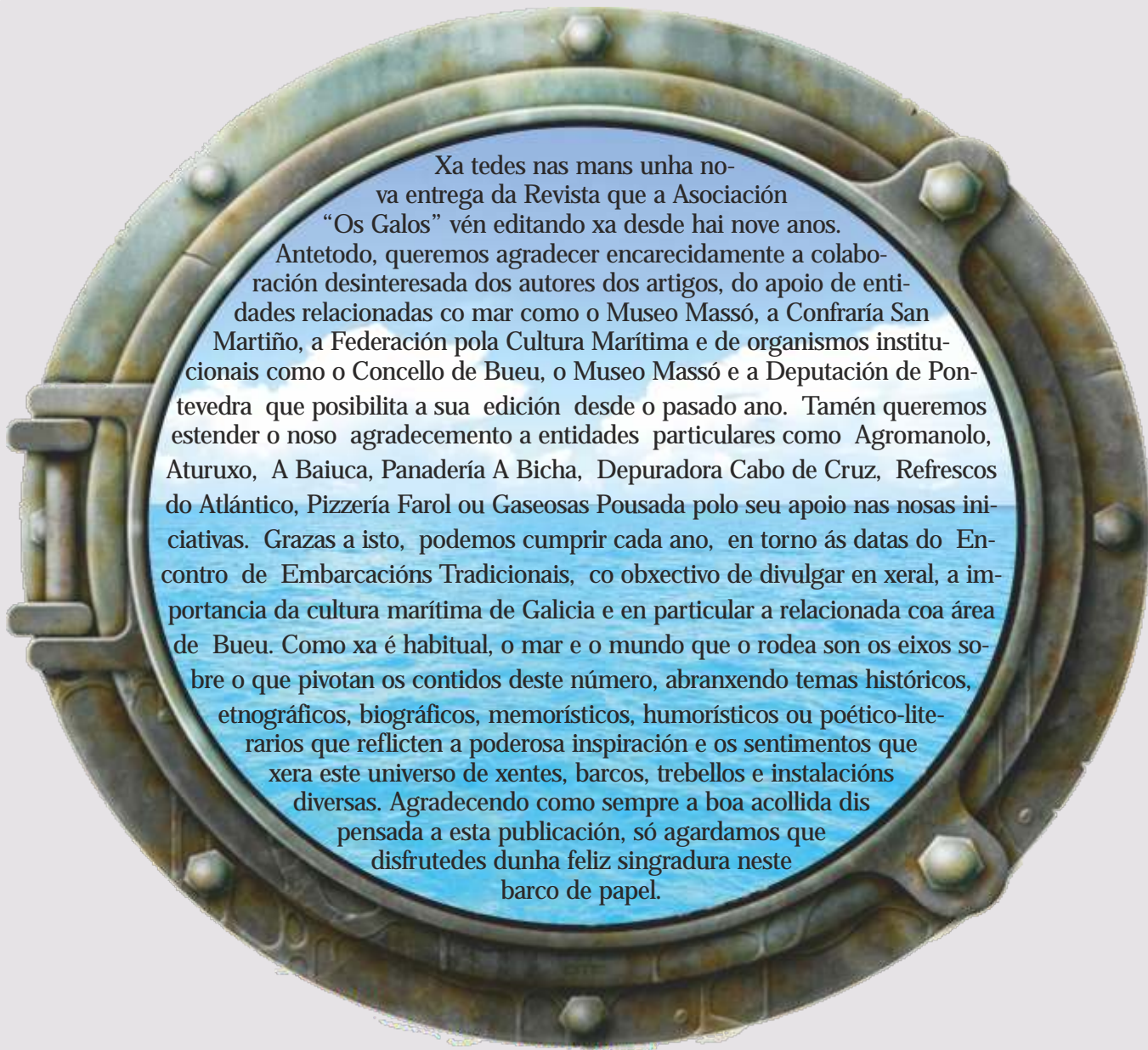


REVISTA DE DIVULGACIÓN DA CULTURA
MARÍTIMA E FLUVIAL - BUEU 2015 - Nº 9

O S G a L O S





Xa tedes nas mans unha nova entrega da Revista que a Asociación “Os Galos” vén editando xa desde hai nove anos. Antetodo, queremos agradecer encarecidamente a colaboración desinteresada dos autores dos artigos, do apoio de entidades relacionadas co mar como o Museo Massó, a Confraría San Martiño, a Federación pola Cultura Marítima e de organismos institucionais como o Concello de Bueu, o Museo Massó e a Deputación de Pontevedra que posibilita a súa edición desde o pasado ano. Tamén queremos estender o noso agradecemento a entidades particulares como Agromanolo, Aturuxo, A Baiuca, Panadería A Bicha, Depuradora Cabo de Cruz, Refrescos do Atlántico, Pizzería Farol ou Gaseosas Pousada polo seu apoio nas nosas iniciativas. Grazas a isto, podemos cumprir cada ano, en torno ás datas do Encontro de Embarcacións Tradicionais, co obxectivo de divulgar en xeral, a importancia da cultura marítima de Galicia e en particular a relacionada coa área de Bueu. Como xa é habitual, o mar e o mundo que o rodea son os eixos sobre o que pivotan os contidos deste número, abranxendo temas históricos, etnográficos, biográficos, memorísticos, humorísticos ou poético-literarios que reflicten a poderosa inspiración e os sentimentos que xera este universo de xentes, barcos, trebellos e instalacións diversas. Agradecendo como sempre a boa acollida dis pensada a esta publicación, só agardamos que disfrutedes dunha feliz singradura neste barco de papel.



DISCRITOS MARÍTIMOS DE GALICIA



A CORUÑA

FERROL

LUGO

VIGO

VILAGARCÍA PONTEVEDRA

Dirección / Redacción: Ana Gil
 Colaboradores: Arturo S. Cidrás, Lucía Novas, H. Santiago Esperón, Luis Davila, Xaime Toxo, Celestino Pardellas, Xerardo Dasairas, Guillermo Geffell, Carlos R. de Pacho, Salvador Rodríguez, João Baptista, Lino J. Pazos, Ana Gil, X. Vázquez Pintor.
 Deseño e maquetación: O´Xedas
 Revisión textos: X. M. Pazos
 Promove: osgalosbueu@yahoo.es
 ISSN:1888-606X
 Depósito Legal: PO - 459/2006
 Imprime: Deputación de Pontevedra

INDICE

	Páx.		Páx.
Limiar.....	1	"El Industrial".....	37
Pintura.....	2	Isabel Barreto.....	41
A escola do Pósito.....	3	Poema.....	44
Poema.....	8	Polbeiros.....	45
Baleeiros galegos.....	9	O estaleiro de Purro.....	47
Humor: O Bichero.....	16	Humor.....	50
O peso da existencia.....	17	Homenaxe náufragos.....	51
Poema.....	22	O mar de noso.....	53
Naufrexio "Barsac".....	23	Reseñas.....	54
Salvando barcos.....	27	Actividades "Os Galos".....	57
Poema.....	36	Encontro 2015.....	58





A idea do asociacionismo cooperativo no mundo do mar veu da man do mariño ferrolán Alfredo Saralegui que co seu entusiasmo e tesón conseguiu que as Institucións do Goberno constituíran en 1919 a Caixa Central de Crédito Marítimo que sería o soporte económico para que, primeiro fosen creados e logo consolidasen os chamados "Pósitos de Pescadores". A partires desta asociación derivábanse diferentes seccións que pretendían abarcar a máis grande parte da protección económica, social e educativa do mundo do mar. Algunhas destas serían a Beneficencia e Socorro, o Crédito (a través do Monte de Piedade, Caixa de aforros,...), as Pensións, as Cooperativas de Consumo, os Centros de Ensinanza propios, Pósitos Infantís, ...

A escola do Pósito de pescadores de Bueu

Arturo Sánchez Cidrás

Os Pósitos

A maioría dos 166 Pósitos que houbo en España creáronse entre 1921-1927. Estes reuníanse en Federacións⁽¹⁾ que conformaban a Confederación Nacional.

O labor cultural dos Pósitos ao través das súas escolas é relevante non só en canto ao número, máis de 121 escolas e case que 10.000 alumnos, senón como crisol de cultura nun colectivo con poucas oportunidades educativas.

As escolas do Pósito marítimo eran sostidas polo Pósito de cada localidade e ata chegaron a ter,

para o seu uso, publicacións específicas de economía, oceanografía,... propiciados pola mesma Caixa Central de Crédito Marítima que os subvencionaba.

Nesas mesmas escolas dábanse clases para adultos coa intención de erradicar o analfabetismo e asumir unha importante labor de difusión da cultura mariñeira. Posteriormente, estes papeis asumiríanos as Escolas de Adultos e as propias Escolas de Orientación Marítimo-Pesquera.

Co paso do tempo o Goberno, aínda recoñecendo a grande labor educativa que nos portos do



Entrada a clase na escola de nenas



Escola de Primo Iturriaga y Larrea 1932

litoral fan os Pósitos de Pescadores, engade un Real Decreto polo que se acorda a nacionalización das escolas destes Pósitos. Tentarase darlle continuidade ás súas innovacións educativas, a adaptación dos seus programas, plans, libros,... nunhas escolas, agora nacionais, que serán tituladas como de Orientación Marítima-Pesquera.

A postura dos Pósitos ao cambio de titularidade foi favorable pois así aforrábanse os cartos de mantemento da escola e do profesorado que servirían para ampliar outras proteccións dos seus afiliados e dos seus fillos dos Pósitos Infantís. Polo que non é de estrañar que na Asemblea de Federaci3ns de Pósitos de Galicia que veu de celebrarse a finais de verán do 1927 en Vilagarcía, na que participaron representantes de 35 Pósitos, houberese resolucións neste senso. Como que a Caixa Central de Crédito Marítimo xestionase, con urxencia, no ministerio correspondente, a incorporaci3n de todas as escolas dos Pósitos ao Estado. Ata se preocupan de solicitar que os mestres con oposici3n que xa estiveran

dando clases nos Pósitos sigan nos seus postos e sexan incorporados ao Estado, previa aprobaci3n dun curso de especializaci3n marítima e os que non teñan oposici3n, sigan nos seus postos e que mediante a aprobaci3n dunhas oposici3ns restrinxidas e do mencionado curso puideran pasar a ser mestres de escala.



A escola do Pósito de Bueu

As primeiras referencias que temos da escola do Pósito de Pescadores de Bueu son do 1925 cando foi nomeado, en decembro dese ano, o mestre D. Jesús Bernárdez García (2).

Se somos rigorosos podemos consideralo como o primeiro e único mestre do Pósito de Pescadores de Bueu xa que aínda que se lle seguiu chamando escola do Pósito en realidade non pertencía ao Pósito sen3n ao Goberno por ser esta nacionalizada.

Con data de 19 de setembro de 1928 a Inspecci3n de 1ª Ensinanza da Provincia dálle conta á alcaldía de Bueu da publicaci3n en La Gaceta (3) da Real Orde na que se declara en Nacional a escola

do Pósito, que segundo o Decreto 15-8-1927 correspóndelle manter ao Concello por non ter estas escolas regulamentadas, segundo o número de rapaces, que determina a coñecida coma "Lei Moyano" (4). Este "traspaso" farase con carácter provisional á espera de que nun prazo de dous meses o Concello poida ofrecer o local escola e vivenda do mestre así como material escolar para as ditas escolas.

A instancia da mesma Inspección Educativa pídelles ao Concello que tamén faga xestións para que o Pósito lle entregue o material existente na escola do mesmo e así a este lle sería máis fácil complementalo co que estimara necesario. Os responsábeis do Pósito declinan, nun primeiro momento a aportación do local e mobiliario co material de ensinanza existente no mesmo por serlle necesarios para os seus asociados e para "as misións" que agora teñen: Pósito infantil, sección de Socorros Mutuos, Caixa de Crédito,... E se é urxente para dotar unha escola que se forme a partires do que ten o disolto Pósito de Beluso,(5) completo para unha escola e que está sen usar.

E así chegamos ao 20 de marzo de 1929 data na que o Concello lle traslada un oficio á Inspección de Ensinanza co seu compromiso para facerse cargo da escola do Pósito, dotándoa de local e casa habitación para o mestre así como tamén do material preciso para completar a do Pósito. Máis ante a lentitude dos trámites administrativos por

parte do Concello de Bueu, o mesmo presidente da Caixa Central de Crédito Marítimo e impulsor-creador dos Pósitos españois, Alfredo Saralegui, escríbelle unha carta ao alcalde Camilo Davila para que inflúa na Corporación e que se procuren axiña os locais para clase e casa-habitación, xa que pasou moito tempo (6) e temía que se perdese a oportunidade de ter unha Escola subvencionada polo Estado.

O intercambio de cartas entre os responsábeis dos Pósitos a nivel rexional e nacional e a alcaldía de Bueu foi o acicate para que se acelerasen todos os trámites e así temos que o 23 de setembro de 1929, o alcalde, o médico, o Inspector de Ensino e un mestre de obras estiveran levantando acta de creación definitiva da "Escola Nacional do Pósito Marítima"(7) na casa nº 108 da Avda. Montero Ríos (na Banda do Río)(8). A esta escola do Pósito xa nacionalizada seguen a acudir os socios desa entidade.

O mestre designado polo Xefe da Sección Administrativa da Provincia para dirixir con carácter interino esta escola é Ángel González Sampablo que o fará durante uns meses xa que en febreiro de 1930 é trasladado a Pontevedra ao tomar posesión como mestre titular da escola do Pósito de Bueu, Primo Iturriaga y Larrea.

Antes do inicio do novo curso 1930-31, e partindo do presidente do Pósito de Pescadores, comezan as queixas polo novo local da escola dado que



Escola de Manuel Aboy Gándara. 1935



Escola de Celestino Fernández García. 1943

este ten unhas dimensións reducidas para o número de alumnos que acoden á mesma, que ás condicións hixiénicas non son as mellores,... O mesmo Pósito fai ofertas e contra-ofertas ao Concello para facilitar o cambio de escola. E cando xa estaba case que de acordo para pasar da Banda do Río a Eduardo Vincenti, paralizáronse os trámites por cesar a Comisión Permanente do Concello⁽⁹⁾ e todo quedou pendente para a nova comisión administrativa.

O 24 de maio de 1931 convocouse unha Asemblea Xeral de Socios nas dependencias do Pósito en E. Vincenti. Ante a chegada de case que 900 socios tiveron que trasladarse a El Paraíso, salón de baile de D. Salvador Estévez. Logo da aprobación das contas toma a palabra Don Francisco Aldao Gallego, que falando en nome de 800 socios, pide a dimisión de toda a Xunta de Goberno ⁽¹⁰⁾ e de que se facilite o traslado, a conta da Entidade, da escola da Banda do Río para o local que posuía o Pósito en E. Vincenti. Foron aprobadas amplamente todas as propostas.

Con data de 27 de maio de 1931, logo de tomar posesión a nova xunta de goberno do Pósito comunícanlle ao Concello que se fai cargo do mobiliario, material de ensinanza, libros de contabi-

lidade, correspondencia... así como dos fondos que ascenden a favor a cantidade de 9.648 pesetas. E pídenlle que o mestre de Orientación Marítima, Primo Iturriaga, se traslade con urxencia ao local do Pósito de Pescadores "máis de tres veces maior, máis hixiénico e máis céntrico que o que ocupaba na Banda do Río".

A alcaldía e a Corporación responden pedindo garantías e concreción das propostas ao que reunida a Xunta de Goberno do Pósito resolve favorablemente, por unanimidade, facerse cargo do traslado ao mesmo local do Pósito do mestre de Orientación Marítima e a cesión gratuíta deste local ata que venza o contrato do local alugado na Banda do Río. Logo o Concello farase cargo do local e o Pósito comprométese a subvencionalo coa cantidade de 25 pesetas mensuais (300 ptas anuais) sen límite de prazo.

No Pleno do concello do 15-06-1931 dáse contas do anterior e aceptase a proposta por estimala beneficiosas.

A pesar de todas as melloras chegamos ao inicio do curso 1931-32 e vemos que o mestre Primo Iturriaga solicita material para a escola, sobre todo mesas, xa que ten matriculados 90 alumnos dos que asisten habitualmente 80 e so teñen 21 mesas

bipersonais (aparte ten 8 mesas bipersonais inservíbeis e 6 para seis nenos que non se poden reparar por estar acarunchadas). Grazas ao escrito sabemos as medidas que ten o local-escola son dunha superficie de 78,40 m² : 9,80 m de largo por 8 metros de ancho. O Concello e Xunta Local ven como xustas as peticións e ao non poderlle facer fronte, por falta de presuposto, elevan unha petición formal á Inspección Educativa.

Primo Iturriaga cesaría do seu cargo o 6 de setembro de 1933 ao ser nomeado por Concurso Xeral de Traslados á Graduada nº 3 de Cervera del Río Alhama (Logroño-La Rioja)

No seguinte curso autorízase de novo o traslado da escola á Banda do Río, á casa de Francisco Novas Iglesias (esquina Montero Ríos coa actual Rosalía de Castro) na que toma posesión coma mestre interino Oscar Feijóo. Este é substituído logo por Fernando Gándara Gómez que chegado a decembro do 1934 pide excedencia.⁽¹¹⁾ O 10 de xaneiro de 1935 toma posesión como interino da escola do Pósito D. Celestino Fernández García. D. Celestino repetiría, como mestre provisional do Pósito e a partir desa data quedaría, ata a súa xubilación, como mestre nacional en Bueu.

En setembro do 1936 toma posesión da escola do Pósito Telmo Bernárdez Gómez que sería substituído ao ano seguinte por Ricardo Touza Cernello.

Dende outubro de 1937, primeiro de forma provisional e logo definitiva, e nomeado Manuel Aboy

Gándara que será titular desa escola ata o ano 1971 no que se reúnen todas as escolas da parroquia de Bueu no "Grupo Escolar de Bueu" do que foi o seu primeiro director.

Dicir que dende o ano 1944 no que os Pósitos de Pescadores transformáronse en Confrarías ás escolas eran coñecidas xa normalmente como de "Orientación Marítima".

NOTAS:

1. Dos oito Pósitos que tiña o Morrazo sinalar a ausencia de representación do Pósito de Bueu.

2. No 1919 o Claustro da Escola Normal Superior de mestres de Pontevedra acordoulle adxudicar o título da Fundación Montero Ríos-Vincenti. En xuño de 1920, aprobadas as oposicións foi excluído das mesmas, con outros 25, por non ter presentado certificación de Rexistro Central de Penais. No marzo de 1924 é nomeado mestre interino da Graduada de Pontearreas. No 1931 estaba en Ortoño (Coruña) e lle adxudicaron a de Bugarín-Prado (Pontearreas) onde seguía no 1938. No 1942 ascende na categoría de mestre.

3. La Gaceta do 8-9-1928 e a Real Orde do 26-8-1928.

4. Do 9 de setembro de 1857 que perdurou, en liñas xerais, ata 1970. Con ela organizouse en tres os niveis de ensinanza: Primaria, E. Media (Institutos e escolas Normais) e Superior (Universidades). A Ensinanza Primaria (de 6-9 anos) era obrigatoria (e gratuíta para os pobres) e dependente dos concello e da iniciativa privada.

5. Que o material foi adquirido como o de Bueu con fondos da Caixa Central de Crédito Marítimo. Esta entidade dou o permiso, a principios do 1929, para o traslado do material do Pósito de Bueu pero non do de Beluso.

6. Dende que foran nacionalizada. 26-8-1928.

7. Deberíamos chamarlle "Escola de Orientación Marítimo-Pesquera".

8. No piso superior estaban as habitacións do mestre. O aluguer a Rosa Barros Pousada era de 660 pesetas anuais.

9. 11 de maio de 1931.

10. Xa que non había ningún obreiro mariñeiro: O presidente do Pósito é Tomás Bolibar Massó (logo Domingo Torresquesana). Secretario do Pósito: O mestre Primo Iturriaga.

11. "Por máis dun ano e menos de dous".



Escola de Manuel Aboy Gándara. 1955

A TENRURA do ceo abovedado con estrelas de mar
(sabas brancas e libres, fermosura dos fragmentos de luz)
enfeita o noso pracer na noite profunda e lene.
(Que suave é a túa pel neste universo tan íntimo...)



Vagaroso soprar, grans de aire peneirados na umbría,
liñas de luz...

Voan sobre os nosos corpos pequeniñas flores de liño
(anacos de claridade azul no movemento finísimo)
e deleitámonos cos nosos beizos na noite cálida e lenta.
Mentres esporexo pétalos brancos sobre o teu torso,
intento apreixar coa boca cada espazo de desexo.

Caricias intensas, mans áxiles e salgadas, sorrisos de mar...
(Por que procuras, meu amor, os espellos do meu corpo?)

Na sombra das sabas brancas,
na luz e umbría,
revolvémonos airosos procurando o máis íntimo.

Noite de azul e luz, nácara das ostras, pracer de auga...

Somos dous entrelazados neste leito de tenrura
desfrutando do pracer dunha noite mariña.



Do libro Epiderme de estío

Lucía Novas

Aínda que o primeiro documento escrito sobre a caza das baleas na costa galega remontase ao Século XIII, exactamente a o 1286, e trátase dun "diezmo de la ballenación" do porto de Prioiro (1), a favor do abade do Mosteiro de Sobrado dos Monxes, outorgado polo rei Sancho IV, non é ata o século XX cando se pode falar propiamente, dunha caza industrial en augas galegas. (2).

Limitarémonos, pois, a este último século para resumir o que sucedeu arredor desta caza, con especial fincapé nos barcos baleeiros e en todo o que xira no seu entorno. Deixaremos, pois, de lado, o que atinxe á produción, ao volume de capturas, etc, e non porque non sexa interesante, senón porque darían a estas notas unha extensión fóra do que se pretende.

Ao remate destes comentarios, darase unha breve bibliografía por se alguén quere afondar e ampliar os coñecementos sobre o tema, sempre interesante e xunguido á nosa historia.

Baleeiros galegos no século XX

Humberto V. Santiago Esperón

Os comezos. A Compañía Ballenera Española

Á Compañía Ballenera Española (CBE), cábelles o honor de ter iniciado a caza industrial de baleas na Península Ibérica no século XX. Fundada en Madrid en xullo de 1914 polos noruegueses Herlofson e Bruun e os españois Morote e Nogueira, entre outros, a CBE construíu a súa primeira factoría en Getares, na Bahía de Algeciras (Cádiz), que non empezaría a funcionar ata 1921. Como resultado do éxito económico da factoría andaluza e deca-

ta galega, iniciáronse as xestións para a construción e o establecemento dunha segunda factoría en Caneliñas, Cee (A Coruña), que entrou en funcionamento en novembro de 1924 e que foi a primeira en establecerse nas costas galegas na época moderna.

As campañas, que non duraban todo o ano, estendíanse durante os meses de abril ata novembro, que é a época na que os cetáceos pasan pola costa galega e o tempo que permite saír a faenar. Os buques asignados para a subministración da factoría foron seis, todos novos ou case novos.



O primeiro deles nomeado "Morote" chegou a Caneliñas en novembro de 1924, recién inaugurada a factoría, tras ser botado en Noruega o ano anterior. Tiña 33,86 m. de eslora e 238,62 TRB. Ao longo de 1925 entraron a traballar sucesivamente o "Caneliñas", o "Galicia" e case ao remate da campaña dese ano, o "William Wilson". Máis cara adiante, en 1926, entraría en servizo, o "Leslie". Todos de características similares.(3) Tamén traballou en 1925 o "Almirante Goñi", que faenou no seu momento para a chilena Sociedade Baleeira Magallanes, na Antártida, aínda que o seu paso foi efémero xa que ese mesmo ano foi vendido a Noruega.



Buque factoría "Rey Alfonso" cos baleeiros abarloados

Tralo cese da actividade da CBE no 1927, catro dos cinco baleeiros restantes, (todos menos o "Caneliñas"), foron vendidos a unha Compañía norueguesa propiedade do Sr. Bruun, entre outros. Os mencionados baleeiros non foron os únicos barcos da CBE. Para transportar os produtos elaborados na factoría de terra, armouse o mercante "Blus", de 679 toneladas de arqueo bruto, dotado de grandes tanques de almacenamento de aceite, que despois de naufragar en 1925, na enseada de Caneliñas, foi substituído polo "Blus II", tamén empregado para o transporte do aceite, e ao que se lle montaron os tanques do "Blus".

A Soc. Española Corona

Mais a de Caneliñas non foi exactamente a primeira factoría establecida en Galicia. Antes, a compañía tamén norueguesa A/S Corona, por medio da súa filial española, a Soc. Española Corona, obtén as licenzas para operar en España. E fai-no en xuño de 1924, (polo tanto cinco meses antes de entrar en funcionamento a citada factoría), mediante un buque-factoría, o "Rey Alfonso",

que fondea na Ría de Vigo, máis concretamente na enseada de Barra, Cangas, e ao que fornecen (subministran) os cetáceos catro vapores baleeiros

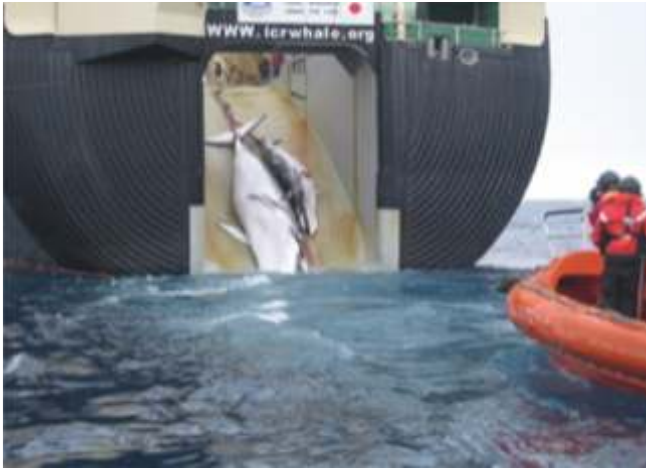
Previamente este buque fondeara na zona do Estreito de Gibraltar. Neste barco factoría, unha vez situadas as baleas ao seu carón, procedíase ao despece dende unha barca. Ás veces era necesario, para que non afundisen, inflalas de aire. (Caso dos rorcuales). Os anacos de carne, graxa, pel e ósos eran levados a bordo por un complexo sistema de plumas, poleas e cabestantes para iniciar a súa elaboración. Baixo cuberta estaban os autoclaves, onde se arroxaban os anacos de graxa para obter o aceite. Tamén estaba provisto dunha fábrica de guano (fertilizante). A carne vendíase en terra, (en Vigo), aínda que segundo parece, sen moito éxito.

O "Rey Alfonso" fora un antigo buque de transporte marítimo transoceánico construído no 1897 en Gran Bretaña, que, tras sucesivas modificacións, chegou finalmente a 135,6 m. de eslora, 16 m. de manga, e máis de oito mil TRB, (toneladas de arqueo bruto), e 38 caldeiras de aceite. Cando operou en Andalucía e Galicia, tiña bandeira norueguesa e nunca foi abandeirado en España.

Os que si se abandeiraron foron os catro baleeiros que o fornecían de cetáceos, os nomeados "Corona I, II, III e IV", todos con rexistro español e folio de Vigo, ningún deles construído expresamente para o fornecemento do citado buque factoría, e si comprados no mercado de segunda man, (o que era bastante usual no caso dos baleeiros), e rebautizados. Ningún excedía de 30 m. de eslora agás o "Corona I", que foi un pouco maior; o resto eran practicamente xemelgos, cunha manga de 5,45 m. e un puntal de 3,54 m. Tiñan moi pouca máquina. O persoal menos cualificado, tanto do buque factoría como dos baleeiros, era español e o resto fundamentalmente noruegueses.

Este primeiro buque factoría non tiña rampla a popa para arrastrar os cetáceos a bordo, como os modernos(4). A última campaña do buque factoría sería a de 1926. O "Rey Alfonso", logo de abandonar coa súa frota as costas galegas, formou parte doutras frotas baleeiras estranxeiras.

O barco tiña permiso, ademais, para fondear na Enseada de Aldán, e na Ría de Corcubión, aínda que parece ser que nunca o fixo. As campañas na enseada de Barra alternaban coas feitas na costa de Huelva.



Detalle da rampla nun moderno buque factoría xaponés (4)

Deste xeito a frota completaba a campaña de verán na Ría de Vigo, a onde chegaban a comezos de abril, coa de inverno na costa de Huelva, onde chegaban a primeiros de novembro.

Logo de 1927, tralo cese da CBE, haberá que esperar ata ben entrada a década dos 40, na que se pode considerar que comeza unha segunda época da caza comercial de baleas.

IBSA. Industria Ballenera SA (1946-1971)

Dende a partida dos noruegueses no 1927, non se volveron dar, en España, as condicións políticas nin económicas necesarias para retomar a actividade da caza da balea ata despois do 1946, coa fundación da IBSA, ano a partir do que se suceden varias iniciativas empresariais. O 30 de xaneiro de 1946, foi creada en Madrid IBSA - Industria Ballenera SA, *"co obxectivo de dedicarse á pesca da balea e outros cetáceos, dos mamíferos mariños en xeral"*, e á *"recollida e preparación de produtos da pesca, sen limitación algunha"*.

Entre os seus fundadores estaba o coruñés Francisco Lombardero Franco, que aporta, entre outros bens, a propiedade da terra e da nova concesión para volver establecer en Caneliñas unha factoría, aproveitando e modernizando parte das instalacións existentes. Con todo, na carreira polas concesións de pesca de cetáceos, un grupo de armadores do porto de A Coruña, liderado por José Chas Rodríguez, é o primeiro en obter, exclusivamente, en 1945, os dereitos de pesca de cetáceos no norte e noroeste de España, e tamén o permiso para construír unha baleeira nunha antiga salgadura en Razo (Carballo). (5)

En consecuencia, unha vez sen licenzas de pesca na costa de Galicia, IBSA reorienta os seus

intereses para o Estreito de Gibraltar, vendendo aos coruñeses agrupados arredor de Chas, entre outros bens, a factoría de Caneliñas.

Os fundadores de IBSA, xa no Estreito, asociáronse cos noruegueses e, sen disolvela, fundaron IMSA (Industrial Marítima SA) e levantaron unha nova factoría baleeira en Benzú, poboación próxima a Ceuta, hoxe territorio marroquí.

De calquera xeito, un conglomerado de empresarios coruñeses, liderados esta vez polo armador de barcos do Gran Sol José Freire Costas, en febreiro de 1948 merca todas as accións de IBSA e os dereitos de pesca de cetáceos no norte e noroeste de España a José Chas, cuxa concesión tiña expirado, e deciden cambiar a sede para A Coruña, e nomear un novo Consello de Administración. Entre os acordos está o de retomar a construción da fábrica en Caneliñas e dar inicio ás negociacións para a adquisición dos buques baleeiros que subministrarán os cetáceos para a factoría.



Enseada e factoría de Caneliñas nos anos setenta

Os barcos son adquiridos no 1950 e abandeados no 51, sen ter rematada a factoría de Caneliñas, polo que comezan a traballar no Estreito de Gibraltar aquel mesmo ano para as factorías que IBSA e IMSA teñen nesta área. Unha vez rematada a factoría de Caneliñas en 1952, e obtidos os permisos pertinentes, retómase a actividade de IBSA en Galicia. É neste momento cando o ourensán José Docampo Prada se fai coas rédeas da empresa e será considerado como o "mandamáis" da baleeira ata 1971.

Os baleeiros que adquire IBSA para traballar na factoría de Caneliñas son os nomeados "Caneliñas" (que non ten nada que ver co baleeiro homónimo da Cia. Ballenera Española), e o "Temerario", ámbolos dous adquiridos en Durban (Sudáfrica), que foran construídos en Noruega, en 1929,

cos nomes de "Hektor I" e "Hektor II". Como xa temos observado, ámbolos dous buques chegaron a España antes de estar operativa a factoría de Caneliñas, polo que se incorporaron á frota que operaba no Estreito e subministraban para as factorías de Benzú (IMSA) e Getares (IBSA) en Algeciras (Cádiz). Finalmente, en 1952, trasládanse para Galicia e comezan a subministrar baleas a Caneliñas.



Baleeiro "Caneliñas" de IBSA

En 1954 IMSA pecha no Estreito, e os seus buques "Atlas" e "Hércules" son comprados por José Docampo entre outros. O "Atlas" foi rexistrado na Comandancia de Vigo co nome de "Lobeiro" e xúntase á frota de IBSA. O "Hércules" rexístrase en Algeciras co nome de "Carrumeiro" e permanece no Estreito traballando para a factoría que ten un tal López Gutiérrez, de Málaga, e que é o propietario, xunto con outros, da Baleeira do Estreito.

E así chegamos a 1971 ano en que Massó Hermanos entra no Consello de Administración de IBSA, a través de Antonio Massó García, Juan José Massó Bolívar e Julián Zarauza, xenro de Gaspar Massó García, todos como conselleiros.

Polo tanto, ata 1971, IBSA e Massó son empresas diferentes e foron as baleeiras de Massó as que entraron a formar parte de IBSA.(6). Ademais, ao estar dentro da área de concesión de pesca dos coruñeses, a produción da factoría de Balea, de propiedade de Balea C.B., dependía do subministro de IBSA, así como as licenzas baixo as que operaban os buques.

A flota baleeira de Massó Hermanos SA. (1962-1971)

Massó Hermanos SA. entra no mundo da balea en 1955 ao construír en Balea, Cangas, unha factoría, como xeito de diversificar os seus negocios. (En realidade, como xa se adiantou, está asociada

a Hijos de José Barreras para establecer a empresa Balea CB). A baleeira construíuse no que hoxe se coñece como Punta Balea, dentro do recinto do complexo industrial da fábrica de conservas Massó Hermanos SA. no Salgueirón, que foi inaugurado en 1941.

Aproveitándose de que en 1954 pechou a factoría baleeira de Benzú en Ceuta, Massó-Barreras compra parte da súa maquinaria a bo prezo e trasládaa a Punta Balea no "Atlas", propiedade de IBSA que, como xa se dixo, chegaría a ser o "Lobeiro". Como a factoría de Balea estaba dentro da concesión de pesca de IBSA en Galicia, Massó-Barreras debe recorrer ao "Lobeiro" para a subministración de cetáceos. Aínda máis, IBSA e Massó-Barreras asinan un convenio polo que se repartían o beneficio da produción, correspondendo a IBSA os custes da extracción do recurso, (é dicir, os custes do barco), e a Massó-Barreras os da fabricación da produción, (ou sexa, o custo da factoría).

Así se chega a 1962. En outubro deste ano, Gaspar Massó merca o "Carrumeiro" e o "Antoñito Vera", xunto cos dereitos de pesca no Estreito ao Banco de Crédito Industrial, despois de que este banco se fixera coa propiedade dos buques, ao executar a hipoteca que existía sobre ámbolos dous baleeiros e, en consecuencia, sobre a concesión de pesca. A primeira intención semella ser reiniciar a actividade no Estreito, pero



Baleeiro "Carrumeiro" de IBSA

desaconsellado polos técnicos optou por algún porto no norte de Galicia. Foi cando Massó-Barreras entrou en disputa con IBSA, alegando esta a exclusividade da súa concesión que abarca o norte e noroeste de Galicia. O conflito resólvese nos tribunais. A xustiza decide que a área noroeste, é dicir, a costa galega Atlántica corresponde a IBSA, mentres a norte ou Cantábrica a Massó-Barreras.

Como resultado do acordo, os Massó-Barreras deciden instalar a súa factoría en Morás, Xove (Lugo) e destinar os seus baleeiros "Carrumeiro" e "Antoñito Vera" para fornecer a materia prima. Ámbolos dous buques son inscritos e rexistrados na Comandancia de Vigo e, despois dun tempo, o último foi renomeado como "Cabo Morás".

É neste momento (1966), cando a flota baleeira galega ten o maior número de unidades que fornecen simultaneamente as tres plantas: o "Caneliñas" e o "Temerario" de IBSA para a factoría de Caneliñas en Cee da mesma empresa. O "Lobeiro" de IBSA para Massó en Balea, e "Cabo Morás" e "Carrumeiro" de Massó para a factoría de Morás. E, aínda que en principio as relacións de dependencia anteriores se respectaban, moitas veces prevalecían as razóns de proximidade dos baleeiros para a entrega dos cetáceos a unha ou outra factoría.

Na figura da dereita aparecen sombreadas as áreas de caza das baleas, así como todas as factorías que existían na Península Ibérica durante o século XX.

As posicións 1, 2 e 7, respectivamente, corresponden a Caneliñas, Balea e Morás. A 4 a Troia (Setúbal / Portugal). A 3 a Huelva. A 5 a Getares (Algeciras) e finalmente a 6 a Benzú (Ceuta).

Así chegamos ata 1971, ano no que, como xa se adiantou, se fusionan ambas empresas e as factorías de Massó Hermanos, (xa sen Barreras) así como os barcos, entran a formar parte de IBSA.

A renovación da flota de IBSA dende 1972

Trala entrada das baleeiras de Massó en IBSA, en cuxo Consello de Administración toman o mando, púxose en marcha a renovación da frota retirando o "Caneliñas", o "Temerario" e o "Cabo Morás" ao rematar a campaña de 1976. Os tres foron fondeados en Cangas ata a súa venda, en 1978, para o desguace.

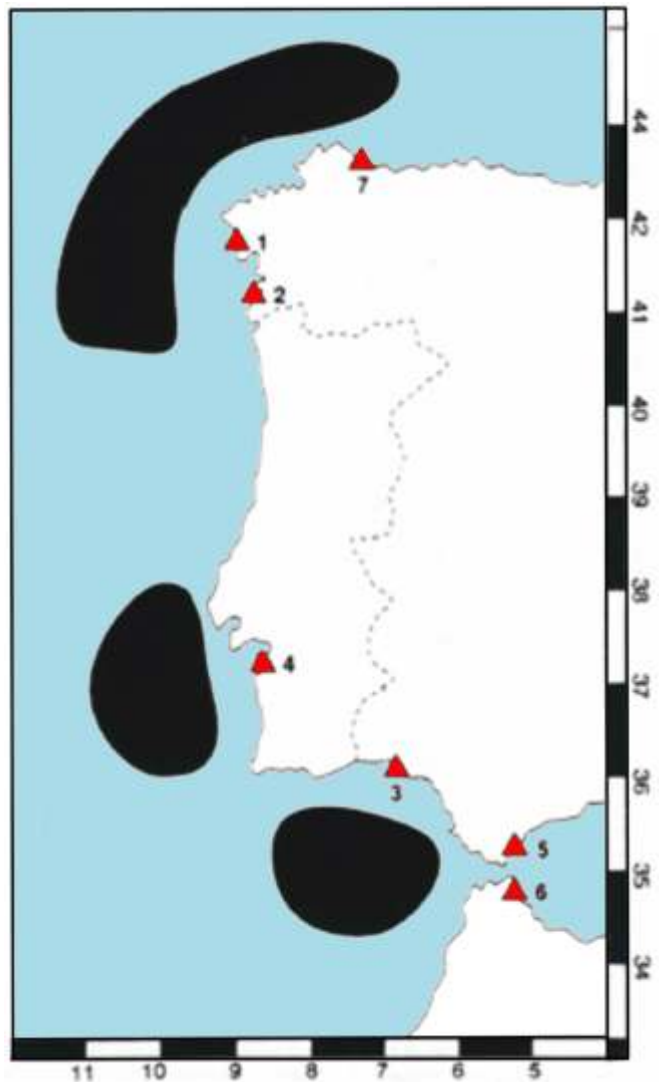
Foron substituídos en xuño e xullo de 1978 polo "IBSA UNO" e "IBSA DOS". En setembro do mesmo ano entrou a acompañalos o "IBSA TRES".

O "IBSA UNO" fora construído en Middlesbrough, nordeste de Inglaterra, en 1950, e entrou en servizo como o "Southern Actor", para unha empresa escocesa. Logo foi abandeirado en Noruega como "Polarbris 8" e despois de pechar en 1971 a factoría norueguesa para a que traballaba, foi adquirido por IBSA, en 1975. Despois da súa reparación, revisión, rexistro e abandeiramento

en España, entrou en servizo en xuño do 1978. Tiña 47,28 m. de eslora, 8.43 m. de manga, 4.77 m. de puntal e 436.5 TRB.

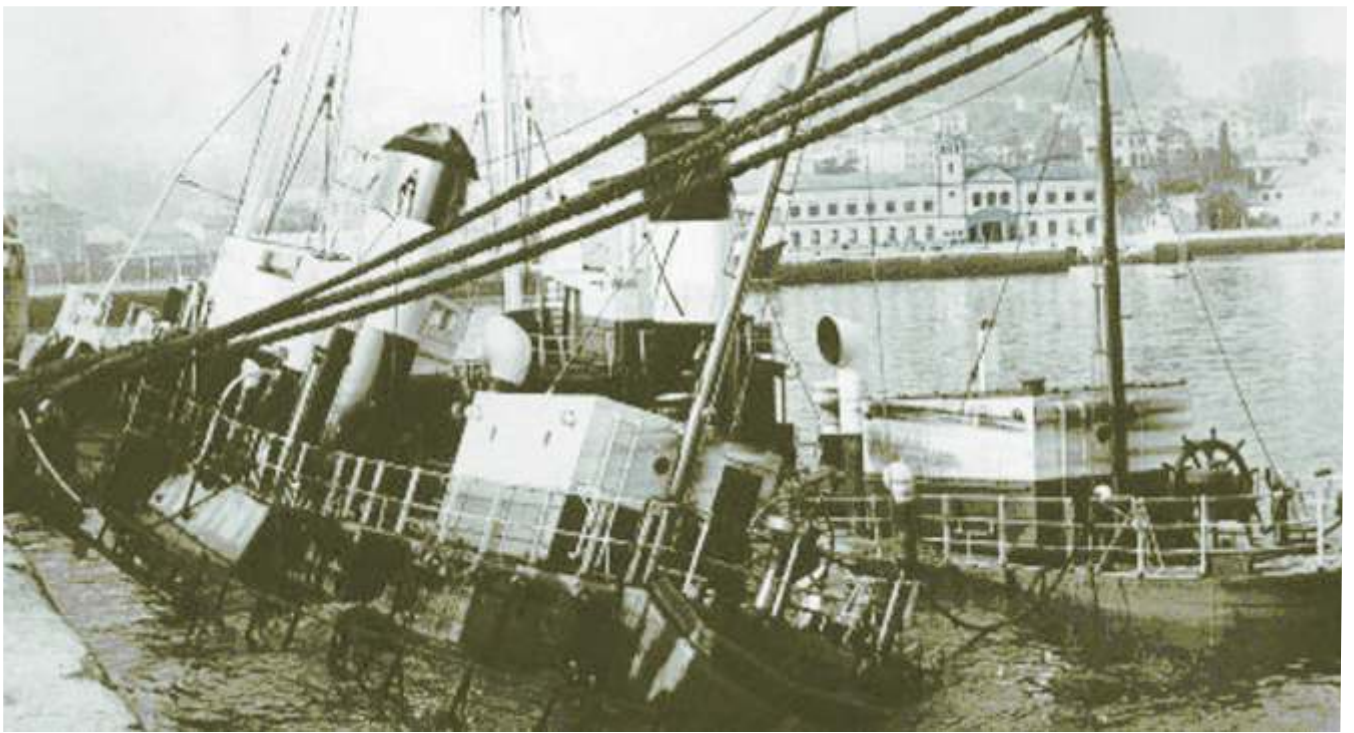
O "IBSA DOS", ex-"Pol XIII", construído no mesmo estaleiro, en 1949, medía 47,26 m. de eslora, 8,40 m. de manga, 4,75 m. de puntal, e 454,1 TRB.

Finalmente, o "IBSA TRES", ex-"Star 3", foi o único construído en Noruega, en particular en Tonsberg no 1951. Medidas Principais: 46,44 m. de eslora, 8,23 manga, 4,30 de puntal e 449,8 TRB.



Unha vez que entraron en funcionamento, tras duras negociacións na concesión de licenzas de importación, pesca e demais, en 1980, tanto esforzo foi interrompido polo atentado de Marín.

Efectivamente, o 27 de abril de 1980, domingo, e cos tres barcos acabando de arranxar para zarpar, a explosión de dúas minas magnéticas en ámbolos dous costados do "IBSA DOS", afundiú ao "IBSA UNO" e ao "IBSA DOS". O "IBSA TRES" quedou milagrosamente intacto, sen danos, e atracou no peirao da Escuela Naval Militar.



Estado dos baleeiros despois do atentado no porto de Marín.

Arquivo Dasairas

A autoría do ataque asumiuna a organización ecoloxista radical Shepherd Conservation Society, unha escisión de Greenpeace. Anteriormente, en 1979, os buques xa sufriran outro ataque no porto de Corcubión, esta vez sen maiores consecuencias.

Reflotar o "IBSA UNO" e o "IBSA DOS", foi o paso seguinte dado pola empresa. Despois de poñelos en seco, foi acordado arranxar só o primeiro, porque segundo a inspección non pagaba a pena arranxar o "IBSA DOS", xa que a explosión das dúas minas pegadas aos seus costados, abriulle grandes vías de auga que produciron a inundación da sala de máquinas, das caldeiras, camarotes e moi posiblemente a deformación do casco.

As baixas do "IBSA UNO" (temporal) e "IBSA DOS" (definitiva), foron cubertas na campaña de 1981 recuperando temporalmente os obsoletos "Carrumeiro" e "Lobeiro" e artillando con arpóns os remolcadores "Ibaizábal IV" e o "Aznar José Luis" da Cía. de Remolcadores Ibaizábal. Nas campañas de 1982 e seguintes só faenaron o "IBSA UNO" e o "IBSA TRES".

O 12 de decembro de 1983, o "Lobeiro", o "Carrumeiro" e o "IBSA DOS" son afundidos en fronte das costas galegas para convertelos en arrecifes artificiais. E así chegamos a 1985, ano no que cesa a actividade baleeira en Galicia e España, por mor da moratoria, (que prohibe a caza da balea con

fins comerciais), decretada pola Comisión Baleeira Internacional, á que finalmente España se adheriu a partir do 1 de xaneiro do 1986.

Pero IBSA permanece aberta ata 1991, ano no que tería lugar unha nova reunión da Comisión, que debía decidir sobre a continuación da prohibición ou non da caza das baleas. Como é sabido por todos, nesta reunión decidiuse prorrogar a moratoria por un ano máis. Finalmente foi na reunión de Glasgow, en 1992, na que se decidiu prolongala "sine die".

En 1994 ten lugar o último Consello de Administración de IBSA onde se decide a súa disolución. As factorías pecharon definitivamente, e óptase por desguazar os dous baleeiros que aínda compoñen a súa frota no porto de Brens (Cee). Tamén se anula a construción do "IBSA IV" e "IBSA V" que xa comezara nos Estaleiros Valiña SA. de A Coruña. É o fin da industria baleeira en Galicia e España.

Pero as novas do desmantelamento do "IBSA UNO" chegaron a Sandefjord, Noruega, onde, por subscrición popular, reúnen os cartos para mercalo e trasladalo a dita localidade.

Unha vez restaurado ata os máis mínimos detalles polos mesmos baleeiros xubilados de xeito voluntario, é renomeado co seu nome orixinal, "Southern Actor", funcionando na actualidade como un museo.

No Museo Massó de Bueu podemos admirar varias pezas relacionadas co pasado da compañía baleeira Massó Hermanos e IBSA, entre os que destacan, pola súa aparatosidade, un lanza arpóns e a maqueta dun dos barcos baleeiros, o "Caneliñas", que naquela época formaba parte da súa frota. Tamén na rotonda de Aldán, ao final do

Corredor do Morrazo, poden contemplarse uns depósitos de arxila, cuxo obxectivo, no seu día, foi conter aceite procedente dos cetáceos procesados en Balea.

As factorías de Caneliñas, Balea e Morás, están en ruínas á espera de que alguén faga algo para "poñelas en valor".



O barco - museo "Southern Actor"

Notas

(1) Nas inmediacións do Cabo Prior, 16 km. ao noroeste de Ferrol.

(2) Obsérvese que, deliberadamente, usouse o termo "caza" no canto de "pesca". É habitual, quizais para distinguir a orixe mamífero das baleas, que non son un "peixe". Ao longo destas notas usaremos indistintamente un termo ou outro.

(3) Os vapores baleeiros, de entre 35 e 50 m. de eslora e entre 200 e 450 toneladas de arqueo bruto, a diferenza dos buques-factoría que se fondean nas radas tranquilas, non procesan os cetáceos capturados. Limitáanse a arponealas, cazalas e remolcalas cara a factoría, en terra ou a flote, onde se despezan e se obteñen os distintos produtos. Son os chamados "cátchers" (recolectores ou cazadores). O seu radio de acción é de 40 a 60 millas da factoría, condicionado pola calidade do cetáceo, xa morto, e do seu rápido deterioro. Excepcionalmente chégase a 100 millas. Considérese que cunha balea ou un cachalote amarrado no costado, a velocidade dos "catchers / recolectores" apenas superaba 2-3 nós con tempo bo. As mareas remataban cando se cazaba unha peza, e como máximo duraban de 8 a 10 días.

(4) Precisamente a transformación dun antigo dragaminas británico, coa incorporación dunha rampla na popa, ao estilo dun buque factoría, deu lugar ao primeiro arrastreiro-rampleiro, o británico "Fairfree", de curta vida, pero que orixinou unha evolución, (mellor, unha revolución), nos modernos arrastreiros-rampleiros. Pero iso é outra historia.

(5) Desta época, (1945), son os baleeiros fantasmas "Kiko" e "Chas", que non chegaron a capturar ningunha balea, e probablemente foron armados con canóns arponeiros "de xoguete" para cumprir un dos requisitos da concesión de caza de baleas. De feito, o primeiro estivo case toda a súa vida amarrado á dársena na Coruña, e o segundo terminou como "gransoleiro".

(6) En realidade, ao principio, Massó Hnos. formou unha sociedade con Hijos de J. Barreras, que se chamou Balea CB., que era a propietaria da factoría baleeira de Cangas. Esta sociedade desapareceu cando Massó Hnos. comprou, ao principio dos anos setenta, a parte de Hijos de J. Barreras.

Bibliografía

Los Balleneros en Galicia (siglos XIII a XX). Felipe Valdés Hansen. Fundación Pedro Barrié de la Maza. Colección Galicia Histórica. (Deste excelente libro están sacadas algunhas das informacións que se poden ler nestas notas).

Chimán. La pesca ballenera moderna en la Península Ibérica. Alex Aguilar. Universitat de Barcelona.

Balleneros. Barcos - Factorías ... siglo XX. Lino J. Pazos. Autor - Editor de 2000.

Faro de Vigo. Hemeroteca

La Voz de Galicia. Hemeroteca

El Progreso. (Lugo). Hemeroteca.

Registro de buques de Vigo. Capitanía Pto. Vigo. (antes Comandancia Militar de Marina de Vigo).

O Bichero

Luis Davila



O peso da existencia

Xaime Toxo

Diría que era un día frío. O normal sería que o vento entrase do norte, como moitos dos días no inverno. Aínda andaba de pantalón curto e na casa peiteábanme con raia no lado esquerdo. Calzaba unhas botas de cordóns e sola de goma, con calcetíns escuros e camisa de cadros debaixo do xerse en pico. Mamá cada mañá púñanos camisetas de asas e unhas pingas de colonia no pelo.

Corriamos pola praia zafando da acometida das ondas e apañando longueiróns; xogabamos as bólas e ao fútbol no recheo diante da de Attilio. Unha permanente mancha escura de lama nos xeonllos era a marca do moito que nos gustaba meter as bolas no buraco ou acertarlle ás que poñiamos no cadrado. En casa fregaba neles co estropallo e unha pastilla de xabón grande de lavar a roupa no lavadoiro do alpendre. Había unha fonte dun cano no eirado de Pescadoira, debaixo do chorro deixaban as tinas de latón con toros de bacallao a desalgar. Cando andabamos apurados, que era case sempre, clareabamos os xeonllos na tina, no fondo amoreábase a terra entre os toros esbrancuxados do peixe. Os berros de Ana esbardallando contra quen fixera aquilo escoitábanse por todo o eirado e os recheos; ás veces

varias mulleres contaxiábanse e berraban xuntas á vez. Era a escenografía daqueles anos tráxicos que funcionaban a base de berros, ordes e silencios, unha vez que desaparecera, os máis pequenos xa non o recordabamos, o volume normal que permitía o diálogo como forma superior de comunicación.

Ensimesmados en acertarlle a algunha das bólas do cadrado nin sequera levantabamos a vista do chan. As bólas de pandar puñámolas nos vértices da figura xeométrica inscrita na terra. Mercabámolas no bazar de Hermelo, de barro pintado con fermosas cores de tinxes toscanos, cores de crepúsculos apagados. As de tirar, de aceiro, conseguíamolas dos rodamentos dos motores, e posuían o brillo aceirado da fereza. As mais delicadas, cun toque de fantasía cromática no interior, eran as de cristal. No chanzo máis baixo figuraban as de vidro basto, dunha rugosidade turbia e verdella, que conseguíamos rompendo as botellas de gasosa.

A noite anterior o vento virara de sur a nordés, a terra aínda estaba húmida do que chovera. O mozo traxado que baixou dun autobús de La Unión, o



que facía a liña Pontevedra - Cangas, na parada das Means, descendeu pola costa de Palmeiro, detívose onda nós e preguntou, cunha mineral fonética estranxeira, se sabiamos onde se collía o barco para a illa. Olleino. Nunca mirara un home coma aquel. Pareceume a representación do xigante dun conto.

A mediados dos sesenta do século pasado, o número de personaxes extravagantes que estabamos acostumados a presenciar en Bueu era moi reducido. O máis estrambótico que vira aos meus oito ou nove anos de idade fora a Juanito Santos, un bandallo ilustrado que aboiaba pola praza sentenciando en latín e comendo peixe cru sobre unha barra de pan, cuberto por loureiros e ramallos de xestas. Ou ao señor de Tirán, José María Castroviejo, con adobíos de gentleman, mexando contra as árbores da alameda mentres un corvo que levaba no ombreiro peteiráballe na orela. Sen embargo, naquel mozo había algo que transcendía as excentricidades locais, que como moito provocaban a sorpresa da admiración ou a burla, e concedíalle a categoría superior da estrañeza. Porque a procedencia daquel home, sen dúbida, era para nós remota e descoñecida: un estranxeiro. Falo dun tempo no que desprazarse a Pontevedra dende Bueu só se facía por motivos imprescindibles. Tan rubio, alto e branquísimo de pel. Vestía un traxe escuro con camisa gris, poderse que levase garvata granate, non lembro ben

o detalle; iso si, na man cargaba cunha maleta ou unha bolsa de viaxe.

Erguinme e pregunteille curioso de onde viña. Retrucou que do norte. É posible que engadise: “de Europa”, mais esa segunda parte, ou ben non lle prestei atención ou non me interesaba oíla, porque para min non había mais norte que o vento; e a resposta pareceume tan acaída que me convencín de que aquel home, aínda que o vira baixar do coche de liña, viñera voando. De feito, din voltas ao seu redor para acreditar onde tiña agachadas as ás; decepcionoume comprobar que a primeira teoría que elaboraba na vida sobre o fantástico, non se axustaba á realidade. Fíxenlle un aceno e botámonos a camiñar por diante das conserveiras, da escola de Pirigallo, dos recheos, deica o noso destino: o dique onde atracaba o Azor, o nome do único barco que durante anos realizou as travesías que unían o peirao do Curro de Ons co peirao de Bueu.

Coido que durante o traxecto non volvemos falar. Cumpríamos coa lei que establecía que só te podías comunicar a berros ou co silencio.



Botadura do "Azor"



Eliximos un silencio de frío e vento. Sinaleille o barco atracado, baixou a modo as escadas cubertas de verdello e embarcou, buscando axeito na popa. Nós mantivémonos axexando, apoiados nunha das varandas de metal, os brazos cruzados sobre o tubo, a cabeza reclinada nos brazos. Mediamos o peso da existencia dese día. O día que Steffan Morling, acabado de chegar a Bueu, se cruzou cuns meniños que xogaban as bólas e deixoulles o recordo excepcional do inesquecible.

O peso da existencia é darlle alento ás palabras coas que lembramos, é fundir a brasa do esquecemento ata que adquire o relevo do estigma, a penumbra do lume, o arrecendo da luz que esmorece e mantén os contornos do esencial, ou sexa, de nós e do que nos asombrou ou estarreceu.

A imaxe da persoa que fía o argumento das historias, a que lembra e narra é subxugante, está dentro e fóra ao mesmo tempo, é actor e estatua, protagonista e apuntador á vez. Intuímos cando

falamos dende a memoria que o esencial somos todos, cada un de nosoutros pisando as rúas, explorando a codia da realidade, percorrendo canellóns escuros, ulindo os ramallos das flores ou a pel que temos máis próxima. Esculcamos detidamente a natureza, tan chea de matices que transcende as cualidades dos adxectivos. Que observamos que antes non o fixeran outros ollos? Non é outra cousa que a creación da palabra que renace con sensacións e recordos únicos, os que posuímos cada un de nós e nos identifican.

Paseamos arredor das palabras, da palabra Bueu, por exemplo, coma se fosen o noso labirinto de segredos, o cofre do tesouro, o sendeiro íntimo dos pasos perdidos, as ondas da maré que nos imantaron para sempre nos rumbos ingrátidos das cartografías imaxinadas, baixo o sol que mandou sobre unha infancia que nos parece doutra vida, inmunizándonos de calquera resentimento. Aí está a materia tan humana do latexo vital.

A luz que a escuras asoma pola regaña debaixo da porta do cuarto de durmir, cando somos aínda nenos asustados, é a mesma que no solpor do horizonte pon fin ao día e dá entrada á noite. O peso da existencia mantén vivo o que xa se extinguiu.

Os contornos da miña nenez son ilimitados pola banda do mar e acoutados, pola banda de terra, a un universo de dous recheos, unha praia, un peneiro, dúas fábricas de conservas e un mundo urbano construído e habitado que comezaba no bazar de Hermelo, na costa de Pescadoira, e remataba na de Campañó, no ramal de Soliño. Nesta altura,

cando xa pasaron unha enchente de anos, podería aínda recitar os nomes das familias que vivían en cada unha das casas. A nosa primeira xeografía humana, a que nos toca por azar, adoita deixar unha pegada inesquecible, porque estamos inevitablemente constituídos de recordos. E os



primeiros son a base dun ADN que non deixa de medrar e modificarse ata que desaparecemos.

O local é un universal con paredes, afirma Miguel Torga derrubando calquera prexuízo étnico ou territorial. Mais quérome deter nas tres tendas tabernas dese universo: a de Pepita, a de Tiritas e a da Sra. Dolores. Viveiros todas elas do que se necesitaba saber e de imaxes que hoxe só poderíamos considerar pezas de museo: un conglomerado de tambores de peixe en salmoira, saquetas de cereais, caixóns de madeira que agochaban as especias en mobles que cubrían as paredes, pipotes que envellecían na sombra do barolo e balanzas de prato cadrado ou redondo e agulla bailarina.

Nun mundo onde todo se pesaba aqueles aparellos de medir, construídos en Badalona ou en Hamburgo, tiñan a relevancia esencial do incuestionable. "Ponme cen gramos de existencia para acompañar o polo", e todos os presentes sabían que viñas a mercar arroz; "cincuenta gramos para adojar o leite", e a Sra. Dolores espantaba a gata adurmiñada sobre a saqueta, botaba man do cullerón e cargaba unha cantidade de azucre que despois depositaba sobre o papel de farrapo que descansaba no prato da balanza, encartábo e entregábacho. "Fita, ponme unha chiquita de exis-

tencia acompañada dun xurelo afumado", pedí-anlle Dopazo ou Chiño do Patrón, dando por sabido que o xurelo precisaba de pan. E aquela existencia de viño, máis peixe, máis pan, convertíase nun convite de palabras, unha festa de comentarios, rexoubas, risos e ruxerruxes que daban orixe aos capítulos

no libro da comunidade. A casa máis señorial de Pescadoira, case palaciana, era a de Silveiras, propiedade de dúas irmás Barreras que vivían en Vigo e que todos coñeciamos como: "as señoritas de Silveiras". Chegaban de veraneo nun Bentley conducido por un chofer de uniforme. Nós que xogabamos no recheo que había diante daquela casa, un recheo varrido pola marusía do ano sesenta e catro, o estrondo do derrube resoa na noite da infancia, observabamos entalados a manobra de arribada. Viamos ao uniformado de gris con botas e pucha de coiro baixar do auto, abrir as dúas follas do portalón e arrancar lentamente ata desaparecer nun xardín que só podíamos intuír.

Unha escena digna dun serial inglés. Un día, unha das criadas que as acompañaban, chamou por nós que envolviamos as buxainas no cordel do palangre, pasounos á cociña e anotounos nun papel: cen gramos de café, trescentos de azucre e medio de fariña. Pedíunos que lle fósemos mercar aquilo, porque ela, ao coidado dunha das señoritas enfermas non podía abandonar a casa. Non dixo cen gramos, trescentos, medio quilo de existencia, pero a min a excepcionalidade do acontecemento valeume por tal. Fomos correndo deica a de Dona Pepita, pedimos o encargo e regresamos sen alento. Regalounos a peseta que sobrara.

Nun Bueu de urbanismo devastado durante toda a década dos anos oitenta e noventa pola desidia e o desinterese nos códigos profundos da memoria, a mansión de Silveiras sobrevive unha existencia mancada: fáltanlle as vivendas laterais que se utilizaban como casas dos caseiros. Unha delas

foi ocupada nos anos trinta polo senlleiro debuxante Federico Ribas e a súa muller, a francesa Giorgina, o tempo que traballou para a fabrica de Massó como publicista e deseñador da marca de conservas. Nesa época, Ribas fixo un debuxo: o San Virelas, santo da sorte na baralla, que durante anos presidiu o salón do Casino e despois do Club Náutico de Bueu; un debuxo que hoxe está depositado no Museo Massó de Bueu. Un peso da existencia dos nosos días sería que se xestionase unha mostra expositiva dese debuxo acompañado doutros debuxos de Federico e do caderno mariñeiro de Maruja Mallo, realizados na praia de Beluso e nunca expostos en Bueu. O marco coido que debería ser un Congreso Exposición, coordinado polo Museo co apoio do Concello, sobre o grupo de artistas e escritores que coincidiron en Bueu na década dos anos trinta. Isto permitiranos coñecer e admirar a obra destas persoas como unha parte máis da memoria que nos constrúe como lugar.



REDEIRA

*Muller de todas as beiras
que artellas a memoria da pesca
cando coa xeometría do fío
creas espazos no ar.
Lanzas agullas,
esencia de peixes,
coa traza do movemento
a ritmo dos nós...
baixo soles e ventos que curvan o lombo
cós ollos perdidos
no labiríntico rosarios de chumbos
que lastran os panos das redes
recoñecéndote redeira, atadeira,
tecelá e costureira do mar.*

A. Sánchez Cidrás



As illas Cíes, Ons e Sálvora, tres das catro pertencentes ao único Parque Nacional galego, posúen nos seus fondos mariños un importantísimo número de naufraxios que testemuñan a perigosidade das súas costas, así como o enorme movemento de barcos mercantes, de guerra e pesqueiros que no discorrer dos séculos sucaron estas augas.

Parece ser que a Illa de Sálvora é a que leva a palma no número destas desgrazas, polo menos a máis importante si, co naufraxio do vapor correo "Santa Isabel"; despois Cíes e Ons repártense, a partes case iguais, un bo número de accidentes marítimos.

Illa de Ons: Naufraxio do patrulleiro "Barsac" Duas desgrazas nun mesmo accidente

Celestino Pardellas de Blas

O NAUFRAXIO

Entre os que teñen ocorrido nas Illas de Ons, imos centrarnos no patrulleiro de nacionalidade francesa "Barsac", coñecido entre os veciños de Ons como o "Francés" que sobre as 23 horas do sábado 6 de xaneiro de 1940 foise contra as rochas de Onza, a pequena das Ons.

Este pequeno mercante que fora convertido en patrulleiro ao inicio da II Guerra Mundial, navegaba a carón das costas galegas, segundo uns na procura de mercantes alemáns fondeados na ría de Vigo, e para outros realizando unha patrulla antisubmarina xunto a outro do seu mesmo porte coñecido co nome de "Leoville". O certo é que por mor da espesa néboa e do forte temporal reinante, saíuse do seu rumbo e foi chocar contra a res-

tinga de rochas que se atopan na zona sur da illa de Onza, provocando no seu casco importantes vías de auga que pronto anegaron case todo o barco.

Totalmente enganchado ás rochas, a forte ondata encargouse do seu despece comezando pola ponte que foi varrida da cuberta do barco polo golpe dunha forte onda, dificultando con iso a emisión de sinais de socorro.

Así o narra o periódico ABC na súa edición de Sevilla o 9 de xaneiro de 1940:

EL PATRULLERO FRANCÉS "BARSAC" NAUFRAGA EN LAS PROXIMIDADES DE VIGO

Un patrullero francés de servicio en el Atlántico, ha encallado en las proximidades de la ría de Vigo.



Maqueta do "Barsac" antes de ser reconvertido en patrulleiro

El siniestro ocurrió a las 11 de la noche del día 6. El temporal de lluvias era intensísimo y la cerrazón en la costa era completa. Las llamadas de auxilio del buque fueron captadas por varios navíos y algunos de éstos, que se hallaban en ruta, se acercaron al barco francés. Otras embarcaciones salieron a toda máquina de los reductos de Vigo y Marín para cooperar en los trabajos de salvamento. El primer buque que llegó, al amanecer del domingo, al punto donde estaba encallado el barco, denominado Isla de Onza, a la entrada de la ría de Marín, fue el mercante español "Isla Tenerife" que se hallaba en viaje de la Coruña a Vigo. Su tripulación, auxiliada por otros buques, realizó los trabajos de salvamento. Solo 45 náufragos pudieron ser recogidos a bordo del "Isla Tenerife".



Buque francés, xemelgo do "Barsac". Foto Faro de Vigo

Máis adiante segue comentando:

HAN PERECIDO O DESAPARECIDO 18 HOMBRES. UN CAÑONERO LLEVA A VIGO SEIS CADÁVERES.

A las seis de la tarde un cañonero atracó en el muelle de la trasatlántica, trayendo a bordo seis cadáveres de marineros franceses del patrullero Barsac, recogidos por dicho buque de guerra y el remolcador "Moncho" en el lugar de la catástrofe.

Los restos fueron llevados en ambulancias al cementerio de Pereiro donde mañana recibirán sepultura. Han llegado a esta ciudad, procedentes de la Coruña, el cónsul de Francia, quien mañana asistirá a la inhumación de los cadáveres. Han perecido o desaparecido 18 hombres. Entre los cuarenta y cinco tripulantes salvados por el buque español "Isla Tenerife" figura el comandante M. Julien Pleppeuan.

Á súa vez Lino J. Pazos Pérez, na súa investigación sobre o naufraxio, conta que: "... os primeiros sinais de socorro efectuados polo Barsac foron captados polo "Leoville" quen comunicou por radio o sucedido, motivo polo cal acudiu o "Isla Te-

nerife" que para poder realizar as manobras de salvamento de modo máis eficaz, requiriu a axuda do pesqueiro "Vilas 2º" e dalgúns embarcacións, dornas, da Illa de Ons, cuxos mariñeiros, arriscando as súas vidas, achegáronse ata o lugar do siniestro...".

O barco, sen posibilidade algunha de saír do seu encaixe, atopábase a mercé da fortísima ondada que en nada partiuno en tres, desaparecendo baixo as augas. O "Barsac" tiña unha tripulación composta por 62 homes dos que foron salvados 45 e 17 danse por mortos ou desaparecidos. Este accidente é o segundo máis grave ocorrido no arquipélago de Ons, despois do "Campos" que tamén naufragou na Illa de Onza o 17 de novembro de 1942 e provocou a morte de 21 mariñeiros, e con un máis que o María Luísa (16 vítimas) que naufragou tamén en Onza o 10 de novembro de 1950.

Aquí podería rematar este pequeno resumo do naufraxio do "Barsac", pero esta desgraza trouxo outra a unha familia da Illa de Ons.

A TRILITA

Así narra o periódico ABC a noticia o 11 de febreiro de 1942:

LA IMPRUDENCIA DE UN MARINERO CAUSA LA MUERTE A SU MUJER Y A UNA HIJA

Un marinero llamado Eugenio Patiño, vecino de la Isla de Ons, encontró días pasados flotando sobre el mar un artefacto que recogió, llevó a su casa y guardó en una arca. Esta madrugada, una vez acostado, Eugenio encendió una luz y arrojó la cerilla al suelo, pero lo hizo con tan mala fortuna que el fósforo cayó en el arca, determinando la explosión del artefacto guardado en ella. El incendio consiguiente se propagó a la habitación y de ésta a las restantes de la casa, en las que dormían la esposa del marinero y cuatro hijos del matrimonio, llamados Manuel, Camila, José y Eugenio.

Al advertir el incendio, el padre cogió a los tres niños y



Trilita atopada en Ons. 1958

salió a la calle. Otro tanto quiso hacer su esposa con la niña, pero tuvo la desgracia de tropezar y caer al suelo, sobre las llamas. Cuando su marido se dio cuenta de que la pobre mujer no salía de la casa entró de nuevo en la vivienda, seguido de uno de sus hijos y logró arrastrar hasta la calle a su esposa y a su hija. La madre había perdido el conocimiento, pero conservaba, fuertemente apretado contra el pecho, el cuerpecito de la niña. Dos horas después, la madre y la hija dejaban de existir. Eugenio y sus demás hijos sufren quemaduras gravísimas.



Casa illán no lugar de Curro alto onde aconteceu o grave suceso

Por aquelas datas (1940) os veciños de Ons vivían da pesca, case en exclusiva, do polbo que ata 1936 era mercado na propia Illa polo seu último dono (Didio Riobó) ao ter instalado en Ons un secadoiro deste cefalópodo para a súa posterior comercialización. O congreso ocupaba o segundo lugar e era tamén mercado por Didio aínda que o pagaba máis barato.

Coa morte do Sr. Riobó a Illa pasou a ser administrada polo industrial conserveiro de Bueu, Massó, que seguiu os mesmos pasos que Didio. No que respecta á pesca, tamén continuou coa merca, sobre todo, de polbo, aínda que, segundo a época do ano, tamén solicitaba algún tipo de peixe e marisco dos mariñeiros illáns.

O que si teño claro é que os illáns nunca usaron explosivos para a pesca, e moito menos naquelas datas. Ademais sendo o polbo a súa principal captura, o explosivo non tería sentido.

Estes datos teñen o fin de corrixir a explicación que circula por algún foro de internet onde ofrecen a seguinte teoría sobre a explosión da trilita do "Barsac" nunha casa illán. Con referencia a este feito din: "...Los vecinos de Ons (Onza está deshabitada), luego de ayudar a los marinos y una vez cal-

mado el mar, comenzaron a recuperar todo aquello que pudieran.

Sin embargo el "Barsac" decidió cobrarse más vidas: Un lugareño había conseguido hacerse con un buen polvorín (el explosivo llegaba a la costa en unos contenedores naranjas), siendo su idea la de provocar explosiones submarinas para luego recoger el pescado muerto que saldría a superficie. Por desgracia, su casa voló por los aires con él dentro. Los viejos de Ons aún regañan a los niños diciendo "Eres más malo que la trilita", en referencia al luctuoso hecho".

Está claro que os coñecementos técnicos que por aquelas datas poderían ter os illáns para a manipulación da trilita para uso pesqueiro, eran nulas; ademais, tendo en conta que a súa pesca principal era o polbo o uso de explosivos sería inútil.

O que si é certo, é que, despois do naufraxio e xa retirados todos os medios de salvamento, os veciños illáns achegáronse ata o lugar e intentaron recuperar todo aquilo que podería serlles útil. A faceta era doada xa que os restos do buque estaban a unha profundidade que oscilaba entre os 4 e os 12 metros, moi asequible para, coa axuda do mirafondos, que empregaban para a pesca do polbo, co bicheiro ou coa gancha das centolas, poder recuperar aqueles restos que puideran servirles para algo.

É de supoñer que, co paso do tempo, a erosión e pola acción, non só dos veciños, senón de raqueiros que pouco a pouco foron despeizando o pecio, puido saír á luz a munición que transportaba e chegar a flotar algún fardo con trilita e que esta fose recuperada polos veciños sen saber o perigo que lles podería ocasionar.

Así os contan os veciños que din que a recollían polas praias ou flotando e que se dedicaban a facela estralar. Comentan que algún mariñeiro coidou que podería, co tempo, ter algún valor e dedicouse a coller grandes cantidades e gardalas na casa.

A maioría gardábana nos piornos, nos alboios, galiñeiros, ..., ou en lugares onde os rapaces non puideran ter acceso a ela, pero algún chegou a gardala dentro da propia casa, o que propiciou o accidente da familia do Sr. Patiño, pois daquela non había luz eléctrica nas casas e se alumeaban con candeas e candís de carburo facilitando con iso que en calquera momento ocorrese algún accidente.

O DESPECE E A APARICIÓN DA MUNICIÓN

Como comentei, o barco foi despezándose pouco a pouco. Contan os veciños que certas partes do barco que quedaron apartadas das rochas e foron para o limpo. Anos máis tarde, co uso das artes de arrastre, eran extraídas do fondo por estes barcos. Na súa maioría, por ser tipo pranchas ou anacos de ferro, era devoltas ao mar noutras zonas nas que non entorpeceran o labor destas artes.

Tamén os mariñeiros tiñan perfectamente localizados os lugares onde se atopaban a caldeira, a hélice, e outras partes do buque que poderíamos considerar interesantes pois, ao seu carón, traballaban diariamente á pesca do polbo con mirafondos. A partires dos anos 80 do pasado século foron redescubertos estes restos por mergulladores deportivos, pescadores submarinos sobre todo, que os deron a coñecer e a partires de aí comezou un segundo espolio, chegando a desaparecer a caldeira e a hélice que, polo seu volume, tiveron que usar barcos dotados de maquinaria especial para podelos sacar do fondo.

Desaparecidas estas e outras importantes pezas, o pecio perdeu interese e vai ser sobre o ano 2007 cando o Club de Buceo Ons volve a localizalo de novo e atopan un bo número de munición do patrulleiro. Á vista disto e co fin de evitar o seu espolio, deron parte á Dirección do Parque Nacional e esta púxoo en mans da Armada que, sen ningún tipo de estudo, investigación e posible alternativa de posta en valor, decidiron retirala.

Sesenta e sete anos despois do afundimento, traballando alí os mariñeiros de Ons a diario, barcos do arrastre faenando na zona, mergulladores,..., e coidan agora que esa munición pode representar un perigo! Poderá ser, e así haberá que seguir o protocolo, pero xa pasaron sete anos e nada sabemos do tema.

Eu mesmo enviei varios escritos a Parques pedindo que esas pezas, despois de seren desactivadas, e senón representan perigo algún, deberían volver, polo menos, para os Centros de Interpretación de Vigo e, sobre todo, de Ons. Alí habería que dedicar un espazo, máis ou menos grande segundo o volume do material que se teña, aos naufraxios acaecidos en cada Illa e expoñer os materiais de que se dispoñan. Esas negociacións debería levalas a cabo a Dirección do Parque, esperando que non

fosen xa destruídos os restos pola Armada. Xa como remate dicir que os naufraxios acaecidos nas proximidades das illas do Parque Nacional, son parte da historia destas Illas e os responsables do Parque Nacional deberían ter unha persoa, Técnico Cultural, que se encargase deste tema, ao carón doutros sobre a historia e etnografía das Illas, para que os veciños e visitantes podan coñecer in situ, non só a vida ecolóxica e medio ambiental do Parque, senón tamén a súa historia, antropoloxía, arquitectura,...

E todo isto porque as Illas que forman o Parque estiveron, e Ons aínda está, habitadas dende tempos antigos e as persoas que as habitaron formaron unha cultura única que debemos estudar, investigar,..., respectar, protexer e dala a coñecer para que o Parque sexa valorado en todo o seu conxunto.



Proxectís recuperados do "Barsac". 1960

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 "Campaláns". 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.



Petroleiro "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, compartía 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 ciudad 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^a 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 aínda 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 racharíalle 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 reflotado. A frustración da concelleira veríase 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 faríase 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 frente 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

Na Groba

Xemendo sube a estrada, cambaleante
Fafner á procura de paisaxes
efémeras.

(Arpados bosques de arume agachan
mil níscaros sospeitados).

Pequenos cabalos quedos,
impasíbeis ferros,
acóuganse pétreos, en grupos
nas molladas breñas. Deles
un, á beira do camiño, refungando,
apártase teimudo, casemente,
ó paso da vella furgoneta.

No viso,
na campa de cartuchos sementados,
cun golpe seco e case audíbel,
a visión da costa abafa, inqueda, o peito canso do viaxeiro.

Percorren os seus ollos, xa paxaros,
a fronte das ondas, descifrando
o tenue diálogo da espuma.

Abaixo,
no val de ar vibrante, suspendido,
o río Miñor vai camiñando,
con húmida ledicia,
á Foz que o espera inexorable,
a fría morte.

Lonxincuas,
cobreadas illas, magoadas
Sicas, cal aves milenarias,
conxeladas ás nas ondas palpitantes,

eterno viaxe agónico, imposible,
ao hipnótico horizonte.

E alí,
no Centro mesmo do Universo,
onde o corazón acouga o seu latido
onde o berce doe nas entrañas,
estíranse as Estelas, as coitadas
fillas daquel Ferro Monolítico,
que atesouran,
pr'o rapaz de ímprobos mergullos,
robalos
que durmen nas fendas misteriosas,
e raios
dun sol silente iluminando
ós fugaces sargos.

A noite
arremuíña de pronto nun ar fresco. A
brétema,
alén do Cabo Home, desdebuxa
brumosas costas...

O viaxeiro
coas lembranzas aínda lle vibrando
nas pupilas
inicia, confortado, o seu descenso
da estrada serpenteante, agora incerta.

Aquén vaise morrendo, moi quediño,
o corado serán polo Poñente.

Guillermo Gefaell



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

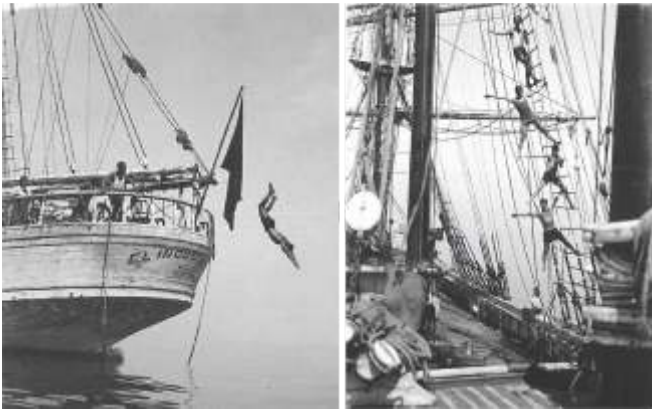
Carlos Roberto de Pacho

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 mastros, 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

Astilleros 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 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-



"El Industrial" en Noia

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 Torre Vieja (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

Isabel Barreto, a capitana galega dos Mares do Sur

Salvador Rodríguez

O seu nome non adoita ser incluído na listaxe dos grandes conquistadores españois de América nos séculos XV e XVI, malia que a súas suas fazañas están á altura de calqueira daqueles intrépidos homes que abriron camiños no Novo Continente e que, iso si, sen esquecer os seus escuros capítulos cheos de tropelías e abusos, fixeron que se escribieran groriosas páxinas da historia da navegación.

Chamábase Isabel Barreto, nacera en Pontevedra e aínda hoxe mantén o estatus de primeira e única muller almirante da Armada española.



Se ao longo de moitos anos se especulou cunha súa posíbel orixe portuguesa, hoxendía a inmensa maioría dos historiadores confirman que Isabel Barreto naceu en Pontevedra en 1565, no seo dunha familia da nobreza galega. Así o acredita a súa biógrafa Eloísa Gómez Lucena no libro *“Españolas en el Nuevo Mundo”* (Ediciones Cátedra), onde vemos que Isabel *“foi bautizada en Santa María a Maior (Pontevedra) co esplendor acorde á posición do seu avó, Francisco Barreto, noutro tempo gobernador das Indias Portuguesas (...) Como a súa familia paterna procedía de Viana do Castelo, eran coñecidos como os da Barra ou os Barretos”*.

Isabel, unha mociña preadolescente da que se di que destacaba pola súa beleza e maila súa alta formación cultural, partiu cara a Brasil arredor do ano 1580. Nembargantes, en 1588 detéctase a súa presenza, e a de parte da súa familia, no virreinato de Perú que, naquela altura, era a posesión máis importante de España en Sudamérica: abarcaba dende Panamá ata o extremo sur de Chile, sendo Lima, a capital do virreinato, unha cidade culturalmente moi activa na que a sociedade xa lle permitía ás mulleres disfrutar dunha autonomía da que carecían na Metrópole peninsular.

Hai fontes que atribúen a chegada de Isabel a Perú, aos designios e influencia da posíbelmente tamén galega Teresa de Castro, esposa do virrei García Hurtado de Mendoza. Sería no ambiente cortesano de Lima onde se coñeceron Isabel Barreto e o Adelantado Álvaro de Mendaña, ilustre navegante e explorador que, en 1567, con tan só 25 anos de idade, xa descubrira as Illas Salomón,

das que escoitara que nelas se agochaban moreas de ouro.

En 1586 Isabel e Álvaro casan en Lima e constitúen un dos matrimonios máis influíntes do virreinato. Na súa xoven, culta e fermosa muller, o Adelantado Mendaña no somentes atopou a unha parella ideal senón tamén unha cobizosa cómplice dos seus soños de conquista e aventura. E, por se fose pouco, coa dote polo casamento que lle proporcionou o seu pai, un financiamento para unha nova expedición ás illas Salomón na procura das riquezas que seica alí os “agardaban”, así como o propósito de fundar unha nova colonia da Coroa de España.

Seis anos despois da voda, o 16 de xuño de 1589, Isabel Barreto, a quen acompañaban os seus irmáns Lorenzo, Diego e Luís, embarca no porto de El Callao, a bordo dunha das catro naves da que ía ser a segunda expedición de Álvaro de Mendaña ás Illas Salomón, cunha tripulación formada por 378 mariñeiros españois e portugueses (Portugal pertencía daquela á Coroa de España) e unhas 90 persoas máis entre mulleres e nenos.

Aconteceu, segundo coinciden en sinalar as crónicas daquela viaxe, que un despiste fixo que pasasen por diante das Salomón sen recoñecelas, descubrindo, en cambio, as Illas Marquesas, nas que se tropezaron cunha forte resistencia dos indíxenas, que tentaron facerlles frente dende as súas canoas tirando pedras contra as naos españolas, tal e como describe o cronista sevillano Luis Belmonte Bermúdez. Despois de bautizar as novas illas, a expedición continuou a súa trave-

sía, salpicada de enfrontamentos cos indios, ata chegar ás Illas de Santa Cruz, nas que sí cumpriron co obxectivo de fundar unha colonia da que, despois de derrotar aos nativos, procederon a aut nomearse gobernadores.

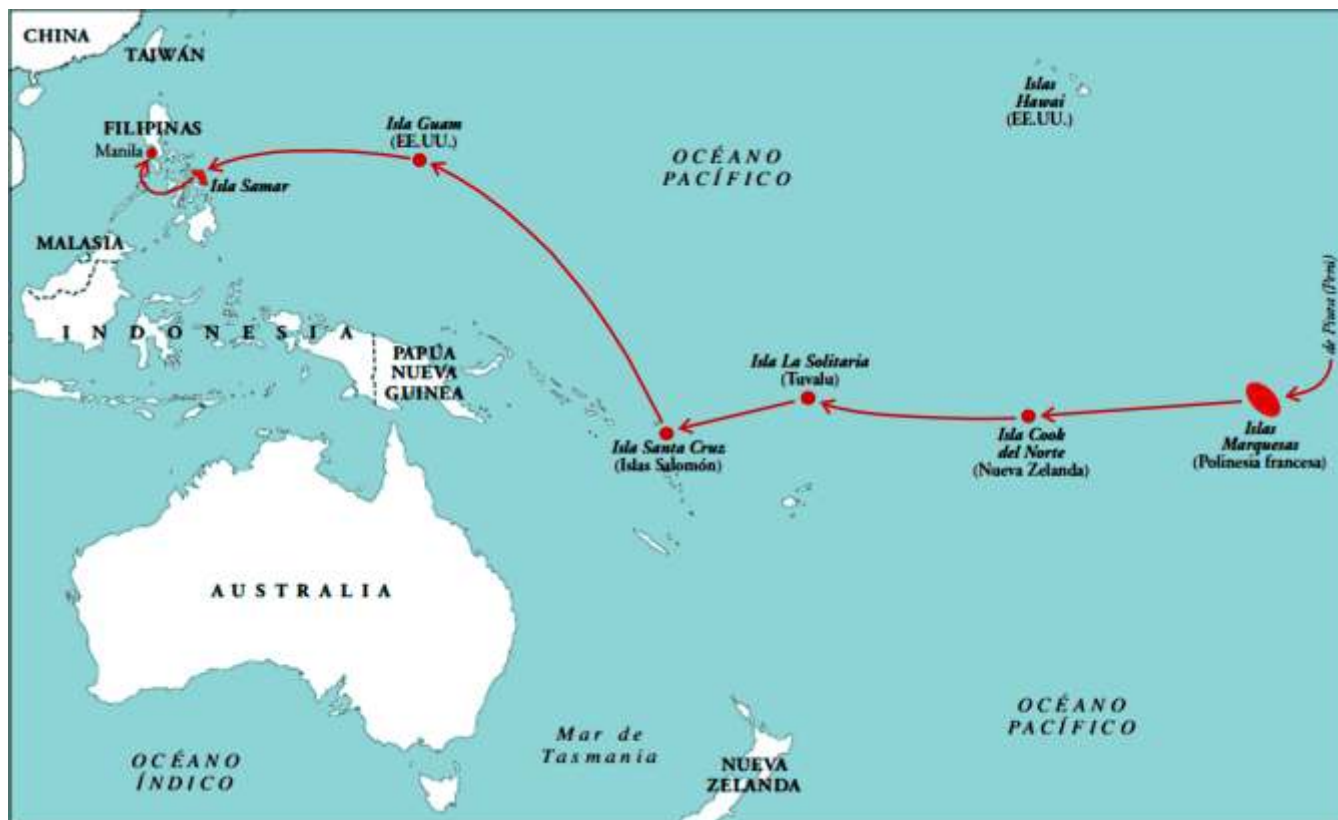
Desgrazadamente, o Adelantado Mendaña non podería disfrutar moito tempo da súa conquista. Doente de malaria, morría en Outubro dese mesmo ano 1595. Claro que antes, o matrimonio, os irmáns de Isabel e os seus homes de confianza, tiveran que contér repetidos actos de rebelión da súa propia tripulación, uns homes fartos xa de tanta andaina e desgrazas que desexaban regresar a Perú en vez de quedarse alí, a mercede xa non somentes dos indíxenas que continuaban asediándoos, senón tamén das enfermidades daquelas terras. Tivo que ser Isabel, que xa exercía de "capitana" máis que o seu marido, quen tomase o mando diante da debilidade física que amosaba Mendaña nos seus derradeiros días de vida.

Mortos Álvaro de Mendaña e o irmán de Isabel, Lorenzo Barreto, que ostentaba galóns de capitán xeneral da frota de Filipe II, a pontevedresa erixiuse en herdeira dos títulos e atribucións de ámbos dous, isto é: Gobernadora de Santa Cruz, Adelantada do Mar Océano e Almirante da Armada española.

Entre as enfermidades, a guerra cos indíxenas e a baixa moral das tropas ao seu mando, a situación en Santa Cruz fíxose insostíbel, pero a impetuosa almiranta, en vez de volver a Lima, decidiu capitanear a súa propia expedición cun destino e obxectivo: Filipinas. Foi nesa travesía cando se revelou, xa sen necesidade do apoio do seu esposo nin o dos seus irmáns, o carácter dunha muller de "actitude inflexible e severa", que era quen de manter a disciplina entre aqueles homes decote dispostos a conspirar e amotinarse.

Naquela viaxe, na que a tripulación tivo que comer cascudas e víveres podres, mentres a almiranta era acusada de gardar os alimentos frescos na súa despensa, pasou de todo: faleceron, en tres meses, 150 persoas a bordo, e a galega e o piloto, o portugués Pedro Fernández de Quirós, tentaron facerse asasinar entre si. De feito, a Manila chegou só unha das tres naves que tiñan zarpado de Santa Cruz.

Non se conserva ningún retrato de Isabel Barreto, pero Eloísa Gómez Lucena, recorreu a escritos do propio piloto, Fernández de Quirós, para tratar de aproximarse aos rasgos físicos e ao carácter daquela dama. Dada a inimizade entre Pedro e Isabel, Gómez de Lucena avisa de que seguramente o mariño portugués tentou de esaxerar os seus de-



Itinerario expedición Mendaña e Isabel Barreto aos Mares do Sur



Retrato virtual de Isabel Barreto

fectos e agachar as virtudes da galega cando a describe como “caprichosa, derrochadora, autoritaria e até despótica”, chegándoa a acusar de roubar a escasa auga da que dispuña tripulación, para lavar con ela a súa roupa: “En los vestidos de doña Isabel había para gastar dos años”, escribiu nos seus diarios Quirós cando Isabel Barreto xa se consolidara como Gobernadora e, coa complicidade dos seus irmáns Diego e Luís, mandaba na súa tripulación cun despotismo e crueldade inhumáns, segundo o copiloto. Polos diarios de Fernán-des Quirós soubo tamén Eloísa Gómez Lucena dun lamentábel episodio na bahía de Manila, que a bió-grafa conta así: “Isabel Barreto prohibiu, sen motivo algún, desembarcar, baixo a pena de morte. Pero á noite, un soldado casado, pai dun fillo recién nado, colleu unha barquiña e achegouse ata un poboado na procura de leite para o seu fillo. Ao seu regreso, Isabel Barreto ordenóu aforcalo do pau maior. O sarxento non lle quixo facer caso e o contramestre dirixiuse a ela con estas verbas en español antigo: “Igual hiciera la señora en darnos de co-

mer de lo que tiene guardado, y de las botijas de vino y aceite, con quien tiene necesidad, que no en esas estropeaduras”. Non se sabe, xa que Fernán-des de Quirós non contou o final deste episodio, se a Capitana executou a aquel pai ou, se ameazada por un motín a bordo, lle perdoou a vida.

Volveu casar Isabel Barreto na capital filipina. O seu recién estreado marido, Fernando de Castro, deixouse convencer pola insistencia da almiranta para tentar afrontar unha “asignatura” que lle quedara pendente, a expedición ás Illas Salomón, pero nunca chegaron a conquistar o financiamento nen os permisos necesarios, malia que os procuraron ao longo de seis anos. Iso sí, en 1597, Isabel non dubidou en embarcarse xunto con De Castro para realizar unha incursión en México.

A derradeira noticia que se ten de Isabel Barreto é a do seu falecemento en Castrovirreina (Perú) o 3 de setembro de 1612. Malia que se lle atribúen varios fillos, a Capitana legou todos os seus bens aos seus irmáns e sobriños e ao seu capelán (era unha muller moi relixiosa), deixándolle un remanente ao seu home.

O “remanente” consistía nunha grande fortuna económica, amáis de “un esclavo y su mujer de la Yndia de Portugal (Brasil), un negro y su mujer de China, otro negro con su mujer, una esclava de Java, otro negro y dos negritas boçales (recentemente feitas escravas)”.

In Memoriam Seso Fazanes.



Dos tornados...

Chegaram os tornados
A força do vento, o rugido do mar
E o barco range em estalidos de medo na noite
Os relâmpagos cortam o negro da madrugada
E as velas estivadas todas, repousam nas vergas
Os brandais gemem em silvos como cordas de guitarra afinadas ao limite
A proa afunda na cava da vaga e o velho navio lentamente galga a onda e o medo
Estou ao leme, esta roda imensa onde me agarro com as duas mãos
Enquanto o sueste me protege da água que cai em bâtegas doces do céu aberto e negro
É uma travessia sem rumo mar adentro a fugir da tempestade
Levo um sorriso nos lábios e o teu perfume no pensamento
És a minha estrela polar, a minha constelação, o meu norte
Neste mar branco de espuma e sal o leme obedece certo
A todos os mandamentos rápido, a fugir do naufrágio
O arnez segura-me como um cordão umbilical
E o motor estremece sob os meus pés
Em círculos perfeitos de 900 rotações por minuto. Três nós...
Singramos lentamente, quase parados, quase.
Tenho Leça por estibordo, o farol em relâmpagos ritmados e certos
Conheço-lhe a cor e forma mesmo na noite
Como te conheço a ti
As formas de olhos fechados, e o toque da pele e o teu cheiro a maresia
O redondo dos seios.
Chegaram os tornados
É inverno adiantado no mar.

João marinheiro
Março 2013 S. Paio de Antas



Non sabemos exactamente cando comezou o consumo do polbo, mais si podemos intuír que foron aqueles sabios monxes do medievo quen lle aplicaron os seus coñecementos empíricos e o dotaron dunha gastronomía tan efectiva que perduraría ata hoxe. Nos documentos monásticos existen abondosas referencias ás capturas de peixe que as ordes relixiosas facían nas suas avanzadas marítimas para abastar aos cenobios do interior para cumprir, sobretudo, cos preceptos cuaresmais. Así, por mencionar aos máis próximos, temos aos bieitos de Celanova instalados en Beluso, Hermelo, Poio, Coruxo ou Santistevó (Cíes norte); aos cistercienses en San Martiño (Cíes sur), Vigo (de Oseira) ou Marín, dependente esta vila dos de Melón. Entre o peixe máis mencionado nos documentos, aparecen as pixotas (pescadas), os congros e o polbo que, xa lañados e salgados ou secos, se transportaban desde a costa.

Polbeiros de mar e terra

Xerardo Dasairas

Como vemos, o secado do polbo foi unha actividade que se prolongaría co paso dos séculos ata a chegada do proceso de conxelado xa ben pasados os mediados do século XX. E nesta actividade, estableceríase en Bueu, Ignacio Núñez, un polbeiro do Carballeiro de xa longa tradición familiar na arte de abastar as feiras con este produto que recibía dun secadoiro de Bueu. Neste oficio ambulante, remataría por establecerse en Xinzo de Limia cara o comezo dos anos trinta onde nacería o seu fillo Ignacio Núñez Carrera. A través da relación de anos co dono do secadoiro, xa de idade avanzada, este optaría por traspasarllo ao ourensán que desde 1939 seguiría con este labor en Bueu onde era coñecido como "O Carrexón".

No ano 1945, Ignacio Núñez e o seu pai chegan a Vigo coa intención de centrarse na compra de peixe para mandalo aos pobos do interior de Galicia, aos que xa antes lles enviaban o polbo. Ao comezo mandarían caixas de xurelos salgados que se vendían nas feiras por peza, mais logo comezarían a comercializar as máis variadas especies, chegando a numerosos pobos de Castela. Nos anos sesenta converteríanse en armadores, chegando a ter once barcos.



Ignacio Núñez

Mais, realmente, o que nos chamou a atención por ser obxecto desta publicación, foi o relato que Ignacio Núñez Carrera nos legou dos seus anos en Bueu: "Nos comezos dos anos trinta, esta era unha vila de grande actividade mariñeira. A sardiña era a principal especie capturada e a fábrica de Massó elaboraba salgadura e conserva con man de obra feminina. Tamén se pescaba en abundancia o polbo, na ría e nos arredores das illas Ons, polo que había numerosos secadoiros. Recordo que en Bueu, ás catro da tarde retornaban da pesca e xuntábanse uns 200 barquiños, todos a vela. Era unha estampa preciosa. Aos mariñeiros coñecíaselles polos motes, como os Fieis (uns irmáns que capturaban o polbo por un sistema chamado "ao visto", é dicir, localizalo coa vista e introducilo a bordo cun bicheiro). Outros polbeiros eran Chador, Castela... Tamén me lembro da Armelana, a muller dun mariñeiro que nos traía polbo. En Bueu había catro secadoiros de polbo: o do meu pai e os de Serafín Curral, José Bravo e Manuel Portela. Desde que cheguei a Bueu fun á escola do mestre Manuel Aboy Gándara e cando cumprín os once anos comecei a traballar en todo, axudando ao meu pai, aos mariñeiros a descargar o peixe dos barcos ou a salgar o que dixesen. Os mariñeiros pescaban o polbo en dornas e botes polbeiros, habendo días en que traían ao secadoiro ata 10.000 quilos de polbo vivo. A venda facíase por cubetas, é dicir, a cantidade de polbo que entraba nuns caldeiros de madeira que viñan a ser ao redor de 5 quilos.

Eu axudaba ao meu pai e era capaz de limpar un bidón de polbo de 50 quilos en dez minutos. Unha vez aberto á metade e limpo, tendíamos o polbo ao sol en varais cravados na ribeira. Había que ir dándolle voltas continuamente e vixiar as moscas pois podían depositar os seus ovos e estragar a peza. Hoxendía o polbo, como é un nervo, conxéllase e abrándase sen máis pero antes, colgábase, e a medida que morría íanselle estirando os tentáculos, ata chegar ao chan. Esta era a forma de abrandalo, pois senón había que seguir o tradicional proceso de darlle 33 golpes, tantos como a idade de Xesucristo por aquilo da crenza na numeroloxía tan presente sempre en Galicia para calquera ritual. Outra crenza moi arraigada entre os mariñeiros era a de que cando cantaba o cuco, o polbo quedaba oco.

Daquela, o proceso de secado do polbo era de dous tipos: Un denominando de “media cura” por estar ao sol durante só media xornada e outro era a cura completa, consistente en deixalo ata que estaba ben seco e duro, como un pau, e logo blan-

quexabámolo cunha fariña... Logo, facíamos unha especie de paquetes aos que lle chamabamos arrobas (12/13 quilos), poñendo o polbo máis grande abaixo e colocando enriba outros polbos cada vez menores. Logo, dobrábase cara adentro todo, quedando un bloque pechado. O de media cura, que se conservaba ata 15 días, enviábase ás feiras e polbeiros do interior de Galicia e o de curado completo exportábase para sitios tan lonxanos como Arxentina e Brasil, pois conservábase así durante dous anos. Para cocinar estes produtos era preciso hidratalos antes, poñendo o polbo a remollo. Como o traballo era moito e gañábase moi pouco para manter unha familia con catro fillos, o meu pai coidou que aquilo non tiña moito futuro e decidiu instalarse en Vigo pois o seu porto ofrecía máis posibilidades. Da época de andarmos polas feiras de polbeiros aínda lembro as normas básicas de cocido do polbo: Ao ferver a auga, bótase o polbo e ao comezar a ferver de novo, mantense ao lume durante 20 minutos. Logo, retírase e debía permanecer na auga outros 20 minutos...



Secadoiro de polbo

O estaleiro de Purro

Para sempre entre nós

Lino J. Pazos

Todo comezou hai 95 anos a carón do río Bispo, na praia da Banda do Río de Bueu, cando José del Río Casal solicitou unha concesión ante a administración co fin de montar alí un pequeno alboio onde acubillar a ferramenta necesaria para a construción de botes e lanchas, ademais de gocecer aos operarios que traballarían sobre os barcos ante as inclemencias do tempo. O resto é ben coñecido.



O estaleiro nos anos 1999 e 2000

En 1938, seguindo o costume galego de que fosen as mulleres as que puxesen os negocios ao seu nome, dona Rosa Cortizo Cerviño (casada con Francisco González Regueira) mercaría, unha vez que faleceu o propietario, as precarias instalacións da carpintería para que as explotara o seu fillo José (que xa traballara como carpinteiro de



José González Cortizo,
pai de M. González "Purro"

ribeira na praia de Beluso), que a súa vez é a ponte necesaria para chegar a Manuel González Ferradás, o seu neto, coñecido como Purro (alcume que xa levaran os seus antergos), nos anos setenta do século pasado. Esta data é a que nos remite á situación na que nos atopamos agora, co estaleiro ubicado no medio dun paseo (Montero Ríos) que parece ser, lles molestaba a algúns..., pero que, grazas á infinidade de entusiastas defensores do noso Patrimonio Marítimo, conseguiu manter en pé, orgulloso da súa longa singradura, o que parecía un naufraxio anunciado. Falando co señor Manuel (Purro), comentábame que a corta da madeira no monte,

nos primeiros anos, aínda que era ollada polo seu pai na tomada, apartando ou marcando diferentes partes das árbores segundo as necesidades das construcións que se pensaban facer, corría a cargo dos irmáns Lamosa. Estes eran expertos no "tronzador e a serra portuguesa", convertendo as toradas en táboas que finalmente eran conducidas ata o estaleiro en carros de bois ata a chegada do tractor e das serras mecánicas. Logo, a madeira mecanizaríaa o serradoiro de Freire, que se atopaba ao seu carón.

En canto ao persoal propiamente dito da carpintería, Purro comentoume que no último cuarto do século XX, ata o seu peche definitivo arredor do ano 2004, traballaron con el, Ramón Brión, Manuel Portela, Benito Vicente ou Román Comeideiro, ademais doutros veciños que o fixeran tamén para o seu pai, como o coñecido Angelito. Sobre o estaleiro de Purro véteronse mareas de tinta, e houbo non pou-



Manuel "Purro" co historiador
A. Sánchez Cidrás



O estaleiro en Outubro de 2001

cas discusións, tanto en dependencias oficiais como nas baiucas de Bueu e arredores, enfrontando a uns e outros, defensores e detractores, dun ben que debería manterse en pé coma homenaxe necesaria ás xentes do mar, e a un oficio milenario, que todo apuntaba que ía perderse, aínda que xa se ve que rexurde das cinzas con nova forza...

As alarmas acendéronse cando a "picaraña" botou abaixo a serra de Freire (onde nos últimos anos se cortaba a madeira para a carpintería) e as manifestacións de solidariedade non se fixeron agardar. Moitos dos homes, e mulleres do mar, saíron en defensa do noso Patrimonio (e nós, modestamente, tamén procuramos contribuír a isto escribindo algún artigo) e, sendo constantes nos seus principios, conseguiron vencerse as enormes dificultades que impedían que a administración tomase a decisión de unirse na defensa do estaleiro, cousa que acabaría acontecendo, pero non sen ter que esperar uns cantos anos, concretamente, máis dunha década.

Por fin, o 27 de xullo de 2011 comezarían a dar os seus froitos as presións exercidas (por medio de continuos comunicados, conferencias, artigos na prensa, programas de radio ou televisión), destacando o labor da Federación Galega para a Cultura Marítima e Fluvial, que daquela xestionaba Víctor Fernández; a Coordinadora pola Defensa do Estaleiro da Banda do Río; Os Galos, e demais colectivos do mundo do mar, recoñecéndose á carpintería de Purro coma "*ben incluído no Inventario Xeral do Patrimonio Cultural, sometido ao réxime xurídico de protección que para os bens inventariados establece a Lei 8/95 do Patrimonio Cultural de Galicia...*".

Pero isto era soamente un paso, faltaba o máis difícil, que era, nin máis nin menos, que botarlle man ao estaleiro e sacalo do seu estado que, sen medo a errarmos, podería cualificarse de calamitoso. Postes, cimbros, tellado, incluso o peche de madeira e os muros de bloques ou ladrillo levantados nos anos setenta estaban necesitados de urxente apaño, para evitar que se viñera todo abaixo, perdéndose desá maneira un ben que nos pertence a todos os que levamos algo de sal nas nosas veas.

En 2013 convocábase, polo Concello de Bueu (completamente sensibilizado da necesidade da súa conservación), xunto coa Consellería de Cultura, un concurso de ideas co fin de tentar atopar unha solución ao problema e darlle unha nova vida ao estaleiro, concurso que tivo unha moi boa acollida entre os profesionais, que achegaron vinte e seis proxectos (Diario de Pontevedra). Pero, cando todo parecía que estaba a punto de acadarse, de novo as augas volveron ao seu cauce, e todo continuou igual, ou peor: o tellado xa ía permitindo a entrada da auga da choiva por entre as urallitas rotas e as trabes de madeira que o sustentan ían podrecendo e poñendo en perigo de colapso toda a estrutura.

É paradigmático ver como están sostidas algunhas das "perchas", apoiadas un par delas en remos, si, remos, como se pode observar aínda hoxe, e como a maleza o invade todo, mentres que o resto de "puntais" chantados na terra van curvándose ante o peso do teito.

Das sinxelas instalacións, como dicía, escribiuse moito, e non quixeramos deixar pasar esta oportunidade para agradecerlle o seu afervorado apoio ao colectivo Os Galos, presidido por Víctor Domínguez, que dende o ano 2000 está a trafegar pola permanencia destas instalacións, demos-



Estado actual do astaleiro. Abril 2015



Un remo apuntalando o teito

trando en numerosas ocasións que o seu proxecto estrela como asociación *“é o rescate e a posta en valor do estaleiro de Purro”*, no que se construíron numerosas embarcacións que lle deron vida aos mariñeiros da bisbarra; e falouse moito tamén, por-

que Purro, iso si, é un home falador, coa sabeduría popular que adquiriu escoitando as conversas que se levaban a cabo na carpintería, conversas das que gozamos nun par de ocasións, acompañado do bo amigo Cidrás, co motivo de tentar documentarme de primeira man para darlle forma a iste sinxelo artigo.

O equipo de goberno do Concello de Bueu (presidido polo seu alcalde, Félix Juncal), concienciado co problema e tendo en conta o interese público, recolle o proxecto gañador realizado por un equipo de arquitectos (MRM) remitíndoo de inmediato á Dirección Xeral do Patrimonio Cultural. *“El presupuesto estimado para toda esta labor de rehabilitación y reconstrucción asciende a unos 560.000 €...”* (Faro de Vigo), cantidade que foi considerada por moitos como esaxerada e difícil de acadar.

Pero, cando todo parecía indicar que o estaleiro ía derrubarse por efecto dos elementos, antes de que lle botaran unha man, atopámonos coa boa nova, que reproduce o Diario de Pontevedra de 8 de abril de 2015, segundo a que *“La Subdirección general de dominio público Marítimo-Terrestre dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente”*, dá o visto bo á *“conversión del antiguo astillero de Banda do Río en un espacio museístico”*, posiblemente dependente do inigualable Museo Massó. Por fin, como dicíamos de Castela, Purro vai quedarse entre nós, para sempre!



Víctor Domínguez impartindo unha lección maxistral no interior do estaleiro de Purro no ano 2011



A historia deste naufraxio non precisa de máis palabras que as que utilizou quen nola contou. Trátase de José Manuel Pérez Piñeiro, sobrevivente xunto co seu pai, coñecido como Mingos, o patrón do "Nuevo Virgen del Carmen", un barco de 12 metros de eslora e 3.30 metros de manga que montaba un motor Barreiros de 160CV. Faenaba normalmente ás nasas do polbo e os feitos que se narran tiveron lugar en Onza, na illa do sur de Ons. Horario de traballo: de sol a sol.

Homenaxe aos náufragos

O naufraxio do "Nueva Virgen del Carmen"

Ana Gil Medraño

Foi a primeira casea que empezamos a levantar (unha casea é un grupo dunhas 50 nasas) e cando chegabamos ao lugar, sempre esperabamos a que entrara ben o día para darlle un pouco mais de tempo, un par de horiñas de sol mais ou menos. As veces pescabamos un pouco á liña para pasar ese tempo...

Despois de estar fondeados, a iso das 10.30 da mañá metías o rizón, levantabas o fondeo e empezabamos a coller as caseas de nasas. Aquel día era un martes 17 de febreiro de 1998, sobre as 11 da mañá e estabamos na parte de dentro da Onza, acabando de metelas a bordo. Aínda quedaba o cabo coa boia e, no momento de recollelos, resulta que baixaba a marea. En todas partes pasa, pero especialmente aí, é un sitio no que cando

baixa a marea, as augas corren moito para fóra, hai moita corrente. Entón, cando nos demos conta estabamos case enriba dunha pedra que era moi pequena, como un poste dunha viña ou un marco. Coa marea está tapada pero en marea baixa pódela ver.

Cando hai mar manso, neses sitios máis apartados é onde te adoitas meter. Estas cousas sempre che pasan nos sitios onde coñeces, onde non coñeces non te vas a meter. É así. De feito a nosa casa da illa esta moi preto de aí, onde meu pai se criou. Calquera que vai ao mar sabe ben onde se mete, pero... Cantos quedaron atrás indo ás robalizas ou aos percebeos?.. Eses son oficios máis perigosos que teñen que traballar nas rompentes, claro, so van meterse os que as coñecen. O polbo



O "Nuevo Virgen del Carmen"

non é tan perigoso, pero hai épocas nas que te arriscas meténdote no medio de onde rompe o mar.

Con toda esta manobra, porque claro, mentres íamos recollendo, abatemos, e un pouco que te desubicas... ao final vímonos enriba da pedra. No momento de dar avance ao motor, só nese momento, o barco deu un forte tirón e cravou a quilla enriba desa pedra. Ao mellor, se cravara noutro lado furaba, pero non pasaba o que pasou... Mais ao cravar mesmo na quilla, que é o centro do barco, coa oleaxe que había, campaneamos, o barco non resistiu e envorcou de golpe.

E en cousa dun par de segundos quedamos quilla arriba. Manolo estaba no halador e non sabía nadar, eu estaba ao seu carón, e da primeira impresión, a cara que lle mirei indicaba o medo que sentía. Todo sucedía moi rápido.

Díxenlle que había que tirarse... Enseguida a auga xa nos daba polo costado. Eu tireime coa confianza de saber nadar, pero ao lanzarme dei a volta e xa vin vir enriba o outro lado do barco. Entón, mergulleime de novo, tra-tando de esquivalo.

Cando aboiei de segunda volta, xa non mirei a ningún, só escoitaba o motor apagándose e o barco afundindo do revés. Ao pouco, Manolo aboiou ao meu lado, pero xa tiña a mirada perdida.

Meu pai tardou uns vinte segundos, se cadra, en saír de dentro da ponte do barco, non sei como se zafou pero saíu. Con 50 anos que tiña, nadaba moi ben e foi parar a unha distancia un tanto lonxe aínda de nós, e berroume: Ten coidado, ten coidado rapás! Nadamos para subirnos enriba da quilla e eu intentaba levar a Manolo comigo, pero había momentos en que xa non daba avanzado. Unha distancia de tres metros é moito neses momentos. Eu tiña posto un xerseí dos que che dan na marina, deses azuis, que estiraba moito e non me deixaba nadar. As botas xa che caen soas, por iso é bo levalas sempre grandes. Entón subín un momento á quilla, para quitar o pantalón de augas e o xerseí. Logo volví a auga para coller a Manolo. Aí xa chegou meu pai e entre ambos botámolo arriba e tratamos de reanimalo, fixémoslle a respiración artificial... pero de pouco serviu. Manolo morrería dun infarto no hospital do Meixoeiro,



despois de tres días de estar en coma. No informe da autopsia indicaba paro cardíaco, non afogado.

Benjamín, o outro tripulante, estaba no momento dos feitos na popa, pero tampouco sabía nadar. El agarrouse aos candeiros de popa e afundiuse agarrado ao barco. Apareceu mais tarde... Cando empezou a chegar máis xente, un dos percebeiros tirouse a bucear e encontrouno debaixo do barco pero xa máis cara a proa, debeu ir rodando coa corrente. El si que morreu afogado.

Mais tarde, recolleunos unha lancha dun mozo de Cela que se chama Serafín. Na lancha, de nome Zeus, que casualmente é a que sae ao fondo na foto, estaba un tío meu, e foi dende onde evacuaron a Manolo nun helicóptero. Naquel momento xa se xuntaran alí moitos barcos pero nese momento a cabeza non está para traballar... Nada che importa xa... Pero aínda así recollemos as nasas da costa porque daban mal tempo nos próximos días. Eu aínda embarcaría despois no "Mar de España"...

O noso barco quedara moi estragado e, como alí non había moito fondo, velaba entre augas. Sobre a tarde, con vento do sur, púñase algo mais de

lado... Cando caeu a noite, viñeron con intención de reflotalo, un barco bateiro, -creo que era do Sr Pilo de Moaña- e máis un barco de ferro do Grove que se dedica a mover mortos de bateas e esas cousas. Entre os dous, amarrando un cabo por popa e outro por proa, chegamos a Bueu sobre as 11 ou 12 da noite.

Deixamos o barco todo o máis arriba que se puido na Banda do Río, cerca de onde están as case-tas e despois démoslle un tirón co tractor de Freire. Quedou alí tapado non sei se un ou dous días e uns días máis adiante, subímolo ao varadeiro de Bueu ata que finalmente decidimos levalo a Portonovo para reparalo porque foi alí onde o fixeran, nun estaleiro de aló.

O barco restaurouse con algunhas modificacións, redondeouse menos a popa, arbolouse un pouco máis por diante, eleváronse os costados... Traballamos nove anos máis nel ata desguzalo no 2007. Agora sigo pescando nunha lancha de poliéster que ten menos traballo de mantemento e aínda que a miña é grande, imos só dous tripulantes.

O mar de noso en tantas vidas

Coma un soño non, coma unha luz de azul inmenso é tamén a miña memoria que percorre dende a infancia ata a vellice, eses dous cabos biográficos nos que perdura o realismo de base e o imaxinario das esencias que voan e son tamén as nosas vidas.

Eu neno da Terra do Medio, aló onde a noite abrocha os medos nas curotas do granito e as invernadas visten de branco, cos seus chapeus que son insignes, máxicos. Caen as folerpas e somos ollares e perfís a prol das avelaiñas. Un xogo, unha brincadeira que perdura nos meus anos. Aínda agora, neste abril do ano 2015 da beiramar do Morrazo, onde habito feliz e sigo nos banzados da maré que sempre hai nas nosas vidas. A Gallaecia. Este nome, este mar da casa, este tempo de presentes e de futuros con ensoño e ousadías para o meirande convencemento dos luares e mencerer dos afeitos que nos cadran oportunos. Respeto, mestría, humildade, paraísos.

Vivir. É a maré. É o sorriso fronte ás sendistancias. Aló onde o mar pode. E hai un mundo óptimo de líquido que espella o noso espanto trala dimensión da vida: esa luz de azul e crarobscuros. No profundo habita a maraña fermosísima da tanta vida. Mariñeiro vai. Pousa a dorna do tempo e resucita nas esperas e nas artes que son de seu antigas, milenarias: arestoras recicladas e por acaso autónomas neste progreso que ten sido de abondoso en amizades coa animalia do salgado, esa riqueza libertaria de luz e de alimento. A marabilla. Artes. O Barco e o Salgado. A Luz do día e do solpor; cabo da noite que non dorme: axexa, pousa e resucita. E o mar avanta e leva consigo a voz do silencio. Son as artes. Son as vidas. Faise axiña a luz. E eu soño aínda coas devesas da miña aldea de Quian, nese mencer do río Arnego -coma en Arno de Florencia- e vémonos, “mirámonos” para que todo espelle.

Navego en estribor das vidas. Adiviño a testa do Farelo ao lonxe; tamén os corredores do Carrío e do Candán; e aquelas égoas libertarias do Bocelo. As nevaradas do silencio en Melide e n'Agolada. E o Mar da Casa bate paseniño nas ondas da concordia e das ledicias. O peirao aberta, soña e arrecende o salgado coma un bico. A bordo vai. A luz dos días.

Xosé Vázquez Pintor



Porto de Bueu. Olga Rubalcaba 2005



► Costumes mariñeiros na Póvoa de Varzim (I)

Esta vez non traemos a esta sección unha recensión dun libro ou texto relacionado co mar, senón un traballo publicado na revista Douro Litoral no ano 1953 que reproduciremos, traducido ao galego en dous capítulos. Ademais de servirnos de guía para posibles colleitas locais, tamén nos vén lembrar a estreita relación que o poveiro João Paulo Moreira Baptista (*"João Marinheiro"*) mantén coas xentes de mar de Bueu. Vaia, pois, por el.

O autor do traballo foi João Pinheiro Cadilhe, un home de longa experiencia no mar e nos mares da emigración que na Póvoa era coñecido coa alcuña de *"O Respeito"* en alusión aos seus bos criterios e sabedoría sobre os temas da pesca, do mar e dos barcos. No seu texto, recolle en tres apartados, outros tantos costumes típicos dos pescadores da Póvoa de Varzim. Asemade, o autor engade diversas anotacións sobre o léxico particular das xentes do mar e o seu significado. Aparte da tradución ao galego, a nosa aportación apenas inclúe algunhas reseñas e aclaracións nas notas. Por se fose de interese, na mesma revista publicaría tamén *"As conhecenças dos pescadores poveiros"*. Ambos artigos serían publicados novamente por Inês Amorim no Boletim cultural da Póvoa de Varzim do ano 1970.

OS INVERNOS DOS PESCADORES POVEIROS NOS TEMPOS IDOS



problema facendo un rombo no lombo da pipa, e, sen queren, a bebedeira era correcta, inevitábel, con todas as súas consecuencias. O resto era carregado en cántaros para casa polos máis precavidos, antes que chegase a garda fiscal, aínda que moitas veces, esta fechaba os ollos.

O «FACER DAS REDES»

Durante o rigor do inverno, os pescadores poveiros, á falta doutros traballos, ían facendo as súas redes, consonte a modalidade da pesca a que se dedicaban, non só para substituír aquelas que se perdían no mar, senón tamén as que ían ficando vellas polo uso. Lémbrome ben de que, para a miña casa, era costume vi-

O «CORRER A PRAIA»

Naquel tempo, antes da emigración dos pescadores poveiros para o Brasil, cando estes verificaban, polos «astros» (1), que ía haber «rebojada» (2), os barcos recollían ao porto da Póvoa, onde varaban, á espera de mellor ocasión para poder continuar a faena da pesca. Durante a invernía que seguía, con fortes ventadas e choivas torrenciais, era costume dos pescadores iren «correr a praia» en busca de madeiras, troncos de árbores, cargas dos barcos afundidos que as cheas arrasaban, río abaixo, e o mar botaba cara a costa.

Levantábanse na alta madrugada, enfundando os seus traxes de auga para se resgardaren da choiva, e ían collendo pola praia, aquí e alén, a leña e paus que atopaban. Algunhas veces, acontecía encontraren unha pipa de viño intacta e, entón, era o fin dos traballos, porque algúns, non resistindo á tentación, resolvían o

ren cinco ou seis mozos pescadores, amigos dos meus irmáns máis vellos, coas súas redes, denominadas «quinhões da sardinha», xa comezadas, dentro dos respectivos cestos, e o novelo ou novelos de fío que lles era entregado polos pais, como tarefa daquel día.

Só despois de acabada esa tarefa, permitíasielles o descanso, que eles aproveitaban, indo para a praia xogar a «boiada» (3) por entre os flocos de espuma que, por veces, os cubrían por completo. Cando un deles se atrasaba, e os outros non podían axudar a acabar a tarefa, o resto do fío era gardado e servía, despois, para deitar ao ar o meu papagaio ou estrela, (papaventos)se eu gardase segredo.

As redes eran prendidas a unha gran caixa, e todos, con lixeirza incríbel, á porfía, sen se conseguir ver por onde enfiavam a agulla, facían crecer a rede e diminuír o fío.



Barcos de papel

Como eu era o máis novo (nove a dez anos de idade), cabíame a tarefa de encher as agullas e, nos intervalos, encarrapitado encima da caixa, ler para eles a historia de *Carlos Magno e dos Doce Pares de Franza*, que eles moito apreciaban, pola valentía dos cristiáns e das súas vitorias, fantásticas, sobre os infieis. Cando a lectura chegaba ao punto de Roldão ou Oliveiros dar unha coitelada nun infiel, que o escachaba até o peito, o delirio era tal que se levantaban para dar largas ao seu entusiasmo, sen, con todo, deixar o traballo, pois era preciso acabar o fio para ir xogar a «*boiada*». A choiva caía a potes, se Deus a daba, fustigada polo forte Sur-oeste, e, cando a carga da choiva era maior, costumaba dicirse: «*vai saltar o vento ao Noroeste*», e saltaba mesmo.

Era nestas ocasións que o pai de rapaz (4), con voz forte, pola praza postigo da porta, soltaba o antipático aviso: varar o barco: *Que maçada ter de envergar o traxe de oleado e afrontar o vendaval na praia!* Mais o mar era un millón de maresías e de noite callar, ser marea chea de augas vivas que podía causar avarías grosas nos barcos, ou até destruílos, e, para evitar eses posíbeis prexuízos, facíase mester varar os barcos máis para cima, o que representaba un traballón, por causa do grande número, que entón había. Tornábase necesario arrumalos para os lados, a fin de lle dar pasaxe a aquel que se pretendía varar. O traballo debía ser feito o máis á présa posíbel, para aproveitar o jés, (5) despois do que, o mestre, satisfeito por ver o seu barco en seguranza, dicía para os compañeiros: *rapaces, mañá, é sábado, imos beber a compañía para a venda do tío Pelica*. Con este inverno é que sabe ben beber dúas pingas, porque no fin deste *rebojo*, cando Deus der tempo bo, quen chegar ás costas do Sul, alí para o mar de entre as Casas e a Torreira por fóra dos curveiros (6) e encontrar dúas manchadas de auga amarela (7) carga de sardiña, só



nun lanzo, e entón xa se paga esta bebida. Todos ficaban satisfeitos coa resolución do mestre.

O «BEBER A COMPAÑA»

Sábado á noite, a chaquetiña ao ombro, o prato do presigo e o pan, amarrados polas catro puntas dun pano de mesa na man que fica debaixo da chaqueta, encamiñábanse uns tras outros para a venda do tío Pelica, onde encontraban mesas de piñeiro longas e bancos de igual tamaño, propios para aquelas ocasións, que eran moi frecuentes. Xa sabían, polo costume, que tiñan dereito a unha canada de viño cada un. Todos se sentaban á mesma mesa comendo e bebendo. Ás primeiras pingas, a conversa corría monótona, sen interese, mais, despois, quentaban os ánimos e, entón, todos falaban, animadamente, ao mesmo tempo, en cousas do mar. Uns discutían a próxima colleita da pesca da pescada, mentres outros falaban sobre o último cargamento de sardiña no mar de Mira.

Era o Francisco Cortiçada, que, todo entusiasmado, lle contaba proezas ao Manuel Pequeno: *Á gorgullada, rapaz, era como a espuma da praia, a mascataría e o par-delame agarrábanse á man. Chegamos polo medio dese xeito de mar (8), larga o pano para baixo e bota ao mar. (9)*

João Piñeiro Cadilhe

Notas

- (1) Estado do Ceo, dirección e calidade das nubes.
- (2) Rebojada ou rebojo, forte axitación do mar.
- (3) O xogo da boiada asemellábase ao que hoxe se chama Hoquei, mais sen árbitro. O boio era un trompo máis aplanado e panzudo ao que se lle tiraba o aguillón. Os instrumentos do xogo consistían en pás dos remos ou moncas. Como eran desiguais, botábanse á sortes para os dous bandos contedores.
- (4) Pai de rapaz era o encargado de transmitir as ordes do mestre.
- (5) Jés era o espazo durante o cal non chovía, polo vento saltar ao Noroeste.
- (6) Carreiros: bancos de area, onde quebran ou rebentan as ondas.
- (7) Auga amarela. Co remexer do cardume, a area vén á superficie e dalle á auga un ton barrento.
- (8) Xeito de mar é un conxunto de aves mariñas que sinalaban os cardumes de sardiña ao lanzarse á auga para collela.
- (9) Bota ao mar, lanzar a rede ao mar a toda forza.



Barcos de papel

Nesta xeira, traemos a esta sección unha serie de publicacións sobre a illa de Ons que amosan ás claras a atracción que por diversos motivos exerce este pequeno territorio insular. Desde o ano 1934 en que Álvaro das Casas editara a monografía sobre Ons na revista Nós e nos Cadernos do Seminario de Estudos Galegos, non se tiña dado tanta proliferación de traballos sobre a illa buenense. Xa no pasado número déramos conta do libro *A bordo das Ons* de Marta Lemos e agora recuperamos algúns traballos non reseñados anteriormente e noticiar outros novos que completan os estudos sobre a illa.



▶ **Ons e Onza nos arquipélagos galegos**

Ainda que algo lonxe no tempo, traemos aquí a publicación *Ons e Onza nos arquipélagos galegos* que en edición bilingüe editou no 2012 a Institución Cultural Isleña (ICI), presidida por Margarita Riobó.

O libro é produto dunha recopilación das conferencias divulgativas organizadas na illa pola ICI no 2011 e recolle as poñencias de Carlos A. González Paz, José Freire, Belarmino Barreiro e Josefa Otero e Staffan Mörling, atendendo especialmente ao resultado das prospeccións arqueolóxicas realizadas desde 2009, á etnografía e historia e á tradición oral.



▶ **Contos do mar de Irlanda**

En xullo de 2014, o polifacético autor Xurxo Souto achegouse ao Museo de Massó para presentar este seu último traballo no que recolle diversas historias e peripecias no caladoiro irlandés, transcritas dos relatos dos nosos mariñeiros. O propio autor define o seu traballo como un libro de aventuras, un libro de amor, un libro de descubertas, un libro de pintura, un libro de música, un libro do século vinte, mais tamén un humilde manifesto de futuro. Galicia é o centro do mar, a nosa principal industria, somos a maior potencia pesqueira de Europa. O libro pretende apenas poñer en valor aos galegos como centro do mar. A incorporación de relatos de mariñeiros de Bueu e un capítulo dedicado ás coñecidas botas Bueu, elaboradas na localidade polos Riobó, supuxo un aliciente para que a presentación e mais o libro fosen un éxito.



▶ **Ons, ondas dous**

No mes de setembro do 2014, tamén no Museo Massó, tivo lugar a presentación deste libro colectivo que vén ser continuación do seu predecesor *Ons, ondas* editado igualmente polo IES Illa de Ons no ano 2012 e coordinado daquela por Dora Siota e Xoan X. Rodríguez. Esta nova entrega continúa coa recolla de historias de mariñeiros, da pesca e da navegación polos mares do planeta dos nosos mariñeiros, así como algunhas historias vinculadas á vida tradicional da Illa de Ons. Na presentación deste novo traballo estiveron presentes os seus coordinadores, Moisés Barreiro e Xoán Rodríguez, así como os alumnos de ESO que recopilaron as historias, ademais de Adán Lorenzo Domínguez, un exalumno mariñeiro que narra as súas experiencias e as da súa familia tamén mariñeira.



▶ **A carpintería de ribeira en Galicia**

A obra *A carpintería de ribeira en Galicia (1940-2000)* explica dexeito detallado o proceso para construír unha embarcación de madeira de xeito practicamente artesanal, segundo o legado dos nosos antepasados. Este manual amplía o material que xa existe sobre acarpintería de ribeira, e ten o valor engadido de vir acompañado de fotografías, ilustracións e gráficos. Así mesmo, achega información sobre os mestres construtores en Galicia, con fotografías destes e dos seus barcos. O seu autor, José M.^a de Juan-García Aguado é doutor enxeñeiro naval e catedrático de E. U. do Departamento de Construcións Navais da Universidade da Coruña traballando en Astano S. A. do Ferrol. Tamén realizou traballos de investigación no ámbito da arquitectura naval en madeira.



J. M.^a de Juan



▶ **Salazones y conserveras**

O título completo desta obra é *Memoria gráfica de un patrimonio. Salazones y conserveras (vestigios de una época de esplendor)* e foi presentada en abril no Museo Massó polo seu autor Lino J. Pazos. Neste libro o autor fai un percorrido por este tipo de instalacións, abranxendo desde Baiona ata Fisterra. En máis de trescentas páxinas recolle información sobre cada establecemento, destacando a parte gráfica, apoiada por seiscentas imaxes, novas e antigas, sobre os mesmos. Obviamente, incorpora bastantes datos e material sobre as existentes en Bueu.



Barcos de papel



► Liboreiro Blues. Último libro de Salvador Rodríguez

Este último traballo de Salvador Rodríguez foi presentado no Centro Social do Mar de Bueu o día 21 do pasado Febreiro, acompañando ao autor no acto, o historiador local Sánchez Cidrás, o editor do libro César García e mais o alcalde da vila Sebastián Juncal. Como introdución, cabería destacar a intervención da comparsa *Vou nun Bou* que lle aportaría a esta presentación, non só un toque lúdico-musical entroideiro, propio da data, senón tamén unha reivindicación dos valores de Bueu através da emotiva letra da peza "Son de Bueu" que interpretaron e que, en certo modo, viña entroncar tamén coa mesma idea saudosa que transmite o libro.

Salvador Rodríguez, através dos seus relatos, retorna á infancia e á xuventude na vila, recuperando vellas lembranzas de antano ou o que é o mesmo en palabras do autor, recollidas na contraportada do libro: «Quixen que "Liboreiro Blues" cheirase a sardiñas asadas, a polbo á feira, a Pirulla, a Pescadoira, a Banda do Río, a Meiro, a Beluso, a Cela... Procurei que soubese a tinta femia, a cervexa fresca, a noite, a tardiña e a madrugada de trapeiros... Tamén a tute subhastado e a pintar a ghodalla, a vou nun bou e a pirilleira... E, por enriba de todo, que fose unha homenaxe a un Tempo e unha Patria de Sentimentos e Vivencias. Non sei se o conseguín. En todo caso, este é un libro dedicado a tod@s aquel@s que aman o pobo no que naceron e á xente que tiveron a sorte de coñecer, aos que están e aos que xa non están entre nós, ou talvez estean, pero doutro xeito... (Xa me entendedes).» Este acto promovido pola librería Miranda, veu inaugurar con esta publicación o novo selo editorial Bueu Edicións.



Un momento da presentación



► A romanización en Bueu

Ao peche desta edición presentábase no Museo Massó o libro "O mundo antigo no Museo Massó e a romanización en Bueu", editado pola Xunta de Galicia e da autoría de Fructuoso Díaz, director das excavacións na zona de Pescadoira no ano 2003. Ademais dos fondos existentes no museo, recóllese nel a memoria dos achados romanos que, segundo o expertos, constitúen unha colección "inusual e extraordinaria" debido á súa cantidade e variedade.

Todo isto vén poñer de relevo que cara ao século II (d.C.) Bueu xa contaba cunha importante salgadura que colocaba a esta zona como un emporio comercial e industrial de primeira orde no antigo mundo atlántico.

Patrimonio etnoindustrial marítimo



► Recuperación da fábrica de salga da Mourisca

O único asteleiro de ribeira que existía en Cesantes (Redondela) acaba de rematar convertido nun chalé a pé de praia, creando polémica na zona pois o seu novo uso non respecta a servidume de seis metros desde a pleamar que debería existir ao se converter toda a superficie en vivenda. Mais, por respectar, xa nin respecta a autorización do Concello que no permiso, contemplaba o acondicionamento, reforma e rehabilitación do edificio.

Esta carpintería de ribeira comezou a funcionar na década de 1910 da man de Manuel Loureiro Pintos, sendo máis coñecida como *O Loureiro*. Posteriormente pasaría a mans dos seus fillos Manuel e José Loureiro Fernández que estenderían a súa actividade ata o ano 1989 en que arman o "Adelita" unha embarcación de seis metros de eslora. Na súa traxectoria laboral construíron moitos barcos menores como traíñas, gamelas e chalanas ás que adoitaban adaptar para navegar tamén a motor de gasolina primeiro e diésel máis tarde. Aínda que o maior barco que construíron foi o "Santa Eugenia" de 15 metros de eslora e popa de rabo de galo, esta carpintería de ribeira sobrancearía máis na construción, adaptación e reparación das pequenas embarcacións, pertencentes á maioría aos mariñeiros con menos recursos económicos.



A familia Gil protagonista do primeiro capítulo

► Náufragos

O 25 de xaneiro deste ano a TVG estreou un novo programa que baixo a epígrafe de *Náufragos* recollía en diversos capítulos unha das realidades máis temidas no mar e que determinan a vida mariñeira e a das propias familias dos infortunados traballadores do mar. O director, X. H. Ribadulla Corcón apuntaba que por este medio tentaba descubrir os sentimentos que se espertan, se alteran e se rachan cando no mar sucede a peor das traxedias, através do testemuño directo das persoas que, dun xeito ou doutro, viron as súas vidas trastocadas pola perda dun ser querido nun naufraxio. Cada programa semanal incluía dous naufraxios e no primeiro capítulo abordaba o sufrido polo "Monte Palomares", de Bueu, que se afundiou o 10 de xaneiro de 1966 debido a un forte temporal á altura das Illas Bermudas. Dos 38 tripulantes daquel cargueiro só seis lograrían salvarse, sendo un dos falecidos José Gil, pai de Ana Gil, da directiva de Os Galos e responsable desta revista que xunto coa súa familia se fixeron agora coprotagonistas directos da trágica historia. No segundo programa e con relación ao Morrazo, tamén se fixo referencia ao naufraxio nas Cíes do "Ave del Mar", barco de pesca de Moaña no que faleceu toda a tripulación do mesmo constituída por vinteseis homes.



Patrimonio etnoindustrial marítimo

► Recuperación da fábrica de salga da Mourisca

Agardamos que cando leas estas liñas xa estea en marcha o proxecto de restauración do *Asteleiro de Purro*, despois da demora burocrática a que foi sometido. Entanto, temos que acoller como unha extraordinaria noticia,



Estado antigo da instalación

a restauración e recuperación da que foi a fábrica de salga da Mourisca. Esta vez, a incorporación desta edificación ao patrimonio marítimo de Bueu debeuse á iniciativa particular dos seus propietarios que por oficio e sensibilidade están a restaurar a fábrica integralmente, respectando todas as dependencias fabriles de antano e poder así percibir claramente o proceso de elaboración do peixe no século XIX. Cabe dicir que noutros casos de restauro, nalgúns destes edificios non se respectou a conservación das zonas de traballo, eliminándoas en aras de gañar espazo habitable pois as vivendas anexas eran pequenas para o seu novo uso hostaleiro. Mais neste caso, semella que venceu a prioridade por amosar os elementos industriais, abrindo unha perspectiva de coñecemento *in situ* dun espazo emblemático da arquitectura preindustrial de antano.

Superados os longos trámites burocráticos e despois dunha intensa actividade restauradora xa se percibe como antano o espazo de traballo do claro e do morto cos seus alpendres e píos. Esta fábrica de salga comezara a súa actividade a mediados do século XIX da man do matrimonio Ramón Pla e Rosa María Avalor, formando parte das máis de trinta salgazóns coas que chegou a contar Bueu. Ata a década de 1940 mantería o seu funcionamento mudando de propietarios, entre eles a familia Massó, ata o seu abandono posterior.



A fábrica restaurada



Maqueta do proxecto

A intención museística deste proxecto tamén é de louvar pois supón a incorporación dun ben patrimonial que aínda que privado, permite o acceso ao coñecemento xeral dun dos procesos industriais de antano e ao incremento do pouco valorado ata hoxe, patrimonio marítimo de Galicia.



Un ano mais dende a Asociación Os Galos queremos seguir sumando coñecementos, embarcacións, encontros, proxectos, ilusións e todo aquilo que merece a pena para enriquecer a



O "Caneliña"

nosa cultura. E por iso sentímonos agradecidos de ter un lugar onde albergar todas esas embarcacións que por algún motivo xa non navegan, pero que seguen sendo testemuñas de moitas historias. Comparten espazo ademais con todos os barcos que por alí pasan para recibir diferentes reparacións, como foi o caso do pesqueiro Caneliña, embarcación que forma parte da colección do Museo Massó, e que o proxecto de restauración foi levado a cabo pola nosa Asociación e a restauradora Fátima Sánchez Varela.

Reorganizando ese espazo, ubicado na antiga cetárea de Pescadoira, e que está a ter moita

actividade ultimamente, decidimos darlle a oportunidade de volver a navegar a unha fermosa dorna de tope, donada pola familia Molezún, e que tras estar varios anos en seco, este ano bicará o mar facendo que a súa obra viva outra vez.

Este proxecto estase a levar a cabo con moita ilusión por varios membros da asociación, estando capitaneada a súa reforma por Fidel Simes, que xa nos ten ofrecido os seus coñecementos por escrito no libro *O bote polbeiro de Bueu*.

Outra embarcación que estaba alí gardada era o "Choupán", que este ano pasou a formar parte do patrimonio do Museo Massó, e que viaxou polo pobo de Bueu lucindo a súa fasquía particular, rodeado de mans amigas que o trasladaron a súa nova residencia.

Cada sábado pola tarde xuntámonos alí, en Pescadoira, rodeados de barcos e de ferramentas de carpintería de ribeira, escoitando o mar ben pertiño, compartindo palabras e madeiras, coa ilusión de que chegue o tempo de saír a navegar e ver as

velas infladas unha vez máis. E vos sodes ben recibidos se queiredes formar parte dos proxectos e así seguir aprendendo e medrando grazas ao traballo, a dedicación dos socios/as, e ao apoio mostrado por esas persoas maravillosas, que con-



Dorna de tope

seguen facilitar as cousas en beneficio de todos e todas, porque o patrimonio da Asociación Os Galos considerámolo como un ben común para aqueles que queiran defendelo e disfrutalo.



Traslado do "Choupán" ao Museo Massó



Deputación
Puntivevra



CONCELLO
DE BUEU



Cooperativa de pescadores
San Martiño
Bueu



FGCMF
Federación Galega de Caza e Pesca
Assoc. de Pesca e Caza



Asociación de Amigos
das Embarcacións
Tradicionais

OS GALOS
BUEU