

OS GALLOS

Revista de divulgación da cultura marítima e fluvial · Bueu · Nº 4 · 2010

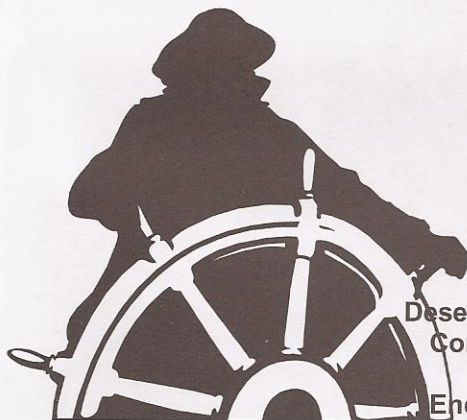


REVISTA OS GALOS

Número 4, ano 2010

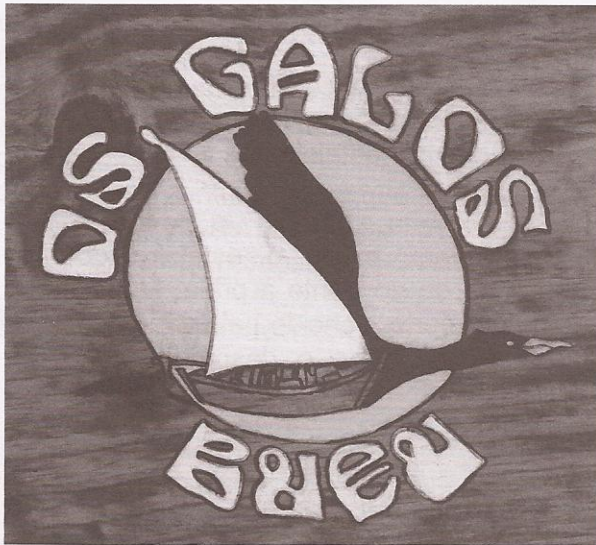
ÍNDICE

Editorial - <i>Silvia García</i>	3
O astelerio do Purro - <i>I. e J. P. Baptista</i>	6
Viñetas de Luís Davila	11
A travesía do apóstolo - <i>Covadonga López</i>	12
Bote polbeiro - <i>C. Chapela / D. Bernárdez</i>	16
Recuncho literario:	
<i>Lucía Novas</i>	18
<i>Relatos escolares</i>	19
Se Carlos Deza volvese - <i>Salvador Rodríguez</i>	27
A bordo do bergantín esmaltado - <i>Maracaibo</i>	29
Os ramallos dunha fronteira incerta - <i>X. Toxo</i>	33
Refraneiro - <i>Sandra Conde</i>	34
Resume do XIII encontro - <i>Redacción</i>	35
Viñetas de Luís Davila	39
A vida nunha illa - <i>Anxo Cabada</i>	40
Naufraxios, as súas causas - <i>Berto S. Esperón</i>	41
Estaleiros de ribeira - <i>Suso Portela</i>	46
Programa Encontro 2010	49



Dirección - Ana Gil
Redacción - Sandra Conde, Víctor Domínguez, Paco Álvarez
Colaboradores - Silvia García, Berto Santiago Esperón, Covadonga López de Prado, Xaime Toxo, Luís Davila, Ivone e João Baptista, Anxo Cabada, Cristina Chapela, Diana Bernárdez, Suso Portela, Lucía Novas, Salvador Rodríguez, Maracaibo, e os escolares premiados de Bueu
Deseño e maquetación - Manuel Gandón, Sonia Barreiro
Corrección de textos - Política Lingüística
Patrocina - Concello de Bueu
Enderezo asociación - galosbueu@yahoo.es
Imprime - Copimeu

Número de ISSN: 1888-606X - Depósito Legal: PO 459/2006



E curioso sentir que chega o verán coas mesmas reivindicacións sobre a mesa, as mesmas necesidades de tomar conciencia da importancia social de reclamacións que levan anos na comunidade e que se convertiron en símbolos da necesidade de protexer o patrimonio inmaterial, o das palabras, o do saber, o do coñecemento que se transmite vendo traballar.

Ainda é preciso tentar de concienciar á sociedade e aos políticos que a cultura marítimo

pesque-ra non forma parte da nostalgia, forma parte da nosa cultura pero tamén do lecer. ¿non nos ensinou a crise a descon-fiar da cultura do ladrillo, a descon-fiar dos paseos marítimos que botan cemento sobre os peque-

nos areais, sobre as rochas onde xogar ou orientarse para lembrar o achante das luras, a microtoponimia que ainda forma parte de nós? Non se pode buscar o desenvolvemento sostible, e que non sexa so un eslogán. Un ano máis reivindicando que o asteleiro de Purro, reparado e axeitado, pode ser un atractivo turístico e cultural para Bueu,

Pode que agora as redes sociais axuden nesa concienciación, a posibilidade de

difundir fotografías cunha posible reconstrucción do asteleiro contradí o argumento das persoas que o ven como un resto do pasado "feo" (como si neste país so pagara a pena conservar as fachadas de duro granito). Canto inda temos que aprender de todo o patrimonio inmaterial, de todas as palabras que nomearon as historias, os lugares, as ferramentas, e os obxectos feitos con traballo.

Probablemente este patrimonio ainda o podemos rastrexar nos libros de Torrente Ballester, un ilustre veciño de Bueu que conseguiu inmortalizar algo do "espíritu do lugar", e que este ano veremos homenaxeado en diversas conmemoracións (nesta revista aparece o eco de Torrente no personaxe de Clara Aldán que trascendeu os *gozos e as sombras* e pervive agochada en moitos outros relatos.

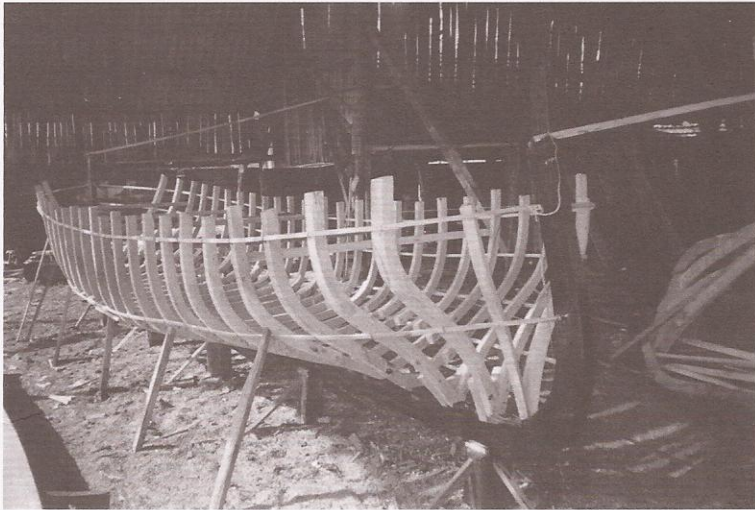
Hai ainda moito que recuperar e conservar namentras se goza do sol e do salitre, a reivindicación feita e argumentada xusto dende o mar, nas embarcacións que se recoñecen nesa velocidade distinta a do poliéster.



Se non queremos ver convertida a costa nun parque temático para turistas, sigamos a desfrutar do inmenso patrimonio marítimo-fluvial sen esquecer que convén seguir sendo teimudos, con confianza en que, máis pronto que tarde, se escoite o eco de tantas persoas convencidas de que o noso pasado forma parte tamén do noso futuro.

... um barco é como um filho saído do estaleiro que o concebe, fruto do saber arte e engenho do carpinteiro

Falamos de barcos, falamos de património, falamos de cultura marítima, ou melhor falamos de identidade, falamos de paisagem ribeirinha marítima ou fluvial.



Actualmente o património e a paisagem são dois elementos importantes e indissociáveis das embarcações.

Oceanos, rios e lagos tornaram-se na Pré-história *caminhos de água*, numa rede operada pelas embarcações, distribuidora de produtos, pessoas e bens, que permitiu fundar a *velha Europa*, modelo civilizacional que perdurou até hoje.

Com as suas diferentes tipologias, as embarcações pertencem a uma paisagem exclusiva, e são o resultado das produções de uma comunidade humana que lhes deu expressão e representação.

Pertencem à Arquitectura dos lugares ribeirinhos, Marítima ou Fluvial, que é identitária e única.

As embarcações foram o motor da civilização que conhecemos e a que

pertencemos. Este é o legado dos nossos barcos.

Para que existam os barcos tem que existir carpinteiros navais. Para existir carpinteiros navais tem que existir estaleiros

Em Bueu existem barcos e existem carpinteiros navais, existe o estaleiro do Purro na banda do rio frente à praia. Muitos esperam a sua morte, vencido pela exaustão dos dias o abandono e o descrédito dos homens.

A negação das memórias vivas.

É tão fácil apagar a memória dos lugares.

Difícil é recuperar

Reconstruir

Dar vida

Continuar a escrita a traços largos da história dos homens e dos seus barcos.

O estaleiro do Purro

Lá na banda do rio é o último resistente.

A história é feita de resistentes. A história é feita de homens e mulheres que acreditam

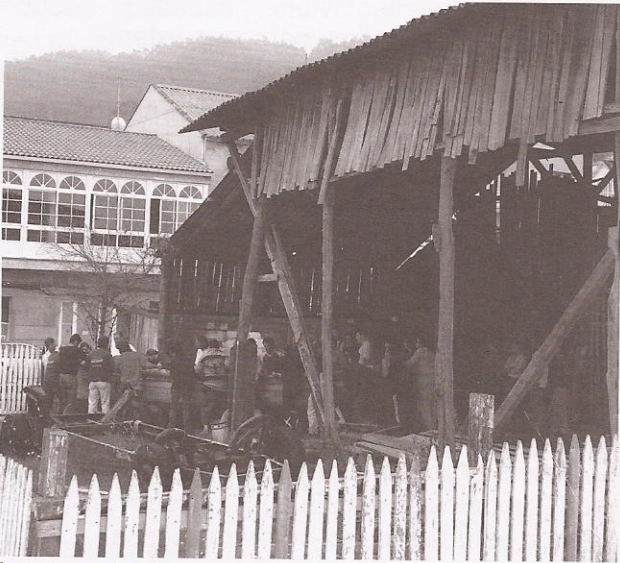
Falamos de barcos, dos barcos

Falamos de embarcações de trabalho,



construídas em madeira, tornadas obsoletas pelo avanço tecnológico, e pelo esforço de pesca. Falamos de embarcações construídas segundo técnicas apuradas de carpintaria de ribeira aprendida de geração em geração, um saber feito de saber saber, saber fazer. São estas que urge salvar e proteger com a lei, se a lei não serve devemos de contribuir para que se altere, para que sirva os barcos tradicionais e não se sirva dos barcos tradicionais.

Os barcos não sobrevivem sem os seus



lugares de nascença.
São como um povo sem terra.
Sem pátria.

Falemos então de identidade

Temos hoje consciência de que até à geração dos nossos avós (50 anos atrás) as embarcações que hoje dizemos "tradicionais", eram simplesmente os *barcos de trabalho* dos homens de então.

Trabalho de pesca, de transporte, de guerra, de pirata, de corsário, de vigilância, de salvamento, de carreira regular entre margens ou carreira entre países ribeirinhos, de lazer, de desporto...

Investigadores e cientistas (arqueólogos navais, arqueólogos subaquáticos, antropólogos, historiadores, engenheiros navais e arquitectos navais) estão nos últimos 20 anos, apostados em conhecer o universo destes *barcos*.

Porquê? – Simplesmente porque se provou, que entre todas as *peças* do património local, quando em presença de comunidades ribeirinhas, são os *barcos* que dão a diferença entre cada uma das comunidades humanas, logo são eles que identificam a *comunidade*.

Hoje, em que se caminha em direcção de uma única Europa e para um futuro global, encontrar as diferenças entre o um e o outro, é garantir a primeira de todas as liberdades fundamentais que a Humanidade conquistou: o direito a ser diferente, logo a ter *identidade*.

Continuamos a falar de barcos da identidade dos barcos, logo dos seus locais de origem, os locais de nascença.

Barco

O conceito de *barco*, entendido como meio de comunicação e de transporte, não é completo se não for entendido também como o meio de pesca e de sustento.

A verdade é que a utilização mais antiga para o barco é a sua capacidade de trabalho e não a de recreio. Assim se a embarcação não "trabalha" acaba também por entrar em declínio e desaparecer, por mais que se contrarie a tendência.



Sobreviveram até aos nossos dias algumas embarcações de pesca fluvial e local, por serem embarcações pequenas e de fácil manutenção. Objectos de interesse cultural, só algumas (poucas) foram salvas, em situação extrema, por Associações culturais e Clubes Náuticos que agora se desdobram a tentar encontrar maneira de as colocar na água novamente... mas já não "trabalham", não transportam nem pescam.

Com isto perdem-se os gestos, as palavras e os conceitos associados a cada arte náutica onde o barco é tão só a peça mais visível.

Com o estaleiro a situação é a mesma. Perde-se o saber construir, o saber fazer, a prática. Perdem-se os mestres carpinteiros sem barcos...

Falamos então de abandono.



Abandono

Há poucos anos, os barcos, grandes ou pequenos, eram abandonados findo o seu uso, nas praias, margens de rios ou portos, nos locais onde se construía ou reparavam.

Os estaleiros navais.

Todos os estaleiros tinham por isso a sua *lixreira* de carcaças de navios, a sua *sucata*, onde se iam reciclando ferragens e madeiras, que se retiravam sempre que tinham serventia até só restar a carcaça desmantelada, que se não servisse para melhor, sempre dava para alimentar as fogueiras de S. João ou de S. Pedro, os santos masculinos que os pescadores em Portugal mais festejam.

Afinal estas lixeiras eram o cemitério das embarcações...

Mas este abandono não traz agora a substituição com inovação tecnológica.

Traz a *morte* dos barcos e das comunidades ribeirinhas a eles associados.



Com o progresso e o novo ordenamento do território e das frentes ribeirinhas, a par da falência desastrosa do sector das pescas e de boleia neste, do da construção e reparação naval, os velhos lugares destes cemitérios, conside-rados, sujos e perigosos, deram lugar à especulação imobiliária e a empreendimentos habitacionais ou turísticos, ou ainda à "renaturalização" da margem, agora semeada de relva.

A par dos barcos perdem-se a memória desses lugares ribeirinhos, abandonados em nome do cosmopolitismo.

Ainda falamos de embarcações tradicionais...

Os investigadores usam várias fontes de informação para os seus estudos:

- Entrevistam pessoas, consultam os Arquivos históricos, comparam fotografias antigas, interpretam a iconografia (pintura, desenhos, modelos à escala...), analisam a bibliografia e estudam os ex-votos religiosos.

Mas a melhor informação continua a ser a do próprio barco original.

O mesmo se passa com o estaleiro. O melhor estaleiro, aquele que nos ensina, aquele que atravessa a espessura do tempo é o estaleiro original.

A par do barco são o *símbolo* individual de cada comunidade ribeirinha.

Resultam do apurar de milénios de conhecimentos artesanais, saberes do Saber-saber, do Saber-fazer e do Saber-ser: modos e usos do dia-a-dia de outrora, saberes náuticos e

ribeirinhos.

Por isso o barco ou o estaleiro devem ser entendidos individualmente, pois cada um é único no seu lugar, verdadeiros contentores de informação histórica,

São já poucos, é tempo de falar de extinção.

Extinção

O cosmopolitismo actual, com a sua voraz modernidade tecnológica, condenou as embarcações tradicionais, movidas à vela, a remo ou à vara, ao absolutismo técnico e assim ao seu desuso.

Com o desuso continuado virá a extinção.

Poucas pessoas, individualmente ou institucionalmente, perceberam até algum tempo atrás o *drama* desta extinção.

Não é a apenas o barco que se perde. É tudo o que está com ele, dentro dele, antes e depois dele.

Num barco, as diferenças são muitas entre estar como *tripulante* ou como *passageiro*.

Ao primeiro exige-se conhecimento técnico e experiência pessoal, ao segundo apenas a vontade de lá estar.

E é aqui que reside o maior problema para a *extinção*.

Quando um barco pára, poucos se dão conta, mas o tripulante, esse, sofre as consequências da perda do *seu* barco.

Aqui a mudança não dá lugar a novas formas de continuidade.

Quando um barco "tradicional" pára não é para ser substituído, é para *morrer*. Por isso o tripulante também pára. Quase sempre também definitivamente.

Afinal, perdemos com este *parar* os últimos 2500 anos de informação histórica, tecnológica, empírica e cultural.

Urge falar de inventários

Universidades, Associações e Investigadores apostados em conhecer o universo destes *barcos* criaram normas para o seu estudo: *levantamento, tipologia, inventário*.

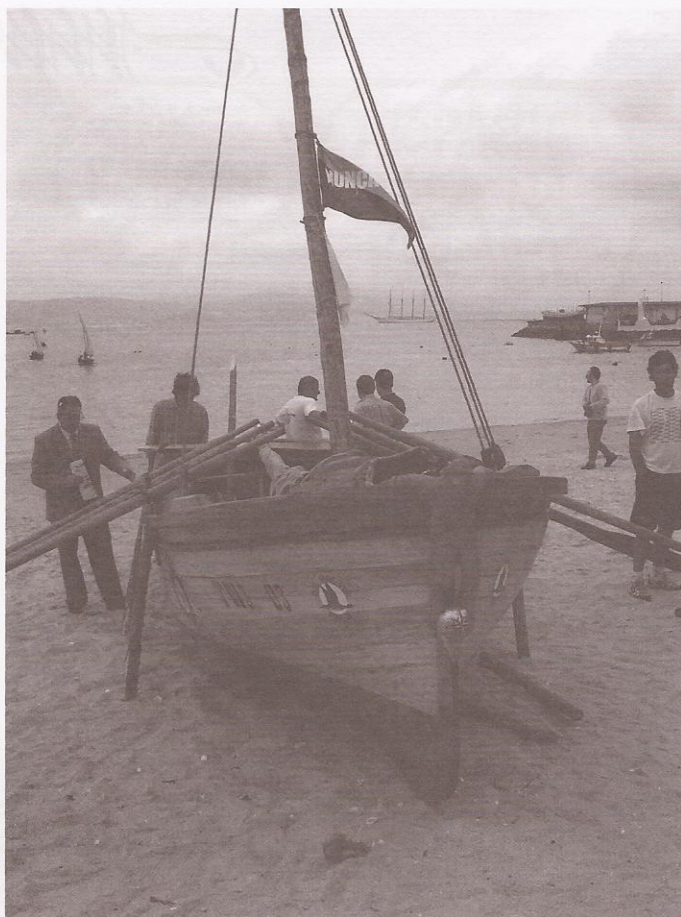
Buscam o legado material da cultura dos *barcos*, marítima ou fluvial, piscatória ou agro-piscatória.

Barcos de rio, de fundo chato e barcos de mar, de quilha e cadaste. Barcos

simétricos, de proa e popa levantados em rodas, ou barcos cortados, de proa e popa em painel, como as masseiras de amassar o pão de milho. Barcos de casco forrado a tábuas a topo ou a tábuas trincadas umas sobre as outras. Barcos só à vara ou só a remo nos rios. Barcos de velas bastardas ou de velas latinas, nos rio e no mar.

Barcos que no passado recente trabalharam nas fainas do pilado e do sargaço e nas safras da sardinha. Que ora mataram a fome nos *acejos* da Primavera, ora a vida, nos naufrágios de Inverno.

Para além das tipologias das diferenças, o que resumia um barco, era ser uma extensão da própria *família*. Frequentemente passava de pai para filho e sucessivamente, de geração em geração.



Madeiras novas, velas novas, peças novas, reconstrução em cima de reconstrução. Mas sempre o mesmo nome, o mesmo modelo naval com os mesmos defeitos e qualidades.

**Um barco só morria verdadeiramente
quando naufragava**

Esta era a morte do barco. E só morre o que tem *vida*. Nas comunidades ribeirinhas, o barco e as pessoas, são *entidades*, com vida depois da vida.

Falamos de sobrevivência

Aquilo que nos escapa frequentemente é que os barcos não existem sem as comunidades humanas que lhes deram origem e identidade, e que essa relação é recíproca.

Esse é o elemento da sobrevivência.



Excerto adaptado da
comunicação

***“O património da água e as
embarcações tradicionais”***

Apresentado na Feira Náutica
de Barcelona/Marina
Tradicional
Novembro 2007

**Ivone Baptista de Magalhães
João Paulo Baptista**
(*Associação Barcos do Norte*)





A travesía marítima do apóstolo santiago

Este ano o Museo Massó de Bueu inaugura unha nova serie de pequenas exposicións didácticas baixo o título xenérico dunha *Peza Singular*. Cada un destes proxectos desenvolverase a partir dunha peza da colección do Museo, elaborándose un discurso cuxo fío argumental nos permita establecer conexións entre esta peza e outras do noso fondo museográfico. O obxectivo é explotar ao máximo os recursos da propia colección, que será reforzada puntualmente por préstamos doutros Museos, e poñer de manifesto a riqueza semántica duns testemuños culturais que, sempre dende o rigor histórico, nos ofrecen lecturas diferentes ás que se lles dá - ou non, por non ter cabida nela- dentro da exposición permanente.

A peza seleccionada para a mostra coa que iniciamos esta serie, é un exvoto mariñeiro do século XIX no que se representa en relevo policromado a chegada milagrosa en barca do corpo do apóstolo Santiago ás costas galegas.

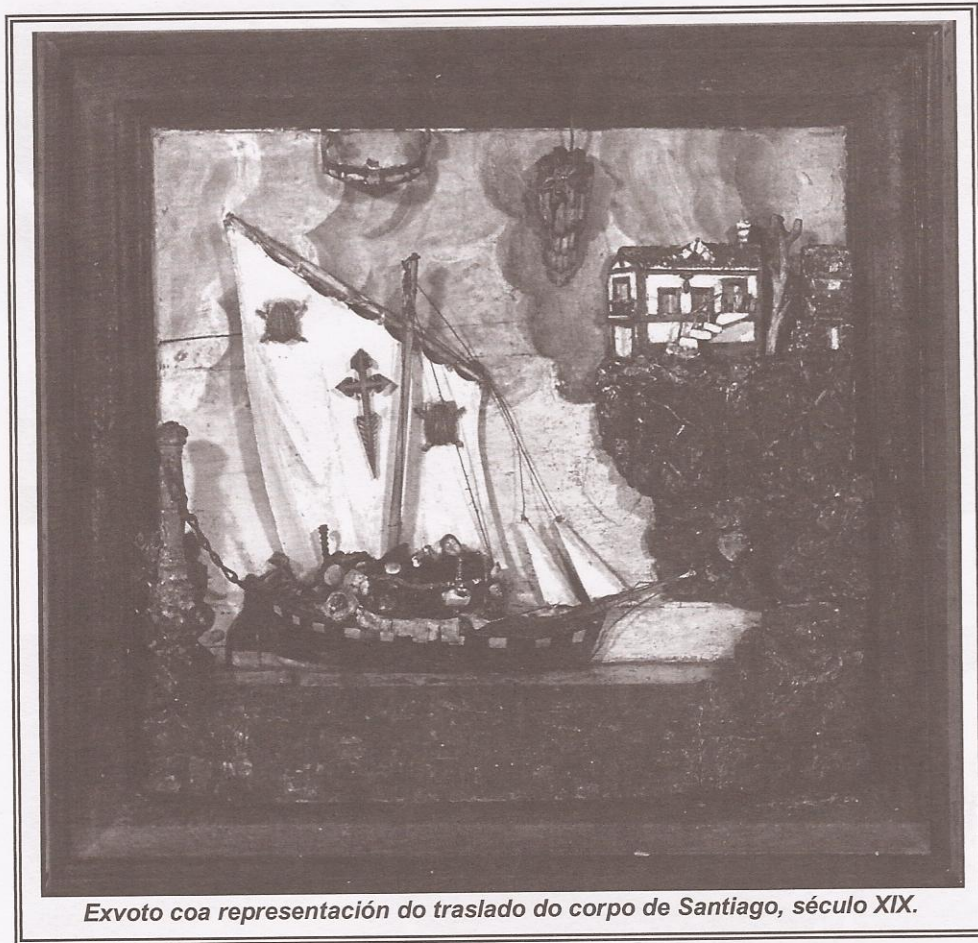
A maior parte das representacións deste episodio da lenda xacobeá sitúanse entre os séculos XII e XVI, e resulta excepcional a súa presenza na arte popular. Estes dous feitos, e a interpretación que o autor realiza do episodio en clave mariñeira, outórganlle ao noso exvoto, cando menos, un carácter particular.

A lenda do traslado milagroso toma forma ao longo do século XI e queda definida con todo o anecdotario de milagres en *La Lenda dourada* escrita a finais do século XIII por Jacopo della Vorágine (1230-1298).

Trátase en realidade de explicar un feito inexplicable, como é achado da tumba do Apóstolo nunhas terras tan afastadas do lugar onde morreu e foi enterrado.

Segundo os *Feitos dos Apóstolos*, Santiago o Maior foi decapitado en Xerusalén no ano 44 durante o mandato de Herodes Agripa. Esta é a única fonte que se pode considerar histórica e nela non se

fai mención ningunha á súa predicación en Hispania. A orixe da tradición que sitúa o Apóstolo predicando por estas terras encóntrase no *Breviarum Apostolorum*, unha recompilación dos datos biográficos dos apóstolos escrito no século VII a partir de fontes greco-bizantinas. Pero non será ata o século IX, baixo o reinado de Alfonso II (791-842), cando teña lugar a invención do seu



Exvoto coa representación do traslado do corpo de Santiago, século XIX.

Inclúese de forma especial dentro deste proxecto o rico fondo bibliográfico antigo que posúe o Museo Massó coa pretensión, non só de dalo a coñecer, se non de facelo accesible ao público non especializado ao que, polo xeral, a súa exhibición fora dun contexto lle resulta árida e pouco atractiva.

sepulcro na zona máis occidental do reino astur, en terras galegas. Este feito, e a construción dun templo onde venerar a tumba e desenvolver o culto apostólico, teñen lugar nun momento no que ese pequeno reino, na súa resistencia fronte ao dominio islámico, inicia unha política de reforzo do incipiente estado cristián. Pero este reforzo pasaba tamén por independizar á igrexa astur da sede Metropolitana de Toledo.

Dentro deste contexto, a localización en territorio da monarquía cristiá dun centro de peregrinación apostólica, semellante ao de San Pedro en Roma, supoñía un impulso importante na guerra ideolóxica contra o Islam e un elemento importante de lexitimación e prestixio fronte á sede toledana, superior na xerarquía eclesiástica e localizada en territorio ocupado polos musulmáns.

En 1095 trasládase de forma oficial a sede episcopal de Iria Flavia a Compostela, se ben isto xa era un feito dende os tempos da invención do sepulcro polo bispo Teodomiro. O impulso definitivo de Compostela como centro de peregrinación de toda a Europa católica ten lugar tamén por esta época e responde a unha estratexia de poder orquestrada dende o papado. Neste caso tratábase de reforzar unha sede episcopal apostólica, católica e romana fronte á igrexa bizantina ortodoxa, que se independizara de Roma en 1054.

É precisamente nestes momentos cando aparece a primeira versión do relato do descubrimento do sepulcro na *Concordia de Antealtares*, documento que data do ano 1077. Aquí nárrese como en tempos do rei Alfonso II, un ermitán é testemuña dun estraño suceso ao ver unhas estrañas luces e aparicións anxelicais que xorden pola noite sobre un bosque situado na parroquia de San Félix de Solobio. Advertido Teodomiro, bispo de Iria Flavia (Padrón), achégase ao lugar e descobre o sepulcro que identifica como a tumba do apóstolo Santiago o Maior.

Para completar o crebacabezas da lenda xacobeá só faltaba explicar a aparición en terras galegas do corpo de Santiago, o cal, segundo as fontes escritas máis antigas, se encontraba enterrado en Palestina. É entón, cando conflúen diversas actuacións que buscan impulsar a sede compostelá, cando se consolida a lenda da Translación milagrosa.

Conta a versión máis estendida da lenda que a barca co corpo de Santiago, acompañado polos seus discípulos, foi impulsada pola man divina dende a cidade portuaria de Jaffa, en Palestina, ata as costas galegas. Tras desembarcar os seus discípulos o corpo sobre unha pedra, esta adoptou a forma de sarcófago. Seguiron o camiño por terra e despois de superar numerosas dificultades, chegaron a Compostela onde lle deron sepultura.



Táboa do Retablo de Camerino coa representación da Translatio de Santiago, s. XV. Santa María in Vía, Italia.

O testemuño máis antigo da Translación que chegou ata nós, coñecido como *Epístola Leonis*, data do século XI, e nel se especifica que, despois de sete días de navegación, chega a barca a Bisria (Iria Flavia), onde conflúen os ríos Ulla e Sar. Un resplandor eleva o corpo de Santiago e condúceo doce millas máis alá ao lugar no que se encontra enterrado.

A partir de entón a tradición da *Translatio* irase completando en numerosos textos, entre outros, a *Historia Compostelana* e o *Códice Calixtino* ou *Liber Sancti Jacobi*, ambos os dous do século XII. Pero a máis popular de

nun templo dedicado ao santo. Este episodio e o traslado en barca serán os máis representados.

Non obstante, moi lonxe está o autor do exvoto que dá orixe a esta exposición de coñecer estes episodios. O pazo da raíña Lupa, que polo xeral nas representacións da lenda comparte escenario coa chegada da barca, interprétao como aquela construción que para el resultaría máis natural en tal localización costeira, unha vivenda mariñeira. Tamén descoñece o detalle do amarre da barca ao "pedrón" que, para alguén familiarizado coas faenas mariñeiras, non podía ser outra cousa que unha bita.



Gravado realizado por Ioan Stradamus con la representación de un navío tipo carraca,.Finales S. XVI. Museo

todas será a versión que incorpora Jacopo della VoráGINE en *A Lenda dourada* (cara a 1270). Nela cóntase como a barca cos discípulos e o corpo de Santiago arriban ás costas de Galicia onde gobernaba a raíña Lupa. Esta intentará desfacerse deles, primeiro enviándoos ao territorio dun malvado rei e, logo de fracasado este intento, ofrecéndolles un carro tirado por bois bravos para que non alcancen o obxectivo de darlle sepultura. A astuta raíña, ante os milagres acaecidos, acaba converténdose ao cristianismo e entrega aos discípulos o seu pazo para transformalo

A pedra ou "pedrón" que dará nome a Padrón, onde segundo a lenda se amarrou a barca á súa chegada a Iria Flavia (Padrón), é un altar romano dedicado ao deus Neptuno que hoxe se conserva dentro da igrexa parroquial de Santiago. A súa incorporación ao relato débese ao prestixio que en la Idade Media se lle outorgaba a determinados testemuños da civilización romana. Ese prestixio daba credibilidade e por iso eran reinterpretados baixo a relixión cristiá.

Chama a atención o realismo e o detalle co que o escultor representa a lancha, que se identifica cunha lancha de relinga ou lancha xeiteira, así coma a driza coas *pastecas* e a vela, o cal revela un coñecemento preciso da embarcación.

Como noutras representacións de a *Translatio* o noso exvoto incorpora a estrela en alusión ás aparicións luminosas e anxelicais que sinalaban o lugar onde foron localizadas as reliquias, e que en realidade forma parte do episodio do achado do sepulcro.

Ademais da propia lenda da Translación do corpo do Apóstolo e as circunstancias históricas que explican a súa invención no século XI, preséntanse nesta exposición outros aspectos colaterais vinculados coa temática marítima, como a tipoloxía das embarcacións representadas e a simboloxía da barca e da cuncha vieira nas culturas relixiosas mediterráneas.

Covadonga López de Prado Nistal
Directora do Museo Massó



MUSEO

MASSÓ

TRANSLATIO SANCTI IACOBI A TRAVESÍA MARÍTIMA DO APÓSTOLO

A pequena mostra que estará aberta ao público a partires do día 6 de xuño no Museo Massó e que se presenta baixo o título ***Translatio Sancti Iacobi. A travesía marítima do apóstolo Santiago***, ofrécenos a posibilidade de coñecer, mediante a exposición de obxectos e libros complementados cunha breve información textual e unha escollida selección de imaxes, os aspectos máis destacados e relevantes da lenda do milagroso traslado do apóstolo Santiago dende Palestina ata as costas galegas. Así mesmo poderemos tomar contacto con temas tan suxestivos como é a simbolxía relixiosa que asumíu a barca en certas culturas relixiosas que forman parte de nosa tradición cultural, ou a relación que se establece a través da cuncha de vieira, ou venera, entre o culto a Venus, o bautismo cristián e a peregrinación xacobeá.

Trátase unha peza audiovisual curta. Está dividida en tres partes. Unha primeira na que se contextualiza o seu esplendor a comezos do século XX. Outra que alude ao estaleiro do carpinteiro Purro, onde na actualidade se traballa na súa recuperación. E unha última na que a embarcación e a súa navegación son protagonistas absolutos.



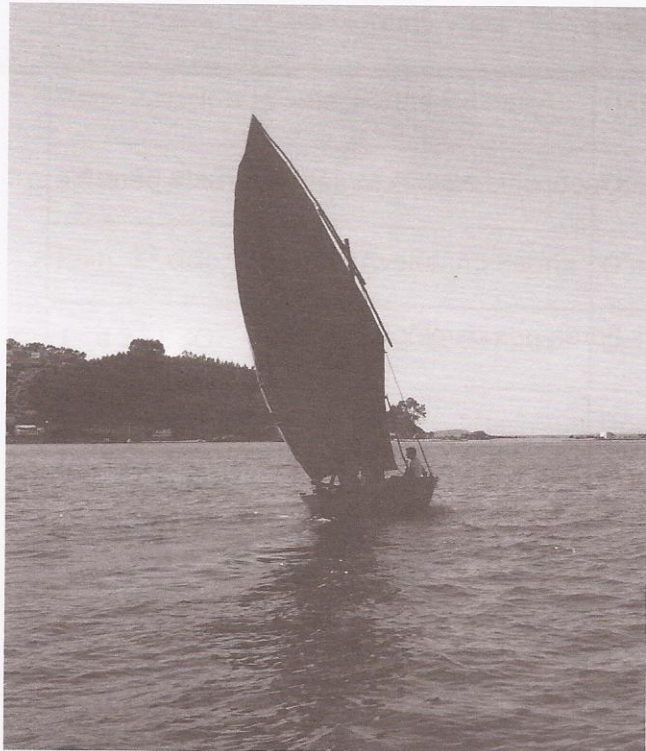
O bote polbeiro de Bueu comezou sendo unha práctica para a facultade. En canto nos deron a oportunidade de elixir temática ocorréronsenos moitas ideas. O único que tiñamos claro era que sería algo sociocultural. Sabiamos que é imposible comprender a un pobo sen coñecer a súa historia. Por isto, e porque contabamos co apoio da Asociación de Embarcacións Tradicionais, Os Galos decidimos que sería un bo achegamento á vila de Bueu e á súa xente.

Entre os obxectivos que guiaron o proxecto atópase achegar ao maior número de persoas a existencia do bote e rachar co tópico de que é algo para especialistas. Pois a característica máis marcada no documental é o sinxelo manexo da vela na navegación. E, por suposto, deixar constancia, como base documental, da importancia que tivo a embarcación no seu día e do beneficioso a nivel medioambiental que sería hoxe en día o seu emprego.

Co tempo á contra. As inclemencias do tempo estiveron a piques de paralizar o proxecto un par de veces. Como xa dixemos naceu como un traballo de clase, é dicir, con data de entrega. O límite era o mes de xaneiro. O primeiro foi documentarse, isto ocupounos o mes de novembro. Serviunos de gran axuda o libro do enxeñeiro Fidel Simes Martínez *O bote polbeiro de Bueu* (2004) Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos e a obra do antropólogo Staffan Mörling. O seguinte paso foi unha entrevista co presidente de Os Galos, Víctor Manuel Domínguez Antas, quen nos orientou o traballo e nos levou navegar para afacernos ao barco e preparar a gravación. Co labor de terra feito, cando chegou o momento de saír gravar, a chuvia e os fortes ventos



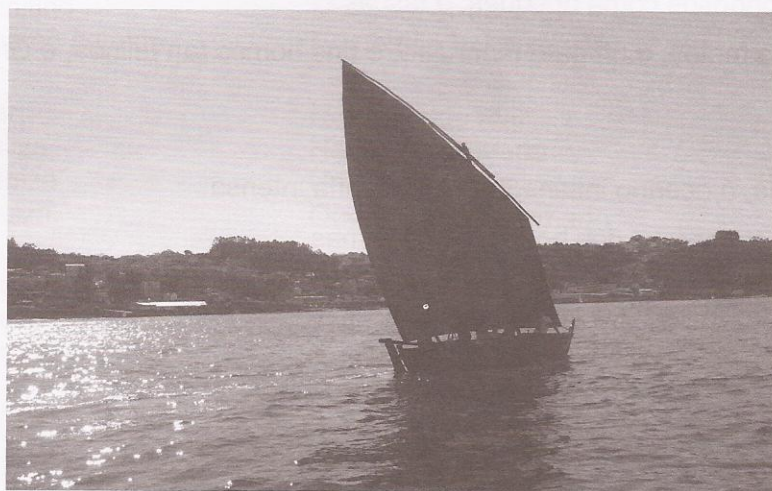
impedírono, retrasándonos case un mes. Malia a todo o tempo acougou e conseguimos saír ao mar unha vez co apoio do galeón de Fidel Simes e outro día no xeiteiro coa axuda dalgúns dos socios de Os Galos. Finalmente, démoló rematado no prazo.



Detrás de todo o proceso estamos dúas estudantes de xornalismo, Cristina Chapela Lorenzo e Diana Bernárdez Moldes. Aínda que o resultado non sería o mesmo sen contar coa axuda das persoas que nos acompañaron na travesía Martiño Bernárdez Moldes, Rosendo Corral Estévez, Víctor Manuel Domínguez Antas, Pablo Lamosa Barros, Carmela Santos Filgueira, Samuel Simes Gil, Fidel Simes Martínez e noutro nivel, proporcionándonos a música A Roda e Projecto Trepja.

Pódese ver en:

www.youtube.com/watch?v=wjAV9_cVeOQ



Poema

Lucía Novas

MARK Tobeys enrolados, remuíños de algas, a inconsciencia da forza, a marusía perenne,
borralla,

esparexida, carromeiros grandiosos.

Outórgasnos a arte, as buguinas esguías, as flores nos camiños, a
abstracción

nas palabras, e un ritmo e unha xiria
tan terribles!

Outórgasnos o orgullo, a esperanza e as ansias, as rosas
entre as verbas, a afouteza do océano, as augacións das furnas, os laños
agochados.

Outórgasnos o Atlántico, a materia primaria, as lufadas intensas, salitres
montesíos. E es fraga de espuma

e mais batalla, brancura das ameas, rebumbio mariñeiro.

E rachas a inxustiza, os desprezos infames, a ignorancia tan mesta;
e agasállasnos

cos buligares nas pozas, o vitalismo da auga, a teimosía da forza,
os retomares dos tempos, as nubes fecundísimas, choivas maravillosas

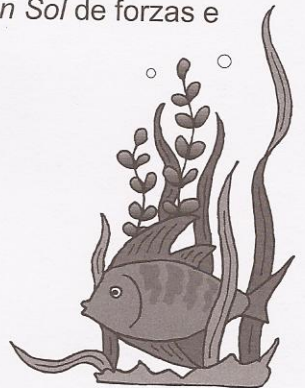
sobre morrazos e cangas, darbos e baleas, e buratos de londras, vieiras nesta ourela, rodeiras
interiores... rabuñares no tedio, poutadas nas derrotas, valentía no medo;

e poemas frondosos coma bosques, e tascas

alegres coma fentos, e un gato mariñeiro, e uns homes tan felinos, e *Gran Sol* de forzas e
traballos.

E cantas á materia, ó océano incansábel, á ferventía intensa.

E outorgas maré, fermosura das bocas, cunchísimas
de area, radiantes atmosferas.



Relatos premiados no concurso BueuInforma' 2010

Categoría	Autor	Título	Premio
Prim. 2.º ciclo	Lara Llorente Vidal	No fondo do mar	1.º premio
Prim. 2.º ciclo	Daniel Fariña Muínelo	Unha historia de polisóns	2.º premio
Prim. 3.º ciclo	Adrián Moital Cerviño	O mar	1.º premio
Prim. 3.º ciclo	Raquel Avendaño Fariña	O mar	2.º premio
1.º e 2.º ESO	David Enríquez Álvarez	Chuco, un mariñeiro de altura	1.º premio
1.º e 2.º ESO	Aida Queimaño Soage	Dúas grandes aventuras polo mar	2.º premio
3.º e 4.º ESO	Ángela Martínez Gómez	Volver ás orixes	1.º premio
3.º e 4.º ESO	Arabia Garrido Vilas	Un día de pesca	2.º premio

No fondo do mar

Lara Llorente Vidal

*Colexio de Educación Infantil e Primaria A Pedra
primaria 2.º ciclo*

No fondo do mar
Vivía unha lura
Á que lle gustaba soñar
E viaxaba sen parar.

No fondo do mar
Había un rodaballo
Que tiña un bo traballo
E era listo coma un allo.

No fondo do mar
Había un polbiño
Que era ben bonitiño
E sempre estaba en camiño.

No fondo do mar
Había unha sardiña
Moi pequerrechiña
E que tiña unha espiña.

No fondo do mar
Vivía unha robaliza
Que viaxaba a Ibiza
Con moita preguiza.

No fondo do mar
Había un linguado
Un pouco descarado
Que sempre ía armado.

No fondo do mar
Había un cangrexo
Que rompía as rochas co seu
peso
Porque sempre ía moi teso.

No fondo do mar
Vivía unha raia
Que levaba unha raia
E pasaba o día na praia.



Esta historia puido ter ocorrido ou non, nun buque mercante con bandeira española e tripulación mercante, alá polos anos oitenta.

Este barco tiña unha misión aparentemente sinxela; transportar unha carga dende Angola a Siria. Nada lles faría pensar o que máis tarde ocorrería.

Non era un mar perigoso, pero aínda así todas as precaucións serían poucas. Repartiron e amarraron ben a carga nas bodegas pois xa sabían as consecuencias que pode supoñer un corrento de carga, bidóns e palletes sen control correndo de proa a popa e de babor a estribor, poñendo en perigo a estabilidade da embarcación e das súas propias vidas. Isto é algo que se che ocorre unha vez na vida non es quen de esquecer xamais.

Pero esta non é a nosa historia. Ese día tras colocar a carga, levaron áncoras rumbo a Siria cunha escala en Marrocos e outra en Tunisia. Aínda que fosen mariñeiros experimentados, non podían evitar sentir unha certa emoción cando soaba a bucina que ordenaba a manobra de saír. Iso sempre lles lembraba que alá, dentro dos seus corazóns amaban o mar.

Ao día seguinte, o contramestre do barco baixou ás bodegas ben cedo para asegurarse que todo estaba no seu lugar. Sentiu uns ruídos e ao abrir a porta, do susto, a mandíbula chegoulle ao chan e os ollos saíronlle das órbitas. Era un auténtico lobo de mar, tiña cincuenta e cinco anos e dende os quince estaba navegando pero nunca na súa vida vira algo semellante. Tres persoas mirábano asustadas, encollidas nunha esquina da bodega. Eran negras como o carbón. O contramestre saíu correndo e gritando:

Capitán, capitán, polisóns, polisóns! Na bodega, na bodega!

Pronto a cuberta se encheu de xente e o ruído envolveuno todo. O capitán tivo que impoñer a súa autoridade e dixo:

Silencioooo! Escoítemos o contramestre!

Tras oír a historia, capitán, oficiais e xefe de máquinas reuníronse para decidir que farían. Cederíanlle un camarote e, ao chegar a Marrocos, falarían coas autoridades para que os deportaran ao seu país. Pero o primeiro era darlles de comer. Foron buscalos ás bodegas, estaban moi asustados, tanto os polisóns coma a tripulación. Todos xuntos, subiron ao comedor. Os pobres estaban fementos.

Coas barrigas cheas empezaron a falar. Os seus nomes eran Walkindro, Wanolito e Joshua. Eran mozos angolanos, tan pobres que a súa única ambición era chegar a España para traballar e escapar da miseria. Que desgusto se levaron cando se decataron que ese buque coa súa flamante bandeira española ía rumbo Siria! As lágrimas invadiron as súas negras faces. Ao capitán deulle

tanta pena que non foi quen de contarlle a súa intención de entregalos ás autoridades marroquís.

A viaxe foi tranquila e os polisóns foron integrándose. Divertíanse cos mariñeiros e insistían en cooperar nos labores do barco. Ao capitán cada vez se lle facía máis difícil levar a cabo a súa decisión de entregalos. Parecíalle boas persoas, traballadoras e ledas e con dereito a ter unha vida mellor, pero sabía que non entregalos era delicto e poría en perigo a súa carreira e a de toda a tripulación. Estaba obrigado a entregalos.

Cando estaban a punto de chegar a tripulación pediulle ao capitán que non os entregase, pois xa os consideraban os seus compañeiros. Algún propuxo que os enrolasen, pero o capitán xa tiña a decisión tomada.

Atracar en Marrocos foi fácil. Os tres polisóns estaban escondidos nos seus camarotes e o capitán gardou a chave para que ninguén cometese ningunha imprudencia.

Non lle importou quedar de malo. Dixo que ía ao Consulado, cando en realidade deu un paseo por Agadir. Non ía entregalos, pero tampouco comprometería a súa tripulación.

Volveu contando, aparentemente enfadado, que o consulado non quería facerse cargo. Saíron daquel porto o máis rápido posible. Esa noite houbo festa no barco. O capitán non puido evitar sentirse feliz.

Tiña o seu plan trazado. Farían outra escala rápida en Tunisia, e a altura de Sicilia acercaríanse a unha praia para que, a nado, puidesen alcanzar a costa e así poder empezar unha nova vida en Europa. Contoullo á tripulación e todos estiveron de acordo. Chegaron á altura de Sicilia ao anoitecer. O mar estaba en calma e os tres polisóns estaban moi nerviosos. Por fin terían a súa oportunidade. A tripulación tíñalle preparada unha sorpresa, pois tíñanlle preparados uns paquetes con comida e algo de diñeiro. Quedáronse ata comprobar que alcanzaban terra.

Agora podédesme crer ou non. Pero eu direivos que o meu avó aínda sente medo ao relatarme esta historia. Era un segredo gardado por un antigo capitán que agora é o meu querido avó.



O mar III

Adrián Moital Cerviño
Colexio Concertado Virxe Milagrosa
primaria 3.º ciclo

Acércaste,
contándome ao oído,
milagres de miles de lendas,
que quedaron entre as túas augas.

Salpícasme con escumas,
cheas de misterios,
doutros tempos e distancias,
con lamentos de promesas,
que quedaron as súas palabras,
nas túas baixamares intensas...

E eu acércome,
e salpícote,
sabéndome tan pequeno,
tan desconsoladamente rapaz,
só entre as miñas xentes cotiás,
que me arroian as túas mareas,
as túas ondas e as túas resacas

De vez en cando respóndeme...
pero deseguido calas e esvaras,
nas areas da miña praia,
que agardan impacientes as túas respostas



O mar I

Raquel Avendaño Fariña
Colexio Concertado Virxe Milagrosa
primaria 3.º ciclo

O mar, son de sereas,
de barcos en perigo,
de altas e baixas mareas.

O mar, cheo de estrelas mariñas,
de moitos peixes de cores, de baleas,
de arrecifes de corais e augamariñas.

Unhas veces afectuoso,
e outras veces pode ser moi perigoso.

O mar, inspiración de poetas e escritores,
de ti falan case todos os autores,
escenario de regresos e despedidas,
de grandes batallas gañadas ou perdidas.

Nas túas augas perdidas,
os tesouros de piratas enfurecidos,
cantos misterios terás escondidos?

Eu só unha cousa che pido,
que nunca te enfades comigo.

Un suave raio de sol entra pola fiestra do meu cuarto, deben ser, máis ou menos, as sete da mañá. Escoito un lixeiro son de pasos polo corredor da casa; é Chuco, o meu avó, quen como unha mañá máis, xa se ergueu. E así, como todos os días, se a meteoroloxía llo permite e o seu corpo llo aguanta, este mariñeiro xubilado con moitos anos de experiencia ás costas sae sen case facer ruído cara ao peirao, onde remando vai na súa pequena gamela na procura dalgún peixe que traer á casa.

O meu avó, Chuco, non é moi alto, é moreno, con esa cor da pel curtida polo sol. Naceu no ano 1937, daquela non era doada a vida do día a día: non foi ao colexio, pero aprendeu a ler e a escribir. Conta que xa aos doce anos comezou a ir ao mar en "lanchas de remos" e xa non coñeceu outro oficio que o de mariñeiro.

Preto dos trinta casou e logo viñeron os fillos, perdeu moitos momentos da súa infancia, os rapaces foron crescendo e facéndose maiores mentres el gañaba a vida traballando polos mares do mundo adiante.

As mareas que daban por aquel entón eran xa a pesca de altura, por Sudáfrica, as Illas Malvinas aló pola Argentina, e outros lugares. Podía chegar a botar mareas de ata sete ou nove meses antes de volver pisar a casa que coñecía, e ver a todos os que aquí o esperaban. Ten que ser duro estar separado da familia, dos amigos, mais dentro do barco no que o enrolaban o meu avó era unha persoa sociable, que enseguida facía lazos de amizade cos outros mariñeiros que tamén estaban lonxe dos seus seres queridos, eses lazos de amizade perduraron no tempo xa que no barco todos remataban coñecéndose moi ben, mariñeiros, capitán e outros membros da tripulación, e ás veces, incluso tiñan mascotas a bordo, un pato, un pavo ou un cadelo que unha vez caeu ao mar perseguindo a un paxaro

que voaba pola proa e tiveron que ir rescatalo.

Resúltame curiosa a forma en que lle chegaban as noticias da casa cando estaba embarcado: falaban por teléfono vía "costeira" e as conversas, recorda miña nai, sempre tiñan que rematar cada frase coa palabra "cambio". Noutras ocasións, cando algún barco lles quedaba cerca ou ían repor víveres a terra, recibía aquelas cartas que a avoa lle escribía, ou algún telegrama, que coa maior brevidade dicía que todos se atopaban ben. De feito, por telegrama, recibiu a nova de que era pai por primeira vez. Leducía vía correo, diría eu.

Di que a vida non se portou mal con el. Acompañano recordos de todo tipo, temporais fortes, días de calor, de moito traballo, moitas ou poucas capturas e algúns momentos duros que non esquecerá mentres viva. Contoume que estando á pesca en Sudáfrica, mentres traballaba na cuberta con outros compañeiros, o home que tiña ao seu carón recibiu un forte golpe cunha "estacha" de ferro que saltou, e con bágoas nos ollos, recordou como lle morreu nos brazos agardando axuda médica. Noutra ocasión, foi el mesmo quen, tras un forte golpe de mar, caeu polo costado do barco, pero non era ese o día en que se tiña que tinguir de loito o corazón da avoa, e, non sen esforzo por parte da tripulación, conseguiron subilo a bordo san e salvo, aínda que con un bo susto no corpo. Imaxino que tivo que ser un momento moi duro para o bo de Chuco.

Escoito un bater suave da porta da casa. E así, como todos os días, se a meteoroloxía llo permite e o seu corpo llo aguanta, este mariñeiro xubilado con moitos anos de experiencia ás costas, sae sen case facer ruído cara ao peirao, onde remando vai na súa pequena gamela na procura dalgún peixe que traer á casa.



O mar dános a vida, pero tamén nola quita, é como todo na vida, ten dúas caras, unha boa e outra mala. Esa gran masa de auga salgada expandida por todo o planeta é a causante da vida, sen ela non existiríamos, débemoslo todo, pero así como anteriormente era bo, co tempo o seu carácter endureceuse e volveuse malvado; afundindo barcos, matando a tantos mariñeiros, que, aínda que os seus corpos descansan agora en paz, en terra firme, baixo unha tumba onde os seus familiares poden ir a chorar, a súa alma perdurará nos fondos dos mares, co amparo do bambeo das ondas que un día foron as causantes da perda da súa vida.

É o máis desconcertante de todo é quen sexa eu quen estea agora escribindo estas palabras, pois nunca fun mariñeiro nin chorei pola perda de algún. Mais aínda que ninguén da miña familia morreu no mar, o meu avó si que sufriu un par de sustos no grande azul que, afortunadamente, non chegaron a converterse en desgrazas e só quedaron en vagos recordos na súa memoria. Eses sustos foron producidos por dous naufraxios que sufrira nos seus tempos como cocifeiro en barcos de alta mar.

O meu avó, Manuel Soage Piñeiro, contárame que no ano 1965, o día exacto non se lembra ben, tivera que coller o barco no porto de Vigo, chamábase o *Urkiola* que era de procedencia vasca, lémbrese de que con el ían Anselmo e Tito, os seus veciños, entre uns vinte mariñeiros ao mando do patrón Juan Santos.

O *Urkiola* fora ao Cantábrico a pescar bonito e, logo de rematar a faena, viñan de volta pola costa de Fisterra.

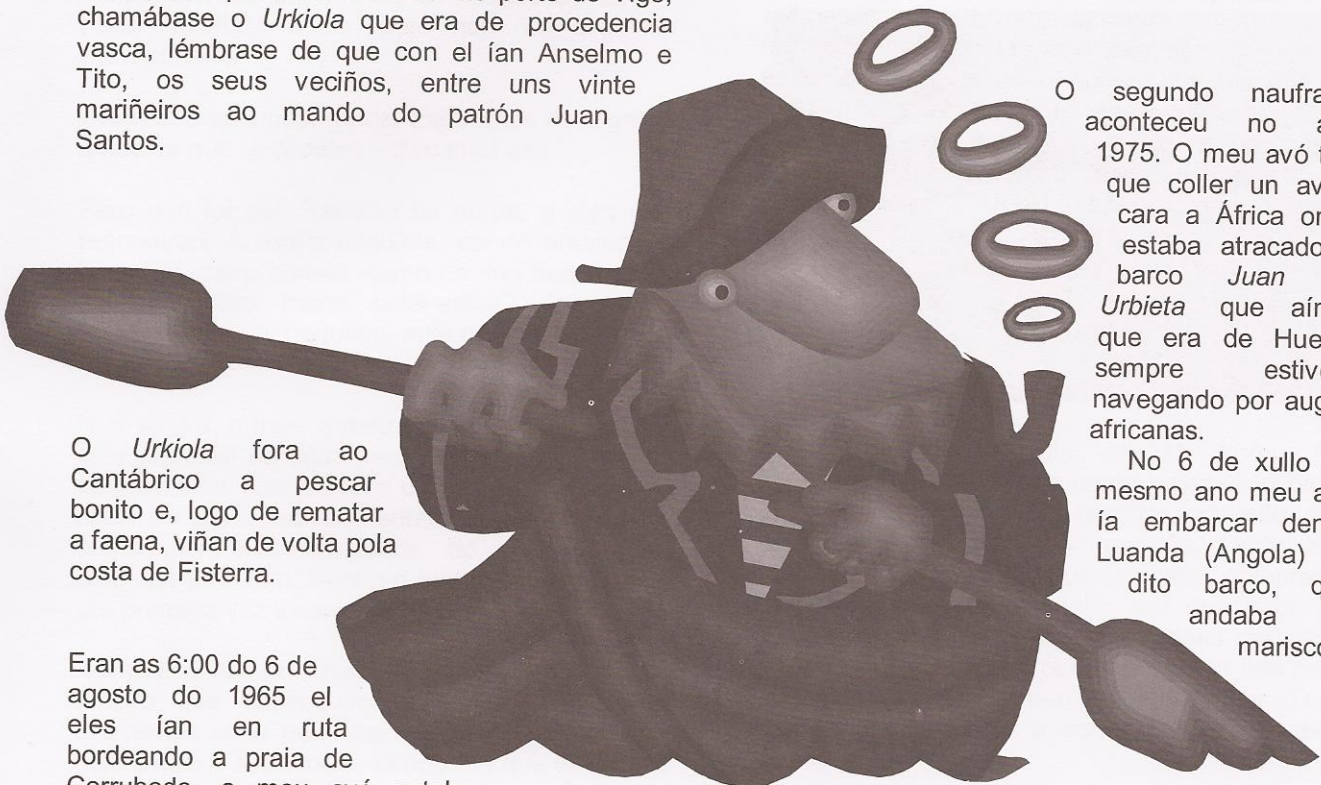
Eran as 6:00 do 6 de agosto do 1965 el eles ían en ruta bordeando a praia de Corrubedo, o meu avó estaba durmindo, pois non precisaban o seu traballo no barco tan de madrugada, coma moitos outros

mariñeiros, cando, pouco antes de chegar a Sálvora, un vello barco de ferro vigués, que andaba á pesca do bou, chocou co seu ril, situado na proa para reforzala. Nese intre o barco cambaleouse brutalmente e meu avó espertou *ipso facto*, co corazón nun puño intenta saír dos camarotes a medida que notaba que o chan ía desestabilizándose pouco a pouco. Ao saír descubriu, para a súa sorpresa, que a madeira do costado do *Urkiola* cedera tras o choque e unha inmensa fenda comezaba a emanar auga salgada cara ao barco coma quen preme unha ferida recente, facendo brotar sangue. O erudito correu cara á cuberta e, coa súa alma nun fío, deu un gran salto, froito dun descargo de adrenalina, ata o barco pesqueiro causante da catástrofe. Os outros mariñeiros tamén foron salvados polo barco vigués chamado *O Fantástico* polo que non se lamentan danos persoais, pero o *Urkiola* descendeu lentamente ata o fondo submariño inchándose de auga pola súa ferida, xunto con todas as pertenzas e a carga do bonito, a 60 metros de profundidade.

Ese día meu avó chegou desesperado ata a súa casa, abriu a porta impaciente e correu a xuntarse coa súa familia, a ledicia foi tal que, aínda hoxe, se segue emocionando cando conta que viu a súa filla María, de só dez anos, e apresuradamente colleuna en brazos e cunha efusiva aperta murmuroulle ao oído "por pouco perdes o teu pai" acompañado de dúas bágoas chispeantes.

O segundo naufraxio aconteceu no ano 1975. O meu avó tivo que coller un avión cara a África onde estaba atracado o barco *Juan de Urbiete* que aínda que era de Huelva sempre estivera navegando por augas africanas.

No 6 de xullo do mesmo ano meu avó ía embarcar dende Luanda (Angola) no dito barco, que andaba ao marisco.



Ao mando do patrón, Manolo Rivas, e o xefe de máquinas, Manuel Alfaya. Mentres preparaba a viaxe meu avó contoume con gran melancolía, como aquela xente ía morrendo de fame, pois a guerra de Angola só lles trouxo desgrazas e, tamén me contou que un rapaz de raza negra ía xunto del para axudarlle na cociña do barco e, a cambio, meu avó dáballe unha barra de pan. Era un gran segredo, pois nesas terras era difícilísimo facer pan, ou topar víveres, e os que meu avó tiña baixo a súa supervisión eran para os tripulantes, pero non podía soportar ver aquel rapaz coxo, morto de fame, entón, tomou a decisión de darlle o pan, aínda que tiña que afrontar o risco de que o rapaz mantivera absoluta discreción.

A marea foi normal e sen ningún altercado pero despois da travesía tiñan que ir repoñer gasóleo e auga, mais Angola estaba en guerra e sabían que sería imposible conseguir gasóleo alí, así que foron co barco ata Punta Negra. Alí chegaron ao crepúsculo do día, onde o sol, canso do seu labor, ía deitarse polo horizonte. Alí, atracados no porto, meu avó vestiuse e puxo un pantalón curto e unha camiseta de tirantes, os tripulantes ían dar unha volta polos arredores, cando, ao baixar a marea, a quilla tocou na repisa do peirao e o barco comezou a inclinarse inesperadamente, meu avó, atónito pola sorpresa, quedou paralizado observando como o barco ía xirando ininterrompidamente de costado, e sen saber que facer, tirouse inmediatamente cara ao mar soamente co que tiña posto pois non lle deu tempo a salvar outras pertenzas. Sen pensar en nada máis que na súa salvación, botouse a nadar convulso cara ás escaleiras do porto, ascendeu torpemente por elas, pois estaba tremendo, que quedou sentado no porto observando como os demais mariñeiros se ían poñendo a salvo tal e como fixera el, e o *Juan de Urbiete* ía descendendo ata quedar envorcado completamente en Punta Negra, o 3 de decembro de 1975.

Esa noite os tripulantes durmiron noutro barco que estaba alí atracado e ao meu avó prestáronlle a roupa. Ao día seguinte colleron un tren ás 4:00 da tarde cara Kinshasa. Estiveron día e noite percorrendo a selva no tren ata que chegaron ás 2:00 a un hotel. Alí estiveron retidos dúas semanas, pois preto de alí estaba o río Congo que facía fronteira con Zaire, país no que estaban, e que os separaba da guerra entre o Congo belga e o Congo francés. Despois de tantos días conseguiron un avión para que os trouxera de volta á casa a tempo para Nadal. Alí, miña tía Gloria de 11 anos e miña nai de 10, recordan como o seu pai chegara á casa delgado, barbudo e cunha roupa que non era a del e que lle quedaba grande, estrañáronse pois, a primeira vista non o coñecían e pensaban que era un estraño, pero miña avoa si sabía ben quen era e todos se fundiron nunha grande aperta.

Estas foron as dúas aventuras que meu avó vivira no mar das que saíu delas con vida e afortunadamente hoxe está aquí para contalo.

Dende ben cativo gustábame sentarme na praia e contemplar as ondas do mar mentres esperaba a meu pai e a meu avó, que chegaban coa pesca do día. Miña avoa sentaba ao meu carón e contábame historias de piratas e mariñeiros. Ela tamén tiña que esperalos, xa que era a encargada de vender o peixe na praza. Recordo o primeiro día que saín ao mar, con dez anos, como o día máis feliz da miña vida. O vento xogando co meu pelo, as ondas do mar salpicándome a cara e, sobre todo, a marabillosa sensación de liberdade que me invadiu. A partir daquela, volví saír case todos os días, para axudarlles a meu pai e a meu avó.



Pasaron moitos anos, ata que un día ocorreu algo que me marcou para sempre. Era un día de temporal. Meu pai e meu avó decidiran saír a pesar do forte vento, pero non me deixaran acompañalos.

—Non te preocupes, rapaz. Estaremos de regreso antes de que te decates —dixo meu avó.

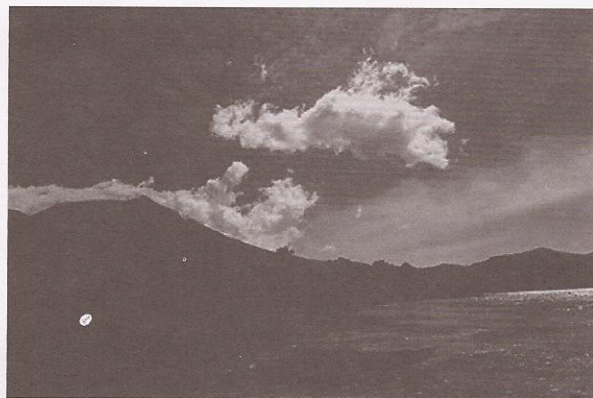
Pero non foi así. Pasaron as horas, e eles non regresaron. Á mañá seguinte, cando amainou o temporal, catro homes saíron na súa busca, pero volveron coas mans baleiras. O único que atoparon foi un pequeno anaco de madeira co nome do barco: *Chasula*.

Nun só día, o mar, o meu amigo, a miña paixón, arrebatárame as dúas persoas máis importantes na miña vida. Ese día foi a última vez que baixei á praia en moito tempo. Sentei na area mollada e contemplei a inmensidade do mar que se estendía ante min. Sentín o seu inmenso poder e por primeira vez tiveron medo del.

Ao pouco tempo mudámonos ao interior. Co diñeiro que conseguimos ao vender a casa mercamos unha pequena leira e dedicámonos á agricultura. Pasou moito tempo ata que volví ver o mar.

Regresei á costa ao cumprir 35 anos. Por aquel tempo eu traballaba como repartidor, nada máis lonxe do que de neno imaxinara. Durante todos eses anos botara en falta aquela marabillosa nenez que gozara ao lado do meu pai e do meu avó. Co paso do tempo fora perdendo aquel medo que chegara co accidente, e cando regresei á miña aldea para entregar un camión de patacas, o primeiro que fixen foi baixar á praia. Nada cambiara. As gamelas amarradas, o trasfegar dos vellos mariñeiros... Unha estraña sensación recorreu todo o meu corpo e empezáronme a caer as bágoas. Souben que nada cambiara, todos os medos de cando era cativo desapareceran e a miña gran paixón volvera con máis forza ca nunca. Alí, de pé sobre a area que tantas veces pisara de neno, decidín recuperar todos os anos perdidos no interior, lonxe do meu verdadeiro fogar. Tardei tres días en chegar a un acordo con Xoán Taberno, un amigo da infancia que traballaba transportando peixe ao interior, para venderlle o meu camión. Co diñeiro no peto fun ao peirao e alí encontrei a un vello amigo de meu pai a quen lle merquei o seu vello barco veleiro.

Durante varias semanas estiven preparando o barco. Cando estivo todo listo, soltei as velas e levantei áncora no *María Soliña*.



Levo navegando máis de 15 anos. Son simplemente feliz. Unicamente estamos o barco, o mar e mais eu. En ningún momento sinto soidade, nin tristeza, nin morriña. Cada certo tempo atraco nalgún porto para comprar o necesario. Non teño diñeiro, así que pago con peixe, marisco e incluso con historias das miñas viaxes. Ningunha das persoas ás que llas relato logra comprender o meu amor polo mar. Todos pensan que estou un pouco tolo, e quizais teñan razón.

Seis da mañá. Soa o despertador. Xa me tardaba. Espertei hai xa uns minutíños. Odio o seu son, mais o Paco dime que é preciso para non chegar tarde á nosa cita diaria. Doume a volta. Non hai ninguén. Todas as mañás doume a volta para atopar a miña muller e darlle unha aperta. Pero desde hai un ano xa non está. Foi todo tan rápido..., en fin, non estou só, teño catro fillos e un neto, pero non me acostumo a non tela ao meu carón. Xa vou vello, en xullo farei setenta anos, pero négome a quedar quieto coma moitos da miña idade que quedan na casa todo o día, aínda así, hei de recoñecer que xa me custa máis erguerme da cama, non me movo coma antes e o médico prohibiume o sal. A miña muller era igual de inquieta ca min e quizais por iso pasou o que pasou... mellor non pensar, non é o momento. Teño que traballar. Amo o meu traballo. Os fillos dinme que debería xubilarme, pero entón, como vou pasar o tempo?, eu son mariñeiro e non sei facer outra cousa, mentres poida seguirei no oficio.

Érgome e despois de vestirme con roupa de abrigo vou á cociña, tomo un café ben quente e saio cara ao peirao.

Chegando xa ao peirao vexo ao Paco. A pesar de que xa ten os seus anos, vén, coma todos os días, correndo.



—Xosé! Que hai?

—Na, pois aquí, coma sempre...

—Adiántome e espérote no barco.

Camiño polo peirao cara ao meu barco para poñerme mans á obra. Ao avanzar vexo o outro barco da miña propiedade, a *Donicela*. Esa barquiña xa non serve para ir pescar, non é segura porque está remendada por todas partes e aguanta moi pouco peso, mais nunca me desfaría dela. É a miña domiña e leva comigo boa parte da miña vida. Fixéramo meu avó, que en paz descanse, cando era eu aínda un rapaz pero xa tiña idade para ir ao mar. El era carpinteiro de ribeira e fíxome a dorna como agasallo polo meu aniversario, o 15 de xullo. Nesa dorna foi onde conquistei a miña muller e pasei tantos momentos e tan bos con ela que non me desfaría dela aínda que só foran estelas.

Chego ao barco, Paco está a esperar por min e poñémonos a preparar todo o necesario para saír: nasas, redes, cordas... Pouco tempo despois comezamos a navegar.

A costa queda cada vez máis lonxe. O recendo do mar, o son das ondas, o vento, o chiar das gaivotas. Non quero deixar de sentir o que sinto aquí, no mar, a paz é inmensa e reláxame máis ca calquera deses exercicios de ioga ou tai chi que tan de moda están e que tanto recomentan agora para as persoas da miña idade. Penso que os médicos deberían receitar as saídas ao mar en vez das pastillas. É relaxante, fai que respire mellor e non contén nada que non sexa natural.

Imos parando o barco, pouco a pouco, para non espantar a pesca e Paco e eu poñémonos ao choio.

Catro horas despois, as caixas do peixe están cheas e poñemos rumbo cara a terra.

Soan as sirenas da lonxa. Xa avisan da nosa chegada e as pescadeiras corren para coller bo sitio. Dous mozotes achéganse a onde imos atracar para axudarnos a descargar as caixas a cambio dunha pequena propina.

Hoxe conseguimos vender todo. Paco e eu repartimos as ganancias e despedímonos ata mañá.

Volvo para a miña casa. Hoxe o camiño fáiseme curto. Vou feliz, foi un bo día. A casa está baleira. Preparo un café quentiño, no mar estase moi ben pero cando sopra o vento do nordés vai moito frío.

Toca descansar, mañá será outro día.

Llegué a Pueblanueva en un autobús amarillo...

Na taberna d'A Viuda continúanse a tecer versos de tinta femia de regreso das mareas e, se vostede se arma de paciencia, mesmo terá a oportunidade de escoitar como se canta por dereito unha *habanera* de Cuba con retrousos de *As Pirilleiras* que saben a xoubiñas e chinchos fritos nese aceite tan especial do que nunca souben onde carallo o mercan, pero que me cheira igual de ben que cando era neno e me abría o apetito ao saír da escola de *Rillarratos*. Entre os pedróns de cabo Udra, o meu velliño amigo, Álvaro, aínda consegue de cando en vez apañar unhas ducias de nécoras, e encher algún

posible acompañalo a tomar as chiquitas, e de que tampouco me vai volver contar máis historias das que a el lle contaran de cando Gonzalo Torrente Ballester, o outro *Meu*, viviu en Pueblanueva, nas vésperas da guerra.

Quedo informado de que Cayetano morreu hai uns poucos anos (nunca pensei que eu lle iría sobrevivir) e de que da fábrica de conservas soamente queda erguida a cheminea: "Vaia cousa! Botaron todo abaixo e deixaron integramente conservado o carallo empalmado do patrón" ou algo así, disque leron un día nunha tribuna libre publicada no *Faro de Vigo*.

Do casino, ao que despois os señoritos

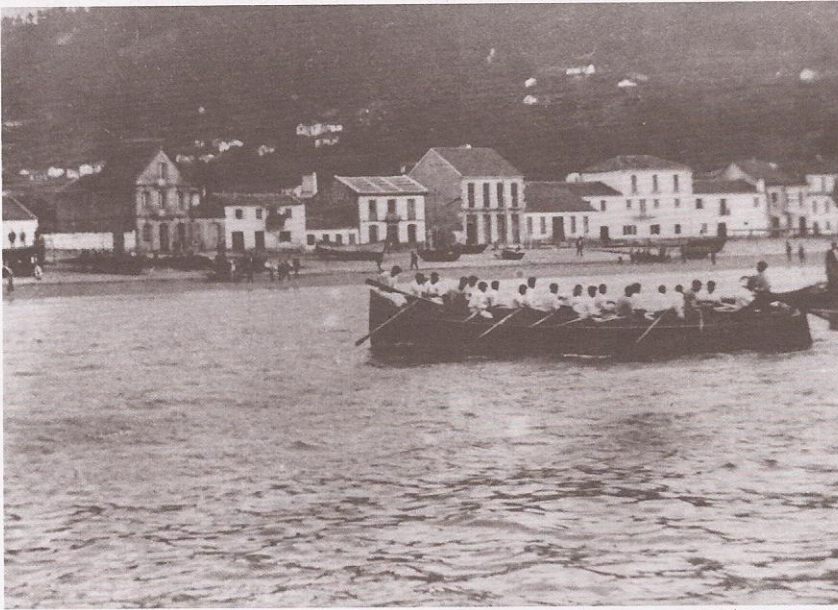


saco de camaróns ou un cestiño de percebes coma puños para tratar de ti a ti ao *viñaso* que se serve na curva da de Fariña, alí en Bon, entre goles de Raúl e tapas de chipiróns. Pasan os anos e Álvaro non dá pillado a ese *lombrighante* co que soña todas as noites, pero está ben así: xa lle teño dito que o día que pesque esa peza deixará de soñar... e que díaño vai ser dun home ao que lle roubaren os soños?

Busco coa mirada a don Manuel Omil, o mestre, para que me fale do baile do Pirigallo, cando O Pirigallo estaba na Graña, pero deseguido me decato de que xa non é

chamaron pomposamente *Club Náutico*, non deixaron nin os cementos. Tampouco merecía moito a pena. Alí non era ben visto Juanito Santos e por iso nunca me gustou parar máis do tempo necesario que o de tomar un café e darlle as boas tardes ao boticario: para o subhastado e a copa, sempre preferín calquera outro, mesmo o "Jonkon" me prestaba. Por certo, que tamén me falta no "Jonkon" a presenza de don Javier, co que moito rira de neno polas súas frases lapidarias de baralla. "A Pernambuco!", berraba o home cando non era quen de superar a subhasta da parella adversaria.

Camiño da banda do río dende a praia, reparei a propósito no libro de pedra que representa a homenaxe a Johan Carballeira, e daquela que non puiden evitar que se me peneirase pola memoria a lembranza de Juanito Aldán, de quen me dixeran que o fusilaran, pero ao que eu nunca acreditei morto. Grandísimo idealista aquel Aldán, malia que nunca aprendeu a saber que a vinganza é prato de sabor desagradábel, por moito que non haxa xustiza máis xusta que a que se toma pola man (Rosalía *dixit*).



Pregúntanme moito, mentres paseo, por Clara: *Que foi de Clara?, E non acabou vostede por casar con ela? E entón non é certo que vostede e ela teñen dous fillos?...* Que foi de Clara Aldán? Oxalá soubese algo de Clara, pero aquela era moita muller para min. É certo que vivimos xuntos un par de anos en Lisboa, mais ela non aguantou máis e marchou para París namorada dun escritor exiliado. Durante uns meses recibín cartas súas, pero aínda non acabara a guerra, que lle perdín a pista... Dixéronme que, ao cabo, tamén deixara ao literato, e ata houbo alguén ao que lle escoitei que triunfara no mundo da arte.... Para min que a trabucaran coa pintora Maruja Mallo, que tantas postas de sol de verán gozou nese refuxio do vento que se agocha na praia de Beluso.

Continúo andando pola rúa Montero Ríos (Por que diaño lle dedicarían tantas rúas de Galicia a este home?) e atópome con Salvador, que foi o meu mellor informante de cando escribira aquela reportaxe sobre o declive do *imperio dos Massó*. O Salvador sempre ten algún detalle do que *facer mención*, pero de todos eles eu sempre me quedei coa sorpresa que me levei cando, proclamándose el *roxo* de toda a vida, cada vez que nomeaba os seus patróns da fábrica, quedoulle para sempre a *apostila* do "don"... Pero, ben, non sei de que me estraño, a min pásame o mesmo con "don" Manuel e "don" Javier, e "don" Ángel, "don" Desiderio e "don" Jesús, os curas, e mesmo con "don" José, o capelán.

O son dunha guitarra e unhas voces que cantan por Antonio Vega (son Manolito e os seus amigos. Quen, senón?) ao carón dos restos do Asteleiro de Purro, fanme virar a mirada cara a Baía, na que sorprendentemente navegan dornas, e bous, e traíñeiras como as da época na que "dona" Mariana herdara a meirande parte da flota de baixura que pescaba na ría. Probe Mariana! Ninguén se acordou dela cando mudaron para Castiñeiras os poucos

restos mortais que quedaran no cemiterio vello (de seguro que a man de Cayetano andou polo medio para que se executara tal esquecemento).

En Castiñeiras, precisamente, agárdanme miñas avoas, Concha e Pepa, os meus avós, Salvador e Xosé Ramón, a miña tía Milagros... Non están Paco Bicho nin o "Manu", que convertidos en po, mergullan baixo as augas de Ons e da Costa da Morte... Pero, meigas fora! Eu non volvíñ aquí só para morrer, senón para seguir os pasos do meu facedor, don Gonzalo, saber de que cor se pinta a Pascua triste e respirar o arume das algas que nacen, crecen e se asoman por entre as rochas de Pitis, *donde da la vuelta el aire*.

*Dedicado á miña muller Lourdes
(que me regalou a idea)*

Manuel

*“Ei, ei Camagüey, ouro e prata
nas pinzas do boi”*

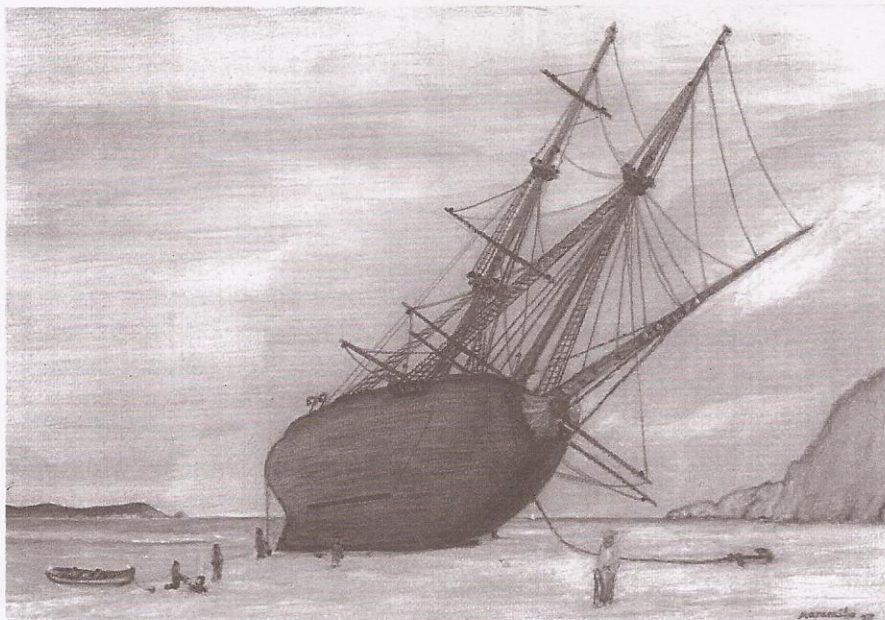
*“Loros e tucáns,
fragatas, albatros e corvos
mariños,
baleas e delfín.,
Mil candorcas e mil lingotes de
lei”*

*Para ela!!
Viva a Illa de Ons bucaneira!!*

Repetía o verde papagaio Robinsón, claro que por un puñado de ricos pistachos nas terrazas do bulicioso porto, ou por un dedal rebaixado con auga, ron tostado de ración, o verde papagaio cangrexheiro cantaba unha antiga canción bucaneira, do seu tío brasileiro do fondeadoiro de Botofogo, na Baía de Todos os Santos.

*“Dúas cabezas de allos, tres cebolas e
un polbo colorado...
Pétalos das brancas flores, rosas dos
ventos
Alecríns, bolboretas de sotavento
Sete mares, alegres baladas, estelas
chameantes
Amores dos navegantes nas noites
escintilantes...”*

Cunha boliña de sebo no peteiro



encargábase de engraxar as poleas dos mastros, ata a perilla do pau de mesana, a primeiras horas daquela doce mañá, nas azuis augas da animada Baía Camagüeiana, dicía o verde loro dende a alta verga da cangrexha de mesana.

Baixo a Pedra do Louro, hai un bonito tesouro!!

Salvade as perlas negras e as esmeraldas do Portugués!!

Espertar pulgas de mar!!

—Cando contempla a rocha da praia, repite o do bonito tesouro.

—Será outra vella historia dos seus tíos brasileiros. —Dicíalle á bucaneira despois dun baño rápido, mergullándose coas redondas pedras da poutada, para desenrocar un rizón da época do **Santo Cristo del Buen Viaje**.

—E se ten razón? A pedra do Louro..., un tesouro da antiga Irmandade Bucaneira do ano 1.700... da Flota de la Prata.

—Robinsón soña con ocultos tesouros de vella prata e moito ouro, con perlas de fino oriente..., cacatúas..., a papagaia Negra con xoias engarzadas..., campaiñas e contos de fadas..., mil velas ou mil e unha dornas varadas.

—Sabes que é un papagaíño cangrexheiro da Baía do Corcovado, do Río de Xaneiro, un truán. E ben que se entende co Tucán aos dados.

—De verdade que é un papagaio brasileiro e coñece historias do mundo enteiro. Asubía melodías e cancións?

—Sabe de vellos mapas e canta baixo a luz dos luceiros.

—Estame a trabar un pequeno cangrexo, ih, ih, oh, oh aaaiiii.

—Hoxe mesmo imos na falúa a Fedorentos, á Cova da Area.

—Imos cos rapaces, con tres sachos.

—Teño un intuitivo presentimento!

Pola maxia do catalexo!!

E embarcámonos co pícaro de Robinsón rumbo ao canal do Sur..., preto do Buraco do Inferno. A sotavento, con brisa do norte, desembarcamos na area da praia de Fedorentos, arriamos as velas e varamos a falúa coa poutada.

Uns tragos da auga con canas, gotas nas rochas, verdes fieitos, e entramos na fresca furna da baixamar, morcegos na bóveda e resoante eco.

— Queredes que vos dea un consello? Non me miredes con cara de coello! —Dixo o papagaio.

— Imos cavar na húmida area ou grava do fondo!

— Igual damos cun cofre do pirata da **Burla Negra**. —Dixenlles riseiro.

El muerto está en el cofre!!

Ron, ron, ron!!

—A ver si é verdade Robinsón, a botella de ron! —Exclamou ela.

Ao cabo de tres horas de cavar e remover nas douradas areas, o sacho dun rapaz daba cunha negra madeira. Robustiano quedou pálido ao ver o ataúde relado polos vermes da area, e o verde papagaio non miraba co seu pico baixo a ala.

Asombrados acercamos o farol e quitámoslle a tapa a aquel sinistro sarcófago. Alí estaban os restos, os verdes ósos e a cadaveira. Entre o que quedaba había unha botella selada, un corroído sable pirata, verde xade nun colar, prata, perlas negras e brancas con engarces de esmeraldas.

Cun bicheiro e unha aixada lavamos o botín e cubrimos o esqueleto na súa tumba mariña... alí quedou a súa espada. Tamén embarcamos a bela coiraza dunha vella tartaruga verde das areas da furna mariña, a botella lacrada e o reluciente colar con finas perlas engarzadas... Izamos velas e levantamos áncoras na falúa baixo a luz da lúa.

A bordo xa do bergantín, reunidos no salón, quitámoslle o negro tapón alcatranado ou embreado e, coa axuda dunha cana pequena, sacamos a mensaxe do pirata de aquela botella de Ron de Xamaica.

—O mapa dun tesouro. Testamento do terrible pirata Benito Bonito O *Portugués* do ano 1823 na Pedra do Louro, ao Sur da Baía

de Camaway... con ollo de boi... a punta do Manancial do Cangrexo.

O amarelento pergamiño enroscado cunha cinta de seda negra, observado con lupa, á luz das lámpadas, dicía en letras con trememente redondillas, escrito en tinta china cunha pluma de gaivota macho ou de galiña.

“Os dous cofres son para ela.

Estou morrendo da febre marela.

Cavade a fosa cara ao sur, na furna da area.

Na porta do inferno queda a bandeira.

Prendede unha vela pola miña caveira

Deixo parte do meu tesouro.

Prata, esmeraldas, perlas negras e moito ouro.

Baixo a pedra do Louro no sendeiro con bo ollo.

Dous cofres hai na illa.

Os dous son para ela.

Ánimas do purgatorio.

Levádeme xunto a Ela.”

*Benito Bonito O Portugués
Agosto do 1823*

Viva a Illa de Ons bucaneira!!



Exclamamos a coro ao verde papagaio. Démoslle dobre ración de pistachos, figos secos e froitas silvestres, moras, ameixas, piñóns e arandos baiados amargos e morados. Uns en taparrabos e outros sen saio... atrás quedaba o corenta de maio.

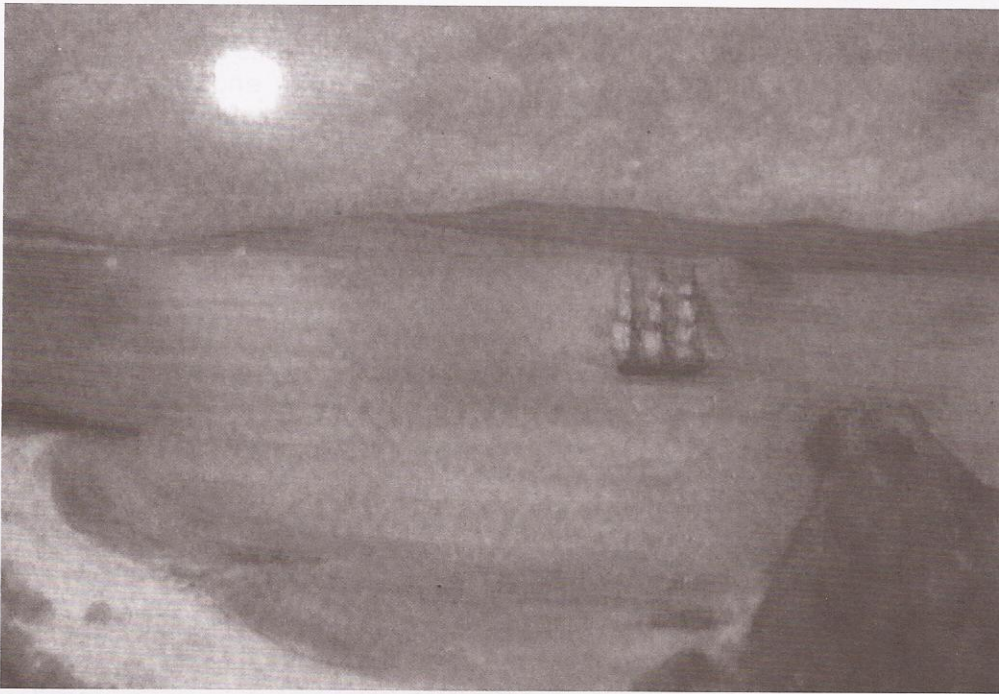
Xuramos pola imandade non desvelar o segredo, e celebrámolo cunha festa a bordo do bergantín esmaltado.

Viño verde e pastelinhos con coco raiado, sargos e muxes asados, nécoras e centolas con encarnadas ovas, percebes... e un lambón pouco asado con allos, prixel, pementa negra cunhas ramiñas de alfabaca. Un delicioso festín na toldiña do bergantín... ao rico limón. Café con nata e whisky vitoriano.

E acabaron co licor de cereixas á sombra do carnaval camagüeiano.

Pasaban os doces días, amarraban dornas a dous cables da Punta do Fortín, soaban as buguinas do Cucorno e Canexol. Puxémonos as botas e démoslle ao legón, pero decidimos deixalo para outra ocasión, cando picara menos o sol.

Con gran amizade entre os indianos camagüeianos subministrándonos peixe fresco, mariscos e polbos secos, cabaza e



marmelo. Saboreando os deliciosos pasteis e confeituras; con intercambio de víveres en xeral, amuletos e colares de cunchas.

Chegou o 23 de xuño coa noite de san Xoán, unha gran fogueira na area, guitarras e marimbas, un violín vibraba ao son do bombo, as gaitas e o acordeón.

Corría o ron queimado e augardente de caña, cantaban as cigarras.

Queimadas e saborosas empanadas de xoubas, zamburiñas ou con froitas variadas.

Alegre noite ao calor das brasas, baixo o inmenso ceo estrelado.

Xa ao romper a alba, ante os fieis amigos e amigas tombados nas finas areas da baía Bucaneira, conteilles a historia do terrible pirata:

“O pirata Benito Bonito O *Portugués* con toda unha escuadra armada ate os dentes, abordou os portos españois do Pacífico,

dende O Callao ata Acapulco. A sangue e fogo tomou o ouro fundido dos Incas, embarcando no **Virxe María de Lima** de ouro macizo, aproveitando o avance do exercito de Bolívar.

Asaltou moitas catedrais da costa da vella Prata, esmeraldas, rubís e moitas perlas negras e brancas. Unha montaña de luz colmada de brillantes.

Escondeu parte do fabuloso botín na Illa dos Cocos, a frondosa illa do tesouro, a 600 km. Ao norte das Galápagos, das Illas Charles e a de James, ou a Española e Isabela. Morrendo O *Portugués* na illa pola febre amarela, deixando os cofres do tesouro para Ela, nun agosto do ano da graza do 1823”.

Entón resoaron unhas tremendas gargalladas... que parecían de ultratumba. E colorín colorado cantaba o verde papagaio sondando o escandallo.

“Dúas cabezas de allos, tres cebolas e un polbo ben mallado.

*Dúas cabezas de allos, tres cebolas e un carallo.
Nas tabernas da illa os sábados poñen callos.
Hai viño e bo xantar, xa cantan as galiñas cos galos.”*

**A bordo do bergantín esmaltado
maio do 2010
Maracaibo**

**“ao lonxe a voz do amigo que perdemos
soa ceibe na baruda carballeira”
Otero Pedrayo**

Moveu as mans no aire, como un tremor agónico de bolboreta, para prender un cigarro, e seguiu pensando naquela taberna na que se abillaba o viño, enfiaban poemas e comían alcriques. De cando en vez tamén se cantaban cancións de mares tan remotos e perdidos que acudían mascatos e paños esgotados a escoitalas.

—As portas eran verdes, verdade? — Preguntoulle á memoria teimuda que nunca o abandonaba. —Si —respondeu—, e dentro todo estaba impregnado dun reseso cheiro a salmoira e fume de tabaco inglés. Premeu co dedo polgar no chisqueiro acendedor, deulle lume ao cigarro que sostiña nos beizos e arfou fume. Arquexou profundamente a primeira chupada e seguiu a falar consigo mesmo. Narrándose vellos segredos con sabor a barolo, recordos que se bebían nas mesas comunais da taberna, colocadas contra as paredes; xa cunha madeira tan gastada coma os papiros que descifraban o nacemento do mundo. As mesas da partida naquela taberna rexentada por un home coxo que ulía a fiúncho.

—Claro, eran verdes, —asentiu enlevado—; coma se as estivese tocando coas meniñas dos ollos, cando o que tiña diante era un espello. Decote acudía unha muller que sentaba no currunchu máis oceánico do local e lía as páxinas dun xornal imposíbel que presaxiaba mareas de gozos para os días vindeiros.

Sorriu remexendo o café. Levantou o vaso, apenas sostido polas xemas engurradas duns dedos case transparentes. Desorientado nos labirintos de canizos chantados en areais branquísimos, seguindo o rastro das pegadas daquela muller que lía o xornal. —Canto tempo levaba morta? Máis da metade da miña vida, e iso era moito tempo, acordou en murmurio; porque el xa

era un vello. —Son un vello, fíxate en min, un vello, —confesoulle ao espectro que tiña diante na mesa, sentado coma el, sorbendo un café con leite servido nun vaso de vidro groso, e que non era outro ca el mesmo reflectido no espello—. Coa camisa de flanela abotoada ata o colo, o xerseí gris de pico e unha americana de *tweed* que mercara había anos nunha cidade fría do norte dun país que non era o seu. Viaxes dunha madurez que agora lle parecía máis arredada e estraña ca unha nenez tan visualmente próxima. Estirou o brazo para tocarlle as engurras a aquela cara do espello, sabendo que llas tocaba á anguria de saberse o home máis deshabitado no planeta da desesperanza, de ser membro da tribo dos que só teñen recordos; aqueles que só viven acompañados de si mesmos.



Foto cortesía de José Suárez

Viuse duplicado naquel espello da cafetería e dubidou da realidade daquel intre, escurecido polo presente e abandonado á sombra da nostalgia. —Claro, —murmurou coa cinza grisalla do cigarro esluíndoselle por entre as engurras do xerseí, as portas eran verdes e tiñan uns cristais esmerilados, coa masilla apiollada dunha invernia eterna nas regañas—. Tremeu a culleriña dentro do vaso de café co vendaval dos anos azoutándolle nas mans. Mirou os dedos como arames dun tempo que era unha resaca de mar de fondo abalando fragas de carrameiros. Chincou a culleriña contra o vidro polo abaneo incontíbel do vaso nos dedos.

Estaba de novo cobrando do cabo dunha rapeta que nunca saía do mar das

lembranzas. Cada pulo no chicote era un pantocazo sen remedio que o levaba a recorrer a casa da fachada caleada de branco, a cociña de azulexos delicados, onde medraba o sutil biscoito do misterio; os armarios ordenados en anos de sabas encartadas, con bólas de alcanfor disolvéndose nun aroma de estacións. Os libros nos estantes e a folla coa pluma e o tinteiro ao seu carón. A luz coándose polas cortinas finos, os ruidos das portas. As carreiras polos corredores das cancións das súas irmáns. O nome da nai na boca das meniñas, nos chíos alegres das retesías. Aquela casa deles tan habitada que nin de noite acougaban as preguntas, nin as chamadas; nin sequera as conversas interrompidas pola magnitude do urxente, agardaban á mañá do día seguinte para encanar ese destino ventureiro das palabras.

O destino das palabras ganduxadas ao destino da súa vida. Unha vida para falar sen fin, que é danzar sen fin nos bailes da imaxinación, co deveso de ser pronunciadas, de facerse son, de ser efemeramente elas."Que buscas, Johan Carballeira? Busco a única realidade dun intre na existencia do mundo. Si, o que busco é ese intre."

Alí, na casa, era onde se concentraban todos os desexos e as horas se convertían lentamente en historia. Aquela historia que el escribía na mesa da taberna atendida por un home que ulía a fiúncho, onde había unha muller que bailaba coas estrelas.

Quería descubrir na mirada daquela muller océano o latexo tenaz do magma que a el lle rebentaba pola boca. Provocar unha colisión de epidermes. Enlarse a ela nun roce brutal de acenos estáticos, e depenarse polas fervezas da suor que se evaporaba dos corpos, formando unha cova de miañentos laios. A cova na que viven os animais feridos polo desexo cósmico dunha aperta sen final.

Íallo dicir na taberna que recendía a fiúncho, cando Clara o agarrou polo saúdo, que xa era alento de esquecemento pola présa que levaba, e alumeoulle a cara coa ardentía máis transparente da primavera ao darlle a nova: –Juanito dos Loureiros baixou enramallado do monte e Carlos Deza acaba de chegar de París. Pechou os ollos, botou a cabeza cara atrás e deixou que o pelo lle rebordase polo colo da blusa. Sentiu o vento do norte batendo nas velas vermellas da esperanza e deixouse levar polo son rítmico do mazar dos polbos contra o penedo da certeza: Carlos chega e o tolo baixa da esculca a recibilo para cubrilo de flores. O

verán da súa vida esvaraba por ramplas de escamas prateadas. Abeirados a carolinos nos que aboiaban estrelamares abisais de cinco puntas, Francisco, Ricardo, Gonzalo, Josefina, Xosé, Maruxa, Alberto, Rómulo, Federico e Teo argallaban papaventos con debuxos de esteiros en seráns magníficos, na praia de Beluso á sombra dos piñeiros.

Para el, que como Ulises pelexaba con monstros, a muller que lía o xornal, labrálle un debuxo na mesa dos encontros. Os trazos agoiraban que as papoulas ciscadas nas cunetas portaban alcumes de peixes bravos, paxaros ceibes, bolboretas de ás transparentes e olladas de luminosa cegueira. Levantou a cabeza do labirinto inscrito na madeira, e iniciou unha ruta sen retorno polos territorios virxiniais da ledicia.

–Os tempos dos gozos, patrón, tamén chegaron para min, confesoulle ao taberneiro.

Alancou pola ribeira solitaria de Bueu cos brazos abertos e os dedos das mans peneirando o vendaval.

Foi o tempo anterior a que o aire dese a volta traendo unha invernia de sombras temperá, un único aviso de naufraxio, unha parálise ingrávida de gaivotas enriba do xarabal. A onda branca do asombro deixouno estantío, coa roupa toda virada en mortalla, os ollos tinguidos coa tonalidade gris das nubes e o frío dos icebergs conxelando as palabras.

Juanito dos Loureiros amarraba un ramallo de xestas floreado no frontal do autobús que emprendía unha viaxe pola noite de pedra dun tempo prematuramente podreído. Esparexía un fume de bágoas vermellas, amarelas e violetas; un palangre de palabras nos oídos deitados contra a terra que só escoitaban o rumor profundo dos laños.

–Tes que chegar á taberna das portas verdes para borrar o agoiro.

–Apurouno a pantasma del mesmo no espello–.

Mais soamente atopou abandono e ruindade, un mudo bater de lonxanías nas ventás, que deixara fuxir o arrecendo do tabaco e o cheiro a salmoira. Entrou, derrubouse enriba da mesa, na que alguén deixara, nunha apresurada fuxida, esquecida unha foto. O taberneiro de rapaz, cunha dorna nas mans, tiña posta na mirada un rumbo de empopada cara á boca da ría. Aos mares abertos das sereas, onde se apalpa a manobra imborrábel das singaduras

Refráns de mariñeiros

Andarás mollado, e morrerás inflado.

Lancha dentro, amigo fóra.

O que é bo patrón, nunca deixa o temón.

O que queira medrar, que viva en porto de mar.

O que sabe ser patrón, sempre vai ao temón.

Refráns sobre barcos

A barco novo, capitán vello.

Barco con tormenta en calquera porto entra.

Barco grande, ande ou non ande, e muller grande aínda que me mande.

Casa sen muller e barco sen temón, igual cousa son.

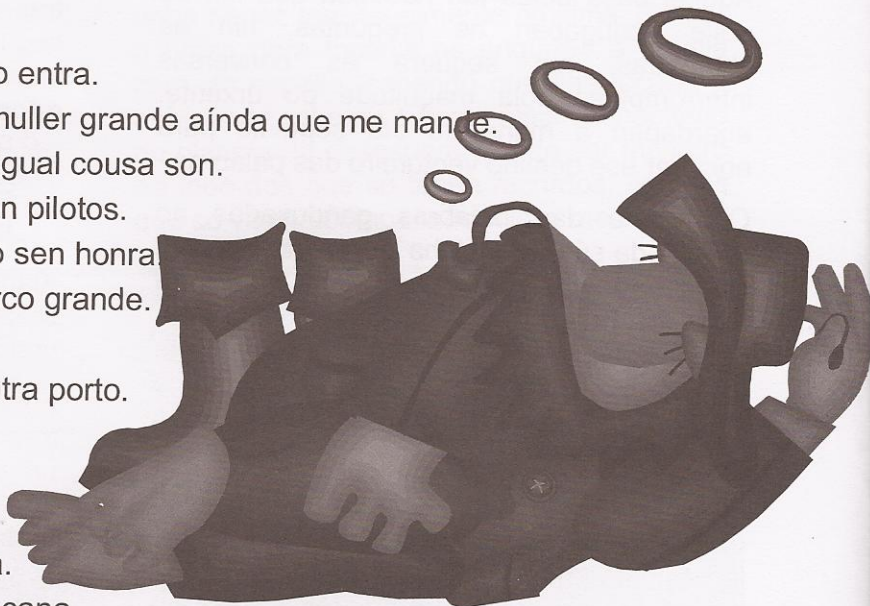
Despois de perdido o barco, todos son pilotos.

Máis vale honra sen barco, que barco sen honra.

Unha pequena goteira, afunde un barco grande.

Diñeiro gardado, barco amarrado.

A barco desesperado, Deus lle encontra porto.

**Refráns sobre a pesca**

Á liña, pouca fariña.

A sacada chucha a cana.

Ás artes non te mates.

Ás artes non te mates, porque o mar fai nas redes desbarates.

Ás betas non te metas.

Máis vale pescar no mar linguados que no río barbos.

O chinchorro fai o zorro.

O palangre chucha o sangue.

O pescar con cana quere paciencia e maña.

O que vai ás barbadas ás veces nas penas esvara.

O xeito senta o peito.

Os miños fan meniños.

Ao peixe grande sóltalle a liña.

Para pescar hai que ir ao río ou ao mar.

Peixe ao cabeceiro, ou moitos ou o primeiro.

Quen queira pescar, ten que se mollar.

Pescador de anzol, volve a casa con dó.

Pescador de cana come máis do que gana, e se a sorte lle corre, máis do que gana come.

Pescador de cana máis perde que gana.

Pescador que pesca un só peixe, mellor lle é que o oficio deixe.

Tras a nordestada do venres pensabamos que moitos barcos non se animarían a vir este ano a Bueu. Mais os mariñeiros tradicionais saben chegar a porto con norte, sur ou leste... Así que, un ano máis, achegáronse para deleitarnos coa súa participación, que como anfitrións sempre agradecemos.

Os botes polbeiros, as dornas de varios tipos (xeiteira, coruxana, nai...), o bote xeiteiro, a traíña, as gamelas, os galeóns, os barcos clásicos e outros veleiros afíns, invadían o peirao da lonxa de Bueu. Algúns, por falta de espazo, estaban amarrados entre os barcos pesqueiros do peirao grande.



A mañá do sábado 29 de agosto presentouse con bastante calor e pouco vento. Algún barco galo sae ao mar, a recibir os que entran para asistir ao XIII Encontro de Bueu. Este ano o dito encontro coincidía coa X Edición da Festa do Polbo, organizada pola Confraría San Martiño de Bueu e o Concello, ambos tamén son colaboradores do noso evento.

Era un encaixe perfecto para as nosas embarcacións!





Despois do xantar, debían saír os barcos a buscar o vento que non parecía que quixera axudar. Ben sabemos que este é imprevisible a pesar das predicións.

A tarde semellaba de "calma chicha", como tantas xornadas do verán, pero ese día o obxectivo era facer unha exhibición das embarcacións navegando. Estabamos preocupados de non lles poder ofrecer o fermoso espectáculo visual que esa xornada lles brinda aos visitantes e locais, cando os barcos despregan as súas velas navegando.





Xa estabamos desesperados, pensando se navegar a motor coas velas izadas ou, no caso dos barcos Galos, indo a remo; cando timidamente o vento aparece para non complicarnos a festa. Non era moito pero había que aproveitalo. So 5 ou 6 nós do nordeste, o mínimo para que barcos e navegantes puideran lucir a súa técnica e gallardía sen ningún risco e con un pouco de paciencia.

Este é para nós o día grande do encontro.

De tanto buscar o vento, a flota espallouse máis do desexado. Pero aínda que máis lonxe do previsto, os barcos navegaron o resto da xornada.

O domingo despedimos os últimos tripulantes das embarcacións que quedaban e, pola tarde, recollemos a exposición que cada ano se fai na sala Amalia Domínguez.

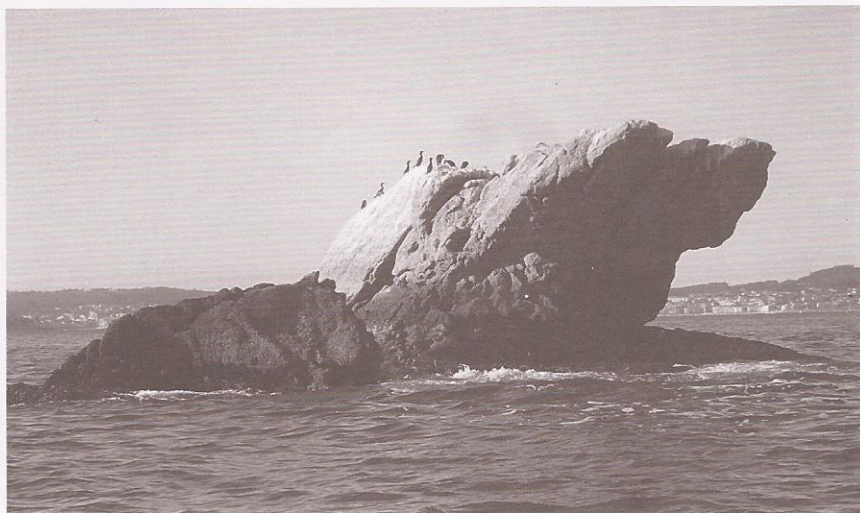


Nun ano de crise a virada non deu para moito máis.



Ás veces as cousas non son tan reveladoras contadas como vividas. Así que para compartilo brindámosvos algunhas fotos do evento e esperámosvos na próxima edición.

Bos ventos!



**Cesáreo Pérez Patiño, 66 anos, mariñeiro.
(Illa de Ons)**

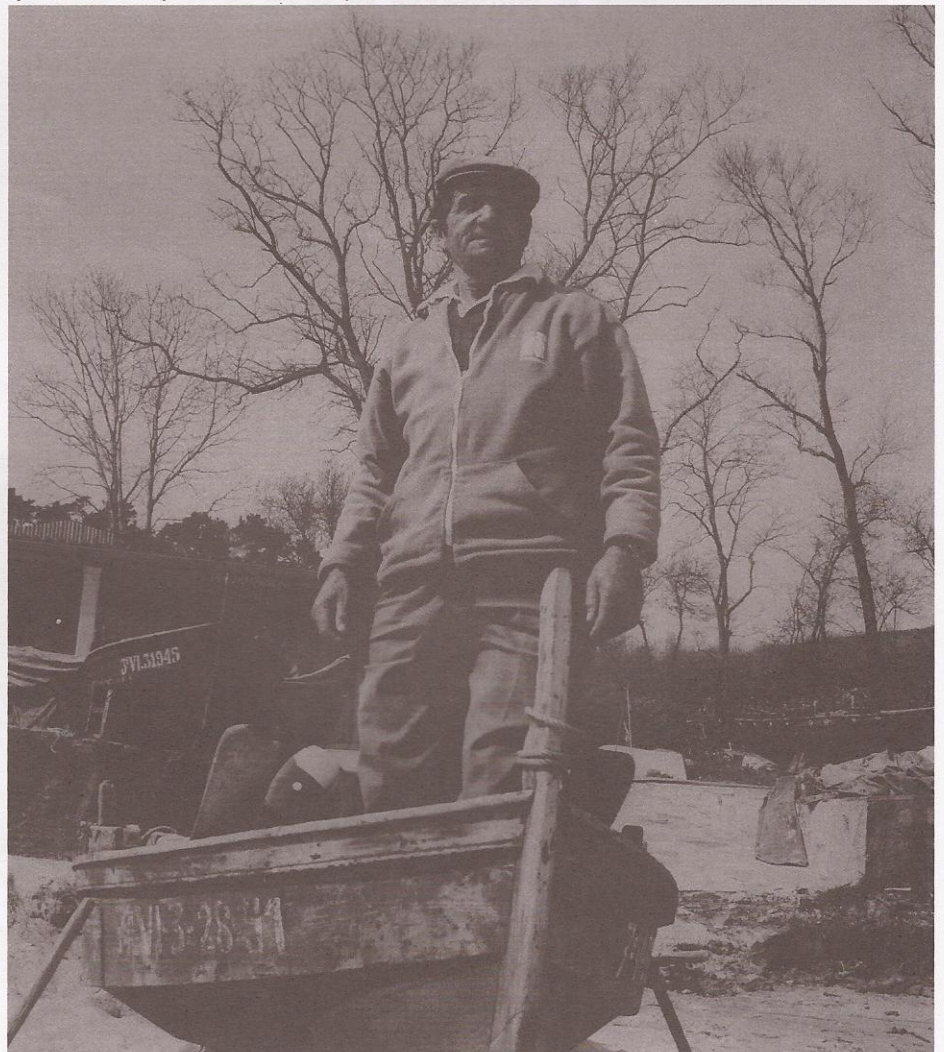
A casa de pedra con hórreo e un pequeno alpendre no que se mantén activo o forno de leña, ten o mar como escenario de privilexio. Ou como unha presenza necesaria para un home ao que non lle gusta estar en terra. Porque a partir dos sete anos o mar substituíu para Cesáreo, un nativo da illa de Ons, os xogos de infancia e a aprendizaxe elemental da escola.

Este curtido mariñeiro é un dos seis habitantes permanentes da pequena illa que no seu momento tivo como donos sucesivos á familia Montenegro, o Marqués de Valladares e Luis Riobó. Pero Cesáreo tamén é a memoria dese micromundo ancestral que forma parte da diversidade de Galicia, e o exemplo de como o hábitat e a prohibición de construír en solo privado define un estilo de vida. Como testemuña da historia de Ons, lembra a época en que unhas oitenta familias poboaban este pequeno territorio. Un número excesivo se se ten en conta que debían repartirse entre unhas poucas casas. As vivendas de pedra cunha serie de cuartos estreitos abertos a unha sala común, chegaron a albergar ata tres matrimonios coa súa descendencia.

"A casa da miña nai estaba tan poboada que ao meu avó o bautizaron Colón. Tiña 21 fillos e había moitas quendas para que todos puidésemos comer. Durmíamos apiñados. Ese foi o motivo de que tantos abandonasen a illa en busca dun futuro mellor. Ao casar tiñas que vivir na casa da túa propia familia ou na da túa muller".

A situación de vivendas superpoboadas deulle protagonismo ao mar e á vida fóra das casas cos labores de traballar as hortas e coidar os animais. E ese estilo de vida non cambiou para Cesáreo.

Entre a Illa de Ons e o pobo de Bueu a viaxe é de apenas trinta minutos. Pero cando o fixo por primeira vez aos 18 anos, esa viaxe foi a equivalente de trasladarse dun século a outro. En Bueu descubriu fenómenos como a luz eléctrica e outras comodidades da vida moderna. Pero ningunha delas o atraeu. Hoxe o teléfono móbil e o televisor son dous dos poucos referentes da tecnoloxía que aceptou este mariñeiro formado polo seu hábitat e absolutamente integrado a él. Cesáreo segue vivindo na casa da familia da súa muller e gozando a soidade do inverno, cando xa non hai turistas e como di: "Quedas soíño, pescas a túa propia comida, fas o que queres". E no seu caso, cada día pasa por volver ao mar e á vida noutra dimensión do tempo.



Introdución.

As condicións meteorolóxicas, o estado do mar, os obxectos flotantes non detectados, ... son algunhas das causas que dan lugar a naufraxios por perda de estabilidade nos barcos como consecuencia do embarque de grandes cantidades de auga. Agora ben, ademais existen outras causas, imputables máis directamente á inconsciente, no sentido mas amplo do termo, acción do home.

Iso é polo menos o que pon de manifesto o informe da Comisión Permanente de Investigación de Sinistros Marítimos, que se publicou en novembro do pasado ano. Abarca desde o ano 2000 ata o 2008, data en que se decide a súa disolución, e a creación da súa equivalente Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, (CIAIM), dependente tamén do Ministerio de Fomento, pero que a diferenza da anterior dá entrada a expertos independentes.

O informe analiza 39 sinistros producidos entre as citadas datas nas costas españolas, e inclúe entre outros, o naufraxio do "Prestige" de tan nefastas repercusións medioambientais.

Ao citado período pertencen tamén os naufraxios dos pesqueiros galegos "Siempre Casina"(22.02.2004),"O Bahía" (03.06.2004), "Sombriza" (07.01.2008) e "Cordero" (15.01.2008), que suscitaron grandes debates, en ambientes marítimos e pesqueiros, sobre as causas dos seus afundimentos. Tamén recolle os casos do "Nuevo Pilín" acontecido en augas do Cantábrico en novembro de 2004, ou o da "Nueva Pepita Aurora" cando regresaba a Barbate (Cádiz), tras faenar nos caladoiros marroquís. Finalmente o mais recente, tamén dun buque galego, o dos "Irmáns Landrove" de Cariño o 8 de setembro de 2009. Traxicamente na maioría dos casos producíronse con perdas de vidas.

O informe confirma as conxecturas realizadas no seu día polos expertos, (enxeñeiros navais, mariños mercantes e de pesca e mariñeiros en xeral), de que entre os factores que inflúen de maneira decisiva nos naufraxios, son a mala distribución de pesos a bordo e os cambios estruturais realizados

nos buques sen o correspondente estudo e autorización. Aínda que desde logo a mala mar o vento e outros factores meteorolóxicos, onde non intervén a man do home, tamén axudan.

Libro de estabilidade e indicacións ao capitán.

Fagamos un pequeno resumo do proceso que ten lugar desde que un armador decide construír un buque en canto ao seu aspecto de estabilidade.

En liñas xerais e sen entrar en detalles, o trámite para obter o Permiso de Navegación é o seguinte. Unha vez que un barco termina a súa construción de acordo cos planos previamente aprobados pola Administración e finalizado o seu armamento, realízanse a flote as chamadas "Probas de Estabilidade". Nelas mediante o traslado duns pesos previamente acordados dunha banda á outra e mediante as súas correspondentes medicións confírmase se os datos teóricos obtidos cos planos do proxecto do barco, están dentro dos parámetros esixidos e dentro dos criterios de estabilidade admitida pola Administración. Se é así o buque obtén o que se denomina a Patente ou Permiso de Navegación. Se non é así, esíxese a realización das oportunas reformas (lastrado, variación de uso de tanques, ...) ata que os resultados das escoras obtidas nas condicións mas desfavorables permitan asegurar que o artefacto "ten" estabilidade. Os cálculos efectuados, e os seus resultados así como os consellos ao Capitán no referente a distribución de carga e outros pesos, orde de enchido e de consumo de tanques de combustible e de auga, ... recóllense nun documento que se coñece como "Libro de Estabilidade" e a el hai que remitirse en todo momento para cuestións que afecten a ela.

Isto quere dicir que cando por exemplo, prodúcese un cambio estrutural nun barco, dependendo da súa importancia, o que procede é informar á Administración para que sexa esta quen decida se cómpre ou non realizar novas probas de estabilidade por se os cambios poden afectar á mesma. Por desgraza na maioría dos casos non é así e poucas veces dáse parte de modificacións deste tipo, seguramente máis polo papelorio que todo iso implica que por outra cousa.

Instalación de guindastres, modificación de tanques, modificación de adegas ou mamparos, cambio de uso de tanques, ... fanse sen maior criterio que o da necesidade e conveniencia, e modifican a estabilidade dos barcos e diminúen o francobordo ata chegar a facer a súa navegación perigosa. Ante isto, e tal como acontece noutros países, a Administración española estáse propondo esixir a realización das Probas de Estabilidade cada certo tempo, por exemplo cada dous anos, para comprobar que o barco segue cumprindo cos criterios previamente establecidos. (Algo parecido a establecer unha ITV para os barcos ou outros artefactos flotantes)

Máis difícil é o control sobre o reparto de pesos a bordo. Sobre todo no caso dos pesqueiros onde as condicións de carga varían entre situacións extremas. Os aparellos almacénanse en lugares onde prima a facilidade de acceso sobre outras cuestións, e onde o criterio do Capitán é moitas veces o único que existe. Por iso a importancia dunha boa formación e prudencia.

Se a estas causas unimos fallos nos sistemas de achique, portas de desaugue atrancadas ou reducidas sobre o deseño orixinal, saídas de escape cegados, portas de acceso a espazos estancos abertas, ... teremos un panorama de tan trágicas consecuencias como o actual.

Evidentemente como xa sinalamos, se a estas deficiencias se engaden unhas condicións meteorolóxicas adversas, pois iso, raro é que non acontezan mas traxedias.



"Siempre Casina"

Con porto base en Burela (Lugo), naufragou o 22 de febreiro de 2005 cando faenaba 19 millas ao norte de Tapia de Casariego (Asturias). O embarque de auga ocasionado polo mal tempo comprometeu a estabilidade

debido á "inutilización dos embornais", é dicir, as aberturas que permiten a descarga polos custados da auga embarcada sobre a cuberta nun golpe de mar. A iso se uniu outra imprudencia máis: as portas de acceso á zona estanca do buque, (habilitación, cámara de máquinas, ...), que deben permanecer sempre pechadas, e mais se cabe con mal tempo, estaban abertas. As ondas de máis de tres metros fixeron o resto. Dunha tripulación de once homes, seis falecieron e catro permanecen desaparecidos. Houbo un único supervivente. Calcúlase que no momento do naufraxio o casco soportaba un sobre peso de case o 13%. A ausencia de golpes e buracos no casco, unha vez observado en seco, elimina a posibilidade de colisión cun obxecto flotante.

"O Bahía"

Cerquero de 17 m. de eslora, 5,20 m. de manga e 2,35 m. de puntal naufragou o 3 de xuño de 2004 á altura das Illas Sisargas, próximas a Malpica de Bergantiños. O pesqueiro con base en Redondela, afúndese e seis dos seus dez mariñeiros perden a vida. Os catro restantes danse por desaparecidos. Segundo o informe redactado pola Comisión, dous erros humanos xeraron o seu naufraxio pois as grandes ondas rexistradas na zona provocaron o embarque de auga en cuberta "cuxa rápida evacuación ao mar impedían as tellas colocadas nas falucheras (aberturas colocadas a rentes da cuberta principal cuxo obxecto é permitir a evacuación da auga embarcada na cuberta)". Como no caso do "Siempre Casina", ademais a "auga accedeu ao interior do buque ao non estar pechadas determinadas portas e portelos na superestructura e no casco". Para complicar máis as cousas, o barco estaba proxectado para cargar unha rede de catro toneladas de peso, pero levaba dous das mesmas características. Os problemas de estabilidade víronse incrementados por unha distribución de pesos distinta á aconsellada no Libro "de Estabilidade". Todos estes factores variaron o CDG e o Centro de Carena, o que ocasionou perda de estabilidade, e dado o mal tempo, o naufraxio.

"Sombriza"

A embarcación "Sombriza" afundiuse como consecuencia da perda de flotabilidade ocasionada por unha vía de auga na aleta de

abor, (parte de popa do custado de abor), sen haberse podido establecer que ocasionou o impacto que perforou o forro de madeira. Esta foi a causa do naufraxio ocorrido o 7 de xaneiro de 2008 fronte O Vicedo (Lugo) de acordo coas conclusións da Comisión . Os seus dous tripulantes falecieron afogados.

Cunha eslora de 6.5 m. e un arqueo bruto de 2.97 toneladas, e casco de madeira, o naufraxio desta pequena embarcación dedicada á pesca do polbo con nasas, non pode achacarse a nada que non sexa o azar, aínda que se cumprise a lei tal e como estaba en vigor desde o día 1 de xaneiro de 2008, tal vez o socorro realizácese cando aínda era posible rescatar con vida aos dous mariñeiros.

Dende a citada data a lei obrigaba a todas as embarcacións de pesca de litoral e de pesca local "que dispoñan de espazos cubertos habitables a ir provistos dunha radiobaliza persoal de 121.5 MHz, por cada tripulante, cuxo traballo se leve a cabo en cuberta".

"Cordero"

O 15 de xaneiro do ano 2008, só oito días despois do naufraxio do "Sombriza", afúndese o arrastrero ribeirense "Cordero" fronte a Cabo Prior (A Coruña). Morre un tripulante, catro permanecen desaparecidos e só tres sobreviven. A xuízo da Comisión , a causa mas probable do accidente é a inundación progresiva dos espazos interiores e estancos do barco ao rexistrarse unha entrada de auga no parque de pesca proveniente do sistema de baldeo. A inundación non puido ser atallada polas bombas de achique "ben por fallos no seu funcionamento ben por falta de capacidade". O resultado da investigación tamén conclúe que a radiobaliza non funcionou correctamente, e que os pesqueiros que se encontraban na zona , non mantiveron a escoita obrigatoria da canle 16 de VHF. Os mariñeiros non puideron zafar as balsas salvavidas aínda que non se sabe a razón e os dispositivos de zafe automáticos non funcionaron.

Non hai constancia de modificacións nin alteracións que minguasen a súa flotabilidade, xa que o buque non se recuperou.

Fóra xa da costa galega, temos os casos do "Nuevo Pilín" en augas do Cantábrico e da "Nueva Pepita Aurora" de regreso a Barbate.

"Nuevo Pilín"

Este buque de eslora total 17.75 m., manga 5.00 m., puntal á cta . ppal. 2.35 m. e 36.67 GT. Naufragou o 19 de novembro de 2004 ao norte de Zumaya no Mar Cantábrico. Tiña o porto base en Santoña (Cantabria), e ía na súa demanda unha vez finalizadas as faenas de pesca. Cando foi localizado, despois do naufraxio, encontrábase a 10 millas de Punta Luceiro coa quilla ao aire.

As conclusións a que chegou a Comisión, comprobadas co recuperado casco do buque, foron as seguintes:

- No recoñecemento visual do casco, realizado en seco, non se observou ningún dano, o que descarta unha colisión ou vía de auga.

- No buque realizáranse unha serie de modificacións sen a correspondente autorización administrativa ou incumprindo condicións impostas. (Retirada de lastre fixo ou substitución de barandillado por amurada).

- Portas de desaugue modificadas. A sección quedou reducida case nun 40 %.

- O francobordo (ou reserva de flotabilidade), na condición estimada no momento do sinistro, era inferior ao mínimo autorizado.

Se a todo isto engadimos que segundo comprobouse no momento do naufraxio, o buque recibía a ondada pola aleta de abor e a súa velocidade era de 8 nós, excesiva dadas as condicións meteorolóxicas, pois iso.

O naufraxio deixou un saldo de tres mariñeiros mortos e dous desaparecidos.

"Nuevo Pepita Aurora"

O día 5 de setembro de 2007, "Nova Pebida Aurora", dirixíase ao porto de Barbate, unha vez finalizara as faenas de pesca no caladoiro de Marrocos. Cando se encontraba a 58 millas do porto a que se dirixía, o buque emborcou, quedando coa quilla ao sol. A bordo do pesqueiro encontrábanse 16 tripulantes. Como consecuencia do sinistro 5 tripulantes falecieron e 3 desapareceron. Ao día seguinte o pesqueiro afundiuse.



somerxía máis do debido en popa, favorecido por unha carga de aparellos que dobraba a regulamentaria, e comezou a entrar auga por unha das dúas portas de desaugue que non tiña seladas, a segunda de babor. A outra aberta era a terceira de estribor". Ademais o buque tiña dous tanques de combustible, a babor e a estribor, e no momento do accidente consumía do mas baleiro, o de estribor, polo que o peso no lado de babor do buque por onde entraba a auga, era moito maior e desencadeou a escora e que o barco terminase coa quilla "ao sol", termo mariñeiro que significa dar a volta. O resultado foi o falecemento, neste caso , do patrón e armador do buque, e o rescate dos seis restantes tripulantes do pesqueiro.

As súas características eran 19.40 m. de eslora, 5.87 m. de manga, 2.50 m. de puntal e un arqueo de 32.45 TRB. Fora botado no ano 1999.

Os expertos determinaron que o buque afundi como consecuencia da inundación dos seus compartimentos internos tras emborcar, debido á perda de estabilidade por unha desaxeitada disposición dos pesos a bordo, que lle mantiña escorado máis de 10° a babor e recibir nesa condición dous golpes de mar consecutivos. De feito, exactamente, determinaron:

O feito ocorría a 16 millas ao noroeste do Cabó Prior, próximo a Cedeira.

- Falta de estabilidade como consecuencia de, polo menos, un exceso de peso de 12 toneladas non contemplados no Libro de Estabilidade, o que comporta que os parámetros que definen a súa estabilidade estática e dinámica non cumprisen todos os criterios de estabilidade establecidos.

- O efecto de superficies libres por auga embarcada e a súa imposibilidade de evacuación ao estar reducidas intencionadamente nun 60 %.

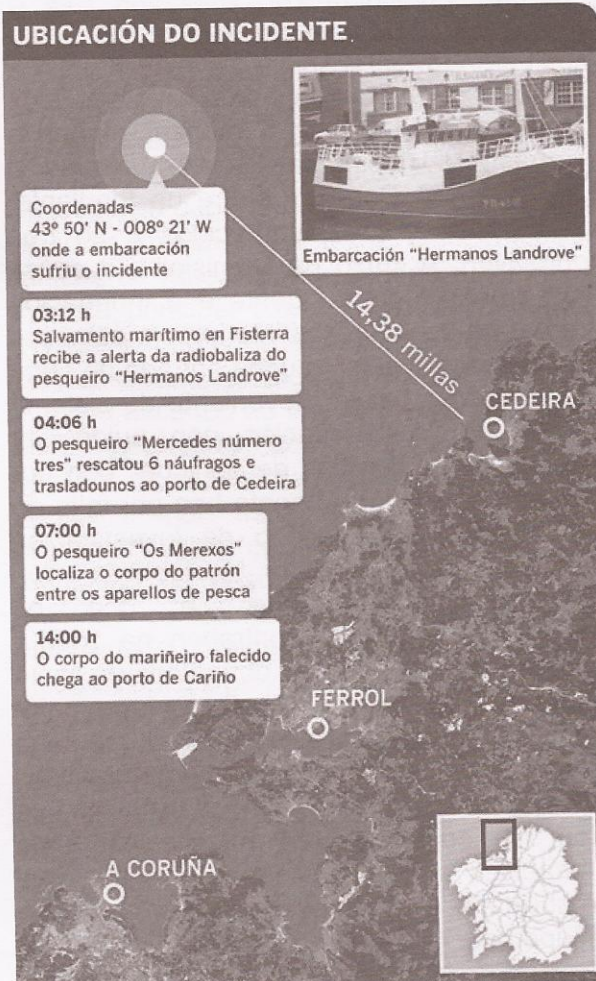
- Redución de francobordo por embarque de auga e exceso de pesos.

- Condicións meteorolóxicas adversas no momento do accidente.

- Condicións meteorolóxicas adversas no momento do accidente.

"Hermanos Landrove"

O volantero cariñés "Irmáns Landrove" zozobrou o 8 de setembro de 2009. Entre as causas da volta, segundo os expertos da Comisión , están as modificacións irregulares na estrutura da embarcación e a súa sobrecarga. Citando textualmente "porque se





O buque foi refloatado e remolcado ao Puerto Exterior de Ferrol onde se investigou o ocorrido e analizáronse as causas do naufraxio. Non se pode achacar neste caso , (nin nos anteriores a excepción tal vez do "Sombriza"), as causas á idade do buque xa que apenas contaba con dez meses e as condicións do mar eran calmas. As características do buque son: 17 m. de eslora, e un arqueo de 30.68 TRB. Segundo declaracións do 2º patrón "tardou uns 3 minutos en dar a volta".

Conclusiones.

Sen pretender criminalizar a actuación da xente "do mar", se é certo que a maioría do persoal relacionado cos ambientes marítimos e pesqueiros, coñecemos casos de imprudencias imputables aos actores da película . É certo que se trata dun traballo perigoso realizado en condicións extremas, a maioría das veces , pero precisamente por iso todas as precaucións son poucas. Os integrantes da CIAIM reclaman, con razón, mais campañas de formación e concienciación sobre carga, estabilidade, seguridade e actuación en caso de urxencias ás confrarías de mariñeiros e colectivos do sector pesqueiro. Demandan ademais a implicación de armadores, tripulacións, enxeñeiros, estaleiros, varadoiros e talleres para evitar este tipo de sucesos, ocasionados moitas veces por reformas non autorizadas cuxas consecuencias son fatais. En fin, pór todos os medios ao noso alcance para evitar estes terribles naufraxios.

Como sempre hai quen discrepa da receita a aplicar, pero en calquera caso non estaría de mas un pouco de coidado e previsión, sobre todo porque estamos xogando con vidas humanas.

Evidentemente as razóns que acabamos de apuntar non impiden esixir á Administración que poña os medios de rescate necesarios para que, en caso de producirse un naufraxio, se poida actuar con prontitude e eficacia.

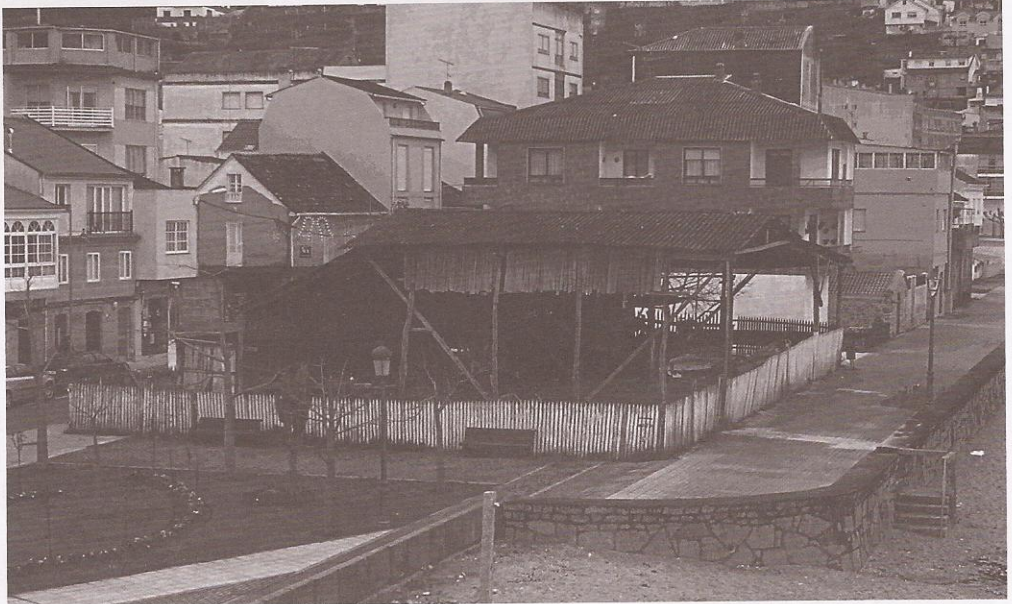
Bueu, 10 de maio do 2010

A loita por evitar a desaparición de Estaleiro de Purro

Bueu debe, e ten que evitar perder os seus sinais de identidade. Bueu é mar, é ría, é costa, é praia, é pesca, é paisaxe, é paisanaxe. Este é o patrimonio que herdamos dos nosos devanceiros e que debemos preservar e tentar de mellorar para os nosos fillos e netos.

Nese labor debe ter parte fundamental e prioritaria a recuperación do que nos é propio e, en consecuencia, coidalo e mantelo. Si a mala xestión empresarial e o urbanismo levou por diante as industrias conserveiras da nosa vila e a maior parte dos edificios singulares da nosa fronte marítima, o pouco aproveitable do noso patrimonio que aínda queda en pé debemos de evitar que desapareza.

As vellas fábricas conserveiras (Alonso, Atilio, Massó, as salgadeiras) foron demolidas para que delas emerxeran edificios de dubidosa vistosidade arquitectónica e dun feísmo urbanístico merecedor de aparecer como exemplos do



que non se debe facer nunca. A práctica totalidade das casas de pedra que configuraban a beiramar da nosa vila fronte á Pescadoira, ao porto ou á Banda do Río desapareceron en beneficio de inmobles que dan unha imaxe caótica cando contemplas dende o mar a nosa primeira liña de construcións: cada unha dun xeito, dunha altura diferente, dunha fachada tan variada que non hai ningunha que repita...En definitiva, coa sensación constatable de que cada un fixo o que quixo durante un tempo sen que existira criterio urbanístico uniforme para polo menos construír respectando a tradición da vila.



Estamos agora nunha loita veciñal moito máis doada de gañar: a recuperación do estaleiro de Purro, na Banda do Río. É unha loita que debe ter éxito porque nela vai asociada o mantemento do noso patrimonio marítimo-pesqueiro. Ou mellor dito, do pouco patrimonio que estamos a manter.

Recuperar a memoria dos devanceiros

O Museo Massó foi unha base fundamental para conservar parte da nosa tradición mariñeira e conserveira e ofrecérllela aos nosos veciños e aos visitantes da nosa vila. O paso de museo de ámbito privado e restrinxido pola propia familia Massó a un espazo aberto ao público significou que Bueu gañara unha referencia cultural e turística no mapa de Galicia. A súa vindeira ampliación traducirase nunha mellor oferta de contidos e de coñecemento do noso patrimonio. A antiga colección bibliográfica da familia Massó, os incunables dos séculos XV al XVIII, a colección de instrumentos náuticos, as maquetas de embarcacións históricas, un bo número de gravados de escenas mariñas, os obxectos relacionados coa industria conserveira, coa actividade da pesca de baleas, as salgadeira e a carpintería de ribeira conforman unha riqueza patrimonial que mantén viva a nosa memoria para dállela a coñecer os nosos visitantes.



O museo emblemático de Bueu ten en exposición un bote polbeiro e tamén os instrumentos e ferramentas utilizados polos carpinteiros de ribeira que o facían tempo atrás. Pregúntome porque non ten un espazo para explicar este oficio, que hoxe agoniza e practicamente está desaparecido. Escolares, veciños e visitantes teñen curiosidade por coñecer como se construían barcos tradicionais de madeira que son orgullo dos nosos mariñeiros: dornas, botes polbeiros, traíñas, bateis, chalanas, gamelas, galeóns, lanchas xeiteiras etc.

Rehabilitar o estaleiro

O estaleiro de Purro é o espazo que o Museo Massó necesita para completar a súa oferta cultural. Pero tamén é o espazo público que se vai recuperar para o barrio da Banda do Río. A súa reforma e conservación é fundamental. Debe ser a propia Xunta, coa axuda do Concello, a Deputación e daquelas entidades públicas e privadas que queiran sumarse a este proxecto, as que convertan as deterioradas instalacións do vello estaleiro nun edificio singular e referente para todos.

A súa rehabilitación debe pasar pola construción dun inmobile que combine madeira e cristal —para poder ver desde dentro e desde fóra— e o seu interior estea dedicado á carpintería de ribeira. Ademais das ferramentas e aparellos propios do oficio, este espazo museístico debería contar con varias embarcacións tradicionais galegas e, ao carón de cada unha delas, as distintas fases de construción e os materiais empregados: quillas, cadernas, cubertas, temóns, remos, velas etc. Unha apaixonante oferta etnográfica e mariñeira que somerxerá o visitante nun mundo de mar e vento, de traballo e pracer, de tradición e patrimonio.

Ao tempo, esta oferta está complementada coas embarcacións tradicionais que a Asociación Os Galos de Bueu mantén amarradas nos pantaláns do porto pesqueiro e que poden ser gozadas na ría: 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 choupán *Faino Ti* e as gamelas *Patera* e *Auxiliar os Galos*.

Pór en valor a Banda do Río

Bueu ten patrimonio dabondo vinculado ao mundo de mar para ser exposto no museo, no estaleiro, no porto. É un patrimonio de todos, aínda que son uns poucos os que o coidan, fomentan e conservan. (Dende aquí ánimo e perseveranza). Por iso faise prioritario e irrenunciable a recuperación do estaleiro de Purro como espazo de uso público e parte complementaria do Museo Massó.



Quen de neno non pensou en como se facían aquelas lanchas, dornas e barcos de madeira que miraban varadas nas praias ou atracadas no porto; quen non soñou en navegar polas rías naquelas embarcacións que se facían nas carpinterías de ribeira ao carón do mar. A min marcoume o estaleiro de Purro. Visitaba a casa dos meus avós da Banda do Río e achegábame a mirar con curiosidade e interese os traballos daqueles artistas da madeira; como caderna a caderna, pau a pau, ía creándose un barco – fora dorna, pesqueiro de baixura ou barco bateiro—, que despois se botaba á praia polos carrís que entraban ao mar.

As voces favorables ao seu derrubamento e desaparición deberían ter claro a súa curtidade de miras e de favorecemento de intereses particulares. A rehabilitación e reapertura do estaleiro de Purro é unha posta en valor da Banda do Río. Certo é que agora as súas instalacións están ruinosas e invitan

a desfacelas. Pero non é máis certo que un edificio singular cun contido cultural que ofertar é unha invitación aos turistas, é un beneficio para os establecementos hostaleiros e comerciais do barrio e, en definitiva, será un punto de encontro máis para veciños e visitantes nunha vila que ten que ampliar a súa oferta turística e cultural, un sector que tamén

forma parte importante da economía do noso concello.

Artistic signature or decorative flourish.