

EL SNIPE EN ESPAÑA

Por el Dr. Antonio Ruiz Martínez

Primer Secretario Nacional de la Clase Snipe

CAPITULO 1



INTRODUCCION

Transcurría el año 1.915 ó 16 cuando por el hecho de residir en los márgenes del río Miño durante el verano en la casa solariego de mis antepasados, se despertó en mí la afición de navegar a vela, traspasar la barrera de este caudaloso río, y dedicarme a la pesca deportiva en su estuario. Disponíamos, por aquel entonces, de una embarcación de las típicas de la zona hispano-portuguesa del bajo Miño que navegan a vela y remo, son de amura baja y proa alzada como las góndolas venecianas pero, por carecer de orza de deriva, no permitían realizar rumbos de ceñida. Así transcurrieron las cosas hasta los años 30 en que, habiendo adquirido ya un completo dominio de la navegación a vela, deseaba construir una embarcación provista de orza retráctil que pudiera sernos útil para navegar en los fondos mínimos del estuario.

En la biblioteca del Real Club Náutico de Vigo dimos con el número de la revista americana "The Rudder" correspondiente a Junio de 1931, en donde el ingeniero naval Crosby publicaba los planos y diseños de una embarcación que juzgamos muy útil para nuestros deseos.

Por aquellas fechas había emigrado a los E.E.U.U. un compañero de colegio al cual encomendé la labor de adquirir el folleto explicativo titulado "How to Build Snipe" (cómo construir un snipe). Así construimos muy pronto, entre los meses de Julio a Septiembre del año 32, una embarcación veloz y deportiva.

Convencidos de sus condiciones marineras y la posibilidad de efectuar singladuras en mar libre, propusimos a unos amigos, Jesús Padín Simó y Paulino Martínez

Portela que realizaran, lanzándose al océano Atlántico, una travesía hasta Vigo desde la desembocadura del Miño. Así fue como el día 11 de junio de 1934 trasponía la boca sur de las Islas Cíes aquella miniembarcación, a la cual le estaba encomendado el papel de introducir, por decirlo así, una modalidad distinta del deporte de navegar a vela en España.

Esta pequeña embarcación que nació a la par que nuestro primer hijo Toñete, fue bautizada con su nombre y es una réplica exacta de aquel barco que diseñó Crosby.

El éxito de aquellos planos fue enorme y el arribo del "Toñete" a Vigo causó tal impacto entre los elementos jóvenes del Club que Estanislao Durán, Juan de Haz y José María Massó, sin tener conocimiento de nuestros planos y de la construcción que habíamos efectuado hicieron construir un barco con fines de navegación de placer que no pudo ser homologado. Seguidamente encargaron al constructor Fernando Lagos Carsi, que construyera otro barco que pudiera mejorar el que yo había construido.

Así fue como los Astilleros Lagos se convirtieron en los primeros profesionales de España en construir esta clase de embarcaciones y la repetida réplica de los Sur que habrían de dar a la Clase un campeón de España.

Aquellos barcos se llamaron "Sur", "Celmor" y "Liqa" contando así pronto con el número preciso para formar el embrión de lo que más adelante fue la flota de Vigo, - número uno de España- y una de las más numerosas por aquel entonces.

Se celebraron unas regatas previas con gran éxito y el público, acostumbrado a los antiguos 6,50 pesadotes y que no ofrecían riesgos, se sintió atraído por las volteretas que daban aquellos barcos ligeros muy marineros, pero que volcaban cuando las incidencias de los rumbos de ceñida obligaban a efectuar maniobras que ponían en peligro la embarcación.

El público, que ama el riesgo y la aventura, empezó a nutrir las dársenas de los malecones de Vigo, esperando ser espectadores de aquellos chapuzones que se prodigaban. Desgraciadamente surgió la guerra, y toda actividad deportiva quedó paralizada.

Finalizada ésta, en el año 39 ocupaba el cargo de Comodoro del Real Club Náutico de Vigo el General Moscardó, primer Delegado Nacional de Deportes que el 25 de Julio de aquel año se desplazó a Santiago de Compostela para realizar la tradicional ofrenda al Apóstol Santiago

Todas las sociedades deportivas de Galicia desplazaron representaciones para saludarle. El Delegado de Deportes, interesado en incrementar y difundir las distintas modalidades deportivas y entre ellas el de navegar a vela, nos interrogó acerca de cuál sería la mejor manera de lograrlo.

Aceptada esta sugerencia, nos encargó como Comodoro del Club, que presentáramos una propuesta a la Asamblea que habría de celebrarse en Madrid en el año 40, fecha en que la Delegación de Deportes tomaría a su cargo el estudiar datos, circunstancias y propuestas que decidieran adoptar un barco eficiente para los efectos que se perseguían.

La labor fue difícil. En La Coruña se habían construido 30 barcos merced a la efficientísima labor realizada por nuestro colega el Dr. Pastor Nieto Antúnez, en el Sur existían los monotipos MM o Hispánica, pero nos encontramos con la feliz coincidencia de que por aquellos años en Santander, ya contaban con una flota de "snipes" a los que denominaban "lagunejas" y en Bilbao había otra incipiente flota, a los que denominaban "mingorras".

Fue árbitro de aquella famosa reunión el hoy almirante Nieto Antúnez, quien, a la vista de los datos aportados acerca de la difusión mundial de la Clase Snipe, sus posibilidades de desplazamiento y condiciones de navegabilidad, aconsejó que este barco se adoptara como única y económica Clase, sujeta al control de la Federación, y a la

Snipe Class International.

Así fue como asignaron al Club Náutico de Vigo y a mí, como comodoro, la labor de organizar las distintas flotas nacionales, nombrándome primer Secretario de la Clase.

En aquellas fechas el entusiasta deportista Martín Barreiro Álvarez, gran paladín del deporte de navegar a vela en nuestra región, editó un folleto titulado "Rumbo al Imperio" en el que se hacía un estudio completo de las posibilidades de nuestra nación en cuanto a la difusión del arte de navegar a la vela con fines deportivos.

Incluyó en la citada publicación los datos técnicos del "snipe" y el "star" como prototipos que aconsejaba para el futuro y como elementos adecuados para fomentar la práctica de este noble deporte de navegar a vela.

Finalizada la guerra civil, el entonces presidente del Club Salvador Alonso financió la construcción de numerosas embarcaciones del tipo adoptado por el Consejo Nacional de Deportes y Federación Española de Clubs Náuticos y así la flota de Vigo fue la más numerosa de España.

La primera y única regata en que participó el "Toñete" fue una memorable en la que el título que encabezaban los programas decía: "En recuerdo de los que fueron y para ejemplo de los que viven". Se entregaron trofeos que llevaban grabado el nombre de numerosos asociados que dieron su vida por la Patria.

La Escuela Naval Militar de Marín regida por el Almirante Nieto Antúnez, convocó una reunión de los clubs náuticos existentes en España y las Comisiones Náuticas de los Departamentos Marítimos que contaban con Flotas, así como las distintas clases de embarcaciones de vela dedicadas a la navegación deportiva.

Más de 150 embarcaciones se concentraron en la amplia ría de Pontevedra, dando lugar a unas regatas memorables quizás no superadas hasta la fecha. Ansiosos de propagar nuestro deporte y la Clase al país vecino, logramos que el Dr. Meneses, seleccionador Olímpico de Portugal, compartiera nuestros deseos de adoptar la Clase en aquel país, siéndole ofrecido un barco construido en Vigo, que fue el prototipo a partir del cual se creó la Flota de Lisboa, y posteriormente de Oporto.

En el año 42 se hizo la tercera traducción en español tomada del LOR de 1941. Al final de la referida edición se reseñan nombres y propietarios de 579 barcos que agrupados en 42 Flotas constituían después de la americana, la más numerosa del mundo.

Actualmente, aunque la proporción de construcciones ha seguido un ritmo descendente, la Clase se ha acreditado por sus condiciones óptimas para las regatas con una fuente formadora de patrones que ha dado a España un campeón de Europa y por dos veces el campeonato mundial, más de 2.000 unidades han sido construidas en España y más de 22.000 navegan por todos los continentes.

Al hacer entrega del "Toñete" al Museo Marítimo de Atarazanas (Barcelona) y exhibido posteriormente en el Salón Náutico, sentimos la satisfacción de reseñar en síntesis lo que durante más de 40 años y ya a mis largos 74 hemos podido realizar en favor de la vela ligera, dando satisfacción a nuestra afición y hacernos merecedores de haber recibido el premio nacional "Virgen del Carmen" el Ancla de Oro de la Federación de Vela, y hoy esta preciada distinción del Salón Náutico y más aún, el que ésta haya sido compartida con mi entrañable amigo José María Massó que tanto ha hecho y sigue haciendo por prodigar en toda Galicia normas para la práctica por elementos jóvenes de los Clubs, a través de lo que hoy se llama vela ligera, así como la promoción por medio de las clásicas regatas de crucero, el adiestramiento de tripulaciones que, procediendo de los monotipos se preparan en la participación de la regata de las Rías Bajas promocionada por el Real Club Náutico de Vigo, y actualmente los distintos clubs

de las rías en favor de una capacitación eficiente de estos jóvenes que constituyen hoy una gran masa que hará que el futuro de la navegación a vela no decaiga y llegue a la máxima eficiencia, para obtener puestos en competiciones internacionales, como ya está ocurriendo.

Finalicemos estas líneas agradeciendo a la Asamblea de Capitanes de Yates, que en su reunión de Vigo del pasado año tuvieron la iniciativa de solicitar que aquella mínima embarcación a que hemos hecho referencia almacenada e inactiva, reviva sus glorias del pasado al ser expuesta como ejemplo de lo que pudo dar de sí una perseverante obra, que en unión de los distintos clubs náuticos nacionales, pudimos ejecutar en aquellos tiempos en que el deporte de navegar a vela languidecía

Vigo, Enero de 1976

(Publicado en el Libro Oficial de Reglas editado por la Secretaría Nacional en 1986).