

# OS GALOS

Revista de divulgación da cultura marítima e fluvial · Bueu · Nº-1 - 3 euros



Sempre cheos de proxectos, de esperanzas e de ilusión navegamos por estes mares e tempos que nos tocaron vivir, dos que non queremos deixar de dar conta. Queremos compartir experiencias, coñecementos, proxectos... todo o que pola nosa parte sexa preciso e necesario para espertar ese pracer pola navegación dos habitantes dunha vila mariñeira como a nosa.

Tamén nós descubrimos un día que o mar non só era un lugar de traballo: descubrimos os praceres das xornadas de salitre e vento, de velas, cabos, varas, vergas, paus e remos, fortes rachas e encalmadas, reparacións e coidados das embarcacións. E tamén aprendemos a respectalo.

Nunha ocasión Mattew, un amigo australiano, contaba que alí os nenos en vez de xogar co balón, xogaban cos barcos no mar. Que era moi fácil acceder a eles porque había moita oferta e demanda de barcos de segunda man. Que a medida que medraban os nenos aumentaba tamén a eslora.

Lástima que non puiden contestarlle: ¡igualíño que aquí! A pesares de estar nós tamén case rodeados de mar.

Máis todo este mundo pode ser unha boliña de neve rodando, con que nós conformámonos con ter unha asociación con barcos de uso común, compartindo singraduras, coidados, obxectivos e paixón.

Só queremos dar constancia das nosas inxedanzas, sentires e saberes deste noso mundo marítimo tradicional, e así empezamos este *Galos nº 1*:

- repasando unha vez máis a historia do nacemento da Asociación
- abrindo un caderniño de embarcacións tradicionais e outros artigos máis técnicos sobre algunha delas: gamela, traíñeira
- artigos literarios escritos por adultos e nenos.
- falamos de novo, como non, do estaleiro de Purro.
- e por suposto, do motivo polo que nace esta revista: o programa do XI Encontro de Embarcacións Tradicionais.

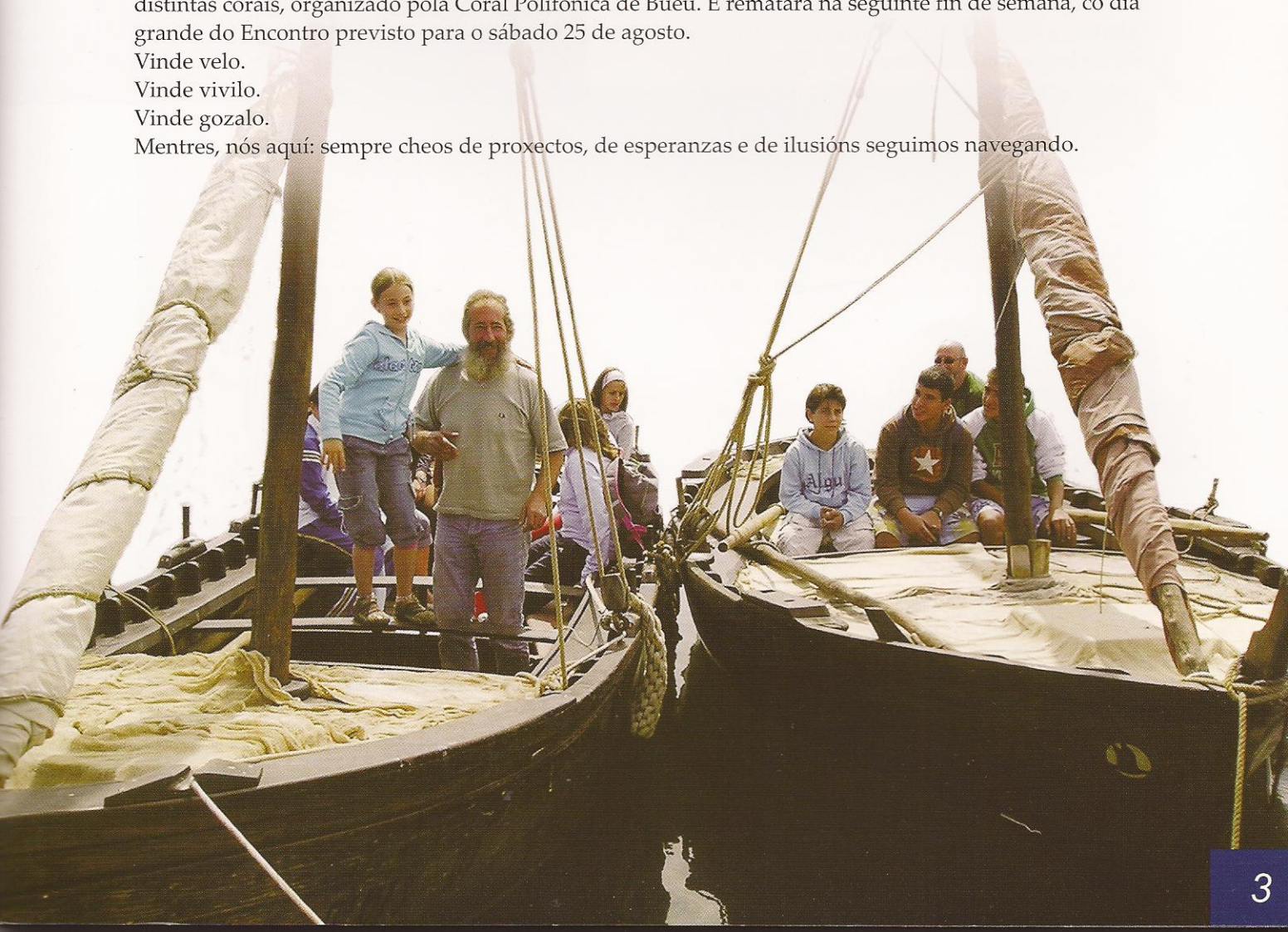
Este ano iniciárase o domingo día 19 de agosto co I Certame de Cancións Mariñeiras interpretadas por distintas corais, organizado pola Coral Polifónica de Bueu. E rematará na seguinte fin de semana, co día grande do Encontro previsto para o sábado 25 de agosto.

Vinde velo.

Vinde vivilo.

Vinde gozalo.

Mentres, nós aquí: sempre cheos de proxectos, de esperanzas e de ilusións seguimos navegando.





Do ano 1997 ao 1999 a asociación As Lagoas, xunto co Concello de Bueu, viña organizando varios Encontros de Embarcacións Tradicionais na vila; outra das súas actividades foi a recuperación do bote polbeiro que leva o nome de *Lagoas*. Este tipo de embarcación adicábase case exclusivamente á pesca do polbo e era orixinal de Bueu. Tras os cambios do sector pesqueiro, no litoral galego comezan a escasear este tipo de barcos, converténdose en pezas de museo ou leña da fogueira de San Xoán, exceptuando algunhas dornas e gamelas. O bote polbeiro de Bueu de nome *Lagoas* foi construído para a asociación As Lagoas no ano 1995, no estaleiro de Purro situado na Banda do Río. Dito proxecto estaba subvencionado pola Consellería de Pesca.

Esta embarcación foi cedida á asociación Os Galos no verán do 2000 e con este primeiro barco a asociación inicia a súa singradura. Por estas datas, un veciño de Pescadoira, Víctor Domínguez, presidente actual da asociación, faise cargo do bote e navega con el, invitando a quen quixese compartir a súa paixón polos barcos e o contorno mariño. Con esta mesma inquedaanza atópanse Fran Freire, Antón Pais, Fernando, Paco *Bicho* e Marta coa dorna *Martola* e algúns máis. O encontro de embarcacións en Rianxo no 1999 animou a todo este grupo de amigos a tomar a iniciativa de facer algo para que non se perdesen as embarcacións de sempre, así como a tradición dun pobo mariño. Con esta idea na cabeza, e ganas de traballar, contactan coa Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, rexistrándose no ano 2000 como Asociación de Amigos de Embarcacións Tradicionais Os Galos de Bueu, cos obxectivos de "promoción, divulgación, difusión e posta en valor do patrimonio marítimo".

O nome dos Galos adóptase como homenaxe aos barcos de vela guaira xa que, cando antano saían a pescar, navegando pola ría, os outros mariñoiros, ao ver as súas velas místicas lucir, asociábanas aos arrogantes galos mariños. "Aí van os galos", dicían, referíndose a eses navegantes.

Na actualidade a asociación conta con máis de 250 asociados, encargándose un grupo moi reducido do mantemento e recuperación dos barcos. Eles son os verdadeiros artesáns e transmisores dos coñecementos dos carpinteiros de ribeira. Son as pezas fundamentais da nosa asociación, persoas que adican o seu tempo libre

a esta nobre causa: Víctor, Rosendo, Curra, Celeste, Lidia, Álvaro, Santi, Suso, Fidel, Kila, Carmen, Carmela, outra Carmen, Juliet, Peque, Marta, Fernando, Fran, Jose, Boris, Miguel, Silverio, Elena, José, Suso, ... e algún máis. Grazas a elas e a eles, así como a esas axudas puntuais das administracións e empresas colaboradoras, esta asociación vén facendo un interesante labor na revalorización da cultura marítima tradicional de Bueu, á vez que aumentando o patrimonio mariño do concello mediante as embarcacións recuperadas.

Conta cun total de dez embarcacións, dispoñibles para navegar:

-Os botes polbeiros *Lagoas* e *Rebello*

-O bote xeiteiro *Os Galos*

-A traíña *Pescadoira*

-As dornas *Banda do Río*, *Robaleira* e *Can do Penedo*

-O choupan *Faino ti*

-As gamelas *Patera* e *Auxiliar os Galos*.



O nome dos Galos adóptase como homenaxe aos barcos de vela guaira xa que, cando antano saían a pescar, navegando pola ría ...

Entre as principais actividades para o futuro temos:

1. Un proxecto de recuperación doutras embarcacións que están en seco, á espera de volver reflotar; é o caso do *Delfín* (un polbeiro con motor), dornas pequenas e un bote auxiliar do polbeiro cuxa maqueta se pode atopar nunha sala do Museo Massó. A maioría delas chegan á asociación grazas a donacións particulares, aos que dende aquí unha vez máis queremos agradecer esa confianza depositada en nós. Para conseguilo, é sempre

importante seguir contando co apoio dos socios e algunha que outra axuda económica.  
2. A realización de actividades de navegación de lecer, algunhas actividades culturais (centradas sobre todo en colexios e institutos, tales como: concurso literario anual, visitas guiadas ás embarcacións, xornadas informativas, publicación da revista, cursiños, conferencias, etc.

3. A defensa da rehabilitación do estaleiro de Purro no paseo marítimo da Banda do Río. A

pretensión non é musear unha estrutura ruínosa, por suposto (motivo polo que pensamos que os vecinos non queren que estea aí); só queremos preservar para o futuro un taller-museo activo dun reduto da carpintería de ribeira. Non algo exclusivo para Os Galos, senón para o Concello de Bueu. Un espazo saneado, seguro, ben feito, público e digno de ser compartido e visitado por quen o queira coñecer. Conservar e darlle vida, en definitiva, a un estaleiro de ribeira ao pé da praia que por sorte en Bueu perdura (malia estar vello, ruinoso, acouzado, deslucido e sen raís).

Dende xaneiro do 2007 esta asociación ten solicitado á Consellería de Cultura que o estaleiro sexa declarado Ben de Interese Patrimonial. Esperamos que se tome a decisión adecuada.

4. Cada ano organízase un "Encontro" (e imos xa polo XI no verán do 2007). Este acontecemento está previsto para a última fin de semana de agosto (do 24 ao 26 de agosto). Nesta data as augas de Bueu acollerán as distintas embarcacións tradicionais a vela e a remo, converténdose nunha festa da cultura e patrimonio marítimo. Como cada ano, están invitadas todas as asociacións da FGCMF e outras embarcacións particulares que se acheguen a Bueu.

Os que participaron en edicións anteriores tiveron

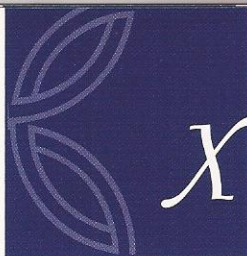
a oportunidade de gozar, contemplar ou incluso navegar en dornas, botes polbeiros, xeiteiros, galeóns, gamelas e barcos clásicos. ¡Todo un privilexio! Barcos que viñeron dende Vilagarcía, O Grove, Illa de Arousa, Portonovo, Sanxenxo, Combarro, Marín, Aldán, Bueu, Cangas, Moaña, Vigo, Coruxo, Portugal, País Vasco, A Bretaña, Alemaña, Holanda.

A Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais Os Galos quere animar aos veciños da comarca a participar neste XI Encontro e gozar desta riqueza cultural tan nosa, onde ademais das xornadas de navegación se realizan charlas, cursiños, exposicións e proxeccións cinematográficas.

Pola nosa parte e en representación de Bueu, procuramos manter a participación noutros encontros próximos a esta ría, levando como barco insignia o bote polbeiro.

Para os que non poden ver un evento tan entrañable, dámoslle a oportunidade de velo cunha secuencia de imaxes que corresponden ao pasado Encontro 2006, recollidas no artigo do X Encontro.





## Encontro. II Xuntanza

Como cada ano, no pasado verán, dende o luns día 14 ao domingo 20 de agosto do 2006, iniciáronse en Bueu as actividades do Encontro de Embarcacións Tradicionais. Este era á súa vez a sede da II Xuntanza da Deputación Provincial de Pontevedra, polo que esta administración subvencionaba a maior parte do X Encontro que, precisamente por ser o X, merecía un tratamento especial.

A semana comezou cun estimulante cursiño de tres días a cargo de J. Manuel Castaño sobre a navegación nos séculos XVI e XVII, baixo o título de *Ser grumete*. Da súa man cruzamos o Atlántico, o Índico e o Pacífico coa simple axuda do compás e un cuadrante. Ata puidemos abordar unha nave pirata, e nós faciamos de valentes e sabios corsarios.

O xoves, o historiador Dionisio Pereira deunos unha moi oportuna conferencia sobre a *Carpintería de ribeira* en Galicia. Xusto agora que está a punto de derrubarse o estaleiro de Purro, último reducto da carpintería de ribeira en Bueu e na ría de Pontevedra, todo un privilexio que non podemos desperdiciar.

O venres presentábase en Bueu a revista *Ardentía* con Luis Rey, escritor e director da mesma.

E o sábado, o día grande do Encontro, en nome dos Galos, o veciño de Bueu Manuel Aldao facía o acto de benvida ás embarcacións e tripulantes que se achegaron dende Portugal, Vigo, Bouzas, Moaña, Aldán, Beluso, Bueu, Marín, Sanxenxo, Portonovo, O Grove, Vilagarcía, Illa de Arousa, Cambados, ademais dos estranxeiros ocasionais de Alemaña, Holanda e Francia que lle deron un aire internacional ao Encontro.

Tras unha comida de confraternización fíxose unha xornada de navegación tradicional na enseada, entre o espigón de Bueu e as bateas de Lapamán, que serviu para trasladarnos uns cantos anos atrás na historia da navegación pola nosa ría. Dornas, gamelas, polbeiros, trañas, galeóns e barcos clásicos invadiron por unha tarde as nosas augas, facendo gozar a todas as persoas que miraban o pintoresco espectáculo dende terra.

O vento estaba encargado: noroeste de pouca intensidade, vento de fóra. A xornada era ideal e todos, navegantes, achegados e familia pasamos a tarde virando, trasluchando, cinxindo, de largo ou en bolina. Ao recollernos desta agradable singradura, de novo se invadiu o peirao de Bueu, próximo á confraría onde estaba situada a carpa.

Ás 21'00 horas, no Centro Social do Mar, facíase a entrega dos trofeos, onde se valoraba sobre todo o traballo na restauración das embarcacións.

Despois desta entrega proxectábase o documental do noso socio de honra Staffan Mörling sobre a vida, a pesca e as embarcacións da Illa de Ons.

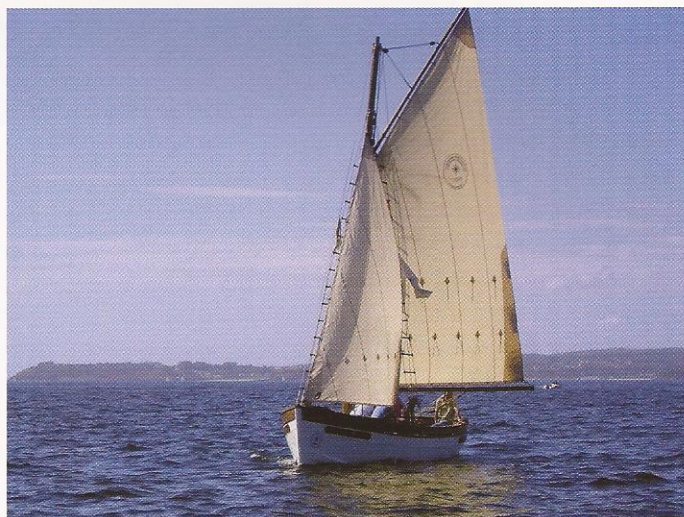
En definitiva uns días inesquecibles que nos animan para seguir traballando en próximas xuntanzas. Este ano abrimos esta páxina para amosárllelo a eses que nolo piden cada ano e que se queixan de non poder estar aquí para compartilo. A ver se con estas imaxes o viven dalgún xeito.



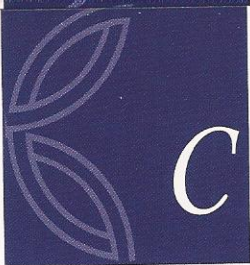
*Uns días inesquecibles que nos animan para seguir traballando en próximas xuntanzas*



A embarcación m3is emblemática: *Nova Marina* (lancha xeiteira da asociación cultural dorna da Illa de Arousa)  
 O barco mellor restaurado: *Nova Sofía* (galeón da asociación A Rabandeira de Vilanova de Arousa)  
 O barco mellor conservado: *Luisa* (galeón da Asociación Raíboas de Combarro)  
 Premio polo seu labor de formación: Escola Náutica Tradicional da Illa de Arousa  
 Premio polo seu labor de recuperación da carpintería de ribeira: Escola Obradoiro Mar de Vigo  
 Premio á tripulación m3is veterana: Asociación San Miguel de Bouzas  
 Premio á tripulación m3is veterana da RTA de Pontevedra: *Curuxán* (dorna de xubilados de Bueu)  
 O barco que m3is millas fixo: *Vela Latina* (catraia portuguesa da Asociación Sarillense de Portugal)  
 O barco que vón de m3is lonxe: *Leaena* (barco clásico de Alemaña)  
 O patrón m3is novo: *Maruxa* (dorna particular de Aldán).  
 O barco coa tripulación m3is festeira: *Jatóna* (dorna da Asociación de Amigos da Dorna de Portonovo)  
 O barco co aparello m3is vistoso: *Cassandra* (barco clásico de Portonovo)  
 O barco clásico m3is rápido: *Pinguino I* (clásico da Praia de Beluso)  
 A dorna m3is mimada e repintada: *Gallufeira* (dorna da Asociación Sueste de Moaña)  
 O polbeiro m3is polbeiro: *Lagoas* (da Asociación Os Galos de Bueu)



*X Encontro.  
 II Xuntanza.  
 Agosto 2006.*



Recollendo datos xa aportados en publicacións anteriores, abrimos un caderniño mariñeiro para poñer ao día a aqueles que queiran saber un pouco de todo este mundiño tradicional. Falaremos das embarcación, das velas e dos nós mariñeiros neste número.

## AS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS

Polo que sabemos, as embarcacións dos nosos devanceiros foron nos primeiros tempos de troncos, troncos ocos e de coiro. Desde que os mariñeiros deron o paso de adentrarse no mar a bordo dunha embarcación para pescar, prosperou toda unha industria da construción naval, variando desde os modestos talleres de carpintería de ribeira ata os grandes estaleiros adicados hoxe á construción dos barcos de pesca de altura, mercantes, petroleiros, bateiros e menormente barcos de recreo. As influencias de antano para a súa construción nalgúns casos eran da cultura propia e do saber popular, e outras veces, importada, modificada e adaptada ás necesidades locais.

Galicia conta cunha experiencia secular na explotación dos recursos mariños, cuxos primeiros indicios se atopan nos restos da cultura castrexa. No século XII, potenciada pola industria da salgadura, pasa a se converter nunha potencia exportadora sobre todo de sardiña, pescada e congro entre outros. Polo 1750 chega a industria conserveira a asentarse nas costas aportando novas técnicas de pesca e conserva.

Todo este movemento pesqueiro deu lugar, a comezos do século XX, á aparición dunha gran variedade de embarcacións con adaptacións axeitadas a cada ría, en función da arte de pesca empregada, pero mantendo unhas características comúns:

- A proa é alta e pouco lanzada, con amuras non moi abertax para afrontar mellor o mar.
- A construción a tope, agás a dorna e os barcos do río Miño.

-O uso xeralizado da vela de relinga, aínda que logo se empregaron outros tipos de vela.

-Na navegación a vela son boas cinguideiras sen necesidade de usar lastre.

Mais o pulo logrado foise deteriorando parello ao esgotamento dos recursos pesqueiros na costa. Pequenas embarcacións como as gamelas, lanchas e dornas (estas últimas consideradas de tipoloxía nórdica) ou os botes foron desaparecendo pouco a pouco da nosa paisaxe.

A clasificación das embarcacións pódese facer atendendo a diversos criterios estruturais, de tamaños e ata en función da arte de pesca maiormente utilizada (así, o bote que pesca ao xeito recibe o nome de xeiteiro). Atendendo por exemplo á súa


función distinguiremos: mercantes, de pasaxeiros, pesqueiros (de vela ou motor), auxiliares, deportivos e de lecer (de vela ou motor), barcos clásicos e ata buques de guerra. Pero atendendo ao noso enfoque tradicional, en xeral podemos centrarnos nos directamente implicados na pesca costeira, onde teriamos por unha banda as embarcacións de transporte de cabotaxe, preto da costa no ámbito local; e por outra banda, os pequenos barcos adicados á pesca costeira e de baixura. Entre as primeiras teriamos varios tipos a destacar.

### 1. Embarcacións de transporte local

*O patache:* embarcación de dous paus que aínda pode verse nalgúns fotos antigas de Pontevedra. Tiña un tamaño medio de 15 m de eslora e unha tonelaxe de ata 20 tm, construída ata os anos 50, con maior arraigo nas Rías Altas.

*O trincado:* de moi variado tamaño, inicialmente adicábase á pesca co cerco, pero logo derivou ao transporte de mercadorías. Era máis común no litoral norte de Galicia, desaparecendo polos anos 20, a excepción de Cedeira onde perdurou ata o 1945.

*O galeón:* máis asentado nas Rías Baixas, chegando dende Portugal ata a Costa da Morte.

 *As influencias de antano para a súa construción nalgúns casos eran da cultura propia e do saber popular*

Medía entre 8 e 20 metros de eslora, e a maioría eran dun pau, pero tamén podía ter dous. Sobreviviu ata a década dos 60 na que terminou utilizándose de batea de mexillón nas rías. Transportaba a sardiña dende a boca das rías ata as fábricas, e tamén portaba ladrillos e tellas na Ría de Arousa. Estivo en activo ata os anos 60. O termo medio de galeón andaba sobre os 13 metros de eslora, 4 de manga e un puntal de 1,50 metros, cun peso bruto arredor das 15 toneladas.

## 2. Os pequenos barcos adicados á pesca

*Os botes:* é o nome que reciben unha serie de embarcacións de ata 8 metros de eslora, caracterizados por ter quilla e fondo redondo, de proa e popa simétrica ou con popa cadrada. Empréganse para traballar con nasas, palangre, redes pequenas e liñas, pescando próximos á costa ou como auxiliar. En función das diferenzas locais na súa construción, podemos destacar por exemplo o bote de Fisterra, o de Ferrol, o de Ribadeo, o de Maniños, o xeiteiro, o polbeiro de Bueu (aínda que non en exclusividade, si en arraigo e número de embarcacións). Parécese a unha lancha xeiteira e usa remos como os da dorna, cruzados; e o seu banceado é de tope. A vela que orixinariamente era posiblemente de relinga, cambiouse pola mística ou de martelo. As bucetas responden tamén a esta definición: casco curvo montado sobre madeiros, proa e popa simétricos redondos ou en espello.

*As lanchas:* estendidas por toda Galicia, comezaron sendo unha embarcación auxiliar en faenas de longa duración, que levaban o peixe ao porto e subministraban os víveres. Foron desaparecendo ao deixar de usar a arte da xávega, aínda a pesar da súa capacidade de adaptación ás distintas artes de pesca, xeito, palangre, liña, bou de vara, entre outras. A lancha era a base desde a que se operaba dita arte. De maior tamaño que o bote, medía entre 9 e 11m de eslora por 3 e 4 de manga. Tiña a proa e popa simétricas e carecía de vela, practicamente aberta, salvo unhas pequenas cubertas en proa e popa, contando cun espazo amplo para levar a arte. Era unha embarcación robusta, coa cuberta enteiriza e amplos corredores, con proa e popa da mesma fritura e con extremos simétricos e fondo plano.

A lancha xeiteira foi a máis empregada na costa galega. Tiña sobre 9 m de eslora por 3 de

manga e 0'9 de puntal. Era simétrica de popa e proa, sendo esta última algo máis elevada e lanzada. A cuberta estendíase ata o centro da embarcación. Podíase desprazar a remo ou a vela para o que tiña un pau de 9 m e unha verga de 4'5, unhas características que lle permitían navegar con grande estabilidade sen necesidade de lastre.

A lancha e o bote xávega empregáronse para largar dita arte deixando un cabo en terra e, describindo unha elipse, rodeaba a posta, volvendo o outro cabo á terra, para logo recollese con axuda de bois. O bote de xávega medía 5 ou 6 m de eslora por 2'5 de manga, tiña a popa cadrada e aparellaba vela ao terzo, con 3 ou 4 remos por banda.

*As gamelas:* as máis típicas son as de fondo plano, chan e costados de dúas táboas en calime. Estas son tamén chamadas chalanas. O tamaño é variable: desde os 3 m aos 7 de eslora e dun 1 m a 2 de manga. Son de fondo plano e popa cadrada, en espello, cunha estampa máis ou menos caída e lixeiramente máis alta cós costados, adoptando presentar unha entalladura chamada "xingradeira". Antes aparellábase con vela ao terzo ou mística e hoxe emprega remos e motor. As máis coñecidas nas Ras Baixas son as gamelas da Guarda e as de Coruxo.

O choupán tamén é unha gamela pero ten, en vez de popa en espello, dúas proas.

Máis tarde a planadora comezou sendo un derivado da gamela coa popa máis ancha e a amura máis voada. Agora é unha embarcación de material sintético, feita en molde, que leva un motor fóra borda.

*As dornas:* de influencia nórdica a semellanza dos barcos viquingos, xunto coas gamelas forman





o grupo de embarcacións tradicionais máis coñecidas e que aínda hoxe están adicadas á pesca en Galicia, dotadas en moitos casos dun motor foraborda. A súa construción en calime ou "tingladillo" e posteriormente de tope, a forma do remo e da vela, a quilla profunda e o amplo temón danlle unhas cualidades mariñeiras excelentes que a fan moi axeitada para a navegación de lecer a vela. Pola súa construción defínense dous tipos:

-A *dorna de escarva* ou *calime*: as táboas do casco van montadas unhas sobre as outras en rebaixes (calime).

-A *dorna de tope*: as táboas van montadas unhas apoiadas sobre as outras (a tope), leva táboas máis estreitas e de maior tamaño. Hoxe practicamente desapareceu.

As medidas das dornas exprésanse en cuartas de quilla e varía o seu tamaño: as dornas polbeiras son as máis pequenas e miden uns 4'70 metros; as dornas xeiteiras, uns 7; as malleiras e tramalleiras, tamén uns 7; e a dorna nai, uns 8 metros.

A *traíña*: é unha embarcación de orixe cantábrica, introducida no século XIX, que se estendeu por Galicia a partir de 1896, dedicada á pesca da sardiña coa arte da xareta e do cerco. É longa, lixeira, ten unha sección en U cun ancho uniforme de popa a proa e o codastre curvado cara atrás. Están apareladas a vela e poden izar dúas velas místicas ou unha soa de proa, pero o común era que navegasen a remo polo que levaban de 8 a 10 remos por banda; era tripulada por 10 e incluso por 20 persoas. Poden medir de 9 a 12 metros de eslora e de 1'80 a 2'40 de manga, con máis puntal na proa que na popa. Carecían de corredores e levaban



bancos para vogar. Na súa versión orixinal está practicamente extinguida, pero a Asociación Os Galos fixo unha réplica desta embarcación no 2003. As que hoxe se fabrican, aínda que moito máis estilizadas, destínanse para a práctica deportiva do remo. Este uso ten a súa orixe nas carreiras entre as tripulacións das diferentes traíñas para chegar antes ao porto e acadar o mellor prezo na pesca.

-Os *trincados* e *traíños*: eran embarcacións de proa e popa curvas. Os trincados estaban usados ao cabotaxe e os traíños, á pesca da sardiña.

-O *racú*: foi un barco evolucionado a partir do traíño ao que se dotou de motor. Conserva o aspecto alongado, amuróuselle a proa, transformóuselle a popa para a hélice e púxoselle cuberta.

## AS VELAS TRADICIONAIS

Divídense fundamentalmente en dous grandes grupos:

As de "cuchillo": rematadas en pico

As cuadras: de forma cuadrangular

Ambas tipoloxías quedan ilustradas no cadro resumo:



OS BARCOS DE RÍO E OS BARCOS DE VAPOR, os barcos de gran tamaño resevámolos para outro capítulo.

### AS VELAS TRADICIONAIS

Divídense fundamentalmente en dous grandes grupos:

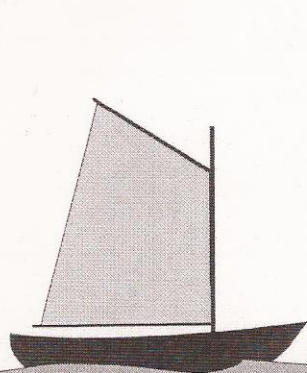
as de cuchillo: rematadas en pico

as cuadras: de forma máis cuadangular

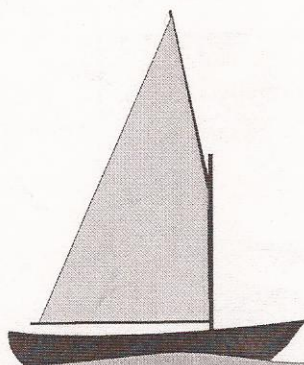
Ambas tipoloxias ilustradas no cadro resumo

## Velas

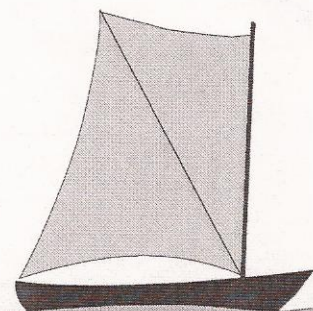
### Velas de embarcacións menores



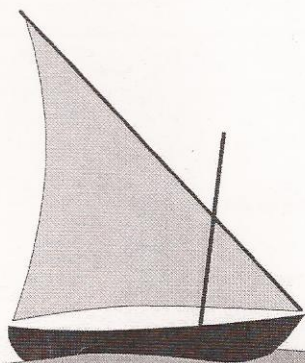
*Vela cangrexo*



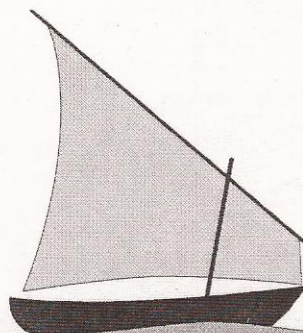
*Vela guaira*



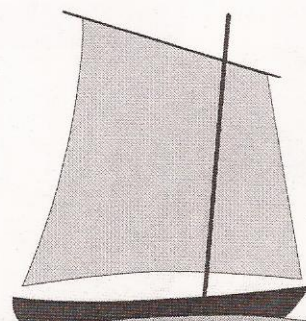
*Vela tarquina*



*Vela latina*



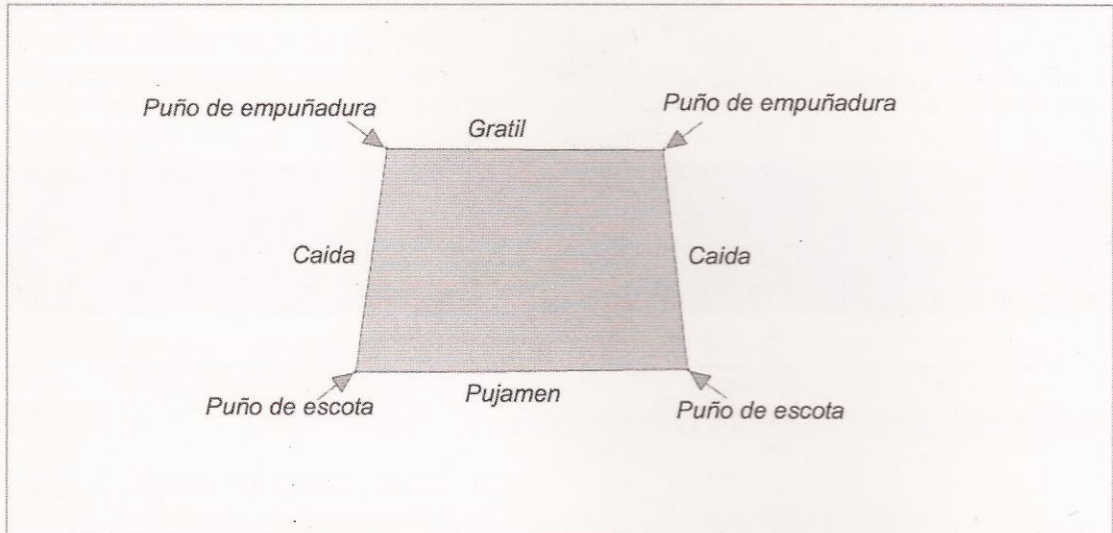
*Vela mística*



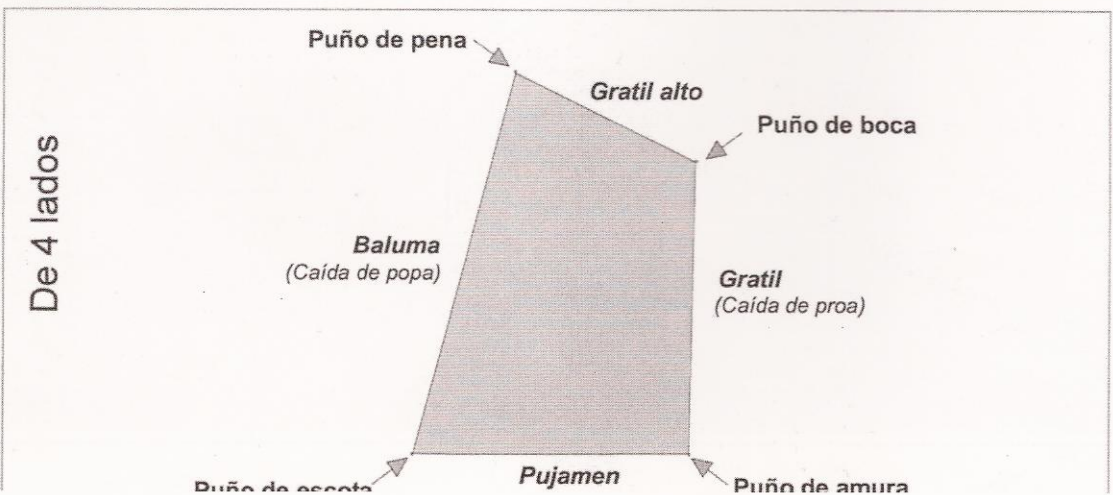
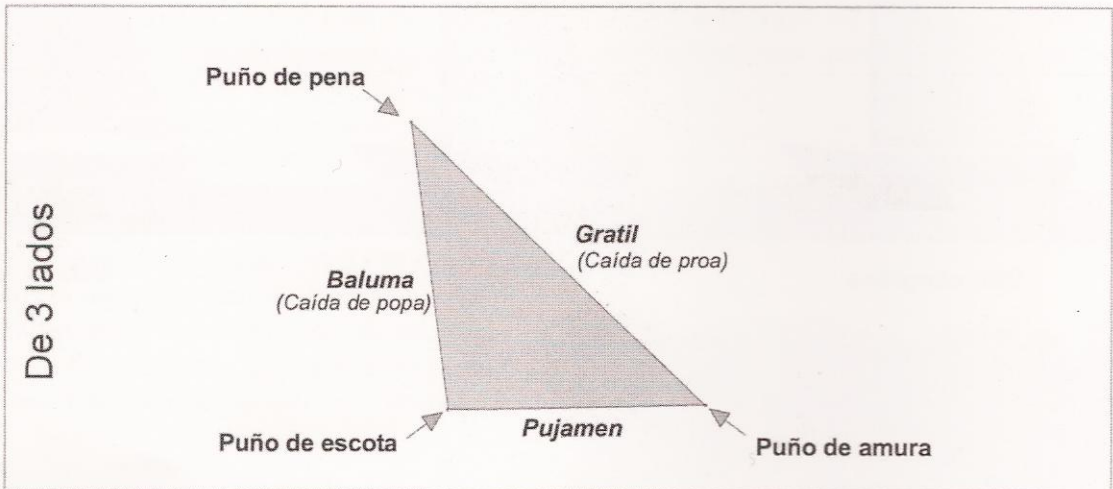
*Vela ao terzo*

## Partes de una vela

Velas redondas, cuadradas o de cruz

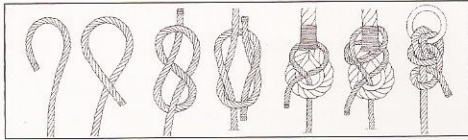


Velas de cuchillo

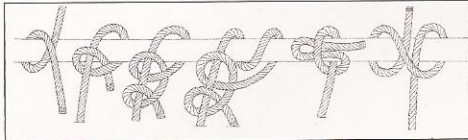


# Nudos

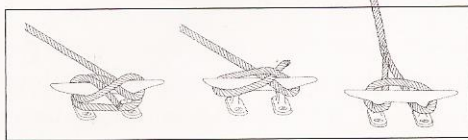
## NUDOS MARINEROS



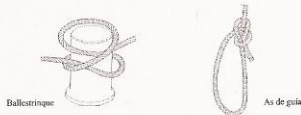
Soto Giza Nudo en ocho (flaco) Nudo plano (flaco) Nudo con vuelta de escota Nudo con vuelta de escota doble Entallagadura de anclaje



Vuelta Vuelta con media llave Vuelta con dos medias llaves Vuelto y media con dos medias llaves Cote de medio seno de gancho mordido Ballestrique



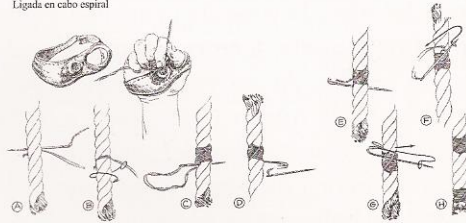
Vuelta de coramusa o vuelta de bita (correcta) Vuelta de coramusa o vuelta de bita (incorrecta)



Ballestrique As de gaita

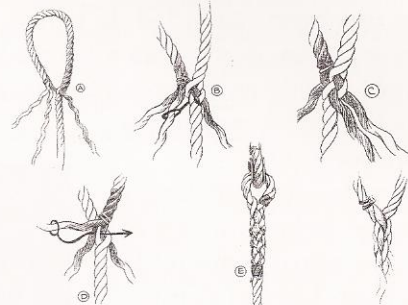
## LIGADA

Ligada en cabo espiral



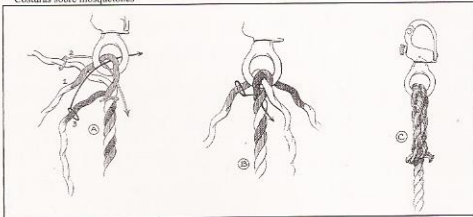
## COSTURA

Costura ordinaria

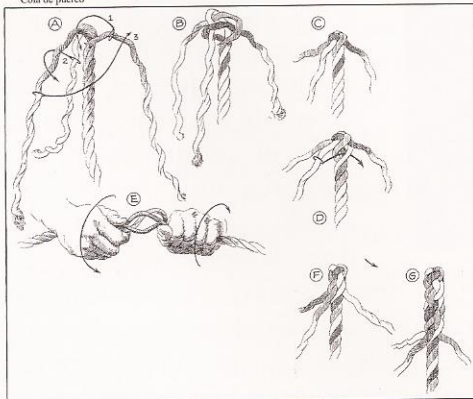


## COSTURAS

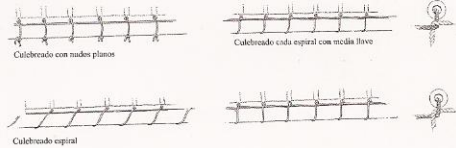
Costuras sobre mosquetones



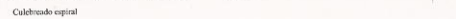
Cola de puerco



## CULEBREADOS

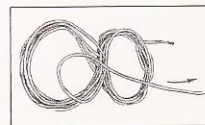
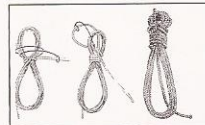


Culebreo con nudos planos Culebreo cida espiral con media llave



Culebreo espiral

## ADUJAR UN CABO



La mañana de abril está clara y fresca, cuando Josefa y yo deshacemos el as de guía del tira-vira y acercamos la *Xeitosa* a la orilla del lago Gárdsjön, en el corazón de la tierra de Värmland en Suecia. Gracias a la curva del plan, la proa de la esbelta gamela se adentra sobre la arena, y con un paso relajado nos metemos a bordo. Al movernos hacia popa, el desplazamiento de nuestro peso hace a la *Xeitosa* levantar la proa y quedar libre del contacto con tierra. Sentada en el banco de popa, Josefa me indica el rumbo hacia las bollas de las nasas. En la isla de Ons, en la lejana Galicia, su padre le enseñó a marcar los sitios donde vale la pena pescar, y ya cuando aparece la primera nasa es obvio que el ojo de Josefa no tiene fallo. Hay una buena cantidad de percas, que se parecen a la faneca, pero saben a lenguado. Aún pudieron ser más de no haberse introducido en la nasa un lucio de kilo y medio, que se tragó un par de ellas.

El encanto de estos ratos de salir a la pesca se debe también al atractivo que ejerce sobre mí la propia *Xeitosa*. Luce el nombre gallego que Josefa le dio en respuesta a su graciosa apariencia, pero su estructura es representativa de las embarcaciones pequeñas en los lagos del interior de Suecia. Es también, en esencia, una gamela como las que conocemos en las Rías Baixas de Galicia. Por esto, pienso que unas consideraciones sobre la *Xeitosa* pueden ser de interés.

Con sus 4'54 m de eslora por 1,55 de manga la *Xeitosa* tiene cabida para tres personas. El plan mide en la pana del medio 0'87 m de ancho, resultando que los costados son bastante más lanzados hacia fuera que en las gamelas de Galicia. Cada costado está compuesto de cuatro bancos de abeto, fijados uno al otro a modo de tingladilo por remaches de cobre cada diez o doce centímetros. Contemplarlas me hace recordar cómo he visto en el norte de Galicia, por la parte de OPindo y Fisterra, alguna gamela con los costados contruidos de tres bancos montados a tingladillo. Para volver a Suecia y la descripción de la *Xeitosa*, el plan lo forman seis tablas unidas a tope por un total de siete traviesas.

El sistema de sujeción de los costados a las traviesas llama la atención, ya que no es por maderos del modelo que se usa en Galicia. En la *Xeitosa* salen de cinco de las traviesas un par de retringues curvos de barrote de roble, que están remachados a los bancos dos y cuatro. Por debajo del plan hay estrechos varaderos tapando las uniones entre tabla y tabla. De manera que recuerda a muchas gamelas y chalanas gallegas, el plan tiene una marcada curvatura, que le da mucho alzado a la proa. En consecuencia, la estampa de proa se ha podido hacer pequeña y triangular, con lados de solo 32 cms. Es un detalle que hace que la *Xeitosa*, vista fondo arriba, dé la impresión de tener la proa puntiaguda.

El alzamiento de la proa, que hace fácil el embarque y el desembarque, es un indicio de cómo la experiencia acumulada y socializada influye en la

morfología de la embarcación tradicional. Otro tanto se puede decir de lo liviana que resulta la *Xeitosa* al remar. Al igual que la gamela coruxeira, de la Ría de Vigo, tiene sólo el centro del plan metido en el agua, y hace falta muy poco esfuerzo con los remos para hacerla deslizarse sobre el agua con rapidez. Es una embarcación perfeccionada para la boga. No se le conoce el uso de aparejo vélico alguno.

Fue después de guardar cola tres o cuatro años en la lista de pedidos de los hermanos Ericsson que Josefa me compró la *Xeitosa*, a un precio equivalente a 750 euros. No se necesitaba para ello papeleo burocrático, ni la inscripción de la embarcación en registro alguno. Así ha sido siempre, y así Suecia carece de esa valiosísima fuente para el conocimiento de las embarcaciones pequeñas de antaño, que ofrecen en España las listas de embarcaciones.

Con la popularidad que disfruta la embarcación tradicional de madera, el taller pudo tener salida ilimitada a sus productos, pero la edad de los hermanos Ericsson ya rondaba los setenta años. Uno de los dos se dedicaba también a confeccionar sillas típicas. El edificio del taller era de dimensiones considerables y, como se levantaba en



El encanto de estos ratos de salir a la pesca ...



en una comarca puramente agrícola, sin lago ni mar a la vista, hacía algo de gracia leer en el frontispicio Construcciones Navales y ver las hojas de la puerta decoradas con representaciones de veleros mercantes de aparejo de cruz. Detrás del taller había otra nave industrial conteniendo el aserradero, que surtía los diferentes tipos de tablas. Tanto el aserradero como la completísima maquinaria del taller eran alimentados por una centralita eléctrica propia en un pequeño río cercano. La considerable inversión en un complejo industrial, cuyo producto principal eran las embarcaciones del tipo de la *Xeitosa*, hacía pensar en lo arraigada que la carpintería de ribeira estaba en la zona.

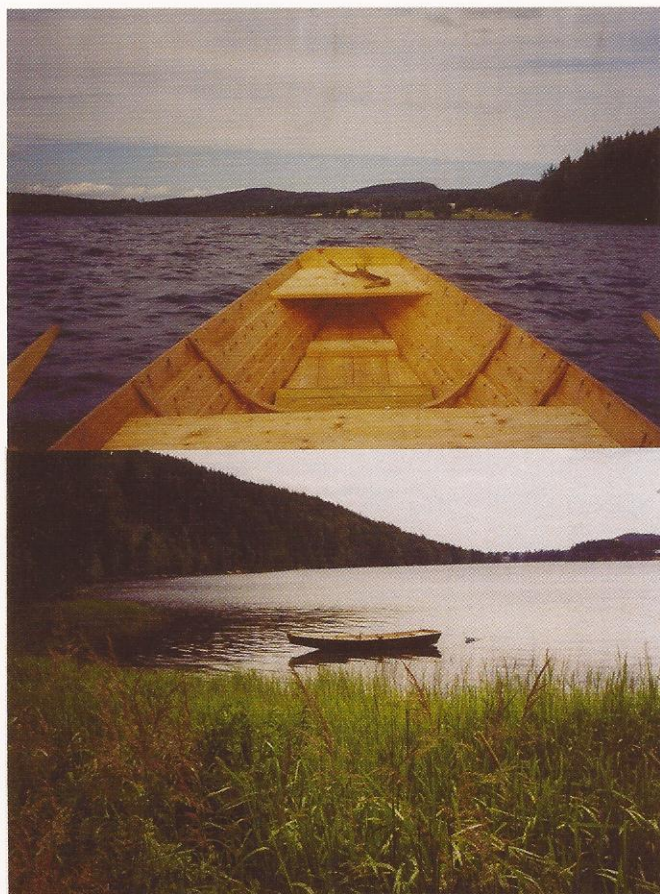
Esta descripción del entorno en el que nació la *Xeitosa* la estoy dando en tiempo pretérito. Uno de los hermanos Eriksson, Martín, murió en enero de este año. La noticia de prensa hablaba del cariño que dedicó durante toda su vida a la construcción de gamelas. Las pequeñas y sencillas embarcaciones parecían haber sido para el objeto de un gran amor. Últimamente supe que el aserradero estaba siendo desmantelado.

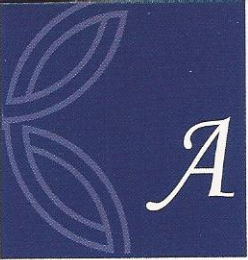
En 1954 vi cerca de la frontera de Noruega los restos de una antigua embarcación de madera. Consistía en dos troncos ahuecados, a los que se les había quitado un costado. Unidos por traviesas, formaban así un solo casco. A pesar de lo sugerente de la estructura de representar el prototipo de la *Xeitosa*, no creo en tal proceso evolutivo. Aquellos representaban más bien una potenciación de la monóxila. La monóxila se usó en la provincia de Värmland hasta principios del siglo XX, para modestas faenas de pesca o caza de aves acuáticas, y la documentación gráfica manifiesta que era otra construcción, sin enlaces con la gamela. Tampoco creo que esos troncos de roble ahuecados, que hacían de flotadores para primitivos transbordadores en el Miño u otros ríos gallegos hayan tenido algo que ver con la evolución de la gamela gallega o de la masseira del norte de Portugal. Las secciones transversales tanto de la *Xeitosa* como de sus homólogos ibéricos y de otras orillas de Europa occidental indican que son embarcaciones procedentes de construcciones con tablas.

Ya los viquingos usaban potentes gabarras de hechura de cajón, y el mismo tipo hacía servicio en Nantes a finales del siglo XVII (Mörling, *Las embarcaciones tradicionales de Galicia*, 1989). Estoy convencido que lo parecido de la *Xeitosa* en Suecia con las gamelas de Coruxo y A Guarda se debe a la

difusión por mar de un modelo común.

Admitiendo como posible lo de la difusión por mar del modelo de la gamela, ¿cómo explicamos su presencia en tantos lagos del interior de Suecia? Las sagas islandesas nos hablan de la sorprendente movilidad de los hombres de los siglos nueve a doce. Quien pasaba unos años de viquingo por el Atlántico, después le podía ofrecer sus servicios a algún que otro magnate tierra adentro. Traía impresiones, conocimientos y destrezas. Volviendo a la actualidad y a la ubicación en plena campiña del taller de los hermanos Eriksson, encontramos algo típico de la construcción en Suecia de embarcaciones tradicionales. La actividad constructora no tenía necesariamente que desarrollarse en la orilla de una extensión de agua. Lo que contaba era el hombre y su predisposición individual para la tarea. Hasta entrado el siglo XX, el que sabía de carpintería de ribeira podía residir en la montaña. En invierno cargaba un trineo con unas cuantas gamelas y otros artículos de madera, como por ejemplo sillas, y sobre la nieve viajaba a las ferias para vender sus productos. Debió de ser así como se generalizó por el país de Suecia el modelo de nuestra *Xeitosa*, pariente lejana de la gamela gallega.





## Apuntes sobre a lancha traíñeira unha embarcación de orixen cántabro destinada a pesca da sardiña.

Entre as embarcacións adicadas á pesca no litoral cántabro, a maioría delas apenas presentan cambios significativos na súas formas dende o século XVII ata a segunda metade do XIX, pois sempre estiveron supeditadas as faenas específicas das correspondentes pesquerías tradicionais. Así, temos as lanchas de altura ou maiores destinadas á pesca máis alonxada da costa, principalmente besugo, merluza e bonito, e as de baixura, das que forman parte os botes e as sardiñeiras, operativas nas zoas máis próximas aos portos. Sin embargo, a partires da década de 1860, a introducción no Cantábrico oriental das novedosas artes do cerco con xareta, baixo iniciativa dos conserveiros da Bretaña francesa que lideraban o mercado internacional das conservas de sardiñas enlatadas, comenza a extenderse dende os portos vascongados e ao longo de todo o litoral a implantación de unha nova embarcación moi axeitada para faenar exitosamente con ditas redes, era a lancha traíñeira.

Nas costas asturianas a introdución das redes do cerco produciuse durante o último cuarto do século XIX por medio de fabricantes de escabeches e conservas dos portos de Luanco, Candás e Xixón, suscitando no inicio fortes polémicas e enfrontamentos entre os mariñeiros e os industriais conserveiros, ata que vistas as ventaxas que tiña para a industria pesqueira xeralizouse o seu uso na maioría

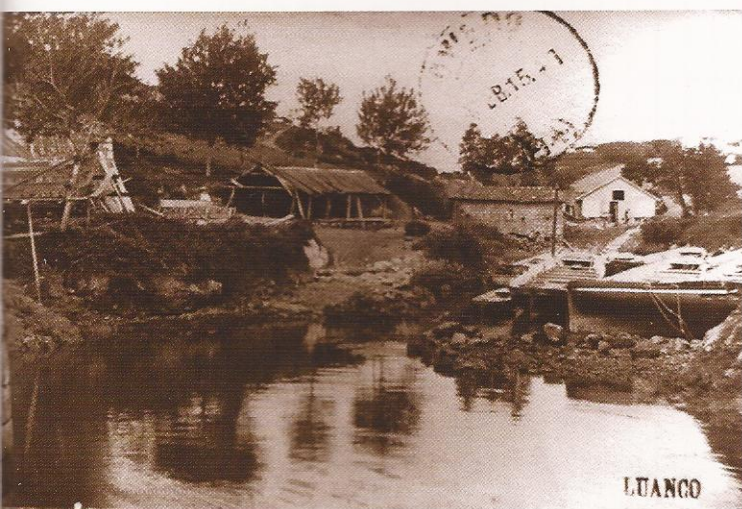
dos portos rexionais. Nun primeiro momento introduciuse o arte denominado copo (1881), e pouco despois o boliche (1888). Eran de características moi similares aínda que este último alcanzaba maiores dimensións (70 metros de longo por 20 de ancho ou calado). A rápida difusión destaas artes revolucionaría ao sector pesqueiro de baixura, especialmente ao da pesca da sardiña, pois fronte á limitación que tiñan as redes tradicionais redes derivantes de enmalle (abareques, sardiñales ou xeitos), coas novas redes, moito máis atractivas, e o concurso da traíñeira podíase sair a pescar varias veces ao día, longando á vez a corteira da pesca entre os meses de maio a outubro. Inicialmente a lancha traíñeira estaba adicada exclusivamente a pesca da sardiña coas citadas artes do cerco, e dende comenzos do século XX a expansión dos sazoneiros italianos oa longo do litoral Cantábrico impulsaría a pesca do bocarte, unha especie migratoria por entón de escaso interés comercial e moi abundante durante os meses da primavera, utilizando as mesmas redes. A necesidade de acceder e cercar os bancos de pesca de sardiña con rapidez impuxo a defusión da traíñeira. Tratábase de unha embarcación aberta, sen cuberta, moi estilizada e lixeira, e de fácil maniobralidade. Estaba propulsada por entre 10 e 14 remos, e cando o tempo era favorable axudábase de unha ou dúas velas ao tercio con mastros móbiles, un emplazado sobre o *chipiteo* de proa (trinquete) e outro encaixado entre a quinta e a sexta bancada (maior). A traíñeira gobernábase dende a popa por medio dun remo máis longo a modo de espadilla,

colocado no costado de babor. As súas medidas oscilaban entre os 10 e 12 metros de eslora, tiña de 1'60 a 2 metros de manga, entre 0'60 e 0'90 metros de puntal, e contaba cun arqueo bruto entre 3 e 6 toneladas. Espacialmente a traíñeira estaba compartimentada por oito ou nove bancadas, e a súa dotación podía alcanzar ata os 15 homes de tripulación, según o tamaño.

A partir da década de 1880 comenzan a chegar aos portos asturianos as primeiras traíñeiras, todas procedentes de estaleiros de ribeira vascos, principalmente Ondárroa, i



en menor medida de Métrico, fuenterrabía e Lequeitio. En anos seguintes aínda hai armadores e mariñeiros locais que encargan algunhas unidades aos carpinteiros de riveira de Guetaria, Bermeo ou Santurce, ou a mestres cántabros de Santander, Santoña e Laredo. Sin embargo a maioría das construcións que dende finais do XIX se inscriben nos libros de rexistro da terceira lista dos distritos marítimos asturianos son xa de fabricación regional, destacando polo seu número e calidade as traíñas construídas nos estaleiros Luanquinos de El Dique



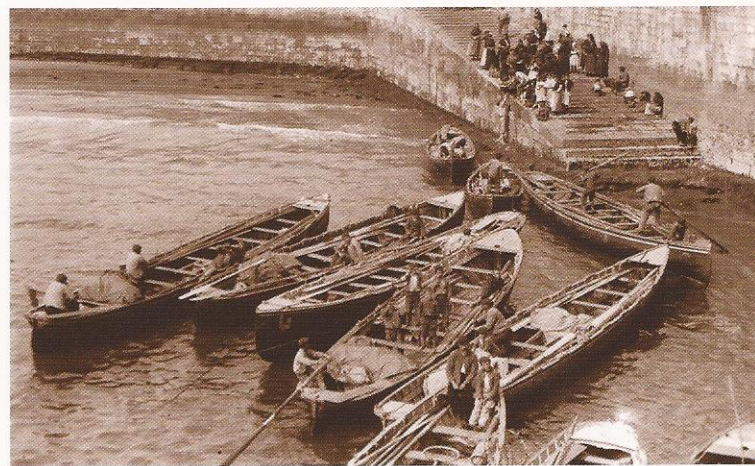
polos irmáns Anselmo e Xosé Artime Mori. Precisamente, sobre a construción naval en Luanco no periodo que abarca de 1900 a 1920, adxuntamos un cadro estadístico que nos da idea da grande actividade constructiva de ese tipo de embarcacións nos seus estaleiros, e onde ademais faise patente a exportación de traíneas durante os anos da I Guerra Mundial a distintos portos pesqueiros doutras comunidades veciñas, en especial algúns da Galicia Cantábrica e sobre todo de Vigo, que viven unha etapa de forte expansión pesqueira como consecuencia da gran demanda das conservas de sardiña destinadas ao abastecemento dos mercados internacionais e das tropas mobilizadas no conflito bélico.

#### CADRO

Nos estaleiros de carpintería de riveira Cántabros a construción dunha lancha traíneira duraba aproximadamente un mes de traballo, construíase totalmente de madeira, con armazón de roble e forro de tabla de pino. Os remos, xeralmente de madeira

de haya e uns 3'50 metros de lonxitude, eran fabricados nos propios estaleiros ou en talleres específicos adicados a tal fin. Na primeira década do século XX, un bo coñecedor do sector pesqueiro nacional, Benigno Rodríguez Santamaría, sinalaba o valor aproximado dunha traíña corrente en unhas 2.300 pesetas, incluíndo todos os aparellos e pertrechos complementarios.

Por outra banda, a comenzo dos anos vinte, iniciase o proceso da motorización da flota pesqueira de baixura. As velas e remos das traíñas son substituídos por un motor de explosión. Nun principio instálanse pequenos motores de gasolina que se acomodan perfectamente nas vellas traíñas sen apenas ocasionar variacións de consideración



nas súas liñas, unicamente se reforza a súa estrutura e se reforman os codastes para o acoplamento das hélices. Estes modelos de traíñas motorizadas, aínda que xa con motores diesel, incluso chegan a construírse na década dos anos cuarenta, periodo este no que se incorporan novas construcións á pesca de baixura que xubilan definitivamente as tradicionais traíneas.

Dende a súa implantación ao longo de toda a cornisa cantábrica, a forte competencia entre as traíneas á hora de regresar antes ao porto e acadar os mellares precios, deu lugar a carreiras e desafíos entre as tripulacións, originando en pouco tempo competicións que comenzo a ser programadas como espectáculos nas festividades patronais de numerosos portos e vilas costeiras, dando así lugar as tradicionais regatas de traíneas, que con sofisticadas e esbeltas embarcacións consruídas expresamente para competir chegan ata os nosos días.



CONSTRUCCION DE TRAINERAS EN LOS ASTILLEROS DE LUANCO (1900-1920)\*

AÑO	NUMERO	CARPINTEROS DE RIBERA				PUERTOS PESQUEROS DE DESTINO												
		Anselmo Artime Mori	José Artime Mori	José Muñiz García	Emiliano Granda Ovies	Candás	Cudillero	Luanco	Gijón	Lastres	Vigo	Puertos de Lugo	San Juan de la Arena	Avilés	San Esteban de Pravia	Puertos de Coruña	Otros puertos asturianos	Otros puertos cantábricos
1900	21	11	10			6	3	3	5	3		San Ciprián 1						
1901	20	9	11			6	4		8				1	1				
1902	12	7	5			3		1	2	1			4	1				
1903	11	7	4			5	1	1	2					2				
1904	4	2	2			1	1			1						1		
1905	4	4				2	1							1				
1906	10	8	2			6	1			1			2					
1907	4	4				3	1											
1908	1		1						1									
1909	1	1								1								
1910	1		1						1									
1911	4	1	3			1			2								Tazones 1	
1912	7	2	4	1		1		1	3					2				
1913	3	2	1			1			1					1				
1914	2		1	1		1			1									
1915	29	15	10	4		5	10	1	3		1		2	1	1	Santa Marta 2 La Coruña 1	Llanes 1 Tazones 1	
1916	32	15	15	2		2	6		4	1	6	Foz 3 Vivero 1 Cillero 1	2		1	Cariño 1	Puerto de Vega 1 Ortiguera 1	Santander 2
1917	7		5	2			1			1	3	Ribadeo 1					Tazones 1	
1918	6	1		5		2	1		3									
1919	14	2	5	5	2	4	9						1					
1920	3	1		2		2				1								
TOTALES	196	92	80	22	2	51	39	7	36	10	10	7	12	9	3	4	6	2

\*FUENTE: Archivo Capitanía Marítima de Gijón. Registro de buques, lista 3ª. Distritos de Avilés (1901-1920), Luanco (1900-1920), Gijón (1900-1920) y Villaviciosa (1901-1920).

Na primavera do 2006, tras o convenio firmado coa Xunta para realizar os Campamentos de Verán para mozas e mozos de 18 a 30 anos, iníciáanse os preparativos para facer unha réplica do choupán *José*, que foi rescatado do abandono na praia de Mourisca no ano 2000. Esta embarcación era a única que quedaba nos nosos areais, para preservala cara ao futuro, e o Concello mercouna por un módico prezo para Os Galos.

Un choupán é unha embarcación similar á coñecida gamela, coa peculiaridade de que o choupán ten dúas proas en vez de proa e popa, o que facilitaba a súa capacidade para manobrar entre as rochas.

Os primeiros pasos da man dos Galos foron medir, marcar e cortar as táboas que se empregarían para a reprodución. A segunda quincena de xullo foi a data da fazaña, quince días que quedaron reducidos a nove reais de traballo baixo as ordes do mestre carpinteiro, o señor Victorio, auxiliado polos monitores Lidia e Fernando á fronte dun atrevido equipo de mozas e mozos chegados dende Orense, Zamora, Madrid, Soria, Xixón, Lequeitio, Granada, Cadiz e Badaxoz entre outros.

Na primeira foto podemos ver os aspirantes a carpinteiros de ribeira ao lado do choupán orixinal que se pretende reproducir, na nave de

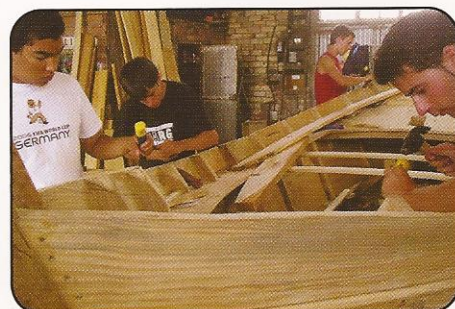
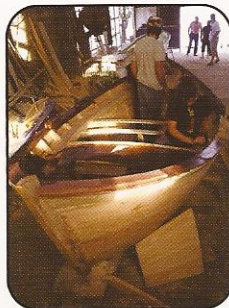
Pescadoira en Bueu. Os traballos facíanse nun estaleiro de Moaña en xornadas de mañá e tarde.

O mesmo grupo, baixo a dirección da veleira gala Teresa, ían facendo a vela que aparelaría dita embarcación.

Grazas a todos eles e á actuación pola noite dos duendes galos, o obxectivo puido facerse realidade. Dada a dificultade da tarefa, deciden poñerlle un nome reivindicativo e galego ao barco: *Faino ti*. Os autores, é obvio, quixeron dicirnos: “Nós fixemos o barco; o folio, a legalización e facelo navegar *faino ti*”.

Cando o venres se presentou o barco para a súa botadura, o Vicepresidente da Xunta, Anxo Quintana, nun discurso de fin de campamento e como agradecemento pola súa aportación díxolles que “O rendemento amosado era perigoso e ao tempo digno de envexa para os grandes estaleiros navais da ría”. Unha bromiña que, coma a nenos, deixou moi satisfeitos aos mozos aprendices de carpinteiro.

Todos saben que recuperaron unha embarcación a piques de ser esquecida e son conscientes do valor da súa obra. Por suposto que, se se achegan pola vila este ano (e sempre), están convidados a dar un paseo no choupán. Tamén o saben.









Un pobo pervive se mantén viva a memoria do seu pasado e non esquece o que é grazas ás xentes que o fixeron medrar.

A vila de Bueu, historicamente, estivo dependendo economicamente nunha grande parte dos sectores pesqueiro e conserveiro, actividade esta que vén de desaparecer no concello coincidindo co remate do século pasado. Corren agora tempos nos que estase a impoñer o sector da construción e a promoción inmobiliaria, ao tempo que o sector hosteleiro tamén depende da afluencia turística, sobre todo nos meses de verán.

Bueu ten unha situación privilexiada nun contorno natural único nas Rías Baixas. Unha ubicación que fixo que crecese grazas ao traballo dos mariñeiros, tanto nas flotas de baixura (artesanais), como de grande altura, e dos bateiros. Esta situación a carón do sur da entrada da ría de Pontevedra tamén fixo medrar o sector turístico e hosteleiro. O mar e a Ría convértense nos valores máis prezados da economía da maior parte dos habitantes deste concello.

O contorno natural do concello ten un potencial turístico innegable. Estamos a ofertar as nosas praias, das mellores das Rías Baixas e de toda Galicia, pero tamén debemos ofrecerlles algo máis aos nosos veciños e visitantes para que Bueu non sexa un lugar de paso e si un refuxio turístico de primeiro nivel.

A calidade turística de ofrecer praias en pleno centro urbano é un privilexio que poucas vilas e cidades teñen. Para os nosos veciños, para o turismo de familia ou para as excursións da terceira idade que veñen a Bueu a buscar a tranquilidade e a comodidade de gozar de sol e do mar sen necesidade de desprazarse fóra da centro, son fundamentais estas praias urbanas. Sobre todo agora que desapareceu a maior parte do foco contaminante dos verquidos dos ríos á praia da Banda da Ría.

O desenvolvemento turístico da nosa vila vese ameazado por unha serie de actuacións e vicios herdados do pasado que é necesario controlar. Ademais de manter un crecemento urbanístico axeitado, que non afogue o centro urbano da vila e a liña costeira do noso litoral, débese tamén evitar que as Administracións Públicas se convirtan nos inimigos do crecemento futuro de Bueu. Refírome ás obras portuarias feitas nestes últimos anos que veñen de provocar gravísimos e irreversibles danos ao noso litoral: a desaparición

da praia de Pescadoira, as ameazas de derrubamento do paseo marítimo por efecto das mareas ou o deterioro que está a sufrir a Praia de Beluso.

A estes graves problemas para o contorno natural únese a falta dunha clara oferta de lecer e espaxamento. Aos nosos veciños e aos turistas só lles estamos a ofertar as praias, os paseos pola fronte marítima, os miradores naturais en montes



*As instalacións do estaleiro de Purro na Banda do Río son unha das actuacións máis necesarias e urxentes...*



e no litoral, un ridículo número de parques no casco urbano, ínfimas instalacións deportivas ao aire libre e contadas visitas culturais, como á igrexa románica de Cela.

Bueu foi e será terra de mariñeiros. A súa vida económica está vencellada ao mar pese a que o paso do tempo nos quitara as fábricas de salazón, as industrias conserveiras de primeiro nivel e tamén ameace o futuro das flotas de grande altura e a pesca artesanal.

Neste camiño, Bueu debe manter todo aquilo que sexa parte da súa historia máis recente para evitar que se esqueza e só sexa un recordo fotográfico nunha postal antiga. Por iso se fai imprescindible recuperar para o patrimonio

municipal e público a fronte marítima da vila.

A recuperación pública do Museo Massó é unha aposta cultural e turística que pon a Bueu na rede de vilas museísticas galegas. Centos de persoas pasan cada ano polas súas instalacións para contemplar unha colección da cultura mariñeira e conserveira que, pese á merma de material sufrida no traspaso de mans privadas ás públicas, contén obras únicas no mundo. Unha instalación que desde a súa creación pola familia conserveira Massó estivo sempre catalogada como referente da vila e que, paradoxicamente, tiña moi restrinxidas as visitas polo seu carácter privado. Agora, cos anos que leva de funcionamento, compróbase que esta instalación goza da confianza do público e son moitos os seus visitantes ao cabo do ano.

As instalacións do estaleiro de Purro na Banda do Río son unha das actuacións máis necesarias e urxentes. Este estaleiro, en estado de abandono, é unha mostra da tradicional carpintería de ribeira que forma parte da historia da nosa vila e da súa vida mariñeira.

A recuperación do estaleiro de Purro tamén debería acompañarse dunha actuación no aserradeiro de Freire, a punto de desaparecer por rematar a concesión pública para a actividade.

O estaleiro de Purro debe recuperarse e a súa rehabilitación debe pasar por facer unha reforma axeitada do galpón actual coa utilización de madeiras nobres, tellas do país e cristal. Unha instalación que se poida visitar por dentro e poida ser admirada tamén dende fóra, como un museo permanente e acristalado cara ao público. Unha instalación que tamén debería servir para revitalizar o barrio pesqueiro da Banda do Río tan carente de servizos e con necesidade de ter máis dotacións para o lecer cidadán.

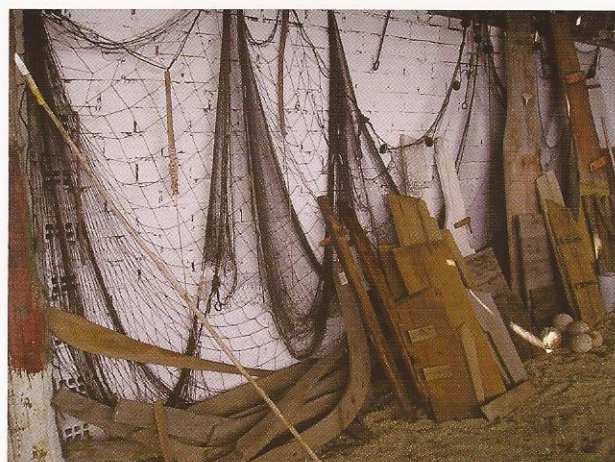
O obxectivo da nova corporación e das administracións provincial, galega e central debe ser

converter unha vella carpintería de ribeira nun novo marco museístico que apoiaría e sería complemento das instalacións do Museo Massó, que agora adoece dunha falta de espazo que restrinxe o seu desenvolvemento e pon un corsé á incorporación de novos aparellos e obras vencelladas ao mundo do mar.

Nesta idea, coido imprescindible que as rehabilitadas instalacións do estaleiro de Purro deben converterse nunha exposición permanente do mundo mariñeiro: aparellos, ferramentas, planos e, sobre todo, as distintas fases de construción de barcos de madeira e a exposición dalgunha destas embarcacións, reconstruíndo se fose necesario algún dos nosos sinais de identidade, como os botes polbeiros ou as lanchas do xeito. Bueu ten que ter uns espazos físicos para expoñer a súa cultura mariñeira, como forma de evitar que se perda un xeito de vida vencellado ao mar, que tanto nos deu e tamén nos quitou.

Este novo espazo museístico sería o complemento perfecto tanto do Museo Massó como do labor das persoas que están a manter viva a cultura mariñeira e as embarcacións tradicionais. Como a Asociación Os Galos de Bueu, que organiza, entre outras actividades, os Encontros anuais de barcos tradicionais. Complementar o coñecemento do mundo mariñeiro tradicional e da construción dun barco co goce destas embarcacións nas augas da nosa ría é un privilexio do que non debemos privar aos nosos veciños e aos visitantes e turistas.

De aí que se faga vital, necesario e urxente reclamar que as nosas Administracións traballen na recuperación e rehabilitación deste estaleiro para a súa posta ao servizo dos cidadáns como un referente museístico máis da historia dos homes do mar e un exemplo do que foi a tradición mariñeira do noso pobo.





Johan Carballeira, pseudónimo de José Francisco Gómez de la Cueva (Vigo, 1902–A Caeira, Poio, 1937), foi un home comprometido co seu tempo tanto na súa faceta de escritor como de xornalista. Na década dos anos trinta do século pasado, Carballeira madura tanto vital como profesionalmente asumindo a súa condición de xornalista influente –foi reporteiro e redactor xefe de *El Pueblo Gallego*– e militante do Partido Galeguista –que o leva no ano 1936 a ser nomeado alcalde de Bueu pola Fronte Popular–, e culmina cando é fusilado polas autoridades do Movemento Nacional que lidera o xeneral Franco, tras sufrir un xuízo sumarísimo por un tribunal militar.

A inicios dos anos trinta, Carballeira é un dos reporteiros máis destacados do panorama galego. Os seus traballos xornalísticos recollen as preocupacións sociais do seu contorno. *El Pueblo Gallego* e o propio Carballeira convértense nos abandeirados da denuncia do uso da dinamita polos mariñeiros galegos ou das consecuencias que tiña a presión dos conserveiros sobre o prezo da sardiña, en constante baixada.

No mes de agosto de 1932, Carballeira inicia un labor de concienciación social contra o uso da dinamita na pesca de baixura e artesanal. Nun daqueles artigos, o xornalista coida que os sete anos de fame que azoutaron cruelmente ás familias máis humildes da nosa terra foron o xusto, aínda que terrible, castigo pola ambición e a ansia desmedida por gañar nuns días o salario dun ano enteiro, empregando a dinamita na pesca. moitos anos de uso indiscriminado dos barrenos de dinamita no mar, a sardiña deixou de entrar nas augas das rías galegas. Unha vez que o peixe volveu, Carballeira faise eco das protestas dos mariñeiros e armadores que comprobaban cada día máis como outros profesionais do mar volven utilizar a dinamita para pescar boas caladas. Nun artigo do mes de maio de 1934, o xornalista apunta que, dende Fisterra ata as costas veciñas de Portugal, os piratas mariños botan ao mar case que unha tonelada de explosivos contra os bancos da sardiña.

Johan Carballeira denuncia a deixación e

inercia na que se moven as autoridades que nada fan por vixiar as augas das rías para evitar estes desmáns. Así, pide atención por parte dos deputados galegos en Madrid e Carballeira propón dúas medidas para salvar a pesca: extremar unha implacable vixilancia por parte das autoridades e facilitar as actuacións dos denunciante dos piratas do mar. Daquela, o político galego Manuel Portela Valladares, interesado neste problema social, subliñaba que había que perseguir implacablemente a estes novos piratas, “peores que os dos pasados séculos, porque os de agora rouban á miseria”.

Estas queixas de Johan Carballeira foron recollidas polo deputado Daniel R. Castelao, que chega a entrevistarse en Madrid co ministro de Mariña da República, quen lle promete intervir neste caso. Unha intervención que se plasma nunha maior vixilancia para evitar o contrabando de explosivos nos portos galegos. Carballeira, aínda non conforme con isto por insuficiente, pide ás autoridades que patrulleiras e guardacostas da Mariña vixien as augas das rías.

Nesta loita en contra do uso da dinamita no mar tamén toman parte activa os sindicatos con implantación nas rías. O seu acordo é pedirles ás industrias conserveiras que non merquen as sardiñas pescadas con dinamita. Este asunto vai servir para que Carballeira reclame poderes e competencias para Galicia no ámbito da pesca. “Hai un síntoma claro extraído deste asunto: o único deputado galego que amosou desvelarse pola cuestión foi un dos que mellor encarnan e defenden o ideario autonomista: Castelao”, escribe

Johan Carballeira, quen, a modo de conclusión, expón a necesidade de defender os nosos mariñeiros “porque a súa defensa supón a dunha Galicia máis liberal, xenerosa e abnegadamente sufrida”.

Na década dos anos trinta, Carballeira denuncia a preocupante curva de descenso das exportacións de produtos conserveiros, a industria que mantiña a economía do concello de Bueu. A maior parte da flota pesqueira traballa para abastecer as conserveiras. Dende 1929, no que se cifrou en 50 millóns de pesetas a facturación de

 Carballeira inicia un labor de concienciación social contra o uso da dinamita na pesca de baixura e artesanal.

conservas exportadas dende Bueu, a actividade produtiva e as exportacións comezan a descender dun xeito alarmante, reducíndose o volume a 36 millóns no ano 1931 e a só 23 millóns un ano despois.

Esta situación repercutía directamente no sector pesqueiro. Despois de traballar días enteiros, con perigo para as súas vidas, regresaban ao porto para comprobar que os prezos eran tan variables que, as máis das veces, non lles compensaba a marea. Naquela época pasouse de pagar cinco céntimos por cada sardiña a cinco sardiñas por cinco ou menos céntimos. Estas variacións facían que os mariñeiros gañasen da orde dunhas 500 pesetas ao ano pola continua depreciación do prezo da pesca.

Carballeira denuncia nos seus artigos que o peixe é ofrecido ao mercado sen unha cotización fixa, sendo o comprador, naqueles casos as empresas conserveiras, o que fixe o prezo segundo as súas necesidades e conveniencias. Esta situación provocaba bruscas oscilacións económicas que repercutían negativamente nas familias dos mariñeiros. O pago dun céntimo por cada tres ou cinco sardiñas provocaba non cubrir os gastos nin para os pescadores nin para os armadores.

Nomeado alcalde do Concello de Bueu pola Fronte Popular, Johan Carballeira asume a xestión directa dos problemas que estaban a padecer o colectivo mariñeiro da vila. A mediados de 1936, a maior parte dos mariñeiros de Bueu estaban alporizados en contra das obras de ampliación do porto. As protestas baseábanse en que tales obras non se axustaban ás pretensións que tiñan os profesionais do mar. Expoñían que a zona para carga e descarga non era suficiente para toda a flota e pídese que se amplíe o espigón o dobre do previsto xa que a escolleira que se proxecta vai constituir un entorpecemento para o atraque dos barcos e un perigo para a navegación.

As iniciativas e xestións para o sector mariñeiro de Bueu e as Rías Baixas feitas por Johan Carballeira no seu curto mandato municipal fan que o colectivo de armadores e mariñeiros tomen o acordo de tributar unha homenaxe de afecto e gratitude ao alcalde pola súa iniciativa para celebrar unha asemblea co fin de lograr unha revalorización do prezo da sardiña.

O propio Carballeira e o concellal Xosé Bernárdez Santaclara, *Pasarín*, foron os responsables de xestionar a celebración desta asemblea co fin de evitar as graves consecuencias económicas que para as familias mariñeiras galegas, e as de Bueu en particular, tiñan os baixos prezos da sardiña e a falla dunha cotización mínima compensadora do traballo no mar, o que

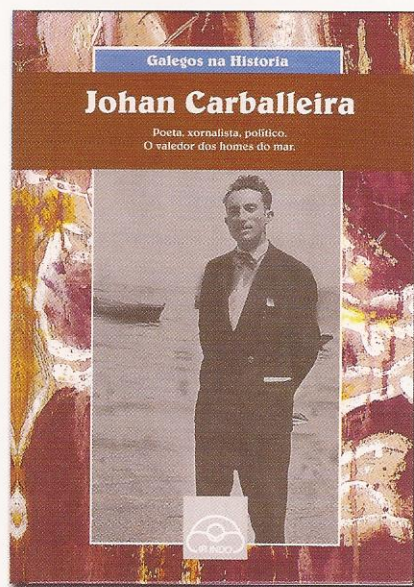
xeneraba un mercado moi variable e a ruína para moitas familias.

Esta situación de malvivir dos profesionais do sector pesqueiro galego, agravada nos anos 1935 e 1936, fai que Carballeira propoña e defenda a unión de armadores e mariñeiros galegos nunha asociación común dende a cal poder afrontar unha solución a este problema do prezo da sardiña. Carballeira participa e avoga pola fixación dun prezo mínimo do peixe, conseguindo naquelas datas que as industrias conserveiras e os compradores en lonxa partisen dun prezo mínimo da pesca, que garantise unhas ganancias tamén básicas para o colectivo pesqueiro galego.

Cómpre salientar que a consecución deste prezo mínimo para a pesca, logrado tras moitas asembleas en portos galegos, fixo que os propios mariñeiros e armadores do porto de Bueu preparasen unha homenaxe a Johan Carballeira.

Segundo o acordo adoptado polo colectivo de armadores e mariñeiros, entrégaselle a Carballeira un agasallo para recordar que grazas ás súas iniciativas se logrou que as industrias conserveiras, a quen ían destinadas case que a totalidade das capturas de sardiña, establecesen un prezo mínimo para pagar a cada barco e así evitar que os baixos prezos puidesen agravar a situación económica das familias dos mariñeiros.

Paradoxicamente, esta homenaxe a Johan Carballeira estaba fixada para o 26 de xullo de 1936 e, polo inicio da Guerra Civil, nunca chegou a celebrarse.





Agora falamos de cogomelos: cal foi a miña sorpresa cando un día, limpando no estaleiro, vexo uns cravos “galvanizados” no chan, agacheime para apañalos e, ao ladiño mesmo, saíndo da area que hai no estaleiro, atópome cun cogomelo de fermosas cores no sombreiro: era dunha cor verde-olivácea e coa superficie viscosa, o pé tamén amarelo-xofre e non branco como é o habitual. O seu hábitat non é na area senón en solos ben estercados e sobre materia orgánica en descomposición, montes, prados, etc. Trátase dun *Bolbitius vitellinus* var. *Astillerus* (isto último é unha catalogación creada para a ocasión), e non é un cogomelo comestible. Aí tedes unhas fotos onde podedes ver o hábitat do *Bolbitius vitellinus* que se diferencia por ter o sombreiro amarelo-ovo e o pé branco.

Outro día, despois de darlle unha man de aceite ao bote polbeiro, mentres estaba lavando as brochas, atópome outra vez cun grupiño de cogomelos medrando nun montón de serrín; tiñan as láminas rosadas, o pé sen anel e saían varios pés do mesmo bulbo, pero aínda non fun quen de identificalos. Na foto podedes miralos a carón do muro de bloques que dá á estrada, medrando no monte de serrín con area e terra.

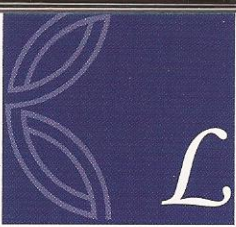
Pasan os días, vén unha semana de choiva e outro cogomelo no estaleiro, esta vez do xénero *Lepiota*, tamén medraba directamente da area. Tiña o sombreiro agretado con escamiñas concéntricas típico do xénero *Lepiota*. Ao pé tiña anel e a base bulbosa (podedes velo na foto coa dorna ao fondo).

Noutra das visitas ao estaleiro atópome con Víctor e dime: “¿Miraches debaixo do carro da serra de cinta?”. Efectivamente, outro grupo de cogomelos medraba xusto embaixo dos raís do carro da serra; apenas se podían ver: eran cogomelos neste caso de grande tamaño, pois tratábase de *Pluteus cervinus*, e son moi frecuentes nos montes do Morrazo. O seu sombreiro é dunha cor pardo-roxiza; o pé é macizo e separable do sombreiro, as láminas son dunha cor rosada e o seu hábitat máis normal atópase sobre os tocóns das árbores planifolias e coníferas, pero tamén o podemos atopar no serrín. Trátase dun cogomelo comestible mediocre.

Pois xa vedes, no estaleiro de Purro non só hai serróns, garlopas, cepillos, áncoras lípticas, poutadas, redes, madeira ou embarcacións, senón que tamén temos cogomelos.

¿Será este un indicio de que unha nova vida se xesta?





Jim Hawkins tivo o detalle de non deixar que o vello pirata da pata de pau fose preso e aforcado pola orde da Xustiza da Súa Graciosa Maxestade, enfeitizado o rapaz pola verborrea daquel Long John Silver que mesmo estivera a piques de acabar coa súa vida e a dos seus compañeiros na *Illa do tesouro* do Capitán Flint. Tal cal deixou escrito Robert L. Stevenson, o mozo facilitoulle a fuxida e, aínda por riba, procuroulle alimentos para aguantar unha incerta travesía a bordo dunha chalana. Contou Jim coa inestimable colaboración de Ben Gun, que non distinguía entre o ben e o mal, aínda que na súa decisión tamén pesara a lembranza que gardaba de Billy Bones, que morrera paranoico e bébedo na pousada da súa nai cantando en castelán "Veinte hombres sobre el cofre del muerto...y una botella de ron".

Silver, que pactara cun diaño dos mares a venda da súa alma en troco da perna que lle faltaba, non tardou en desembarcar en terra firme. Nuns pergamiños que se conservan nos arquivos do Museo de Castrelos, en Vigo, confirmase o seu paso polas Sisargas e as Cíes e, o que nos importa neste caso, sábese que topou cun mercader portugués ao que enganou nunha noite de ron e malas mulleres, roubándolle un mapa no que achou escritas en tinta de sangue de raposa as instrucións precisas que conducían ao tesouro agachado na illa de Ons, preto do Burato do Inferno. Tratábase do ouro e as xoias dun dos bergantíns afundidos polos ingleses na Batalla de Rande.

En menos de dúas semanas, John Silver xa tiña contratada unha sospeitosa tripulación de lobos de mar e fretado un barco que pertencía á familia dun aristócrata galego do que, ata o de agora, se descoñece o nome, aínda que haxa quen o vencelle coa casta dos De La Rúa, do pazo de Santa Cruz, dato que, non obstante, non estamos en condicións de contrastar nesta altura. O caso foi que, tal como lle ocorrera ao mercader, seica este aristócrata tamén sufriu as malvadas renarterías e falsidades de Long John, que lle asegurou que o destino ao que se dirixía era o mar Caribe. En realidade, o buque só lle facía falta para fuxir pois, como xa se dixo, o ouro e mais as xoias non agardaban moi lonxe.

Ás sete da mañá dun neboento día de xuño de 1887, o *Illas Ficas* –antecesor da embarcación que ata hai uns anos se dedicaba ao transporte de pasaxeiros na ría de Vigo– atracaba no peirao de Ons. O primeiro que fixeron os mariñeiros foi emborracharse na taberna O Que Faltaba, enchendo os bandullos de

tinta femia e polbo á feira. Pero Silver tiña moita présa e, só, decidiu dirixirse camiñando cara ao Burato sen catar nin chisco de viño.

Dedicou toda a xornada a seguir as instrucións do plano, e xa roldaba o perigoso lugar cando unha serpe o trabou na perna sa e se perdeu entre os toxos e as silvas. Sabéndose morto de certo, Silver prendeu un misto e queimou o plano. Os restos do seu cadáver foron topados meses despois por unha moza que ía



*A historia da fin de Long John Silver apenas é coñecida hoxe na illa de Ons, mais si a da serpe que o asasinou*

visitar a meiga da Illa para abortar o fillo de Can Neghro que levaba dentro. Can Neghro, mencionado tamén na obra de Stevenson, era un dos mariñeiros daquela tripulación borracha da que endexamais se tiveron noticias.

A historia da fin de Long John Silver apenas é coñecida hoxe na illa de Ons, mais si a da serpe que o asasinou. Era a Serpe Namorada e a súa lenda foi recollida por Álvaro das Casas nun libro cuxa primeira edición data do ano corenta do século pasado. Refírese nel que, nunca época non determinada, un rapaz de Ons criou na horta da súa casa unha cobra que lle resultou tan mansa e leal coma un can de palleiro.

O rapaz alimentábaa de sobras de comida e de ratas capturadas cunha trampa artesá, e a cobra agasallábao con mostras de agradecemento e agarimo, enroscándose no pescozo e mesmo bicándoo nos beizos cunha sensibilidade estrañamente feminina.

Aos vinte e un anos de idade, e con moito pesar, o mozo tivo que marchar da illa para cumprir o Servicio Militar, que daquela duraba disque catro anos, pero, presa dos encantamentos de Sanxenxo e Bueu, quedou a vivir nestas vilas por aí uns dez anos e, se finalmente volveu a Ons, foi debido a que a súa muller finara de tifo e el desexaba anegar as súas dores e penas pola morte da compañeira nas cuncas de tinta femia que se servían na de Checho e mais na de Acuña. Lembrou, entón, á súa compañeira e amiga, a cobra, e coa mesma présa do



demo que levou a Long John Silver ata o Burato do Inferno, chamou por ela co nome con que a bautizara: “¡Rosiña, Rosiña, velaquí estou outra vez!”. De súpeto, unha serpe enorme se lle achegou polas costas, trabouno nun pé e, cando xa estaba morto, dispúxose a devoralo sen deixar un anaco. Nesa estaba cando reparou na man dereita e distinguiu un anel que o home xa tiña de rapaz no dedo corazón... ¡Meu Deus! ¡A cobra decatouse de que estaba a engulir o seu amor! Arrepentida e envolta en bágoas (as serpes tamén choran) tirouse ao mar e desapareceu para sempre.

Hai quen di que a serpe mudou en peixe e que as súas descendentes son as anguías, pero é pouco probable. Aos vellos mariñeiros de Ons non hai quen lles quite dos miolos que aquel animal toleou e, así, toliño de amor, suicidou, pois xa non tiña a quen amar nin por quen agardar.

*(In memoriam Paco Bicho)*

Miña nai era unha especialista en apañar verbas. Unha vez, cando eu era pequeno, dixen "leite" e ela apañou unha vaca. Outro día dixen "xurelo" e apañou unha rapeta enteira; pero detrás da rapeta viña unha parella de bous de Marín, e cada bou traía unha tripulación de 15 homes.

A miña nai sentounos en ringleira na mesa do comedor e preparoulles unha caldeirada de "¿Que tal?" "¿Que me conta?" "¿Como lle vai?" "¿Está todo ben?". Entón eu dixen "pai" e miña nai apañou ao máis loiro de todos eles. Un que tiña as meniñas dos ollos coa forma das sereas.

Cando estaba contento, e mirabas para el, as sereas nadábanlle dentro dos ollos.

Se se deitaban, miña nai e mais el botaban uns aturuxos que enchían a casa de carriolas e gorrións, facían tremar as paredes e o teito volvíase transparente.

Eu aproveitaba para saír voando pola xanela e dicir todas as palabras malas que miña nai non me deixaba pronunciar dentro da casa... xa sabedes... merda, carallo, foder; porque miña nai dicíame que con esas palabras só conseguía apañar confesiões de beata, tarxetas de crédito moi horteras ou ascensores que che verquían no andar cegador das rebaixas, nuns grandes almacéns que non deixaban mirar o ceo.

Unha mañá, ao espertar, equivoqueime, e en vez de "bos días" dixen "adeus", e miña nai apañou o baleiro ao outro lado da cama. Cando chegamos ao peirao, o barco do mariñeiro loiro, que levaba sereas debuxadas nos ollos, estaba coas portas do aparello amarradas na popa, en ruta cara á liña do horizonte.

"Non te amoles", sorríume a miña nai, "vai de barlovento e ten un amor en cada porto".

Para escapar da saudade que nos deixara a despedida, dixen "area", e miña nai apañou unha praia de verde mar con loureiros enriba dos penedos. Rochas tan redondas coma os seus seos, dende as que nos tirabamos espidos de cabeza á auga e aboiabamos estantíos coma muxos. Cansados despois de tanto nadar, ficamos a durmir.

Deitados enriba dunha pedra con forma de ventre de balea revirada; o sol fechándonos as pálpebras, dixen "fame", e miña nai apañou unha mesa de terraza nunha illa grega, con mantel a cadros e cadeiras de madeirapalla.

Estaba atendida por un home gordecho e calvo que gastaba un negro bigote de morsa. Tiña unhas diminutas ás nos nocellos que lle permitían ir e vir voando cun prato en cada man. "Os gregos das illas

máis afastadas somos así; aínda nos queda algo dos tempos dos deuses", comentou diante do meu pasmo.

Miña nai aplaudía cada vez que aparecía cunha fonte de comida: polbo feito na brasa, iogur con macedonia ou follas de figueira adobiadas de leite callado con amoras e canela.

Cando rematamos de comer, miña nai botouse a bailar con aquel home. Agarrados polo van, movíanse, como viaxando nunha alfombra, por entre as mesas.

Eu quixen dicir algo, pero quedei durmido ollando o azul interminable daquel ceo que me cativaba.

Cando me fixen home, esa maneira parva que os maiores teñen de chamar á chegada do insomnio polas noites, embarqueime de mariñeiro de altura.

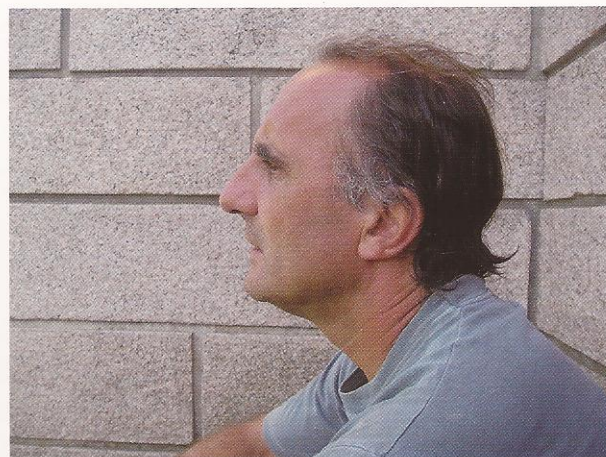
Coñecín a inmovilidade dos mares xeados, onde o tempo non existe; as chairas dos carrameiros, tan mestas que podes camiñar durante días por riba do mar; labirínticos neboeiros, nos que virabamos en redondo sen atopar a saída, cunha desesperación de presidiario perpetuo.

Eu falaba coa miña nai a través do satélite, dicíalle "Galiza" e ela apañaba para min a butaca vella na que meu avó sentaba no cine Avenida, o chifro da conserveira que anunciaba abrentes de escamas nas mans e uns ventos do nordés que desordenaban as saias das rapazas cando iamos á escola de Pirigallo.

Logo mandábame todo polo correo electrónico. "Envíoches este paquetiño virtualmente", escribía ela no ordenador.

Regresei despois de embarcar peixe en todos os mares do mundo e xa levaba sereas debuxadas nas meniñas dos ollos.

Cando me mirou, sorrindo, berrou: "¡Por fin volvíches; non te conseguía apañar onda min!".



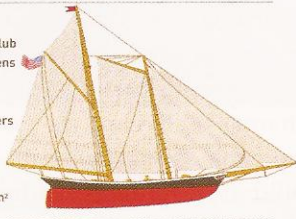
# A Copa do América

Por que será que nos parecían tan distantes as regatas que aconteceron en Valencia correspondentes á *Louis Vuitton Cup*, regata de onde saíu un desafiante, *New Zealand*, para regatear co equipo gañador da última edición da *America's Cup*, neste caso en poder do *Alinghi* (suízo).

Nós, que somos tamén amantes da navegación tradicional a vela (a pequena escala, claro), vendo as imaxes dos barcos gañadores dos desafíos ao longo da historia, dende o ano 1851 ata a actualidade, podemos comprobar como foi evolucionando o seu deseño, pero que na súa orixe son os parentes máis desenvolto da nosa familia veleira.

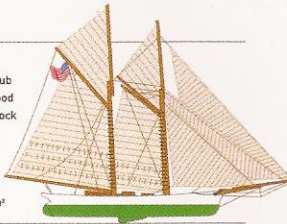
## AMERICA

**Año:** 1851  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** John C. Stevens y su sindicato  
**Skipper:** Chas Brown  
**Diseñador:** George Steers  
**Estora:** 29,16 m  
**Manga:** 7,02 m  
**Desplazamiento:** 132 t  
**Superficie vélica:** 750 m<sup>2</sup>



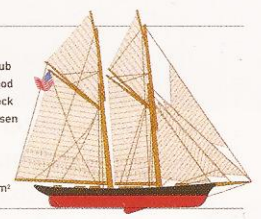
## MAGIC

**Año:** 1870  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** Franklin Osgood  
**Skipper:** Andrew Comstock  
**Diseñador:** R. F. Loper  
**Estora:** 25,62 m  
**Manga:** 6,37 m  
**Desplazamiento:** 92 t  
**Superficie vélica:** 772 m<sup>2</sup>



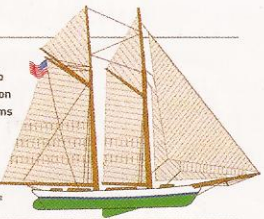
## COLUMBIA

**Año:** 1871  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** Franklin Osgood  
**Skipper:** Nelson Comstock  
**Diseñador:** J.B. van Deusen  
**Estora:** 34,16 m  
**Manga:** 7,81 m  
**Desplazamiento:** 248 t  
**Superficie vélica:** 1042 m<sup>2</sup>



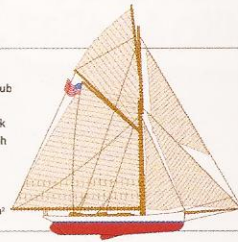
## MADELINE

**Año:** 1876  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** John S. Dickerson  
**Skipper:** Josephus Williams  
**Diseñador:** David Kirby  
**Estora:** 32,33 m  
**Manga:** 7,41 m  
**Desplazamiento:** 151 t  
**Superficie vélica:** 1600 m<sup>2</sup>



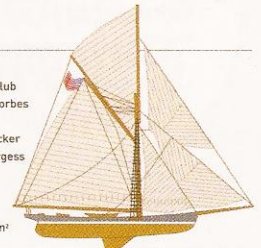
## MISCHIEF

**Año:** 1881  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** Joseph Busk  
**Skipper:** Nathaniel Clock  
**Diseñador:** A. Cary Smith  
**Estora:** 20,59 m  
**Manga:** 5,83 m  
**Desplazamiento:** 79 t  
**Superficie vélica:** 299 m<sup>2</sup>



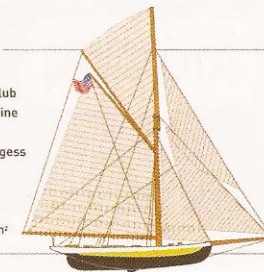
## PURITAN

**Año:** 1885  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** J. Malcolm Forbes y Charles J. Paine  
**Skipper:** Aubrey J. Crocker  
**Diseñador:** Edward Burgess  
**Estora:** 28,67 m  
**Manga:** 6,89 m  
**Desplazamiento:** 105 t  
**Superficie vélica:** 744 m<sup>2</sup>



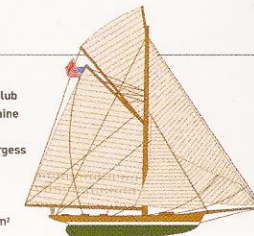
## MAYFLOWER

**Año:** 1886  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** Charles J. Paine  
**Skipper:** Martin Stone  
**Diseñador:** Edward Burgess  
**Estora:** 30,32 m  
**Manga:** 7,20 m  
**Desplazamiento:** 110 t  
**Superficie vélica:** 791 m<sup>2</sup>



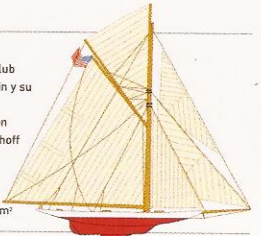
## VOLUNTEER

**Año:** 1887  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** Charles J. Paine  
**Skipper:** Henry C. Haff  
**Diseñador:** Edward Burgess  
**Estora:** 32,42 m  
**Manga:** 7,08 m  
**Desplazamiento:** 130 t  
**Superficie vélica:** 862 m<sup>2</sup>



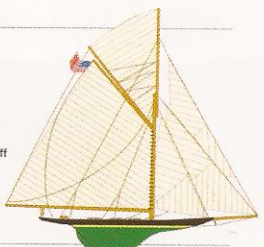
## VIGILANT

**Año:** 1893  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** C. Oliver Iselin y su sindicato  
**Skipper:** William Hansen  
**Diseñador:** N.G. Herreshoff  
**Estora:** 39,04 m  
**Manga:** 8,02 m  
**Desplazamiento:** 96 t  
**Superficie vélica:** 1048 m<sup>2</sup>



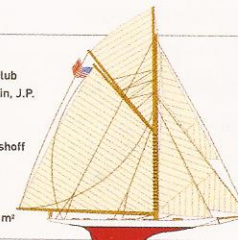
## DEFENDER

**Año:** 1895  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** C. Oliver Iselin, J.P. Morgan y William K. Vanderbilt  
**Skipper:** Henry C. Haff  
**Diseñador:** N. G. Herreshoff  
**Estora:** 37,82 m  
**Manga:** 7,11 m  
**Desplazamiento:** 100 t  
**Superficie vélica:** 1172 m<sup>2</sup>



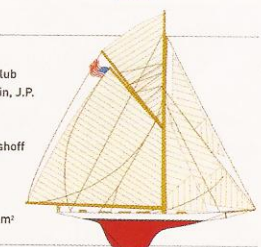
## COLUMBIA

**Año:** 1899  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** C. Oliver Iselin, J.P. Morgan y E.D. Morgan  
**Skipper:** Charles Barr  
**Diseñador:** N. G. Herreshoff  
**Estora:** 40,26 m  
**Manga:** 7,32 m  
**Desplazamiento:** 102 t  
**Superficie vélica:** 1222 m<sup>2</sup>



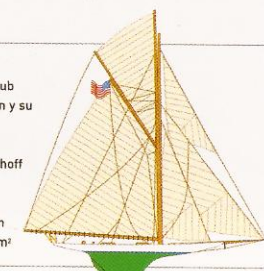
## COLUMBIA

**Año:** 1901  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** C. Oliver Iselin, J.P. Morgan y E.D. Morgan  
**Skipper:** Charles Barr  
**Diseñador:** N. G. Herreshoff  
**Estora:** 40,26 m  
**Manga:** 7,38 m  
**Desplazamiento:** 102 t  
**Superficie vélica:** 1222 m<sup>2</sup>



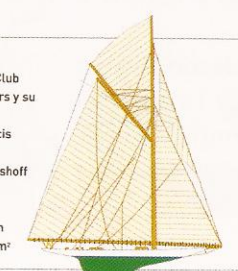
## RELIANCE

**Año:** 1903  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** C. Oliver Iselin y su sindicato  
**Skipper:** Charles Barr  
**Diseñador:** N. G. Herreshoff  
**Estora:** 43,86 m  
**Manga:** 7,87 m  
**Desplazamiento:** 140 ton  
**Superficie vélica:** 1503 m<sup>2</sup>



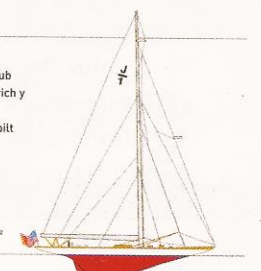
## RESOLUTE

**Año:** 1920  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** Henry Walters y su sindicato  
**Skipper:** Charles Francis Adams  
**Diseñador:** N. G. Herreshoff  
**Estora:** 32,33 m  
**Manga:** 6,44 m  
**Desplazamiento:** 99 ton  
**Superficie vélica:** 816 m<sup>2</sup>



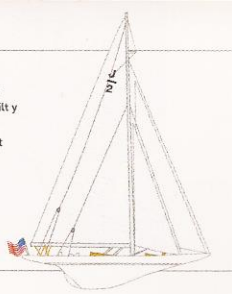
## ENTERPRISE

**Año:** 1920  
**Club:** New York Yacht Club  
**Armador:** Winthrop Aldrich y su sindicato  
**Skipper:** Harold Vanderbilt  
**Diseñador:** W. Starling Burgess  
**Estora:** 36,91 m  
**Manga:** 6,74 m  
**Desplazamiento:** 128 t  
**Superficie vélica:** 705 m<sup>2</sup>



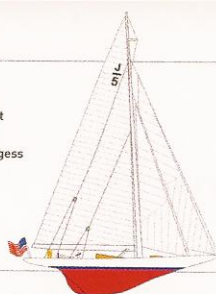
### RAINBOW

Año: 1934  
 Club: New York Yacht Club  
 Armador: Harold Vanderbilt y su sindicato  
 Skipper: Harold Vanderbilt  
 Diseñador: W. Starling Burgess  
 Eslora: 38,8 m  
 Manga: 6,41 m  
 Desplazamiento: 141 ton  
 Superficie vélica: 701 m<sup>2</sup>



### RANGER

Año: 1937  
 Club: New York Yacht Club  
 Armador: Harold Vanderbilt  
 Skipper: Harold Vanderbilt  
 Diseñador: W. Starling Burgess y Olin J. Stephens  
 Eslora: 41,18 m  
 Manga: 6,41  
 Desplazamiento: 168 t  
 Superficie vélica: 702 m<sup>2</sup>



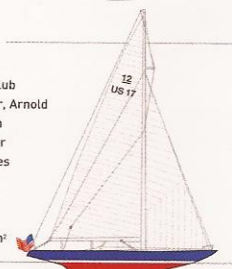
### COLUMBIA

Año: 1958  
 Club: New York Yacht Club  
 Armador: Henry Sears y su sindicato  
 Skipper: Briggs Cunningham  
 Diseñador: Sparkman & Stephens  
 Eslora: 21,26 m  
 Manga: 3,63 m  
 Desplazamiento: 26,1 t  
 Superficie vélica: 172 m<sup>2</sup>



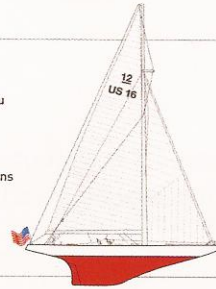
### WEATHERLY

Año: 1962  
 Club: New York Yacht Club  
 Armador: Henry Mercer, Arnold Frese y Cornelius Walsh  
 Skipper: Bus Mosbacher  
 Diseñador: Philip Rhodes  
 Eslora: 20,16 m  
 Manga: 3,39 m  
 Desplazamiento: 27 t  
 Superficie vélica: 171 m<sup>2</sup>



### CONSTELLATION

Año: 1964  
 Club: New York Yacht Club  
 Armador: Walter Gubelman y su sindicato  
 Skipper: Robert Bavler y Eric Ridder  
 Diseñador: Sparkman & Stephens  
 Eslora: 19,83 m  
 Manga: 3,39 m  
 Desplazamiento: 26,1 t  
 Superficie vélica: 169 m<sup>2</sup>



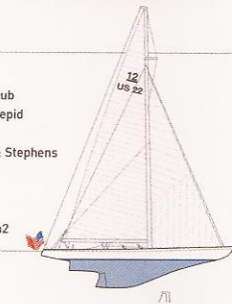
### INTREPID

Año: 1967  
 Club: New York Yacht Club  
 Armador: Sindicato Intrepid  
 Skipper: Bus Mosbacher  
 Diseñador: Sparkman & Stephens  
 Eslora: 19,7 m  
 Manga: 3,63 m  
 Desplazamiento: 25,9 t  
 Superficie vélica: 163 m<sup>2</sup>



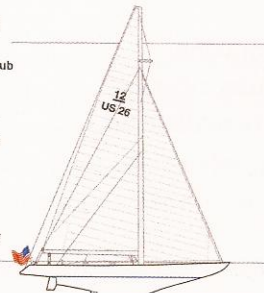
### INTREPID

Año: 1970  
 Club: New York Yacht Club  
 Armador: Sindicato Intrepid  
 Skipper: Bill Ficker  
 Diseñador: Sparkman & Stephens  
 Eslora: 19,76 m  
 Manga: 3,75 m  
 Desplazamiento: 26,6 t  
 Superficie vélica: 160 m<sup>2</sup>



### COURAGEOUS

Año: 1974  
 Club: New York Yacht Club  
 Armador: Sindicato Courageous  
 Skipper: Robert Bavler  
 Diseñador: Sparkman & Stephens  
 Eslora: 20,13 m  
 Manga: 3,66 m  
 Desplazamiento: 26,1 t  
 Superficie vélica: 164 m<sup>2</sup>



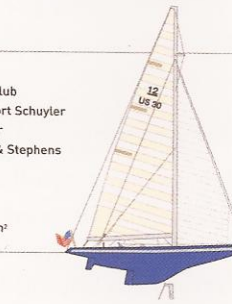
### COURAGEOUS

Año: 1977  
 Club: New York Yacht Club  
 Armador: Kings Point Fund Inc  
 Skipper: Ted Turner  
 Diseñador: Sparkman & Stephens  
 Eslora: 20,13 m  
 Manga: 3,66 m  
 Desplazamiento: 25,2 t  
 Superficie vélica: 171 m<sup>2</sup>



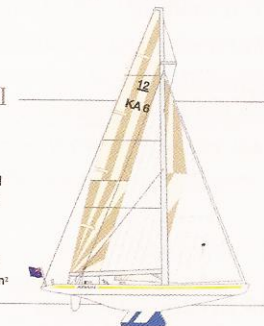
### FREEDOM

Año: 1980  
 Club: New York Yacht Club  
 Armador: Fundación Fort Schuyler  
 Skipper: Dennis Conner  
 Diseñador: Sparkman & Stephens  
 Eslora: 19,22 m  
 Manga: 3,69 m  
 Desplazamiento: 29,5 t  
 Superficie vélica: 167 m<sup>2</sup>



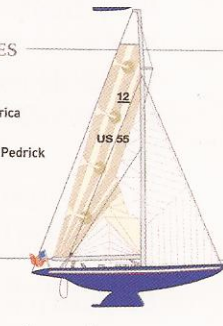
### AUSTRALIA II

Año: 1983  
 Club: Royal Perth  
 Armador: Alan Bond  
 Skipper: John Bertrand  
 Diseñador: Ben Lexcen  
 Eslora: 19,73 m  
 Manga: 3,66 m  
 Desplazamiento: 23,9 t  
 Superficie vélica: 169 m<sup>2</sup>



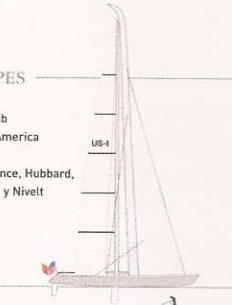
### STARTS & STRIPES

Año: 1987  
 Club: San Diego Yacht Club  
 Armador: Sindicato Sail America  
 Skipper: Dennis Conner  
 Diseñador: Chance, Nelson y Pedrick  
 Eslora: 20,28 m  
 Manga: 3,84 m  
 Desplazamiento: 25,4 t  
 Superficie vélica: 170 m<sup>2</sup>



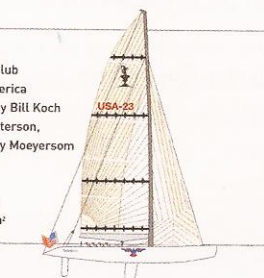
### STARS & STRIPES

Año: 1988  
 Club: San Diego Yacht Club  
 Armador: Sindicato Sail America  
 Skipper: Dennis Conner  
 Diseñador: Marshall, Chance, Hubbard, MacLane, Morrelli, Nelson y Nivelt  
 Eslora: 18,30 m  
 Manga: 9,15 m  
 Desplazamiento: 2,7 t  
 Superficie vélica: 158 m<sup>2</sup>



### AMERICA

Año: 1992  
 Club: San Diego Yacht Club  
 Armador: Sindicato America  
 Skipper: Buddy Melges y Bill Koch  
 Diseñador: Milgram, Peterson, Meldner, Pugh, Reichel y Moeyerson  
 Eslora: 23,79 m  
 Manga: 5,49 ft  
 Desplazamiento: 21,2 t  
 Superficie vélica: 299 m<sup>2</sup>



### BLACK MAGIC

Año: 1995  
 Club: Royal New Zealand Yacht Squadron  
 Armador: Sindicato Team New Zealand con Peter Blake  
 Skipper: Russell Coutts  
 Diseñador: Peterson, Davidson, Alan-Williams  
 Eslora: 24,06 m  
 Manga: 4,48 m  
 Desplazamiento: 24,8 t  
 Superficie vélica: 329 m<sup>2</sup>



### NEW ZEALAND NZL-60

Año: 2000  
 Club: Royal New Zealand Yacht Squadron  
 Armador: Sindicato Team New Zealand con Peter Blake  
 Skipper: Russell Coutts y Dean Barker  
 Diseñador: Laurie Davidson y Clay Oliver  
 Eslora: 25,40 m  
 Manga: 4,10 m  
 Desplazamiento: 25 ton  
 Superficie vélica: 320 m<sup>2</sup>



### ALINGHI

Año: 2003  
 Club: Société Nautique de Genève  
 Armador: Ernesto Bertarelli  
 Skipper: Russell Coutts  
 Diseñador: Vrolijk y Simmer  
 Eslora: 25 m  
 Manga: 4 m  
 Desplazamiento: 25 ton  
 Superficie vélica: 690 m<sup>2</sup>



De novo venceu o sindicato do Alinghi tras dunha sonada e emocionante regata. Sonada porque a metade dos seguidores a coñecemos de oídas (cambiáronnola polo debate da nación). Lástima que non se repita a emisión para que os que non podemos vela no seu momento confirmemos a fazaña.

¿Como non ía ter relación todo isto con nós? Precisamente os *spinakers* do equipo campión se fan en Galicia, na velería Nord Sails de Cuntis.

Non tivemos queixa, todo hai que dicilo, do equipo español, que por certo tamén tiña veleiros relacionados con nós (aínda que en papeis sexa italiano).

¡Bos ventos, navegantes do mundo!

Lucía Novas

O TEU corpo é un mapa,  
unha carta mariña.  
(Escóitanse nas túas inguas os berros das gaiivotas  
e o mar resplandece sobre as nádegas belísimas.)

Ás veces,  
fago anotacións  
nos teus ombreiros salgados  
e bícote e acaríciote con tenrura mariña.  
(As rochas albíscanse dende as túas alturas  
e súcante arroaces en direccións dificilísimas.)

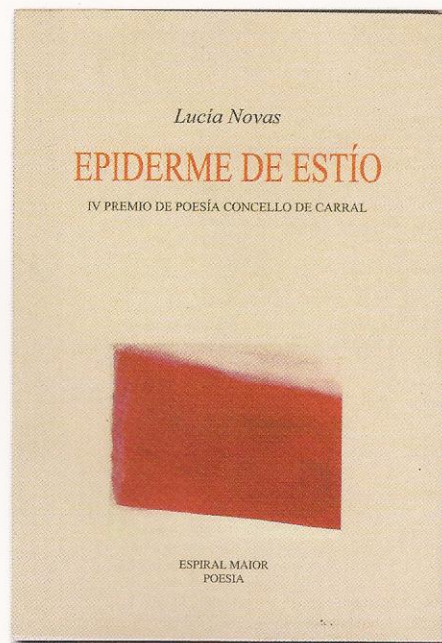
O teu corpo é un mapa,  
unha carta mariña.

Percórrente correntes vagarosas e incríbeis  
e es areeiro turxente de dunas e caricias.  
Millas de tentacións, amplitude grandísima,  
tórax auténtico e terso, cabo de ondas e desexo.

O teu corpo é un mapa,  
unha carta mariña.

Procuo nas túas areas a flor máis prezada do mar  
e exploro este enorme océano con incansábel xiria.

(Este poema pertence ó poemario *Epiderme de estío*,  
editado no 2001 en Espiral Maior)



Autora: Beatriz Vidal Patiño  
Centro: CEIP Montemogos. Beluso  
Categoría: Primaria, 1ª clasificada

## *Un día de pesca*

Hai algún tempo, na illa de Ons, iamos camiñando meu avó e mais eu ata o Burato do Inferno, que é un lugar do que moita da xente que eu coñezo conta lendas.

Cando chegamos ao lugar, eu quería aproximarme á boca do Burato, pero o meu avó non me deixou por medo a que esbarase. Como quedei triste, o meu avó prometeume que se un día o mar estaba completamente en calma, levaríame por mar na dorna que el tiña.

Pasaron os días e o meu avó e a miña avoa espertáronme moi cedo, almorzamos e dixéronme que tiña que axudarlles a preparar as liñas que iamos pescar cabalas para xantar. A min o dicirme tal cousa emocionoume moito, pero ao falar de cabalas xa se me fixo a boca auga.

-¡Avó! Isto da liña, o plomo, o anzó e o isco non é para min; case mellor que mo prepares ti porque eu só fago pincharme –díxenlle ao avó para ver sei me libraba de ter que facelo eu, pero enseguida me replicou a miña avoa:

-Bea, as cabalas gústanche, ¿non? Pois tes que saber o que custa collelas. Xa verás como o pasas ben. A min non me fixo graza a resposta da avoa, pero tal como ía pasando o tempo e aínda que só pesquei tres, podo asegurar que non me aburrín. Pero a mañá aínda me gardaba outra sorpresa. Cando o avó considerou que xa pescamos dabondo, pensei que xa nos iamos para o peirao, pero non; deume un remo da dorna e, mentres me explicaba como tiña que vogar, estabamos pasando entre Ons e Onza, máis preto da primeira. Eu tiña algo de medo porque pensaba que podíamos afundir ou chocar contra as rochas. O meu avó é un mariñeiro dos mellores, e ademais eles son da illa de Ons e coñecen aquilo moi ben.

- Avó, sei que contigo non me vai pasar nada.

O avó ía calado, rindo e mirando a súa muller, a avoa. Nisto chegamos á boca dunha cova e entón faloume:

-¿Lembras que che prometín traerte a esta cova por mar? Pois como hoxe o mar está calmo, aquí te trouxemos. Ten en conta que isto é moi perigoso e tes que facer o que eu che diga.

-¡A mandar, avó!

E mentres a avoa aguantaba os remos, nós entramos por unha rocha: o que miraba era para min precioso... non se podía ver a entrada do buraco... as pedras parecía que estaban cortadas en bisel e moi afiadas... Tamén recordo que collemos percebes e voltamos á dorna. Cando chegamos á terra, comemos os percebes e unhas boas rinchas asadas. Non sen antes varar a dorna na praia de Curro.





Autora: Ángela María Rei Franco  
Centro: CEIP Montemogos. Beluso  
Categoría: Primaria, 2º clasificada

## Unha viaxe na A'Xesta

A bordo dunha dorna que ten o meu pai, chamada *A'xesta*, dirixímonos ás illas de Ons para pescar polbos á liña.

Sáimos de mañanciña ao amencer e, como estaba en calma, tivemos que ir a motor. Eu, como tiña moito frío, fun debaixo da tilla que é a parte cuberta da proa. Cando chegamos a Onza, despois de navegar hora e media xa saíra o sol e o meu pai díxome:

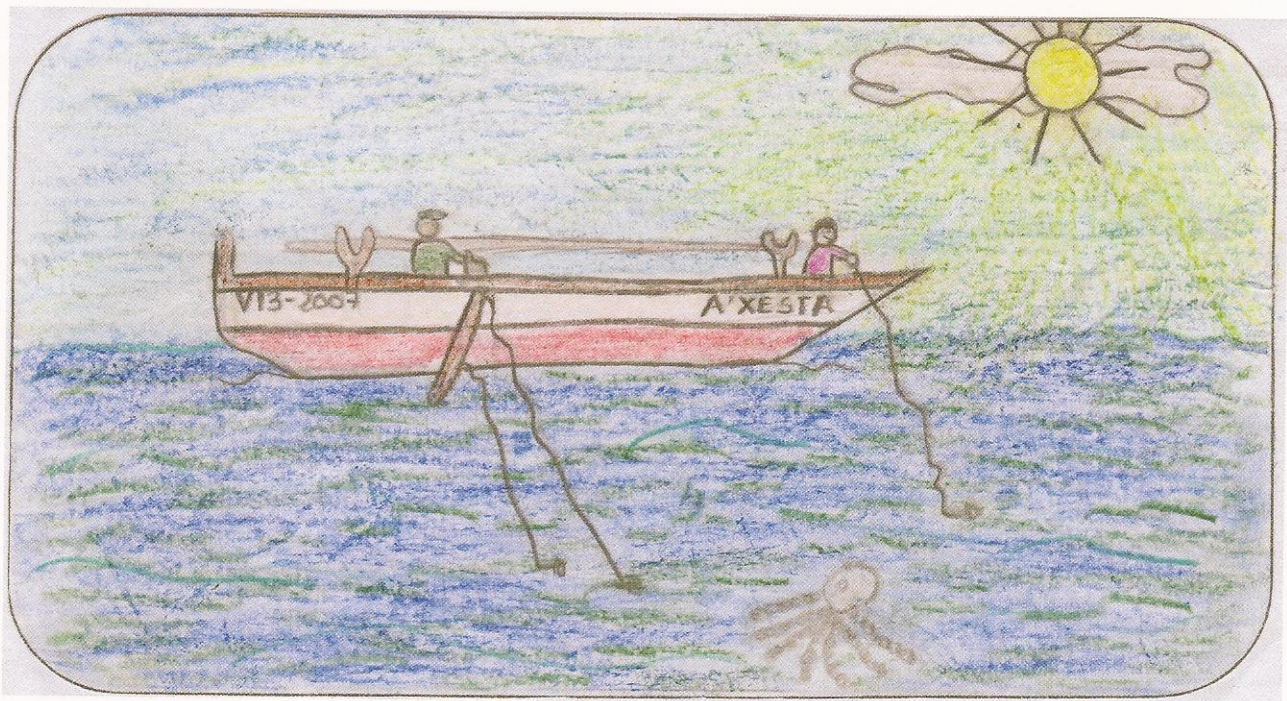
-¡Ei, mariñeiro de auga doce, sae para fóra que xa chegamos!

Paramos o motor e puxemos os remos, despois colocou a encarnada nas rañas (que son unhas pedras cun pau onde suxeitou dous cangrexos en cada unha), amarrou as liñas ás rañas e empezamos a pescar. El, con dúas, mentres remaba e eu, cunha sentada na popa.

Estivemos pescando tres horas, o meu pai colleu oito polbos, eu non collín ningún. Cando empezou a levantarse un ventión do noroeste, o meu pai decidiu marchar a porto. Aproveitamos para vir a vela con vento de popa. Sacamos a vela da tilla, metemos o pau na enfogonadura, puxemos o temón na popa, axustamos a vela na verga, pasamos as drizas polos nós do pau e izamos a vela. Entón o meu pai díxome: -Colle ti a escota que eu levo o temón -e de cando en vez íame dicindo "templa" ou "solta escota". Así viñemos con vento en popa ata o cabo Udra e, como cada vez o vento era máis forte, decidimos arriar a vela e poñer o pau nas estachas, meter o temón e rematar o resto da travesía ata a Praia de Beluso co motor foraborda.

Cando chegamos ao porto, sacamos as rañas do caldeiro e quitámolles os cangrexos. Como aínda estaban vivos, metémolos no caixón-viveiro e puxémolos na auga.

Así rematou unha viaxe nunca embarcación tradicional chamada *A'xesta*.



Autora: Alexandra Martínez Barros  
Centro: CEIP Montemogos. Beluso  
Categoría: Primaria, 3º clasificada

## *O vello desobediente*

Era uha noite de inverno na que facía unha gran treboada, e o meu avó estaba decidindo ir pescar esa noite. Cando se dispoñía a marchar, a miña avoa, moi sorprendida polas condicións atmosféricas, preguntoulle ao avó:

-¿Onde vas, cariño?

-Vou gañar uns cantos pesos, meu ceo -dixo o avó.

-Nin se che ocorra saír aí fóra.

-¿Como que non? Hai que ir gañar a vida -diciu o avó.

-Se eu digo que non, é que non -aclarou a avoa.

O meu avó esperou a que ela quedase durmida para marcharse a pescar na súa gamela. Esperou tres cuartos de hora e, pasado este tempo, apañou os aparellos, unhas nasas e unha lanterna, e saíu da casa rumbo ao porto da Praia de Beluso. Alí, con moitas dificultades pola ondada, colleu a gamela para ir pescar preto da illa de Ons.

Despois dunha intensa hora de pesca, estaba moi fatigado:

-Agora recollerei as nasas e ireime xa para Beluso -pensou o meu avó.

Aos cinco minutos de travesía foi sorprendido por un forte golpe de mar que tirou con el e mais a súa captura ao frío mar. El apenas sabía nadar aínda que levaba toda a vida adicado ao mundo da pesca. Uns minutos despois tivo a grande sorte de que un mariñeiro, no seu bote polbeiro, recolleuno do mar. Naquel momento case estaba inconsciente. O mariñeiro levouno ao Centro de Saúde de Bueu e de alí trasladáronse ata Montecelo pola gravidade das feridas do avó. Ao chegar alí revisáronlle todo o corpo, ollárono ben e, pasado un tempo, mandárono para a habitación trescentas sesenta e unha da planta terceira.

O que quedaba de noite durmiu el só no hospital.

Á mañá seguinte encontrouse unha visita inesperada. Era a súa muller, é dicir, a avoa. Ela alegrouse moito de que estivese san e salvo, pero nin así se librou o meu avó da bronca.

Autora: Erica Ferradás García  
Centro: CEIP Montemogos. Beluso  
Categoría: Primaria  
Premio: Mención especial pola excelente calidade literaria

## *A traíña do trasno*

Nun pobo mariñeiro chamado Bueu, onde a maioría das familias vivían do mar, cheo de fermosas praias de areas brancas e zonas rochosas onde crecen os percebes. Apartado do pobo, en medio da natureza, onde o aire limpo e puro azouta os montes e as árbores do contorno, onde o ceo é claro e as ondas baten furiosas contra as rochas do cabo Udra, alí vivía un pequeno trasno. O seu fogar era unha enorme rocha baleira. Por dentro a vivenda era pequena pero acolledora; o chan estaba forrado de madeira de piñeiro, cunha pequena cama do mesmo material. Tiña pequenas estanterías cheas de libros antigos sobre as artes de pesca, a construción de embarcacións tradicionais e sobre medicina e plantas medicinais. Todo estaba feito coas súas mans pois ao trasno gustáballe moito traballar a madeira. A rocha tiña tamén unha porta pequena tallada a man, que lle cerraba o paso a algúns curiosos que se achegaban por alí.

O trasno poucas veces se deixaba ver. Era un ser estraño ao que non lle gustaba moito relacionarse coa xente. Tiña poucos amigos pois era solitario e sempre andaba perdido no máis profundo do monte.

Gustáballe moitísimo tocar a fruta sentado nunca rocha mentres a brisa do mar lle acariciaba os seus longos cabelos e o sol tostaba a súa pel dourada.

Todas as noites, despois de asar algúns peixes nunha pequena lareira situada ao lado da enorme rocha, sentaba na herba, e, despois de dar conta daqueles manxares, xa coa barriga chea, encamiñábase á praia de Mourisca, dende onde nunha pequena traíña con grande vela marrón, mecida polo vento, se perdía na inmensidade do mar.

Cun pequeno aparello, feito tamén por el, collía algúns peixes cos que ía sobrevivindo. De cando en vez tiña sorte e algunha que outra centola podía quedar atrapada naquel aparello, e entón, ese día, o trasno ía cun sorriso de orella a orella de volta á casa.

Todas as noites repetía a mesma operación: lanzaba o aparello ao mar e esperaba ata o amencer para recollelo. Pasaba horas e horas na súa pequena embarcación no medio do mar, envolto pola escuridade da noite, escoltando o rumor das ondas contra a proa, mecido polo vento que ás veces batía forte contra a vela, aínda que a maioría das noites tiña que utilizar os remos para achegarse á praia.

Na noite de San Xoán tiña o costume de achegarse ao pobo para contemplar as fogueiras da Banda do Río. Saía de Udra sobre as dez da noite, despregaba a vela da súa traíña e poñía rumbo a Bueu. Se o vento sopraba forte ao seu favor, nun ¡plis-plas!, chegaba a Bueu; se non, tería que remar.

A escasos minutos da praia os seus ollos quedaron fixos no que alí ía acontecer: ¡unha vella dorna ía ser queimada na fogueira!

O trasno buscou na traíña un cabo longo co que poder remolcar a dorna. Saltou á praia e coa axuda dalgúns mozos que estaban en desacordo con queimar aquela dorna, empuxárona ata a beiramar e amarrárona para remolcala coa traíña.

Moita xente empezou a aplaudir e outra enfadouse moito.

O trasno e os seus amigos decidiron formar unha asociación para a recuperación das embarcacións tradicionais.

No nosa vila hai unha asociación moi importante para transmitir a herdanza dos vellos mariñeiros. Oír o vento na vela das súas embarcacións, ver como se deslizan entre as ondas, mantelas vivas...

É un auténtico museo flotante interactivo... chámase Asociación Os Galos e teñen varios barcos: botes polbeiros, un xeiteiro, unha traíña, un choupan e varias dornas e gamelas.

¿E onde andará o trasno?



Autor: Angel Manuel Torres Ferradás. 2º ESO  
Centro: IES Illa de Ons  
Categoría: Secundaria  
Título: "O carromeiro"

## O Carromeiro

O meu tío Checho nunca foi un mariñeiro convencional.

Era o compañeiro de traballo dun veciño seu e, aínda que a gamela coa que faenaban non era súa, el gobernaba nela coma se fose o mesmo dono.

Digo que non era un mariñeiro convencional porque pola mañá ía ao boliche, pero pola tarde ían recoller algas para venderllas ao señor Manolo, un home da Praia de Beluso que, despois de secalas, vendía as plantas acuáticas a unha empresa farmacéutica.

Debido a ese dobre emprego ao meu tío apodárono *O Carromeiro*, que é un tipo de alga. Resulta que, coma todos os días despois de xantar, o meu tío Checho colleu o camiño de terra que leva á praia de Tulla e subiu á gamela onde o esperaba o seu veciño Ramón.

Non había nin un chisco de aire e o mar estaba en calma. O día era soleado e as gaviotas descansaban pracidamente na punta da Xuda.

Nin meu tío nin o compañeiro podían imaxinar sequera que o medio natural que lles daba de comer ía pórilles unha proba tan difícil de superar.

Sempre facían o mesmo percorrido. Saían da praia de Tulla, recollían algas durante aproximadamente dúas horas e despois dirixíanse cara á Praia de Beluso onde os esperaba o señor Manolo. Pasaron vogando pola punta da Xuda e uns metros máis adiante colleron cadanseu bicheiro e comezaron a arrastrar as algas e a subilas na súa fráxil gamela.

Cando consideraron que colleran suficientes algas nesa zona, pasaron a faenar enfronte da praia das Nenas.



Había un tempo que non arrastraban algas nesa zona e estaba a rebosar delas.

Colleron todas as algas que puideron e, cando se dispoñían a emprender o camiño de volta, déronse conta de que lles resultaría moi difícil levar todo o peso que tiñan cargado na gamela ata terra. Comezaron a vogar con todas as súas forzas per, ao chegar á pedra do Cabalo, xa non podían máis e decidiron parar un pouco para discutir sobre o grande dilema que o mar lles propuña: Enfrontábanse a deixar parte da carga no mar e voltar facilmente a terra ou tentar, con moito esforzo, volver a terra con toda a súa carga arriscándose a que a súa débil embarcación afundise. Falaron durante media hora do tema, despois de descansar un pouco, optaron pola segunda opción. A razón desta temeridade era que naqueles tempos de fame e pobreza ninguén se podía permitir o luxo de desperdiciar uns pesos máis.

Comeron un pedazo de pan e beberon un pouco de viño e baixo un sol de xustiza reanudaron o seu camiño de volta.

Cada minuto que pasaba a gamela enchíase un pouco máis de auga e a travesía estábase a converter nunca carreira cara a cara contra a morte, pois aínda que pareza un paradoxo, ningún dos dous mariñeiros sabía nadar.

Con moitísimo esforzo chegaron á Praia de Beluso. Alí xa os esperaba o señor Manolo, con bastante preocupación polo seu inusual retraso na entrega da mercadoría.

Despois desta trepidante aventura o meu tío Checho xurouse en segredo que non volvería arriscar a súa vida por uns cantos pesos.

Autora: Miriam Seijas Cabodevila 1º ESO

Centro: IES Illa de Ons

Categoría: Secundaria

Título: "A sesta do meu bisavó"

## *A sesta do meu bisavó*

Meu avó contoume que seu pai ía moito de pesca, seica daquela non había motores e tiñan que remar. Meu bisavó pescaba polbos e para iso utilizaba uns aparellos chamados nasas: estas íscanse con outros peixes mortos e bótanse ao mar, e logo os polbos métense dentro para comer e xa non poden saír. O meu bisavó tiña unha gamela, toda chea de nasas, pero sempre botaba unha sesta mentres esperaba que picasen os polbos. Aquel día facía bo tempo. Meu bisavó remou ata que lle pareceu que chegara a bo sitio, iscou as nasas con sardiñas e botounas ao mar; e coma sempre, pegoulle a fame e comeu un pouco de pan de millo que fixera a súa muller e bebeu unha botellita de tinto que el como dicía: "Era o sangue de Cristo e non podía facer mal".

Despois de todo isto púxose a durmir. Non se sabe se foi o pan de millo ou o viño tinto; o caso é que durmiu moi a gusto, tanto que non se deu conta de que xa pasara a hora de recoller as nasas e ir para a praia onde o esperaba a súa muller.

Miña bisavóa, alarmada pola tardanza, foi á casa dos veciños e deseguido mobilizaron medio pobo para poñerse en busca do bisavó, que durmía como un neno a bordo.

Contan que despois de tanto susto á fin o atoparon aínda que pensaron que estaba morto xa que non se movía. Só cando un veciño lle botou a man chorando a mares, el abriu os ollos e dixo: "¿Por que choras, Manuel?"

Á fin, todo quedou nunha anécdota, pero a miña bisavoa case o mata.

Dende aquela non lle deixou levar a comida e moito menos o tinto... así, cada vez que lle pegaba a fame, tiña que volver para a casa.

Autor: Eloy Agulla Gago 2º ESO  
Centro: IES Illa de Ons  
Categoría: Secundaria  
Título: "A historia da miña familia"

## *A historia da miña familia*

Alá polos anos 50, meu bisavó e o meu avó traballaban no mar, na pesca de baixura. Dedicábanse ás artes, un aparello que procede de Cataluña, formado por dúas mangas e ao final, un cope. Era un aparello de grandes dimensións.

Para pescar, deixábase un chicote na praia e íanse nunha traíña a remos largando todo o cabo ata chegar á rede. A rede largábase facendo a forma dun semicírculo. Botábase ao mar o resto do cabo ata chegar á praia onde xa estaban esperando os homes cun cinto no que se amarraba o cabo. Tirábase por el ata que do mar comezaba a saír a rede. *Alaban* a rede e recollían a pesca do cope.

A pesca dividíase: unha parte vendíase ás industrias conserveiras como Massó e a outra repartíase entre todos os homes que participaban na pesca. Eses homes eran os mariñeiros e tamén moitos labregos da vila que, ao mirar as artes na praia, baixaban a axudar para poder levar o seu quiñón de peixe. Os horarios de largada estaban ben ordenados e todo o mundo os respectaba. O primeiro era o denominado "lance da lus" (cando rompe o día) e despois largaban os seguintes. Íanse rotando cada día. Na miña familia houbo moitos homes que tiñan artes: o meu bisavó, Antonio Ventura, e os seus irmáns O Feito, O Patrón e Barrabás. Tamén outros veciños de Bueu como os da Viuda, Mighelito e outros moitos. As artes tenderon a desaparecer e reducíronse a un aparello máis pequeno chamado rapeta. A rapeta tamén era tirada dende a praia pero nesta só participaban os propios mariñeiros e xa non se usaba o cinto, senón que se tiraba polo cabo coas mans. Meu avó e tamen meu pai cando era rapaz dedicáronse á rapeta. Máis tarde tamén se prohibiu tirar da rapeta dende as praias e ese aparello lárbase dende as embarcacións e chámase boliche. O boliche úsase no verán para pescar luras.

Agora para tirar do boliche só fan falla dúas persoas cando antes facían falta cincuenta ou máis. Así foise perdendo a unidade entre os mariñeiros e a xente da vila.

Meu pai e meu tío seguen con esa tradición de todas as súas xeracións pasadas. Eu, cando era máis pequeno, ás veces no verán ía co meu avó a pescar ao boliche e de vez en cando, polas noites, dabamos un lance dende a praia de Portomaior coa gamela.



Nome da entrevistada: Teresa Queiruga Bastos

Idade: 96 anos

Data de nacemento: 2 de febreiro do 1911

Teresa foi redeira no atador da desaparecida fábrica de Massó ata a súa xubilación. Posiblemente é a redeira máis veterana do concello de Bueu. Ela viviu en primeira liña as penas e dificultades propias da época. O seu pai morreu cando ela tiña cinco anos e, xunto coa nai, aprendeu o oficio de redeira primeiro na Mourisca e despois en Bueu, polo que deixou pronto de ir á escola. Perdeu irmáns, marido e fillos, uns no mar e outros na guerra. Hoxe a nosa heroína vive tranquilamente en Beluso rodeada de cariño e moitos libros que enchen, segundo ela, tanto tempo libre e sen poder facer nada. A súa pouca vista permítelle ler só con luz diúrna, pola noite mira os partes e, como non, gústalle ver os partidos de fútbol sempre que os retansmiten nas canles públicas.

A súa vida vai sendo máis ou menos recollida en anacos pola familia nas tenras sesións de relatos coas que nos agasalla e das que parece gozar.

#### **Fálenos do seu marido: Carlos Medraño... e das xornadas de traballo xunto a el.**

Nós tiñamos primeiro unha dorna pequena e despois, gamelas cada vez máis grandes; ata lle compramos un bote polbeiro a un matrimonio de Ardán... chamábase o Temerario. Ían catro ou cinco homes ao mar no bote ou na gamela, pero, cando eu facía falta porque lle fallaba alguén, teño ido con eles.

Andaba ao bou, que eran como rapetas pero con máis plomo, e traballaban ao redor das pedras cando había moito inverno. Tamén pescaban ao mediomundo que era unha varilla ancha e redonda, cun cope grande no que pescaban o peixe que reburbullaba na auga: cabalas, xoubas, xurelos, ou bolos.

#### **¿Como se organizaba a recollida e conservación do barco e aparello?**

O primeiro que se recollía era a vela: gardábase na caseta, metida nunha arca ou nun caixón para que non se manchase nin a rillasen os ratos. Ben seca para que non collese piolla, lavábase coa auga do mar ou da chuvia forte e, cando estaba húmida, quedaba estirada pola chabola ou caseta.

Os aparellos tamén se gardaban nas chabolas e sacábanse nas paviolas; se non tiñan chabolas, deixábanse no monte para que non llas levase o mar. Cando chovía e ventaba, quedaban no bote, no outro



día botábaselles auga e íaselles dando volta para que non aferventasen e pudrisen. Con bo tempo sacábase a secar, canto máis seca máis duraba.

O barco quedaba na area ou no monte, baldeábanos para que non abrisen, rascábanse e pintábanse. Cada un coidaba os seus, si, coidábanse moito porque era o medio de traballo e custaba moito mercalos. En Mourisca podían deixar os barcos a cuberto cun pago.

A vela poñíase cando saían fora de Tulla ou Mourisca, primeiro envergaban e, nada máis saír da rompente das ondas, izaban a vela e enseguida se poñían a navegar. Os días que traballaban cerca ían a remo.

Cando tiñan moita pesca, mandábame chamar e ía con cestas a buscar o peixe; teño chegado á praia e xa o tiña todo repartido porque, claro, había tanta fame que algúns se achegaban onda eles a pedirilles para comer... ¡E outros tamén por non ilo pescar, pero el era demasiado bo e dáballes a todos! Un día que lle dixen que non me fixese baixar á praia se o ía repartir todo, el díxome: "Cala, muller, que nós aínda temos que comer e algún nin iso ten".

#### **¿Recordas algunha lenda, versos ou canción da época?**

Agora non.

#### **Refráns...**

Vaia, único un que dicían: "Cerra Arousa, mala cousa"

porque, cando cargaba o temporal de fóra, viña máis forte, e cando viña do sur, era máis apracible.

### **Cónteme algunha anécdota que lembre pescando.**

Vindo da Costa da Vela no bote, ao chegar a Tulla, o cunqueiro envorcou e, como non sabía nadar, Carlos foi salvado pero en vez de agarrarse ás súas costas, agarrábaselle á perna e case afogan os dous.

Outra vez en Aldán, xa viña de facer un lance en Bon e nada, cando estaban a largar, alí chegou un gameleiro que lles dicía “Heiche de joder o lance”. Pero empezou a vir mal tempo e cun golpe de mar a gamela deulle a volta. Carlos dixo que o ía salvar e os que ían con el dicíanlle que era moi perigoso, que non fose. Tirouse e salvouno. O home moi agradecido quería facerse amigo del, pero Carlos díxolle: “Veciño, si, pero amigos nada porque me viñas joder e, se non te salvo, ías ti jodido”.

Tamén acordo unha vez que viñan de Portonovo. Eran cinco a bordo do polbeiro con mal tempo ameazando, pero querían chegar pronto a terra. “Dános tempo, dáanos tempo”, dicían. O caso é que ao chegar á altura de Udra envorcaron e, como as pedras estaban cerca, querían nadar cara a elas. O que se achegou de primeiro cunha onda bateu contra as pedras e, como a marea estaba baixa, esvaraban no verdello e nas algas. A pouco morre... andou coxo bastante tempo. Entón tiveron a sorte de que un barco de motor os mirou e saíu a axudalos. Primeiro colleu os que estaban no mar e despois, os das pedras. Salváronse todos.

Despois das “rapetas” viñeron traíneiras e foron o “xeito” en Bueu. Alí botou pouco tempo. Empezaron a vir a xouba e a sardiña que levaba tempo sen entrar, gañaba máis cartos e traballaban para as fábricas. Pronto empezaron a vir máis homes e máis barcos e o peixe valía menos. Cando veu o tempo da lura, deixou os barcos da ardora que ían

á sardiña e volveu ás praias: Tulla, Mourisca, Area de Bon, Lagüelas, Praia de Beluso, Roiba, Canelas, San Vicente,... Pero ultimamente xa lles impedían faenar por fóra e abriron unha lonxa en Bueu. Poñíanlles regras aos mariñeiros e a algúns ata lles queimaron os aparellos por ir pescar de noite. Ás

vezes había pelexas nas praias pola luz. Para a rapeta, se ti tes a luz, non che podía tocar ninguén aposta, pero ás veces andaban a paus nas praias por iso. A luz despachábana nas Comandancias... en Tulla había dúas postas... respectábanse normalmente os lances, pero ten habido denuncias e pelexas. Empezaron as lonxas despois de que viñesen as fábricas.

Un día que viñamos de traballar ao asexo en Area de Bon, dixo Carlos: “Agora temos que ir á luz en Tulla”. Chegaron ás catro da mañá e tiñan que esperar a lua “que o peixe que miramos rebullar ten que vir para terra”. El e mais eu deitámonos na tilla e os outros, por alí. Entón Carlos levantouse e dixo: “Xa se mira vir a bandada, dentro dun pouco imos largar”. Pero quedamos todos durmidos ata que sentimos o ruído doutro barco. Era outro que largaba, pero non tiña luz e nós si. Despois dun intercambio de palabras: -Eu teño un primeiro de luz.

-Vaia... agora xa estou... collo eu e douche a metade.

Era xurelo e levárono eles todo nos cestos para vender. Daquela díxenlle eu: “¿Ves o teu amigo? Agora vaite comer caldeiradas con el; é tan amigo que che leva toda a pesca e ti, tan amigo”.

### **¿Era perigoso ese traballo? ¿Lembra algún naufraxio?**

Unha vez saía o home da de González de Nacidas, tiña un barco da ardora e saía a dar o asexo unha noite de temporal, pero era lúa chea. O caso é que se



*Carlos dixo que o ía salvar e os que ían con el dicíanlle que era moi perigoso, que non fose...*



Ile fíxo un buraco no barco e, con tanto mar que había, non podían volver a terra. Entón saíu o Cajaxabón a socorrelos e por sorte salvounos. No mar os máis atrevidos eran os que morrían. Había moitos naufraxios nas dornas que ían ás robalizas: Lolo de Rafael, os Portugueses... e outros. Ían a Cíes, Muros,... eses mares de máis afora. Nalgunha casa morrían todos: pais e fillos. Cando quedaban fóra de porto, avisaban polos barcos, polos de transporte de víveres das tabernas. Ás veces na casa pensaban que estaban fóra e estaban xa afogados. Pescaban cerca dos penedos cando había moito mar. Cando se picaba o mar, era cando saían a comer o isco que lles botaban. É onde máis mariñeiros acordo que morresen.

#### ¿Como e que comían os mariñeiros?

Normalmente na casa e, se non había nada, ao asexo. Comíanse tazas de caldo con pan fervido, ovos, leite (ben...algún que tiña vacas vendía o leite e tomaban leite con agua para facelo render máis). Outras veces levaban ou mandábaselles o xantar á praia, quentábano na praia ou na caseta e ata asaban peixes dos que tomaran. Os bocadillos eran de touciño, chourizo, arenques, queixo ou sardiñas asadas. Daquela non había tabernas. A primeira que se puxo no fondo de Sar era na de Apolinar. Todo era barriga e piollos de comer mal. Acórdome dunha vez unha anécdota coa profesora cando un rapaz lle levaba o leite:

-E logo túa nai, ¿como bota tan pouco leite?  
-Porque ten que sacar cartos para mercar a roupa.

-¿E como tendo para roupa andas tan sucio?  
Dille a túa nai que vos lave e vos saque os piollos.

-Ela di que non temos.

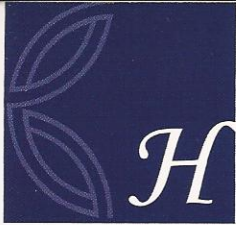
Entón colleu un papeliño e envolveulle un piollo e díxolle:

-Lévallo a túa nai e dille que cos cartos vos lave, que mira como cheiras; e dálle estes bichos, que os mire ben.

#### ¿Cal era o destino da pesca?

Era para vendelo; cando non había lonxa, vendíase á Burra, que lle chamaban á abuela de Consuelo, ou tamén a Solema. Ás oito da mañá marchaban con el a Pontevedra, Marín, Santomé ou Cangas. O transporte eran o burro, así cargado polos dous lados, despois os carros de bois, logo hubo tractores e máis tarde camións. Ás 12 do día volvían recoller a lura. Cando marchaban, deixaban unha muller que recollese a pesca. Estaba fronte á de Amieiro... Aínda se lle protestou polo cheiro, e mira ti que agora esta alí todo.





## HOMENAXE AOS NÁUFRAGOS



Un ano máis deixamos esta sección en boca dos escolares de Bueu, froito dese concurso que Os Galos convoca cada ano con motivo do Día das Letras Galegas, onde se poñen en relación as distintas xeracións e xorden bonitas e tenras comunicacións. Temos constancia, así o reflicte a revista escolar do CEIP Montemogos, do moito sentimento amosado nesta sección.

A nosa homenaxe este ano vai para os náufragos desas embarcacións anónimas, as pequenas embarcacións que faenaban nos penedos ou preto da costa, dentro das rías. Non hai naufraxios anónimos, evidentemente, pero hainos nos que soa máis o nome do barco có dos homes. A eses homes precisamente, dorneiros, gameleiros, xeiteiros e polbeiros de Bueu queremos render neste exemplar a nosa sentida homenaxe, esta vez baixo o puño de Sara Gómez García de 12 anos, do CEIP Montemogos Beluso.

## A DORNA DE EDUARDO

Esta historia contouma a miña avoa Josefa Sánchez Meira e comeza así:

Un día de verán o irmán da miña avoa, que se chamaba Eduardo, e o seu cuñado Xaime, como de costumbre, saíron pescar na dorna de Eduardo. Saían á mañá e regresaban ao atardecer. Todas as noites, para comprobar se había bo tempo, escoitaban a radio pero esa noite estropeóuselles e non o puideron facer.

Á mañá seguinte, cando chegaron á Praia de Beluso, colleron a dorna e marcharon cara á illa de Ons a pescar. Alí encontráronse con outros mariñeiros que tamén estaban faenando. Pola contra, como estes mariñeiros si oíran a radio a noite anterior, dixéronlles que marchaban para terra porque se achegaba un gran temporal. Eles responderon que quedaban un pouco máis porque aínda non pescaran nada e querían volver con algo á casa. Os outros mariñeiros, tras a resposta, fóronse.

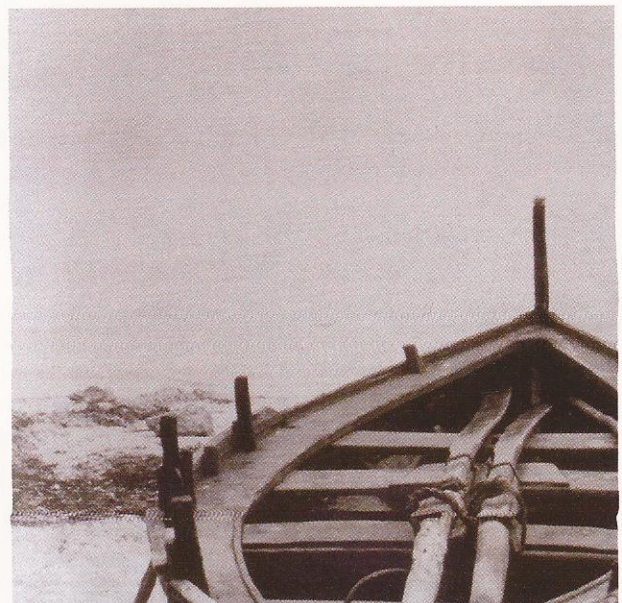
Unha hora despois comezou o anunciado temporal e sucedeu o peor. Non se sabe moi ben o que aconteceu, pero existe unha teoría:

Como Xaime non sabía nadar, cando caeu da dorna abaixo Eduardo debeu de tirarse ao mar en busca del; cando tentou subilo, Xaime debeu de suxeitarse a el e afogaron os dous.

Esta teoría dedúcese porque apareceron enriba da dorna unhas zapatillas de Eduardo. Só é unha teoría xa que os dous están mortos aínda que os seus cadáveres nunca apareceron.

Ese mesmo día a muller de Xaime co disgusto púxose de parto e tivo un fillo ao que lle puxeron o nome do pai, na súa memoria.

Disto xa pasaron trinta anos.



## HOMENAXE AOS NÁUFRAGOS



Un ano máis deixamos esta sección en boca dos escolares de Bueu, froito dese concurso que Os Galos convoca cada ano con motivo do Día das Letras Galegas, onde se poñen en relación as distintas xeracións e xorden bonitas e tenras comunicacións. Temos constancia, así o reflicte a revista escolar do CEIP Montemogos, do moito sentimento amosado nesta sección.

A nosa homenaxe este ano vai para os náufragos desas embarcacións anónimas, as pequenas embarcacións que faenaban nos penedos ou preto da costa, dentro das rías. Non hai naufraxios anónimos, evidentemente, pero hainos nos que soa máis o nome do barco có dos homes. A eses homes precisamente, dorneiros, gameleiros, xeiteiros e polbeiros de Bueu queremos render neste exemplar a nosa sentida homenaxe, esta vez baixo o puño de Sara Gómez García de 12 anos, do CEIP Montemogos Beluso.

### A DORNA DE EDUARDO

Esta historia contouma a miña avoa Josefa Sánchez Meira e comeza así:

Un día de verán o irmán da miña avoa, que se chamaba Eduardo, e o seu cuñado Xaime, como de costumbre, saíron pescar na dorna de Eduardo. Saían á mañá e regresaban ao atardecer. Todas as noites, para comprobar se había bo tempo, escoitaban a radio pero esa noite estropeóuselles e non o puideron facer.

Á mañá seguinte, cando chegaron á Praia de Beluso, colleron a dorna e marcharon cara á illa de Ons a pescar. Alí encontráronse con outros mariñeiros que tamén estaban faenando. Pola contra, como estes mariñeiros si oíran a radio a noite anterior, dixéronlles que marchaban para terra porque se achegaba un gran temporal. Eles responderon que quedaban un pouco máis porque aínda non pescaran nada e querían volver con algo á casa. Os outros mariñeiros, tras a resposta, fóronse.

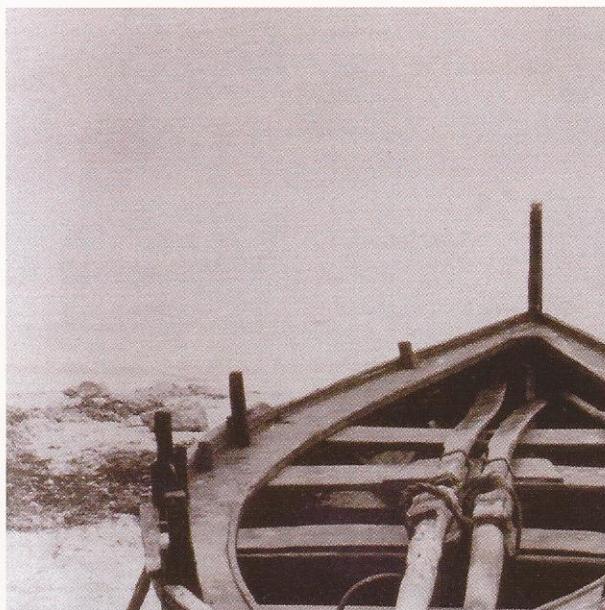
Unha hora despois comezou o anunciado temporal e sucedeu o peor. Non se sabe moi ben o que aconteceu, pero existe unha teoría:

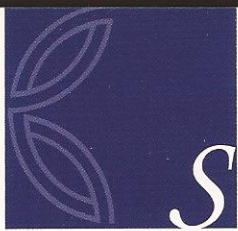
Como Xaime non sabía nadar, cando caeu da dorna abaixo Eduardo debeu de tirarse ao mar en busca del; cando tentou subilo, Xaime debeu de suxeitarse a el e afogaron os dous.

Esta teoría dedúcese porque apareceron enriba da dorna unhas zapatillas de Eduardo. Só é unha teoría xa que os dous están mortos aínda que os seus cadáveres nunca apareceron.

Ese mesmo día a muller de Xaime co disgusto púxose de parto e tivo un fillo ao que lle puxeron o nome do pai, na súa memoria.

Disto xa pasaron trinta anos.





## Salve Mariñeira

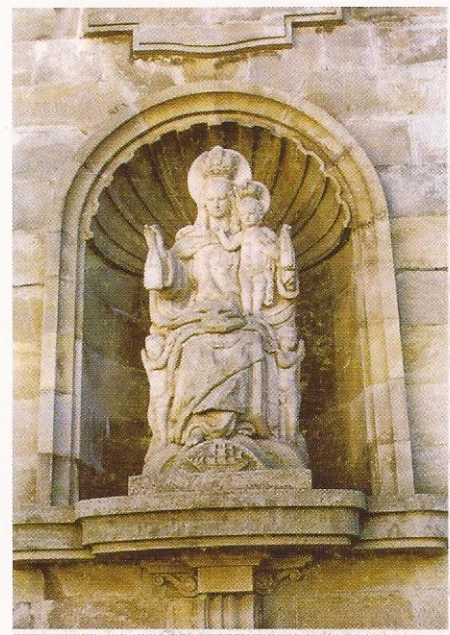
Por algunha estraña razón cada vez que escoitamos cantar a "Salve mariñeira" moitas persoas sentimos un arrepío na pel. A curiosidade levounos a coñecer a letra do cantar para ver se nos dicía algo.

Desde os inicios do cristianismo, a Virxe María foi proclamada como "Estrela do Mar" e o seu equivalente *Stella Maris*, de aí que a estrela sexa un elemento da iconografía mariana. No século V era frecuente que, cando algunha expedición mariña tiña unha misión difícil ou arriscada, se puxese baixo a especial protección da Virxe María. Alfonso X *El Sabio*, nunha "cantiga" ordena que "as popas dos buques de certa importancia estean decoradas, formando doselete para gardar a imaxe da Virxe".

Nun primeiro momento foi o nome da Inmaculada o que comezou a facerse popular, sobre todo a partir da época dos descubrimentos. Desde a batalla de Lepanto a Virxe foi invocada baixo o nome de "Virxe do Rosario" polas xentes do mar. O cambio por Virxe do Carme atópase no monte Carmelo, ubicado en Israel, entre Samarí e Galilea, xunto ao mar Mediterráneo. Neste monte viviu o profeta Elías. Os carmelitas habitárono dando culto á Virxe, como xa o fixeran os anacoretas antes. A devoción pola Virxe do Carme foi crecendo, e o papa Sixto V aprobou a súa festa no ano 1587. Nos séculos XVIII, XIX e XX a Virxe do Carme é considerada por todos como a Virxe do Mar, Estrela do Mar e Raíña do Mar.

A "Salve mariñeira" ten a súa orixe na zarzuela "*El Molinero de Subiza*", de Cristóbal Oudrid, compositor de Palencia, do século XIX. A peza foi estreada no *Teatro de la Zarzuela*, de Madrid, en 1970, e dela sacáronse os versos.

*Salve, Estrella de los Mares.  
Iris de eterna ventura.  
Salve. ¡oh Fénix de hermosura!  
Madre del Divino Amor.  
De tu pueblo a los pesares  
tu clemencia dé consuelo.  
Fervoroso llegue al cielo  
y hasta ti, y hasta ti nuestro clamor.  
Salve. Salve. Estrella de los Mares.  
Si: fervoroso llegue al cielo  
y hasta ti, y hasta ti nuestro clamor.  
Salve. Salve. Estrella de los Mares.  
Estrella de los Mares.  
Salve. Salve. Salve. Salve.*



NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN (Escultura de Asorey)

Entre os festexos á patroa dos mariñeiros está a procesión da Virxe do Carme que, saíndo da parroquial, chega ao Porto onde se oficia a Misa Solemne, realizándose ao seu remate a Ofrenda Floral aos Náufragos depositando coroas de flores no mar. A imaxe da patroa dos mariñeiros, que vai nun barco da procesión, regresará despois á igrexa, acompañada polos devotos.

Este acto está a deixar de ser un acto popular e multitudinario por cuestións de "seguridade" e agora xa non é fácil atopar un barco no que ir á procesión.

Mais, posiblemente non é a letra en si a que nos estremece senón en quen se pensa mentres se escoita. ¿Ou será o arte de quen a canta a causante de tal efecto?

Á vista dos avances producidos nas últimas décadas no que á discriminación da muller refire, podería pensarse que cada vez estamos máis cerca de acadar esa anhelada realidade social chamada igualdade.

Pero non debemos enganarnos, xa que aínda queda moito camiño por percorrer para que todas esas boas ideas, que hoxe se plantexan, non rematen sendo unha mera declaración de intencións.

Mais deixándolles aos señores políticos que fagan o que neste senso lles compete, nós, dende a nosa revista e en prol de avanzar un pouquiño máis neste arduo camiño, tentaremos aportar o noso gran de area, facendo unha breve reflexión sobre a nosa herdanza cultural galega.

Dende sempre, tivemos un grande aprecio polo saber popular reflectido nos refráns que van pasando de xeración en xeración. Por iso, o noso propósito é, aínda que con certa dificultade por mor da tradicional oralidade destes proverbios, atopar aqueles nos que se amose con claridade o papel secundario que durante anos tivo, e que na maioría dos casos segue a ter, a muller no plano social. Así este ano, considerando as alusións que se están a facer sobre a muller e o mar, e logo de analizar diversos textos galegos de refráns, atopamos ben poucos nos que se relacione muller e mar:

*O mar e a muller hanse de lonxe ver  
Casa sen muller e barco sen temón, igual  
cousa son*

*Muller sen marido, barco sen temón  
Muller, vento, tempo e fortuna, pronto se  
muda*

*Á muller e ao vento, poucas veces e con tento  
Da muller, do tempo e do mar, pouco se hai  
que fiar*

*A muller e a sardiña, pequeniña e escachadiña  
A muller, a sardiña e a sartén, na cociña están  
ben*

*O barco segue ao temón, á muller ao marido  
A muller e a sardiña, canto máis saladas, máis  
daniñas*



Debuxo de Miguel Fernández

Unha vez lidos estes refráns, resulta ben doado percatarse de que detrás deles está a voz de homes afeitos á antiga usanza, pero nós non imos sentirnos ofendidas, mostrando deste xeito o exceso de respecto que sobre a liberdade de opinión profesamos. Mais moito coidado, señores, que, á vista do cambio de sexo que os peixes están a padecer, non ha tardar o día da unificación da especie nas redes dos nosos mariñeiros xa veñen menos rinchas e máis cabalóns.

Por outra banda, e xa que imos camiño da igualdade, queremos suxerir un novo refrán que plantexa un reparto máis equitativo de tarefas e beneficios.

Partimos de que a cociña é para todos e o mar tamén.

Hoxe en día, a cociña xa non é territorio feminino en exclusividade: velaí os Arguiñano, os Arzak, os Adrià, por exemplo... Mais, ¡para catro homes que cociñan, logo se fixeron famosos!

Despois desta análise da visión da muller a través da nosa cultura, ben puideramos concluír que esta anónima sabedoría popular non fai máis que pór en evidencia un verdadeiro problema universal, que ten o seu mellor reflexo no incesante esforzo dalgúns homes en mermar a figura da muller, por temor a sentírense superados.

Mais nestes tempos que corren, e en relación co tema que nos atinxe, poderíamos suxerir novos refráns de recente adaptación á vida, nos que a discriminación da muller deixe de ser unha constante:

*Se o mar has respectar, á muller nin che hei contar*



Chámome Pescadoira e son unha praia de Bueu, do cal me sinto moi orgullosa. Nacín –uff– hai non sei cantos miles de anos. Son filla do mar e da terra, que daquela estábanche moi namorados pois aínda o cemento non se interpuxera entre eles.

Cando era pequena, era moito máis grande ca agora. Chegaba dende a banda do río ata a nave da cetárea. Que fermosa era daquela, ¡ata tiña dunas e unha gran lagoa detrás que ocupaba todo o centro de Bueu! Polas ladeiras baixaban espléndidas carballeiras, e ao fondo o monte Liboreiro sacaba peito –pobriño– dominando a paisaxe do val, como un poderoso vixía defendendo a súa vila.

Os primeiros homes que vin de cerca foi hai case 2.000 anos, lémbrome como se fose onte. Aqueles romanos éranche xente ben forte e aguerrida: non eran moitos, pero como berraban os condenados. Iso si, non daban un pau á auga porque tiñan moitos escravos que lle facían todo o traballo duro. Así fixeron un pequeno poboado e un forno para facer ánforas, e sobre as miñas areas tendían as peles de coiro para que secasen e curtisen ao sol. Agora só quedan ruínas... ¡como pasa o tempo! Oín algo dun museo, pero non sei eu se chegarei a velo algún día.

Despois polo mar empezaron a chegar máis e máis homes en barcos de todo tipo.

Os barbudos viquingos durmiron moitas noites sobre as miñas areas, facían fogueiras para quentarse e sentaban ao redor delas para contar historias sobre os seus deuses nórdicos. Hoxe en día hai quen di que as nosas fermosas dornas herdaron parte da súa nobreza daquelas altivas naves.

Tamén foron moitos os piratas e corsarios que na Idade Media fondearon as súas flotas nas miñas augas. Aquí descansaban e curaban as súas feridas, e tamén enchían as súas barricas con auga fresca do río Bispo. Despois marchaban a facer algunha desfeita nas vilas do redor.

A principios dos século XIX foi cando comezou a chegar xente a esgalla. Fixeron un feixe de casas ao meu redor e instalaron fábricas de salazón e conserva. Sobre as miñas areas varaban decenas de galeóns que chegaban do mar repletos de sardiñas e boqueróns. Había tanto peixe que moito quedaba tirado pola area e os rapaces dedicábanse a xogar con eles. Agora case non hai peixe comparado con aqueles tempos; o mar estase esgotando e, en vez de coidalo, os humanos non fan máis que desprezalo botándolle cemento, lixo e ata chapapote.

Ala polo ano 1997 chegou aquel tráxico día que nunca esqueceré. Aquela soleada tarde eu estaba gozando dunha estupenda xornada de verán, pensando no fermosa que saíra nas postais de Bueu dese ano. Os rapaces non deixaban de xogar nas miñas augas mentres as súas nais charlaban alegremente e tomaban o sol. ¡E de repente vin aqueles grandes camións amarelos que asomaban pola punta da dársena do peirao pesqueiro! En seguida souben que algo ía mal, e un estremecemento percorreume todo o corpo de este a oeste. Cando as escavadoras empezaron a envorcar terra e pedras sobre o mar, as miñas peores sospeitas confirmáronse. “¡Deus santo, vanme cortar a anduxía!”, pensei, e que mal durmín aquela noite... Os días seguintes foron verdadeiro calvario, máis e máis camións e as escavadoras botando máis e máis terra. Eu quería



berrarlles “¡Parade! ¡É que non vedes que me ides matar!”, pero ninguén me escoitaba. Os veciños contemplaban tranquilamente as obras, coas mans nos petos, alleos ao meu terrible sufrimento. Como chorei aquel día, e moitos días dende aquela.

O que veu despois xa todos o coñecedes: nove anos de calvario levo xa, estou afogada contra unha esquina, dóeme todo e os muros non fan máis que caerme enriba. Os veciños xa non me queren, teño que oír cousas como “Esta praia non vale para nada, xa tiñan que reenchela e poñer un heliporto”. É que xa non lembran como xogaban felices hai poucos anos nas miñas areas, como saltaban e corrían, como coñeceron as primeiras mozas e como formaron parte daquelas pandillas que facían fogueiras de San Xoán e bailaban ao redor delas. Só aqueles rapaces das pancartas se lembraron de min, pedían auxilio para o meu sufrimento... “SOS Pescadoira”, dicían, e canta razón tiñan.

A verdade é que cada día che estou máis deprimida. Ademais souben que a miña irmá, a praia de Beluso, enfermou do mesmo ca min e tamén o está pasando moi mal. E, por se isto fose pouco, a miña amiga da alma, a pequena Petís tamén podería enfermarse do mesmo mal. Ata as miñas primas, esas fachendosas de Loureiro, Agrelo e Portomaior teñen medo de contaxiarse.

Agora, como estou vella e enferma, queren afogarme para sempre dentro dun relucente peirao novo, querenme botar toneladas de pedra e cemento enriba para aparcas iates e coches. ¿Como vou respirar dentro dunha dársena cerrada con centos de barcos, vertidos e gasoil? ¿Como van extraer a ameixa os mariñeiros da vara que súan tinta moitos días do verán para recolleitála?

Pero o outro día sucedeu algo extraordinario: nun periódico vello que trouxo o mar lin que se

xuntou algunha xente que sofre por verme así. Chámanse Anduxía. Eles si que me entenden; saben todo o que me pasou e como se chama a miña enfermidade, saben que teño cura e que podo durar cando menos outros tantos miles de anos. Queren que os seus fillos volvan xogar nas miñas areas... ¡que alegría! A lo menos algúns comprenden a miña rabia e a miña dor. Só por iso vale a pena seguir existindo cada mañá.





## DAQUELES ENREDOS. A ACTIVIDADE LÚDICA NO MAR.

### O instinto de enredar

Incluso antes de definirse como especie, o home tivo a necesidade de xogar, un instinto que compartimos co resto dos primates e en xeral con todos os mamíferos. O que nos fixo diferentes, humanos, foi que imprimimos aos nosos xogos a capacidade de imaxinar e predicir feitos en base á memoria acugulada. Lidando co sílex na súa cova burgalesa de Atapuerca, o primeiro homínido europeo recoñecido deuse conta de que o seu enredo podía ser tamén unha ferramenta. Tras isto, hai xa máis dun millón de anos, o seu cerebro fíxose máis grande; comezou a utilizar a linguaxe; a ter comportamentos rituais, prácticas funerarias e manifestacións artísticas; aprendeu a domesticar animais e a cultivar a terra para producir alimentos; e, cismando aínda máis, argallou a escrita. Dende aquela ata a carreira espacial o tempo pasou nun lóstrego, tan só cinco mil anos de maxín, memoria e pracer por enredar e descubrir o mundo; en definitiva, de desenvolver a curiosidade intelectual que temos dende meniños e que por medio do xogo nos fai medrar en intelixencia.

A necesidade de desenvolvemento lúdico dos humanos adaptouse aos diferentes contornos físicos e culturais reflectindo as manifestacións cotiás e os seus medios produtivos. A mesma estrutura social, a convivencia humana, xorde as máis das veces en forma de xogo de regras nas que se atopa mergullado o factor cultural: o xogo aprende a vivir e a acadar o máximo de posibilidades de cada individuo dentro do seu grupo. Así, a diferenza doutros mamíferos, o home segue a xogar ata a idade adulta exercendo o instinto primario de competición, xogando para compararse cos demais, para coñecerse como individuo e para coñecer o seu medio físico. A natureza e o seu ciclo anual ofreceron o mellor escenario no que recrear a súa dimensión lúdica. Os distintos xogos simbólicos de cada estación representáronse como unha nova interpretación dos traballos, das crenzas ou das supersticións do pobo; hai unha época para os trompos, outra para ir aos niños ou andar aos cursos, para cantar aos maios ou aos reis, para os magostos, para os foleóns e para a transgresión do entroido. En definitiva, un abano de actividades aberto para interiorizar o mundo circundante.

Enredar ao xogo simbólico da natureza tamén puxo a disposición dos nenos unha grande

variedade de recursos materiais de balde, que os fixo ser actores intelectuais dun xoguete que eles mesmos deseñaban e codificaban, unha dinámica que quedou escagallada pola introdución do consumismo dos sesenta. A partires daquela non se tivo en conta o potencial creativo dos nenos; máis aínda, pasaron a converterse en simple consumidores e obxecto das agresivas campañas publicitarias das industrias xogueteiras. Cunha demanda de entretemento hedonista constante, hoxe os máis novos xa teñen o modo tecla activado dende o berce; expresan os seus sentimentos cos signos do *emoticon* e manexan outras linguaxes, outros conceptos, que requiren outro xeito de aprender e de acercarse a eles. Son fillos deixados da man da tecnoloxía en fogares con pais ausentes, que reciben constantes bombardeos informativos e están acostumados a traballar con moitas fiestras abertas ao mundo. Así, estanse a facer expertos en tecnoloxía e multiculturais pero, pola súa soidade, están habituados a respostar aos adultos co sistema bit: *on/off*. Esta xeración, xa coñecida como Net, non enredou na rúa e semella apática diante da súa identidade cultural se non ten unha boa motivación que a manteña en contacto coa fiestra da realidade de cotío.

### O mar ten algo de xoguete

Efectivamente, durante moito tempo o mar foi unha realidade lúdica na que se podía aprender a coñecer, interpretar e producir signos da cultura mariñeira. O gran parque temático intermareal que se descobre en cada devalada, servíalles aos nenos para coñecer e enfrontarse co seu medio mentres enredaban a botar anaus de cortizo con velas de papel na beira da praia ou andaban coas videiras aos *caranguexos* nas fochas das pedras. Aprendían a vivir o mar amodiño mediante un proceso informal de descubrimento e de imitación que os mergullaba na súa cultura de xeito lúdico. Máis tarde, cando xa estaban integrados na vida de mariñeiro como rapaz de a bordo, deberían pasar pequenas probas iniciáticas que evidencian o uso do xogo como rito de paso asociado á adquisición de novos valores dentro do grupo: ter folgos no peito para tocar o corno con potencia ou cobrar o rizon a pulso e metelo a bordo co brazo estirado, indicaban que xa había outro home a bordo con dereito a quiñón.

Pero eran os xogos de competición, que se celebraban en espazos públicos xeralmente durante



as festas patronais, o mellor escenario para a demostración das habilidades e destrezas aprendidas tras un longo proceso de enculturación. Nestas celebracións aceptar o desafío da competición significaba ter a oportunidade para acadar prestixio e recoñecemento social mentres se amosaban as capacidades de loita, resistencia e estratexia, pero era tamén a obriga de asumir o cumprimento da regras dunha actividade lúdica libre alonxada da rutina do traballo.

No xogo do pau ensebado os participantes debían pasar por un mastro de entre seis e oito metros que se colocaba na proa dunha embarcación, a modo de bauprés, untado con graxa no seu tramo final. No tope do mastro colgaba unha bandeira que era o trofeo para o hábil gañador. Xunto coas probas de natación, este era un xogo de exhibición física individual que reforzaba a admiración dos protagonistas diante dos seus e procuraba o fortalecemento do corpo e o dominio sobre si mesmo.

Sen embargo, sempre foron as regatas o xogo de competición máis celebrado na costa porque, dende unha visión sociocultural, favorecían a coincidencia lúdica da xente da bisbarra e axudaban á cohesión das relacións sociais. Era

unha actividade que se desenvolvía en forma grupal e que implicaba contar cunha boa embarcación, un bo adestramento da tripulación e vontade de competir con outros acatando unha estrutura regulamentaria moi precisa. Relata Estévez no seu libro a grande importancia das antigas regatas que se celebraban en Bueu dende principios do século XX con motivo das festas do Carme e das Dolores. Había distintas modalidades: buquetas, dornas, botes e chalanas, pero subliña como excepcionais as de traíñas celebradas nos anos 1918 e 1919 por seren as de máis sona, pese a estar pasando pola terrible epidemia de gripe que afectou a unha boa parte da poboación. Dispoñermos dos datos que aporta Estévez é un auténtico privilexio ao que se lle suma hoxe a referencia das bases de participación nas regatas das festas da xuventude de Bueu de 1931 para embarcacións a vela.

Celebradas na tarde do día tres de agosto, nestas regatas só participaron botes polbeiros en tres categorías diferentes segundo as cuartas de quilla; de 14 a 14 e •, de 16 a 16 e • e de 17 a 17 e •. As bases establecían que cada embarcación estaría tripulada unicamente por dous homes e non levaría máis dunha vela, dimensionada cun puxame de



roda a roda para facer o percorrido polo campo de regatas dende unha boia situada a 40 metros do peirao do Comercio, ata dar a virada por barlovento noutra situada na Pedra dos Maiores, un baixo a milla e media de Bueu en liña coa Punta Festiñanzo. Despois de ter tomada a saída, tiñan absolutamente prohibido usar os remos, tocar a boia na virada e, por suposto, entorpecer intencionadamente as manobras doutras embarcacións. Para facer o percorrido de tres millas, participaron un total de 26 botes que empregaron uns tempos de 57 minutos para a categoría de 17 e •, 46 para a de 16 e • e 55 para a de 14 e •.

idealista. A desconfianza ou fragilidade de implicación da nosa sociedade está marcada pola inseguridade e polas experiencias negativas de carácter institucional que, as máis das veces baixo a corda da instrumentalización, transmitiron erroneamente o concepto de cultura e modernidade. A ineficacia das sucesivas administracións e a minguada iniciativa social diante da destrución do patrimonio marítimo, pon de manifesto que "o noso desprezo pola cultura do territorio está a chegar a niveis de colapso" (Ignacio Castro, 2006). Diante desta realidade, debemos estar á procura dun compromiso crítico



Finalmente tamén se abriu a participación a catro embarcacións que excedían a medida de quilla, establecendo unha cuarta categoría de 18 cuartas, na que o gañador tardou 1 minuto 32 segundos en facer o mesmo percorrido. Os premios entregados foron iguais para cadansúa categoría: 50 pesetas para o primeiro, 30 para o segundo e 20 para o terceiro.

Daqueles enredos apenas queda hoxe algunha que outra fotografía e o esquecemento total nas novas xeracións porque, ao mesmo tempo que se deixaron de construír embarcacións tradicionais nas carpinterías de ribeira, as funcións sociabilizadora e iniciática das regatas perderon a súa proxección e, a diferenza doutros países, non fomos quen de facer xurdir unha resposta adaptativa ao novo medio social que fixera evolucionar as actividades lúdicas tradicionais do mar cun novo senso. Nun contexto onde cada un "anda ao seu", a participación e o compromiso social en Galicia son considerados por moitos unha perda de tempo ou unha simple inxenuidade

e participativo para exercer as responsabilidades do ser colectivo e acadar a capacidade de actuar e decidir na construción da ética do "nós" interesado no destino común.

"Participar supón un plus de vontade, de intervención, un sentimento de pertenza a un colectivo, a un grupo, a unha cidade, a un país... un mínimo esbozo dun proxecto propio, dunha finalidade propia" (Pindado, 2000). Baixo esta premisa, a nosa capacidade de participación deberá ser estimulada polo mesmo desafío que amosa a realidade máis próxima; a perda do patrimonio lúdico mariñeiro ou o posible derrube dun estaleiro. Un plantexamento destas características céntrase en devolver o protagonismo á xente, un obxectivo que se fai real e concreto en contextos locais onde as persoas deixan de ser individuos anónimos para transformarse en cidadáns (Limón, 2002). Nota: este artigo foi posible grazas á xenerosa participación de Tomás Massó Bolibar, digno herdeiro dunha saga de filántropos.