

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

O S G a L O S



Coincidencias da vida fixéronme atravesar do estuario do Eo á Ría de Vigo, e de novo, outra casualidade, fíxome atopar, nesta terra do Morrazo, coa memoria dun barco mítico nas ribeiras astur-galaicas. En 2001, ollando o libro de fotos "Arquivo José María Massó", quedei impresionado! Chamáronme a atención unhas fotografías nas que os irmáns Massó (propietarios da desaparecida fábrica de conservas de Cangas e Bueu) aparecían coas súas amizades encaramados nos mastros dun veleiro: "El Industrial".

O bergantín-goleta "El Industrial" (1922-1949) Unha catedral de madeira dos últimos carpinteiros de ribeira

Carlos Roberto de Pacho

Non foi ata o ano pasado (2014) cando, relendo o libro, eu mesmo me decidín a mergullarme na historia deste veleiro. Na Capitanía Marítima de Ribadeo (Lugo) gárdase no seu arquivo a inscrición no Rexistro Mercantil de Buques, así como o Rol de navegación, onde queda constancia de que está rexistrado e está autorizado a navegar. Tamén rexistra os diversos cambios de propietario que tivo o barco e incluso figura a autorización para montar un motor auxiliar, emitida na Axudantía Militar de Mariña de Noia (A Coruña). Ademais, están as crónicas dos distintos xornais locais, narrando como foi a botadura e unha entrevista a un dos socios capitalistas que permitiron a súa cons-

trucción. A maior parte da tripulación que tivo o barco era nativa de San Cibrao (Cervo, Lugo) e historiadores locais plasmaron en papel parte das historias das súas viaxes a través dos mares. E, finalmente, en Noia (A Coruña) foi recollido un escrito acreditando a forte marca deixada por este veleiro nas xentes deste porto. Tampouco podemos ignorar as varias fotografías que apareceron do buque nos portos de Ribadeo, Noia e Vigo ou en augas de Bueu, na Ría de Pontevedra.

A miña familia paterna, orixinaria de Castropol en Asturias, sempre estivo dedicada á construción de barcos de madeira (carpintería de ribeira). Meu bisavó traballara nos estaleiros de La Linera e meu





Bueu 1928. Zambullida do mariñeiro Sesina e irmáns Massó encaramados nos cabos do mastro principal.

avó fundou Estaleiros Pacho, unha tradición que continuaría o meu pai, Carlos Francisco González Vijande, xunto co meu tío José Félix. Despois incorporábase á saga, collendo o relevo, o meu irmán Martín, último carpinteiro de ribeira activo en Asturias.

Con afán de reproducir a escala as distintas embarcacións que navegaban pola Ría do Eo e polas costas próximas do Cantábrico, o meu tío Pepe comezou a frenética construción de maquetas, creando un singular museo etnográfico da cultura marítima. Entre estas maquetas non podía faltar



Maqueta no Museo do Mar San Cibrao - Cervo

"El Industrial". Para facelo dispoñía das que consideraba as únicas imaxes do barco (aquelas fotos feitas o día da súa botadura, e as do veleiro moribundo, esperando o seu desguace).

O azar fixo que caíse nas súas mans o taco da maqueta orixinal, que fora rescatado das ruínas do desaparecido Estaleiro La Linera. Ademais, o patrón que máis tempo tiña capitaneado o barco, Cipriano Ponte, deixou feita unha maqueta que donou ao Museo Provincial do Mar de San Cibrao, (Cervo, Lugo). Alí segue lucindo na súa vitrina, nun lugar de honra. Con todo isto comezou a traballar e así xurdiu a segunda e máis fiable réplica. A quilla do barco orixinal colocouse un 8 de novem-



Taco da maqueta orixinal

bro de 1919, comezando a súa construción a expensas da Sociedade Regular Colectiva La Industrial de Tapia de Casariego (Asturias). Tiña como socios capitalistas a Maximino Fernández Rodríguez (Lavandera), José Pérez Pérez (Barragán), Germán García Campón e Domingo Martínez Rodríguez. Este último, coñecido como Domingo de Rita, era tío da miña avoa paterna Lola. Esta empresa tivo os seus inicios nunha serrería cuxos beneficios foron invertidos na creación dunha naveira.

A súa botadura foi o 18 de decembro de 1922 na enseada de A Linera na Ría do Eo. O xornalista Francisco Fidalgo Villaveirán narra así este feito nunha crónica local: *"Este barco foi o último esforzo deste soño de gloria da navegación a vela. Unha catedral de madeira dos últimos carpinteiros de ribeira."*



Modelo feito por Pepe Pacho

Tiña 38 metros de eslora, 8,68 de manga e 4,20 de puntal; 312.55 toneladas de rexistro bruto, e carga máxima de 500 toneladas. Arbolado con tres masts, o maior de ferro, o trinquete e o de mesana de caoba.

Levaba sobre a cuberta unha ampla cámara para o capitán e outra no centro usada como dependencias para a tripulación, cociña, etc. O bergantín-goleta foi peritado pola Bureau Veritas de París e tivo un custo de 1.475.000 pesetas.



Nos asteiros de Vulcano (Vigo)



Astaleiros de La Linera en Castropol

Astilleiros de La Linera

Foi construído no estaleiro de La Linera de Castropol. Segundo varios estudos aquí naceu a nao "La Gallega", reconvertida na "Santa María" para capitanear o descubrimento de América. Hai tamén evidencias de que aquí se fixo a botadura de diversos buques para a flota da Armada Invenible.

Eusebio e Francisco de Miñón, xunto con Francisco de Gondan (pai do fundador de Estaleiros Gondan de Figueras, un dos maiores estaleiros asturianos na actualidade), foron os mestres carpinteiros de ribeira. E xunto a eles traballaron os carpinteiros e calafates



"El Industrial" en Noia

Domingo O Balseiro, Pepe de Cachelo, Ramón de Cibrán, Nemesio da Murga, Camilo de Romanón e Lino de Reboledo, coa sabedoría e experiencia do xa daquela retirado Casildo O Vello. Eles déronlle forma, moldearon a madeira, mentres que de arbolear o velame ocupá-

base Enrique da Gafeira. Todos eles son veciños do concello de Castropol.

Así comezou a súa singradura un dos últimos barcos veleiros en facer viaxes comerciais transoceánicas dende a Península Ibérica. A base de operacións estaba en Ribadeo. A súa primeira viaxe foi a Cuba e de regreso da Habana trouxo unha carga de azucre. Pero por mor das augas quentes do Caribe producíronse certos danos no banzo, o que fixo que tivera que varar de novo para reparar. Existe unha foto tomada en 1925 na plataforma de carga de Ribadeo, cargando 25 Tm. de cebola para A Habana. Pero dende finais dos anos vinte do século pasado, as súas viaxes foron limitadas á cabotaxe ao longo das costas do Atlántico e do Mediterráneo, xeralmente con gran cantidade de sal e madeira. Contan as crónicas da época que as mulleres contratadas, tardaron oito días para descargar o sal procedente de Torrevieja (Alicante), traballando durante doce horas ao día.

A navegación do "El Industrial"

En 1929, arribou ao porto de Barcelona coincidindo coa Exposición Universal. Tamén visitou portos franceses e italianos. Durante a década dos anos trinta o seu patrón tiña fama de atrevido, e os vellos mariñeiros de San Cibrao recordan a fazaña



realizada por este: Varios barcos procedentes de augas mediterráneas continuaron a súa estela cando un temporal fixo que tiveran que abrigarse no Porto de Oporto, mentres que "El Industrial" proseguíu a travesía a todo trapo rumbo a Vigo, desafiando as duras condicións meteorolóxicas adversas.

A sociedade A Industrial vendeullo por 45.000 pesetas en 1939, a un veciño de Noia, Manuel Pérez García. Alí instaláronlle un motor auxiliar da marca Destche Werke de 330 cabalos CV. Un documento de 1943 permítenos saber que xa deixara de ser un veleiro: Unha nota da Embaixada de Estados Unidos solicitando do Estado español unha imaxe de todos os buques de vela para diferenciarlos dos inimigos descúbrenos que nesa data xa só arbolaba o mastro principal con dous soportes para carga e descarga. A compañía madrileña Cristóbal Colón adqueriría o barco en 1946 desembolsando por el 1.350.000 pesetas.

Foi curta a súa vida, xa que no 1949 agardaba o seu final no esteiro do seu nacemento. Nas marxes do Vilavella, Ribadeo, procedeuse ao seu desguace pero botando unha ollada atrás, hai que lembrar que a súa botadura foi un acontecemento para todos os pobos ribeireños da desembocadura do Eo. Os xornais locais narraban como centos de veciños acudiron para poder ver a súa botadura. Nos colexios, para que os alumnos puidesen ir a gozar do acontecemento, suspenderonse as clases. Houbo orquestra e bombas de palenque e asistiron todas as autoridades pertinentes. Os padriños do evento foron dous fillos dos armadores, Carmencita García e Melquiades Martínez.

En cambio ningún honor tivo no seu final. Pero forma parte da memoria colectiva das xentes do mar do occidente de Asturias e da Mariña Lucense, porque os buques a vapor primeiro e con motores diésel despois, fixeron desaparecer unha tradición secular: o comercio marítimo en barcos a vela. En todos os portos visitados chamou a atención, entre outras cousas, porque xa non era habitual ver un veleiro do seu porte atracar nos peiraos. É por esta razón pola que chegaron ata os nosos días, fotografías tomadas nos portos de Ribadeo e

Noia, ou varado nos estaleiros de Vulcano en Vigo, e ao abrigo da Ría de Pontevedra, en augas de Bueu.

Esperando para o seu desguace, en 1949.

Sirva esta pequena historia como un tributo aos carpinteiros que construíron este barco e aos poucos que seguiron ese camiño, o de un oficio doutro tempo que se resiste a desaparecer. E por suposto: a todos os mariñeiros que souberon como marcarlle o rumbo aos portos próximos ou afastados, e aos amantes do mar que actualmente loitan para recuperar embarcacións tradicionais. Este bergantín-goleta, aínda que xa non existe, segue surcando os mares, porque o mar non esquece, e a marea volve traer a flote a historia dun dos últimos veleiros de cabotaxe do noroeste Peninsular: "El Industrial".



Agardando o desguace en 1949