

I. COMUNIDAD AUTÓNOMA

3. OTRAS DISPOSICIONES

Consejo de Gobierno

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

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

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

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

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

Dispongo:

Artículo único.

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

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

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

Anexo Decreto de declaración de bien de interés cultural inmaterial de la Vela Latina y los oficios y saberes relacionados con su práctica

Denominación: La Vela Latina: oficios y saberes relacionados con su práctica.

Descripción y documentación histórica:

Dadas las excelentes características naturales del Mar Menor y la dársena del puerto de Cartagena para este tipo de navegación, el uso de la vela latina ha llegado hasta nuestros días, acompañada por los conocimientos y los oficios relacionados con ella. El Mar Menor es una laguna litoral de agua salada. Se trata de la albufera española de mayor extensión y posee enormes valores medioambientales. La laguna tiene forma casi semicircular y está separada del mar Mediterráneo por una franja de arena de 22 km de longitud y de entre 100 y 1.200 metros de ancho, denominada La Manga del Mar Menor. En su perímetro litoral cuenta con 73 kilómetros de costa, en la que se van sucediendo playas y aguas poco profundas, y tiene 135 km² de superficie.

En cuanto a la dársena del puerto de Cartagena, el profesor Francisco Calvo la describe de la siguiente forma: se abre entre la punta de La Podadera, al oeste, y la de Santa Ana, al este, con orientación N-8° E y una anchura de acceso superior a 250 m. entre el dique de Curra y la costa. Hacia el este, separada por el cerro de La Campana (221 m.), se sitúa la dársena de Escombreras, entre la punta del Gate y la de Los Aguilones, y el ancho de acceso está próximo a unos 500 metros. Un retablo montañoso, de altitud superior a los doscientos metros, flanquea con pendientes abruptas ambas dársenas, y proporciona abrigo tanto de los vientos reinantes del SS0 como del oleaje. Por lo tanto, el puerto de Cartagena reúne unas condiciones magníficas para este tipo de navegación al ser uno de los puertos más abrigados de los vientos y del oleaje del Mediterráneo.

Según Julio Más García, en su libro titulado "La Vela Latina: Símbolo de la Cultura Mediterránea", este tipo de arte de navegación milenario ha llegado a nuestros días de la mano de los pescadores artesanales locales. La profesora Elena Pezzi, de la Universidad de Granada, en su publicación, "Aportaciones Árabes en el Arte de Navegar: voces náuticas de origen árabe", dice que posiblemente uno de los mayores servicios hechos por los árabes a la cultura sea la transmisión a Occidente de los diversos elementos técnicos de arquitectura naval (vela latina y timón de codaste) astronómicos (determinación de coordenadas) y geográficos (cartas náuticas), que iban a permitir la navegación Atlántico adentro. Entre esas voces árabes está la denominación de Laud, pequeña embarcación de un solo palo con vela latina, botolón con un foque y mesana a popa, parecido al falucho. Procede del árabe al-üd (madera), probablemente por su semejanza con la forma del instrumento musical del mismo nombre, cuyo cuerpo tiene forma de media pera cortada en sentido longitudinal. Según Pezzi, la vela latina no es un invento de los árabes. Los primeros testigos se encuentran en el Nilo, en la época greco-romana y el mundo bizantino, pero los árabes supieron recoger de cada sitio lo que les era útil y sintetizar todos los elementos para ser los auténticos creadores de la náutica moderna.

El historiador Rafael Sáez Rodríguez, en el trabajo monográfico realizado para el Servicio de Patrimonio Histórico sobre la Vela Latina, escribe que numerosos autores consideran que la denominación de esta vela como latina fue dada por navegantes del norte y centro de Europa, habituales usuarios de vela cuadrada, que al difundir su uso la denominaron así debido a su conexión con el Mediterráneo y el mundo latino.

A pesar de que la vela latina fue sustituida en los grandes navíos por la cangreja durante el siglo XVIII, ésta siguió utilizándose en la pesca costera hasta la aparición de la propulsión a motor, momento en el que los barcos de vela latina van perdiendo importancia. Entre las embarcaciones dedicadas a la pesca costera destacaron el falucho y el laúd, según tuvieran que realizar sus faenas en caladeros alejados de la costa o en las proximidades de ella. Su tripulación oscilaba entre siete u ocho personas en cada barco.

Durante el primer tercio del siglo XX, se utilizaban las embarcaciones latinas en las artes de arrastre como la llamada pareja de vela o bou por todo el Levante peninsular y, con menor intensidad, en el Noroeste de las Islas Canarias. Se considera que en esta época había 750 parejas de laudes, formadas por un total de 1508 barcos distribuidos por el sur de España (382 barcos), Levante, sin Cataluña (462 barcos); Cataluña (598 barcos) y las Islas Baleares (66 barcos).

Todavía hoy sigue utilizándose esta clase de embarcación en gran parte de litoral mediterráneo, Mar Rojo, Golfo Pérsico y Mar de Arabia. En nuestro país se mantienen en uso un pequeño número con fines exclusivamente deportivos, habiéndose creado tres categorías para que estos barcos compitan entre sí: barcos de 21 palmos de eslora, barcos de 33 palmos de eslora y barcos de 42 palmos de eslora.

A la hora de emplear estas embarcaciones la tripulación oscilaba de siete a nueve personas, que manejaban cinco pares de remos. La longitud del palo era de 15 codos y 8 pulgadas, y de iguales dimensiones, cada una de ellas, las piezas de la entena. Se confeccionaba la vela con un mínimo de 129 varas, de tejido compuesto de algodón y cáñamo. En la década de los setenta comienzan a desaparecer los últimos laudes empleados en la pesca de bajura y sólo unos pocos aficionados decidieron conservarlos en varaderos.

Víctor Moreno Oropesa, Ingeniero Naval y Oceánico experto en este tipo de embarcaciones, aporta al expediente un estudio sobre la cantidad de embarcaciones existentes y el uso que en la actualidad se da a la vela latina en la Región de Murcia. A la fecha del inicio del expediente, había censadas un total de 54 embarcaciones de vela latina, de las cuales 26 de ellas eran de 21 palmos (4,41 metros) de eslora, 17 de 33 palmos (6,93 metros) de eslora, clase que abarca desde los 29 palmos (6,09 metros) a los 35 palmos (7,35 metros) de eslora, y 11 embarcaciones de 42 palmos (8,82 metros) de eslora, aunque las hay de 39, 40, 41 y hasta 45 palmos de eslora, todas ellas amparadas en la clase de 42 palmos (el listado con el número de vela consta en el expediente). El palmo fue medida oficial en España hasta la armonización de pesos y medidas del sistema internacional de 1960, en la XI Conferencia de Pesas y Medidas, Sèvres, París, donde se impone el metro y sus múltiplos como medidas oficiales. Hasta ese momento el palmo usado en Cartagena y el Mar Menor era el palmo castellano, unidad de medida antropométrica, que comprende la medida entre el extremo del dedo pulgar y el extremo del meñique con la mano extendida. En España se estandarizó en 20,873 cm. que, redondeado a centímetros sin decimales para un cálculo mental más rápido y en menor medida debido al error que acumulaban las herramientas de medición de los carpinteros de ribera -constructores navales de la época-, se establece en Cartagena en 21 centímetros redondos.

Los barcos más antiguos de toda la flota de vela latina son los de 42 palmos, que eran todos barcos de pesca del "Mar Mayor", como los hay de similares dimensiones y siempre propulsados a vela latina. En otras comunidades de

pescadores del Mediterráneo occidental como en Mataró y Vilassar de Mar, Cataluña, reciben el nombre de "sardinales". En Marsella, Francia, reciben el nombre de "barquette" o en Génova, Italia, donde son conocidas como "gozzo"; también en Canarias existen estas embarcaciones de madera de similares dimensiones y propulsadas a vela latina y remo conocidas popularmente como "barquillos".

Los 42 palmos o "barcos de roa" que se conservan en la actualidad, son embarcaciones que empiezan a cumplir el centenario. De entre ellas cabe destacar el Bartolomé de 1912, y el San Antón de 1916, que han sido las primeras en cumplir los 100 años, también se encuentran el Carrión, que fuera propiedad de Don Tomás Maestre, la Illeta, que fuera propiedad de la Salinera Catalana de Cabo de Palos, el San Antonio, que fuera propiedad de los hermanos Sánchez Andreu, pescadores de Portmán, hasta un total de 11 unidades que quedan desperdigadas por toda la geografía marmenorensis y de Cartagena. Una historia conocida popularmente, es la del San Antón que desde San Pedro del Pinatar hizo las pesquerías de Orán, Mar Chica y Melilla y Larache en el Atlántico africano, durante la época del protectorado español en el Norte de África; fue además el primer barco de todo el Mar Menor en instalar un motor diésel intraborda, con lo que ganó el título entre los pescadores de "correo", ya que en la pesquería del Mar Menor era costumbre quedarse en las compañías (zonas de pesca) de la Manga, desde las encañizadas a las pozas pescando sin volver a las casas, cuando era este barco "correo" el que hacía de transporte del pescado a la lonja, y de víveres y noticias a los pescadores.

De los vecinos de San Pedro del Pinatar, destacaban en la construcción naval la familia "Tárraga", aunque también muchos barcos fueron construidos para estos vecinos por "Ildefonso" de Torre vieja, y por el carpintero de la Isla de Nueva Tabarca, que era párroco de la isla, y que tuvo de aprendiz a "Francisco Pinto Pomata", quien luego se trasladara a Cabo de Palos y abriera la carpintería de ribera del pueblo en las cercanías de la iglesia. Otros carpinteros de Cartagena de aquella época fueron los hermanos "Montalbán", originarios de Altea, o el "Maestro aserrador" y los "Tinoco", Padre y sus cuatro hijos, con quienes trabajó el carpintero "Pantalón", estos últimos todos de Santa Lucía, "Pepe Legones", maestro carpintero de ribera del ramo de cascos del Arsenal de Cartagena, constructor de las réplicas de las naves del descubrimiento en conmemoración del V Centenario, y "Pepe el Calafate", maestro carpintero de la empresa nacional Bazán. La construcción naval local del Mar Menor continuó su evolución con los barcos de pesca artesanales entre 8 y 12 metros de eslora propulsados a motor diésel y con la serie de golondrinas como son: Joven María Dolores, Joven Ana Belén I y II, y la Gaviota, reconvertida esta última a barco de piscifactoría.

De la tradición velera, se conoce en San Pedro del Pinatar a la señora Clotilde, la madre de "Antonio el del Estacio", pescador del Mar Menor, que todavía sigue pescando con sus hijos y sus nietos, y era esta señora la que cosía las velas latinas de las embarcaciones de pesca.

Las primeras regatas a vela latina se iniciaron dentro del entorno de los pescadores, con motivo de las festividades de la Virgen del Carmen y de San Ginés, donde los armadores comparaban las cualidades de sus embarcaciones y la pericia de sus tripulaciones.

En cuanto a las embarcaciones de 33 palmos, a diferencia de los 42 palmos, son embarcaciones de menor porte, dedicadas más a la pesca costera del litoral murciano e interior del Mar Menor, entre las que destacan la María Dolores y el San Miguel, de la Asociación de Vela Latina de Los Alcázares.

Hay además una serie de embarcaciones auxiliares de pesca típicas del Mar Menor, que son las bucatas, pantasanas y botes de puño, también construidas con técnicas de carpintería de ribera, originariamente propulsadas a remo, vela latina, y en la actualidad a remo y a motor.

En la actualidad es preciso hacer un censo de las embarcaciones de vela latina de 33 y 42 palmos de eslora para su regularización, ya que la flota actual no está esclarecida debido a que muchas de ellas han perdido la documentación y la propiedad, pero la administración marítima guarda los originales de todas las embarcaciones registradas en la localidad, donde en su hoja de asiento figuran todos los datos, año de construcción, maestro constructor, armadores, dedicación del barco, tipo de propulsión o motores que ha tenido a lo largo de su historia, fecha de baja, etc.

Hubo un tiempo en que la administración marítima dejaba que los barcos se usaran para la vela latina, pero los barcos quedaron totalmente de baja de la administración marítima y entonces los armadores borraron los nombres de los barcos y los folios de los cascos de las embarcaciones, perdiéndose la conexión administrativa. Esto ahora ha cambiado, ya que los barcos deben existir administrativamente y estar identificados a efectos de seguridad marítima y responsabilidad civil, asunto al que se dedica la Federación de Vela de la Región de Murcia, por lo que hay que asignar, en primer lugar, el número de vela a cada barco, que es una matrícula deportiva, y en segundo, recuperar la conexión administrativa, entre el casco del barco, su propietario, la administración marítima y el nuevo folio que se le asigna al barco que debe ser de la lista de recreo deportiva ya que esa va a ser su nueva dedicación, pero es en su historial "hoja de asiento", donde guarda toda la historia transcrita en el documento, construcción, armador, dedicación, baja, nueva dedicación, cambios de propietario, etc. De esta forma se consigue obtener el censo de embarcaciones.

Por otro lado, existen todavía algunos barcos que en su origen fueron de vela latina y posteriormente, en los años 50 y 60, instalaron motor diésel, y en la actualidad siguen pescando en el caladero del Mar Menor, por lo que inevitablemente causarán baja del censo pesquero, como aportación para la construcción de un nuevo barco de pesca más moderno. Es por ello que hay que tener presente este asunto para poder recuperar estos cascos tradicionales y conseguir nuevos armadores o los mismos si ellos quisieran participar en el circuito de vela latina del Mar Menor, en definitiva poder dinamizarlos deportivamente, ya que el campeonato autonómico es la herramienta más potente de la que se dispone para poder dinamizar el patrimonio naval, y poder generar la cultura y de la diseminación social de la práctica de la vela latina. Hay muchos practicantes de la vela latina que valoran muchísimo más lo deportivo que lo patrimonial, pero aunque sea indirectamente, o inconscientemente, están participando y sumando en el resultado final de la conservación de los conocimientos de este bien.

La mayoría de los botes de 21 palmos fueron construidos en los años 40 del pasado siglo en Santa Lucía, el Arsenal de Cartagena y los Tárraga en San Pedro del Pinatar. Se hicieron justo a la mitad de medida de los famosos 42 palmos aquellos de la época "grande" del protectorado español en el norte de África, los primeros se hicieron con retales de madera de los barcos mayores, las líneas de agua, las popas anchas de espejo típicas de los botes y las quillas corridas, recuerdan a los barcos de regata que ya por principios de siglo XX empezaban

a verse en las aguas de las monarquías y de la alta sociedad europeas, parece ser el reflejo de ese deporte a una escala de Cartagena en la postguerra, con pocos recursos, y además a vela latina, un aparejo fuertemente arraigado en las costumbres populares costeras de Cartagena y el Mar Menor, la flota actual de 21 palmos provienen una rivalidad entre las familias de constructores navales, carpinteros de ribera, "Pinto" y "Montalbán", los primeros construyeron el "Pinto", proveniente del plano de formas del famoso "1.º de Agosto" por haber sido puesto en quilla un primero de agosto de 1930, y los segundos construyeron el "Rosamar", actual "Cala", regatas que frecuentemente acababan con duros enfrentamientos entre ambas familias, a partir de ahí se suceden una serie construcción de botes de 21 palmos, siempre con el claro y firme objetivo de vencer a los ya existentes, siendo entre todos los constructores, Pinto, Montalbán, el Maestro Aserrador, Tárraga y Legones los más prolíferos y los más oídos entre los seguidores de este deporte del cual poco se ha escrito. Los últimos botes de 21 palmos que se han construido han sido fabricados en Águilas por el maestro carpintero de ribera Diego Fernández, los cuales han sido el Puerto Callao, El Mala Sombra, el Nuevo Miní y las 5 unidades que se hicieron para la Escuela Municipal de Vela Latina de Torrevieja, que copiaron el bote cartagenero. Además Diego Fernández, es el último carpintero de la Región de Murcia que ha construido una embarcación de 42 palmos, el Sur, posiblemente en el año 1996, este barco ya no pescó, se construyó únicamente con fines deportivos.

Los maestros veleros de 21 palmos más reconocidos fueron el portuario Paco Calatayud, Pablo Ruiz "El Chuto", que desde muy joven aprendió en Francia el oficio de velero, también las hace ahora en Los Alcázares Carmiña y María que fueron las primeras costureras de "El Chuto".

El Club Náutico de Santa Lucía, originariamente Asociación Deportiva del Levante se crea en 1953 para organizar el deporte de la vela latina en Cartagena, y no es hasta 1986 que se inscribe en el registro de asociaciones deportiva de la Región de Murcia, las regatas de 21 palmos describen un calendario de que comienza en mayo, junio y julio, cada sábado se da la salida a las 17:00, las regatas transcurren por el interior de la dársena de Cartagena hasta el Faro de Navidad, Boca del Arsenal y vuelta la dársena Santiago de pesca.

Tradicionalmente, y aprovechando el veraneo del mes de agosto se realizan regatas en el Mar Menor, los barcos de vela latina de 21 palmos se llevaban a Los Nietos, y desde allí se proseguían durante todo el mes por la ribera del Mar Menor.

El primer fin de semana de septiembre se celebraba la regata del vivero, la cual la organizaban "Los Celdranes", grandes aficionados, armadores y valedores de la vela latina en la Región de Murcia, esa regata ya no se celebra desde hace algunos años, pero sin duda es la más querida entre todos los regatistas, se componía de 3 mangas en dos jornadas del sábado tarde y el domingo por la mañana, rodeada de una gran festividad, hermandad y deportividad. Es ese sitio de toda la laguna de los que mayores alegrías ha vivido la vela latina. Del mismo modo, también existe una persona en Lo Pagán que ha sido un gran valedor de la vela latina, "El Kuki Keller", que durante muchos años patrocina una regata de vela latina, que en los últimos años ha sido deslocalizada de su sitio original que es Lo Pagán. Y la cual debe organizarse el segundo fin de semana de septiembre en Lo Pagán. Por último el circuito de vela latina vuelve a Santa Lucía la segunda quincena de septiembre, los sábados por la tarde las 17:00 dentro de la dársena de Cartagena, y si hay alguna regata aplazada del calendario entonces se cubre con los sábados de octubre.

Justificación:

Aplicando los criterios de valoración de los bienes culturales en la Región de Murcia la Vela Latina y su práctica así como los oficios y saberes relacionados con su práctica cumplen con

1.- Singularidad: No existe en la región de Murcia otra manifestación similar, que aúna destreza, conocimiento de la carpintería de ribera tradicional y relación íntima con su medio natural.

2.- Autenticidad: Viene siendo utilizada durante siglos en la costa regional, ciñéndose en la actualidad al Mar Menor y la dársena de Cartagena.

3.- Integridad: En este bien se manifiesta la transmisión secular de los oficios y los saberes tradicionales.

4.- Representatividad en la Región de Murcia: La vela latina, representa una de las imágenes más reconocibles del mundo de la vela en la región.

5.- Valor simbólico: La Vela Latina simboliza la unión del ser humano y el mar además de la conexión de este saber con el resto del patrimonio marítimo Mediterráneo.

6.- Interés rememorativo: Su presencia en el mar Mediterráneo, así como en el Mar Menor, hace que se rememore los saberes marítimos de nuestros navegantes. Además utiliza un vocabulario singular y único.

7.- Interés Tipológico: Es un tipo de velamen, aparejos y embarcaciones que están perfectamente identificados y se manifiesta a nivel mundial.

8.- Estado de conservación: En estos momentos, aún se conservan varios veleros de esta categoría que es deseable su conservación, así como la preservación de los conocimientos tanto para su puesta en uso como los de restauración y navegación.

9.- Interés como hito en el ámbito natural: Además de ser un elemento característico del paisaje marítimo de la región, sobre todo en el Mar Menor y la dársena del puerto de Cartagena, estas velas también fueron utilizadas para mover los molinos de viento del Campo de Cartagena dando al paisaje rural una característica única que finalmente conforma un paisaje cultural de singular calidad.

Según el extenso informe aportado por la escuela Técnica Superior de Ingeniería Naval y Oceánica de la Universidad Politécnica de Cartagena y que obra en el expediente: " la navegación a vela latina es el resultado de usos y costumbres que comporta un conocimiento técnico de indudable valor en el conocimiento histórico de la navegación. El rico patrimonio cultural que resulta de esta relación entre hombre y medio ambiente merece ser atendido y conservado, máxime cuando, por un lado muchas de estas prácticas son ejemplo de sostenibilidad, esenciales incluso para la conservación de la diversidad biológica, amenazada claramente de desaparición. Las actividades derivadas de la navegación a vela latina son tradicionales de la costa murciana siendo un caso paradigmático de resistencia al paso del tiempo como práctica sostenible, estando a punto de desaparecer actualmente. Su conservación es garantía de salvaguardia de un valioso patrimonio cultural, ya que son realidades culturales amenazadas y claras manifestaciones de maneras de vida que el progreso y los cambios sociales pueden eliminar de forma real e incluso del recuerdo".

Medidas de salvaguarda.

Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial «BOE» núm. 126, de 27 de mayo de 2015, en su artículo 4. Sobre la protección de los bienes materiales asociados.

1. Las Administraciones Públicas velarán por el respeto y conservación de los lugares, espacios, itinerarios y de los soportes materiales en que descansen los bienes inmateriales objeto de salvaguardia.

A estos efectos, las medidas de salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial podrán determinar las medidas específicas y singulares de protección respecto de los bienes muebles e inmuebles asociados intrínsecamente a aquél, siempre que esa protección permita su mantenimiento, evolución y uso habitual.

Según los datos obtenidos de Víctor Moreno, ingeniero naval y oceánico, técnico deportivo de Vela de la federación de Vela de la Región de Murcia, experto en la materia y que en la actualidad navega, organiza regatas, está reparando estas embarcaciones, evitando el riesgo de la pérdida de los conocimientos que es elevado, ya que apenas quedan calafates en Murcia. De hecho solo queda uno en Cartagena y otro en Águilas. Así pues, las reparaciones de estos barcos suelen quedar en manos de sus propietarios o de personas con formación en ingeniería naval u otros oficios artesanales que, inspirados en los modelos tradicionales y lo que han podido aprender de los antiguos calafates han ido reparando estos barcos latinos.

Por este motivo, es preciso facilitar la infraestructura y apoyo necesario para que no se pierdan estos conocimientos, ya que muchos propietarios abandonan sus barcos y quedan en estado de progresivo deterioro.

En los últimos años se vienen realizando campos de trabajo organizados por la Dirección General de Juventud con el fin de que no se abandone la práctica de este tipo de navegación. Los clubes náuticos de Santa Lucía en Cartagena, Los Nietos, San Pedro del Pinatar, Los Alcázares y San Javier, La Puntica, vienen organizando regatas para su desarrollo, aunque cada vez son menos los barcos que participan dada la dificultad de su mantenimiento, hecho que habría de tenerse en cuenta para su salvaguarda.

La Consejería de Turismo, Cultura y Medio Ambiente pondrá en conocimiento de este decreto a la Dirección General de Transportes, Puertos y Costas para que tomen las medidas necesarias para la salvaguarda de los barcos históricos en la Ley de Puertos. Igualmente se trasladará a la Federación de Vela de la Región de Murcia, para que en sus estatutos enfatice el hecho de que este patrimonio además de interés deportivo posee un gran valor cultural.

Entre los oficios artesanos que deben ser fomentados están los de calafates y carpinteros de ribera y los que cosen las velas de esta tipología. Este reto, se puede realizar mediante los certificados de profesionalidad que el Ministerio de Empleo y Asuntos Sociales tiene regulados como carpinteros de ribera, calafates y otros en la familia profesional de transportes y mantenimiento de vehículos mediante Decreto 626/2013, de 2 de agosto (BOE nº 224 de 18 de septiembre de 2013).

El Club Náutico de Los Nietos ha publicado dos folletos de gran interés para la salvaguarda de este tipo de embarcación como son: Iniciación a la Vela Latina y Terminología marinera aplicada a la embarcación, 1995 reedición 2012, de esta forma se fomenta la recuperación del vocabulario y la técnica.

El valor patrimonial de estas embarcaciones, implica que se deba pulir un sistema de gestión sobre ellos, Fomento, Cultura, Deporte, sobre todo a nivel administrativo, y a nivel de asesoramiento en cuanto a la restauración y mantenimiento de las embarcaciones, catalogar los carpinteros de ribera que quedan, ya que es difícil conservar los barcos en cuanto a su proyecto original.

Pero más allá de todo esto, es imprescindible dinamizar la flota a través del "Circuito de Vela Latina 33 Palmos del Mar Menor", y otro tipo de veleros, para que se siga practicando el deporte de la vela latina en el Mar Menor, que es donde es más seguro y mejor campo de regatas. Posteriormente, a través de la asamblea de armadores y el reglamento técnico de la clase, conciliar en cuanto a cómo se deben conservar los barcos y la manera de navegar, evitando la utilización de materiales y herrajes modernos. Con el incentivo de participar en las regatas, se consigue que los barcos varen y hagan mantenimiento en las fechas que se han realizado tradicionalmente, siendo las más idóneas durante el invierno, para que a partir de la primavera se puedan realizar encuentros culturales, regatas y campeonatos.

Sería interesante identificar y recuperar los antiguos varaderos de las embarcaciones de vela latina en el Mar Menor, como los del Vivero, los Urrutias, Los Alcázares (Pescadería) y Los Alcázares (Iglesia), La Ribera (Casa Meseguer), La Ribera (Casa Barnuevo), la Esparteña (Isla Perdiguera) antiguo embarcadero de aviación en la isla Perdiguera, y los muelles de Lo Pagán, Dos Mares y de la Punta de la Embestida, entre la Cala del Pino y los Optimist (límite del término municipal entre Cartagena y San Javier en la Manga). Todas ellas, zonas importantes para el uso y el disfrute de la vela latina del Mar Menor, además el Club Náutico del Estacio, el cual siempre organizó una gran regata de vela latina que es la vuelta a las 3 islas del Mar Menor.

Dentro de las medidas de salvaguarda, es importante apoyar a las asociaciones interesadas en este tipo de embarcaciones como la Escuela de Vela Latina y la Escuela de Recuperación de barcos antiguos situada en el Chalet Barnuevo de Santiago de la Ribera, la Asociación Club de amigos de la Vela Latina, y la Asociación Vela Latina del Mar Menor con sede en la Isla del Barón, son asociaciones que han trabajado para la recuperación de este singular bien. En la Revista Hispania Nostra, n.º 6 de 2012, Gonzalo Quijano Navarro publicó un interesante artículo sobre la recuperación de la Vela Latina en el Mar Menor.

Es importante promover estudios y publicaciones relacionados con la Vela Latina, Oficios y Saberes, relacionados con su práctica y de esta forma reemprender la recuperación de este patrimonio inmaterial tan característico de la costa del Campo de Cartagena.