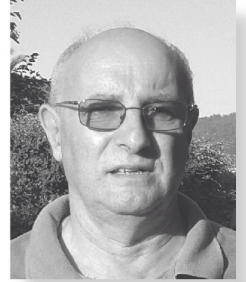


Lembranzas do transporte á Illa de Ons (1ª Parte)

Por: Arturo Sánchez Cidrás



O asentamento dunha comunidade e o illamento da mesma, precisaron canles que deran solucións ás necesidades de comunicación co mundo exterior, non só para manter contactos familiares e unha mínima actividade social e comercial, senón de compromiso como cidadá co seu país¹. A raíz disto é onde se asentaron as bases para que co tempo xurdan os transportes, máis ou menos estables, entre as illas e “terra”².

Ons é unha peza que encaixa perfectamente con estas premisas, polo que trataremos de achegarnos ao que foi o transporte acoutándoo no tempo ao último asentamento e a unión co concello de referencia que é Bueu.

Máis afrontar o estudo do transporte de pasaxeiros á illa de Ons é facelo ao través dun sinuoso e estreito camiño, como cordón umbilical, cicelado pola mesma historia da illa. Polo que para non afondar moito nos por que, como ou cando de cada un dos aconteceres do transporte desa comunidade illán irei completando o puzzle ao través de pezas que, aínda que parezan inconexas, ocupan o seu lugar nese mapa de comunicación.

Este dar saltos no tempo revelaranos o acontecer do transporte, quen e en que se fai, as motivacións que o fixeron necesario en cada situación etc.

Comezamos poñendo a 1ª peza con Joaquina Montenegro Ponte e o seu esposo o marqués de Valadares como donos e señores das illas de Ons e Onza que acudían a esta con embarcación (lancha) propia.

O feito da adscripción da illa de Ons a Sanxenxo (20-11-1937)³ supuxo un contratempo para os donos que tiñan unha dependencia administrativa afastada do seu percorrido máis habitual: Beluso (Bueu)-Ons. Cando Joaquina Montenegro e o seu marido viñan a Ons paraban na casa-salga da súa amiga M^a Rosa Avalor, no Porto de Figueirón-Beluso. Así que non é de estrañar que fose a ela á que lle alugara na illa, dende 1833, unha instalación provisional de salga a modo de galpón, espazo no que construíra unha factoría almacén máis grande. Autorización esta que asinou Joaquina Montenegro ante notario na casa de M^a Rosa Avalor, en Beluso o día 17 de agosto de 1837. Coa instalación da salga de Ons mudouse o acontecer económico e social da xente que alí vivía, e comezouse a mirar máis cara ao mar, ata ese momento algo esquecido.



Illas de Ons. Foto: Afonso Fernández

En canto ao transporte da familia Avalor-Plá de Beluso á illa e traslado de mercadorías, a pesar de ter embarcacións con outros tipos de porte desde os dedicados á navegación de altura ata o máis pequenos á pesca, utilizaban habitualmente un galeón que tiña base en Beluso, pois na illa non había porto de 52 cuartas de quilla e dous paus, e ás veces unha lancha de 13 remos.

Dende 1851 as instalacións de salga foron alugadas a outros salgadoiros como Vicente Barnet (1851-1862), Gerónimo Galup (1862-1868)⁴, Antonio Córdoba Moar (1868-1870) etc. que utilizaban barcos propios.

Con respecto aos traballos da salga dicir que durante a costeira da sardiña Ons, en palabras do marqués, estaba bastante poboada e os que quedaban no inverno eran poucos e “*están no maior abandono*”. Así podemos ler nunha carta do 22 de xaneiro de 1838 ao arcebispo do monxe bieito exclaustroado Frei Manuel Mos pedindo autorización para trasladarse como cura a Ons “*o que non deixará de ser útil aos mesmos insulares pola súa incomunicabilidade que lles ocasiona o*

1 Ir ás quintas, arranxos de documentacións, venda e merca de produtos etc.

2 Ao continente.

3 Pasaría a adscribirse a Bueu o 20 de novembro de 1844.

4 Era capitán da polacra “Fraternidad”. Morre en 1864 e segue coa salga a súa muller M^a Josefa Alonso Estrada.

mar”⁵. O arcebispo pide o parecer aos párrocos de Noalla e Beluso; este último Eugenio Adrán, entre outras cousas, di: “*Que algúns labradores da parroquia de S^{ta} M^a de Beluso, e outras parroquias pasaron a cultivar nela (illa de Ons) algún que outro permanecerá ali; pero todos os demais se deteñen o tempo que necesitan para cultivar e recoller os seus froitos e logo se veñen aos seus propios fogares; tamén o fan, e o mesmo os que ali se fixaron, todas as veces que lles acomete algunha enfermidade para coidarse e recibir o pasto espiritual dos seus respectivos párrocos e noutras varias ocasións, a cuxo efecto, polo menos os desta parroquia teñen alugado un barco que pasa a dita illa todas as semanas*”.

Na mesma liña relixiosa, o día 2 de outubro de 1847, o Marqués de Valadares comprometeuse ante o arcebispo (para que lle bendicira a igrexa baixo a advocación do Santo da muller, dona da illa) a construír unha capela. E mentres se construía a capela o marqués puña un barco en Ons todos os domingos e festivos para que os veciños puideran ir a Beluso á misa.

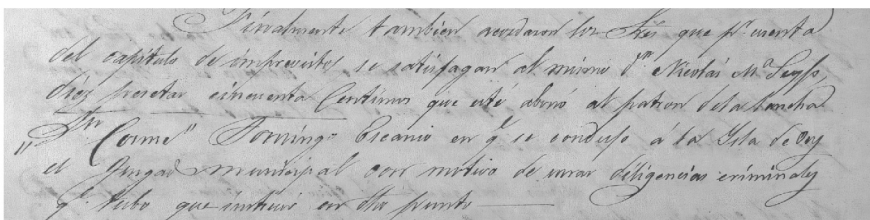
Se dende 1836 alúganse terreos na illa, en 1891 o fan coas “*dúas illas, edificios e lancha*” a José Estévez Barreiro e a Salvador Massó Ferrer⁶. No ano 1911 cando o marqués arrenda a illa a Marcial Bernadal, tamén había unha lancha no lote alugado e os aparellos desta gardábanse, e seguiron gardándose, na fábrica. Tanto é así que na cláusula 7^a do aluguer pon: “*son por conta do arrendatario todas as reparacións que necesite a lancha para servizo das illas e seus aparellos*”.

Outra peza a ter en conta son as embarcacións de mantemento do faro que de forma regular comunicaban a illa co continente. No caso de Ons, desde pouco antes de que por vez primeira se acendese a luz do faro, 15-4-1865, precisábase un barco para levar e traer, neste caso ao porto de Marín, persoal (antes torreiros, agora técnicos de sinais marítimas), víveres, pezas de recambio... e, moitas veces, trasladar xente a Marín, axudar na busca de náufragos⁷ etc. Barcos como o ‘Riotesa’, ‘Ramiro Pascual’ etc.

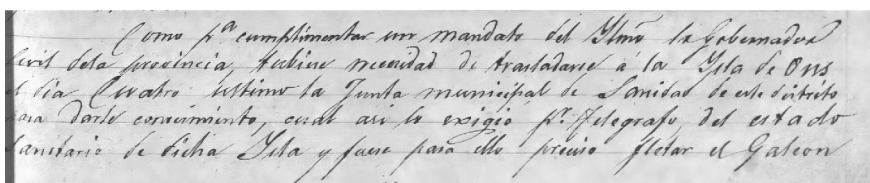
Outra circunstancia para a que se precisa comunicación coa illa vén da necesidade de que o ‘brazo da Lei’ tamén actúa nestes lugares afastados e illados. Neste punto serviríanos de exemplo cando⁸ en novembro de 1878 o secretario municipal Nicolás M^a Seijo, tivo que achegarse á illa para facer unhas dilixencias criminais. Como non había transporte regular tivo que, como era habitual por esas datas, alugar unha embarcación para ir e vir de Ons. Grazas a esta circunstancias sabemos canto custaba este transporte (10,50 ptas) e, neste caso, o nome do patrón da lancha: Cosme Domingo Escáneo.

As viaxes xudiciais dábanse de moi cando en vez, case sempre por mor de causas lutuosas como en xullo de 1883 cando se desprazou o xuíz municipal para investigar a “*morte desgraciada*” do neno, Enrique Novas. Houbo necesidade de fretar dúas viaxes: o bote de José Benito Barros e a lancha “Aurora” de José Cerviño⁹. Tamén dábanse “*embargos temporais*” como o que fixeron 20 de xullo de 1899, co bote e tripulación de Manuel Ferradás Agulla, por orde do cabo-comandante do posto da Garda Civil de Bueu tiveron que levar á Illa a unha parella de gardas¹⁰.

Outra peza dese puzzle podería ser as viaxes relacionadas coa sanidade; e así temos que o 4 de agosto de 1887 acudiron, por orde do Gobernador, os membros da Xunta de sanidade local para redactar un informe sanitario das febres tifoides que padecía un número relevante da poboación da illa. Para desprazarse alugaron o galeón “Canal de Suez” que patroneaba



Arquivo M. de Bueu-Acta 25 de novembro de 1878



Arquivo M. de Bueu-Acta 7 de agosto de 1887

5 Carta ao arcebispo. Arquivo Diocesano. Cartafol 60 (antes Mazo 1141)

6 Púxolles a condición de “*Non tallar árbores, non cazar, nin establecer salga que prexudique á do Sr; Villot*” (A. Histórico Provincial de Pontevedra. Escribán Casimiro Gómez)..

7 Por poñer un exemplo, cando a primeiros de xuño de 1899 cos náufragos de ‘Flor de María’

8 Tal como recolle a Acta da sesión municipal do 25 de novembro de 1878. Arquivo M. de Bueu.

9 A lancha tiña una tripulación de 6 mariñeiros. O custo dos dous fretes foi de 37,60 ptas. Acta da sesión municipal do 9 de xullo de 1883 que presidía o alcalde Jaime Bobíbar. Arquivo M. de Bueu.

10 Con posterioridade o concello, ante a reclamación feita por Manuel Ferradás tivo que pagar 6 ptas.

José do Pazo e tiña unha tripulación de 7 mariñeiros, cun custo pola viaxe de 17, 35 ptas¹¹. Nas circunstancias sanitarias que tamén implicaron alugueres de transporte están as distintas causas polas que precisaba acudir un médico, ou cando levaban persoal e material (linfa) para as vacinacións...

Sinalar que case sempre que as autoridades civís ou relixiosas de ámbito supramunicipal achegábanse á illa por calquera circunstancia o facían regularmente en barcos de Obras Públicas ou do Porto. Por poñer un exemplo de cada: O día 28 de abril de 1954 o cardeal Quiroga Palacios foi a Ons a intervir na Santa Misión que alí se estaba a celebrar e o transporte fíxoo no barco de Obras Públicas. E cando en agosto de 1967 o gobernador visitou as obras que o *Instituto de colonización* estaba a realizar na Illa de Ons trasladouse no barco “Rías Baixas” de Obras do Porto.

En canto a relación da escola e o transporte da ría sinalar que directamente non teñen nada en común. Si que podemos dicir que o barco é o medio co que dende 1916 ata 1979 os mestres e mestras achegábanse á escola ou as autoridades acudían desde dar o visto bo ao que sería a primeira casa-escola, 9 de xullo 1915, para o cal saíron de Bueu cara á illa no barco do concelleiro Francisco Garrido¹² unha comisión do Concello acompañados doutras autoridades provinciais, así como para asistir ás ‘Festas da Árbore’ organizadas polos mestres como Cambeiro.

Johan Carballeira, nun artigo pon un punto de poesía mesturado coa admiración do “*mestre nacional de Ons, o noso ben amado e nunca suficientemente visto e admirado Joaquín D. Fernández Cambeiro*”¹³, *alta expresión da raza. O bo mestre, todas as tardes outea dende aquel outeiro a chegada do barco que leva o correo. Estupendo tipo!*”.

Pero non todo era positivo na relación escola-barco, pois quizais demasiadas veces os mestres, ao non vivir na illa de forma permanente, non ían á escola de Ons durante días e semanas por mor dos temporais creando un serio prexuízo o labor educativo¹⁴.

E falando de Correos, inaugurouse o servizo de correos entre Bueu e a Illa de Ons en marzo de 1923 cun balandro de vela co que transportaban persoas, mercadería, carteiría ou correo postal etc. Será a partir da segunda quincena de setembro de 1924 cando o titular do servizo, o médico Manuel Riobó Bustelo, comezara a facelo cun novo balandro chamado “Isla de Ons” que custara 15.000 ptas e estaba provisto de motor de aceite pesado e tiña cabina de pasaxeiros. Por mor das boas condicións do barco as expectativas estaban en conseguir non suspender o servizo no inverno, como era habitual polos temporais. Pequena descrición do “Isla de Ons”:

Era unha embarcación de madeira, cunha eslora de 9 m, puntal de 5,02 e manga de 2,35. Á tonelaxe total era de 7,42 e a neta 5,02. Tiña un motor ‘Colo-Diesel’ de dous cilindros e 14 HP de forza; de catro tempos e desenvolvía unha velocidade de 8,5 millas/h. Construído en 1924 polo carpinteiro Rogelio Patiño, con porto en Vilagarcía. Mandárao facer Dídido Riobó Bustelo, polo que pagou 300 ptas.

Coa creación o 24 de xullo de 1930 por parte da familia Riobó da Sociedade Mercantil *Illa de Ons S.L.* as cousas foron cambiando xa que se intentou un esforzo inversor con plantacións de árbores, arranxo de vivendas dos colonos, merca de embarcacións, como a traíña con motor de gasolina “*Isla de Ons 2*” (6.000 ptas) etc.



Tripulación no barco “Isla de Ons coa familia Riobó (Dídido, Sofía, xeneral Somoza con esposa e fillas) e familia Omil

¹¹ Acta da sesión municipal do 7 de agosto de 1887. Arquivo M. de Bueu. O 30 de setembro volveron a ir no mesmo barco fretado por Gaspar Massó, pero con un custo de 19 ptas (Acta da sesión do 4 de setembro de 1887).

¹² Outros concelleiros ademais do mencionados eran: Camilo Davila, José López, Manuel Reboiras, Manuel Lafuente, Manuel e Ramón Martínez, Antonio Amoedo e Benito Fazanes

¹³ Viña a Bueu para dar charlas, participar na elaboración do censo, traer un orfeón de 30 rapaces para actuar en “terra” etc.

¹⁴ Dicir que houbo mestres e mestras que fixeron de Ons a súa casa mentres a tiveron como destino: José Juan Piñón Mouriño (1917-1924), José González González (1924-1927), Joaquín Fernández Cambeiro (1927-1933), Elías Regueira Alonso (1937-1939), Estrella Silva González (1945-1950), M^a Victoria Guimaré Tettamancy (1951-1955), Dolores Sabaris Abal (1960-1974), Julio Santos Pena, Santos Pereira...

A pesar de todo, ás veces ían a vela noutras embarcacións da Sociedade, como o 12 de xullo de 1932 cando o Grupo Ultreya comandado por Fernando de las Casas saíu de Bueu para pasar un días en Ons e, como había vento de proa, fixérono a motor remolcando ao balandro que levaba o correo a Ons.

No ano 1938, morto xa Dídio Riobó, os herdeiros venderon o “Isla de Ons” por 5.000 ptas á compañía J. Ribas, domiciliada en Vigo, onde lle cambiaron o nome polo de Juan Ignacio¹⁵. Neste mesmo ano ás xentes de Ons lles apareceron, por parte de organizacións políticas, ‘solucións’ aos seus problemas algúns dos cales pasaban por ser “*necesario establecer comunicación regular con Bueu, porto o máis próximo da costa, que debe correr a conta do Estado ou da Deputación, como un servizo público, independente da utilidade que poida producir*”¹⁶,

Non pasou moito tempo cando o transporte e correo a Ons pasou a mans de Manuel Ríos Rosas¹⁷ e Agustín Pérez González. Manuel e Agustín eran cuñados¹⁸ e repartíronse as funcións segundo as titulacións respectivas. Manuel como tiña o título de patrón para a pesca dende Cabo Silleiro ata Fisterra, despachaba o barco como patrón; fixoo dende que se inicia a documentación do Despacho do barco para o transporte Bueu-Ons, o 22 de xullo de 1938 ata o 8 de novembro de 1942¹⁹. Agustín tiña titulación de 2º mecánico naval polo que exercía de motorista do barco.

O barco, cunha dotación de dúas persoas: patrón e motorista, no primeiro Despacho do barco dese 22 de xullo²⁰ é autorizado “*Para o tráfico na ría e Illa de Ons, por un mes. Debiamos requisar a cada saída ao mar (de porto)*”. A autorización solicítase mensualmente na Capitanía de Porto de Bueu. “*Non pode transportar máis de 19 persoas²¹ a Ons e viceversa debidamente autorizado e con subxección ao estado do mar*”.

A partires do 3 de outubro de 1940, a pesar de seguir como patrón a Manuel Ríos, xa temos figurando como único propietario a Agustín Pérez González²² e a partires do 6 de maio de 1942 entra a traballar coma mariñeiro o fillo de Agustín, tamén “Tinso” ou Agustín Pérez Ríos.

A póliza de seguro coa que estaban cubertos os pasaxeiros e embarcación databa do 18 de setembro²³ de 1938 é na compañía “*La Vasco-Navarra*”.

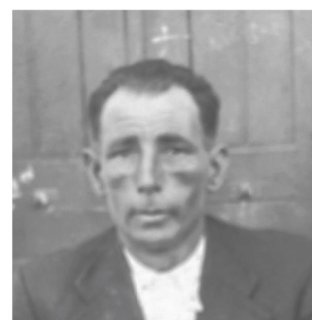
A parte das persoas tamén transportaban animais: galiñas, porcos, lanar e vacún (normalmente en aparcería). O que se desprende do Despacho é que as cabezas de gando eran deixadas normalmente en Portonovo²⁴ e despois continuaba cos

Notas sobre Patrones, Motoristas y Tripulantes

Nombre del individuo	Troco para el que le autoriza el Título permiso para manejar el motor u observaciones a que se refiera la nota del Despacho o Botadura	Firma y sello de la Oficina de Marina
Manuel Ríos Rosas	Patrón de pesca de Silleiro a Fisterra	[Sello]
Agustín Pérez Rosas	Es 2º Mecánico Naval	[Sello]

SALIDAS

Despachado para el puerto de (2)	Día	Mes	Año	Carga (1)	NUMERO DE		OBSERVACIONES FIRMA Y SELLO
					Dotación	Pasajeros	
Para el tráfico en la ría e Illa de Ons, por un mes. Debiamos requisar a cada saída ao mar (de porto)	22	Julio	1938	5/6	2	Para este puerto	[Sello]
						De tránsito	
						Emigrantes	



Agustín Pérez González. Cedida por Francisco Álvarez

¹⁵ Estivo ao servizo da Cía ata o 9 de xullo de 1957 que foi despezado. Con anterioridade, 1941, no porto da Poboia do Caramiñal lle fora desmontado o motor.

¹⁶ El pueblo gallego do 1938 xullo 5 pág.8

¹⁷ Manuel Ríos Rosas, estaba casado con Amalia Pérez López, era moi coñecido no mundo da política local. Nas eleccións do Grupo Galeguista de Bueu foi elixido vogal de dito grupo, o 8 de xaneiro de 1933, sendo presidente do mesmo Agustín García Parada.

¹⁸ Agustín estaba casado con Erundina Ríos Rosas, irmá de Manuel.

¹⁹ Coa excepción do 20-24 de marzo de 1939 que o substituíu como patrón José González Pousa.

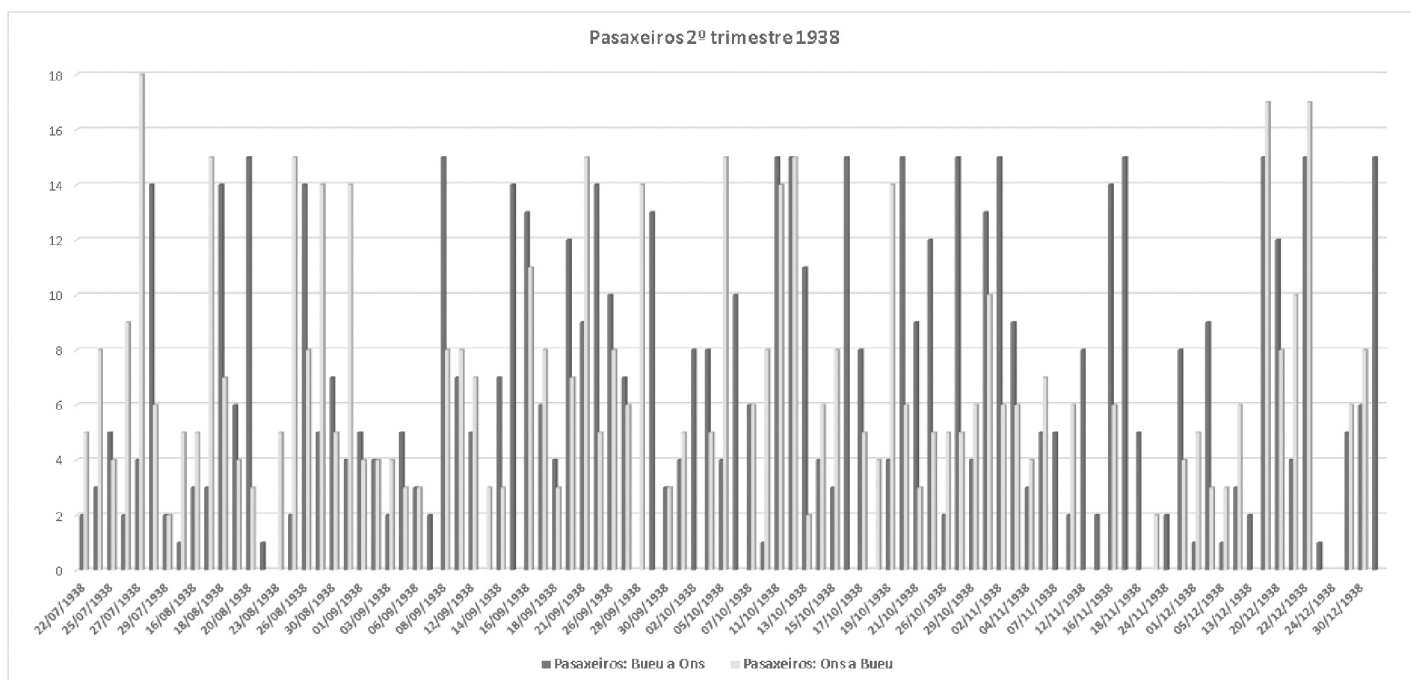
²⁰ Aínda que o barco é de 1934. Por esas datas fóralle recoñecido o material náutico en Marín (20 de maio de 1934).

²¹ Aínda que ás veces, poucas, pasábase o aforo. Como exemplo témolo polas festas de Sanxenxo, o 2 de setembro de 1939, que saíu dese porto con destino a Ons levando a 30 pasaxeiros.

²² A pesar de que a Agustín Pérez González sitúase como veciño da Praia de Beluso onde o circundado da súa casa linda co camiño da Peliqueira, hai constancia da súa veciñanza na Illa de Ons como cando a Fiscalía Provincial de Tasas lle impón unha sanción que recolle El Pueblo Gallego do 17 de marzo de 1942 na pág.6: “*A Agustín Pérez González, veciño da Illa de Ons (Bueu) por transporte, tenencia e venda ilegal de artigos de primeira necesidade, 1.500 pesetas de multa, perda da mercadería intervida e peche do seu establecemento por tres meses*”. Como curiosidade e descoñecendo as causas, que puidera ser ou non por algo similar ao anteriormente citado, no verán de 1939, concretamente do 26 de xuño ao 5 de agosto dese mesmo ano non se despachou oficialmente barco de pasaxe a Ons.

²³ Case dous meses despois de comezar o transporte. Logo do primeiro ano, a renovación do mesmo facíanse semestralmente. A última póliza contratada sería renovada o 18 de marzo de 1942.

²⁴ Quizais polos riscos que tiña o transporte a maior distancia, como era Bueu.



Gráfica a partir dos Despachos do barco de Manuel Ríos Rosas e Agustín Pérez González

pasaxeiros para Bueu, aínda que algunha vez, as menos, ían con algunha para Bueu ou deste porto para Ons. En Bueu subían polas mesmas escalas que utilizaba a xente no peirao pequeno (onde se encheu posteriormente para facer a “Casa do Mar”) pero ás veces baixábanos na praia da Banda do Río, onde os tiraban ao mar e viña nadando á praia. Tamén dáse a circunstancia que as veces partía de Bueu con pasaxeiros e pasaba por Portonovo a recoller gando para Ons, como o 15 de agosto de 1939 que levaba 5 pasaxeiros para Ons e parou en Portonovo a recoller unha ovella.

Se temos en conta coma referencia as 94 viaxes (ida e volta) que ao longo dese segundo semestre de 1938 realizou o transporte a Ons veremos que o número total de pasaxeiros trasladados en ambos sentidos superaron os 1.185 pasaxeiros. Cantidade relevante e que se queda curta por carecer da certeza dos pasaxeiros transportados en pouco máis dunha ducia de viaxes, polo que non están contabilizados.

Aínda que se facía constar nos Despachos do barco, non contabilizaban coma pasaxeiros o médico (Ignacio Lis), os enfermos (sobre todo se eran nenos) e os autorizados (garda civil, falanxistas ou persoal que ía ou viña de substituír no destacamento de Ons).

Agustín Pérez González continuará co transporte bastantes anos máis, algúns dos cales compartindo espazo con outras compañías. O barco utilizado tiña o nome de “Costero” e fora construído na carpintería do Santo (Ardán-Marín).

Durante algunhas épocas a parte de transportista, asentador en lonxa (xa que mercaba polbos, calamares, peixes... aos insulares) tamén pedía permiso, de poucos días de duración, para dedicarse á pesca.

Agustín acabaría vendendo a súa parte a un dos competidores, Francisco Ferradás Otero ‘Pancho’.

En canto aos horarios do transporte de ría eran axustables a diversas circunstancias como a carga, o tempo, etc. Por poñer un horario, no verán de 1948 era:

Servizo de barco a Ons: Saída de Bueu ás 10 h. Regreso de Ons: 17 h.

Xoves e domingos con Sanxenxo-Bueu: Saída de Sanxenxo ás 8:30 h. Regreso ás 13:30 h.

