

# Sección de Vela Tradicional



## **Motivación e natureza do proxecto**

Nas sociedades desenvolvidas xurden novas necesidades que abranguen os apartados de lecer, o turismo cultural ou a preservación medioambiental. A relación, ó longo da historia, da nosa comunidade co mar ofrece grandes posibilidades nestes eidos. De feito, ó igual que noutras comunidades do estado ou europeas, obsérvase como hai un achegamento e unha maior apreciación social cara as posibilidades que ofrecen os nosos mares e o patrimonio a eles vencellado, para satisfacer ditas necesidades desde unha proposta lúdica, que manteña, no seu aspecto deportivo e cultural, unha compoñente de calidade.

Dentro de esta proposta, que abrangue, nunha visión integral, desde as nosas paixases á creación de museos do mar, ou as festas, ou a gastronomía relacionadas coas nosas tradicións, destaca a navegación de lecer e o atractivo e revalorización de esta cando se realiza desde embarcacións artesanais e ó modo tradicional.

Polo interés que desperta esta nova forma de entender a navegación de lecer, que xurde de maneira espontánea nas nosas vilas do litoral, ó marxe de calquera campaña promocional ou circulo comercial e polo cal consideramos que a nosa sociedade demanda como oferta de calidade, a Sección de Embarcacións Tradicionais do Club do Mar de Ferrol propónse a recuperación dun bote de instrucción mariñeira do arsenal ferrolán.

Estes botes constrúanse no Porto Chico das instalacións do arsenal e están moi vencelladas a cidade de Ferrol. As súas dimensións -9,5 mts. de eslora- fano moi apto para as finalidades que se prantexa o Club do Mar de Ferrol como entidade; promover os deportes náuticos e o disfrute do mar desde un plano de calidade e de respecto a nosa cultura mariñeira e ó medio ambiente.



Bote de instrucción mariñeira de 9 mts.

### **Valoración do noso patrimonio marítimo e evolución na practica da navegación de lecer**

Na Ría de Ferrol, polo seu percorrer histórico, confluíron e desenvolvéronse unha serie de correntes e influencias de distintas orixes, que xunto a elementos propios conformaron un universo marítimo, extensamente rico na súa amplitude e diversidade. Este universo manifestásenos constantemente, ó pouco que nos fixemos, na ría, nas vilas ou mesmo na fala. Un roteiro pola beiramar estaría incompleto se, ós seus valores naturais, non engadimos valores patrimoniais coma a destacable arquitectura militar e portuaria, ou a arquitectura popular da ribeira, ou estaleiros e varadoiros. Aínda así, tal vez non cheguemos a comprender o que significou o mar para as xentes que miraron para esta ría, faltaríanos o nexos de unión entre o home e o mar: o seu traballo, o cál determinou un xeito de vida e unha cultura. A pesca, a construción naval, as comunicacións marítimas, todo xirou ó redor dos barcos.

Os barcos foron a expresión de esta ría, os grandes buques e as pequenas e medianas embarcacións que establecían o contacto directo entre o home e o mar no seu traballo cotián. Dentro de estas últimas, xurdiu un amplo abano no que xuntáronse as embarcacións máis antigas e tradicionais do golfo ártabro, coma os

trincados, cas faluchadas, provindes do Mediterráneo e traídas polos fomentadores cataláns, ou os lanchóns de servizo na Armada de liñas clásicas de acordo a patróns internacionais, ó igual que balleneras, balandros, ou os pataches adicados ó cabotaxe. E, entre as máis pequenas, a lista tamén se alongaría con botes, bucetas, chinchorros, medias construcións, chalanas..., amosando nas súas construcións características propias da nosa ría nalgúns dos casos exclusivos.



Botes  
tradicionais  
no castelo  
de San  
Felipe

Todas estas embarcacións, propulsadas a remo ou vela cos seus distintos aparellos, compartiron espacio cas embarcacións a motor que apareceran ó longo do século XX - en Ferrol, xa a Armada incorporara o vapor, ó igual que algunha lancha de pasaxe no século anterior- hasta datas non moi lonxanas. Se ben as embarcacións maiores a vela entran en decadencia coa chegada dos motores de explosión e máis tarde cos diesel, a prohibición de faenar a motor dentro da ría, nas labores da zamburiña, que durou hasta os primeiros setenta, propiciou que se conservara unha importante flota tradicional ofrecida ó vento. Sen embargo, nas últimas décadas, a perda foi alarmante, desaparecendo a grande maioría das embarcacións con liñas antigas e tradicionais, liñas en moitos casos irrecuperables, que son reemprazadas a un ritmo vertixinoso por cascos estándar de poliéster; e con elas toda unha serie de oficios relacionados con estas embarcacións e a súa construción, unha perda do noso patrimonio nos eidos marítimo e cultural.

Xa nos mediados dos oitenta esta situación é de recibo, e desperta a sensibilidade de moitos particulares que coinciden en denunciar o abandono e deterioro de este patrimonio cultural e marítimo. Así, o Club do Mar de Ferrol facéndose eco de estas voces, no ano 92, organiza o primeiro encontro de embarcacións tradicionais da ría de Ferrol, coincidindo cas festas da Parrocheira de Ferrol Vello, coa celebración dunha regata de vela clásica que pretende ser un chamamento reivindicativo que sirva para recuperar do esquecemento o noso

patrimonio marítimo. Estas celebracións, non só tiveron continuidade en anos posteriores con maior participación - na última celebración da Parrocheira do ano 2000, houbo participación das rías veciñas, das Rías Baixas e mesmo de Portugal -, senón que se estenderon a outros pobos e vilas da ría, dando mostra do interese e curiosidade que desperta entre a xente, así como o recordo dunha imaxe que aínda reteñen na memoria os nosos maiores.



Regata da Parrocheira do 2000

### **Finalidade perseguida por este proxecto**

En resposta a esta demanda cultural, o Club do Mar de Ferrol prantexase novas metas neste eido, con dúas finalidades concretas:

- Promover a conservación do noso patrimonio marítimo, material e inmaterial.
- Achegar os ferroláns unha oferta lúdica de calidade baseada nos aspectos cultural e deportivo.



Bote de 9 mts. con ventos portantes

Para tales fins considérase imprescindible dispoñer dunha embarcación que cumpra as condicións necesarias para desenvolver actividades de carácter divulgativo ou de representación. Entre as actividades as que irá destinada esta embarcación, cabe mencionar:

- Escola de vela: é, sen dúbida, o noso obxectivo prioritario. Coidamos que a embarcación que é razón deste proxecto pode ser o xermolo dunha escola de vela tradicional. Desenvolveríanse cursiños de vela dirixidos a xuventude co obxecto de facer posible o coñecemento e disfrute de esta modalidade de vela e as súas posibilidades deportivas. Nunha etapa posterior, ademais, a escola evolucionaría como foro de estudio, a máis, de recuperación de vellos oficios ligados as embarcacións tradicionais como carpinteiros, veleiros, ...
- Participación en actividades divulgativas de coñecemento da nosa franxa marítima e de conservación do medio ambiente
- Colaboración cos colexios da bisbarra no desenrolo de actividades extraescolares que teñan por fin amosar o vencellamento histórico da cidade e das xentes da ría co mar.
- Participación en representación do Club do Mar de Ferrol nos Encontros de Embarcacións Tradicionais, que con carácter internacional, se veñen celebrando na nosa xeografía, ó igual que nos países veciños, e en calquera outra xornada de estudio e recuperación do noso patrimonio marítimo.

- Representación da cidade de Ferrol en actos institucionais e de conmemoración.

### ***Avaliación da embarcación cara ás finalidades perseguidas***

Á hora de decantarse por esta embarcación como medio de acadar os fins que nos propoñemos no Club do Mar de Ferrol, avaliáronse unha serie de condicionantes e características, levándonos a inclinarnos por este tipo de embarcación as razóns que exporemos como máis salientables:

- Unha vez descartada pola insuficiencia de medios a construción dunha réplica, consideramos viable a posibilidade e facilidade de recuperación dunha embarcación da que existen suficiente documentación gráfica.
- Este tipo de embarcación corresponde a un bote de instrución mariñeira, co cal satisfai as condicións para desenvolver a súa función prioritaria de servir de medio divulgativo e escola de vela tradicional.
- Identificación coa embarcación das moitas xeracións de ferroláns e xentes de outras ribeiras que nela recibiron instrución.

### ***Referencia a proxectos similares***

A restauración e construción de réplicas de embarcacións tradicionais remontase a dúas décadas atrás, xurdindo en pobos e vilas das distintas ribeiras europeas e de tradición mariñeira, que mostrándose sensibles a conservación do seu patrimonio, están a traballar na recuperación dos barcos e atribuíndolles novas utilidades baseadas en tres eixos: o seu valor cultural, as súas posibilidades lúdicas e deportivas e o seu atractivo turístico.



Botadura  
dunha lancha  
do xeito

IV Encuentros de Embarcacións Tradicionais. Rianxo 1999

Exemplos salientables podémoslos atopar en Bretaña, de onde la Fédération Régionale pour la Culture Maritime ten elaborado un amplo catálogo de

embarcacións recuperadas por asociacións locais; así mesmo, e de destacar, as concentracións de embarcacións tradicionais celebradas en Brest ou Douarnenez cunha participación numerosísima.

No Mediterráneo atopamos tamén numerosas asociacións que están a traballar na recuperación de embarcacións tradicionais, ademais dunha ampla tradición de regatas en vela latina. Existen asociacións no Rosellón francés, integradas na Fédération Méditerranéenne pour la Culture Maritime, ó igual que en Cataluña, de onde hai que destacar a "Trobada de Barques de Vela Llatina", concentración de vela latina que se celebra anualmente en Cadaqués (Girona). Así mesmo, tamén cumpre facer referencia as illas Baleares ,a Manga do Mar Menor ou o porto de Cartagena onde souberon conservar a tradición de navegar con vela latina celebrando regatas.

No arquipélago canario, tamén se celebran regatas de vela latina que levantan gran expectación, como é o caso de Las Palmas de Gran Canaria ou Lanzarote onde a afición é enorme e promovese como deporte popular dende as administracións.

En Portugal temos exemplos de traballos de recuperación de embarcacións como as catraias ou as lanchas poveiras que contaron co apoio das administracións locais de Esposende, nun caso, e de Póvoa de Varzim, no outro; ou o salientable traballo do Club de Vela de Viana do Castelo.

A recuperación de embarcacións tradicionais, como práctica apreciada socialmente, chega a Galicia con certo atraso respecto a outros países europeos; aínda que xa nos anos oitenta, algunha asociación cultural e particulares dispersos recuperan pequenas embarcacións a vela para o lecer, ou como no caso das rías de Arousa ou Ribadeo para a celebración de regatas, as cales impulsarán notablemente nestas rías a construción de dornas e botes con fins deportivos. Xa nos noventa, a formación de novas asociación con fins coincidentes, que boa parte integrárase máis tarde na Federación Galega pola Cultura Marítima, e a celebración bianual dende 1993 dos Encontros de Embarcacións Tradicionais ou proxectos como o da Escola de Carpintería de Ribeira de Estribela-Marín, artellada pola Consellería de Pesca e actualmente desaparecida, ou a Escola de Carpintería de Ribeira de Rianxo, de carácter municipal; fomentaron e popularizaron e interese pola cultura marítima, multiplicándose a práctica de recuperar embarcacións tradicionais para o lecer.

Stand do Club do Mar nos IV Encontros de Embarcacións Tradicionais. Rianxo1999.





✓Encontros de embarcacións tradicionais. Poio 2001

### ***Os botes de instrucción mariñeira de 9 mts. da escola de manobra***

Este tipo de embarcación corresponde a un bote mixto remo-vela que tivo como misión máis importante, o adestramento e instrucción mariñeira, na gran maioría dos centros da Armada

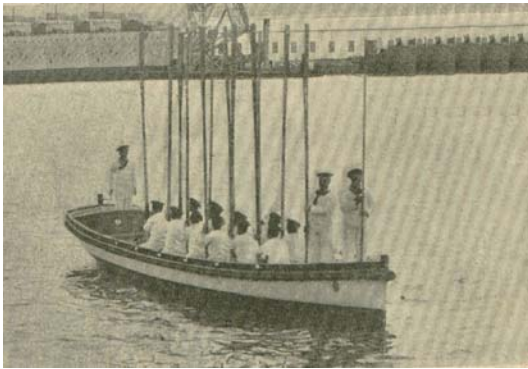
O barco corresponde a unha construción de tope armado cunha estrutura de cadernas de vareta. A proa e as amuras son rectas e presenta unha boa saída de augas na popa. De liñas finas e pantoques redondos, amosa unha grande estabilidade transversal que tradúcese nunha navegación segura. Pola súa finalidade de uso eran botes abertos de alto francobordo.

As liñas e construción do barco fan del unha embarcación lixeira e veloz, que cun aparello sinxelo garantía a alternancia no sistema de propulsión e a súa funcionalidade

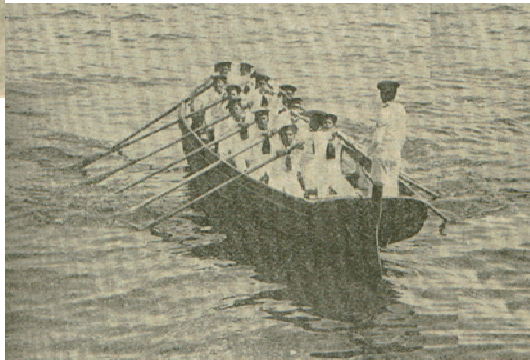
A dotación estaba formada por 16 tripulantes, repartidos en 14 remeiros, un proel e un patrón, distribuídos en 7 bancadas

### **Perspectiva histórica da embarcación**

Fontes documentais acreditan o uso de estas embarcacións dende metade do século XIX. O seu orixe remontase os botes utilizados pola Armada Británica, de maior dominio nos océanos nesa época, e pronto se difundiu a outras flotas do continente. Estas embarcacións atopámolos reguladas no *Reglamento de embarcacións menores de la Marina de Guerra de 6 de marzo de 1931* designados como a clase BR nº 1, que no seu artigo 8 establece as súas funcións de "servicio general, ejercicios, transporte de aguada, arena y personal".



Anos trinta



Como embarcación de servicio instrucción na armada inglesa aparellaba con vela ó tercio no trinquete e ó cuarto no maior. Na Armada Española adoptou o aparello regulamentario de dúas velas ó tercio no trinquete e no maior, aparello de ampla difusión no Cantábrico; aínda que o aparello primixenio da embarcación constaba de dúas velas ó cuarto dotada a vela maior dunha botavara como se consigna nos planos orixinais.

e

Liñas e aparello foron comúns en todo o golfo de Biscaia. A esbeltez das súas liñas e a elevada relación eslora/manga facíana ideal para alternar a propulsión a vela ou a remo facilitando a versatilidade no seu servicio ou respecto as condicións do mar.



Facéndose na manobra dun bote de 9 mts.

### *Características principais*

Datos técnicos da embarcación:

Eslora máxima	9,50 mts
Manga fóra de membros	2,39 mts
Puntal dende o C. A. da quilla e a regala	0,9 mts
Calado	0,48 mts
Desprazamento	2.185 kgrs
Relación eslora/manga	3,97
Bancadas	7
Superficie vélica	36,28 m <sup>2</sup>
Nº de paos	2
Nº de cadernas	44
Clara entre cadernas	0,16 mts

### ***Especificacións da construción***

A embarcación está construída en madeira con forro a tope como e usual nas nosas latitudes, aínda que con certas particularidades que fan dela unha construción singular. As cadernas son elementos estruturais engadidos despois do forro, ó igual que na construción a tingladiño, que denotan o seu orixe mais setentrional; en Galicia atopamos exemplos de esta construción nas dornas das rías baixas que manifestan abertamente a súa orixe nórdica. Todo o forro está remachado en cobre.

### ***Disposición vélica, enxarcia fixa e de labor***

O velame está formado por dúas velas ó cuarto, un trinquete e unha maior, cunha superficie vélica total de 36,28 m<sup>2</sup>, que repártense en 15 m<sup>2</sup> do trinquete e 22,5 m<sup>2</sup> da vela maior. A vela maior consta de botavara.

A enxarcia consta de dous paos cada un dos cales aparelha dous obenques de cable de 8 m/m diámetro sendo a súa composición 6 x 37+1. Cada obenque leva un gréllete en cada cabeza e un acollador na outra

### ***Condicións de partida do proxecto***

O estado do casco esta en condicións dunha recuperación viable. A madeira consérvase en bo estado aínda que é preciso a substitución de tracas danadas e de cadernas.

A embarcación esta desprovista de tódalas ferraxes, así como carece de arboradura e pertrechos.

A embarcación atopase, actualmente, nas instalacións do Club do Mar do varadoiro da Cabana.



Estado actual da embarcación

### ***Relación das obras de recuperación.***

Destacamos, a continuación, o contido xeral das obras necesarias para a recuperación da embarcación para o seu uso como bote escola:

- Reposición de tracas e cadernas mais carenado
- Reposición de bancadas e enxaretados
- Fábrica e montaxe das ferraxes do temón, chumaceiras, escuadras e demais elementos de metal segundo reflicten os planos

- Dotación da embarcación con catorce remos máis os de respecto, arboradura e temón
- Vernizado, pintado e patente
- Corte e confección das velas
- Dotación de motor auxiliar

### ***Relación de pertrechos***

A embarcación estará equipada cos pertrechos necesarios para o seu servizo na mar, así coma os equipos obrigatorios en canto sinais e seguridade.



**Participación dos botes da Escola de Manobra nas regatas de vela clásica de Caranza.**

Club do Mar de Ferrol  
*Ferrol, novembro de 2001*

### **Bibliografía**

- Federación Galega pola Cultura Marítima.** O Patrimonio Marítimo de Galicia. 2000
- Fédération Régionale pour la Culture Maritime. Bretagne.** 1979-1992 : la reconquête d'un patrimoine
- Piñeiro, E. e Gómez, A..** Xentes dos mares de Ferrol. Ed. Pluma. 1996
- Rafael Aguirre.** El Cantábrico, entre la Vela y el Vapor. Ed. Txertoa. 1994
- Oller, F. e García-Delgado, V..** Nuestra vela latina. Ed. Juventud. 1992
- Baistrocchi, A..** Arte naval. Imprenta de El Correo Gallego. 1924.
- Reglamento de embarcaciones menores de la Marina de Guerra de 6 de Marzo de 1931.
- Montero Azcárraga, R..** Manual del marinero. Ministerio de Marina.1934.
- Manual del cabo de mar.1929
- G. de Paredes, J. E Barbudo, E..** Tratado de Maniobra. Ediciones Fragata. 1954.