

LICOR 43



El regreso de la leyenda

Sección: [Argos](#)

Número de revista: [#15](#)

OTOÑO 2025

TEXT: Santi Serrat. Director de Proyectos en Latitud 42 y creador de contenidos en We Are Water.

FOTO: Fondo Aleksejs Vjuns.

En un puerto letón, un viejo velero español se prepara para dar la vuelta al mundo. Bajo el nombre de *Laisvé* (libertad) pocos reconocerían al *Licor 43*, el primer velero español que compitió en la Whitbread. Su historia es una epopeya irrepetible en la vela moderna.

La historia del *Licor 43* comienza con Joaquim Coello, uno de los pioneros de la vela oceánica en España. Este ampurdanés, que se apasionó por la vela en Sant Feliu de Guíxols navegando en un *snipe* por la Costa Brava, marcó su primer gran éxito con el *Gudrun IV*, un barco que él mismo diseñó y construyó, y con el que completó en 1978 la Ruta del Ron, la travesía del Atlántico entre Saint-Malo (Francia) y Pointe-à-Pitre (Guadalupe). Fue el primer español en hacerlo.

Este logro lo proyectó como el mejor deportista náutico de 1978, lo que supuso el trampolín hacia un proyecto largamente soñado: construir el primer velero español para participar en la Whitbread Round the World Race, la regata de vuelta al mundo en cuatro etapas. En septiembre de 1981 estaba programada la salida de la tercera edición de la regata, y Coello se puso a trabajar para participar en ella, aunque no lo tenía nada fácil, dada la poca difusión de la vela oceánica en España en ese momento.

Consiguió una beca del Colegio de Ingenieros Navales (un millón de pesetas), realizó pruebas hidrodinámicas en Madrid y logró un hito pionero en España: el apoyo financiero de Licor 43 para construir el barco y participar en la regata. Coello encargó su construcción a los astilleros de la Empresa Nacional Bazán, en Cartagena, que conocía bien por haber trabajado en ella.

El 8 de enero de 1981 se varó el *Licor 43*, el primer velero oceánico español concebido específicamente para dar la vuelta al mundo y el primer gran proyecto de vela profesional patrocinado en España. Coello, ingeniero naval, diseñó el barco junto a Pedro Morales para resistir: «No había barcos especializados para una regata de vuelta al mundo. Hicimos un barco muy fuerte, de aluminio... pero que terminó siendo demasiado pesado».

Whitbread 1981: la epopeya de las dos roturas de mástil

El *Licor 43* zarpó de Portsmouth con una tripulación íntegramente española seleccionada con esmero. «El factor humano era fundamental —afirma Joaquim—. Después de la primera etapa, al llegar a Ciudad del Cabo vimos claro que no ganaríamos. Mi principal preocupación fue: ¿Cómo motivar? “Acabar la regata cueste lo que cueste”, fue la respuesta».

La segunda etapa, en el temido océano Índico, era el mayor reto. Y ahí empezó el primer capítulo de la epopeya. En un temporal con vientos de 60 nudos y fuerte oleaje, el barco cada vez tenía más tendencia a orzar, hasta que una ola descomunal lo tumbó. «Era de noche y estábamos tres en cubierta. Navegábamos a unos 18-20 nudos, con un trinquetete y un floque con tangón. Al tumbarnos, al chocar contra el agua, el tangón rompió el mástil». Con la botavara como mástil lograron montar un aparato de fortuna y recorrer las 2.300 millas que les separaban de Hobart.

Allí les esperaba un nuevo mástil, que ya tenían acordado con el fabricante como repuesto. Lo instalaron justo a tiempo para salir en la tercera etapa. Sin embargo, a 150 millas del cabo de Hornos, el mástil se volvió a romper. «No había un excesivo viento. Lo que ocurrió es que, al cortar el mástil en cuatro trozos para transportarlo en avión, uno de los puntos de corte coincidía con la caja de las drizas del tangón, una zona propensa a grietas. Yo ya temía algo así, por lo que subía al mástil cada dos días para inspeccionarlo».

Y ahí el segundo capítulo de la hazaña: montaron un segundo aparato de fortuna con la sección superior del mástil; el primer barco español en cruzar el cabo de Hornos en regata lo hizo a cuatro nudos, con un mástil improvisado de 11 metros y un aparato con dos tangones en forma de uve invertida en popa.

Consiguieron llegar a Mar del Plata, donde recogió un nuevo mástil con el que se reincorporaron a la regata y acabaron en Portsmouth en decimonovena posición después de 160 días de navegación.

Hoy por hoy, el *Licor 43* es el único monocasco en una vuelta al mundo por etapas que, habiendo sufrido dos roturas de mástil, ha logrado rearmarse dos veces con aparatos de fortuna y completar la regata, un hito extraordinario y único en la historia de la competición oceánica que probablemente jamás será superado.

La semilla de la vela oceánica en España

La vuelta al mundo del *Licor 43* marcó un antes y un después en la vela española. Pese a la precariedad de medios, el equipo de Joaquim Coello sembró el camino que seguirían futuros proyectos. La regata hizo escuela y tuvo continuidad. Por citar algunos, Toni Guiu, con 19 años, fue el tripulante más joven, y junto con Jordi Brufau copatronicaron en la edición siguiente, de 1985, el *Fortuna Lights*, segundo barco español en la regata.

La experiencia del *Licor 43* fue una novedad cargada de enseñanzas para los proyectos españoles que vinieron después. La avería de la nevera en la primera etapa les obligó a racionar las provisiones e incluso a pescar. Experimentaron por primera vez con alimentos liofilizados y Nandu Muñoz, con la carrera de medicina terminada, creó escuela en el estudio del racionamiento de alimentos y agua, el diseño del

botiquín y un manual de primeros auxilios a bordo. Cientos de jóvenes aficionados a la vela se inspiraron en la hazaña, y los medios de comunicación descubrieron la vela oceánica.

Renacimiento en el Báltico

Al *Licor 43* se le perdió el rastro. Su estela pareció desvanecerse hasta que resurgió en el mar Báltico. En 1992 fue adquirido por un grupo de navegantes lituanos para participar en la Great Columbus Regatta.

El velero navegó al puerto lituano de Klaipeda para una profunda reforma y, rebautizado como *Laisvé* (libertad en lituano), se convirtió en el orgullo de la joven república báltica en plena reconstrucción nacional.

Tras cruzar el Atlántico y alcanzar una meritoria cuarta posición, el *Laisvé* partió un año más tarde en una vuelta al mundo poco convencional: navegar hacia el este, visitando puertos con un objetivo diplomático y emocional: llevar el mensaje de la nueva Lituania libre.

El 23 de diciembre de 1994, el *Laisvé* volvió a cruzar el cabo de Hornos, trece años después. Esta vez con el aparato completo. Fue la primera vez en la historia de Lituania en la que su bandera ondeaba en el cabo más temido de la navegación.



Inicio de los trabajos de restauración del Licor 43 en Klaipeda. Foto: A. Vjuns.



Laisvé (ex-Licor 43) vuelve al agua después de 20 años. Foto: A. Vjuns.



Interior del Licor 43 antes de su restauración integral. Foto: A. Vjuns.



El Licor 43 llegando a la costa de Inglaterra para terminar la Whitbread de 1981. Foto: MMB.



Construcción del buque del Licor 43. Astilleros de Bazán, en Cartagena. Foto: MMB.



Colocación de las planchas de aluminio del casco del Licor 43. Foto: MMB.

Una tercera vida: la Ocean Globe Race 2027

Tras años de travesías formativas por los fiordos noruegos y el mar Báltico, el velero quedó varado en tierra en 2004. Durante casi dos décadas, desapareció en el olvido. Hasta que en 2022 Aleksejs Vjuns, un apasionado de la navegación clásica, encontró el casco abandonado en Klaipeda, lo compró y trasladó al puerto letón de Riga.

Hoy, este barco legendario quiere escribir el tercer capítulo de una historia irrepetible: la participación en la Ocean Globe Race, la regata de vuelta al mundo que ha recuperado las esencias de la navegación con los protagonistas de antes y muchos barcos que compitieron en los míticos años 1970 y 1980, demostrando que algunas embarcaciones no envejecen, sino que se transforman en leyenda. Y el *Licor 43* es una.



Pruebas de navegación del Licor 43 en Cartagena, en enero de 1981. ©Aleksejs Vjuns.

FICHA TÉCNICA

Características

El *Licor 43* es un monocasco de aluminio con aparato fraccionado diseñado específicamente para la Whitbread de 1981 y construido en Cartagena por la Empresa Nacional Bazán (hoy Navantia). Joaquim Coello y Pedro Morales lo diseñaron con la prioridad de resistir la dureza de la vuelta al mundo. Podía acoger a diez tripulantes y era capaz de alcanzar los 20 nudos.

Eslora total: 18,27 m

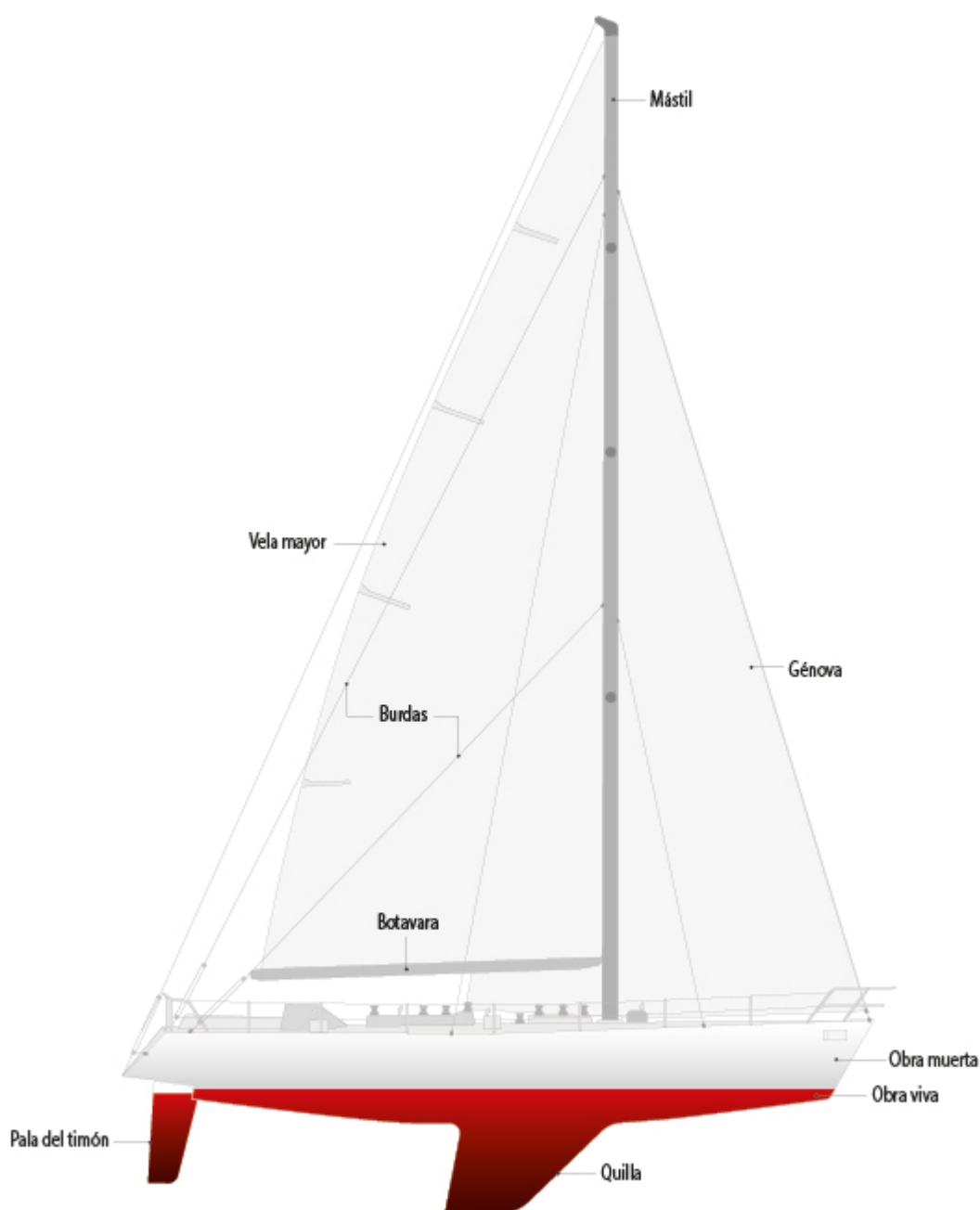
Eslora de flotación: 14,87 m

Manga: 5,13 m

Calado: 2,89 m

Superficie vélica: 460 m²

Desplazamiento: 20,13 t



Aleksejs, el navegante que restaura memorias

Cuando en agosto de 2022 el navegante letón Aleksejs Vjuns viajó con un amigo a Klaipeda a comprar velas de segunda mano para uno de sus barcos, le llamó la atención un casco que estaba en dique seco. «Estaba muy deteriorado. Solo el casco con la quilla, el timón y los cabrestantes; el resto estaba desmontado y esparcido por el puerto». No sabía de qué barco se trataba hasta que poco después descubrió que era el

Licor43. «El barco formaba parte de la historia de la vela mundial, española y también lituana, después de las singladuras pioneras que hizo como *Laisvé*, y quise aprovecharlo para proseguir la historia y formar a navegantes lituanos».

Aleksejs tiene 22 años y una pasión: la enseñanza de la vela. Dirige proyectos formativos y posee tres veleros clásicos: un Conrad 54, un S&S 52 construido por Royal Huisman, y ahora el *Licor 43*. Con el apoyo de su familia ha iniciado su restauración, pero necesita patrocinadores para cumplir su sueño: llevarlo a la próxima edición de la Ocean Globe Race. «Cada barco tiene su historia, y esta no puede perderse», afirma. Mientras recibe solicitudes de tripulantes cada semana, su mayor reto no es encontrar una buena tripulación, sino los fondos para devolver el *Licor 43* al mar y a la historia.



Aleksejs Vjuns con la mirada puesta en la Ocean Globe Race. ©Aleksejs Vjuns.