

REVISTA DE DIVULGACIÓN DA CULTURA  
MARÍTIMA E FLUVIAL - BUEU 2015 - Nº 9

# O S G a L O S



# Salvando barcos

Xerardo Dasairas

Os barcos fixéronse para navegar e por iso o seu elemento natural e á auga. Despois de cumpriren coas súas numerosas e diferentes misións, os primitivos barcos remataban a súa vida útil, abandonados, recuperándose a súa madeira ou queimándoa. No caso dos barcos metálicos, a súa única reutilización pasa polo desguace para convertelos en chatarra.

A restauración ou recuperación de barcos pasou de ser, antano, asunto duns poucos, a converterse nos últimos tempos nunha actividade ligada á cultura marítima tradicional, relacionada basicamente coa impulsión a remo ou vela e a carpintería de ribeira.

O pracer pola navegación ao xeito tradicional e a preservación das antigas embarcacións e talleres de construción naval de antano é un obxectivo que a día de hoxe se ve cumprido en moitos dos aspectos iniciais, sempre da

man do tecido asociativo conformado ao seu arredor. Porén, fican aínda aspectos de vital importancia aos que se lles procura saída como son a súa conservación, uso (escolas, investigación, turismo, museu...) ou lexislación axeitada para a súa continuidade.

Apesar de estaren xa bastante definidos determinados obxectivos, aínda podemos ler nunha entrevista cun responsable da administración autonómica, que se declaraba amante das embarcacións tradicionais, definir o seu interese pola recuperación das mesmas cun simple "porque son bonitas". Aínda que nos sorprendeu esta resposta tan simplista de quen supuña-mos experto no tema, preferimos intuír que tería, asemade, outros motivos de índole mariñeira, cultural, histórica, etnográfica... aínda que por esquecemento ou falta de coñecemento, non os mencionase.

Contodo, coidamos que ademais das motivacións estéticas, tamén existe un importante punto de nostalgia (sustentada a veces no aforro do desguace) cando se erguen algunhas voces a prol da recuperación de tal ou cual embarcación con certa significación.

Coidamos que haberá como uns vinte anos cando comezou o interese pola recuperación do noso depauperado patrimonio marítimo, desatándose, á par, unha especie de febre rescatadora de todo canto trebello antigo que flotase.

E non estamos a falar dos pequenos barcos de madeira tradicionais nas faenas de pesca ou transporte nas rías, senón de grandes barcos, de ferro ou madeira, que sufriron diversos avatares no seu proceso de rescate e recuperación para tal ou cal uso.

Á vista dos numerosos casos existentes e a fin de profundizar un chisco neste tema, ocorréusenos mergullarnos en diversos procesos restauradores e relatar algunhas experiencias de recuperación de barcos coa finalidade de abrir unha reflexión sobre o tema e tirar conclusións á vista do exposto.

## O precedente do "Campaláns"

Comezaremos con este barco pois a súa supervivencia e recuperación xa foron obxecto de interese de expertos e movementos cidadáns no Vigo dos anos oitenta. Este barco era un pequeno petroleiro da extinta compañía CAMPSA, xemelgo do "Camprodón", con labores de suministro de combustible aos barcos. Ambas embarcacións foron construídas nos asteiros de Barreras en 1934 e o "Campaláns" foi o primeiro con casco de aceiro feito en Vigo.

Desprazaba 1.080 TPM, tiña 57 m eslora, 11,13 de manga, 5,55 de puntal e contaba con dúas máquinas de 175 CV, unha caldeira e dúas hélices, alcanzando os 8,5 nudos de velocidade media. Ante a demanda cidadá, a petroleira chegou a ofrecer o barco a quen se comprometese coa súa conservación e coa única condición de manter o anagrama e cores da compañía.

Como non houbo resposta, o barco foi desguazado en 1999 provocando comentarios a posteriori que merecen a súa reprodución para constatar a pulsión conservadora e restauradora, sen máis: *Este modesto, pero á vez entrañable buque, non foi vítima das guerras mundiais, nin dos perigos do mar e menos das crises financieras... foi vítima da incultura, o partidismo, a corrupción, a desidia... e dos renegados do mar. Esta xoia da Mariña Mercante Española era como un xoguete para todos os que amabamos os barcos clásicos, distinguidos e elegantes, como o era o "Campalans". O seu desguace produciuse ante a máis escandalosa, repugnante e incompetente pasividade deste país. Isto en Inglaterra non tiña pasado.*

*Esta obra mestra da construción naval española era merecedora dun solemne retiro no mellor dos museos marítimos do mundo... e desguazámolo sen ollar atrás. ¡Esta "traición" debería facernos recapacitar!... pero xa é tarde. As futuras xeracións xulgarannos pola nosa pasividade e incompetencia.*



Petrolero "Campaláns"



O alxibe "Roberto" no peirao vigués, nunha maqueta e prestando auxilio no 1916

### O alxibe "Roberto"

Era este, un barco de vapor construído en Dundee (Escocia) en 1905 que abasteceu aos trasatlánticos do porto de Vigo ata 1995, actuando tamén en labores de salvamento e remolque. Durante os seus noventa anos de vida activa pertenceu á compañía "Aljibes de Vigo" chegando a ser o barco auxiliar máis antigo da península en activo.

Desde un comezo, compartiría os seus servizos cos alxibes "León" e "Hidria", atendendo a demanda de auga de grandes trasatlánticos como o "Camberra" ou o "Queen Elizabeth II". Desde 1965 tería como compañeiro ao "Hidria II" que aínda había prestar servizos ata 1997. O "Roberto" tiña unha eslora de 22,65 metros e unha manga de 6,35 metros, movido a carbón por unha máquina de vapor bicilíndrica de 20 cabalos que sería transformada a petróleo alá polos anos cincuenta.

Na súa longa vida tamén sufriría outras transformacións como a da caseta de bombas e a cobertura da ponte que era descuberta. Aínda que era capaz de suministrar 130 toneladas de auga por hora, en setembro do 1916 non puido operar no incendio do cargueiro "Cirilo Amorós" ao non coincidiren as mangueras dos bombeiros coas tomas do alxibe. Amarrado definitivamente ao peirao, agardando o desguace, houbo unha campaña para restauralo da man dunha empresa privada de Vigo coa intención de que pasase ao futuro Museo do Mar, daquela en proxecto aínda.

Finalmente, acabaría no desguace, erguéndose voces deste teor: Parece mentira que una cidade como Vigo no haya sido capaz de salvar un barco que se encontraba en perfecto estado de funcionamiento.

### O "Carmen Barcia"

En inicio, era un motoveleiro de 31,5 metros de eslora e 7,10 de manga, dotado dun motor Mercedes de 240 cabalos de potencia. Foi construído en madeira no ano 1953 nos asteiros Montes Ferrín do Freixo (Outes) por encargo da empresa Navales Barcia. Na súa vida útil, dedicouse ao transporte de madeira na ría de Muros e Noia. En 1962 mudaría de donos pero continuaría co porte de mercadorías ao longo da costa cantábrica. En 1966 foi rebautizado como "Ramón del Valle-Inclán" para despois, no 1975, ser convertido nunha draga que extraía area no río Ulla.



O "Carme Barcia" en Vilagarcía



As goletas "Raquel C", "Nauja" e "Nieves"

Finalmente, remataría embarrancado en Pontecesures nos anos oitenta e sería rescatado en 1994 por Carlos Fernández e a súa muller. Estes iniciarían a súa restauración en Vilagarcía con medios propios e logo, entre o 2000 e o 2004, grazas a unha aportación de 180.000 euros da Consellería de Pesca. Nestes dez anos, o investimento feito xa chegaba aos 430.000 euros, cubrindo só o 70% do proxecto. Neste punto, a aparición dunha serie de problemas persoais e a cancelación das axudas oficiais, levarían aos propietarios a poñer á venda o barco, ofrecéndollo aos concellos de Vilagarcía e Noia. Ao non mostrar interese estes organismos, tiveron que procurar fórmulas que contemplaban a propiedade compartida, societaria ou de calquera tipo que evitasen o naufragio desta embarcación, considerada daquela única pola Federación Galega pola Cultura Marítima. Ao fin, sería o o ferrolano Daniel Vázquez Rodríguez quen se faría cargo do barco por un prezo simbólico coa intención de continuar a súa restauración. Mais, o caso é que, un ano despois, este motoveleiro sufriría unha vía de auga e múltiples desperfectos, tras dúas décadas agonizando e apodrecendo no peirao de Vilagarcía. Como se fixese inútil o seu reflotamento, foi trasladado a dique seco, agardando que alguén se decidise a restauralo ou proceder ao seu desguace que semella que foi o seu destino. Durante este tempo, esta embarcación crearía moita polémica pois mentres para uns era un emblema da cultura marítima tradicional, para outros, simplemente significaba un estorbo pois dicían que afeaba a imaxe do porto ao se converter nunha lousa para os intereses turísticos e a economía portuaria.

### O "Hidria II"

De todos é coñecido o proceso de recuperación e o posterior e tortuoso periplo que sufriu este barco e os seus propietarios que viron como se esvaía a súa primixenia ilusión para irse convertendo en tremenda desilusión. Este barco alxibe, duns trinta metros de eslora e e 7,64 de manga, foi construído entre 1963 e 1966 nos asteiros de José Roberto e Fillos e tamén prestaría servizo no porto de Vigo ata 1997. Conta cunha caldeira de vapor de triple expansión e 177 CV, reaproveitada do seu antecesor o "Hidria" (1905) e foi adquirido por M<sup>a</sup> José Otero (Sesé) e Jacobo Costas que investiron cartos e esforzos na súa restauración que remataría no ano 2005. Entre os obxectivos propostos figuraba a súa dedicación a museo flotante, sala de exposicións e rotas turísticas marítimas, entre outros. Despois dun período de actividades diversas polas Rías Baixas, os propietarios víronse na obriga de abandonar Galicia para tentar sufragar os gastos iniciais e de mantemento do barco. Tras desta decisión aparecen, sen dúbida, a falta de demanda e apoios institucionais (escasos) pero sobretudo hai que facer fincapé na carencia dunha lei que regule e ordene o que se considera como patrimonio marítimo e que paradoxalmente si existe para os automóviles. É pois evidente e discriminatorio que este tipo de barcos están totalmente desprotexidos véndose obrigados a onerosos pagamentos como se de barcos actuais e en activo se tratasen. Despois de procurar o seu mantemento en portos da costa mediterránea, o "Hidria II" retornaría a Galicia, tentan-



O "Hidria" e o "Hidria II" restaurado



O pesqueiro "Artal" de Cariño

do evitar ainda con diversas formas de financiación, a súa desaparición. Cando escribimos isto, aínda consta como o seu ponto de atraque o porto Meloxo (O Grobe) onde acolle visitas escolares e turísticas, o que non desbota que os seus propietarios sigan contemplando tamén, como mal menor, a súa venda. Con certo paralelismo, no que non imos entrar por recente, tamén están os periplos das goletas "Raquel C" (antigo "Abuelos"), "Nauja" e "Nieves", todos barcos antigos de orixe galega agás o segundo que é de orixe danesa.

### O pesqueiro "Artal" de Cariño

Este barco era un cerqueiro dedicado basicamente á pesca da sardiña e da anchoa e fora construído nos anos oitenta en asteleiros vigueses. No ano 2007 xa agardaba polo seu desguace, cando, ofrecido polos seus propietarios, a familia Guerra, pasou a mans do concello de Cariño a iniciativa do goberno socialista representado por José Luis Armada. Durante un ano e medio, o barco foi sometido a unha profunda rehabilitación co obxecto de que funcionase como unha Aula do Mar, adicado ao turismo e se alugase a entidades científicas para traballos de investigación. Como barco turístico, funcionaría apenas dous anos pois desde o 2011 foi fondeado na dársena do porto pola nova corporación municipal, presidida pola nacionalista Purificación Seixido. Esta, decidiu paralizar a súa



O "Illas Ficas" no transporte de ría

actividade, alegando o elevado custe que lle supuña ás arcas municipais, «insostible» en tempos de crise e recortes e cun un plan de axuste que había que cumprir. A primeira mandataria, presionada agora polos socialistas na oposición, defendía os seus argumentos engadindo que *"a nós gustaríanos moito que funcionase porque é un proxecto moi bonito, a cuestión é como sostelo economicamente pois segundo un informe do interventor, no exercizo de 2010 tivo 88.000 euros de gasto e 17.000 de ingresos. Non podíamos continuar. Asemade, intentamos convenir a explotación do barco con outros concellos cercanos, pero viron os gastos e os ingresos e dixeron que non"*. A alcaldesa incluso chegaría a ofrecerlle a xestión da Aula do Mar á Asociación para o Desenvolvemento do Turismo de Calidade de Ortegal, quen tamén declinaría a proposta por carecer de recursos, confiando a alcaldesa aínda en poder chegar a un acordo que non sabemos se se alcanzaría.

### O "Illas Ficas"

Outra vez desde Vigo, en xullo de 2009, erguéronse voces a prol do salvamento do emblemático barco de pasaxe denominado "Illas Ficas" e cuxo desguace inminente facían parello ao do "Campaláns", o remolcador "José de Elduayen" ou o alxibe "Roberto". Este barco fora construído en Xixón en 1968 para a empresa Vapores de Pasaje, que o utilizaría ata 1998 para a pasaxe a Cangas, viaxes



O "Catamarán" en servizo ás Cies

ás Illas Cies e a xiras marítimas pola ría. Na súa posta en servizo foi considerado daquela como un fito na modernización dos barcos de pasaxe pois contaba con casco de ferro e capacidade para 500 pasaxeiros. Certo que era o máis rexo e seguro barco da empresa que afrontaba a pasaxe incluso nos peores días de temporal polo que era moi apreciado polos cangueses. Mais, contodo, hai que dicir que desde esta vila nen sequera se deu un chio para evitar o seu fin pois a empresa non era ben vista desde esta banda da ría. Cabe dicir que, neste novo exercicio de nostalgia viguesa, pesaba moito a fama alcanzada polo barco após a súa utilización no ano 2002 na rodaxe da película "Los lunes al sol". Adquirido en subhasta pola navieira Mar de Ons cando substituíu a Vapores de Pasaje, este barco contaría tamén no seu currículo co traslado



O boniteiro "Reina del Carmen" de Burela mantén o seu proxecto como museo

dos obreiros de Astano a Bazán para a construción do "Discovery Enterprise" e a súa participación nos labores de limpeza do chapapote do "Prestige". No 2008 rachárialle o temón nunha viaxe de Cies e despois dunha oferta da navieira para convertelo en museo, ao fin, sen máis, remataría os seus días desguazado nun asteleiro de Marín.

### O "Catamarán"

Sobre este barco, curiosamente non se ergueu ningunha voz reclamando a súa supervivencia e desapareceu silenciosamente apesar de ter na súa conta dous feitos moi chamativos a nivel internacional no seu momento. Temos poucos datos sobre o mesmo e sabemos que foi denominado así pola dobre quilla que o facía facilmente recoñecible cando foi utilizado pola navieira Vapores de Pasaje para o transporte de ría e viaxes a Cies. Ata este momento, desapercibido por moitos, o "Catamarán" era un barco de empresa para o servizo de transporte de obreiros e maquinaria entre os dous asteleiros de Ascón a ambos lados da ría. A tal fin contaba cunha rampla móbil que permitía un fácil embarque e desembarque pola proa. Este barco cobraría tamén fama polos dous secuestros laborais que sufriu, o primeiro en 1978 polos traballadores dos asteleiros (Ascon) e o segundo en 1995 (xa en Vapores de Pasaje) polos mariñeiros que faenaban no Banco Canario Sahariano, agora tamén sen emprego. No ano 2002 sería retirado do servizo con camiño ao desguace.

### O boniteiro "Reina del Carmen"

Podemos considerar que o destino deste barco como museo é unha das iniciativas de recuperación de barcos grandes con máis éxito de Galicia. Aínda que apto para a navegación, este barco boniteiro permanece atracado desde xullo de 2006 no porto de Burela, funcionando como barco-museo, contando co apoio da Dirección Xeral de Patrimonio da Xunta de Galicia. Este barco rematara a súa vida profesional a finais de setembro do 1997 e desde o seu último atraque en Santander foi traído a Burela onde despois dun "lifting", pasaría a converterse nun refe-



rente da vila cunhas 10.000 visitas ao ano. Este barco fora construído basicamente con madeiras autóctonas (carballo, piñeiro, eucalipto) con complementos de interior en olmeiro, teka ou guayacán. O casco foi rematado a comezos do ano 1968 finalizándose en maio deste ano en Burela, a montaxe da ponte, do equipo propulsor, do motor auxiliar e dos aparellos radioeléctricos. O seu destino e o dos 14 tripulantes era a pesca do bonito, aínda que tamén andivo ao peixe espada, á pescada e ao bocareu.

Nos seus trinta anos de vida, o "Reina del Carmen" sufriría diversas modificacións na cor do casco (de branco pasaría a vermello) e o cambio dos motores.

### A goleta "Ella"

Forma parte dun dos casos máis rocambolescos de recuperación dun barco tradicional que nin sequera era galego, senón de factura norueguesa. Este asunto, no seu tempo, pasaría tamén desapercibido para moitos pois naquelas datas era escasa a preocupación pola conservación de barcos tradicionais e menos se non eran autóctonos. Esta goleta fora construída en 1897 nos asteleiros de Fakse (Dinamarca) para dedicala ao transporte de pedra e raíles para o camiño de ferro de Noruega.



A goleta "Ella" na dársena canguesa



A "Ella" nunha augarela de A. Paz. 1996

O seu nome orixinal era o do mitolóxico "Sleipner", alusivo ao rápido e veloz cabalo de Odín. Durante a segunda guerra europea tiraríanlle os dous paus de 20 e 21 metros e participaría no desembarco aliado de Normandía, episodio do que aínda mostraba restos no seu interior cando foi mercada.

Corría o ano 1992 cando "Nené" Martínez e Marta Lemos lle mercaron a un navegante noruegués esta goleta de 29 metros de eslora (incluíndo o bauprés) trasladándoa ao porto de Cangas no que o novo propietario exercía de buzo. Foi rebautizada como "Ella", apesar de que os novos propietarios admitían saber do vello adaxio mariñeiro de que mudarlle o nome a un barco traía mala sorte.

Para eles, este asunto non tiña maior importancia pois aducían que xa tivera antes outros nomes e agora estaban fachendosos de ter un dos barcos máis antigos dos matriculados en España. Durante unha década estivo fondeado na dársena canguesa, facendo vida nel os propietarios entanto se aplicaban en restaurar todas as pezas que estaban deterioradas e mellorar a súa confortabilidade.

Un bo día de febreiro do 2002, o Consorcio da Zona Franca de Vigo anunciaría a compra da goleta para incorporala ao futuro Museo do Mar de Alcabre, dependente deste organismo. A goleta "Ella" faría unha exitosa travesía pola ría con motivo de presentar o Salón Náutico e co-

mo demostración do seu bo estado. Incluso o alcalde de Cangas, señor Sotelo, que andaba a promover un Museo da Balea, solicitaríalle á Zona Franca que a goleta tivese como punto de atraque permanente (?) a dársena canguesa, pois durante dez anos xa se establecera unha relación visual cotiá coa embarcación.

Mais a comezos de novembro do 2004 e coa decisión do Concello de Vigo de despezar finalmente o pesqueiro Bernardo Alfageme, o Consorcio da Zona Franca tamén anunciaría a venda da goleta, adquerida dous anos antes. O barco fora levado a uns asteleiros do Grobe para ser restaurado e logo ser integrado nas actividades do Museo con fins didácticos e promocionais. Mais, na primeira revisión do casco descubriuse o seu mal estado e deterioramento, sendo que a maior parte da estrutura de madeira estaba completamente apodrecida e inútil para o restauro. En marzo do 2005, o Consorcio decide sacar a subhasta a goleta por 3.000 mil euros cando o seu prezo de adquisición fora de 180.000.

O curioso do caso é que se dixou que o Consorcio lle disputara a compra desta embarcación a particulares millonarios e incluso aos museos marítimos de Stavanger (Noruega), de Copenhague, de Dinamarca e de Barcelona. Tamén se insistiu no grande interese que puxeran os responsables destes museos que os levaría incluso a desprazar a carpinteiros expertos en construción naval para inspeccionar o casco. Para a compra da mesma tamén se realizou un informe previo onde se sinalaba que *estaba aparentemente bien*, pero ao desmontar o forro interior nos asteleiros, foi cando se comprobou que estaba para a desfeita e que recuperar o barco costaría o mesmo que facer un novo. O novo presidente da Zona Franca, Francisco López Peña, que substituíra a Egerique, sería quen tomase a decisión de subastar finalmente a goleta.

**Resolución del Consorcio de la Zona Franca de Vigo, de fecha 28 de septiembre de 2004, por la que anuncia subasta para enajenación de la goleta que se describe.**

El Comité Ejecutivo del Consorcio de la Zona Franca de Vigo, de fecha 28 de septiembre de 2004 acordó la venta y declaró la alienabilidad para enajenar el bien mueble que a continuación se detalla:

Embarcación tipo goleta de madera, con nombre Ella I, sin constar marca y modelo, construida en los astilleros Faxo de Dinamarca en 1987. Inscripción: Vigo, Folio 139/1996, Lista 7.ª Eslora 20 m, Manga 6 m, Puntal, 4,50 m, TRB: 49.90 T, con clasificación SOLAS III /Q y señal distintiva: EA4179. Actualmente está situada en tierra, en los terrenos del Puerto de O Grove, cerca de las instalaciones del Astillero Hijos de J. Garrido.

Tipo mínimo de licitación: 3.000,00 €.

La subasta se regirá por las cláusulas administrativas, contenidas en el Pliego de condiciones que se encuentra a disposición de los posibles licitadores en el Registro General del Consorcio de la Zona Franca de Vigo, sito en el Área Portuaria de Bouzas s/n, 36208 Vigo (Teléfono 986 26 90 00) El plazo límite para admisión de ofertas: 29 de marzo de 2005.

Vigo, 14 de marzo de 2005.—Delegado Especial del Estado, Francisco López Peña.

No anuncio da subhasta di que era do 1987



A goleta "Paca Gómez" que se pretendía replicar

### A goleta "Paca Gomez" e os areeiros do Anllóns e o Mandeo

Apesar da desastrosa experiencia da goleta "Ella", a contribución institucional na recuperación de embarcacións tradicionais habería de continuar, con mellor ou peor fortuna, da man dalgúns concellos, sacando adiante algúns proxectos mentres outros quedaban a medias ou só na intención. No ano 2009 sería Portos de Galicia coa colaboración da Consellería do Mar quen se apuntase a construír, que non restaurar, unha réplica da goleta "Paca Gómez" que cubrira a rota entre San Cibrao (Cervo) e A Coruña desde 1905. Este barco fora construído na carpintería de José Daniel Paleo, cun arqueo de case 87 toneladas, unha eslora de 22 metros, manga de 6,50 metros e puntal de 2,5 metros para os armadores Estanislao Fernández de la Ballina, de Cedeira e Demetrio Gómez Paleo. Esta goleta de dous paus sería remodelada en 1952, incorporándolle una máquina de vapor e a súa vida útil estenderíase ata o ano 1969. O novo proxecto en marcha pretendía apoiar e colaborar con Agalcari, a Asociación Galega de Carpintería de Ribeira, fabricando un barco como se fixera hai cen anos.



Un areeiro do Anllóns de 1934

A construción desta nave ía supoñer uns dous anos de traballo artesanal, xerando emprego e promovendo, a made, a divulgación da cultura náutica e do patrimonio marítimo, podendo seguirse o proceso publicamente con visitas programadas ao asteleiro.

Mais, ao fin, todo quedaría en boas intencións tras anularse o que se viu como un polémico e escuro proceso, presupostado en dous millóns de euros, considerado como unha cacicada ao outorgarse sen concurso a nave de construción por 235.000 euros. A isto, habería que engadirlle a ameaza de xudicialización por parte dun asteleiro basco que tamén quería participar ao ser aberto o concurso. A improvisación sobre o tema era tal, que nen sequera estaba contemplado un plan de usos e como se ía facer o futuro mantemento do barco.

En troques, Portos de Galicia, que non quería incumplir a promesa de apoio ao sector da carpintería de ribeira, optaría por ofrecer a construción de tres embarcacións de menor tamaño e con obxectivos máis claros (?) segundo eles. Tratábase de investir agora 600.000 euros, a partes iguais, en restaurar dous areeiros, un do río Anllóns (ría de Corme e Laxe) e outro do Mandeo en Betanzos, quedando para San Cibrao o rescate dun lanchón. Sobre estes proxectos só sabemos que apenas se fixera unha oferta e non voltamos a ter noticias do tema.



Triste final en Baralonga

### OS BARCOS ORNAMENTAIS

Moitos barcos ameazados co desguace son ofertados a concellos e institucións que os aceptan, sen máis, e sen prever o seu futuro uso e os custes de mantemento. Xa que logo, rematan en seco, adornando (?) un parque ou quitando visibilidade nunha rotonde que é peor. Podemos velos, varados en seco e abandonados na Coruña ou en Baiona e tamén en Cangas, onde unha motora de pesca remataría pasto das chamas no incendio do monte Baralonga, pois algúns aínda cren naquilo de que polo monte van as sardiñas como di a canción. Como mostra destes dislates falaremos de tres exemplos ilustrativos.





O "Bernardo Alfageme" no peirao e como quedou na rotonda de Coia

### O "Bernardo Alfageme"

Este barco de pesca pertencente á conserveira do mesmo nome, desprazaba 166,7 toneladas con 27,5 m. de eslora, 6,01 de manga e 2,47 de puntal, movido por un motor de 330 cv, alcanzando unha velocidade media de nove nudos. Desde a súa base en Marín, adoitaba faenar ao arrastre en augas portuguesas (Leixoes), aínda que tamén fixo mareas no Gran Sol. Foi construído en Barreras no 1944 e dado de baixa no 1998, agardando o seu desguace atracado en Vigo. Motivado pola perda dos outros barcos de Vigo, xa mencionados, o Concello decide en pleno de 27 de Marzo do 2000, aceptar por unanimidade a doazón do buque, pasando a formar parte do inventario de bens do municipio.

Nesas datas, a conservación do barco enmarcábase no contexto da creación dun peirao de barcos históricos a instancias da concelleira Carme Corbalán quen consideraba *que Vigo, desde sempre, ocupou un lugar privilexiado en todo o que ten relación co mundo do mar*. Durante o seu mandato, a concelleira petaría en todas as portas procurando axudas (Zona Franca, Museo do Mar, Xunta, Autoridade portuaria...) obtendo a calada por resposta.

E así, o barco iría esmorecendo no peirao de acollida de asteleiros Cardama de Bouzas (que non cobraba por iso), aínda que tendo que facer o Concello cuantiosos desembolsos en seguros, mantemento e incluso traballos de re-flotado. A frustración da concelleira veriase plasmada nas súas declaracións públicas: *Facer no "Bernardo Alfageme" un aula sobre a historia da pesca de Vigo houbese costado 30 millóns. Podería terlle cargado esa cantidade ao presuposto da concellalía, pero é que nin sequera nos ofreceron un lugar para deixar o buque, despois dunha triple ronda de consultas. Outra opción era hipotecar a miña casa e pagar o amarre do barco eu mesma*. Este proxecto contaba coa axuda dos asteleiros menciona-

dos, da Asociación de Marineros de Bouzas, da Federación Galega Marítima, do Oceanográfico, do Museo do Pobo Galego e da Federación de Asociacións veciñais «Eduardo Chao» que consideraban o barco un ben de interese cultural. Por iso, solicitaban que se convertese nun museo flotante aberto ao público segundo o proxecto elaborado pola Aula Etnográfica de Saiáns.

En anos posteriores e co barco nesa especie de limbo institucional no que conviven o nosos mandamáis, o goberno municipal voltaría a ofrecelo para o Museo do Mar pero de novo fíxose o silencio. Xa que logo, plantexáranse dúas alternativas que pasaban polo museo flotante ou varalo en terra perto do museo. Mais, o alcalde, señor Abel Caballero empeñárase en colocalo na rotonda de Coia apesar da forte oposición veciñal. E así, a contranatura, outro barco máis que non se libraría de acabar en terra, esta vez non no monte senón en "Alcampo".



O "Segunda Flor de Ares", antes e despois

### O "Segunda Flor de Ares"

Foi rescatado do desguace no ano 2000 a instancias do Seminario de Estudos Terra de Viveiro que lle propuxo ao entón alcalde, o popular César Aja, salvar este barco doado polo seu armador José Cabaleiro "Machote" que daquela aforrara uns cartos.



O "Nuevo Joaquinco" recién varado en terra

A intención era conservalo como símbolo do patrimonio cultural e etnográfico de Viveiro e para iso, o "Deus nos valla", foi colocado na explanada de Lavandeiras o mesmo día das festas de Celeiro no ano 2001. E así, cos anos, á intemperie, en terra, coa madeira queimada e sen mantemento, o barco presenta un aspecto lamentable.

Mais este mesmo concello tamén ten aberto un conflito con Portos de Galicia pois este ente aprémiao para que gaste 15.000 euros no desguace do barco "A Pomba" da súa propiedade. Ía para barco-museo e agora só fica del o casco e pouco máis: *Sic transit gloria navis*.

#### O "Nuevo Joaquinco"

Este é outro barco de pesca utilizado como ornamento desde 2006 en que lle foi donado ao concello Foz por Abel García Fanego. Ao principio, o seu destino era unha rotonda da entrada da vila pero logo foi colocado en seco na zona de Tupide. Actualmente atópase nunhas condicións lamentables, coas cristaleiras rotas e sen pintar, de-

sangrándose por dentro e por fóra, segundo o seu donante que durante un tempo tamén se ocuparía do seu mantemento, concluíndo que *dá pena velo*. O desinterese do concello e a mala imaxe que dá, ou viceversa, augúranlle un triste final a este barco que perdeu o rumbo en terra.

#### A goleta "Chad Band"

Ainda que non entra na categoría de barcos ornamentais, traemos a conto outro periplo terrestre que se inicia tamén no peirao de Foz onde estivo abandonado este barco. Fóralle incautado aos narcotraficantes nas Rías Baixas en novembro do ano 2001 e logo o xuíz Vázquez Taín entregárallo a "Alar" (Asociación Latino Americana Rusa) de Lugo que xunto coa Consellería de Familia organizarían un campo de traballo para rehabilitar esta goleta. O traballo fariase en Foz, nos asteiros Nécega, trasladando o barco por estrada desde Vilagarcía no 2004. Vintecinco mozos, entre 17 e 30 anos, participarían neste proxecto e unha vez rematada a restauración, os de "Alar" adqueriron no 2005, o compromiso do Concello de Foz de converter a goleta nun barco escola ou nun aula da natureza. Ata o 2006 non se firmaría o acordo e despois o barco permanecería atracado no peirao focense en espera de rematar a súa rehabilitación total.

Un ano despois, o barco xa se encontraba moi afectado na súa estrutura polo abandono que sufría a causa dos embates do mar contra o seu costado de amarre. Entanto o alcalde, o socialista José María García Rivera, xa recoñecía as limitacións do Concello para facerlle fronte ao investimento do proxecto e procuraría apoios na Xunta. En 2008 técnicos da Consellería de Pesca e do centro de formación "A Aixola" de Marín, supervisarían o estado do barco que sería enviado por terra a esta localidade. E desde aquí ata hoxe, non sabemos máis do tema.



Restauración da "Chad Band" e resultado da mesma