

OS

REVISTA DE DIVULGACIÓN
DA CULTURA MARÍTIMA
E FLUVIAL



GA

LOS

BUEU 2017
Nº 11



Entrevista a Ramón Albert, fabricante e construtor das velas dos barcos Galos

Ana Gil Medraño

Ramon Albert é metade catalán, por parte de pai, e metade madrileño, por parte de nai. Pero as voltas que dá a vida fixo que se enganchase primeiro ao mar, e logo recalar en Galicia onde montou unha velería que se especializou en velames tradicionais. Na súa velería é onde se fixeron as velas dos barcos da nosa asociación: os polbeiros, a traíña, o xeiteiro e as dornas.

A nosa curiosidade levounos a saber da súa vida, e case sin quere-lo descubrimos que estivo metido en pleno xérmolo da recuperación dos barcos tradicionais en Galicia. Falamos con el, isto é o que nos contou.

...Sempre houbo na casa relación co mar porque o meu pai estudou para radiotelegrafista e estivo embarcado uns anos na mariña mercante. Ata casou vestido de oficial de mariña. Como moitas familias madrileñas no verán iamos de vacacións a Alicante. Un día, tiña eu 14 anos, e paseando por Madrid víñ na portada dunha revista un precioso barco veleiro coa vela maior e o spinnaker izados. Merqueina, esa e moitas máis... Aí empezou a picarme o bicho pola navegación, tanto que ata na familia empezaban a alarmarse. Tal interese me vían que me matricularon nunha academia para quitar o que agora sería o PER. O caso é que eu xa tiña o título pero aínda nunca embarcara.

Entón o meu pai no seu traballo entérase, por mediación dun compañeiro, o señor Angulo, que en Galicia había unha escola de na-

vegación. E proponme matricularme para así poder mercar despois un pequeno veleiro familiar.

Con 16 anos eu viñen a esta escola do CI-NA, era a primeira saída que facía só, sen a familia, tamén era a primeira saída do Guadarrama cara ao norte. Apunteime na primeira quincena, debía ser polo 1976/77. Cheguei ao sitio: Punta Cabalo, Area de Secada, a Laxe da Pombiña...

Aínda seguen a ser das paisaxes máis fermosas que podes atopar. Quedei abraiado!

Empecei o curso, que era de inmersión pura, intensivo a mais non poder. Baixabas ao pobo unha vez na semana, o resto era de navegación todo o día. As noites amenizábanse con reunións, ao son das guitarras, ao redor da queimada. Esa escola montáronna aquí, no ano 68, con sede central na Bretaña



Francesa e que se expande tamén por Córcega ou Cerdeña... non sei ben, e tamén por Madrid. Estaba relacionada co Liceo Francés de Madrid e por iso a maior parte do alumnado viña de Madrid, aínda que tamén había xente de Bilbao e outros puntos de España. A escola estaba aberta a todos pero a relación coa xente de Galicia era practicamente só institucional. Nas inauguracións dos cursiños viñan o Capitán de Mariña, o Alcalde, e outras autoridades do lugar.



Cosedora industrial de teas fortes

Era una escola moi boa, con moito rigor de ensinanza, alí aprendías realmente ben as artes da navegación. Os franceses trouxeron barcos, monitores,... O caso e que eu fichei ese ano, o seguinte e outros máis. O mar e a vela convertéronse na miña afección, era case unha obsesión.

Cando acabei COU, metinme na Mariña Mercante, pero eu fixera o COU por letras e aquilo custabame demasiado, así que dei-xei e empecei unha peregrinaxe por varias carreiras, sen atoparme cómodo en ningunha. Mais a vela seguiría sendo recorrente durante varios anos nos veráns. Fixen o nivel un e nivel dous, e logo xa pasei a ser monitor na escola (durante un mes inteiro vivía no centro).

Non pagaban por iso, nin por navegar e tampouco cobraba por dar as clases, era a compensación pola utilización dos barcos.

Non pagaban por iso, nin por navegar pero tampouco cobraba por dar as clases, era a compensación pola utilización dos barcos. O resto do verán pasábao entre Asturias e Alicante, onde xa tiña o meu pequeno veleiro familiar. Aínda non tiña relación coas embarcacións tradicionais a excepción das axudas que faciamos todos os turistas cando entraban a varar na area, pois daquela non había peiraos: Eran uns botes de madeira que debían medir como 6 metros de eslora. Andaban ao langostino e mais á ameixa, de feito lembro ter visto "arrastrar" pola ameixa desde embarcacións á vela (coma o "can" aquí a motor, ali teño visto facelo á vela)

Logo chegou o tempo de facer o servizo militar e pedín facelo por mar, eran seis meses máis pero dábame igual, eu non podía ir por terra, a miña obsesión polo mar xa estaba demasiado arraigada. Volvín de novo a Galicia, esta vez a Ferrol, na Graña. Entón o primeiro día que saín, vestido de *popeye*, xa fun preguntar ao Clube Naval se podía navegar alí. Enteráronse no meu destino, que era nun destrutor, da miña afección e acabei regateando os fins de semana de proel nun snipe cun comandante da armada.

Nunha regata na que quedamos relativamente ben, aproveitei para insistir no meu traslado, pasando do destrutor á Escola

Naval de oficiais, a dar as clases de navegación de vela lixeira. Alí coñecín a Campos, a Gándara, Cigarrán, Rolando Andrade..., moitas persoas que aínda hoxe seguen vinculadas ao mundo do mar e da navegación a vela.

Na mili aproveitei ben o tempo e fixen "patrón de cabotaxe" e, ao rematar a xornada, metinme nuns cursos de construción de barcos de fibra. Así que cando terminei, quedei

uns anos por Ferrol traballando nos estaleiros e participando en varias construcións, algunhas moi punteiras, por exemplo construímos o Sirius I, un barco contratado pola Mariña para ser utilizado polo entón rei de España Juan Carlos I.

Cando acabou o de Ferrol, empecei a preparar unhas oposicións para a recién creada policía fiscal. Nesas estaba cuando me chega unha notificación de que a escola de vela do CI-NA buscaba unha persoa para facerse cargo do material do pañol, o mantemento dos barcos e demais enseres nunha nova sé que querían abrir en Cabo de Cruz-Boiro. Non o dubidei e alá fun... Así van pasar cinco anos aproximadamente. No verán facía tamén de monitor amais de pañoleiro, sempre me gustara traballar o poliéster, polo tanto disfrutaba de ter que coidar os barcos sobre todo, e cando era necesario, tamén arranxaba as velas, pouco a pouco fun aprendendo a coselas, reparalas...

Por ese tempo empezaban a facer na Illa as regatas de dornas. Eu apenas coñecía esa embarcación pero chamábame a atención a espectacularidade que iso espertaba no lugar. Tanta, que ademais de haber decenas de barcos, moitos deles bateiros, facendo o seguimento en directo, ditas regatas filmábanse e logo, nos diversos bares da zona, proxectábanse os vídeos durante varios días. Era moi competitivo todo ese mundiño, e fixo moito pola promoción desa embarcación.

Eu tamén fún ver esa primeira regata nun barco da escola, só de acompañamento, sen participar. Na segunda volta á Illa participei con Xulio o que agora é o compañeiro nesta velería, na súa dorna. Chegamos os últimos pero era o de menos. Non tiñamos nin velas, prestáronnos unha de lona vella no Grove e de camiño xa nos

...e cando era necesario, tamén arranxaba as velas, pouco a pouco fun aprendendo a coselas, reparalas...

rompeu. Na Illa sacaron outra dun faiado e prestáronnola. Era un día de néboa e nós fomos sempre pegados á terra. Ao final chegamos casi de noite, pero chegamos.

Dada a miña relación coa xente do lugar, que deberon ver un forte interese en min neste tipo de embarcacións, liaronme de mala maneira e, sen apenas ser moi consciente, acabei mercando unha dorna pequena que se chamaba *A Masiel*.

Cambielle o nome, e aínda que din que trae mala sorte, o certo dese dito é simplemente que se cambia a sorte da embarcación. Un señor preparouma e leveina para Cabo de Cruz. Nunca conseguín que esa dorna navegase ben, eu soubenno ver mais tarde: o pau era demasiado curto.



Vela vermella no xeiteiro

No verán abriron un chiringo na praia e fíxenme amigo do dono: Isidro Mariño, un personaxe clave na creación e o rexurdir da recuperación das embarcacións tradicionais. Ese mesmo verán rematou o meu contrato-beca coa escola de vela. Pero eu xa non pensaba volver a Madrid, ata tiña moza aquí, así que ese mes de setembro, Isidro proponme ir facer un cursiño de construción de dornas que se organizaba na Illa. O carpinteiro que o daba era Santiago Cores que de mozo traballara con Fraga, un dos

máis famosos carpinteiros e construtor de dornas do Barbanza. Alá fun eu..., serróns, cepillo urco, trencha, machada, táboas e pouco máis para iniciar a construción de cinco dornas. Alí estiven dous cursos de nove meses, un ano e medio no proxecto. Non tiña nin un peso pero tiña unha dorna e a axuda do meu pai. Empezou a gustarme o tema de facer barcos de madeira e toda a súa liturxia como ir buscar paus ao monte, etc. Cando acabamos de facer as dornas dixo o mestre carpinteiro: agora hai que facerlles a vela.

Eladio Martiñán era o paisano que nos ensinaría a facelas no cursiño. Aparece, no lugar onde estabamos, cunha vara que tiña unhas marcas, fixo un trazado sobre o pano co fio (todo isto no chan da sala) e coa vara que tiña, seguindo ditas muescas, foi marcando os ángulos dos puntos de escota e verga que estaban extratécnicamente marcados na súa vara. Aquel proceso espertou tremendamente o meu interese pola confección das velas.

Rematados estes cursiños eu tiña que traballar, así que embarqueime unha tempada. Cando viñen de volta, o meu amigo Isidro sacara adiante un proxecto de reconstrución de barcos tradicionais que se facía coa implicación da Consellería de Pesca e Porto de Ma-



Outra máquina cosedora con máis espazo de cosido

Alí nos iniciamos nos Encontros, entre eles o Iº Encontro de Brest no ano 1992, como orixe doutros que se instauraron en Galicia posteriormente.

rín, no Centro da Aixola nunha nave deste porto. Presenteime, e fun seleccionado. Era un proxecto moi interesante: Isidro Mariño sería o coordinador ademais de xérmolo e armadanzas de todo o que logo se considerou o movemento de recuperación das embarcacións tradicionais galegas Tomás Perez levaba o módulo de novas técnicas en construción de barcos, Antonio Panxón o de cabullería e

eu o de velería. Foron varias as embarcacións que se recuperaron e varios os anos de apaisante traballo en prol da causa tradicional. Empezamos con 60 alumnos e ali se reconstruíron barcos como: *O Nova Mariña, o bote polbeiro, a gamela da*

Guardia e a gamela coruxeira...

Alí nos iniciamos nos Encontros, entre eles o Iº Encontro de Brest no ano 1992, como orixe doutros que se instauraron en Galicia posteriormente. Fixemos varios proxectos e ao cabo duns anos rematou o noso paso pola nave, pero eu xa tiña definido o meu oficio e seguí a facer velas o resto da miña vida.

Por aquel tempo tamén lembro que fixen dúas velas para unha regata de dornas na Illa, as da miña dorna e outra para a que levaba Isidro e Tomás Perez, o de Cangas, que era moi bo patrón. Nós non quedamos nin ben nin mal pero a noticia, ao chegar a terra, era a destacada ventaxa que lles quitara a todos a dorna de Isidro e Tomás. Foi un día de gloria e festa para nós, e particularmente para min, que me sentía igual de merecedor do éxito por construír a devandita vela.

Era moi competitivo todo este mundiño... Cada ano podías ver nas velas os engadidos que lles ían poñendo os participantes para facelas máis grandes. Chegou a reunirse un "consello de sabios" para delimitar as medidas das velas...

Pouco a pouco funme especializando nestas creacións. As nosas velas daban moi bos resultados, para nós eran as mellores velas de dornas do mundo!

En principio traballaba na casa e xa pouco despois xunteime con Julio que é o meu actual socio. Traballabamos no faiado pero un día encargaronnos un xénova para un Kech, un barco de 20 metros de eslora, con máis de cen metros cadrados de vela. Claro, tal envergadura de pano non tiña cabida no noso faiado, polo que alquilamos a metade da nave na que estamos agora. A partir dese día xa montamos a velería formalmente neste local, puxémoslle nome "Taller de veleria" e buscamos un logotipo moi parecido ao que temos actualmente.

Como en todo, vas aprendendo a profesión a base de practicar, e ás veces as cousas non saen no primeiro intento, por exemplo a primeira vela que fixen para un polbeiro era moi pequena, porque a min xuraron e perxuráronme que eran así, e non considerei esta foto no seu valor (dixo mirando unha foto dun bote polbeiro do libro de Massó). Eu sempre tentei fusionar, todo ten que ser útil.

Non me doen prendas para usar tecidos modernos, pero o tradicional hai que respetalo na súa maior parte. Hai que recoñecer que as mañas de facer tradicionais teñen o seu por qué. Esa era a diferenza dende sempre con outras velerías, precisamente por ter consideración con esas características tradicionais. Atendemos a este tipo de detalles propios das embarcacións tradicionais. Tratámolas con todo o mimo, consideración e respecto que se merecen. De saber como está feita unha vela tradicional aprendes moitas cousas, porque non eran tontos os mariñeiros de antes,

Non me doen prendas para usar tecidos modernos, pero o tradicional hai que respetalo na súa maior parte. Hai que recoñecer que as mañas de facer tradicionais teñen o seu por qué.

nin moito menos! A vela era importantísima. Por exemplo, a da gamela da Guarda é a vela mais fina en confección que vin eu na miña vida. Leva tres relingas. Unha vela normal leva un batedor e unha mordaza, non? Pois ésta leva tres cabiños cosidos, primeiro leva un dobladiño e dentro un cabo, logo outro máis grosso que cando o coses a man, sempre rodea ao primeiro cabo, e logo, ademais, tén a volta que recolle na relinga para que tire da vela.

Agora na velería moderna deseñas no ordenador e sacas un perfil para este vento e tal ou cual... e con ese perfil tés que facer a vela que se corresponde co mesmo. Con eses datos pásase ao tecido (kevlar, dacron e outros) e corta, cose e tira. Na tradicional non só hai que pensar en que resista a vela, senon tamén neses outros factores como que esta estire como debe e hai que aproveitar a flexibilidade...



Prensa rematadora dos ollais



Bote polbeiro

É outra maneira de plantexalo, fermosa tamén. Tés de saber como solucionas o puño de escota para que non saian enrugadas. Non entendía eu ben cando na Illa os mariñeiros me dicían: aquí tés que ir fruncindo máis o pano... Porque claro, os vellos tampouco che ensinaban ben como, e porqué, así que tiñas que ir ti desentrañando as razóns.

O mesmo se pode decir coas proporcións... Eu facía velas para as dornas, pero estas eran máis pequenas. No caso do polbeiro, foi fácil, dado que nos trouxeron unha vela de Bueu, que se probou, e navegaba realmente ben, aínda que tamén era pequena; incluso se levou a Brest no primeiro Encontro. Pero a primeira vela que fixen para un polbeiro era moi pequena, porque a min xuraron e perxuráronme que eran así. Cando vin un día unha foto dun polbeiro, e vin que a vela chegaba dende a proa ata a popa, pensei como sería a navegación dese

barco con semellante velacho e sentín enorme curiosidade. A base de fotos e de información adicional fomos sacando proporcións dun barco e doutro e así ían saíndo as velas para cada un. A que máis costou foi a vela de relinga.

En Bueu sempre houbo pautas... Para o xeiteiro de Bueu conseguimos un tecido que non era de algodón precisamente pero trátase dun tecido de ton vermello, de orixe escocesa de poliéster fibra corta, que imita ao algodón perfectamente. Foi feita e relingada a man con pauta tradicional. Tamén son deseñadas co ordenador, iso axuda pero ese non é o patrón definitivo. As velas dos barcos dos Galos son puramente tradicionais: a traíña, o xeiteiro, as dornas e os polbeiros.

Así fomos facendo unha vela tras doutra, ata hai uns anos que a cousa parece que parou un pouco. Na velería tratamos de facer unha recuperación de deseños a base dun traballo de búsqueda, recollida e restauración.

SOBRE O FUTURO

Eu non sei se tocamos teito ou non no tema da recuperación que se fixo en Galicia pero certamente foi moi importante. Creo que en España non hai nada comparable, igual porque nin teñen a riqueza de modelos de barcos..., non sei.

O problema é logo seguir, as actividades que fas, iso é o tema mais complicado. Non só na vela tradicional, senón na outra tamén.

No mundo da vela tradicional, de entrada, a min dáme mágoa que estean separados a FGV (Federación Galega de Vela) coa vela tradicional e a FGCMF (Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial). Iso fai que ambas navegacións corran camiños sempre separados.

En Bueu sempre houbo pautas... Para o xeiteiro de Bueu conseguimos un tecido que non era de algodón precisamente...



Por exemplo aquí en Vilagarcía, está o CAR (Centro de Alto Rendemento de vela Galego) e eu preguntome: por qué non teñen ningunha representación alí as embarcacións tradicionais? Un par de dornas, un galeón, unha dorna nai que é típica de Vilagarcía... Se cada todo pasa por maior apoio institucional, como casi todo, pero algo habería que facer para darlle maior relevancia. Non digo que regateen nelas pero que se valoren, para facer tamén nelas cursos de iniciación. Por que non?

Os clubs náuticos en xeral deben estar máis implicados coa vela tradicional. Agora xa algúns organizan percorridos ou regatións pero parece pouco. Igualmente por parte das institucións, algo xa se fixo a modo de acampamentos de verán, organizados pola Deputación, onde viñan mozos doutras partes de España a facer cursos de vela. Por exemplo un ano aquí nas Inas, déronlle a eleixir aos nenos entre: vela lixeira, táboas e vela tradicional en dornas: Pois enchéronse todos. Tamén en Bueu e Moaña se enchían as xornadas de singraduras polo Morrazo, complementadas con taller de carpintería de ribeira, velería e cabullería. Acampamentos que se organizaron dende a Xunta de Galicia para mozos maiores de 18 anos de toda España, cunha duración dunha semana mínimo.

Os clubs náuticos en xeral deben estar máis implicados coa vela tradicional.

Ese tipo de iniciativas son as que axudarían que a navegación tradicional perdure.

A miña opinión sobre a posible evolución é clara. Como todos sabemos o máis importante no mar é a seguridade, este é un concepto moi tradicional. Hai cousas que ti non debes obviar, as embarcacións tradicionais naceron no seu tempo pero tamén foron seres vivos. Para min tódolos barcos son seres vivos, que sempre estiveron en evolución, salvo raras excepcións. Cando ti observas unha costa, podes ver unha secuencia de embarcacións, unhas un pouco mais adaptadas a unha tarefa, outras a outra... Incluso hai adaptacións que seguramente no seu momento dixeron que eran unha aberración, pero co tempo resultou adecuada e necesaria. Os barcos sempre se fan para algo, non se fai sen máis, responden a unha utilidade, por

iso eu creo que a embarcación tradicional, agora, téñ clara utilidade para lecer. Non hai que terlle medo as evolucións.

Ningunha asociación debera ofenderse se nunha embarcación se metese unha vela que pese 2 kilos en vez de 7 e que cando chove se emchoupa, aumentando aínda máis ese peso. Poderíase logo cambiar o algodón polo dacron? Eu penso que si. Por algo, hai certo tipo de embarcacións que se quedaron varadas no tempo.





Recorte dun puño tradicional

Se cadra, non foron capaces de adaptarse a un determinado oficio nin utilidade.

Nós en dornas temos feito barrabasadas, por unha banda fixemos velas de dornas ao máis puro estilo tradicional, pero tamén fixemos foques de seguridade para facilitar a manobra en momentos de necesidade, como por exemplo para ir un tripulante só, un día duro de nortada, para poder virar sen ter que baixar a verga. Certo que nese intre non estás exercendo de purista de nada, so estás disfrutando da dorna, que é o fundamental. A embarcación tradicional, con todo o seu coñecemento, poida que sexa importante conservala e saber velear nela, por suposto, pero certas adaptacións ocasionais non lle fan ningún mal, ao meu parecer.

Por exemplo, creo que foi o irmán de Tomás Pérez de Cangas quen fixo unha adaptación de embarcación tra-



dicional para me-nosválidos. Esa foi unha boa idea, claro, non lle puxo unha vela de gamela da Guardia, que dende unha silla de rodas non era doado manexala, senón que leva outro sistema de aparello, pero... e que? Está aproveitando a idea da gamela, adaptada ás necesidades.

Xa estarán os rapaces da Guardia ou unha asociación para cultivar esas outras esencias tradicionais!

Nas velas é onde máis estamos disfrutando desa hibridación. Agora, por exemplo, a gran maioría das velas (as dos Galos non) non son algodón que enchoupan e pesan, son de dacron e ninguén se queixa disto, porque é moito máis segura por ser máis lixeira. Son velas de tecido moderno, que pesan pouco e están a facer os barcos moito máis seguros que coas velas de materiais antigos. Ahí están as dornas que confirman esta hibridación e os barcos clásicos que xa se adaptaron antes.

E si puidesemos fomentar e promocionar tamén as embarcacións de madeira dende a Consellería de Pesca ou outros organismos estatais, posiblemente melloraríamos certos aspectos medioambientais, ecolóxicos, tan necesarios neste momento da evolución do planeta. O piñon ecolóxico costa collelo pero sería axeitado propicio.

O feito de ir ao monte a coller un pau permítrianos ter a máis persoas esculcando os nosos montes. Non falemos sobre o ciclo pechado da madeira, como nace no monte, despois pasa a formar parte dos barcos e logo apodrece no mar. A pouca pegada ecolóxica que este proceso nos deixa, certamente é cero. En todo caso sería positiva, pois xa empezas antes a coidar as árbores nos montes Sen esquecer-

nos dos desguaces ou chatarreiras de barcos de fibra, que non saben como desfacerse dela. Pero claro, é moi traballoso manter un barco de madeira. Certo que son dúas cousas diferentes: que fomentes a tradición e que fomentes a evolución, mais todo ten o seu momento para facelo.