

## Lembranzas do transporte á Illa de Ons (2ª Parte)

Por: Arturo Sánchez Cidrás

Como xa comentamos na primeira parte deste artigo, nos inicios dos anos corenta do século pasado estaban a rexentar o transporte á illa de Ons os cuñados Manuel Ríos e Agustín Pérez. É por estas datas cando entra en competencia no transporte un empresario, non relacionado coa illa, chamado Martín Bedia. Faino co balandro a motor de nome "Cosmopolite" co folio 9 da 2ª lista de Bueu que fora construído en 1942. A actividade deste transporte de pasaxeiros, mercadorías e concesión do correo durou pouco tempo por non ser rendible polo número de usuarios e ao non participar na compra-venda da pesca. Tempo despois a familia Massó adquiriu o barco e dedicouno á cabotaxe polo litoral Atlántico e Cantábrico, fundamentalmente, á carga propia da empresa conserveira.

O primeiro de setembro de 1948 aparece dando un novo servizo de pasaxeiros a Ons a embarcación de Manuel Otero Comesaña<sup>1</sup>. Embarcación despachada "Para o tráfico da súa ría e entre a Illa de Ons e Bueu... nos límites da Illa de Ons en marxe prudencial non debendo sair se o tempo non é seguro".

Despachado para el puerto de (2)	Día	Mes	Año	Carga (1)	Número de		Observaciones Firma y Sello
					Dotación	Pasajeros	
<i>Para el tráfico de la ría y entre Bueu y Ons y viceversa para Honros.</i>	23	MAR 1949			3	<i>Tres</i>	<i>Para este puerto</i> <i>De tránsito</i> <i>Emigrantes</i>
<i>Si se necesita para el tráfico en la ría y entre Ons y Bueu y para la compra de especie de sardina en la ria, declarar pesca en la lonxa y satisfacer impuestos y seguros</i>	19	MAYO	1949		3	<i>Tres</i>	<i>Para este puerto</i> <i>De tránsito</i> <i>Emigrantes</i>

Despacho do barco de Manuel Otero Comesaña

A autorización solicitará cada catro meses, e na de maio de 1949 especificaselle que é autorizado tamén "para a compra de especie de sardiña no mar, debendo declarar a pesca mercada na lonxa e satisfacer impostos e seguros ...". O último dos despachos coa periodicidade cuadrimestral é do 26 de xullo de 1954.

En canto ás persoas enroladas ata o 9 de decembro de 1950 son tres tripulantes, e dous dende esa data ata o 23 de novembro de 1954. As persoas e datas distribúense do seguinte xeito:

Patrón: *Manuel Otero Comesaña .... de 1/9/1948-8/7/1951 e do 30/7/1951-14/3/1955*

1 Manuel Otero Comesaña, fillo de José e Peregrina, herdou ao falecer seu pai, co asentimento dos seus catro irmáns, unha dorna chamada "Juana" coa que andou á pesca desde 1935 ata xuño de 1942 que a vendeu a un mariñeiro de Portonovo por 300 ptas. Fora construída en 1913 en Beluso polo carpinteiro Manuel Pastoriza (4,54x1,58 m). Custara 150 ptas.

Mecánico: José Otero Otero .... de 1-9-1948 a 29-1-1951

2º mecánico: Francisco Ferradás Otero.... de 30/1/1951-8/7/1951 e do 30/7/1951-14/3/1955

Mariñeiro: Camilo Otero Otero .... do 1/9/1948 a 1/1/1950

Ata outubro do 1951 ían sen seguro, pois xustificábanlo alegando que por ser familiares estaban exentos da obriga de telo. A pesar do cal víronse na obriga de asegurar a toda a tripulación e, polo menos do primeiro de novembro de 1951 ata finais de xaneiro de 1952, hai constancia dunha póliza na compañía “*La Vasco-Navarra*”.

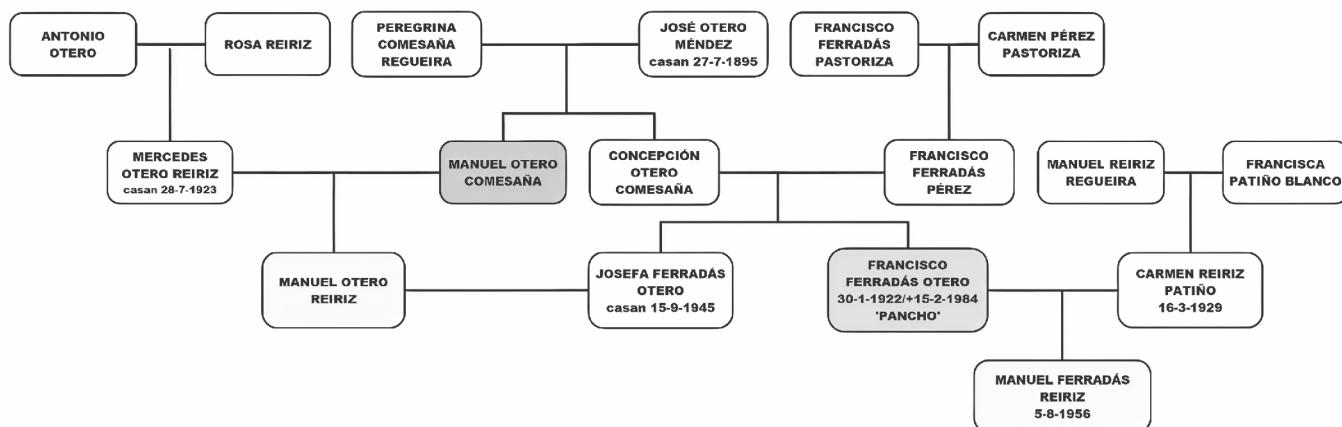
A partires da autorización da primavera do 1955 carecemos de datos fiables do transporte, mais todo apunta a que Francisco Ferradás Otero coñecido por “Pancho”, sobriño de Manuel Otero Comesaña, continuou co transporte na empresa do seu tío.

Sería en setembro de 1956 cando, asociado co seu curmán e cuñado Manuel Otero Reiriz (fillo de Manuel Otero Comesaña) comezaron un novo servizo de transporte a Ons. Para iso mandaron construír unha embarcación á que chamaron “Dous cuñados”, á que instalaron unha “camareta para 20 pasaxeiros e bodega para carga, habilitado con todos os detalles de comodidade e hixiene”<sup>22</sup> e á que puxeron un motor de 40 CV. Con posterioridade quedaría ‘Pancho’<sup>3</sup> como único propietario na empresa.

“Ás cinco da tarde todos os días é a mesma festa. Ou a mesma pena. Véñense as dornas... Alí está Pancho, coa romana e as pesas oxidadas. Pancho, o intermediario, o carteiro e o dono dos “Dous cuñados”, é un tipo cetrino, tirando a baixo, que sorri sempre e lle fai encargos en terra a peso (5 ptas) o bulto. Cando viaxan, non lles cobra gran cousa, só quince pesetas por ir e outras quince por volver. Ademais, da illa sáese pouco. Pancho, que antes era carpinteiro, cambiouse aos transportes e asentador en Bueu. A lancha pode que no dea para moito, pero o cincuenta por cento<sup>4</sup> do produto é unha boa cifra, incluso para ‘colgar’ o servizo durante os meses de inverno.”<sup>5</sup>



Reconstrucción a partir dunha foto de Mikael Mörling



Pequena árbore xenealóxica con vinculacións familiares entre armadores do transporte a Ons-1

Cando viñan dende a illa ao mercado, á da Molinera, ao médico ou a arranxar calquera documentación, moitos xa o facían o día anterior. Aloxábanse nas fondas de Fazáns, Gabriel, O Pico, en casas particulares ou en casas-tenda como a de Emilio Blanco, na rúa H, ou a de Manuel Malvido e Dolores Chaves, que nos últimos tempos rexentaba o seu xenro, Tomás Agulla Villar<sup>6</sup>, localizada pouco antes da baixada á Praia de Beluso. Durmían en pequenos grupos, normalmente emparenta-

<sup>2</sup> “El Pueblo Gallego” 8-9-1956

<sup>3</sup> Dentro da súa actividade social podemos indicar que, entre outras, no 1962-62 pertenceu á Directiva do Bueu S.D.

<sup>4</sup> Noutros artigos: o 30%.

<sup>5</sup> Artigo de José Rey en “El Pueblo Gallego” 1-4-1973 páx. 7

<sup>6</sup> Irmán do avó de José Antonio Agulla

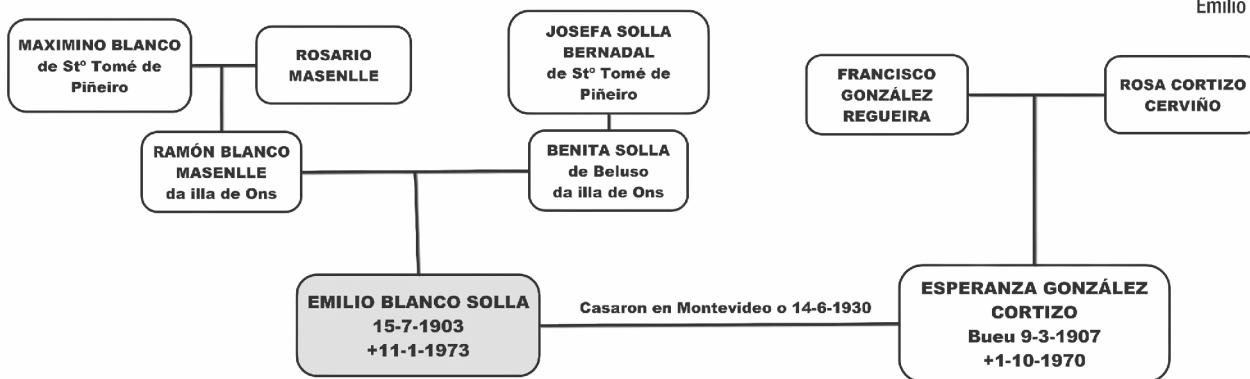
dos, utilizando varias alcobas ou aniñándose polo chan como podían. Algúns que viñan na dorna e facían parada na Praia de Beluso, acampaban no solar que había antes do actual restaurante ‘A Centoleira’, e puñan as velas como tenda de campaña, como se fora un ‘tipi’ indio, e alí durmían.

Un novo empresario do transporte...

Emilio Blanco Solla (1903-1973) era coñecido polo “Isleño” pero tamén a causa do seu aspecto, alto e louro, polo “Alemán” ou polo “Roxo”. Estaba casado con Esperanza González Cortizo (1907-1970) coa que tivo nove fillos.

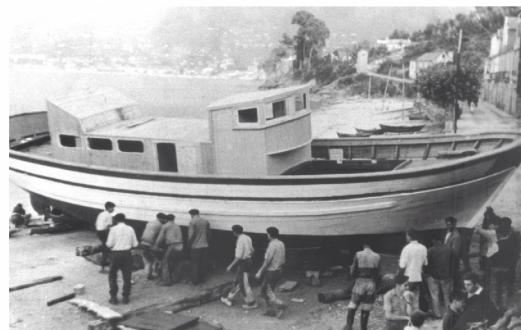


Emilio Blanco Solla



Ata 1936, Emilio dedicábase á pesca nunha dorna chamada “Anduriña”<sup>7</sup> e que ese mesmo ano doou ao seu irmán Ramón. A pesar desta doazón a actividade na pesca permitiulle medrar economicamente e non só adquirir unha parcela na, daquela, futura rúa H (actual Rosalía de Castro) senón facer nela unha casa de planta alta en 1946<sup>8</sup> e ata, no mes de decembro dese ano, mercar un novo bote ao que puxo de nome ‘Félix’<sup>9</sup>. Na casa rexentou unha pequena tenda<sup>10</sup> e en 1949 arranxou unha ampliación do baixo para dedicalo a atador de redes.

A mediados dos anos 60 do século pasado, Emilio Blanco incorpórarse ao transporte e adxudicación do correo a Ons co “Azor”, barco construído no estaleiro do Sr. Marín, na Praia de Beluso.



Fotos do “Azor” no estaleiro na Praia de Beluso

A partires dese momento a illa contaba con tres pequenas compañías dedicadas ao transporte de pasaxeiros: Agustín Pérez co ‘Costero’, Francisco Ferradás co ‘Dos cuñados’ e Emilio Blanco co ‘Azor’. Actividade que sería deficitaria para os tres de non ser pola compra do peixe e marisco<sup>11</sup>, e posterior venda en lonxa<sup>12</sup>. Para non facerse dano coa competencia

<sup>7</sup> De 3,96 m de eslora que fora construída na illa de Ons, en 1915, polo carpinteiro de ribeira Manuel Patiño.

<sup>8</sup> No 1949 ampliou a parte baixa da casa para dedicala a atador de redes.

<sup>9</sup> Feita en Casás polo carpinteiro Benito Fariña Caballero por 900 ptas. Tres anos despois venderíalla a un veciño de Beluso chamado Manuel Cerviño Núñez.

<sup>10</sup> Anos máis tarde o seu xenro José Loira tivo un bar.

<sup>11</sup> Emilio Blanco durante un tempo tamén mercaba algas, sobre todo ‘marullo’:

<http://bueu.esy.es/Revistas/Os%20Galos/18/01-Algas-Cidras.pdf>

<sup>12</sup> “O polbo ou peixe que se traía poxábase na lonxa. Se, por exemplo, se vendía a 5 ptas/kg ao mariñeiro dábaselle 4,50 pesetas, e os 50 céntimos eran para o barco de transporte” (José Antonio Freire). Houbo tempos que as comisións chegaron ao 30 e ata o 50%. As cantidades de peixe e marisco eran normalmente grandes, acadando algunha vez máis de 7.000 kg.



José Antonio Freire. "Bravo"



Francisco Ferradás (Pancho), Carmen Reiriz e o seu fillo Manolo



O Azor, cargado de turistas a mediados da década de 1980

neste labor de captación de peixe decidiron “dividir” a illa en tres partes, e cada un dos mariñeiro que nela había só lle podía vender ao seu comprador habitual.

Co tempo Agustín deixou esa actividade e Francisco Ferradás ‘Pancho’ mercoulle a súa parte.

A tripulación do ‘Azor’, mentres foi de Emilio Blanco, compoñiana como patrón o mesmo dono e, como mecánico<sup>13</sup> e mariñeiro, José Antonio Freire García, coñecido por ‘Bravo’.

*“Despois de días de temporal íase no barco (‘Azor’) á illa e levábase pan, medicamentos... e as cousas más urxentes. Chegados a Ons, se aínda non se podía atracar, aproábase o barco contra o peirao, metiase todo nunha bolsa plástica e esta dentro dun saco plástico. Dende o muelle lanzaban un cabo. Os do barco ataban as bolsas e estas eran recollidas polos da illa...”*  
(José Antonio Freire Estévez)

Cando Emilio Blanco decidiu retirarse tratou, nunha primeira instancia, de venderlle o barco e a concesión ao seu axudante ‘Bravo’ (José Antonio Freire García) que o rexeitou<sup>14</sup>. Polo que o ‘Azor’ e todo o relacionado co transporte, correo etc. acabou nas mans de Francisco Ferradás ‘Pancho’. Nos labores do transporte colaboraba a súa muller Carmen Reiriz que se encargaba da atención e cobro dos pasaxeiros e mercadorías.

Dende os anos 70 do século pasado o declive demográfico da Illa de Ons foi acentuándose de forma imparable. Rematada a campaña de verán de 1976 e a partir xa de mediados de setembro a Illa de Ons carece de servizo regular de transporte por barco, que ata esas datas era diario.

Aínda que fose a causa principal non todos os cambios viñeron dados polo despoboamento da illa, na que quedaban nese decenio un cento de persoas. O número e tipo de embarcacións<sup>15</sup>, os cambios na pesca, sobre todo na venda e procesado da mesma, a crise da industria conserveira, etc. tamén influíron na progresiva desaparición do transporte a Ons.

O concesionario Pancho, deixou de ir no inverno e de levar o correo<sup>16</sup>, que mandaba por mariñeiro que os sábados volvíán á illa, circunstancia esta que provocou algunha que outra protesta<sup>17</sup>. De todos os xeitos, seguiría coa concesión, principalmente no período estival pero axudado tamén polo seu fillo Manuel Ferradás Reiriz que continuaría no labor do transporte con Ons con embarcacións<sup>18</sup> de maior porte.

13 Tiña título de 2º motorista.

14 A pesar de que lle apareceron socios para aportar capital como Manuel Otero Blanco (logo fundador, coa súa familia, da navieira Nabia). Polo que José Antonio embarcouse no Gran Sol para traballar os cinco anos que lle faltaban para a xubilación.

15 Que facilitaban ás familias a achega tanto de Bueu a Ons como viceversa.

16 Segundo o xornal percibe por este concepto 120.000 ptas/anuais. Como curiosidade: no 1951 ofertábase a praza de carteiro para Ons por 1.095 ptas/ano.

17 Queixa á que se lle engadía á do mal funcionamento do único teléfono público, máis ben radioteléfono, que estaba no bar e conectado coa central de Redondela onde operaba cunha frecuencia desesperante, pois case que de continuo non se podía enlazar.

18 Villa de Meira, Cruceiro de Hío... ou mesmo “Estrella del mar” que fora feito en NODOSA e que nun temporal do 1996 soltáronselle os amarres e foi a parar á outra banda do mar, na Praia de Areas e que acabaría prestando servizo en Sevilla.