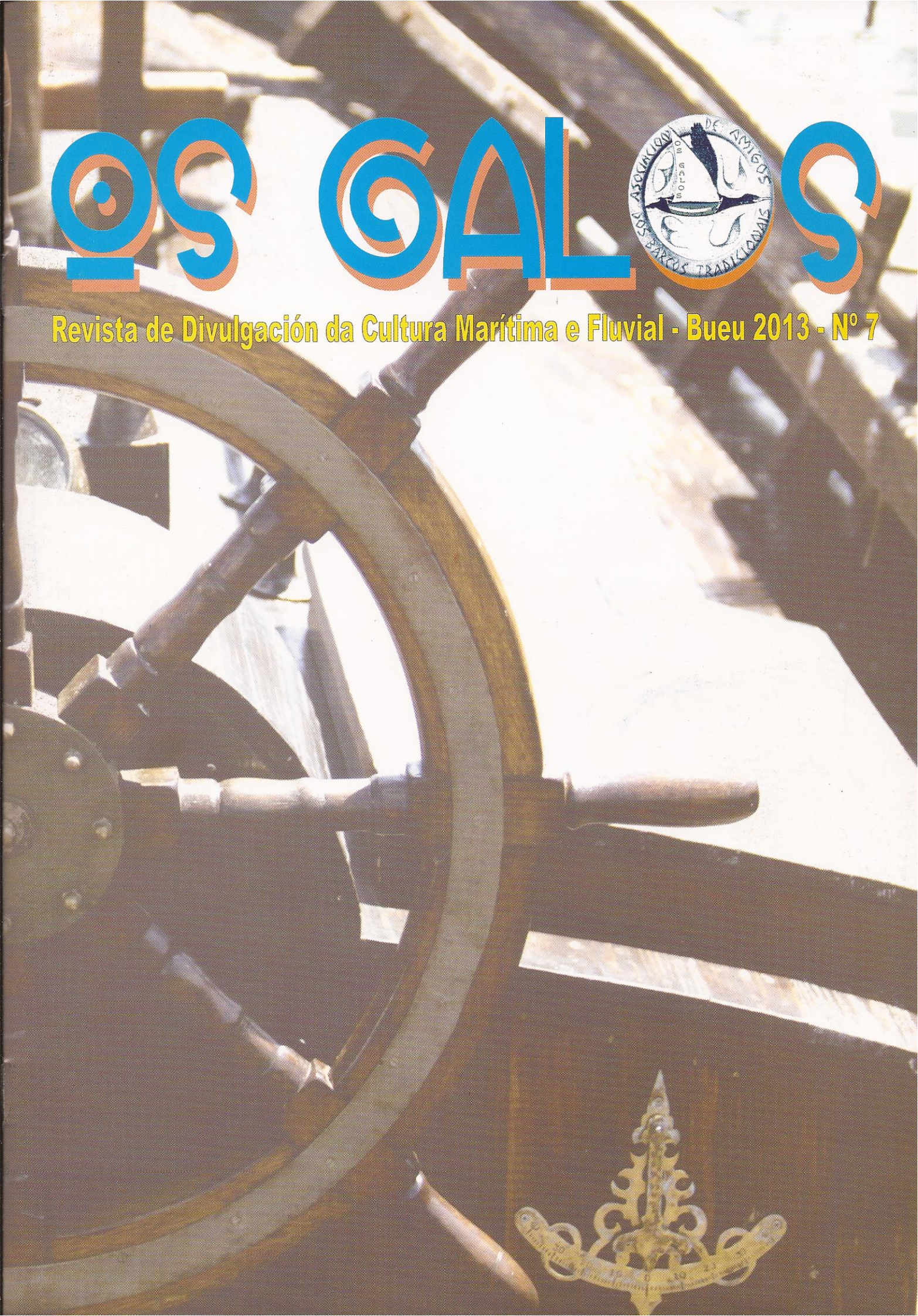


OS GALOS



Revista de Divulgação da Cultura Marítima e Fluvial - Bueu 2013 - Nº 7



Editorial

Sete é un número máxico. As veces parece que no vindeiro ano será imposible que saia á luz un novo exemplar, pero os que apostamos pola divulgación da cultura, cada ano sacamos forzas renovadas e novos folgos en contra de tantas adversidades patentes. Feito con todo agarimo, aquí está o exemplar nº 7 da revista Os Galos de Bueu.

Neste número, Arturo Cidrás, ademais de centrarnos no noso pasado conserveiro, preséntanos a súa interesantísima páxina web onde recolle todos os datos culturais e artísticos relacionados coa vila. Contamos tamén coa inestimable colaboración de Celestino Pardellas falándonos do proceso histórico que seguiu a propiedade na illa de Ons, tema este como todos sabemos moi controvertido, pero el aporta ademais alternativas para o futuro. Incluímos nestas páxinas ao colaborador Humberto S. Esperón que aborda temas de seguridade marítima, facendo un repaso polas sociedades de clasificación de buques dende a idade media ata hoxe. Xerardo Dasairas aporta tres breves artigos, nun deles dámoslle unha volta á orixe do Museo Massó. Outro trata da primeira armada galega, e o último sobre os costumes dos mariñeiros, segunda parte. Fernando García Lorenzo trasládanos aos inicios do Estaleiro de Carpintería de Ribeira de Bueu.

Todo isto seguido por unha sección literaria que inicia Salva Rodríguez cun artigo sobre Alvaro Cunqueiro, o xornalista. Logo, o escritor buenense Xaime Toxo deleítanos cun diario de bitácora dunha viaxe a Portugal que coma o ano pasado pódese terminar a súa lectura no blogue da asociación (<http://osgalos.wordpress.com>)

A sección poética este ano está representada pola recoñecida poetisa Lucía Novas, tamén de novo por Guillermo Guefael, e aportamos aires lusos con Joao Baptista, un dos socios fundadores da FGCMF.

Rematamos coa nosa habitual homenaxe aos naufragos que este ano nos centra na península do Morrazo. Definitivamente todos os artigos, en prosa ou en verso, nos falan sobre todo do mar, das nosas xentes, dos nosos costumes, dos nosos mariñeiros e dos seus barcos.

Dirección / Redacción: Ana Gil

Colaboradores: João Baptista,
Arturo Cidrás, Xerardo Dasairas,
Luis Davila, Humberto Esperón,
Fernando G. Lorenzo, Ana Gil,
Guillermo Guefael, Lucía Novas,
Celestino Pardellas, Salvador Rodríguez,
Xaime Toxo

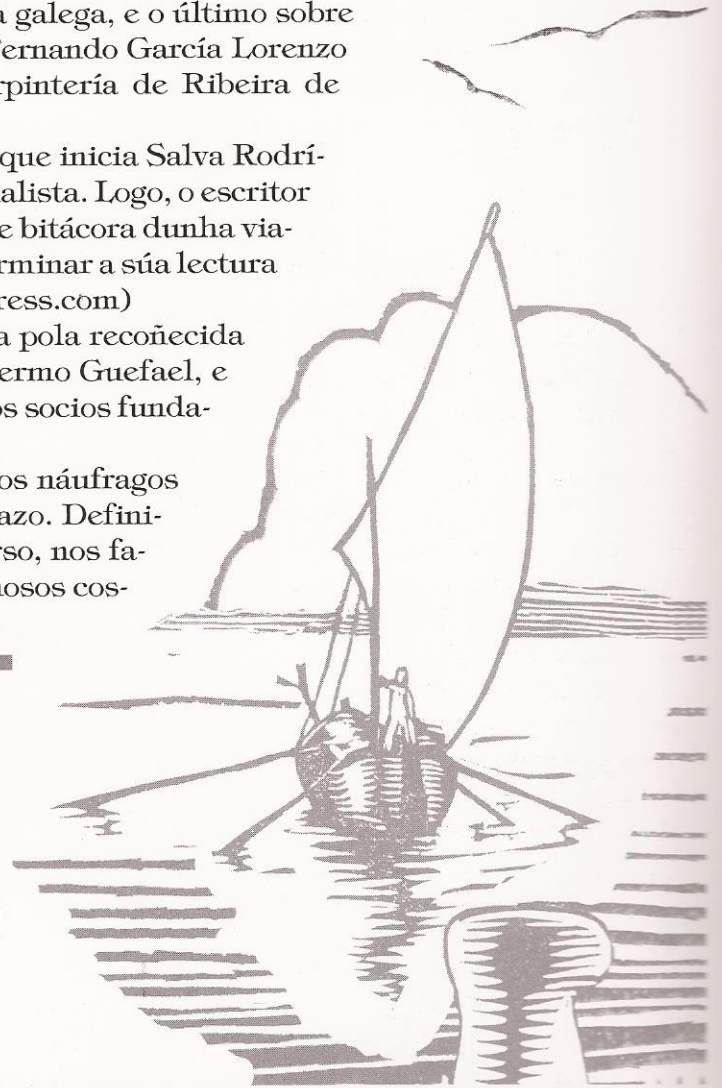
Deseño e maquetación: O´Xedas

Promove: osgalosbueu@yahoo.es

ISSN: 1888-606X

Depósito Legal: PO - 459/2006

Imprime: Artes Gráficas Rodoprint



Indice

	Páx.		Páx.
- Os salgadeiros/conserveiros italianos en Bueu.....	1	- Aroma.....	19
- A illa de Ons: Alternativa turística, agrícola, mariñeira...	3	- Dous poemas de amor e un arrepentimento.....	20
- Humor. O Bichero.....	7	- Paseio nocturno a sul.....	21
- Dereitos consuetudinarios e outros costumes.....	8	- O naufraxio do pesqueiro "Tito".....	22
- As sociedades de clasificación de buques.....	12	- A primeira armada galega.....	24
- O xornalismo furtivo de Álvaro Cunqueiro.....	15	- Unha web e un blog.....	26
- As pegadas que deixan os sonhos.....	17	- Marconi e o museo Massó / Barcos de papel.....	28

Os salgadeiros / conserveiros italianos en Bueu

Arturo Cidrás

Servan estas notas como lembranza e pequena homenaxe aos italianos que viñeron a Bueu a traballar o peixe, dos que algúns fonron tamén alicerces do desenvolvemento das salgadeiras e da industria conserveira.

Nun principio os italianos que se achegaron a Bueu viñan comisionados por diversas compañías italianas na costeira do “bocareo”, logo regresaban coa carga aos seus portos respectivos, fundamentalmente a Xénova ou portos da Sicilia. Co tempo, algúns independizáronse e acabaron asentándose e ata deixando as súas cinzas entre nós.



Emilio Gaggero

Un dos primeiros italianos chegados a Bueu en abril deo 1905, foi Emilio Gaggero Rossi que viña acompañado da súa muller Catalina Moresco e os seus fillos Attilio e Amalia. Encargado por unha empresa xenovesa para envasar e exportar anchoa para o seu país. Alugando para ese labor un local que non estaba na Praia, como era habitual, senón na Rúa do Príncipe, hoxe Eduardo Vincenti, no que logo sería o Cine Victoria. Dende aquí pasou a alugar outro no actual Montero Ríos (1) e logo outro en Loureiro na de Francisco Ferrer Casellas (2). Por último mercou unha casa, preto de Pescadoira, na que, despois de usala coma salgadeira, convertiuna nunha fábrica de conservas.



Attilio Gaggero

Sería o seu fillo Attilio Gaggero Moresco, nado en Xénova o 18-5-1900, o que seguiría o labor empresarial. Aínda moi novo, con apenas 17 anos, en plena I Guerra Mundial, vémolos asociado a outro paisano seu, Angel Nabone, facendo a compañía Angel Nabone & Cía. Attilio, dende setembro de 1939 ata o 30-12-1953, tívolve alugada á “Sociedade Limitada Isla de Ons”, a salgadeira que Ma-



Italianos en Pontevedra

nuel Riobó Guimeráns tiña na punta de Pescadoira (coñecida co nome da “Obra”) (3). Finalmente, continuou e ampliou a fábrica de conservas ata que esta pechou nos 70 do século pasado. A súa conserva era moi requerida pola súa calidade e non era de estrañar que o seu eslogan fose “Unha marca que non defrauda”.

Conservas

Attilio Gaggero

BUEU - PONTEVEDRA (ESPAÑA)

Señora: ¿Hasta cuando quiere Vd. permanecer encadenada en su cocina la mayor parte del día?

Las conservas de las marcas "LA LUPA", "FUMERO", "B" y "FA-CO-PE", en sus diferentes preparaciones de pescados, mariscos, carnes, legumbres, etc. etc. le ofrecen a Vd. la posibilidad de romper las cadenas que la aprisionan y a la vez múltiples recursos para resolver los problemas que en el orden culinario suelen presentarse con tanta frecuencia.

Si Vd. no conoce tales productos, esta firma se complacería en enviarle muestra de la especialidad que más le interese, bastando tan solo la petición de la misma.

ALGUNAS ESPECIALIDADES:

SARDINAS RELLENAS EN ESPINA
SARDINAS AHUMADAS EN NOCHE
PASTA VIENTRES DE MONTE
PISTES DE CAMALLA
PISTES DE ANCHOAS
PASTA DE PESCADO
PASTES DE ANCHOAS
PULCO EN RELATINA
LACON EN RELATINA
CALLOS A LA GALESA
CALLOS A LA HABRICA

1 Números 67-69

2 Estaba localizada na salgadeira que hoxe coñecemos como a de “Fazzina”. Tal como no lo describe Xosé M^a Estévez, en Reconocer Bueu, páx 184: “Francisco Ferrer (+ 8-3-1909), que era da Poboia do Caramiñal estaba casado con Amalia Ferrer Romani, chamado 'o mouro' polo carácter serio. Tiña outros irmáns, entre eles, Mamerto 'o chiquito' e Felipe que tivo relacións coa maestra Matilde Bares”.

3 Hoxe centro no que entrena os equipos do Clube de Remo.

da". A elaboración das súas salsas era artesanal e sempre baixo a supervisión de Attilio que tras probalas, daba ou non o seu asentimento para o enlatado. O seu mercado, aínda que diverso, seguía a ter un volume alto de vendas para Italia o que facía que moitas das especialidades estivesen enfocadas para ese país: "Sardines in salsa picante "Pickapeppa", "Lampreda di mare". Bordelesa "Aciughe salte: alla vera carne"... Meritorio é que nunca esquecese a súa orixe (mantendo marcas que o lembraban como "La Lupa") e sempre fixo patria do país de acollida nas marcas (como "B" de Bueu) e nos produtos (melilóns, lamprea do miño, angulas, callos á galega e á madrileña, lacón en xelatina, berberechos...). Para rematar quixera destacar o seu afán de dar a coñecer a conserva como unha liberación para a muller da atadura que lle supuña a cociña.

Angel Nabone Montemerlo (Xenova, 21-9-1896) era fillo dun alto oficial do Corpo Xeral da Armada Italiana e vivía de aluguer nunha casa de Eduardo Vincenti. Persoa afable, era coñecido en Bueu como 'Lite'. Rematada a contenda mundial retornou a Italia, quedando Attilio Gaggero como único responsable da explotación da salgadeira.

Pietro Montemerlo Botassi e Sacco (4) traballaron en Loureiro nunha salgadeira de fusos ancorados pertencente a Francisco Rúa Pazó (5), e localizada no solar que ocupa o actual "Restaurante Loureiro". Pietro Montemerlo (6) estableceuse en Cangas no 1915 e Sacco (6) marchouse para Vigo onde tivo unha importante fábrica de conservas.



Giuseppe Fazzina

Giuseppe Fazzina Ambrogio, naceu ao sudeste da illa de Sicilia, en Siracusa, o 8-5-1881 e faleceu en Bueu o 15-09-1966. Chegou a Bueu (7) a principios do século XX como comisionado da mesma empresa italiana do bocarte para a que traballaba Emilio Gaggero ao independizarse este. Cando comezou, o propietario da salgadeira que alugou, era Francisco Ferrer e Ferrer (8). O Sr. Fazzina seguiu nas instalacións de Loureiro das que rematou sendo propietario, facendo intentos coa semi-conserva.

4 En segundas nupcias casaría en Beluso.

5 Avó de Luís Rúa "O da Viuda"

6 É a actual "Conservas Lago Paganini" que dende hai uns meses e por mor dun incendio na primitiva fábrica de Ojea trasladouse ao polígono preto de A Portela.

7 Nun principio viviu en Montero Ríos

8 No 1895 derrubouse o almacén en Loureiro, e saíu indemne o seu propietario Francisco Ferrer y Ferrer, polo cal doou unha imaxe do Perpetuo Socorro á Igrexa.

9 Lo Coco, Balistrieri, Tagliavia, Tarantino, América, etc.



Ante a escaseza do bocareo dos anos 1924-25 o Sr. Fazzina, coma empresario curtido que era, decide protexerse diversificando riscos indo aos portos do norte onde esta especie era abundosa e as condicións de lonxa e persoal, idóneas para manter a actividade. Ao pouco tempo merca terreos na zona de La Mar do pobo de Colindres - Cantabria onde fundou unha fábrica que chegaría a ser a firma italiana máis importante (e había bastantes na zona cántabra) e a que máis tempo se mantivo traballando (dende 1927 a 1955, ano en que pechou definitivamente). Ao parecer decidiuse por Colindres polas boas referencias que tiña através dos encargados da empresa de Pescadoira, Hijos de Antonio Alonso, xa que eles mercaban neste porto, o peixe para a súa fábrica de Cereiro.

Outros apelidos como Lamberti non veñen directamente de Italia a traballar a salgadeira ou a conserva. Son apelidos de segunda e terceira xeración que teñen relación con Bueu por matrimonio e que exercen o seu traballo fundamentalmente en Vigo ou en Canarias. Houbo e hai apelidos coma os Chiqueto (1848), Girardi (1929), Petroni, etc. de procedencia diversa: matrimonios con italian@s, de ascendencia italiana pero procedentes da Arxentina, que aínda corren polo sangue buenense...



A ILLA DE ONS: ALTERNATIVA TURÍSTICA - AGRÍCOLA - MARIÑEIRA

Celestino Pardellas de Blas
Presidente da Asociación Cultural PiñeirÓns

AS PROPIEDADES NA ILLA DE ONS

Coñecemos o proceso histórico que seguiu a propiedade en Ons (1) (Cabildo, Genaro Ángel, Montenegro e descendentes, Marqués de Valladares, Riobó, diferentes administracións), propiedade que ata 1982 trata das terras, dando por feito que as casas veciñais eran dos propios veciños pois, ata o momento, non apareceu ningunha documentación oficial na que se diga que as casas onde residen os illáns foran construídas polos diferentes propietarios e pasadas dalgún xeito (compra, venta, aluguer, usufruto,...) aos veciños. Tampouco hai probas documentais que digan que as casas que construían os veciños nas terras que, o que se dicía dono lles deixaba, pasarían despois a este. Polo tanto, e mirado así por riba, temos que, no ano 1982, os veciños que tiñan unha vivenda en Ons posuían, digamos en usufruto, ou non, unhas terras para cultivo e abono e que estas foron herdadas dos seus antepasados.

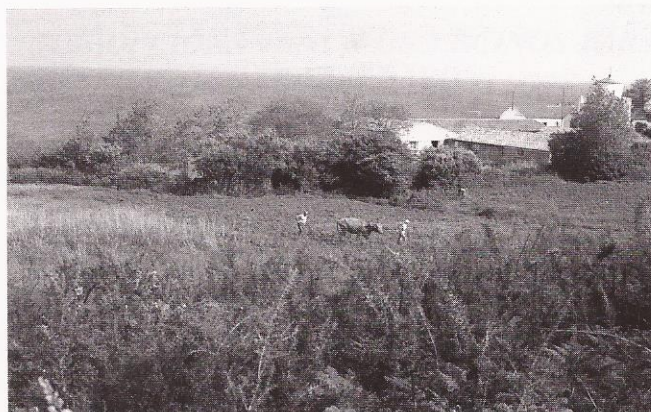
Quixen poñer unha data, 1982, como comezo da loita veciñal polas súas vivendas, sendo á vez esta data o intre en que as terras se deixan de cultivar quedando unha maioría a monte. A falla dun peirao de abrigo en Ons obrigou aos novos armadores illáns a buscar outro lugar de protección e resguardo para os barcos a motor, o que provocou o nacemento dunha nova vida en terra que trouxo uns enormes gastos (barco, casa, mobles,...), que obrigou a uns esforzos económicos moi duros, tendo incluso que vender os animais, deixar a casa illán e as terras sen traballar, para poder comezar, non sen atrancos, unha nova vida.

Pero detrás destes primeiros armadores foron indo os demais veciños que buscaban un traballo menos duro neses barcos a motor e deixar atrás o vogar, a vela, as eternas horas no mar,..., nas súas dornas, véndose obrigados tamén a emigrar para estar ao lado do barco no que traballaban, inda que este tivera o seu caladoiro na propia Illa. Así, pouco a pouco, dende o ano 1965 algunhas casas illeiras foron quedando deshabitadas temporalmente e os terreos sen cultivar, chegando o ano 1979 en que xa todos os illáns tiñan casa en terra e só cultivaban as súas terras en Ons, dez familias.

Con isto quero dicir que Ons nunca quedou abandonada, como moitos políticos e funcionarios da ad-

ministración nos queran facer crer; non, quedou temporalmente deshabitada.

É certo que as terras quedaron desatendidas e sen traballar, os animais (vacas e bois) foran vendidos, levados a terra ou sacrificados e aínda non había tractores en Ons, provocando que aínda querendo ir traballalas, faltaba ese elemento básico de axuda ao traballo agrícola: os animais.



Traballando as terras en Ons. 1980

As casas nunca quedaron abandonadas aínda que si indefensas ante as inclemencias do tempo, en Ons os invernos son moi duros. Uns poucos veciños non abandonaron a Illa, os seus fillos eran maiores e non tiveron a necesidade de marchar para atender as necesidades básicas dun neno, por exemplo a escola, polo tanto quedaron e seguiron cultivando as terras, aínda que non todas pola falla de axuda mecánica e humana. Outros, que si marcharon, seguiron vindo asiduamente, maiormente na primavera e verán, e atendían a casa e os terreos preto dela para pequenos cultivos de patacas, legumes,... E por desgraza, xa que a súa fráxil e inestable economía non lles permitía atender ás dúas casas, houbo veciños que tardaron en volver e, as precarias casas illáns daqueles tempos estiveron á mercé da complicada meteoroloxía de Ons e os seus tellados non resistiron os violentos zoes dos ventos e as fortes precipitacións, quedando case en ruínas.

VIVENDAS E TERRAS A PARTIR DE 1982

Pero, como o refraneiro popular di que: "Despois do temporal ven a calma", a economía deses illáns afincados, maioritariamente en Bueu, foi subindo e,

1 Ver a este respecto os números 7 - 12 - 14 - 15 - 16 - 17 de Aunios. Artigos sobre a Propiedade de Celestino Pardellas de Blas e outros autores

da". A elaboración das súas salsas era artesanal e sempre baixo a supervisión de Attilio que tras probalas, daba ou non o seu asentimento para o enlatado. O seu mercado, aínda que diverso, seguía a ter un volume alto de vendas para Italia o que facía que moitas das especialidades estivesen enfocadas para ese país: "Sardines in salsa picante "Pickapeppa", "Lampreda di mare". Bordelesa "Aciughe salte: alla vera carne"... Meritorio é que nunca esquecese a súa orixe (mantendo marcas que o lembraban como "La Lupa") e sempre fixo patria do país de acollida nas marcas (como "B" de Bueu) e nos produtos (melilóns, lamprea do miño, angulas, callos á galega e á madrileña, lacón en xelatina, berberechos...). Para rematar quixera destacar o seu afán de dar a coñecer a conserva como unha liberación para a muller da atadura que lle supuña a cociña.

Angel Nabone Montemerlo (Xenova, 21-9-1896) era fillo dun alto oficial do Corpo Xeral da Armada Italiana e vivía de aluguer nunha casa de Eduardo Vincenti. Persoa afable, era coñecido en Bueu como 'Lite'. Rematada a contenda mundial retornou a Italia, quedando Attilio Gaggero como único responsable da explotación da salgadeira.

Pietro Montemerlo Botassi e Sacco (4) traballaron en Loureiro nunha salgadeira de fusos ancorados pertencente a Francisco Rúa Pazó (5), e localizada no solar que ocupa o actual "Restaurante Loureiro". Pietro Montemerlo estableceu en Cangas no 1915 e Sacco marchouse para Vigo onde tivo unha importante fábrica de conservas.



Giuseppe Fazzina

Giuseppe Fazzina Ambrogio, naceu ao sudeste da illa de Sicilia, en Siracusa, o 8-5-1881 e faleceu en Bueu o 15-09-1966. Chegou a Bueu a principios do século XX como comisionado da mesma empresa italiana do bocarte para a que traballaba Emilio Gaggero ao independizarse este. Cando comezou, o propietario da salgadeira que alugou, era Francisco Ferrer e Ferrer (6). O Sr. Fazzina seguiu nas instalacións de Loureiro das que rematou sendo propietario, facendo intentos coa semi-conserva.

4 En segundas nupcias casaría en Beluso.

5 Avó de Luís Rúa "O da Viuda"

6 É a actual "Conservas Lago Paganini" que dende hai uns meses e por mor dun incendio na primitiva fábrica de Ojea trasladouse ao polígono preto de A Portela.

7 Nun principio viviu en Montero Ríos

8 No 1895 derrubouse o almacén en Loureiro, e saíu indemne o seu propietario Francisco Ferrer y Ferrer, polo cal doou unha imaxe do Perpetuo Socorro á Igrexa.

9 Lo Coco, Balistrieri, Tagliavia, Tarantino, América, etc.



Ante a escaseza do bocareo dos anos 1924-25 o Sr. Fazzina, coma empresario curtido que era, decide protexerse diversificando riscos indo aos portos do norte onde esta especie era abundosa e as condicións de lonxa e persoal, idóneas para manter a actividade. Ao pouco tempo merca terreos na zona de La Mar do pobo de Colindres - Cantabria onde fundou unha fábrica que chegaría a ser a firma italiana máis importante (e había bastantes na zona cántabra) e a que máis tempo se mantivo traballando (dende 1927 a 1955, ano en que pechou definitivamente). Ao parecer decidiuse por Colindres polas boas referencias que tiña através dos encargados da empresa de Pescadoira, Hijos de Antonio Alonso, xa que eles mercaban neste porto, o peixe para a súa fábrica de Cereiro.

Outros apelidos como Lamberti non veñen directamente de Italia a traballar a salgadeira ou a conserva. Son apelidos de segunda e terceira xeración que

teñen relación con Bueu por matrimonio e que exercen o seu traballo fundamentalmente en Vigo ou en Canarias. Houbo e hai apelidos coma os Chiqueto (1848), Girardi (1929), Petroni, etc. de procedencia diversa: matrimonios con italian@s, de ascendencia italiana pero procedentes da Arxentina, que aínda corren polo sangue buenense...



sen esquecerse nunca das súas orixes, comezaron a volver á terra que os veu nacer e onde están soterrados os seus antepasados, comezando a arranxar as súas casas, non sen atoparse coa man opresiva e autoritaria da administración que pretendía prohibír-llelo.

Foi neste ano, 1982, cando comezou, aínda que de vagar ata 1990, o arranxo das casas en Ons, tanto as que sempre estiveron habitadas para facelas máis adecuadas aos novos xeitos de vivir que atoparan en terra, como as que, polas inclemencias do tempo e a deshabitabilidade prolongada, provocaron o seu derrubio parcial e houbo que rehabilitalas case ao completo.



Terras illáns, onte traballadas, hoxe deixadas a monte. Limpadas por Parques no ano 2011

Outro ano sae aquí á palestra, 1990, na que, a grande maioría dos veciños, ao unísono, deciden arranxar todas as casas, aínda que de novo atopándose coa administración, que dun xeito moito máis duro pero desorganizada, intenta evitalo.

É a partir deste ano (1990) cando comeza a loita veciñal pola propiedade das casas que os seus antepasados construíron e que eles arranxaron ou rehabilitaron e que hoxe continúa por mor dunha postura, de novo, autoritaria e ditatorial da administración e dos políticos, atopándose nestes intres os veciños nunha situación máis que insólita e sorprendente: Por decreto - lei, o Goberno da Xunta de 2012 obrígaos a ser concesionarios, o que quere dicir:

Que teñen que asinar un documento polo cal a casa que construíron os seus antepasados e na que viviron durante xeracións, non é deles, senón da administración (Xunta de Galicia) e que esta, en plan paternalista, déixallela utilizar durante 75 anos, non prorrogables.

Ata aquí, visto nun abrir e pechar de ollos, como está a situación da propiedade das casas, pero, que pasa logo coas terras illáns? Por que non loitan por elas tamén?

APROPIEDAD DAS TERRAS

Seguindo o complicado tema da propiedade de Ons, podemos asegurar que ata 1910 esta posesión, aínda que hai certas dúbidas sobre ilegalidades cometidas no traspaso de poderes da Igrexa á Nobreza, estaba minimamente clara.

Co tema da construción dunhas baterías de defensa, a falla de cartos, a aparición dunhas Accións para a compra ou usufruto das terras,..., e as posibles ilegalidades posteriormente cometidas, a propiedade das terras, chamémoslle de cultivo e monte en Ons, están postas en cuestión ou, polo menos, nada clarexada.

O que si podemos asegurar, segundo os documentos tanto do Marqués de Valladares e posteriormente de Massó, como testamentario ou encargado das propiedades de Didio Riobó no momento da expropiación de Ons polo Ramo de Guerra, é que Ons estaba practicamente parcelada e que cada veciño, co seu nome no documento, era "dono", "usufrutuuario" ou arrendatario desas parcelas, tanto de zonas de cultivo como de monte para o seu aproveitamento agrícola ou gandeiro.

PARCELACIÓN DAS TERRAS DE ONS

Aquí é onde noto a falta de loita dos veciños por esas terras que traballaron os seus antepasados, que eles herdaron e polas que, seguro, pagaron unhas rendas aos que se consideraban donos e ata á administración.

Eu penso, que os veciños deberían ter uns dereitos sobre elas polas leis de arrendamentos, por iso non poden loitar só polas casas e deixar os terreos, que tanto suor lles custou aos seus predecesores facer fértiles, só porque unha administración autoritaria pretenda arrebatárllelas sen máis, Deus sabe con que pretensións futuras!

Aos veciños metéronlle o embolado das Concesións e pretenden que paguen unhas cantidades desorbitadas polas terras adxacentes ás casas. Por mor diso están que se botan ás paredes, polo que, loitar tamén por outras terras que, eu persoalmente sei que lles pertencen, pero que están a monte e que xa teñen case esquecidas, non é unha das súas pretensións.

A eles, o que verdadeiramente lles importa, son as casas que construíron os seus ancestros, nas que

² De novo, para máis información sobre a propiedade da Illa de Ons, das súas terras e vivendas, ler artigos indicados na nota 1 da revista AUNIOS.

viviron gran parte da súa vida, onde queren seguir vivindo e que poidan habitalas as súas xeracións futuras.

Co fin de buscar alternativas a este grave problema, presentei unhas alegacións ao PRUX sobre o posible uso das terras illáns, onde lles propoño que esas terras poidan volverse a traballar dentro dun Plan de Turismo Agrícola-Mariñeiro para Ons, sempre e cando lles faciliten maquinaria, loxicamente, tendo que pagar os gastos de uso (aluguer, gasóleo e persoal).

As ideas propostas, que considero moi xustas, de que os veciños son propietarios dos terreos que os seus devanceiros traballaron e utilizaron e que, cunhas mínimas axudas por parte da administración, poderían volver a facer fértiles contribuíndo con iso a unha acción sostible de Ons dentro do Parque Nacional.

Coido que os veciños, por medio das súas asociacións, deberían deixar claro sobre un mapa-plano:

1º.- Cales son as parcelas que traballaron dende sempre os seus pais e tamén as zonas de monte que lles correspondían.

2º.- Que cun topógrafo, quede constancia nun plano.

3º.- Que presenten os recibos da renda que pagaban por elas.

4º.- A que clase de cultivos estaban dedicadas.

5º.- Que expoñan as súas intencións sobre elas no futuro.

6º.- Que posibilidades habería para unha concentración parcelaria.

7º.- Comprobar cantas familias estarían dispostas a traballalas de xeito individual ou colectivo por medio da concentración, se a administración lles facilitara maquinaria.

8º.- E moitas ideas máis que aos técnicos contratados polos veciños se lles podería ocorrer.

9º.- E que todo sexa consultado e asesorado por un avogado e presentado á administración.

QUE OPCIONS TEÑEN OS VECIÑOS PARA AS TERRAS QUE TRABALLARON

Aquí presento as alternativas que nas miñas alegacións ao PRUX (Plan reitor de uso e xestión), presentei á administración con respecto á agricultura e á pesca en embarcacións tradicionais para un turismo sostible e adecuado á realidade illán. Ons, pola suma de todas as súas características, é a Illa máis interesante do Parque Nacional. A súa etnografía dedicada ao mar e a potencialización desta cultura marítima por medio dun Turismo Mariñeiro, sería importantísimo para dar a coñecer a cultura desta Comunidade Humana Única.



Alegacións presentadas ante a Consellería de Medio Ambiente con respecto a agricultura e pesca:

Punto 3.1.6 Zonas de Asentamientos tradicionales

Las áreas de cultivos en las zonas de asentamientos tradicionales forman parte del hábitat de especies de interés de conservación... (Páx.26)

- Coidamos que os cultivos na illa de Ons poderían potenciarse xa que, mentres os houbo, a fauna, hoxe desaparecida da Illa, que se abastecía deses campos era importante. Pensamos que manter unha fluída comunicación cos veciños sobre este asunto e buscando solución ao problema de infraestrutura agrícola (Maquinaria en xeral) facilitaría a volta aos usos tradicionais dalgúns campos de cultivo (por exemplo en réxime comunitario) e con elo facilitaría a volta natural da fauna hoxe desaparecida, ao carón de dar un uso aos campos que hoxe están a monte e que constantemente teñen que estar a limpar os operarios de mantemento de Parques.

3.4 Regimen de usos, actividades y aprovechamientos.

En xeral para todo estes puntos: 3.4.1, 3.4.2, 3.4.2.1. (Páxs. 35, 36)

- Xa quedou explicado anteriormente, a administración debería facer un estudo de campo cos veciños para coñecer cales son os que queren seguir aproveitando as súas terras agricolamente e en traballos de silvicultura.

Realizado este estudo e vistas as condicións nas que van a traballar (Por exemplo: debido á dificultade e non conveniencia de que traian tractores ou maquinaria agrícola particular á Illa, a propia administración podería poñer a disposición dos veciños un tractor para os labores agrícolas, claro está, tendo estes que pagar o gasóleo e os honorarios do condutor. Tamén no caso que as terras que dende sempre usufrutuaron os veciños que queiran de novo traballalas, non sexan as adecuadas por motivos ecolóxicos, se lles pode proporcionar outras, ideal, en réxime de cooperativa. Etc. Etc. Etc. Só hai que poñer ideas e ganas).

7.3.- Embarcacións tradicionais e pesca deportiva responsable. acordos entre parques – consellería do mar – veciños – e asociacións de embarcacións tradicionais.

A Illa de Ons ten unha tradición pesqueira dende hai século e medio. A pesca do polbo, da faneca, do congro,..., forma parte da Pesca Tradicional desta Illa e a ela vai ligada unha gastronomía popular única que se realizaba en todas as casas illáns e nela, aínda que eran as nais as que levaban esa responsabilidade, tamén participaban os pequenos e nalgúns casos os homes.

Á vez, ligado ás faenas do mar, temos unha embarcación tradicional, A Dorna, e unhas artes e aparellos, en especial, para a pesca do polbo e do congro, que pouco a pouco foron desaparecendo e que hoxe constitúen xa verdadeiras pezas de museo.

Sería interesantísimo que se promocionara unha pesca deportiva unida á navegación a vela e a remo nas dornas. Unha gastronomía nas casas vacacionais illáns baseada na cociña tradicional da Illa en particular e galega en xeral. A idea que prantexamos sería a seguinte:

Ons, como Illa habitada e pertencente a un Parque Nacional, vai promocionar o Turismo Mariñeiro e Gastronómico nas casas illáns cos propios veciños.

Para iso haberá que poñerse en contacto cos mariñeiros que posúan dorna ou con algunhas das numerosas asociacións de embarcacións tradicionais que hai nos arredores, concretamente podería ser coa asociación os Galos de Bueu.

Fariase unha programación, e a unhas horas determinadas os turistas, poderán gozar en pequenas quendas, dunha navegación a vela en dorna, da pesca do polbo coas primitivas técnicas da Raña e do Espello, coas que iran coñecendo os fondos e aprenderán a técnica do vogar cos remos cruzados da dorna. Etc. Etc. segundo a programación previa que se faga.

Dende logo, a pesca será mínima e respectuosa co medio mariñq, podendo pescar só unha mínima cantidade, por exemplo en polbos, un só por persoa que vaia na dorna.

Tamén se poderá ir pescar outras especies, cun máximo establecido de, por exemplo, 1 kg por persoa e que podería estar dirixido aos rapaces. Nesta actividade podería estar implicada a Consellería do Mar, repartindo algún tipo de folleto ou unidade didáctica para que os rapaces, non só aprendan a pescar, senón a coñecer as especies, como tratalas, e como, posteriormente, preparamas para a súa alimentación. Idea interesante xa que a C. de Mar está gastando unha gran cantidade de cartos en promocionar a gastronomía do mar entre os rapaces e que mellor xeito que este para esa promoción.

Resumindo: Unha familia está nunha casa vacacional da Illa de Ons. A unha certa hora os rapaces teñen a actividade de navegación en dorna a vela, ou navegación en dorna a remo. Tamén pódese programar a actividade de pesca do polbo con Raña na que aprenderan o manexo desa arte. Se pescan, poderán coñecer esta especie, canto hai que mallalo para cociñalo sen estar duro, e despois aprenderan, xa nas súas vivendas, a cociñalo.

O mesmo pasaría coa pesca, por exemplo da faneca. Os rapaces poderían aprender a coñecer os diferentes aparellos para a pesca desta especie, logo a pescar con eles, despois, se pescan, a limpalos e por último a cociñalos nas súas casas, co que se estaría formando ao rapaz nunha alimentación adecuada e responsabilizándoo sobre a pesca responsable.

E un longo etc. de ideas a realizar sen que para elo se vexa afectado o medio mariño.

O Humor de O Bichero

Luis Davila



Remite o temporal



DEREITOS CONSUECUDINARIOS E OUTROS COSTUMES MARIÑEIROS (II)

A PARZARÍA E OS SOLDOS

Xerardo Dasairas Valsa



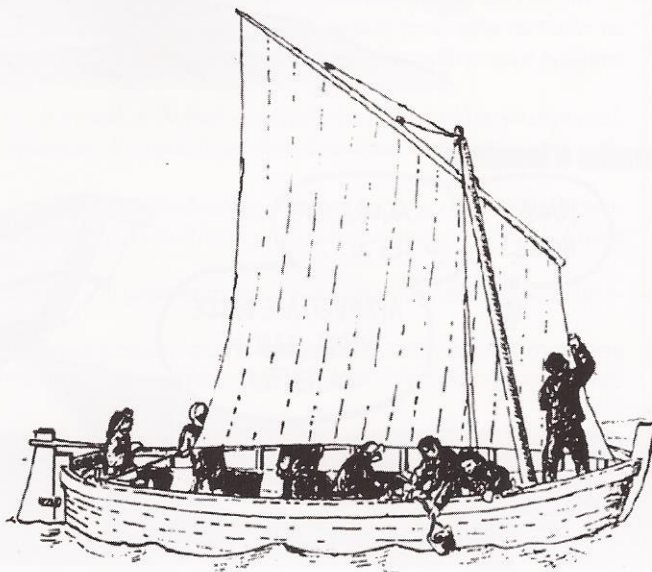
Nesta segunda entrega, recuperamos vellos textos e documentos que nos permiten botar unha ollada ao pasado marítimo das nosas rías, sobretudo no que concerne a algúns sistemas e conceptos antigos de retribución. Nos contratos que para a pesca celebraban os mariñeiros en todo o litoral de Galicia era base esencial a coparticipación nos produtos, xa dentro da modalidade da parzaría pura ou simple, xa combinada co soldo fixo, pero predominando a primeira, que é a forma antiga e clásica da retribución dos pescadores. A parzaría mixta e aínda o salario fixo apareceron modernamente, á medida que as embarcacións e aparellos se perfeccionaron e aumentaron o seu prezo de adquisición, sobretudo desde que se adicaron á pesca de altura os grandes barcos de vapor, cuxos armadores, cobizosos dunha vantaxosa explotación, non aceptaron o vello modelo.

Hai quen atopa precedentes desta participación dos mariñeiros no produto da pesca, no dereito romano xa que, nun código constitucional do emperador León Augusto, este manda nunha constitución *“que nos predios marítimos nos que as respectivas propias pequenas porcións non basten para o establecemento de redes fixas, se unan as partes a fin de que por medio de tal comunidade poidan os donos experimentar utilidade das súas propias posesións, e se un non quixese formar comunidade, se-xa obrigado aínda contra a súa vontade, a contribuir á comunidade”*.

Noutra constitución romana, e aínda rexindo o principio xeral de que, ao se constituiren sociedades, o que achegaba maior parte tamén obtiña maior participación nas utilidades, sinálase que na unión de predios marítimos non pode rexer a regra anterior. Por iso, promúlgase unha nova lei que en diante rexa isto con xustiza, establecendo que *“se se fixese comunidade de dúas porcións marítimas para*

establecer redes fixas de pescar, e unha delas fose maior e menor a outra, perciban os donos dunha e outra porción, o lucro con igual distribución”. Tamén se apunta como precedente probable que estas participacións dos mariñeiros na pesca marítima teñan a súa orixe na época feudal, en que as embarcacións eran do señor e as tripulaban os seus vasallos e servos, aos que como compensación do servizo lles doaba unha parte do peixe para distribuílo entre eles.

Este quiñón ou caiaxe, como todos sabemos, consistía basicamente en certa cantidade de peixe coa que os donos de artes e aparellos lles retribuían aos mariñeiros como estímulo ao bo éxito das súas faenas, ademais do xornal ou salario. Nas rías galegas, ata mediados do século XIX, só se coñecían as embarcacións chamadas dornas e outras denominadas lanchas, que utilizaban para as súas operacións o aparello denominado xeito que lle daba nome á embarcación.



O contrato entre o armador ou dono dunha embarcación e a tripulación era de parzaría pura, de sociedade de ganancias. As diferenzas entre os costumes marítimos relacionados coa pesca e os que antigamente presidían este xénero de contratación, acentuaríanse coa chegada das fábricas de salgazón primeiro e coa incorporación do motor e novas artes, despois.

Daquela, a costeira duraba desde o 15 de Xuño ao 15 de Febreiro e as artes e lanchas eran da propiedade dos fabricantes de salgadura, que se asociaban cos tripulantes para o negocio, distribuíndose os ga-



ños en dúas partes, unha para a embarcación e aparello, e outra para a xente de carga á porcións iguais, menos o rapaz da lancha que percibía un cincuenta ou un vinte e cinco por cento menos que os demais mariñeiros. Ademais, na época de Entroido, o armador dáballe ao patrón un pucheiro de graxa e durante o ano facilitáballe o sal suficiente para o seu consumo; asimesmo, o patrón percibía pola mesma época, un real por cada milleiro de sardiña que entrase na fábrica procedente da súa embarcación durante a costeira.

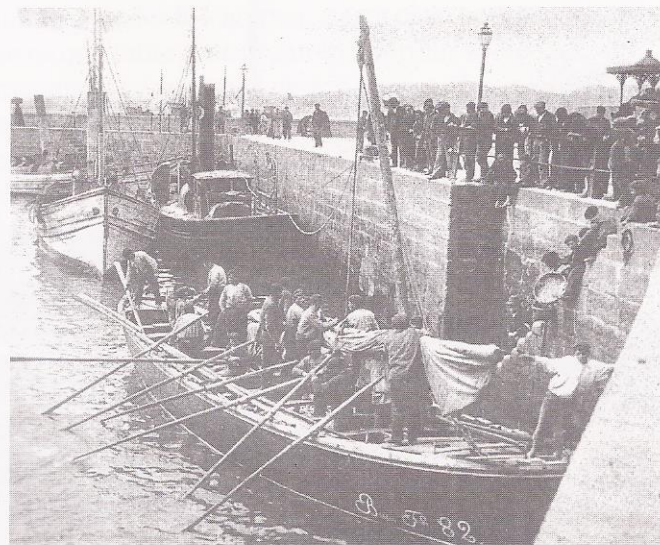
Cara mediados do século XIX aparecería a traíña, aparello que requería unha embarcación principal, nomeada galeón, para transportar a rede, e catro lanchas auxiliares para recoller e levar a pesca. A tripulación estaba composta polo mestre, director de todas as operacións e catro patróns, encargados cadanseu de mandar unha lancha e coa misión de esculcar o peixe e avisar ao mestre cada vez que o avistaban para que este decidise se convíña ou non largar a rede.

Asemade, formaban a tripulación, un proel, encargado de afirmar o galeón e ser o pescudador do peixe á proa da embarcación; un pedreiro ou chumbeiro, cuxa misión era a de largar a relinga inferior da rede coas pedras ou chumbos con coidado de non facer ruído e evitar que o peixe fuxise.

Este conxunto de mariñeiros chamábase xente de carga e tamén incluía dous largadores da relinga superior e uns corenta e poucos remeiros entre todas as embarcacións. As operacións de pesca duraban cinco meses cada ano, cuxo período era nomeado como colleita ou costeira e comezaba nun dos días da primeira quincena de Xullo e terminaba en día igual da primeira quincena de Decembro. A retribución da xente de carga (tripulación) variaría notablemente duns periodos a outros, sendo que en 1850 os mes-

tres percibían pola costeira unhas 250 pesetas, os patróns de 175 a 200, os proeles, plomeiros e largadores 30, os remeiros do galeón 24 e os das lanchas 20. Ademais, como complemento, dábaselle a cada tripulante, incluído o mestre, un ferrado de millo cada quince días. En concepto de quiñón, o mestre percibía, por cada cen milleiros de sardiña entregados en fábrica, 300 sardiñas, cada patrón 250, cada un dos proeles, pedreiros, largadores e remeiros do galeón 200 sardiñas e 150 cada remeiro das lanchas. Este produto en especie adoitaba xuntarse por algúns e venderse na praia ou no porto en pública poxa, repartíndose o importe conseguido.

Cara 1870 foron suprimíndose as “quincenas” ou pago en millo, mais en troques, subirían os soldos e o quiñón rexíndose a costeira pola maior ou menor aptitude e fama de laboriosidade de cada un dos tripulantes: Os mestres percibían de 625 á 1.000 pesetas, os patróns de 250 á 500 pts. e 200 pts. o demais mariñeiros.



Traíñeira de Bueu

O quiñón ou caiaxe consistía aproximadamente nun terzo da pesca que se dividía en partes, percibindo dúas o mestre, unha e media cada patrón e unha cada individuo do resto da tripulación.

Ademáis do quiñón e con obxecto de estimular e interesar na industria aos mariñeiros, os salazoeiros ou os armadores daban uns “premios” consistentes nunha nova participación que por milleiro de sardiña percibían algúns dos tripulantes ao final da costeira.

O mestre percibía 10 céntimos, o patrón, proel, pedreiro e largadores 25 cts. a distribuír entre eles, sendo que os remeiros non cobraban nada por este concepto. Tamén había outro costume de orixe antiquísima, que era obsequiar con viño e augardente de cana á xente de mar, cada vez que entraban en fábrica cen ó máis milleiros de sardiña. Os días das festas dos patróns locais, tamén como costume de vella raigaña, algúns armadores adoitaban darlle a cada remeiro catro cuartillos de viño e á cada patrón e mestre, seis.

A caiaxe ou quiñón era tan útil e proveitosa nestas datas, que ao seu amparo acudían xentes forasteiras a traballar durante a costeira, pois co que diariamente obtiñan por este concepto, satisfacían as súas necesidades e percibían ao final o importe do seu soldo, que lles servía para axudar á produción de pequenos bens ou leiras que cultivaban as suas mulleres e fillos.

Como eran frecuentes os abusos cometidos tanto pola xente de mar como polos armadores, era necesario establecer “concertos” para evitar discordias entre uns e outros.

Reproducimos un deles datado no ano 1874, dada “a conveniencia e necesidade de organizar e regular a marcha no exercicio da industria de pesca e salgadura que exercen, cortando abusos e roubos escandalosos”, segundo recolle no preámbulo.

Neste regulamento tamén se observa como o sistema de caiaxe ou quiñoneo vai sendo substituído nalgúns casos pola percepción salarial:

Primeira: Que a contrata da xente de mar ha de ser na presente costeira de catro meses, á contar desde que dean principio as faenas da mar, quedando, no entanto, en liberdade cada un dos que falan de contratar por menos tempo ao deixar de armar.

Segunda: Que os señores que subscriben comprométese á non admitir nos seus establecementos, por ningún concepto, personal de mar e terra que estean contratados, considerándose así o que os seus nomes se achen anotados nos libros que leven nas fábricas.

Terceira: Que asímesmo se comprometen á que durante a costeira non admitirán nos seus establecementos ás persoas que fosen despedidas doutros, xa fosen homes ou mulleres.





Cuarta: Que se suxeitan á que o peixe que se lle dea á a mariñería consistirá, por cada cen milleiros que entren en fábrica, 250 sardiñas á cadanseu dos patróns e homes do galeón e 150 á cada un dos que tripulan lanchas; o mestre percibirá o que considere xusto o seu xefe inmediato.

Quinta: Que se comprometen tamén a que o peixe de que trata a condición anterior hase de dar no establecemento por cada un dos seus encargados, e de ningunha maneira no mar, como viña facéndose.

Sexta: Que se prohíbe terminantemente que os mestres e patróns dean, por ningún concepto, sardiña algunha nin na mar nin en terra, nin aínda recompensar con peixes a traballos que poidan prestar embarcacións e persoal alleo, quedando ao coidado dos encargados das fábricas o abono dos auxilios que lle dean ao aparello.

Sétima: Que se fai responsables aos mestres e patróns do peixe que ademais da sardiña caia no aparello, cuxo peixe enviarán ás súas respectivas fábricas.

Oitava: Que aos mariñeiros coñecidos por proeles e plomeiros daráselles, en troco da sardiña que viñan percibindo, 120 reais máis que o que gañan os homes do galeón.

Novena: Que ao raparigo que estea ao servizo do mestre e doutras atencións se lle gratificará, en substitución da sardiña que se lle daba, con 80 reais.

Décima: Que aos envasadores abonaráselles, en lugar da que tamén recibían, 120 reais para todos por cada, costeira.

Oncena: Que se lle dará un cuartillo de viño aos homes que tripulan o galeón e patróns de lancha, por cada vez que larguen o aparello e se pesque polo menos unha lancha de sardiña ou sexan cen milleiros, non chegando á este número non se lles dará nada.

Duodécima: Os mestres e patróns que falten ás condicións sexta e sétima pagarán por razón de multa os primeiros 100 reais a primeira vez, 200 pola segunda e á terceira despedidos. Os patróns satisfarán pola primeira falta 100 reais e pola segunda serán despedidos, sen que poidan ser admitidos como tales ou con cargo igual ao maior durante tres costeiras, a contar desde a que teña sido despedido. As multas impostas rebaxaráselles dos seus salarios.

Décimotercia: Que ás persoas adicadas ao carexero da sardiña desde a beira do mar aos establecementos non se lles consintan paxes (cestos) que non leven 500 sardiñas, á cuxo fin os que subscriben suxéitanse a non admitir todos aqueles que non poidan conducir medio milleiro. Esta disposición comezará á rexir aos quince días de dar principio as faenas da mar.

Décimocuarta: Que se, a consecuencia das alteracións e disposicións anteriores, a xente de mar non concorrese aos traballos e faenas, imposibilitando o poder ir á ao mar, neste caso comprométese os que falan, á se reuniren e formar sociedade, por maneira que en lugar de ir á campaña con oito aparellos, facelo con catro, á cuxo fin cada dous formarán un, procurando que a unión de dúas sexa a máis conveniente. Se por virtude das expresadas alteracións e disposicións, nin aínda os catro aparellos puidesen ir ao mar por falta de xente, neste caso deixarán de armar todos.

Décimoquinta: Ao cumprimento das condicións expresadas, e en particular ás 2ª, 3ª, 4ª, 5ª e 11ª, suxéitanse os señores concorrentes que fan este acordo, baixo multa de 6.000 reais que sufrirá o que falte á algunha delas. Esta suma distribuirase entre os observantes das devanditas condicións, elixindo a tres fomentadores por xuíces impositores das multas.

AS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN DE BUQUES E A SUA RESPONSABILIDADE

Humberto Esperón

O pasado 19 de novembro de 2012, cumpríronse 10 anos do afundimento do “Prestige”, buque petrolero de compañía armadora liberiana, que operaba baixo bandeira de Bahamas, ocasionando unha vertedura de fuel-oil que provocou un dos maiores desastres ecolóxicos da historia do país. Para complicar máis o asunto, dende o punto de vista da reclamación de responsabilidades, o fretador era a grega Mare Shipping Inc.

O “Prestige” era un petrolero de casco único ou monocasco, (como eran entón a maioría) de 243 m. de eslora, 34,4 m. de manga, 18,7 m. de puntal e un calado a plena carga de 14 m. Tiña un desprazamento de 42.820 GT, e unha capacidade de carga de 81.587 t. No momento do naufraxio, o barco tiña aprox. 77.000 t. de fuel de alta densidade, (o famoso chapapote). Calcúlase que se derramaron sobre 63.000 t. de fuel.

O barco fora construído polos estaleiros xaponeses de Hitachi Shipbuilding & Engineering e estaba clasificado pola American Bureau of Shipping (ABS), sociedade de clasificación dos EE.UU.

A día de hoxe o xuízo, ao que deu lugar o desastre para dirimir responsabilidades, aínda non terminou, e esporadicamente volven aparecer noticias relacionadas co litixio. Preguntas como, de quen foi a culpa?, quen é o responsable?, quen pagará os cuantiosos danos ocasionados?, parece que teñen múltiples respostas e dependendo do interlocutor, son as contestacións.

No entanto, para a maioría do persoal involucrado no tema, unha cousa si parece certa: o barco era unha chatarra e os inspectores do ABS non deberon deixar nunca navegar o buque. Pero que é exactamente unha sociedade de clasificación? Ata onde chega a súa responsabilidade?

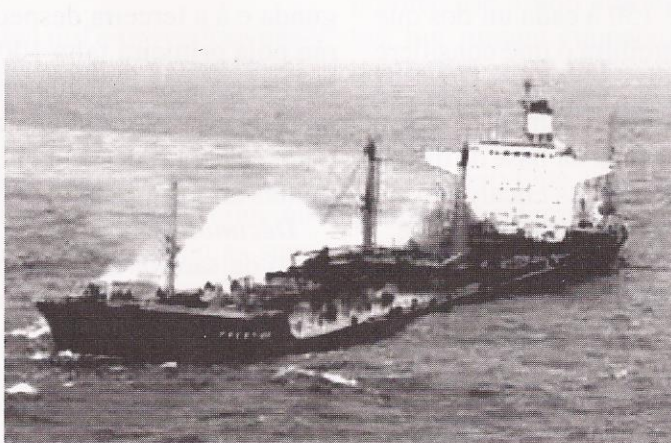
1. As orixes das Sociedades de Clasificación (SS.CC.)

As SS. CC. nacen froito das necesidades do mercado asegurador marítimo nos séculos XVII e XVIII. Nestas épocas a vida para as Aseguradoras, tanto dos propios barcos como da carga, non era nada fácil. Non dispuñan de información veraz e fiable na que basear o cálculo das primas dos seguros, xa que evidentemente o importe delas debería estar ligado ao estado e conservación do barco, así como ao valor da carga. En calquera caso sempre trataban de obter información mediante entrevistas persoais cos construtores, capitáns e tripulantes sobre a solidez e calidades náuticas dos buques que eles coñecían.

Estas entrevistas tiñan lugar, por lóxica, nos cafés e hospedaxes próximos aos portos, onde o ambiente contribuía ao intercambio de información. Pois ben, un destes sitios era o café de Edward Lloyd, no Támesis - Londres, e

como a información que se obtiña mediante as entrevistas resultaba parcial, e en moitos casos subxectiva, os aseguradores que frecuentaban o café do Sr. Lloyd, comezaron a facer circular listas cos datos dos buques e cargas dunha forma estruturada. E foi en 1764 cando se creou un comité cos principais aseguradores, armadores e corredores para publicar estas listas con consenso de todas as partes, nas que se incluían, ademais, as características técnicas dos buques, é dicir, clasificábanse os barcos en función da súa calidade e estado de conservación.

Este foi o primeiro rexistro de buques do que se teñen antecedentes, eo seu contido, o compendio dos datos dos barcos que nese momento sucaban os mares, primeiro ingleses, logo británicos e actualmente mundiais.





Denominouse o Libro Verde de Lloyd, (Lloyd's Green Book), en alusión á cor das súas tapas e ao propietario da taberna na que se fraguou.

Co tempo, os distintos criterios entre os diferentes gremios (abrigo aseguradores e construtores), deron lugar á aparición doutro Rexistro naval que para diferenciarse do anterior coñeceuse como o "libro vermello", cuxas coberturas se puxeron desa cor co obxecto de distinguirse do anterior. En 1834 dirimíronse as diferenzas e estableceuse unha nova sociedade para elaborar un único rexistro de buques: o Lloyd's Register of Shipping, que aínda perdura nos nosos días. A imaxe e semellanza do Lloyd's, naceron nos distintos países outras Sociedades de clasificación, das que actualmente as máis importantes son ademais, por número de buques nelas rexistrados, o francés Bureau Veritas (1828), o norteamericano American Bureau of Shipping (1862), o ruso Russian Maritime Register of Shipping (1913), o alemán Germanischer Lloyd (1867) e o puxante China Classification Society (1956).

A evolución natural das SS. CC. pódese imaxinar. A historia recente destas Sociedades revela como na segunda metade do século XIX a súa actividade foi espectacularmente exitosa. Isto foi debido en parte a que a actividade de clasificación ofrecía uns beneficios económicos substanciais para o mercado asegurador marítimo. Permitía unha análise do risco mais preciso e con iso unha mellora no sector.

2. Evolución das SS. CC. Certificación

Da actividade básica da lista ou clasificación de buques, as Sociedades pasaron á "Certificación" de forma gradual. Non bastaba con confeccionar a lista de buques, había que certificar que durante a construción se respectaban unha serie de "regras", (as da Sociedade), e os armadores requirían un sistema que fose válido no tempo.

Instáurase así o sistema de emisión de certificados e de inspeccións periódicas, ás que deben someterse os buques que operan baixo unha determinada Sociedade de Clasificación. Estes certificados son os que require o sector marítimo para verificar a situación actual do buque nas súas relacións comerciais: mercado asegurador, entidades financeiras, fretadores e cargadores en xeral.

O "certificado", emitido polos inspectores dunha determinada Sociedade de Clasificación, pasa a ser o principal soporte da autoridade da mesma, sendo o armador o principal interesado na devandita certificación, e en definitiva, ao ser "o que paga", en moitas ocasións está unicamente interesado en que os inspectores lle estendan o certificado, independentemente de cal sexa o estado do barco.

Isto en realidade non é así, xa que entra en xogo o prestixio da Sociedade de Clasificación, e que non é o mesmo ter un "certificado" do Lloyd's que do Rina, o que se traduce no importe da prima do seguro.

Ademais por outra banda, están os aseguradores, cuxo intereses son contrarios. Dalgunha forma o status actual destas SS. CC. é o de organizacións independentes sen ánimo de lucro. Os seus ingresos reverten case na súa totalidade nos salarios do persoal que empregan. (Esta actitude non debe escandalizarnos pois nós mesmos cando imos co coche á ITV, non lle esiximos ao técnico que nos bote o coche “para atrás”, senón que se podemos “colámoslla”, sexa dito con todo respecto)

Non queremos pois demonizar ás SS. CC. Sen ir máis lonxe, só o Lloyd’s Register emprega a mais de 3.900 persoas, das que a metade son enxeñeiros e maquinistas titulados, que operan dende 260 oficinas distribuídas por todo o mundo. Este equipo humano clasifica uns 6.600 buques ao ano, emite certificados, e ten servizos de certificación de calidade así como diversos servizos de enxeñaría. Resulta evidente que, ademais do seu papel clasificador, as SS. CC. desenvolveron unha función moi importante como asesores técnicos dos armadores e como garantes, por exemplo, da seguridade da vida humana no mar. (O coñecido como Convenio SOLAS).

En particular o ABS creouse impulsado pola Asociación de Buques Americanos, organización fortemente vinculada co sector asegurador, e que orixariamente foi responsable de organizar os exames e de emitir diplomas aos capitáns e oficiais da flota mercante americana. Posteriormente o seu papel foise estendendo para incluír inspeccións e rexistro de buques mercantes.

3. Responsabilidade das Sociedades de Clasificación

O réxime de responsabilidade das SS.CC. de Buques, como organizacións recoñecidas e en determinados ámbitos e estados, para a realización de

inspeccións obrigatorias, está regulado na Unión Europea pola directiva 2001/105. No Estado español polo Real Decreto 90/2003, que establece uns requisitos superiores que proporcionan un marco de regulación mais restritivo.

Sen entrar na análise de ambas lexislacións, o que cansaría e estaría fóra do carácter divulgativo destas liñas, si podemos dicir que, se observamos o caso do “Prestige”, atopámonos cun buque con pavillón de Bahamas, cuxa SS. CC. era American Bureau of Shipping, exercendo por delegación do devandito estado, labores de inspección.

Se o Estado español quere repercutir as indemnizacións soportadas polo accidente sufrido nas súas costas, segundo a lexislación que comentamos, deberá iniciar as accións legais que correspondan no país de Bahamas, responsable en todo momento da inspección, control e emisión dos Certificados do seu buque abandeirado. Posteriormente, podería o Goberno das Bahamas repercutir contra a American Bureau Shipping, sempre e cando se probase que aquela causou nalgunha medida o accidente por unha acción ou omisión dolosa ou negligente. Para complicar máis o panorama, este hipotético procedemento sería perfecto se Bahamas fose un estado membro da UE, cousa que todos sabemos que non.

Será, por tanto, necesario analizar o réxime legal establecido entre Bahamas e ABS para poder determinar se existe ou non responsabilidade de repercutir indemnizacións realizadas. A dificultade en determinar, clarificar e liquidar a responsabilidade desas SS.CC. actuando na súa función máis relevante, como é a delegación dunha administración marítima, resulta frustrante.

Bueu, 24.04.2013



O xornalismo furtivo de Álvaro Cunqueiro



Confésabame Alfonso S. Palomares, ex director da Axencia EFE, que do mesmo xeito que se el fose propietario do Faro de Vigo da época, seguramente nunca se lle tivera ocorrido nomear a Álvaro Cunqueiro director, tamén tiña que recoñecer que, pasado o tempo, e con don Álvaro á súa fronte, o decano experimentou unha melloría de calidade que ata se veu reflectida no aumento do número de vendas do periódico e no arranque dun proceso de renovación e posta ao día no que, coa perspectiva que proporciona unha ollada dende esta altura de século, Cunqueiro tivo que ser, por forza, un timonel do máis axeitado: unha elección afortunada, vaia. Iso, por non mentar o ben que lle debeu sentar ao Faro poder presumir de ter por director a un persoaxe egrexio e popular -agás Camilo José Cela Cela, seguramente o escritor galego máis famoso daqueles anos-, que era quen de atraer unha caste lec-

tores entre os que, e don Álvaro estaba certo dese estrano fenómeno, non faltarían os namorados da súa literatura, pero tampouco aqueles que entendesen ren os seus artigos. Xa nolo confirma o seu fillo César Cunqueiro cando di: *"O meu pai nunca rebaixaba o nivel do seu discurso, así estivese falando (e aquí engadimos, escribindo) para un intelectual que para un analfabeto"*.

O da interminábel teima de si Cunqueiro foi ou non xornalista chega ata nós tan fresca como a súa obra. Palomares ten claro, por exemplo, que don Álvaro tiña moi pouco que ver con Miguel Delibes quen, ademáis de literato e xornalista, era un magnífico xestor administrativo. Nunha liña semellante, César Cunqueiro maniféstanos que, salvando esa etapa na que lle tocou dirixir e orgaizar o traballo (xornalístico) no Faro de Vigo, *"todo canto meu pai escribiu nos periódicos é pura e dura literatura"*. *"Basta -razoa César- con escoller calqueira to-*

"A mín o xornalismo foi o que me permitiu poder escribir un artigo sobre calquera cousa en calquer momento" (Álvaro Cunqueiro, 1970)

Salvador Rodríguez

mo dos seus artigos recopilados para decatarse e comprobar que non hai diferenza ningunha entre os seus artigos xornalísticos e as súas obras con maior número de páxinas: toda a obra do meu pai é un inmenso texto no que non hai liñas definidas de argumento e que se caracteriza pola eliminación do tempo ou, se acaso, pola existencia d'un tempo circular, anafórico, que non cronolóxico. E esa é a razón pola que os seus artigos son intemporais e poden ser lidos como se fosen escritos onte mália que por eles transcorresen 20, 50 ou 70 anos".

Pola súa banda, César Antonio Molina, un dos máis profundos coñecedores de toda a obra cunqueirán, e particularmente da que deixou escrita nos xornais, sitúa esta parte do seu legado en directa conexión cos de Mariano José de Larra, Gustavo Adolfo Bécquer, Juan Valera, Blanco White e, en xeral, con todos aqueloutros autores que propiciaron que *"dende o século XIX, a mellor literatura escrita en España pasase pola prensa"*.





Fica evidente para Molina que Cunqueiro *“non era un gran informador, nin un bó reporteiro, nen sequer un bó entrevistador, pero si un grandísimo articulista que mesmo brillaba nos territorios da creatividade que nos da erudición...e xa non digamos nos da literatura”*.

Nun dos libros máis completos que se teñen editado sobre a relación entre Álvaro Cunqueiro e o xornalismo -precisamente o que se titula *“El periodismo de Álvaro Cunqueiro”*-, a súa autora, Montse Mera Fernández, realiza unha das máis lúcidas defensas do Cunqueiro xornalista, e faino dende o análise da que foi a súa sección personal máis lonxeva nas páxinas do Faro, *“El Envés”*. Para Mera Fernández, é nesta sección na que Cunqueiro revela *“cunha enorme coherencia o seu xeito de entender o xornalismo e a pretensión de demostrar a posibilidade de levar á práctica as súas ideas sobre a información de actualidade, do envés das noticias que, cada día, facilitan os medios de comunicación”*.

Álvaro Cunqueiro debutou en Faro de Vigo na significativa data

do 25 de xullo de 1950 co artigo *“Tierras hermanas de Galicia y Portugal”* co que, en teoría, encetaba unha serie de textos dedicados a contar -iso si, sen necesidade de moverse de Mondoñedo- as súas presuntas andaiñas viaxeiras, segundo o acordo ao que chegara co director Francisco Leal Insua. Por erro de imprenta, ou polo que sexa, aquel artigo editouse co título da sección cambiado por *“Miño por medio”*, encabezamento que nunca máis volveu a aparecer, substituído por *“Un pasajero en Galicia”*, que era o título que Cunqueiro elixira orixinalmente.

Aquel Alvaro Cunqueiro que *“aterraba”* en Faro era unha figura seriamente *“senalada”* polo dedo acusatorio do réxime. Desposuído do seu carnet de xornalista e fulminantemente despedido do *“ABC”* por razóns que aínda no se deron esclarexado de todo, tan baixas debían estar as súas moral e autoestima naqueles intres que ata lle preguntou a Leal Insua con qué pseudónimo quería que asinase os seus textos. *“Quero que asine como Álvaro Cunqueiro, por suposto”* res-

postúlle un Leal Insua que sómentes levaba un ano na dirección do xornal pero que, e contóllo a Cunqueiro, estaba disposto a abrir un proceso anovador no Faro que comprendía no só súa sinatura do mindoniense retornado, senón tamén as de, entre outros, Otero Pedrayo e Anxel Fole, coa desculpa de reforzar a información cultural do decano.

En 1961, Cunqueiro trasládase a vivir a Vigo e incorpórase á plantilla de redacción de Faro, meses despois de que publicase o seu primeiro *“El Envés”* (*“Una noticia de Italia”*, 25-08-1961), sección que sucedía a outra titulada *“Retratos y paisajes”* e que á súa vez tomara o relevo de *“Un pasajero en Galicia”*, que durou ata 1953.

O acceso de Manuel Cerezales á dirección do xornal propiciou o ascenso de Álvaro Cunqueiro a redactor xefe e coordinador do suplemento de cultura -para o que fichou a Celso Emilio Ferreiro, Ricardo Carvallo Calero e Vicente Risco- e cando Cerezales cesou no seu cargo, don Álvaro, non sen amosar algunhas reticencias persoais previas, aceptou a responsabilidade de coller as rédeas dunha dirección que desempeñou entre febreiro de 1965 e xullo de 1970.

Manuel Blanco Villar (q.e.d.), daquela rexente dos talleres do xornal, lembróume máis dunha vez a economía de palabras coa se despediu don Álvaro aquela derradeira noite como director de FARO DE VIGO. *“Estábamos só nós os dous na redacción -contábame Manolo- e entón el dixo: Vóume!... E marchou”*.

As pegadas que deixan os soños

Bitácora viaxeira. Portugal 2011



POLAS CONGOSTRAS:

A viaxe como motivo, como obra, como desculpa. A metáfora da viaxe. Ulises retorna a Ítaca, Edipo ao seu destino.

A viaxe como descanso, como labirinto, como aprendizaxe. O Minotauro está no noso interior. A viaxe pola historia e pola literatura. A epidérmica, na que a pel é o mapa, ou a dos espazos abertos, na que o mapa é o horizonte. Que viaxe queremos emprender? A da soidade interior ou a das multitudes enchendo as prazas?

Instalarnos nos espazos e que os espazos se instalen en nós, coa reciprocidade de ofrecernos mutuamente a mellor equipaxe que cargamos. Non ir ao encontro de nada, tampouco fuxir de nada. Deixarnos ir a capa, aboiar, ás toas, ceibos. Esa era a idea da viaxe, unha costeira arrastrados case sempre pola carga mariñeira das palabras: areal, con, esteiro, foz, buguina, prainha, furna...

AS PEGADAS QUE DEIXAN OS SOÑOS é un caderno viaxeiro, unha navegación pola costa física de Portugal realizada hai dous anos polo pintor Antón Sobral e mais eu. Comezamos en Pontevedra e rematamos en Lisboa.

Mais non había orixe nin destino. Puidemos comezar en Bueu, en Marín ou en Ítaca; e o destino podería ser Bueu, Marín ou Troia. Tanto como movernos queríamos viaxar polos textos e lenzos que escribiamos e debuxabamos.

Pola reflexión sobre os espazos e como podiamos entender o que nos querían dicir eses lugares. Sen horarios marcados, sen demasiados mapas nin destinos, con dúas condicións flexibles: deixarnos ir á descuberta e non perder o mar de vista.

Os textos que eu lle entrego á revista OS GALOS son unha parte do caderno e agardo que se poidan reproducir, se non todas, polo menos algunhas das obras de Sobral.

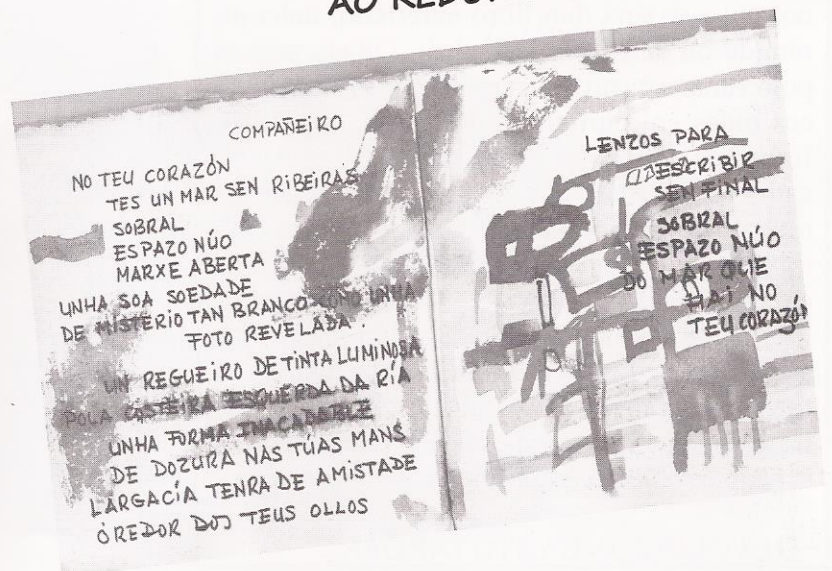
Textos: Xaime Toxo

Pinturas: Antón Sobral

LENZOS PARA ESCRIBIR SEN FINAL

SOBRAL
ESPAZO NÚO
DO MAR QUE HAI
NO TEU CORAZÓN.

COMPAÑEIRO:
NO TEU CORAZÓN
TES UN MAR SEN RIBEIRAS,
ESPAZO NÚO
MARXE ABERTA.
UNHA SOA SOEDADE
DE MISTERIO BRANCO: UNHA FOTO REVELADA.
UN REGUEIRO DE TINTA LUMINOSA
POLA COSTEIRA ESQUERDA DA RÍA.
FORMAS DE DOZURA INACADABLE NAS TÚAS
MANS,
LARGACÍA TENRA DE AMIZADE
AO REDOR DOS TEUS OLLOS.



Recuncho
literario

As pegadas que deixan os soños

Bitácora viaxeira. Portugal 2011

Textos: Xaime Toxo

Pinturas: Antón Sobral

AVIAXE: PENICHE

Peniche debeu ser un fin do mundo. Os lugares que foron "finsdomundo" nunca perden de todo a orfandade do arredamento que creou neles a permanencia específica do non estar, esa categoría da soidade que concede a distancia. Esa identidade non esmoreceu de todo e maniféstase nalgúns acenos e miradas da xente coa que te cruzas, no bater do mar contra os penedos, nos avisos..., esa semiótica invisible para o que non quere mirar.

REVOLUCIÓN CANTO...

¡¡MANIFESTO DE PENICHE!!

Peniche destrúese a si mesma nun novo pobo de exquisita vulgaridade. Por riba, construído sobre as dunas, enriba da memoria do mar.

Na fortaleza de Peniche, antiga prisión política.

Quen coma nós construíu abismos, tinguíu a neve, os glaciais, os ríos e o xeo, co duro soño dos adoquíns..., e deixamos esvarar as xemas da desfeita polas lindes imprecisas de conversas interminables. Compostela foi unha inacabada conversa. Éramos eternos, sempre de pé nas beirarrúas, a carón das estatuas de nós mesmos, dicíndolle adeus ao futuro. Esmagando a ditadura coas bágoas atroces de suportarnos. Éramos nós en construción. Os que edificamos os muros, leramos en sánscrito e bicamos as mulleres mortas das novelas. Unha pinga de océano, unha páxina dun libro enterrado, unha pirámide ou selva por descubrir. Ollada cegada polo vento e gusto a encerro co puño en alto. Voces oídas en murmurios, labirintos que descifrabamos en cuartos con balcón na xanela. Se cadra foi así como nós comezamos, coa derrota no colo desde o principio. Descubríndonos nas miradas, procurando un final de túnel que non existía.

Adoquín contra a cristaleira da lúa chea excelente. Faenando sempre o baleiro nos mares dos nosos asombros. Non hai nada, entendes? Cabaliños de mar no rizo da onda e unha man cobrando do chicote. Nada, meu ben.

REVOLUCIÓN CANTO TARDAS.

ILHAS BERLENGAS

I.

ECOABAN

NAQUELA ILHA

SENSACIÓNS DE HABITAR

UN ESPAZO PROCURADO.

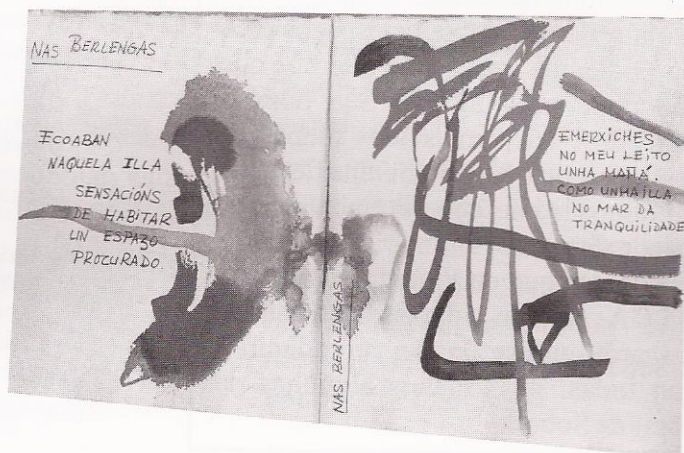
II.

EMERXICHES

NŌ MEU LEITO

UNHA MAÑÁ

COMO UNHA ILLA NŌ MAR DA TRANQUILIDADE.



AROMA a resina, a sal e a area.
Fragrancia de azul, de rochas e marés.
É a túa pel epiderme de estío,
Autenticidade de agosto, sabor
a baixamar deliciosa, a grans de auga e aire.



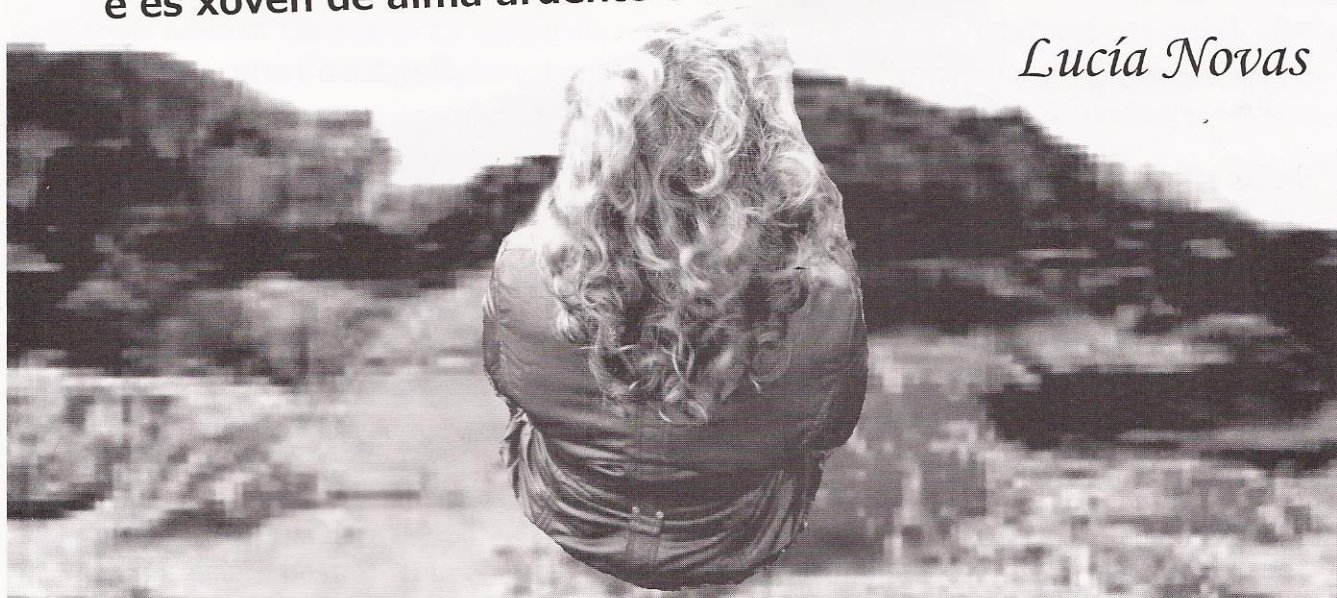
Na calor das horas,
viaxo alegre polo teu corpo
(cereal maduro, ámbar perfectísimo,
plantío de fertilidade e verán, ardentía imposíbel)
e recalo de cando en vez en portos inventados.

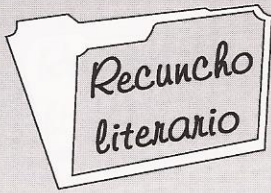
As marés lévanme co seu ritmo suave e rápido
e dilúome neste océano coa sensualidade e a éxtase.

Pan saboroso e auténtico, areeiro de amplo movemento,
forza atlántica impetuosa e guerreira, sal de amor,
incandescencia nacida nos poros, aire ardente,
terra dourada, son a mar, círculo das aves...

Intérnaste en min coa lumeirada no corpo
(tarde enteira de resina e labarada marítima)
e es xoven de alma ardente e calidez estival.

Lucía Novas





Dous poemas de amor e un arrepentemento

Guillermo Guefael

MOEDA LUSA

Case que fuches Guillermo
Ficou teu fado: Marie
Non hai que mudar de nome
Ós navíos.

.....

Treme a moeda lusa
De cuño:
"Morte No Mar"
Coa arela de se aniñar
O pé do teu mastro.

SE DEUS TIVESE FEITO A MAR PARA OS NAVÍOS

Se Deus tivese feito a mar para os navíos
e as ondas procurasen o teu beizo...!

Se os ventos
rebulisen no horizonte a túa espera
e chamasen o teu nome as moiras humidades...

Se os mascatos
cortasen no ar frío o fío da nostalxia
e os golfiños
brincasen só por ti o seus xogos transparentes...!

Se Deus tivese feito a mar para os navíos
só por ti, "Marie"!

MUIÑEIRA DO RACHAFONDOS

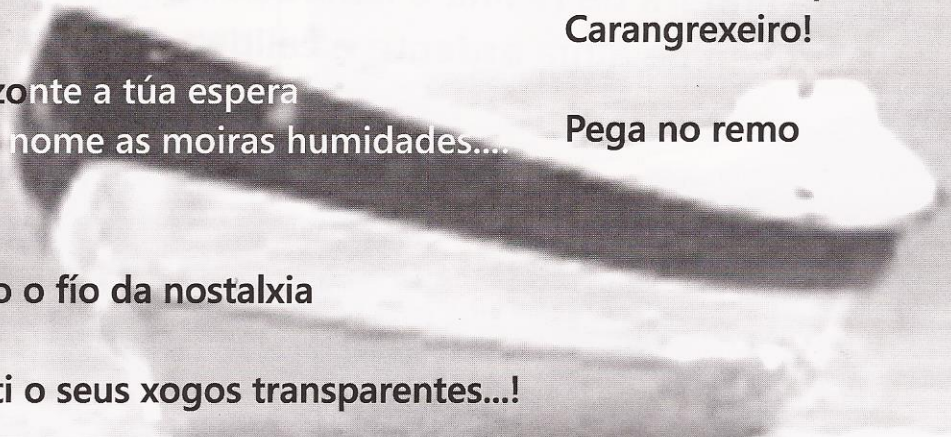
Ti o perdiches, Xoán
Ti, cangalleiro!
Ti a fodiches, Xoán
Ti, xirxileiro!

Xoán borraxeiro
Ciamogueiro!
Xoán baralleiro
Vaite largar!

Anda co vento
Maragoteiro!
Xoán chaboleiro
Vaite balar!

Ai! Que grande cagallo,
Xoán
Macanconeiro!
Xoán carallán, pailán
Carangrexeiro!

Pega no remo



Passeio nocturno a sul

Passo a deixar um rasto de palavras, como esteira de navio rápido sulcando águas rumo a sul. A cidade adormeceu embrulhada na luz amarelo pálido, os gatos vagueiam nas ruas velhas, sem o odor do peixe, por vezes por entre as fitas caídas na porta das tabernas saem vozes emaranhadas no vinho ácido nas gargantas já.

Os barcos bambolem no porto, não os vejo. Sinto-os a percorrerem-me a pele e sinto o nevoeiro frio a tolher-me os ossos. Dos olhos correm dois rios quase secos, na praia quase extinta dois pescadores tardios lançam a linha noite dentro. São dois, um fuma um cigarro, sinto-lhe o cheiro a tabaco abafado. Os meus pés agora caminham pela beira-mar, o corpo permanece adormecido na atalaia. Quatro centenas de gaivotas cinzentas, não mais acordam ao mesmo tempo e levantam voo aos gritos, esvoaçam por cima de mim e pousam mais atrás. Ainda lhes senti o arfar das penas como seda a rasgar-se na noite.

A cidade não vai acordar tão cedo. Só os gatos vagueiam na calçada de ruas velhas, e algum bêbado tardio em busca da porta velha. O meu corpo permanece sentado nas pedras da índia a olhar a enseada tomada pela névoa. Imagino velas alvas e imponentes navios negros navegando no silêncio húmido. Sou eu que os imagino, um corpo sem pernas, umas pernas a caminharem na beira do mar, a areia fina. Pequenos detalhes para uns olhos cansados, quase dois rios secos. Nas margens brotam pequenas pétalas de flor de sal

João Marinheiro

Recuncho literario

cheias de ternuras espalhando-se pelas rugas do rosto. Passaram 3 horas e eu sem sono vagueio, a cidade vai acordar no alvor da manhã, os gatos recolheram-se, a ultima taberna antiga com a idade da memória cerrou a velha

porta, escutei as duas voltas do ferrolho metálico a entranhar-se na pedra. As fitas, não lhes distingo a cor. Permanecem quietas como cabelos de sereias longos e negros.

Não sei se as sereias têm cabelos, se são negros se ficam quietos, se algum dia ficaram pendurados a servir de fitas na porta de uma taberna.

Ainda me faltam tantas respostas e tantos sonhos. O castelo tem as portas cerradas, ando à sua volta. Gama permanece ativo encosta-

do à parede a olhar o mar, por um momento sinto um aperto no coração.

O coração de Gama é um coração de bronze, ou o mais certo esqueceram-se de lhe fazer um coração de bronze, de o colocar por dentro do peito. Gama é uma estátua adormecida também...

As pernas voltaram da beira-mar, o corpo descansado reúne-se de novo levanto-me, desço a escadaria velha tomo a estrada rumo a sul, quem sabe um dia chego a São Torpes.

*Resta-nos a memória e o sabor do sal
nos lábios
O peso da verga e da vela armada
A silhueta em contraluz de memórias
guardadas como tesouros
Enquanto a Catrã repousa alicada
na praia e espera
A maré, o vento, a vontade
Ou
O abandono*



Inéditos 2009-10-31



João Marinheiro. Pseudónimo de João Paulo Moreira Baptista, nasceu junto ao mar no farol de Esposende, correu a costa de norte a sul vivendo nos mais diversos sítios. Dessa vivência ficoulhe a ligação ao mar, aos barcos ao património marítimo que defende através de diversas associações das quais faz parte, e a maneira muito própria de sentir.

A escrita, esta escrita é algo que lhe vem desde os tempos de escola, embora a grande maioria dos textos que escreveu nessa altura se tenham perdido um dia.

O naufraxio do pesqueiro "Tito"

Ana Gil

O Tito era un barco a motor, que se dedicaba á pesca do cerco na costa galega e portuguesa. Propiedade dun armador vigués e tripulación do Morrazo, formada normalmente por corenta homes aínda que nesta marea só estaban trinta e seis. A súa historia resúltanos interesante porque a pesar do desesperante naufraxio, a maior parte da tripulación sobreviviría estoicamente aos feitos.

El vapor de pesca "Tito" se hunde a la entrada de la ría en la madrugada de ayer

La tripulación se refugia en el islote de la Lagoeira

Esfuerzos inauditos para su salvamento, dirigidos por las autoridades de Marina

A noite do 27 de decembro de 1948 o buque regresaba á porto coas bodegas cheas de xurelos. Coma tantas veces nestes casos, o mar estaba embravecido e a chuvia impedía ter unha axeitada visibilidade da ría. Normalmente os barcos que viñan de Portugal entraban na ría de Vigo pola boca sur entre Baiona e as Cíes. Como era habitual na travesía, os mariñeiros acostumaban a lavar o aparello, manobra que se facía por popa, pero nesta ocasión as cousas complícanse e a rede engánchase na hélice de popa do barco. Os mariñeiros piden axuda ao "Limideiro" (outro barco de Cangas, do mesmo armador que ía diante deles) Finalmente non chegaron a darlle axuda pois neste tempo resollen o problema do enganche e comunicanlles que xa estaba arranxado o problema.

Para axudar a soltar o eixo propulsor, instintivamente, toda a tripulación acudira á popa e non se decataron que, dado a cerrazón desa noite, mentres estiveran sen goberno, o barco fora á deriva, saíndo do rumbo previsto. Cando puxeron o buque en marcha e deron avante á máquina, pensando que seguían rumbo a Cangas, puideron comprender o gravísimo erro. Un pouco mais adiante producíase un repentino choque cunha rocha próxima á Boeira, tamén chamada Aghueira, Agoeiro ou A Goeira, no sur das illas Cíes.

Posterior ao choque, prodúcese unha vía de auga que desencadea o fatal desenlace. Nun primeiro momento botan unha chalana de proa á auga. Como dixemos, o mar estaba tan revolto e as ondas eran tan fortes que apenas lles dá tempo a embarcar a tres tripulantes cando, un novo golpe de mar, faina en-

vorcar e dous dos tripulantes desaparecen (un dos cales será finalmente o único falecido neste naufraxio.) O terceiro vai a nado ata o illote da Boeira/Borneira. O resto da tripulación, debido ás continuas arremetidas do barco contra as rochas, vese na necesidade de imitalo e, nadando á desesperada, trepan tamén ás inóspitas pero salvadoras pedras.

Dende alí piden, berrando ao unísono, axuda de novo ao "Limideiro", que non se percataba da traxedia que estaban a vivir os compañeiros do Tito. En poucos minutos o barco de 15 ou 17 metros de eslora quedou completamente esnaquizado entre as rochas, arrastrado pola forte oleaxe.

Durante dous días con temporal e mar de fondo permaneceron os trinta e catro náufragos nestas illas, agarrados ás pedras. O mal tempo impedía a outros barcos achegarse a rescatalos, a pesares dos intentos que facían con embarcacións máis pequenas. O único que podían facer era rodealos e, para mantelos no mellor estado posible, tirábanlle alimentos que as ondas achegaban ou perdían caprichosamente, arrastrados mar a fóra.

Como non había medios de comunicación, a un dos náufragos, Serafín Santos, (recén saído do servizo militar, onde aprendera as funcións de "cabo sinaleiro") subido ao mais alto das rochas, ocórrelle comunicarse con dous panos brancos: Grazas a esta iniciativa puido iniciarse o rescate.

Un remolcador holandés que saía pola bocana da ría, vendo que algo pasaba nese lugar, acude onda

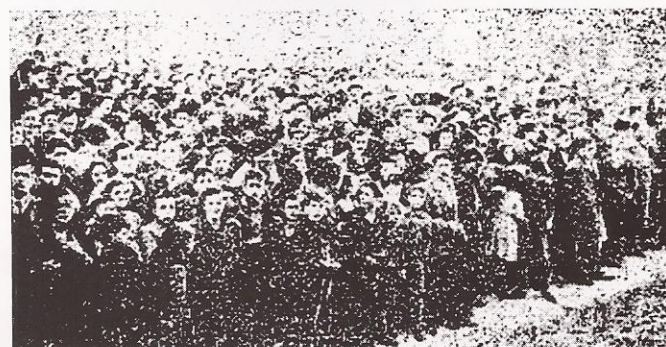
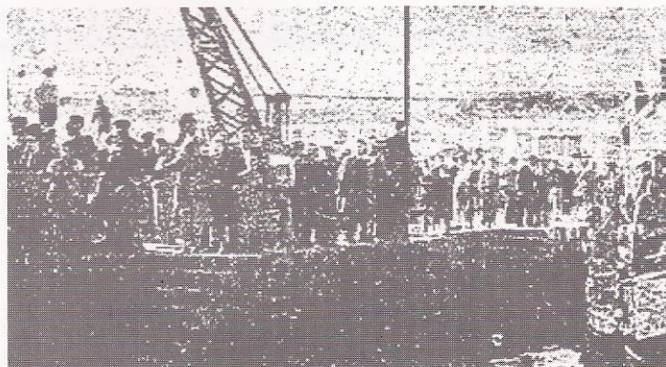


Labores de abastecemento e rescate dos náufragos da Boeira. Fotos Bene

eles e fondea no medio da rompente, dende onde botan un bote con oito tripulantes que se achegan o máximo posible. Despois de varios intentos lánzanlle un cabo aos naufragos, e, deixándolle o chicote ao Limideiro, continúan a súa ruta, deixando con esta manobra de tira-vira unha ponte para a salvación. Hoxedía, quedan tres superviventes, pero a fonte á que tiven acceso xa non puido matizar si este cabo se lanzou cun arpón ou dun canonazo.

Tamén fixo acto de presenza o remolcador da Mariña RR-19 o cal, cos seus medios electrónicos, deu merecida tregua ao naufrago sinaleiro. Por ese cabo fanlle chegar unha peza (cable de arame) que os naufragos amarran a unha nova rocha para facer firme. A primeira idea era que saíran colgados a pulso e se deixasen caer nunha balsa intermedia entre o "Limideiro" e a Goeira. Pero despois de intentalo sen éxito Xoán Lagoa, demostrouse que esta non era unha boa idea. Estaban demasiado débiles e cansos para tan esixente esforzo. Dous días á intemperie, loitando sen tregua pola supervivencia, fixeran os estragos pertinentes nos mariñeiros morracenses.

Finalmente mandáronlles un arnés, utilizado polos bombeiros de Vigo. A idea era que primeiro pasasen ao resto mais grande do barco medio sumerxido e despois ao "Limideiro". Pouco a pouco en principio, e atropeladamente, ao final foron pasando todos os superviventes. Cando se suma ao rescate o remolcador da armada RR-19 e lle pide ao patrón do "Limideiro" que traspase aos rescatados para levalos a Vigo onde estaba o armador esperando, contan que



Un xentío, expectante, agardaba nos peiraos de Cangas (arriba) e Vigo

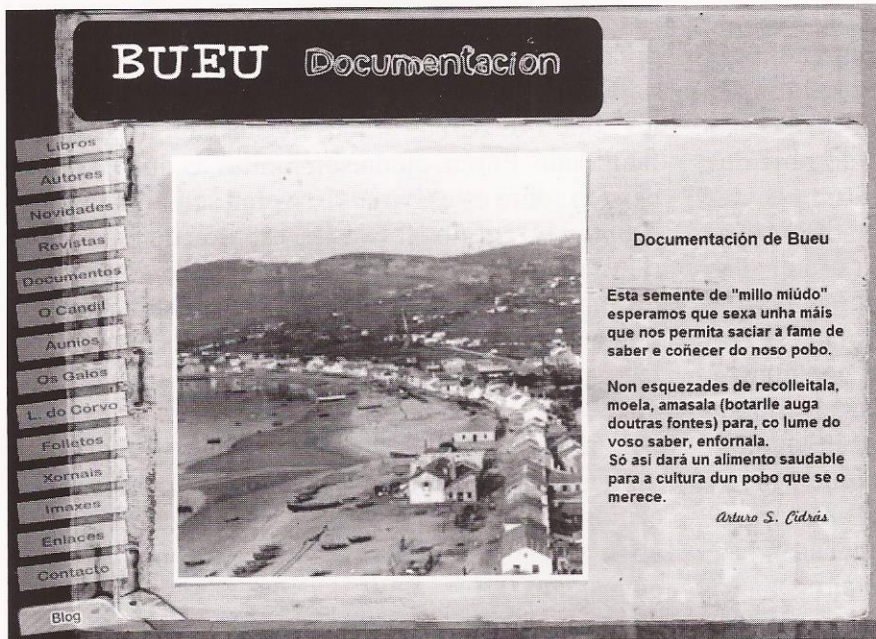
un deles púxolle unha navalla ao patrón, obrigando a este a poñer rumbo a Cangas sen máis perda de tempo onde agardaban os seus familiares

Localización: *Esta zona está nos arredores da illa de San Martiño, ao sur do cabo de Vicos, nuns baixíos que rodean un illote de pedra que se forma no final da zona sur das illas Cies. A historia sitúa nesta zona varios afundimentos.*



A Baliza do Boeiro ou Agoeiro ou A Agoeira levántase sobre o sinistro illote pedregoso coñecido por ese nome. No ano 1880 o Derroteiro sinalaba a necesidade de balízalo polo seu emprazamento perigoso e os continuos accidentes que se producían nestas rochas, situadas na ruta que tanto os pesqueiros como os mercante e transatlánticos teñen na súas derrotas cara ó concorrido porto de Vigo. Sobre a pedra espida que conforma o illote construíuse unha torre troncocónica de pedra de 6,5 metros de altura. De todas formas, este escollo, aínda sinalizado, segue dando que falar ós mariñeiros que o teñen referendado como moi perigoso.

Unha web e un blog onde a Historia e a



Esta é a páxina **Bueu-Documentación** que pode seguirse no seguinte enderezo:

Páxina que tamén se ve redireccionada dende: <http://bueu.tk> Está en flash (polo que se non se mirara habería que ter instalado o programa *Flash Player* ou parecido).

A páxina está en continuo crecemento e, polo de agora, ten os seguintes menús e contidos:

-En **Libros**: Máis de 370 libros relacionados con Bueu (Cunhas fichas bibliográfica, portadas dos libros, e en Observacións un pequeno resumo subliñando o máis importante ou relacionado con Bueu indicando, se procede, o número de páxina onde se atopa a mención relevante para Bueu). No caso de Bares accedese no só atodos os seus libros e moitos artigos senón á biografía e a traballos sobre este autor bueuense.. De Carballeira hai un achegamento a case toda a súa obra. Aparece por primeira vez na rede o libro (que xa tiña publicado) con toda a poesía de Carballeira e toda a relación dos seus máis de 500 artigos, dalgúns hai enlace para ver o orixinal na prensa. No futuro irei incrementando o número de artigos que se poidan ver.

-En **Autores**: todos os autores que, segundo os meus criterios (nacemento, traballo, vivenda, relación familiar, etc.) están relacionados con Bueu. Ata este momento puxen máis de 70 e pouco a pouco se irá ampliando no futuro (un par deles estou a elaboralo e medrará máis

cando apareza unha ou un novo autor/a). Hai enlaces a ducias de libros e artigos.

-En **Poesía**: Premendo nesta pestana do menú accederase a varios centos de poemas e á biografía de máis de vinte poetas e poetisas de Bueu ou relacionados co noso pobo. Moitos dos poemas ven a luz aquí por vez primeira .

-En **Novidades**: Aquí póñense aquelas aportación recentes que os distintos autores relacionados con Bueu me fan chegar. Nestes momentos uns relatos e poemas de Emilio Rodríguez e Xaime Domínguez Toxo

e unha Unidade Didáctica de E. Infantil.

-En **Revistas**: Poden verse todos os números das revistas AUNIOS (18), A LINGUA DO CORVO (11), OS GALOS (6) e algunhas dos ENCONTROS DE EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS. As revistas teñen enlaces aos contidos, índices ou a referencias na web (como é o caso dos Galos). Están tamén enlaces ás editadas polos CEIPs de Bueu e faltan, por agora, as dos IES Carballeira e Illa de Ons.

-En **Documentos**: Ata o momento ten:

***As Lafras**: Diccionario da Lafra de Bueu. "Xerga de oficio" dos albaneis.

***Libros das Augas**: Son 19 libros de prorrateo das augas dos mananciais das parroquias de Bueu.

***Catastro de la Ensenada**: Pódese ler os documentos do Castro de la Ensenada (1752) relacionados coa Freguesía de San Martiño de Bueu que están no Arquivo de Simancas (Valladolid). Ampliarase no futuro ás outras parroquias e cotos.

***Escribáns**: Relación de escribáns de Bueu e Cangas que teñen documentación relacionada co noso concello. Algúns coas sinaturas do Arquivo Provincial.

***Arqueoloxía**: Dez libros, artigos ou documentación arqueolóxica relacionada co Concello de Bueu.

Cultura de Bueu son os protagonistas Arturo Cidrás



***En Os cines de Bueu:** Referencias documentadas dos cines de Bueu e unha moi boa colección de “prospectos” ou “propagandas” do cine de Bueu.

***Directores de cine:** videos de tres cineastas buenenses (Manuel Buceta, Manuel Pena e Amador Lorenzo)

***Videos:** De Bueu e de Ons (con 30 entradas)

-**En Enlaces:** Accesos directos a outras páxinas ou blogs de asociacións, persoas,.. que considero relevantes de/para Bueu. Repartidos como (Institucionais, Educación, Asociacións, Deportivos, Eventos Musicais e Outros)

-**En Contacto:** Aquí dou a posibilidade de facer suxestións, aportacións, calquera comentario ou simplemente para porse en contacto co webmaster.

-**En Blog:** É un enlace ao meu blog. Neste blog aparecen un mínimo dun par de noticias mensuais do acontecer en Bueu ao través dos tempos (procúrase que pouca xente coñezca e/ou que se considere polo seu interés ou curiosidade).

Dende este blog pódese acceder ao mesmo en castelán.

***Toponimia:** Seis libros de toponimia, hidronimia, microtoponimia... de Bueu.

***Teses:** Teses, tesañas, proxectos relacionados con Bueu. (5)

***Pedras de pesca:** Son imaxes de distintas pedras ou “señas” para a pesca das fanecas...

***Emigración:** Fichas de emigrados á Arxentina ou Estados Unidos

***PDFs Bueu:** PDFs que teñen relación con Bueu (5)

-**O Candil:** Pódense ver en PDF os 29 exemplares monográficos desta revista relacionados con Bueu: Toponimia, Lendas e mitos de Bueu, Bueu na poesía, Música en Bueu, Ríos, regatos fontes e lavadoiros, Biografías, etc.

-**Folletos:** 42 libríños e folletos de festas e concello, eventos e guías de Bueu.

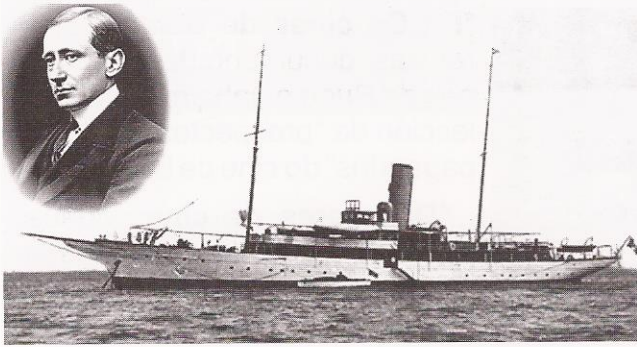
-**Xornais:** Pódese acceder a xornais editado en Bueu ao longo do tempo: Ao “El Adelato” (completo) e “La Voz de Bueu” (parte). Accedese co mesmo formato que o CD que tiñamos realizado hai moitos anos.

-**Imaxes:** Hai fotografías, vídeos, diaporamas, cine, etc. :

***Xeral:** Pódese acceder a máis de 3.000 fotografías e debuxos: De Danzadeira, As Lagoas, Postais, Caras para a lembranza, Benito Estévez, Anxo...

MARCONI E O MUSEO MASSÓ: 85 Anos da súa xénese

Xerardo Dasairas



Guillermo Marconi e o iate "Elettra"

O 10 de maio de 1928, atraca no porto de Vigo o iate "Elettra", propiedade do xenial inventor italiano Guillermo Marconi, que percorría diversos países de Europa probando desde un laboratorio experimental a bordo, o seu sistema de telegrafía sen fíos. O científico xa gozaba de grande popularidade en todo o mundo, polo que a súa visita, suporía un grande acontecemento. Ao día seguinte da súa chegada, foi cumprimentado na cidade olívica polo alcalde, Sr. Alonso Cuenca e os presidentes da Cámara de Comercio, da Unión de Entidades Locais e do Círculo Mercantil.

Ademáis destas autoridades, recibiría a atención do potentado fomentador da época Guido Paganini, que como ademáis era cónsul do Fascio italiano, obsequiaría con bombóns a Marconi, á súa dona e ás belas señoritas presentes. Outros grandes conserveiros como Francisco Cervera e os Massó, tamén participarían nas atencións dispensadas ao inventor, poñendo o primeiro, á súa disposición, unha modernísima "canoa-automóvil", entanto os segundos correrían coas excursións.

Xa que logo, o día 11 emprenderían un periplo en automóbil, tomando a estrada de Pontevedra cara Figueirido, San Adrián de Cobres, o "Gaján" e Bueu

onde foron agasallados na factoría dos Massó. Neste lugar, foille mostrado o acopio de maquinaria, embarcacións, trebellos e documentación antigos que viñan facendo os Massó. Ante isto, Marconi suxeríralles a idea de conformar un museo do mar, *comprometéndose ademáis a asistir persoalmente á súa inauguración*, manifestando, asemade, *que marchaba encantado da beleza desta terra da seguridade da ría, polo que desexaba repetir a súa visita, "a ser posible, en época de regatas"*. Ao atardecer deste día, Marconi embarcaría en Cangas no seu iate en espera de novos cumprimentos sociais.

Non sabemos se sería polo atracón de beleza ou por outras cousas, o caso foi que Marconi indispúxose e tivo que suspender unha prevista viaxe a Santiago no día seguinte. O día trece, ás catro da tarde, o iate "Elettra" levaría áncoras rumbo a Inglaterra e nunca máis se soubo del por este lares.

Mais como todos sabemos, aquela idea frutificaría e hoxe, apesar de moitas dificultades e atrancos, conforma unha marabillosa realidade para Bueu: *Poder contar cun Museo e Biblioteca marítimos, sen igual en Galicia.*



Edificio que alberga o Museo

Barcos de papel

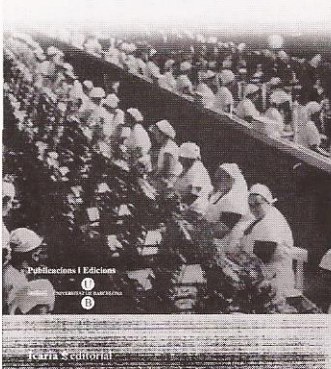
Luisa Muñoz Abeledo: Género, trabajo y niveles de vida en la industria conservera de Galicia, 1870-1970. Barcelona, Icaria, 2010, 340 págs. 20 euros.

Este libro, que xa foi presentado en Bueu, toma como base do estudo, a evolución das fábricas de salgazón e conservas de Massó. Froito da tese doutoral da autora, fai unha importante contribución aos estudos sobre xénero e mercado de traballo, analizando o impacto da industrialización nos niveis de actividade feminina, as súas pautas, modelos de evolución...

A autora, doutora en Historia Económica pola U. A. de Barcelona e profesora na USC, analiza a participación das mulleres no mercado laboral no sector de transformación do peixe ao longo dun século, da tecnoloxía, dos conflitos, dos salarios, do nivel de vida, etc.

Género, trabajo y niveles de vida en la industria conservera de Galicia

1870-1970



Luisa Muñoz Abeledo

HISTORIA DE GALICIA

Publicacions I Edicions

Historia de Galicia

Icaria editorial

A moita conciencia!

Fernando García Lorenzo

Así dicía a miña avoa Lola cando se lle preguntaba... Era coma o seu pai, que vido de aprender en Xibraltar, construiu o estaleiro na Banda do Río. Así foi como puxo as primeiras pedras e as primeiras madeiras do que hoxe se coñece como o estaleiro de Purro. E tanta, ou máis conciencia, debeu aplicar Purro na súa ampliación, subindo a súa altura e agrandando a súa superficie para darlle cabida á construción de maiores naves e para que a día de hoxe siga en pé.

É segue en pé apesar dos feroces temporais que por el pasaron, e das pesadas pedras lanzadas sobre o seu tellado, e dos puntais arrincados da súa estrutura polos que o soñaban derrubado, e da gran falta de sensibilidade das administracións... E hoxe habería dúas palmeiras ou unha nova edificación salomónica sen sentido no seu lugar de non ser pola loita que emprenderon catro Galos tolos xa hai uns cantos anos na súa defensa, e á que moitos nos sumamos máis recentemente.

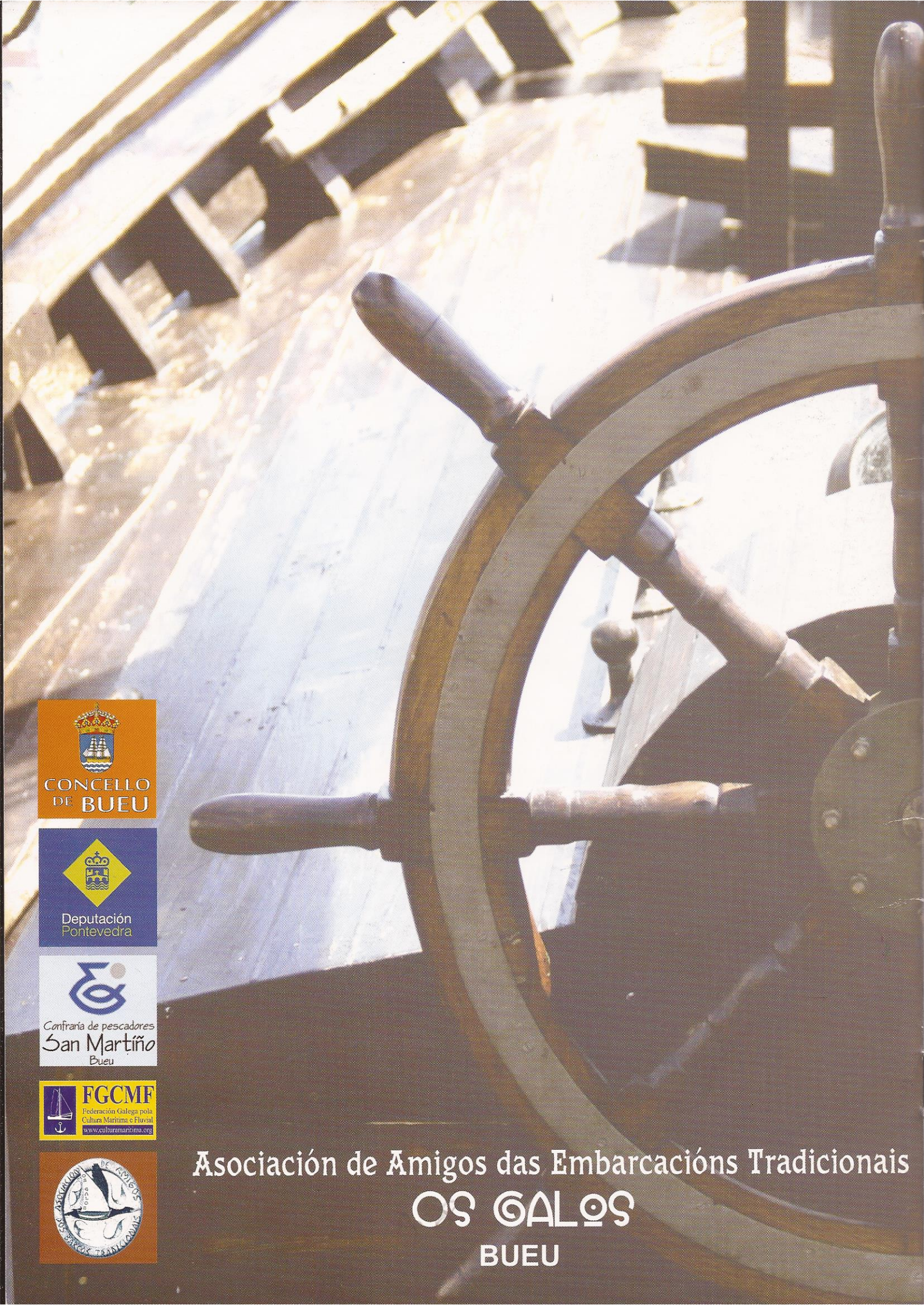
Porque, por moitas bandeiras que se sumen hoxe á súa restauración, por moitas medallas que moitos se queiran colgar, e por moitas placas que lle poñan cando o restauren: ese día nunca chegaría de non ser polos Galos!

Logo de pasar xa dous anos dende a súa "protección" por parte da Dirección Xeral de Patrimonio, e de obter o recente apoio tamén dende Costas, lánzase por parte do Concello de Bueu un concurso de ideas para a súa restauración que, agardemos, esté feita tamén a moita conciencia!

Pasan lentos estes días ansiando velo como merece estar, e depositando a confianza nas tres administracións implicadas pra que cumpran cun deber que se lles presupón, mais eu, o que de verdade agardo é que, ademais de como un anaco da nosa memoria, perdure o estaleiro como elemento de orgullo de tódos os veciños da vila, poñendo así fin a pasadas disputas sen sentido sobre o seu futuro.

Bueu, Maio de 2013





Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais
OS GALOS
BUEU