa por la roldana del palo y baja para el amarre de las perchas. En algunos lugares de la comarca, llaman amante a este cabo y *fronco* al nudo que se hace con él sobre las perchas -no así tradicionalmente en el Mar Menor-.

Galipote: Ver alquitrán.

Gaón: Pie de roda. Término no contemplado en el DLE o con acepciones diferentes, usado por viejos pescadores y en la actualidad prácticamente en desuso. Pieza curva que une la quilla con la roda. Existe el *gaón* de proa y el de popa.

Garete: "Ir o irse al". La voz garete probablemente esté originada por la expresión francesa *etre égaré* "andar extraviado, estar perdido". Embarcación que va a la deriva, sin gobierno, llevada del viento o de la corriente.

Garrear: Ver labrar. Término derivado de garra con el sentido de "desgarrar, arañar".

Gasa: Gaza. Lazo que se forma al doblar un cabo sobre sí mismo. Normalmente, practicado mediante costura o *injerto*, con el extremo o chicote de éste en un punto de ese mismo cabo. El término *gasa* es adoptado de la voz valenciana y catalana *gassa*, con el mismo significado que en castellano "gaza", y no, como una peculiaridad fonética influenciada por el seseo cartagenero como pensamos en un principio.

Gobernar: Del latín *gubernāre*, y éste del griego *κυβερνᾶν* *kybernân*; propiamente "pilotar una nave". Manejar el timón para dirigir los movimientos de la embarcación.

Golpe de mar: Golpe o embate de una ola.

Grátil: Gratal. Relinga de la vela que se enverga a las perchas.

Grátil gordo: Relinga del pujamen. Relinga de mayor mena que la del grátil, que corre a lo largo de la parte inferior del pujamen frecuentemente reforzada o guarneida de cuero o gruesa lona, a lo largo del *pollacón* o puño de amura para evitar su deterioro con el roce sobre el *reón* o tapa de regala.

Grillete: Herraje en forma de U con un perno, que sirve para afirmar una cadena a alguna parte. Existen de diversos tipos: en las cadenas de los *muertos*, se suelen usar giratorios para impedir que el cabo de fondeo tome vueltas cuando el barco gire por efecto del viento.

Guardacabos: Anillo generalmente metálico o de madera acanalado en su parte exterior, a la que se ajusta el cabo o gaza que queda así protegido por la interior.

Gubiales: Cada uno de los orificios que se practican en la parte inferior de las cuadernas, junto al *palo mechal*, para permitir el paso de agua hacia la sentina. Su denominación tal vez obedezca a que originariamente se efectuaban estos taladros o muescas semicirculares con la gubia (especie de formón con forma de media caña).

Guiñá: Guiñada. Desviación momentánea, súbita y accidental del rumbo. El término, según algunos autores, puede estar relacionado con el hecho de que el “guillamón”, *Scomberesox saurus*, es un pez beloniforme que se caracteriza por sus giros bruscos y rápidos sobre la superficie del agua. Aunque pensamos que, tal vez, sea el pez al que llaman guillamón por las guiñadas que da.

Guion: Parte del remo comprendida entre el puño y la caña. La voz guion procede de la palabra guía, y esta del verbo guiar, aunque de un origen incierto; otros autores opinan que el término *guider* procede del fráncico *witan* “conducir” con cierta semejanza entre conducir y la función de esta parte del remo con la que, de alguna manera, se guía, gobierna o conduce la embarcación, asiéndolo por su puño.

Hacer firme: Afirmar un cabo mediante nudos o vueltas, de tal manera que quede sujeto y no se mueva.

Hierro: Catalanismo náutico derivado del latín *ferrum*, pasando al catalán como ferro con el significado de “ancla o rezón”. Los pescadores locales denominan hierro indistintamente al rezón de mayor tamaño o ancla del barco o laúd como al rezón o cualquier tipo de ancla pequeña de cuatro brazos utilizada en embarcaciones menores como botes o *busetas*; encontrándonos ante un caso claro de sinegröße como tipo de metonimia en el que el material del que está hecho tradicionalmente el ancla ha sustituido a esta en su designación. Las partes de que consta son la argolla o arganeo, la caña, la cruz, los brazos y las uñas. Cabe señalar -aunque no son utilizadas estas voces- que a la parte superior de la uña se la denomina mapa y al extremo de esta, pico de loro. II Cada uno de los útiles a modo de cinceles utilizados para introducir la estopa en las costuras del forro de las embarcaciones.

Hondable: Término relacionado con hondo, profundo. Zona para fondear con bastante calado y suficiente agua para navegar sin problema.

Horquilla: Palabra que etimológicamente está compuesta de *horca* e *-illa* como valor diminutivo “pequeña horca”. Pieza de madera con forma de Y con la que se sostienen la vela y las perchas cuando están arriadas.

Horquillero: Derivado de horquilla. Cada uno de los dos agujeros situados en la piletta de la popa del barco o laúd -uno en cada banda- para introducir la horquilla.

Imbornales: Voz derivada del catalán *embornales* con el mismo significado. Agujeros o ranuras practicados en el costado de la embarcación, sobre la tabla de imbornales, y a la altura de la *tabla de llaves*, a nivel de la cubierta, para dar salida al agua que cae en ella.

Injerto: Ver costuras. Unir dos cabos entretejiéndolos. Voz adoptada del campesinado.

Izar: Préstamo del francés *hisser* con el mismo significado "elevar algo tirando de una cuerda". Subir la vela o levantar cualquier objeto tirando del cabo del cual está suspendido.

Jabonillo: Jabón de sastre. Sustancia jabonosa y dura con la que los sastres marcaban la ropa por donde se debía coser o cortar, frecuentemente de color azul, y usada también en el marcaje de las velas.

Jaloque: Viento del sureste. Al parecer, se trata de un arabismo y que, del catalán *xaloc*, se ha extendido a diversas lenguas dialectales como el murciano.

Labrar: Ver garrear. Se dice cuando el ancla de una embarcación no queda firme y sujeta al fondo marino por la fuerza del viento, falta de anclaje o fondo inadecuado; con lo que la embarcación, a pesar de estar fondeada, avanza hacia sotavento arrastrando las uñas del ancla. Es un término adoptado del campo por comparación a los surcos que va dejando el ancla a modo de arado.

Largar: Ver arriar en banda. Soltar, tirar.

Lastrar: Colocar el lastre en proporción y sitio adecuado en una embarcación. Término que parece venir del neerlandés *last* "peso".

Lastre: Peso usado para dar estabilidad a la embarcación cuando se navegaba a vela. En los laúdes del Mar Menor, se solía usar unas cuantas piedras en la popa del barco. Estas, en los últimos tiempos, procedían frecuentemente del Cabezo Gordo; eran bastante pesadas y fáciles de adquirir, por lo que también solían y suelen usarse como pedrales para afianzar los artes de pesca.

Laúd: Del árabe *al-ûd* "madera" de lo que estaba fabricado el instrumento musical

del mismo nombre. Embarcación de vela latina tradicional y pesquera del Mar Menor.

Lebechá: Fuerte viento de lebeche.

Lebeche: Viento del suroeste. Nombre derivado del árabe *lebác*, y este del latín *libyce* “a la manera de Libia”, señalando la dirección del viento ya que, para los habitantes del Lacio, Libia se encuentra al suroeste.

Levantarse el viento: Entrar viento. Meterse o arreciar el viento.

Levantazo: Fuerte viento de levante.

Levante: Viento que sopla desde donde sale o se levanta el sol (de ahí la voz levante). Viento del este, que sopla del primer cuadrante, entre el norte y el forano o frontal.

Lezna: Instrumento que se compone de un hierro con punta muy fina y un mango de madera, empleado por diversos artesanos para agujerear materiales duros tales como el cuero y poder posteriormente coserlos.

Ligada: Del latín *ligo, ligare* “atar, unir”. Trinca que se da con hilo fino a las puntas de algunos cabos para que no se deshilachen. También se solía dar cuando se quebraba algún remo o parte de las perchas.

Línea de flotación: Es la raya o señal que marca la superficie del mar cuando está en calma alrededor de la embarcación y que separa la obra viva de la obra muerta.

Lino: El lino es una planta de la familia de las lináceas, *Linum usitatissimum* L. del que se extrae además de fibras para la fabricación de cabos y paños para las velas -como en el caso de otras fibras vegetales como el cáñamo, el algodón o el esparto-, un aceite de sus semillas, llamado de linaza, muy empleado hasta hace poco tiempo en el mantenimiento de las perchas y el palo y otros usos.

Llampo: Murcianismo procedente del catalán *llampec* “relámpago” o *llampear* “relampaguear”

Llata: Lata. Cada uno de los semibaos o pequeños baos que no llegan a unir los costados de la embarcación, como los que soportan los corredores o medias cubiertas y los laterales de las escotillas. *Llata* es una voz adoptada del valenciano y el catalán, y, aunque los pescadores de la laguna han usado siempre el término *llata*, la voz castellana es lata, del latín *latus* “lateral” señalando este madero que soporta estas cubiertas laterales o corredores.

Llatón: Bao. Cada una de las piezas que, de trecho en trecho, atraviesan de babor a estribor la embarcación con cierta curvatura para desalojar el agua hacia los imbornales, y que, endentadas sobre los aforros o durmientes, sostienen la cubierta. El término *llató* -adoptado al parecer del catalán, y aunque el sufijo *-ón* en catalán se usa como diminutivo al contrario que en castellano- en la laguna, los viejos pescadores y calafates, por comparación con la *llata*, lata o semibao, han utilizado la desinencia *-ón* como aumentativo. Así, no es de extrañar que en Cataluña y otros lugares encontraremos la *llata* como sinónimo de bao, al contrario que en nuestra laguna.

Llave: Pletina que impide que el palo se salga de su alojamiento, afirmando este al banco. La llave puede ser de diferente forma y material: tradicionalmente de hierro o madera reforzada con hierro. Su nombre deriva del latín *clavis*, al igual que clavija, de donde proviene el término clavícula y, probablemente, esta denominación, por la semejanza con la forma de la clavícula sobre el cuello con la llave sobre el palo. O tal vez, simplemente por ser la pieza que cierra e impide que el palo se salga.

Llaves: *Tabla de llaves*. Trancanil. Tabla que corre sobre la cubierta uniendo los *escalamotes* o barraganetes. La palabra llaves posiblemente esté aplicada a estas maderas laterales por su forma dentada al ser introducida entre los *escalamotes*, y como comparación con los dientes de una llave.

Luchadero: Zona de la caña del remo que juega con el escáalamo por medio del estrobo cuando remamos y que apoya sobre la *escalamera*. Probablemente, su nombre derive de la pugna o lucha que mantiene esa parte del remo sobre el escáalamo al remar.

Maestral: Viento del noroeste. Es un viento extremadamente frío y seco que suele darse más durante el otoño e invierno.

Mallo: Derivado del latín *malleus* "mazo, martillo". Mazo o maza con el que se introduce la estopa en las costuras de la embarcación por medio de los hierros o caladores.

Mamparos: Tabiques de madera situados bajo los bancos que dividen la proa, el traste y la popa de la embarcación. Derivado de mampara.

Manga: Anchura mayor de una embarcación. Il Restinga arenosa que separa la laguna del Mediterráneo.

Maniobra: Palabra formada por raíces latinas *manus* "mano" y *opus* "obra" con el sentido de "operación o manejo". Efectuar cualquier posición o movimiento de forma conveniente, que se puede dar a una embarcación, por medio de los remos, el timón, las velas o los distintos aparejos.

Maniobrar: Acción de realizar cualquier maniobra en la embarcación.

Marea: Subida o bajada del nivel del mar como consecuencia de las fuerzas de atracción de la luna y el sol. En el Mar Menor, las mareas a penas se hacen sentir. Aun así, se pueden dar diferencias del nivel marino de unos cincuenta centímetros dependiendo de diversos factores y de la estacionalidad.

Mareante: Hombre de mar. Marinero. Pescador. Término conocido, pero muy poco utilizado en la laguna.

Mastralá: Fuerte viento de maestral.

Matación: Matafión. Cada uno de los trozos de cabo o cabillos que situados a lo largo del grátil sirven para envergar la vela mediante un nudo llano. También usado como sinónimo de rizo.

Mazo: El mazo es una especie de martillo grande, tradicionalmente de madera. En la laguna, encontramos diversos tipos según para lo que estén destinados: así podemos encontrar mazo de partir esparto, mazo de encañizada para asentar el cañizo al fondo, mallo o mazo de calafate para introducir la estopa en las costuras de las embarcaciones, y unos enormes mazos que se utilizaban para clavar estacas en el fondo marino bien para construir embarcaderos, bien para fondear barcos.

Mecha: Del francés *méche* "pie de palo", con el sentido de "una pieza que se mete en otra". Espiga de sección cuadrangular o rectangular en la parte inferior del palo que se aloja en el tintero. II Parte superior del timón en la cual se hace firme la caña.

Medianía: Zona intermedia o hacia el centro de una embarcación, entre la proa y la popa. II Topónimo que da nombre a una de las rocas sumergidas del Mar Menor.

Medís: Voz catalana que ha permanecido en la laguna hasta mediados del siglo XX; en plural, *medizos*, del catalán *medissons*, y en castellano varengas. El término *medís* significa medio, posiblemente por ser una parte de un todo que, junto a las *estemeneras*, forman las cuadernas; o tal vez, por ir situados sobre la quilla llegando solo hasta la mitad de las *estemeneras*. Cada una de las piezas más o menos curvas que, afianzadas sobre la quilla mediante pernos y unidas a las *estemeneras*, forman

las cuadernas. Voz catalana que ha permanecido en la laguna hasta mediados del siglo XX. En plural, *medizos*, del catalán *medisso*s, y en castellano *varengas*. El término *medís* significa medio, posiblemente por ser parte de un todo que, junto a las *estemeneras* forman las cuadernas; o tal vez, por ir situado sobre la quilla, llegando sólo hasta mitad de las *estemeneras*.

Mena: Del italiano *mena* “calidad”. Diámetro de un cabo o cadena.

Merlín: Cabo delgado o cordel de cáñamo alquitranado que se usaba tradicionalmente como alma dentro de la jareta del *bateor*.

Milla: Esta palabra etimológicamente procede de *milia*, plural de *mille* “mil”. La milla, aunque no lo parezca, se puede considerar, al menos su procedencia, como una medida antropomorfa consistente en mil pasos “romanos”. Medida de longitud que en la mar equivale a 1.852 m.

Montar: Rebasar o remontar un obstáculo o punto de la costa.

Mordido: Derivado del verbo morder, y este del latín *mordēre* “mordaza”, palabra derivada y directamente relacionada con el significado de mordido. Se dice de un cabo cuando está apretado por otro o por sí mismo hasta el punto de no poderse mover.

Muelle: Del catalán *moll* con el mismo significado. Embarcadero. Obra de contención a orillas del mar o sobre pilotes que sirve para el atraque, embarque y desembarque.

Muerto: Lastre para fondeo. Los muertos para fondeo empezaron a utilizarse por los pescadores en la laguna a partir de los años sesenta. Anteriormente, se utilizaban uno o dos rezones para fondear las embarcaciones y, en algunos lugares de la laguna, utilizaban estacas clavadas fuertemente al fondo.

Nylon: De la marca inglesa *Nylon*. Fibra sintética, elástica y resistente utilizada en la fabricación de cabos e hilos con los que se confeccionan las redes y palangres, y que sustituyó a las fibras vegetales hacia mediados del siglo XX.

Naufragar: Este término viene del latín *naufragium*, síncopa de *navifragium*, voz compuesta de *navis* “nave, embarcación” y la raíz *frag-* presente del verbo *frangere* “fracasar, frágil, romper”. Irse a pique o destrozarse la embarcación.

Niebla: Neblina. Bruma. Calima. *Boria*. Todas estas voces tienen un significado prácticamente igual. En términos generales, llamamos niebla a la falta de visibilidad

como consecuencia, normalmente, de encontrarse las nubes muy bajas. Las diferencias entre los distintos términos se deben a ciertos matices como la mayor o menor visibilidad: de ahí, niebla o neblina y bruma o calima cuando arrastran ciertos sólidos en suspensión (humos, polvo...). *Boria* es un murcianismo que deriva al parecer del catalán *boira* y que nosotros hemos adoptado como *boria*.

Nudo: Unidad de velocidad que equivale a una milla náutica por hora. El Lazo que se estrecha y cierra, difícil de soltarse por sí solo. Sus diferentes tipos obedecen a las distintas funciones que pueden desempeñar, siendo muy útiles y utilizados en las labores de la mar.

Nudo cochinero: Expresión frecuentemente utilizada por los pescadores ante cualquier nudo mal realizado, normalmente por un novato.

Nulo: Nublo. Nublado. *Nulo* es un murcianismo frecuentemente utilizado para referirse al cielo cuando está cubierto de nubes.

Obra muerta: Parte emergida del casco.

Obra viva: Parte sumergida del casco.

Ollao: Ojete de tamaño conveniente que se practica en los vendos de la vela latina por donde pasan los rizos. En el Mar Menor, tradicionalmente en las velas latinas, no se solían utilizar, colocándose los rizos cosidos a cada lado de los *vendos* o fajas de rizo, sobre unos pequeños refuerzos de lona. *Ollao* es voz influenciada del latín *oculus* "ojo".

Orejetas: Piezas de madera que se colocan sobre el *reón* o tapa de regala, a uno y otro lado de la roda de proa y popa. A la vez que ostentan una función decorativa, evitan el desgaste del *reón* con el roce de los cabos y la relinga del *pollacón*. Término usado como diminutivo o más bien "a modo de" o "similar a" orejas, por su forma y situación.

Orza, el: *Orzapopla. Zapope.* Cabo de una longitud semejante a la del davante, con una gaza en un extremo, que se monta por encima del *davante* sirviendo de ayuda a este, y en las empopadas controla el balanceo del puño de amura o *pollacón*. La expresión *orza a popa* hace referencia a que este cabo, el *orza*, se controlaba desde una zona de la embarcación más a popa que el *davante*, *orza avante* o de delante, y con él también se trae hacia popa el car en las empopadas cuando el viento aconseja desventar la vela. *Orzapopla* y *zapope* son contracciones de la expresión "orza a

popa”, usadas en algunos lugares tan cercanos como Cartagena, pero no en la laguna.

Orzar: Ver ceñir.

Osta: Voz que procede del catalán de principios del siglo XIV, de origen incierto, probablemente del latín *obstare* “oponerse, retener”, porque la osta sirve para retener las perchas en la posición deseada según la maniobra. Cabo que abraza y sujetla la entena a la altura del comienzo del car, o algo más arriba, y baja hasta la cubierta de popa. Se utiliza para algunas maniobras como en la empopada, para poner las perchas más o menos trasversales con respecto al palo y la línea de crujía; para ayudar a pasar el car a la otra banda por encima de la roda en las viradas, así como para arriar la vela manteniendo las perchas horizontales.

Pa fuera: Para fuera. Al contrario de lo que se podría pensar, los pescadores suelen usar esta expresión y de este modo para salir a navegar.

Pala: Del latín *pala*, con el significado primitivo de “lo que se hunde en la tierra”; también, con el de esa herramienta de hoja plana que llamamos pala y, por similitud, a la parte plana del remo y el timón que se hunden en el mar. Parte más ancha y delgada de un remo, que es la que se introduce en el agua al remar. II Parte más ancha del timón.

Palalla: Aparadura. Del catalán *paraia*. La primera tabla junto a la quilla que va de proa a popa y forma parte del tablazón o forro.

Palmo: Del latín *palmus*. Medida antropométrica equivalente a la longitud entre el extremo del dedo pulgar y el extremo del meñique o anular con la mano extendida. En España, se estandarizó en 20,873 cm, cuarta parte de la vara. Medida de longitud equivalente o tomada como 21 cm. Usada tradicionalmente para medir embarcaciones de vela latina. Los laúdes del Mar Menor solían tener entre 28 y 38 palmos, aunque también se fabricaban algunos de mayor y menor eslora.

Palo: Mástil. Árbol. Soporte de las perchas. Del latín *palus* “poste, madera, madera de árbol”, de donde proceden las voces árbol y arboladura.

Palo mechal: Palmejar. Pieza o madero que fija la parte baja de las cuadernas a la quilla e impide cualquier flexión del casco. En este madero, se efectúa el hueco del tintero donde se aloja la mecha del palo, de ahí su nombre comarcial. Palmejar parece derivar de *palomejar*, una variante de la voz catalana *paramitjal*, y éste del

latín vulgar *paramedialis* "tabla puesta en la mitad del navío". Estos sinónimos, a pesar de la similitud de las voces, como se puede apreciar mantienen una etimología claramente distinta.

Paraescú: *parescú*. Pequeña plataforma que queda, en la mayoría de laúdes tradicionales del Mar Menor, entre el final de la popa -entendiendo esta hasta donde rodea o termina el *reón*- y la *contraroa* y *roa* de popa, por donde pasa la escota y se afirma el timón.

Paral: Madero con una muesca central, que se embadurna con sebo, por donde corre o se deslizan las quillas de las embarcaciones al vararlas o botarlas. Suele ser de madera relativamente blanda como peral, morera o pino, y se utilizan varios para ir colocándolos bajo la quilla. El término, según Corominas, probablemente derive del latín *palus* "madero", aunque la voz castellana se tomaría del catalán *parat* "parado", tal vez por el propósito de dejar el barco parado o varado en la costa.

Patente: Más recientemente *antifouling*, término de origen inglés compuesto por el prefijo *anti-* y *fouling* "abordaje", con un significado parecido a *antiabordaje*. Pintura tóxica que se utiliza sobre el casco de la embarcación, en la obra viva, e impide que se le adhieran algas y cualquier tipo de animales e invertebrados marinos. Hasta aproximadamente el primer cuarto del siglo XX, los pescadores usaban el alquitrán, sustancia que, al calentarla, se podía dar fácilmente mediante brocha a la obra viva de las embarcaciones, muchas veces mezclado con azufre y que al secarse quedaba como pintura, pero con cierto poder impermeabilizante y antiadherente con bastante buen resultado, al parecer. Así, todas las embarcaciones eran de color negro en la parte de su obra viva y, normalmente, de colores con pinturas al aceite en la obra muerta. El interior de la embarcación solía ser pintado también con pinturas al aceite o simplemente con aceite o petróleo para preservar la madera. Actualmente, junto a la administración de diversos tipos de patentes, se pueden usar una extensa gama de pinturas y tratamientos para las embarcaciones.

Pa tierra: Para tierra. Dejar de faenar e ir hacia la costa.

Patrón: Del latín *patrōnus* "defensor, protector, promotor". El que dirige o gobierna la embarcación.

Payoles: Del francés *payol* "piso de una embarcación". Conjunto de plataformas de madera acopladas en el fondo del interior del casco de la embarcación para pisar en plano sobre ellas.

Pena: Puño de pena. En algunos lugares, utilizan esta voz como sinónimo de antena o extremo más delgado de esta. Los pescadores locales llaman espiga al extremo de la antena, para ellos, tradicionalmente, la pena es lo mismo que el puño de pena que se enverga en la espiga de la antena o entena. Del latín *pinna* "ala", nombre más apropiado para el extremo de la vela que para el de la antena o entena.

Percha: La palabra percha es una evolución del término latino *pertica* "vara larga", "pértiga de remero", que pasó al francés como *perche*, y de ahí al catalán *perxa*. En castellano percha. Aunque actualmente la palabra percha designa lo que conocemos para colgar la ropa, primitivamente designó a las pérdigas de los que impulsaban su embarcación por aguas poco profundas. II Vara con la que se impulsa la plancha en las encañizadas. También se solía llevar en los laúdes para armar la cítera o impulsar la embarcación ante la contingencia de un embarrancamiento accidental en la costa o zonas de poco calado. II Tronco fino y delgado, descortezado o no, utilizado para la fabricación tanto del car como de la antena, de ahí la denominación de perchas al conjunto del car y antena.

Perchas: Conjunto del car y la antena o entena donde se enverga la vela. En otros lugares, también las llaman vergas del latín *virga* "vara".

Perilla: Pitón, apéndice o saliente de la parte alta del palo. El término etimológicamente procede de *pera* y del sufijo diminutivo *-illa*, tal vez por la frecuente forma que daban a esta parte saliente del palo con cierta semejanza a una pequeña pera.

Pie: Medida de longitud antropométrica con diversas equivalencias según los lugares o países donde se usará: en Castilla equivale a unos 28 cm.; en Aragón, unos 26 cm. Esta medida está hoy en desuso. II Parte inferior del palo.

Pie de roa: Pie de roda. *Gaón*. Pieza curva que une la quilla con las rodas.

Pierroa: Aunque esta voz no deja de ser una contracción de la voz anterior pie de roda, nuestros pescadores han hecho un uso distinto de su significado, utilizándola para denominar las rodas, tanto en la proa como en la popa de los botes y busetas, al considerar que estas no son verdaderas rodas por ser muy bajas y estar truncadas muy cerca del *reón* o tapa de regala; y del mismo modo, en la roda de popa del barco o laúd.

Pileta: Asiento de popa de una embarcación. En el laúd, lleva dos agujeros

denominados *horquilleros*, uno a cada lado, para insertar la horquilla donde se afianza las perchas cuando están arriadas.

Piola: Cabo fino o cordel normalmente formado por dos o tres cordones retorcidos, tradicionalmente de cáñamo, que se usaba de alma del *bateor* o baluma. El término viene del latín *pediola* “traba”, como cuerda, cordel o sedal con la que se trababan las patas de los animales para que no se alejaran.

Pique: “Echar o irse a”. Hundir o hundirse una embarcación. El pique es un madero colocado como armazón y defensa de colisión en la parte de proa en una embarcación de gran porte; por tanto, cuando un barco se va a pique o hacia el pique es que se está hundiendo. Se hace alusión a hundirse al irse de proa al fondo.

Pita: Planta de la familia Agavaceae, *Agave americana* L. de la que se extraen fibras vegetales para la fabricación de cuerdas de ese mismo nombre. Aunque puede haber sido utilizadas como cabos en las embarcaciones, no se han usado con frecuencia este tipo de cordaje, pues se pudre fácilmente y su manejo con la mano se hace algo áspero al principio. De esta misma familia y género, encontramos otras especies como, *A. fourcroydes* Lem. el henequén, o *A. sisalana* Perrine. el sisal, que también producen fibras para la fabricación de cuerdas de características semejantes.

Pivotes: Término derivado del francés *pivot*, aunque de origen incierto, con el significado de “extremo cilíndrico o puntiagudo de una pieza donde se inserta otra con carácter fijo o de manera que una de ellas pueda girar con respecto de la otra”. Piezas usadas para sujetar el timón a la embarcación y permitir su giro; denominadas hembras, normalmente, las que van sujetas a la roda; y machos, las que se introducen en estas y van sujetas al timón; o bien, un macho y una hembra intercaladamente.

Plan: Del latín *planus* “plano”. Pantoque. Parte del fondo de la embarcación casi plana u horizontal alrededor de la quilla: lo que viene a ser la zona inferior entre las verticales de uno y otro costado.

Plancha: Embarcación pequeña, sin quilla y de poco calado usada tradicionalmente en las encañizadas.

Pollacón: Puño de amura. Puño del car. Voz de origen y etimología desconocida. La voz la encontramos también en el valenciano como *pollacó*. Ángulo de proa de la vela que se engaza en la punta del car. El tramo de relinga inferior del *pollacón* solía

ir guarnecido con un refuerzo de cuero o lona, que en algunos lugares denominan *mostacha*, para evitar el desgaste de este con el roce del *reón* o tapa de regala. En un intento de buscar una procedencia para este término, nos encontramos la voz anticuada y en desuso *pollacrón* -al igual que *pollacra* o *pollaca*- para denominar a un pequeño foque que se solía colocar en algunas embarcaciones; y tal vez, la adaptación del término por comparación con esta parte de la vela que es el *pollacón*, con forma de pequeño triángulo o foque en la parte delantera de la vela.

Poner proa: Enfilar. Dirigirse hacia un punto determinado.

Poniente: Viento que sopla del oeste o lugar por donde se pone el sol -de ahí recibe su nombre-

Popa: Parte trasera de una embarcación.

Proa: Parte delantera de una embarcación.

Províl: Cabo, normalmente firme en la cornamusa de popa, cuyo chicote forma una gaza y que se suele arrojar desde el barco para remolcar otra embarcación o amarrar a la cornamusa del muelle. También se suele usar como sinónimo de amarra.

Puerto: Derivado del latín *portus* "abertura, paso" para el transporte, y también del euskera *bortu*, préstamo del latín con el significado de "refugio". Lugar seguro y abrigado junto a la costa. En el Mar Menor, se han utilizado tradicionalmente fondeaderos en zonas de la costa más o menos resguardadas de los vientos dominantes. Posteriormente, y ante la creciente demanda turística, se han creado puertos que plantean bastantes dudas sobre el modelo de estas construcciones que se han realizado a lo largo del litoral de esta laguna donde la profundidad y, por consiguiente, el riesgo de grandes temporales no entraña la necesidad de una protección tal que impida la dinámica natural de las aguas, anegando de fango las playas principalmente a sotavento del viento dominante.

Pujamen: Parte baja, zona inferior de la vela o banda de trapo que va desde el extremo del puño de amura o *pollacón* al extremo del puño de escota; es decir, a lo largo y por encima de la relinga inferior o grátil gordo de la vela.

Puntal: Altura de la embarcación medida en la cuaderna del medio, a partir de la cara superior de la quilla y hasta la cubierta.

Puntar: Ir orzando cuanto se pueda para aprovechar el viento cuando este es escaso.

Puño: Cualquiera de los ángulos formados por las esquinas de la vela. II También se denomina puño a la extremidad del remo que se coge al remar.

Puño de amura: Puño del car. Ver *pollacón*. Ángulo delantero de la vela.

Puño de escota: Ángulo que forma la vela en la parte inferior de popa donde va sujetada la escota.

Puño de pena: Pena. Ángulo que forma la vela en la parte superior y en cuya gaza se encapilla la espiga de la antena.

Quedarse: Referido al viento: disminuir su intensidad.

Quilla: Pieza central e inferior que, de proa a popa, sirve de base y afianzamiento a las cuadernas y cuerpo de la embarcación.

Racha: Del árabe *rágğa* “agitación”. Ráfaga súbita de viento de escasa duración. Los pescadores de la laguna también utilizan este término, en los últimos tiempos, para denominar la abundancia de capturas (sobre todo doradas, anguilas...), que se realizan todos los años con frecuencia asociadas a algún temporal o fuerte racha de viento hacia finales Octubre y Noviembre.

Recalmón: Calma repentina del viento para volver a aumentar al cabo de poco tiempo. Aunque el DLE no contempla volver a aumentar el viento tras haber calmado, nuestros pescadores normalmente lo usan para señalar un periodo de calma de no mucha duración entre viento y viento.

Reempujo: Rempujo. Utensilio, tradicionalmente de cuero, que se acopla en la mano, a modo de guante, pero sin dedos, y que en la parte de la palma de la mano lleva un pequeño disco de metal minuciosamente cuadriculado en su interior para evitar el deslizamiento de la aguja cuando se empuja para coser la vela.

Refrescar: Referido al viento: aumentar su fuerza.

Regala: Pieza longitudinal situada en la parte alta de la borda sobre la que se afianza el *reón* o tapa de regala.

Relinga: Cabo que refuerza las orillas de las velas y redes.

Relingar: Unir o armar la relinga a una vela o a una red. II Agitarse la relinga de una vela con el viento.

Remo: Según el DLE, el remo es un instrumento de pala estrecha y alargada que sirve para mover embarcaciones haciendo palanca en el agua. La voz procede del latín *remus*, con el mismo significado y de donde procede también remar. Consta de cuatro partes: puño, guion, caña, y pala.

Reón: Tapa de regala. Pieza longitudinal que asentada sobre la regala forma la parte superior de la borda.

Respeto: Repuesto de ciertos objetos o útiles que se suelen llevar a bordo para su reposición por rotura o deterioro.

Restinga: Punta o lengua de arena o piedra bajo el agua y a poca profundidad.

Rezón: La voz procede de rizón y esta del latín *ericius* “erizo”. Ver hierro.

Rizar: Suave movimiento de la superficie del mar ocasionado por el viento y que origina diminutas olas. II Tomar rizos.

Rizo: Matafión de rizar. Cada uno de los pedazos de cabo delgado o lienza de dos pernadas que, afianzados a lo largo de los vendos o fajas de rizo, sirven como tomadores cuando se desea reducir la superficie de la vela. Los rizos adquieren mayor longitud cuando se encuentran en fajas inferiores, pues la cantidad de trapo que tienen que sujetar es mayor.

Roa: Roda. Pieza que, encastrada sobre el pie de roda, se alza sobre el *reón* varios palmos y remata el barco en su parte de proa de forma vertical o algo lanzada. La roda suele llevar un abultamiento de apariencia decorativa a un palmo por debajo del caperol, por su parte exterior, que algunos llaman nuez, y tiene la misión de ayudar a retener el *davante* en su posición cuando trabajamos con él en la navegación si no se lleva alguna argolla para mantenerlo en el sitio conveniente.

Roa de popa: Roda de popa. Pieza que, encastrada sobre el gaón o pie de roda de popa y continuación de la quilla, remata el casco en su parte de popa. A partir del siglo XVII, fue sustituyéndose la denominación de roda de popa por la de codaste. A pesar de todo, nuestros pescadores siguieron usando la denominación de *roa*, tanto en la proa como en la popa, o bien la de *pierroa* para la roda de popa, por lo que no utilizaremos el término codaste. Sí que es cierto que, hacia mediados del siglo XX,

con la imposición de los motores, se practicaron en los laúdes, en su parte de popa, unos huecos para acoger la hélice llamados vanos; cada uno de los batientes de estos vanos, más o menos paralelos entre sí, codastes (al interior proel y al exterior popel). Desde este momento, los pescadores más jóvenes, que apenas han navegado a vela, empezaron a utilizar esta voz. A pesar de ello, como hemos comentado, el término codaste como sinónimo de roda de popa no es nuevo, puesto que data al menos del siglo XVI.

Rol: Voz procedente del término rollo ya que, antiguamente, la lista o pasaporte de la marinería de un barco mercante se formaba en un rollo de pergamino. Documentación del barco en la cual consta el patrón de la embarcación, los marineros enrolados y las artes que se están utilizando.

Rolar: Del latín *rotare* “girar, rotar”. Ir cambiando el viento de dirección.

Roldana: Del latín *rotula* “ruedecilla”. Rueda o rodaja que ostentan los diversos motones y cuadernales de la embarcación por donde corren los cabos que laborean por ellos.

Roldana del palo: Rueda o rodaja situada en la cajera del palo o mástil por donde corre el *fronco* al arriar e izar las perchas.

Rumbo: Dirección hacia donde se pretende dirigir la embarcación. En el Mar Menor, se han usado como sinónimos las expresiones “poner proa” o “enfilar” para dirigirse a un lugar concreto. Del latín *rhombus* “rombo”, por estar representado el rombo en los espacios de la brújula que marca la rosa de los vientos en la creencia vulgar de los marineros, que atribuían a los brujos el rombo como signo mágico, al creer que los pilotos al tomar la altura de los astros actuaban por arte mágico. El término rombo se cambió por rumbo por boca de los marinos y por influjo del término náutico *rumo* “espacio o sitio en un navío”.

Saín: Grasa de sardina normalmente usada para alumbrar y en la confección de masilla para el calafateado.

Sebo: Sustancia grasiesta de origen animal que se utiliza para embadurnar cabos y otros útiles, sobre todo los que sufren mayor fricción como los estrobo y los parales, con lo que se consigue menor desgaste y mejor deslizamiento. También, como mezcla en la fabricación de masilla para calafatear.

Seca de enero: Bajada del nivel del mar que solía tradicionalmente acaecer en el Mar Menor hacia el mes de enero.

Seco: Del latín *siccus* con el mismo significado “seco”. Zona formada principalmente por arena, casquijo y piedras, que origina un descenso de la profundidad o zona de poco calado, frecuentemente asentado junto a la costa y que suele quedar total o parcialmente emergido o *en seco* (de donde proviene su denominación) cuando “las aguas están bajas”, con más frecuencia durante la llamada “seca de enero”.

Seno: Del latín *sinus* “curva, cavidad”. Curvatura que puede formarse en la vela o entre los chicotes de un cabo cuando no trabaja.

Senón: Palabra usada secularmente y adoptada del catalán *senó* con el mismo significado. Escotilla del *senón*. Descubierta del *senón*. Agujero del *senón*. Pequeña escotilla o abertura practicada sobre la cubierta de popa del laúd, que comunica con la sentina, y en donde suele ubicarse el patrón para gobernar el timón.

Sentina: Del latín *sentīna* “poso, desecho”. Compartimento de la embarcación, en la zona interior de la popa, en donde se depositan el agua embarcada y demás derrames de líquidos para ser posteriormente achicados.

Sereno, na: Del latín *serēnus* “claro, sosegado”. Dícese de la mar cuando está en calma.

Sobrepalalla: Sobreaparadura. Segunda tabla del forro, empezando desde la quilla, que se coloca encima de la *palalla* o primera tabla.

Socaire: Abrigo o resguardo del viento. Antiguamente, la voz se aplicaba al que cuidaba o vigilaba el palo en el que se colocaba el aparejo para alar del cabo de este y sacar a tierra una embarcación. Por tratarse de una faena de poco esfuerzo en comparación de los que alaban con los *calones*, se dijo después “estar o ponerse al socaire” también con esta otra acepción de eludir un marinero las tareas pesadas.

Sotavento: Parte contraria a la que se recibe el viento. Al parecer, catalanismo que viene de *sotavent*, *sota* “debajo” y *vent* “viento”. El DLE deriva el término directamente del latín *subtus* “debajo de” y *ventus* “viento”.

Tabla: Cada uno de los maderos que forman parte del forro.

Tabla de llaves: Trancanil. Tabla que corre sobre la cubierta, y a lo largo de ella, uniendo los *escalamotes* o barraganetes; el nombre local pudiera obedecer a la

forma que adquiere esta tabla al ser endentada entre los *escalamotes* con cierto parecido a los dientes de una llave.

Tablazón: Forro. Esta palabra deriva de tabla y el sufijo aumentativo -ón. Conjunto de tablas o tablones que, clavadas sobre las cuadernas y los baos, conforman el casco y la cubierta de una embarcación. Suelen ser de maderas de menor calidad que las que forman el armazón de la embarcación, casi siempre de pino, pero procurando evitar nudos en la madera y usando las mejores tablas para la obra viva.

Tajamares: Brazolas. Listones o piezas de madera que sobresalen de la cubierta y enmarcan y refuerzan los lados de las escotillas con el fin de impedir la introducción de agua, al tiempo que sirven de asiento a los cuarteles. En otros lugares, también *vasollé, palomar, cossia...* Esta acepción de tajamar, como se puede comprobar, nada tiene que ver con la que se le da en la terminología náutica aceptada "tablón recortado en la parte exterior de la roda con el que hiende o corta el mar la embarcación al navegar". En un sentido etimológico, tajar toma significado de cortar, del latín vulgar *taleare* "cortar", y del francés *tailloir* "atajar", aplicado como "impedir que el agua penetre", se puede entender la acepción comarcal. Del mismo modo, el DLE, entre otras definiciones, dice con respecto a esta voz "represa o pequeño dique", que corta o ataja el paso del agua, y que estaría en perfecta correlación con el sentido en el que usaban el término nuestros pescadores y calafates.

Templar: Tesar o poner en tensión de forma moderada. II Dar igual grado de tensión a dos o más cabos, vetas o relingas, que están trabajando.

Temporal: Tormenta. Tempestad. Días de fuertes vientos que suelen ir asociados a lluvias.

Tercerol: Voz procedente y mantenida del catalán con el significado de tercero, ra. Término que se usa indistintamente y según autores para denominar tanto al vendo o faja de rizo grande como al vendo pequeño, que es la tercera faja de rizo empezando por la grande. La vela latina solía ostentar tres fajas de rizo y esta discrepancia puede ser debida a su enumeración según se efectúe de arriba hacia abajo o viceversa. Así, encontramos en el *Diccionario marítimo español* de 1831, rizo grande o del tercerol; y en el *DICCIONARIO MARÍTIMO ESPAÑOL* de 1864, rizo pequeño o del tercerol; y la misma discrepancia, en otros tratados náuticos y diversos testimonios orales de antiguos pescadores y usuarios tradicionales de este tipo de

aparejo. Sañez Reguart puntualiza para denominar a esta tercera faja de rizos y lo adjetiva <<el tercerol pequeño>>.

Terral: Ver brisa. Viento de tierra. Más que un viento, se trata de una brisa nocturna, que suele aparecer al bajar el sol, entre el poniente y el maestral.

Tesar: Tensar. Poner tirantes los cabos, las velas, toldos o cosas semejantes

Tierra, en: Ver. En seco.

Timón: Del latín *temo, -ōnis* "timón de carro o de arado", de donde, en romance, pasó por comparación a las embarcaciones. Pieza con la que se gobierna la embarcación formada por tres partes: la caña o pieza con la que se efectúa el giro y gobierno; la cabeza, donde se inserta la caña; y la pala o parte plana de madera que sujet a la roda de popa en sentido vertical y que por medio de los convenientes herrajes (machos y hembras) permite su giro.

Timón a la banda: Llevar el timón hacia la banda de estribor o hacia la de babor, según convenga, para que la embarcación gire convenientemente.

Timón a la vía: Poner el timón en la línea de crujía, hacia la proa, para ir avante.

Tintero: Carlinga. Agujero en el palo *mechal* en donde se introduce la mecha del palo de la vela. La voz tintero deriva del latín *tingere*, al igual que tintar. La denominación carlinga, no utilizada tradicionalmente en la laguna, tiene un significado curioso, aunque no extraño en los hombres de mar. Esta voz proviene del francés *carlingue*, y este del escandinavo antiguo *kerling* "mujer", y carlinga por una comparación de tipo sexual, en cuanto a la introducción del palo en la carlinga, con la penetración. De este mismo modo, también llaman carlingas, en algunos lugares, a las hembras de los herrajes o pivotes del timón donde se introducen los pinzotes o machos.

Tiple: Voz de origen incierto. Según la información recogida en su momento, los grandes laúdes ostentaban frecuentemente, sobre todo en el Mediterráneo, una cuarta faja de rizo a la que llamaban el tiple. Navegar con el tiple es navegar con todas las fajas de rizo tomadas. Siendo así, no aplicaremos esta denominación a esta cuarta faja de rizo, ya que nuestros pescadores, en ocasiones, también utilizaban el término tiple o *tiplico* cuando tomaban la tercera y última faja; por lo que, denominaremos el tiple a la última, llevara el barco las fajas que llevara, y en nuestra laguna, tradicionalmente, la última es la tercera.

Tira: Cabo o extremo de los aparejos, como la driza o la troza, de donde los marineros agarraban para tirar en ciertas maniobras. Aunque esta voz sólo se emplea según algunos diccionarios náuticos cuando se ala horizontalmente -como cuando se tira del aparejo o braga con el que se vara una embarcación-, en el Mar Menor se ha utilizado el término indistintamente, también para el extremo de la driza o de la troza.

Toldo: Lona para improvisar un sombraje afianzándola sobre las perchas arriadas y el palo. Frecuentemente, se confeccionaba reutilizando una vela vieja e impermeabilizándola con aceite de lino o de linaza; también, se usaba en ocasiones para navegar en popa, en pequeñas distancias, evitando tener que montar la vela cuando no se tenía prisa, efectuando alguna labor a bordo mientras tanto.

Tomar rizos: Achicar o reducir la superficie de una vela atando a las perchas los rizos de una faja inferior a la que se está usando.

Tomar vueltas: Dar vueltas a un cabo en una vita, cornamusa o barandilla.

Trapo: Vela. Del latín *drappus* "pañó". Se fabricaban con paños de lona o loneta de fibras de cáñamo, así como de paños de cotonina, tejido fabricado a partir de fibras de algodón y cáñamo o lino. Estos paños se unían mediante costuras con hilos de cáñamo, llamado hilo palomar o bramante, para obtener la superficie necesaria para la confección de la vela.

Trasbordar: Transbordar. Término derivado del prefijo latino *trans* con el significado 'de un lado a otro' y bordar de borda o bordo del fráncico *bord* 'lado o lateral de la embarcación'. Pasar efectos, mercancías o personas de un barco a otro.

Traste: Según Corominas y Pascual (1980), traste procede del latín *transtrum* "banco de remero". Esta forma de traste se tomó del catalán *trast* con varios significados relacionados: banco de remero, trecho, trayecto... De este modo, para nuestros pescadores, la palabra traste tiene más un significado de "trecho, tramo o distancia" como es la zona central en el interior del casco de la embarcación que se encuentra entre el banco de arbolar y el banco que separa la sentina; aunque se debe de tener en cuenta que estos bancos, que delimitan el traste, son también bancos de remeros. II Distancia que se debe dejar entre pantasanas que navegan juntas. II Distancia de calamento que se deja entre una moruna y otra e, igualmente, entre paranzas.

Través: Del latín *transversus* ‘transversal’ ‘oblicuo’. Dirección transversal a la quilla o a la línea de crujía: “navegar de través”.

Trincar: Voz al parecer proveniente del escandinavo *tenga* “unir, atar”. Amarrar, sujetar o asegurar fuertemente.

Troza: Del italiano *trozza*, al parecer con el significado de “cuello de cisne” o tipo de cuello alto de algunas prendas que se ciñe al cuello. El origen de la voz troza para este aparejo es desconocido, pero buscando una relación y teniendo en cuenta su significado en italiano se podría entender la utilización de este término para este aparejo por comparación o similitud en cuanto a apretar las perchas contra el cuello del palo mediante el dogal. Aparejo que se monta en la banda contraria a la de la vela y mantiene tenso el dogal, afianzando las perchas contra el palo.

Vaina: La palabra vaina viene del latín *vagīna*. En latín clásico, se refería a la funda que cubre una espada; y de ahí, a la parte de la anatomía femenina que recibe al pene durante el coito, y, del mismo modo, esta funda por donde entra el alma. Dobladillo a lo largo de la orilla del *bateor* o baluma de la vela por donde pasa el alma o *entrealma*. Esta vaina o dobladillo está reforzada con otras tiras de lona unas sobre otras.

Varadero: Zona de la costa en la que se sacan a tierra o se ponen en seco las embarcaciones, encallándolas o embarrancándolas voluntariamente por medio de rollizos o parales para su compostura. Tradicionalmente, el varado se efectuaba con ayuda de un fuerte aparejo o bien halando directamente mediante un cabo fuertemente abrazado a la embarcación y, a menudo, con ayuda de calones. Estar en tierra o en seco son expresiones muy utilizadas también para referirnos a los artes o útiles que no están calados o no han sido embarcados.

Varar: La voz varar deriva de vara y esta del latín *vara* “travesaño, palo atravesado” con los que se solían varar las embarcaciones llamados parales. De ahí, la acción de sacar un barco “varar”. Sacar el barco a tierra normalmente para labores de compostura.

Vela: Ver trapo.

Vendamería: Conjunto de todos los *vendos* o fajas de rizo.

Vendaval: Del francés *ventd’aval* “viento de abajo” por su frecuente procedencia del sur. Se llamaban vendavales a los vientos para volver de las Indias que soplaban

desde el sur hacia el norte. En general, se llama así a todo viento duro o fuerte que suele soplar desde la mar, sobre todo en invierno, y no llega a ser un temporal declarado.

Vendo: Andanada de rizos. Faja de rizo. Cada uno de los refuerzos o tiras de lona que, partiendo del *pollacón* y de forma oblicua, se dirigen hacia el *bateor* para terminar en la vaina del alma de este paño, en donde, mediante ollaos y más tradicionalmente con refuerzos cosidos a esta faja, se colocan los rizos de trecho en trecho. Normalmente, los laúdes del Mar Menor ostentaban tres vendos o fajas de rizo: faja de rizo grande, faja de en medio y faja de rizo pequeño. Algunos laúdes llevaban un cuarto vendo -que no una cuarta faja de rizo- ya que este no poseía rizos ni gaza para tomarlo; solamente se empleaba como refuerzo y, ante el infortunio de una rotura de vela, la raja originada quedara frenada en él por lo que tomaba el nombre de "vendo de avería"

Veta: Del latín *vitta* "cinta, venda". Cuerda, cabo muy fino, cordel, hilo.

Vía de agua: Rotura del caco en la obra viva o bajo la línea de flotación por donde penetra el agua.

Viento duro: Mar dura. Ventarrón. Viento muy fuerte.

Viento fresco: Viento de una intensidad considerable con alta probabilidad de aumentar.

Vigota: Del italiano *bigotta*. Pieza o motón chato, sin roldana, con un agujero central, de madera generalmente dura (de "olivera", *Olea europaea* L.; "garrofero", *Ceratonia siliqua* L. o encina, *Quercus ilex* L.) que forma parte del dogal.

Virar: Según Edward A. Roberts y Bárbara Pastor, el verbo virar viene de un germánico *Wira* "doblado", de donde derivan las palabras vira, virada, viraje. Girar. Cambiar de dirección una embarcación, es decir, pasar de recibir el viento por una amura a recibirlo por la contraria. II Cambiar de dirección el viento.

Zafarse: Soltarse, desatarse, escaparse o liberarse un cabo.

Zarpar: Subir o levar el ancla con la que estaba fondeada la embarcación, normalmente para salir a navegar. Sacar un arte de pesca. Voz introducida hacia finales del siglo XVI procedente del italiano *salpare* y cuya forma antigua fue *serpare* y que según Corominas deriva de *serpe* "serpiente" ya que el ancla se colocaba en

la sierpe o zona triangular situada en la punta de la proa de algunas embarcaciones delimitada por unos maderos con forma de serpentina y de ahí el nombre. Con el sentido de elevar y subir se toma de zarpar para referirnos a sacar o subir un arte de pesca que estaba calado.

Zárzola: Sársola. Achicador tradicional de madera usado manualmente para sacar el agua a las embarcaciones. Hacia mediados del siglo XX, fueron sustituyéndose estos artilugios por pequeños recipientes de plástico y bombas de achique manuales. La voz *zárzola* parece proceder del valenciano *sássola*, término utilizado en nuestra albufera valenciana para describir a estos achicadores de madera realizados en una sola pieza y exactamente iguales a los tradicionalmente utilizados en el Mar Menor. Esta voz de *zárzola* parece una forma de castellanización del término valenciano *sássola*, aunque no está incluida en el DLE posiblemente por el abandono de su uso y lo reducido del ámbito de su utilización, usándose achicador como término genérico para todos estos útiles.

Zozobrar: Verbo procedente del catalán *sotsobrar*. Hundirse. Irse a pique. También, quedar entre aguas sin llegar a hundirse del todo.

Zuncho: Aro de hierro que se suele colocar en la base del palo de arbolar para evitar que se abra y darle mayor resistencia en la base.

11. Galería de imágenes



Pequeña balandra de recreo, clásica y de época en el Mar Menor, al fondo embarcaciones tradicionales.



Laúdes atracados en el antiguo muelle de Los Alcázares.



Laúdes de pesca atracados junto al muelle de la lonja de Los Alcázares.



Laúdes de pesca frente a la lonja de Los Alcázares.



Laúdes junto al antiguo club náutico de Santiago de la Ribera.



Laúdes junto a la casa Barnuevo de Santiago de la Ribera.



Botes y laúdes en Lo Pagán.



Laúd en el Mar Menor. Obsérvese el caldero
sobre el anafre.



Laúd atracado en la playa de
Los Alcázares.
"Obsérvese la escotadura de proa".



Laúd en Los Nietos. Muy probablemente
el actual Virgen del Carmen.



Laúd en La Manga del Mar Menor.



Festividad de la Virgen del Carmen.





Buseta frente a La Manga.



Buseta, laúdes al fondo.



Detalle. Obsérvese el embarbaor en el piñón de la rueda.



Detalle. Obsérvese el embarbaor en el car, aunque lleva el agujero o piñón de la rueda.



Laúd arribando al muelle. Obsérvese el vendo de avería.



A toda vela.



Embarcaciones tradicionales en el fondeadero de Lo Pagán.



Laúdes fondeados en la costa.



"Con sabor a tradición".



Varando un laúd.



Laúd con la vela enjuncada.



Navegando en popa
con el toldo.

Planchas en la encañizada del Estacio.



Plancha en la encañizada.



Perchando sobre la plancha.



*Detalle.
Obsérvense las piezas
de la plancha.*

ÉPOCA DE TRANSICIÓN



Láudes varados a vela y motor.



Buseta y laúdes con patroneras y aladores.



Laúdes varados y buseta.



Varando el barco.



Bote varado. Obsérvese
lo poco aquillado.



Plancha de materiales
sintéticos en la actual
encañizada de la Torre.

ÉPOCA ACTUAL

Las regatas y encuentros. Una excelente forma de recuperar, restaurar y conservar los láudes de la laguna del Mar Menor.



Victoria Alcaraz





Gonzalo Quijano





José María Falgas

La Regata del Caldero.
El origen de un plato convertido en tradición.

12. Hacia una eficaz protección

No son muchos los laúdes que aún perduran y que, lamentablemente, están abocados a su extinción a causa de las nuevas tecnologías y de los materiales empleados en la construcción de embarcaciones. A pesar de todo, aún se puede disfrutar de la presencia de algunos de ellos, gracias a un grupo de amantes de nuestra cultura y tradiciones, en general, y de los laúdes y la vela latina, en particular, que tienen y mantienen la firme intención de rescatar y legar este tipo de embarcaciones y esta forma de navegar a futuras generaciones.

En este sentido y con ese sentimiento, se está realizando todos los años un circuito de encuentros y regatas en distintas localidades y lugares del Mar Menor (Lo Pagán, La Puntica, Santiago de la Ribera, Los Alcázares, Los Nietos, El Vivero, la isla Mayor o del Barón) y otros que, esperamos, se vayan sumando con el apoyo de sus respectivos clubes náuticos y ayuntamientos. Hoy, los laúdes de la laguna del Mar Menor son un bien de interés cultural incuestionable, en proceso de declaración como Bien de Interés Cultural (BIC) por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Estas frases a favor de los laúdes del Mar Menor fueron pronunciadas en una pequeña conferencia con motivo del *XVII Seminario sobre Folclore y Etnografía* celebrado en el Museo de la Ciudad, en Murcia, en julio de 2017.

Unos días después tuvimos ocasión de leer el expediente definitivo incoado para la declaración de BIC para *“La Vela latina. Oficios y saberes relacionados con su práctica”*, y hemos de confesar que nos sentimos un tanto decepcionados. Esta declaración de BIC había quedado prácticamente exenta de eficacia en cuanto a la

conservación de los laúdes en la laguna. Parafraseando a Neil Armstrong, diríamos que puede ser un gran salto para la vela latina, pero un paso insignificante para los laúdes del Mar Menor. El expediente en cuestión propone la declaración de bien de interés cultural “inmaterial” para la vela latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica. Esto es algo que, con toda seguridad, apoyamos y estamos de acuerdo todos los aficionados y amantes de la vela latina: una forma de navegar ancestral que no queremos que desaparezca sino que perdure como legado a nuestros nuevos y jóvenes navegantes.

En octubre de 2017, a petición de la actual concejala de cultura del Ayuntamiento de Los Alcázares, realizamos una pequeña charla sobre los laúdes y decidimos dedicarla a señalar esas carencias que habíamos observado y que, a nuestro parecer, se habían obviado a la hora de la declaración de BIC y que encontrábamos de especial interés. Al terminar, nos pareció que no quedó demasiado claro y que, tal vez, no se expuso suficientemente bien, por lo que queremos aprovechar para incidir sobre ello en este trabajo, al considerarlo, como hemos dicho, sumamente importante para el futuro de estas embarcaciones tradicionales del Mar Menor.

Me remontaré al verano de 2015, durante la muestra y exhibición de laúdes conmemorativa del *Servicio de Embarcaciones*, en el marco de la celebración del Centenario del Aeródromo de Los Alcázares. En ella, se dieron cita en las instalaciones del Centro de Alto Rendimiento de Los Alcázares (CAR), embarcaciones tradicionales de la albufera valenciana y laúdes de la localidad alicantina de Torrevieja y del Mar Menor. Allí me encontré, entre otros muchos amigos, con Joan J. Rosaleny, un gran amante de la albufera valenciana y de sus embarcaciones tradicionales. En los dos días que duró el evento, tuvimos tiempo de hablar y cambiar impresiones, sobre todo lo relacionado con la problemática de nuestras respectivas albuferas o lagunas. Guardo con cariño un libro suyo sobre la vela latina en la albufera de Valencia, cuyo título es *Vela llatina a l'albufera* (Rosaleny Romero, P. y Rosaleny Romero, J., 2014). Este libro está escrito en valenciano. Por supuesto, guardar tu idioma, dialecto o forma de expresión, y las voces y términos usados tradicionalmente por los pescadores, así como muchas otras cosas de nuestras culturas, es algo que compartimos plenamente, como podréis apreciar en el glosario de este libro.

Pasaron los meses y seguimos manteniendo contacto, pues nos surgían dudas en nuestras investigaciones etimológicas de las voces supuestamente

derivadas del valenciano y su significado; así como comparaciones estructurales de las embarcaciones de la albufera y de nuestra laguna. Fue en una de esas ocasiones, cuando me habló de la incoación de expediente como BIC a favor de las actividades tradicionales de la albufera de Valencia: la pesca artesanal y la navegación a vela latina. Nos pareció muy interesante para nuestra laguna y nuestros laúdes, y le pedí el favor de que me remitiera el procedimiento de incoación, efectuado el 16 de noviembre de 2015. El 3 de agosto de 2016, lo recibimos junto al informe técnico, que estaba aún sin terminar. Nos preguntábamos por qué no se había pedido este tipo de declaración en nuestra dejada y olvidadiza Murcia, ya que nuestra laguna tenía mucho que ofrecer y mucho que proteger. Hasta ese año, los laúdes habían subsistido gracias al trabajo y mecenazgo de algunos amantes, de este tipo de embarcaciones (muchos de ellos anteriormente mencionados).

Se celebraban algunas regatas. Se intentó crear el circuito *Tomás Maestre* y, posteriormente, el circuito del Mar Menor, pero se necesitaba tiempo para limar las asperezas de algunos malentendidos y ciertas discrepancias que, afortunadamente, hoy en día parecen haber quedado olvidadas, posiblemente gracias a la labor de algunas personas como Víctor Moreno *El Canario*, que con su entusiasmo por la vela latina, se echó a hombros con la ayuda del Club Náutico de La Puntica y de su presidente, José Aquilino Zapata, la responsabilidad de organizar los pertinentes eventos de laúdes de la temporada 2016.

En esta época, Víctor y yo solíamos tener frecuentes conversaciones sobre los laúdes y la vela latina. En una de ellas, le comenté que podría ser interesante intentar declarar los laúdes del Mar Menor como BIC. Le informé que ya se había incoado expediente en Valencia para declarar BIC a su albufera y no sólo a sus embarcaciones, también a la pesca y todo lo relacionado con ella. Todo quedó un poco en el aire tras una conversación sobre pros y contras hasta que, poco tiempo después, Víctor me informó de que el Servicio de Patrimonio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia había encomendado a un joven becario, Rafael Sáez, la recopilación de documentación para la incoación de un expediente sobre la declaración de BIC para la vela latina. Nos pareció una excelente noticia. Posteriormente, conocí también a Rafael y charlamos al respecto. Al cabo de un tiempo, me envío el borrador sobre el trabajo que estaba realizando, el cual me pareció muy interesante y así se lo comuniqué. Pasó el tiempo, y nos enteramos -sin saber quién lo había llevado a cabo finalmente- de que ya se había incoado expediente de declaración de la vela

latina como BIC -presumiblemente, a iniciativa del Servicio de Patrimonio con la colaboración y la recopilación de datos técnicos por parte de Rafael-.

Pues bien, siempre entendimos esta declaración de BIC, sencillamente, como un bien de interés cultural, tanto material como inmaterial. Pensamos que era una iniciativa adaptada al Mar Menor y para el Mar Menor; como una forma de protección patrimonial hacia estas embarcaciones centenarias en peligro de extinción: los laúdes. Una protección destinada más a la embarcación en su conjunto, como algo tangible, y no solo a su forma de propulsión. Una protección más pragmática con las ayudas necesarias para su verdadera conservación. La obtención de privilegios fiscales para su mantenimiento y restauración, reducción de tasas, así como concesiones de atraques en los puertos, serían algunas de las ventajas de las que deberían gozar ciertas embarcaciones de vela latina, destinado todo ello a la protección y a la viabilidad de la preservación de estas embarcaciones tradicionales que forman el patrimonio marítimo flotante de la laguna.

La declaración de bien de interés cultural inmaterial implica, como bien dice el expediente, todos esos usos, expresiones, conocimientos y técnicas; así como soportes, instrumentos y espacios culturales vinculados a esa forma ancestral de navegar que es la vela latina. Esto supone que cualquier tipo de embarcación, sea cual sea, que porte vela latina, aunque no tenga ningún interés histórico, ni tradicional, ni cultural, ni ningún tipo de vinculación con el Mar Menor, estaría dentro de esta "figura de protección" por la propia definición del contenido de dicho expediente. Sin embargo, quedarían fuera de esta figura todos los laúdes centenarios que fueron despojados de sus velas latinas a mediados de siglo y que son las verdaderas piezas de museo de esta laguna.

Como veis, esa pequeña decepción, que sentimos al leer el expediente, no es otra cosa que un error por nuestra parte, ya que pensábamos que se estaba declarando BIC a las embarcaciones tradicionales de la laguna del Mar Menor; centrándose en la figura del laúd como única embarcación tradicional de vela de estas aguas. Esta declaración de la vela latina como bien de interés cultural inmaterial es un reconocimiento acertado y sobradamente merecido, pero, en cuanto al Mar Menor se refiere, es como empezar la casa por el tejado o, en este caso, el barco por la vela, muy lejos de lo que otras comunidades, que sin poseer una laguna tan singular como la nuestra, han entendido que significa una verdadera protección para sus embarcaciones tradicionales, como la gallega, la asturiana o

la balear, en donde el *Consell de Mallorca* ha puesto en marcha un proyecto de restauración del patrimonio marítimo tradicional con el objetivo de promover la recuperación de las embarcaciones propias de la isla, aportando la mano de obra, y la reconstrucción de todo lo referente al casco de la embarcación, incluido el calafateado (no así la arboladura y el velamen), y en donde podemos observar prioridades distintas de conservación con respecto a las nuestras. En este sentido, y en honor a la verdad, habría que decir que este mismo organismo balear, hacia mediados de los noventa, subvencionó parte del aparejo latino a condición de que las embarcaciones participaran en las regatas que se organizaran y, como en nuestro caso, por la consideración de que la vela latina es también parte patrimonial y de arraigo en su cultura.

No podemos por menos que admirar a los valencianos que, al declarar la vela latina como bien de interés cultural inmaterial, lo hacen también con sus pesquerías, con su patrimonio y, dentro de los límites de la albufera, como algo único y diferente al resto de la costa valenciana y española, potenciando las peculiaridades de esa albufera valenciana, que la hacen única y diferente.

Con motivo de las *Jornadas sobre vela latina* celebradas los días 26 y 27 de junio de 2018 en el Museo Naval de Cartagena, la Asociación de Vela Latina de Los Alcázares intentó, en una breve ponencia, mostrar las diferencias tanto estructurales como terminológicas que existen entre los laúdes del Mar Menor y los de las demás costas murcianas. Esas diferencias, que hemos documentado con los dibujos y el glosario de este trabajo, junto a la peculiar flora y fauna de esta laguna y a sus singulares y tradicionales artes de pesca, que la hacen diferente de las demás lagunas y costas del Mediterráneo, le confieren al Mar Menor su gran valor e importancia.

En el momento de la publicación de este libro, ya ha sido aprobado el expediente de declaración como bien de interés cultural inmaterial a favor de *la vela latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica* por parte de nuestra Comunidad Autónoma. Ya que, entre la finalización de esta obra y su publicación, ha pasado prácticamente un año. Creo que, como dijimos al principio, es un gran salto para la vela latina en todas las costas de Murcia.

Felicito a Rafael y a todos los que han trabajado para que esta declaración de bien cultural inmaterial de la vela latina llegara a buen puerto.

En ningún momento, se deben entender estos argumentos como objeciones o críticas a los que han desarrollado esta declaración de BIC para nuestra Comunidad, pues han efectuado un excelente trabajo y una gran labor. Estamos seguros que ayudará a potenciar, y aportará beneficios y ventajas, a la práctica deportiva de la vela latina en la Región de Murcia.

Como hemos dicho anteriormente, desde la finalización de este libro hasta su actual publicación, que no pudo realizarse en su momento, por falta de presupuesto, a pesar de haber sido aprobado, nos han surgido ciertas dudas en cuanto a actualizar lo acaecido durante este tiempo. No hablamos de regatas o nuevas fotografías que puedan haber surgido, ya que este libro no es una recopilación de fotografías deportivas, sino, como queda claro en él, es un trabajo de investigación histórico y etnográfico que habla exclusivamente, y como su título indica, de las embarcaciones de la laguna dedicadas a la pesca y todo lo relacionado con ellas desde un punto de vista tradicional.

Las dudas son sobre un capítulo poco lúdico, pero muy entrañable para nosotros, que son los agradecimientos a todas las personas que, de alguna manera, están colaborando para que ese grupo de embarcaciones tradicionales del Mar Menor, que son los laúdes, se restauren y se conserven. En este sentido, ha habido cambios de presidentes y entidades así como, afortunadamente, nuevas restauraciones e incorporaciones de laúdes a la flota del Mar Menor. No sería justo dejar fuera de esos agradecimientos a José Ballester Pérez, actual presidente del Club Náutico de La Puntica, a Emilio Gil, actual presidente del Club Náutico de Cabo de Palos, y a toda la tripulación del *Sur*, embarcación que los representa, a Santos Escobar, presidente del Club Náutico Islas Menores, y a toda la tripulación del *Francisco Moreno* que tantas alegrías y victorias consiguió para este club, patroneado por Joaquín Martínez años atrás, al *Flor de Mayo* y a su tripulación actual, perteneciente a José María Carreño, presidente del Club Náutico de Los Nietos, y que comienza una nueva singladura en este circuito del Mar Menor. A todos ellos, nuestro más sincero agradecimiento por su esfuerzo para que los laúdes del Mar Menor, al igual que el caballito de mar, sean un emblema de nuestra laguna y una especie a proteger y salvar de la extinción.

12. Bibliografía

Las principales fuentes para la documentación de este trabajo, más que las citadas en esta bibliografía, han sido las trasmisiones, sobre todo de forma oral, de padres a hijos.

Es a estas estirpes de marineros, que faenaron en la laguna que hoy llamamos Mar Menor, y a esos viejos pescadores, la mayoría ya desaparecidos, que guardaron y nos confiaron toda una serie de conocimientos, a quienes debemos nuestra gratitud por haber hecho posible la realización de este libro.

- Carles Laínez, J. (2007) *La vela latina en Valencia*, Imprenta Romeu.
- García- Delgado, V. Oller, F. (1996) *Nuestra vela latina*, Barcelona, Editorial Juventud.
- Mas García, J. (1991) *La vela latina. Un símbolo de la cultura mediterránea*, Murcia, Ediciones Mediterráneo.
- Massó y García- Figueroa, J. Mª. (1992) *Barcos en Galicia. De la prehistoria hasta hoy y del Miño al Finisterre*, Pontevedra. Diputación Provincial de Pontevedra.
- Ochoa, A. (2017) *Vento Nas Velas. Embarcaciones tradicionales y cultura marítima de Galicia*, Ediciones Xurxo Lobato.
- Olmos García, F.J. (2005) *Los Alcázares. Referencia histórica en las pesquerías del Mar Menor*, Los Alcázares, Ayuntamiento de Los Alcázares.
- Rodríguez Santamaría, B. (1923) *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones*, Madrid.
- Rosaleny Romero, P. Rosaleny Romero, J. (2014) *Vela llatina a lálbufera. Fer-se a la vela*, Editorial Denes, S.L.
- Sañez Reguart, A. (1773) *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*, Madrid.
- Sección de vela CNN (1995) *Iniciación a la vela latina*.
- Simón Quintana J. (1980) *Patrones de embarcaciones deportivas*, Cádiz, Industrias Gráficas M. Pareja.
- Fernández de Navarrete, M. (1831) *Diccionario marítimo español*, Madrid imprenta real.
- Lorenzo, José de; Murga, Gonzalo de; Ferreiro y Peralta, M. (1864) *Diccionario marítimo español*, Madrid establecimiento tipográfico de T. Fontanet.
- Corominas, J. Antonio Pascual, J. (1980) *Diccionario etimológico de la lengua castellana*, Madrid. Editorial Gredos.





GALPE MUR

Grupo de Acción Local de Pesca
y Acuicultura de la Región de Murcia

