



Excmo. Ayuntamiento de Torrevieja

Instituto Municipal de Cultura
Joaquín Chapaprieta Torregrosa

Mayo 2001

VELEROS TORREVEJENSES

Juan Bautista Buades Mercader

**Miembro de la Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la
Marina Mercante**

VELEROS TORREVEJENSES

- 1.- Los grandes veleros.
- 2.- Construcción naval en Torrevejeja 1850-1950.
- 3.- Calafates.
- 4.-Elásticos.- Los voladores.
- 5.- Paliebotes.- Los prácticos.
- 6.- Velerías.
- 7.- Recuperaciones.- La nueva aventura.

Los grandes veleros.

La segunda mitad del S. XIX contempla el enfrentamiento de la vela con el vapor que poco a poco gana posiciones en el tonelaje mundial.

Los veleros se han ido especializando y ganando efectividad en su cometido, los rápidos Clippers del te, los más lentos de la lana, los grandes buques de la línea del nitrato (Chile-Europa).

En tonelaje se han superado las 5.000 Tm (fragata "Preusen") y las velocidades siempre dependiendo del viento alcanzan cifras muy estimables. (T-1)

En la gran Guerra 1914-1918 parecía que el velero estaba fuera de lugar pero un marino alemán, el conde Félix Von Luckner, escribió unas increíbles páginas de la guerra naval a bordo de su corsario "Seeadler", fragata de tres palos de

1852 Tm de registro, que contaba eso sí con un motor auxiliar de 900 CV.

Pero estos grandes buques nunca fueron construidos en nuestras playas ni formaron parte de nuestra matrícula, aunque como no, marineros torrevejenses formaron parte de sus tripulaciones, por motivos de espacio y tiempo nos centraremos en nuestro tema.

Construcción naval en Torrevieja. 1850-1950.

Las crónicas más fiables sitúan la fundación de Torrevieja en 1760 por pescadores de la isla Plana o Tabarca y Santa Pola.

Dado que el sustento principal salía de la mar, es evidente que entre ellos había calafates capaces no solo de reparar las embarcaciones pesqueras, si no de construir las más adecuadas para cada tipo de faena, poco después se

ampliaría la gama al poner en explotación el charco de las salinas que en 1780 ya era una realidad importante, de todas estas construcciones no nos ha quedado constancia pero podemos imaginar que eran embarcaciones de vela o velas latinas principalmente, parejas de pesca, sardinales, "envias" y más tarde aparecen las dedicadas al tráfico costero, faluchos, elásticos, laudes y más recientemente balandros y goletas. (T-2).

Torre Vieja evoluciona, aumentando su población continuamente, a pesar de los dos azotes que sufre en la primera mitad del S.XIX. Fiebre amarilla en 1811 y fuerte seísmo en 1829, sus pobladores no se arredran reconstruyen familias y casas con un tesón admirable y es que el agua salada no cría cobardes.

A partir de 1850 se han conservado noticias fidedignas de varias construcciones importantes. (T-3). Aunque las embarcaciones pequeñas, de menos de 50 Tm, que eran muchas no aparecen.

A partir de 1880, la construcción de veleros de altura decae, suponemos que por auge de las de pesca, hasta que a principios del S.XX experimenta un fuerte crecimiento, llegando a su máxima expresión en años de la gran guerra europea debido al ascenso meteórico de los fletes, paralizándose a partir de 1920 (T-4).

Muchos de los buques relacionados fueron construidos o terminaron en manos de armadores foráneos, pero también los armadores torrevejenses, adquirieron varias unidades botadas en Cataluña, Valencia o Galicia, para explotarlas en cabotaje o en líneas de América.

Los calafates.

Nuestro desaparecido amigo Huertas Morión nos ha dejado una larga relación de carpinteros de ribera, que a caballo entre los dos siglos han constituido verdaderas sagas

familiares de las que procuraremos mencionar algunas, conscientes de que cometeremos importantes e imperdonables olvidos.

Parece que los más antiguos fueron Miguel Gutiérrez (a) "Tío Migalo" y Francisco Segarra (a) "Tío Quico". Francisco Segarra (a) "Tío Quico" tuvo tres hijos varones que siguieron la profesión del padre, Antonio Segarra Moreno, Jaime Segarra Moreno (que ejerció su profesión en Larache) y Francisco Segarra Moreno constructor de los "Venus" y "Júpiter" que en los años 20 fundó los desguaces del barco perdido, en sociedad con su cuñado Francisco Mercader Mateo, Patrón de Cabotaje, tuvo así mismo un hijo que siguió la tradición como maestro calafate, Jesús Segarra Mateo (a) "Crispiano".

La familia Antonio Ripoll, padre e hijo también fueron calafates.

La familia Marí, consta de seis miembros calafates Eduardo, Antonio, Miguel (a) "Caporra", Manuel, Vicente y Antonio Marí Aguirre, (a) "Temporal" constructor de los

famosos "Parodi Hermanos" "Pascual Flores" y "Carmen Flores".

La familia Viudes, Manuel Viudes(a) "El Largo", y Esteban Viudes. Su hijo Manuel Viudes fundó los astilleros Viudes de Barcelona.

La familia Pérez, Antonio Pérez, su hijo Antonio Pérez (a) "El Irene" y nieto Antonio Pérez Torregrosa.

Y nuestros contemporáneos la familia Rodríguez (a) "Alifonsos" Idelfonso Rodríguez (padre e hijo) Paco Rodríguez, Alifonsín Rodríguez y Paquitín Rodríguez.

Vicente Maspons Buades construyó los que pasaron por ser los Pailabotes más rápidos de la época el "Vicente Maspons" y el "Carmen Cáster", pero los hizo en Cartagena.

Nos dice Huertas en sus libros que los apellidos Segarra y Viudes son originarios de Cataluña y Marí de Baleares, probablemente, pero lo que es de plena seguridad es que los Astilleros Viudes de Barcelona y Astilleros Pérez de Palma de Mallorca, fueron fundados por Torrevejenses que

aportaron su experiencia y saber a estas industrias
navales.

Elásticos. Los voladores.

No cabe duda, que las primeras embarcaciones
construidas en Torre Vieja fueron pesqueros de diversos
tipos, casi todos ellos con vela latina, pero cuando
evolucionaron a laudes y faluchos que podían dedicarse al
tráfico costero aparecen los elásticos embarcaciones muy
finas con gran caldo a popa y una superficie ^v Vélica
excepcional, desproporcionada con respecto al casco y
tonelaje.

La razón principal de la construcción de estos galgos
marinos, no era otra que el contrabando, nos dice Huertas
en sus libros que este contrabando principalmente de
tabaco, fue la base o fundamento de muchas fortunas

torrevejenses de mediados del S. XIX y es posible puesto que muchos armadores empezaron su flota con uno o más elásticos, para pasar después a los bergantines balandras y pailebotes, embarcaciones más lentas pero de mucho más tonelaje.

Sorprende hoy día constatar las finas líneas de la obra viva, de estos voladores de la mar, que si bien pintaban la obra muerta de distintos colores preferentemente de negro, en su parte sumergida lo hacían siempre de blanco, para poder apreciar de inmediato cualquier alteración o incrustación que pudiera mermar un ápice su velocidad.

Naturalmente el "resguardo" que era lo que hoy el Servicio de Vigilancia Fiscal o el equivalente del Coast Guard de los anglófonos también se hizo con embarcaciones similares que a fin de siglo contaban con una pequeña máquina de vapor.

Un lance de persecución entre dos embarcaciones de este tipo lo recoge, Blasco Ibañez en su célebre cuento sobre "el Socarrao".

En síntesis un elástico torrevejense que regresa cargado de bultos es sorprendido por la "escampavía" del gobierno en su recalada, hace viento fresco y las dos veloces embarcaciones hacen rumbo a la bahía virando por avante en cada vuelta. En el buque del gobierno se discute la conveniencia de hacer uso de la colisa de abordó pero hay una fuerte oposición, probablemente por que parte de los tripulantes son paisanos y quien sabe si parientes de los contrabandistas. El uso de la pequeña e imprecisa pieza artillera hubiese tenido un más dudoso éxito.

En esto, el que huye entra en la bahía y amorra en la playa, donde hay más de una docena de embarcaciones similares varadas. Pero los tripulantes no están solos, medio pueblo los está esperando ya que han seguido atentamente la persecución. Se ponen los "paraes" previamente encebados y docenas de hombres varan el barco, mientras otros y otras (las mujeres también participan) alijan la embarcación y se llevan los bultos a sus casas.

La "escampavía" entra rauda larga el bote con personal armado, pero cuando llegan a la playa solo ven una docena de elásticos prácticamente iguales en los que algunos ancianos realizan tareas de pintado y mantenimiento.

En la tarde del mismo día el patrón del resguardo que se ha enterado por medio de amigos y bajo palabra de no tomar ninguna represalia, de quien era el patrón contrabandista se dirige al café donde éste sentado tranquilamente observa la bahía y le felicita por su maniobra ante las sorprendidas protestas del mismo. Así eran las gentes de la mar de Torrevieja y proximidades.

Riudevent en su tratado de velamen nos da las características de una de estas embarcaciones(en pies de Burgos) estamos en 1860. Se trata del elástico "Plutón" del resguardo famoso por su velocidad del que presenta su plano de velamen (T-5).

Pailebotes. -Los prácticos. (T-6)

Goleta, es una embarcación fina, de bordas poco elevadas con dos palos o más y un cangrejo en cada uno.

Pailebote es una goleta pequeña sin gavias, rasa y fina.

Como vemos son dos definiciones de un mismo tipo de embarcación, goleta proviene del francés "goëlette" y bretón "gwelan" que significan gaviota.

Pailebote o pailebot proviene de los pequeños buques que empleaban los prácticos en países anglos y nórdicos "pilot's boat" en Torrevieja se ha empleado generalmente esta última denominación, exceptuando los que envergaban algún velacho que han sido siempre goletas de velachos.

Una mañana de invierno de 1953 un grupo de alumnos de la Escuela Náutica de Barcelona mataban el tiempo entre dos clases paseando por el muelle de muralla (Bosch i Alsina) cuando llamó su atención una actividad inusual, dos

goletas de tres palos se preparaban para salir a la mar, el grupo se detuvo esperando que apareciera el remolcador que los sacara del muelle. Ante la sorpresa general los dos pailebotes izan la trinqueta y el trinquete cangrejo empiezan a largar amarras y cuando están a unos diez metros del muelle izan la mayor y un foque para equilibrar y enfilan la bocana.

Toda la maniobra se realiza con una diligencia envidiable, los patrones junto a la rueda con un timonel, el contramaestre en la mura de babor con un ancla apeada por si "algo" falla, el resto del personal en sus puestos ("cada hombre a su tira").

Primero sale el "Ramón Freixas" patrón don Manuel Soler Carbonell que en popa da ordenes concisas, breves claras sin alterar el tono, fuerte corpulento con un color bronceado que dice de muchas horas en cubierta a pleno sol.

Detrás siguiendo a su matalote de proa el "Emil" ex "Alegría" patrón don José María Coy, pequeño delgado con su eterna boina calada da órdenes sin subir la voz con

característico acento de Mazarrón, de todos los tripulantes de las dos goletas creo que era el único no nacido en Torrevieja.

Aprovechando el brisote del norte los barcos salen de la dársena y remontando la punta del muelle de Barcelona se pierden de vista tras la estación marítima para el grupo de estudiantes que ha acompañado la maniobra hasta la escala de la paz a la altura del monumento de Colón.

Los únicos gritos o voces que se han oído han sido las alabanzas o críticas que profiere desde el muelle don Amador Botella Sala, a cada fracción de la maniobra.

Aquel nutrido grupo de futuros Capitanes, Pilotos y Maquinistas Navales, no olvidaría nunca, la lección práctica de buen hacer marinero que recibieron en aquella fría mañana, de aquellos competentísimos marineros torrevejenses.

Para los que conocen el puerto de Barcelona no hace falta señalar la proeza que representa salir desde el muelle más interior del puerto a la mar libre, con barcos que superaban

los 45 metros de eslora máxima, a la vela pura pero para ellos era un trabajo normal como también lo era entrar o salir de puerto a remolque del bote auxiliar del barco, con seis hombres a los remos en los días de calma, el gasto de remolcador era para ocasiones excepcionales, en la naviera a la que pertenecían estos dos pailebotes, cuando ya dispuso de motoveleros era costumbre combinar las salidas y entradas para que el de motor remolcara al velero puro. (T-7).

Los pailebotes tienen su auge a principio del S.XX aunque sus orígenes sean más antiguos, el barco cuadro no puede competir con ellos, por que no puede ceñir tanto y las tripulaciones necesarias para maniobrar las vergas doblan ampliamente a las que precisan las cangrejas.

Pero en los años 50 ya están condenados a muerte por el motovelero que no es más que un pailabote al que se le ha reducido el velamen, los masteleros y en muchos casos un palo, a su vez estos irán dejando paso a cascos metálicos,

pero el cabotaje se termina al mejorar considerablemente el transporte terrestre.

Las velerías.

El primer maestro velero instalado en Torrevieja fue Pedro Juan, pero a principios del S.XX es sustituido por los maestros Agustín (del que desconozco el apellido) y Juan Bautista Buades.

Al faltar el maestro Agustín, le sustituyó su yerno don Alfonso Torregrosa y a su vez este fue relevado por don Vicente Girona (a) "el Leñas", que trabajaba de forma esporádica ya que ocupaba el cargo de práctico del puerto.

Sigamos al maestro Juan Bautista Buades Gómez, por constituir una saga de veleros similar aunque más corta a la de los calafates nacido en 1856 hijo de Juan Bautista Buades de familia oriunda de Santa Pola y como no

dedicada a la mar, después de navegar como chico cumple el servicio militar por marina en las islas filipinas, donde aprende el oficio de velero de ayudante del maestro velero del arsenal de Cavite. Hacia 1880 licenciado regresa a España donde se examina de Patrón de cabotaje y recibe el nombramiento.

En febrero de 1887 recibe en Cartagena después de los correspondiente exámenes el nombramiento de Práctico de Costas desde Cabo de Gata hasta Barcelona.

Como anécdota expide y entrega el nombramiento el Capitán General de Marina del departamento de Cartagena Vicealmirante don Carlos Valcarcel y Ussel de Guimbarda, antiguo comandante de la fragata "Resolución" durante la guerra del pacífico 1865, a cuyas órdenes había servido Juan Bautista Buades Gómez años atrás.

En Torre Vieja en sociedad con sus hermanos Antonio, José y Joaquín funda una naviera siendo su primer barco como no un elástico, el "Buades Hermanos" al que siguieron el pailebote "Villa de Torre Vieja" y otros.

A principios de siglo Juan Bautista Buades se casa y se establece como maestro velero en la plaza de Castelar de Torrevejea, esta velería va adquiriendo importancia al mismo tiempo que la flota torrevejense llegando al máximo de producción durante la guerra europea 1914-1918, en este periodo el 90% de las velas confeccionadas en Torrevejea, lo son en la velería Buades, son malos tiempos para Europa sumergida en una terrible contienda pero buenos para armadores marineros, calafates y veleros torrevejenses.

Casado con doña Ramona Rodríguez tiene dos hijos Josefa 1908 y Juan Bautista 1913, fallece en 1927 dejando la velería a cargo de su esposa e hijo.

A partir de 1925 la flota velera de Torrevejea desciende considerablemente a causa de la bajada internacional de fletes las navieras que sobreviven van instalando motores auxiliares, que poco a poco asumen el papel de las velas.

Una de las navieras que están incrementando su tonelaje es la Mallorquina que fundada en 1924 por Damián Ramis

y Manuel Salas experimenta un auge tal que en 1935 tiene una flota de 24 motoveleros, naturalmente gran parte de los patrones, motoristas y marineros proceden de Torrevieja escuela de excelentes marinos.

El maestro Juan Bautista Buades Rodríguez que con trece años cortó su primera vela (falucho de Aguilas "Arrogante") tiene ya mucha experiencia y ha confeccionado varias velas para la Naviera Mallorquina, es llamado a Palma por don Damián Ramis que le ofrece un buen sueldo e incentivos para montar una velería en Palma de Mallorca y trabajar en exclusiva para la Naviera. Acepta y en enero de 1934 ya es el maestro velero de la Mallorquina, regresa a Torrevieja en 1935 para casarse con doña Antonia Mercader Segarra y vuelve a su puesto de trabajo.

Durante todo el tiempo que está en Palma, mantiene el contacto con su madre que sigue con la velería de Torrevieja.

Durante la guerra civil 1936-1939, además de la confección de velas desarrolla otros trabajos a los que se ha comprometido la Naviera siendo el más conocido, la confección de modelos a escala natural de hidroaviones (Savoia) trabajo que realiza con otro torrevejense Antonio Pérez (a) "El Irene" que es el maestro calafate de la naviera, estos aviones señuelos se fondeaban en la bahía, para atraer los bombardeos del arma aérea republicana y alejarlos de los aviones de verdad.

En 1942 el armador torrevejense don Rómulo Botella Sala que ha fundado una naviera de motoveleros en Barcelona le ofrece montar en sociedad una velería para trabajar a todas la navieras.

Estamos en plena segunda guerra mundial el gasóleo es muy escaso en nuestro país y los motoveleros deben confiar en sus aparejos de lona, situación que se prolongará después de la paz de 1945 hasta los años 50.

La velería de la calle Llauder trabaja a tope con una docena de hábiles veleros, confecciona piezas sin parar, en muchas

ocasiones el maestro Buades corta velas y las envía a Torrevieja por medio de los motoveleros que hacen la línea, a la velería de la maestra doña Ramona que con otra docena de no menos hábiles operarias las cose y las devuelve listas para relingado y entrega.

Después de la normalización en la disponibilidad de combustible, el trabajo decae y en 1970 el maestro Buades liquida su taller de Barcelona retirándose a su taller de Torrevieja donde trabaja para conocidos y amigos hasta su fallecimiento en 1995.

En realidad la velería de la plaza de Castelar se había transformado en los últimos años en una simpática tertulia de marinos torrevejenses retirados, donde a media mañana no faltaban patrones, mecánicos, marineros, calafates etc., suficientes para tripular una flota considerable.

Hoy el hermoso Paseo Marítimo del Maestro Velero Juan Bautista Buades Rodríguez es un Homenaje no sólo a su vida y obra, si no también a todos los miembros de la tertulia marinera, que se ha conseguido merced a la

simpatía y cariño que les profesaban desde la Primera Autoridad al más modesto torrevejense.

Recuperaciones. -La nueva aventura.

En 1917 don Pascual Flores Benavent encarga a astilleros Marí de Torrevieja dos pailebotes que llevaron los nombres de sus hijos Pascual y Carmen.

En 1918 se construye y entra en servicio el "Pascual Flores" y en enero de 1919 es botado el "Carmen Flores", sigamos a estos dos bonitos pailebotes torrevejenses.

El "Carmen Flores" es adquirido por don Jaime Oliver de Alcudia(Mallorca) en 1928, que poco después le suprime el palo de mesana y le monta un motor Bolund semidiesel de 80 CV, en 1931 se le cambia el nombre por el de "Puerto de Palma" y en 1935 es adquirido por la Naviera Mallorquina que lo bautiza como "Cala San Vicens".

Durante la guerra civil fue artillado por un cañón de 57mm y en 1938 efectuaba el tráfico entre Palma y Vinaroz, ya en manos nacionales, en 1973 es adquirido por la empresa Sayremar y en 1975 cambia nuevamente su nombre por "Sayremar Uno".

En los años 90 por problemas con la seguridad social fue embargado preventivamente y el 15 de enero de 1997, fue subastado y pasó a manos del museo Marítimo de Barcelona por adjudicación directa.

Pocos meses después se iniciaba la restauración que debía devolverle su aspecto original de 1919.

El casco presentaba un quebranto de 30cm y debido a las muchas reformas se habían perdido las fogonaduras de los palos mayor y mesana.

Parte de las cuadernas en madera de olivo originalmente, ha sido sustituida por roble, y se han renovado un buen porcentaje del forro de pino. Roda, quilla y codaste se han renovado en madera de Iroco.

Para la arboladura, ha sido de gran importancia contar con el plano de velámen original del maestro velero Juan Bautista Buades Gómez, que ha permitido, no sólo averiguar la distancia exacta entre los tres palos, sino también la longitud de palos, masteleros, botabaras y picos. El equipo del **Museo Marítimo** de Barcelona, Doña Elvira Matas, Directora, Don Enrique García, Historiador, Don Manuel González, **Maestro Calafate** y Modelista y D. Alfredo Jaén, **Delineante** y un verdadero artista en dibujo naval, trabajando incansablemente en el proyecto, consiguió poner de nuevo el casco en la mar el 25 de abril de 1999, con la asistencia de varias autoridades, incluidos el alcalde de Barcelona **D. Juan Clos** y nuestro concejal de cultura Don José Sánchez, acompañado de una nutrida representación torrevejense.

Finalmente, tras un periodo febril para acabar y arbolar, el 26 de mayo del 2000, el Príncipe Don Felipe de Borbón, apadrinó el buque y lo bautizó con el nombre de "Santa Eulalia", patrona de Barcelona.

Las velas han sido capítulo aparte, pues algunos afamados veleros se negaron a confeccionarlas con paños verticales, hasta que Don Toni Guiu obtuvo el encargo de su confección, realizada en San Pedro del Pinatar, por Hood. En la obra ha participado activamente nuestro velero Don Vicente Sáez, digno y legítimo sucesor de la saga Buades, velería donde efectuó su primer aprendizaje. (T-9)

Cono anécdota, el juego de velas confeccionado por el maestro Buades Gómez en 1919-1920, tuvo el siguiente coste

Petifoque lona algodón	78 m2	101,40 ptas.
Foque lona algodón	82 m2	106,60 "
Trinqueta cotonía Maristany	109 m2	141,70 "
Trinquete cotonía Mataró	212 m2	275,60 "
Mayor cotonía Comas	214 m2	278,20 "
Mesana lona algodón	313 m2	406,90 "
Escandalosa mayor.	70 m2	91 "
Escandalosa mesana	76 m2	98,80..."

Siete velas con una superficie de 1154 m² importaron 1500,20 pts.

Suponemos que el juego suministrado por velas Hood en 2000-2001, ha tenido un coste algo más elevado.

El verdadero bautizo de mar del buque ha sido participar en la regata de la sal de Barcelona a Ibiza, fuera de competición, al mando de don Alfonso Echegaray, que a pesar de su tripulación bisoña, ha realizado una buena travesía con tiempos más malos que buenos. El viaje de ida se hizo en veinticinco horas y el de vuelta en diecinueve.

El "Pascual Flores", construido un año antes, pasó a manos de Don Enrique Formiga en 1931, permaneciendo en esta naviera hasta 1970 en que fue vendido a Don Abel Matutes de Ibiza.

En 1974 lo compran armadores ingleses que lo trasladan a Gibraltar, procediendo a una reparación, y en 1979 lo llevan a Bristol, donde pasa a manos de Nova Trust Charity.

En el plano de formas, salta a la vista que el codaste del "Pascual" ha sido reformado, probablemente en los años 70, cuando pertenecía a Don Abel Matutes.

Comparando a ambos buques, el "Pascual" tiene un metro más de eslora y 30 cms. más de manga, por el contrario tiene 90 cms. menos de puntal.

Aunque todas estas medidas deben tomarse con ciertos reparos no cabe duda de que el "Carmen" es un barco más fino y más alto, también algo más corto por hablar en lenguaje terrestre.

Sea cual sea la restauración del "Pascual Flores", todos los torrevejenses y especialmente los relacionados con la mar, estaremos muy orgullosos, de que estos dos bonitos pailebotes estén vivos en el S.XXI, con cerca de 100 años sobre sus cuadernas.

Desaparecieron aquellos bonitos elásticos y pailebotes, también los míticos patrones y marineros que los tripularon.

Pero tenemos el "Pascual", los seis botes latinos que patrocina la Concejalía de Deportes de nuestro

Ayuntamiento, una juventud cada día más aficionada a la vela deportiva, nuestros calafates, los "Alifonsos", nuestro velero Vicente Sáez y tenemos la mar que fue cuna de grandes marinos torrevejenses y debe seguir siéndolo.

No dejemos que nuestros jóvenes, olviden los viejos veleros torrevejenses.

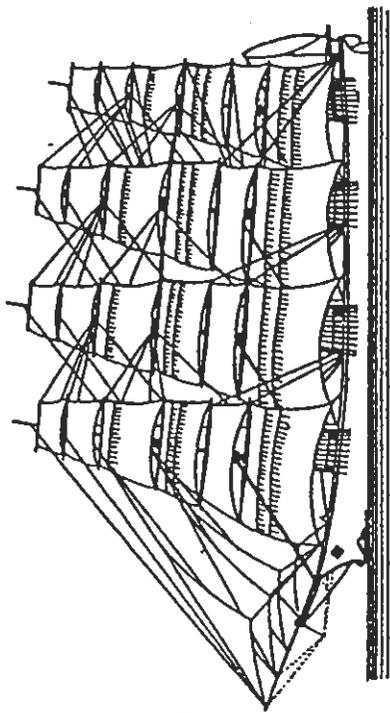
Bibliografía

García Domingo Enrique- Los pailebotes, unos trabajadores discretos.

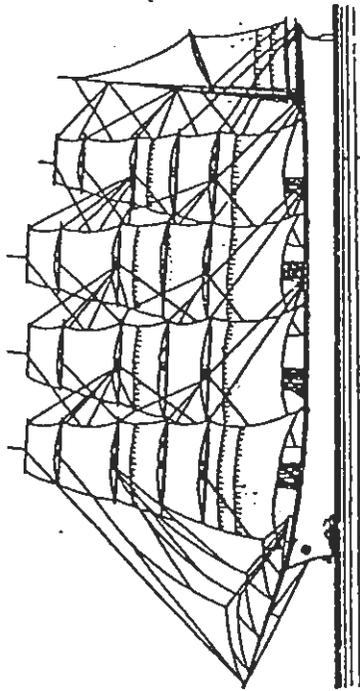
Huertas Mori3n, Jos3- Los 3ltimos veleros del Mediterr3neo 1981.

Kipping Robert. Elements of sail making 1851

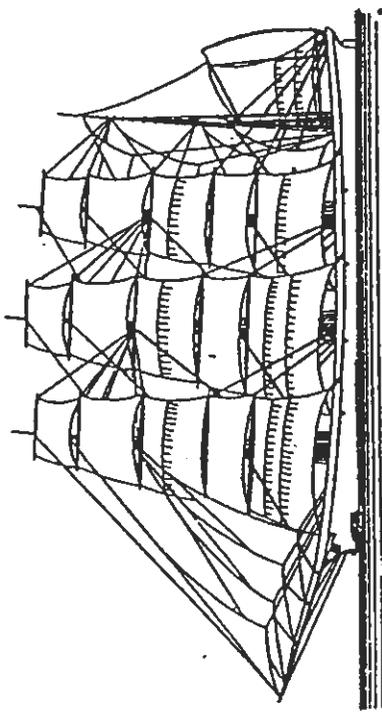
Riudavets y Tuduri Pedro-Tratado completo de velamen 1860.



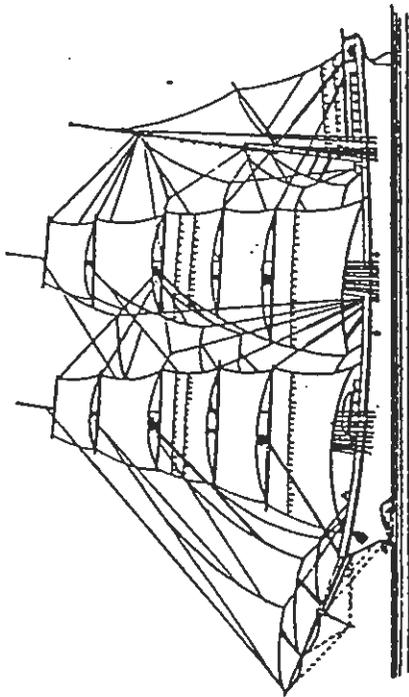
Fragata de cuatro palos



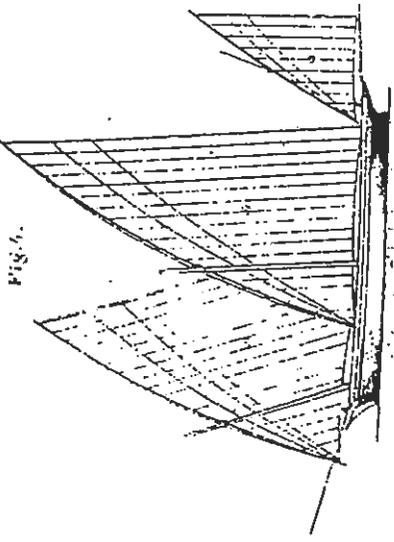
Barca de cinco palos



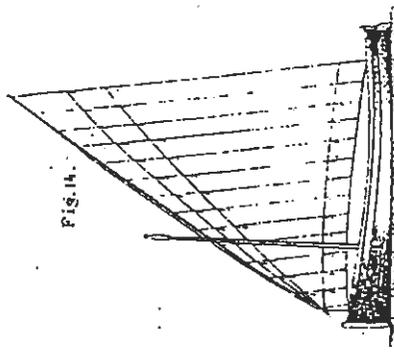
Barca de cuatro palos



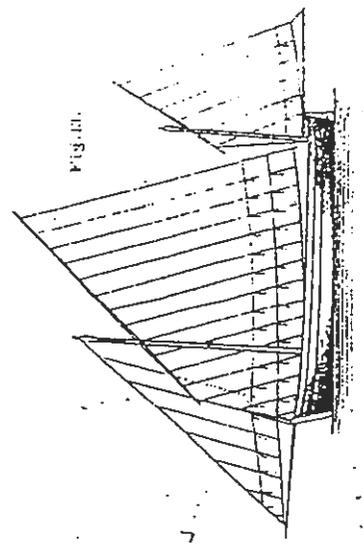
Brikbarca o Bergantín barca



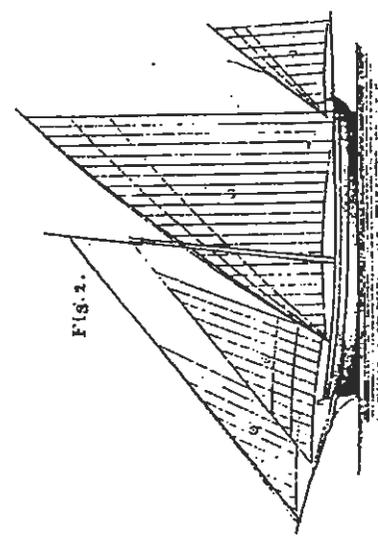
Jabeque



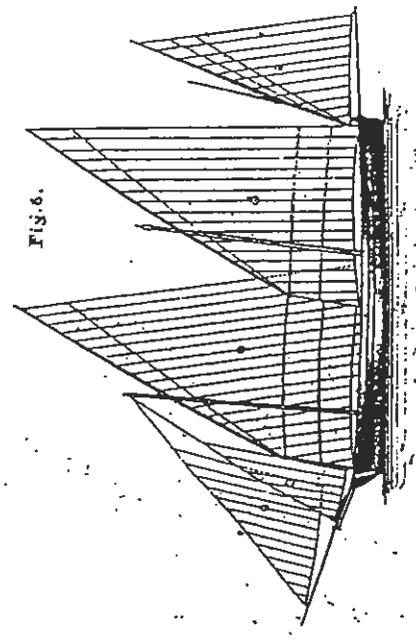
Bote Tráfico



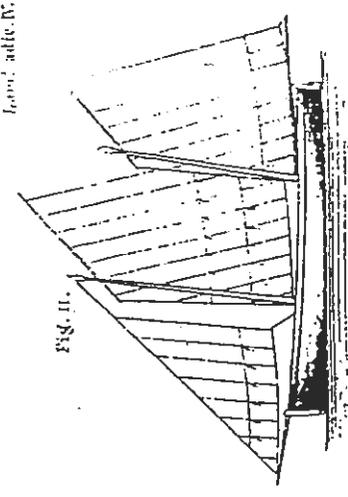
Bote Armada



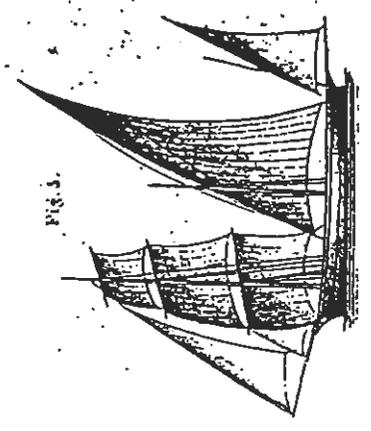
Tartana



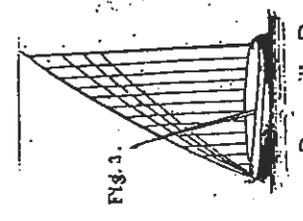
Mistico



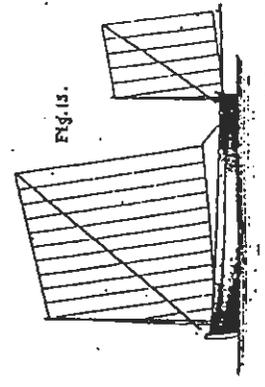
Lancha



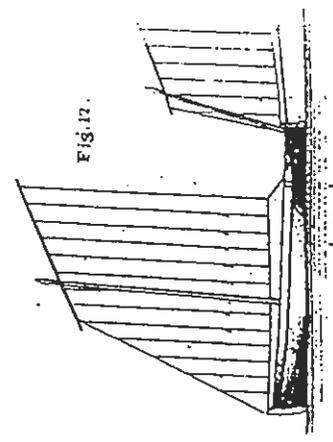
Velachero



Barquilla R.



Bote Mahon



Lancha

FIG. III.

FIG. 6.

FIG. 2.

FIG. II.

FIG. I. adic. IV.

FIG. 3.

FIG. 15.

FIG. 3.

FIG. 12.

CONSTRUCCION NAVAL EN TORREVIEJA
SIGLO XIX

Año	Tipo	Nombre	Tonelaje
1849	Goleta	Nuestra Sra. del Carmen	50 Tm
1850	Laud	Carmelita	72 Tm
1854	Bergantín redondo	Joven Guillermo	174 Tm
1856	Bergantín redondo	Neptuno	131 Tm
1856	Bergantín goleta	San Cayetano	129 Tm
1857	Bergantín goleta	San José	124 Tm
1859	Bergantín goleta	Purísima	102 Tm
1859	Balandra	San Nicolás	60 Tm
1860	Balandra	Bella Escolástica	37 Tm
1875	Balandra	Victoria	80 Tm
1875	Pailebot	San Vicente	76 Tm

CONSTRUCCION NAVAL EN TORREVIEJA
SIGLO XX.

Año	Tipo	Nombre	Tonelaje
1902	Laúd	Joven Trinidad	70 Tm
1908	Balandra	Hermosa Baralines	80 Tm
1914	Balandra	Júpiter	100 Tm
1914	Pailebot	Venus	200 Tm
1916	Balandra	Alfa	90 Tm
1917	Pailebot	Salvador Magro	200 Tm
1918	Pailebot	Parodi Hermanos	180 Tm
1918	Pailebot	Pascual Flores	169 Tm
1918	Pailebot	Salinero	181 Tm
1918	Balandra	Tere	50 Tm
1919	Pailebot	Alegría (Emil)	176 Tm
1919	Pailebot	Carmen Flores	155 Tm
1919	Pailebot	Saladar	169 Tm
1919	Pailebot	Salobre	(No terminado)
1930	Motovelero	Francisco Marina	
1935	Remolcador	Salinas	
1951	Motovelero	Puerto de Torrevieja	

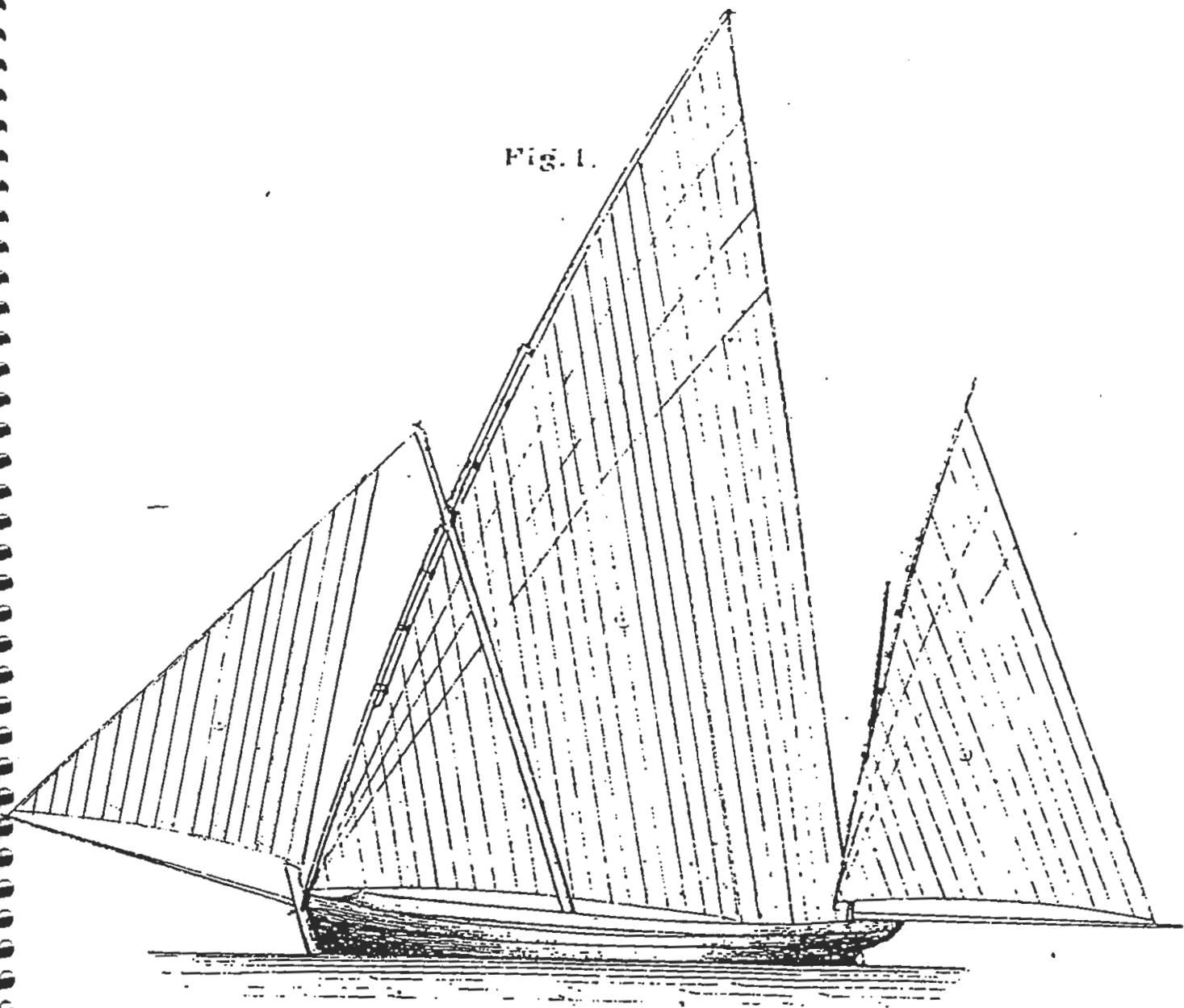
Eslora 21,73 m. Manga 6,44 m. Puntal 2.06 m

"PLUTON"

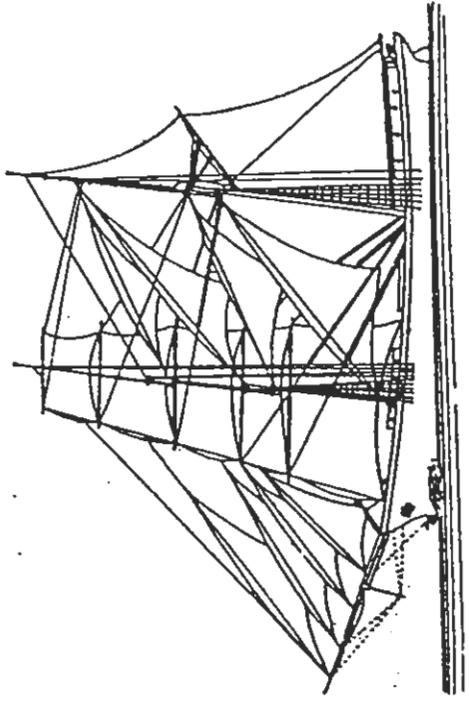
Palo mayor 22 m. Palo mesana 15,32 m.

Antena mayor 36,94 m. Antena mesana 19,94 m.

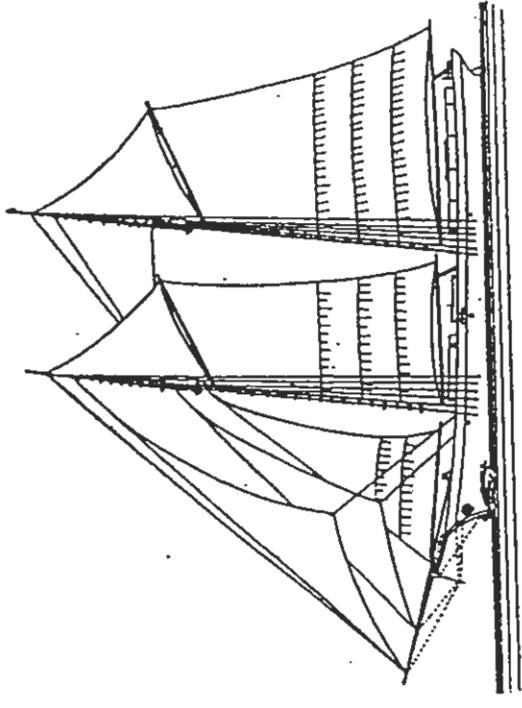
Fig. 1.



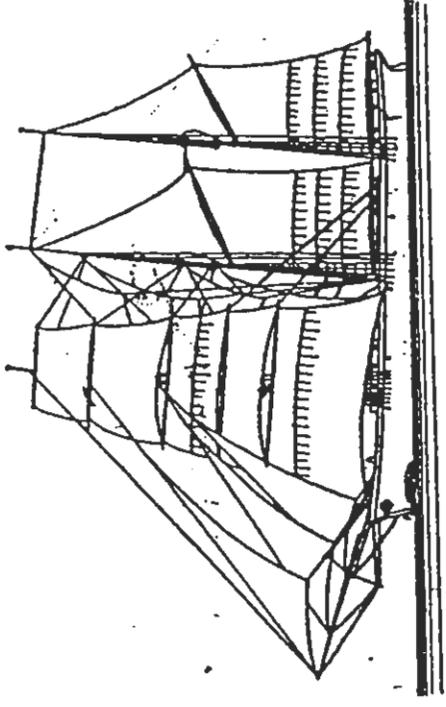
ELÁSTICO. s. m. (en catalan *Elastic* ó *Lastic*.) Nombre que en la costa de Cataluña se da al laud de pesca y aun al de tráfico costero, de yugo angular, con el timon que rebasa por encima del codaste, y que próximo á este se arbola un palito para largar en él una mesana latina. Dan igualmente el nombre de *elástico* al falucho de grandes dimensiones y de igual construccion que aquel. En el resguardo de costas se han visto muchos de esta clase de faluchos montando gruesa artillería y tripulados con 50 ó 60 hombr...



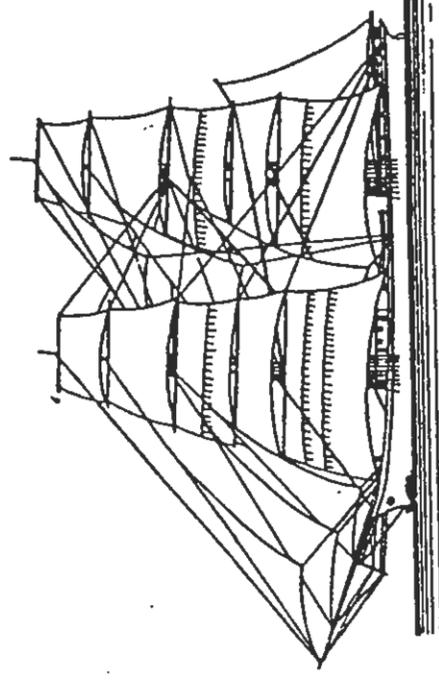
Bergantín goleta, de dos palos



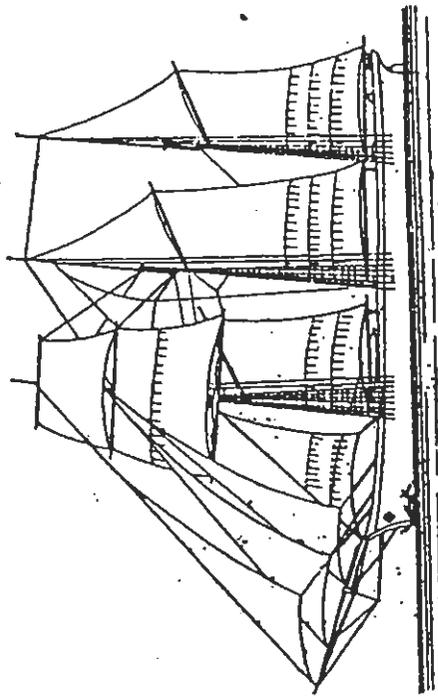
Goleta franca, de dos palos-Pailebote



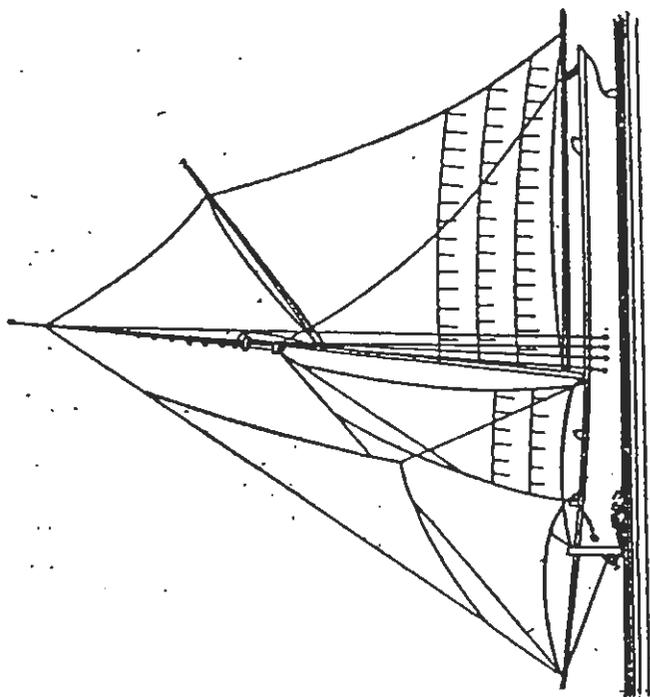
Bergantín goleta, de tres palos



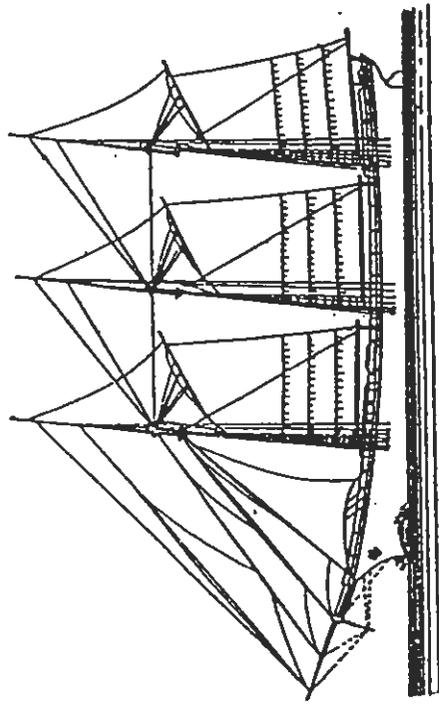
Bergantín redondo



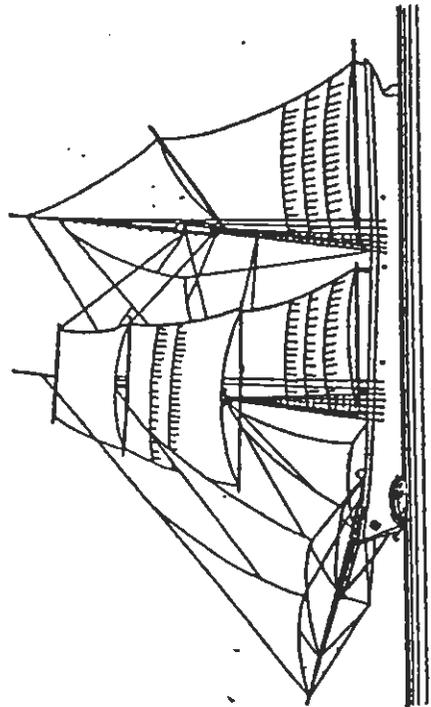
Goleta de tres palos



Balandra

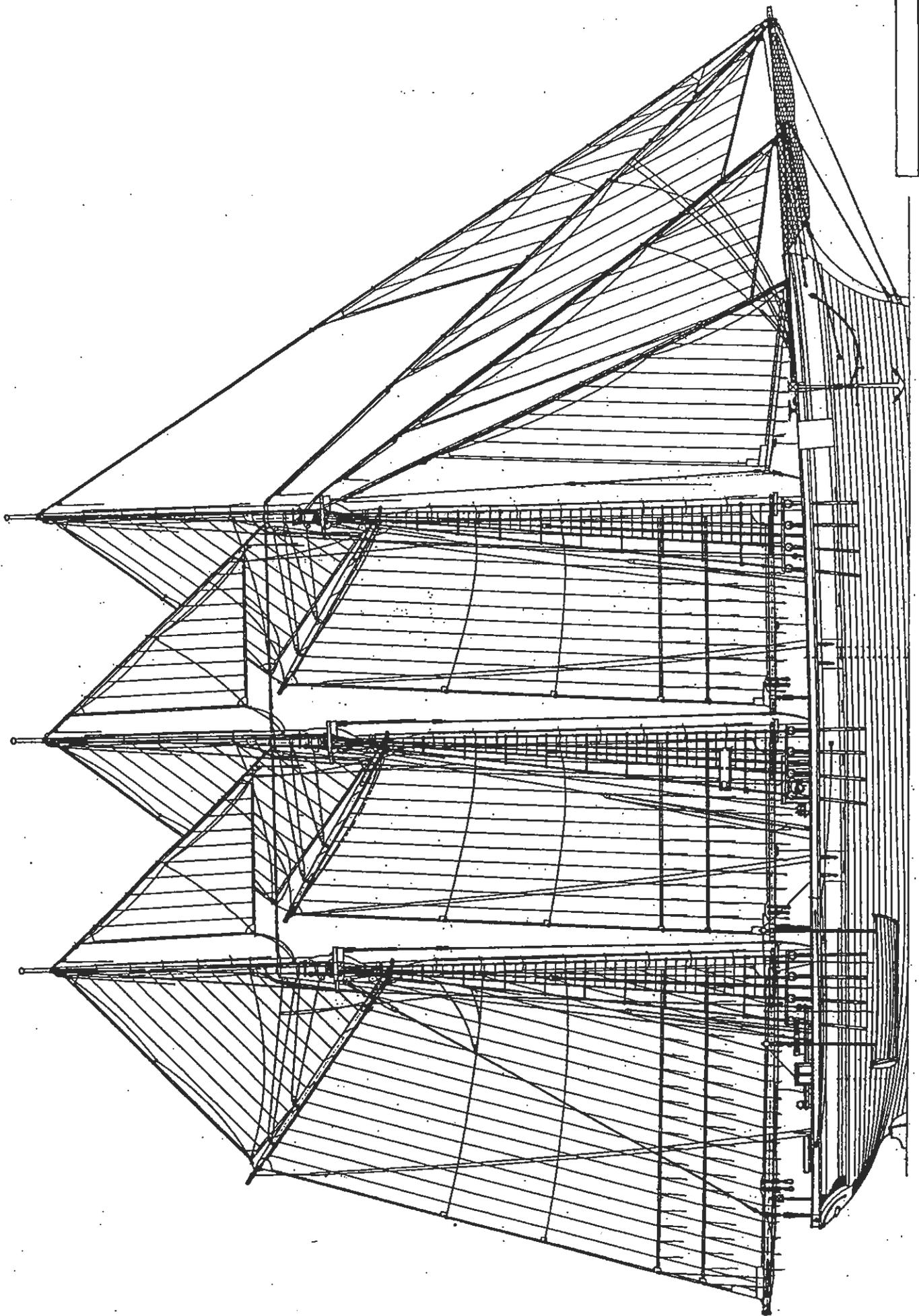


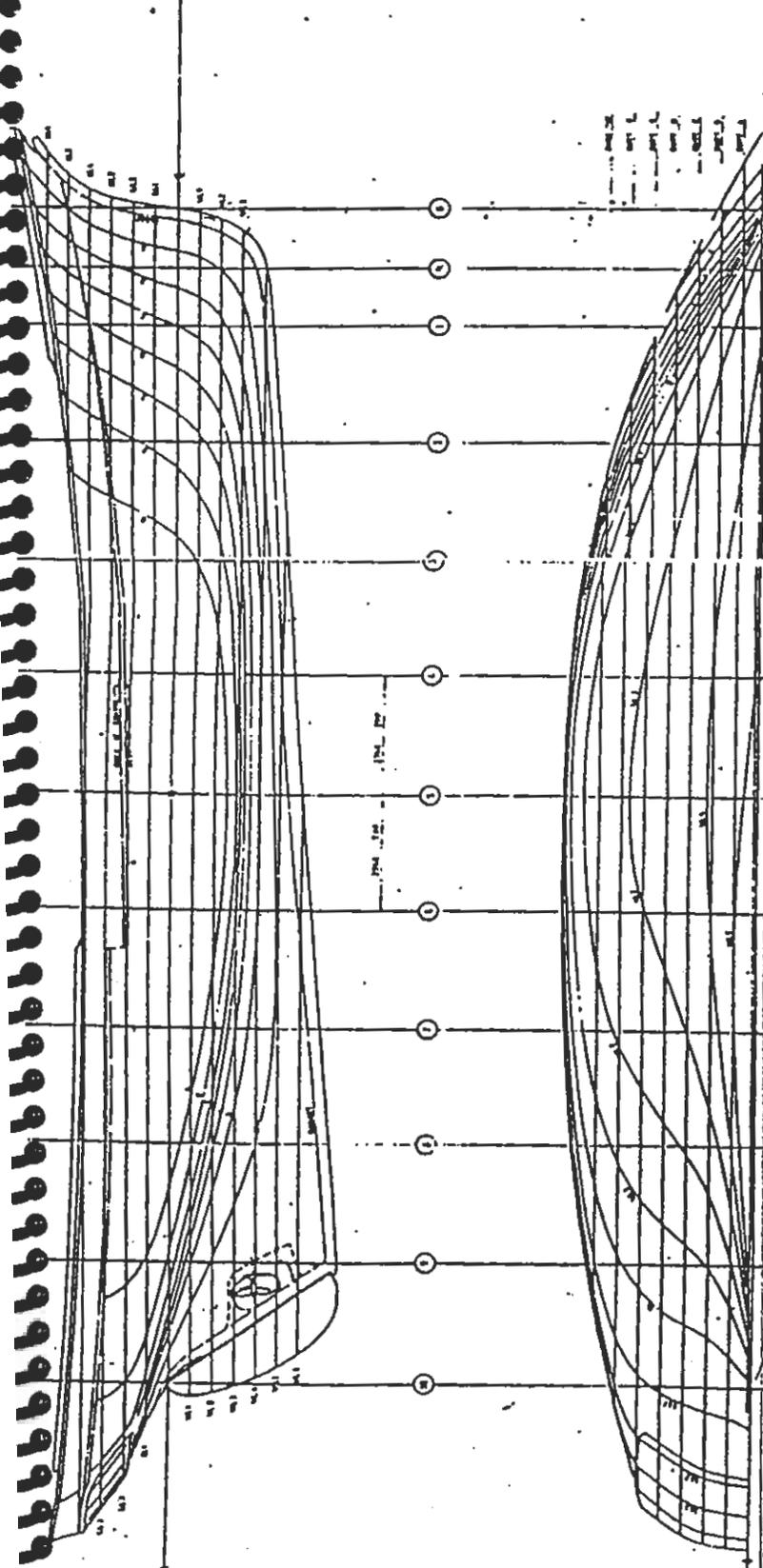
Pailebote de tres palos



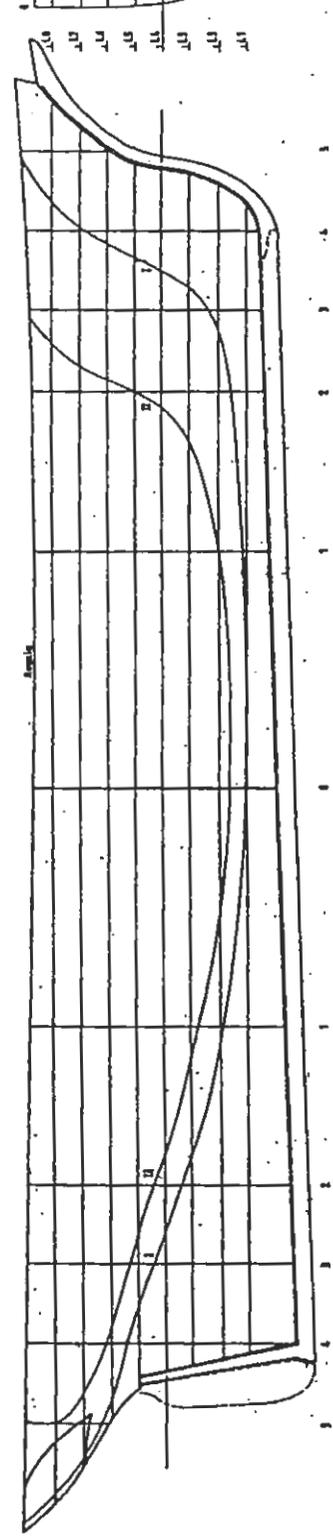
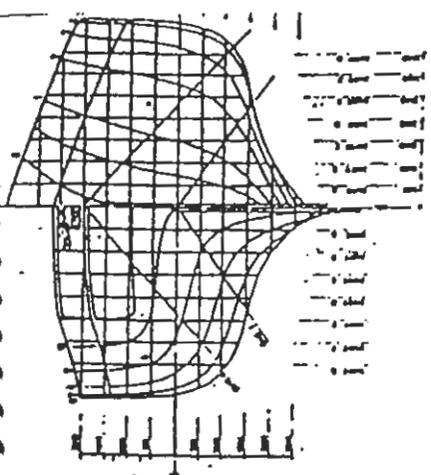
Goleta de velacho

(T-9)





"PASCUAL FLORES"



"CARMEN FLORES"

