

Carlos Roberto de Pacho
Castropol (Asturias)

Embarcacións tradicionais da Ría do Eo



Ría do Eo

Unha contorna única de gran beleza paisaxística e a particularidade das súas xentes asturgalaicas foron conformando co devir dos tempos unha comarca singular ao redor da súa ría. Verdadeiro eixo vertebrador que une dúas beiras: a asturiana e a galega, sempre ben avinzadas que tan só discuten polo seu nome (Ría do Eo en Asturias e Ría de Ribadeo en Galicia), como bos veciños fronteirizos. Ese orgullo patrio dilúese cando a comarca é vista por un foráneo. Porque estas terras son un todo bañado polas augas do río Eo, xa salobre na súa desembocadura, antes de desembocar no Mar Cantábrico.

Os recursos naturais que ofrece esta ría sempre foron explotados polos seus ribeiregos e a súa canle usada como medio de transporte. E é aquí onde nos adentramos no interesante mundo da navegación tradicional. Desde pequenos chalanos ata grandes bergantíns deixaron o ronsel tras deles ao asucar as augas desta ría. Pero centrémonos nas embarcacións tradicionais dos séculos XX e XXI.

Embarcacións de madeira construídas en Estaleiros de ambas as marxes da ría por carpinteiros de ribeira que tentaban dar forma ás necesidades de mariños e pescadores locais. Estas necesidades foron mudando e conseguintemente, tamén as embarcacións. Unhas desapareceron permanecendo só nas fotografías e a memoria dos máis vellos. Outras evolucionaron coa chegada dos motores. E outras, como o Bote de Vela, mantivéronse converténdose nun sinal de identidade da Ría do Eo.

Os montes dos Oscos abastecían aos carpinteiros de ribeira de carballos e castiñeiros para a estrutu-



Botadura do barco Astrur - Galaico

OS GALIOS

ra, e as terras da Mariña aportaban piñeiros do país para o banzo (casco), unido sempre a tope. A crava-xe era fornecida polos numerosos ferreiros da comarca que os propios carpinteiros galvanizaban. En tempos, estas terras eran plantadas con liño do que se aproveitaban os fíos mais bastos para facer a estopa, necesaria para que os mestres calafates fixesen estancas estas embarcacións. Incluso a masilla, necesaria para selar pequenos poros, era fabricada *in situ* con cal apagado (numerosos fornos de cal balizaban as ribeiras da ría) e con aceite de liñaza que servía ademais para impermeabilizar interiormente o casco. As velas eran cosidas polos propios donos ou por expertos na arte de arborar unha embarcación con lenzos de liño. En resumo, a comarca era autosuficiente para construír unha embarcación pero ao mesmo tempo xeraba un comercio local que necesitaba destas embarcacións para o transporte das materias primas necesarias na súa construción. Un círculo pechado que perviviu durante séculos ata o seu paulatino colapso en aras do progreso. Esta pequena ría é un luxo para o estudo etnográfico das embarcacións tradicionais pola súa gran diversidade, moitas das cales aínda navegan polas súas augas.

TIPOS DE EMBARCACIÓNS

CHALANO

Descrición: Embarcación de fondo plano. O branqui (roda) é lanzado e a popa de estampa é trapezoidal. Leva no fondo tres varadoiros. Ten un só banco



Chalanos

central e tillas (cubertas abertas) en proa e popa. Adoitan dispór de piso de paneis de táboas descontinuas. A súa eslora varía entre 3 e 3,5 m.

Propulsión: Todo bo carpinteiro de ribeira entrega sempre a embarcación rematada con tres remos (dous e o de reposto por se se perde un). En popa a estampa podía levar un rebaixe de media circunferencia que permitía “zingar” (remar de pé sobre o chalano cun só remo)

Uso: Adoitan ser usados como auxiliares doutra embarcación maior. Fondéanse no porto e úsanse para pasar desde o peirao. Algúns aldeáns usábano para pescar robaliza (lubina) cun curricán (fío con varios anzois). Aínda quedan un bo número e aínda se seguen a construír.



Chalana de Abres

CHALANA DE ABRES

Descrición: Similar ao chalano pero con moita máis eslora (de 5 a 6 m.) e con pouca manga. En proa son afiadas e “arrufadas” (o seu fondo non mantén a horizontalidade despegando en proa). Presenta tillas en proa e popa e tres ou catro bancos.

Propulsión: Bogando con dous remeiros e un patrón que mantén o rumbo con outro remo. No Cantábrico o remo descansa sobre unha talameira que leva incrustado un tolete sobre o que se fai forza axudado por un estrobo de corda que suxeita o remo.

Uso: Abres é o último pobo ribeirego ao que chega a marea río arriba, sendo coñecido neste tramo como Ría de Abres. Desde aquí os seus bravos pescadores descendían os case 10 Km. que o separan da desembocadura, ata chegar á altura da praia de

Arnao, onde pescaban chicharro (xurelo), aínda que adoitaban navegar “rapetando” para pescar robalizas e muiles. Todos os anos faise unha regata de chalanas con dous remeiros e un patrón.



Bote en V

BOTE EN V

Descrición: A medio camiño entre un chalano e un bote. A súa estampa de espello é pentagonal e está lixeiramente lanzada cara a fóra, aínda que o seu branqui (branque) é bastante aplomado. O seu banzo (forro do casco) é recto como no chalano, en cambio o seu fondo ten forma de V, descansando sobre unha quilla.

Propulsión: A remo ou cun pequeno motor fóra-borda.

Uso: O meu pai cóntame que esta era unha embarcación latosa de construír pola súa estrutura en V. En Ribadeo os últimos carpinteiros que os fixeron foron “Gasparito”, que estaba especializado neles, e “Piscual”. En Castropol, Estaleiros Pacho fixo os últimos que se botaron. Usábanse como embarcación menor para saír a pescar dentro da ría, como facía en Castropol Juan del Muelle. Tamén se usaba como embarcación de recreo, en Ribadeo tíñanos Leopoldo Calvo-Sotelo e Rafael del Pino.

CHINCHORRO

Descrición: Esta pequena embarcación de casco redondo, con quilla e estampa de espello, foi o capricho dun veraneante adiñeirado, dono do Chalé de Figueras e hoxe coñecido como Palacete Peñalba. Nos anos cincuenta do pasado século tróuxolle ao meu avó Pacho os planos para que lles dese forma na primitiva carpintaría de ribeira que tiña na praia de Salias. Para a súa eslora de só 3 m. tiña

moita manga e menos puntal. As súas feitura eran moi guapas pero navegaba peor que un bote pequeno. Gustaron as súas formas e desde entón os chinchorros asucan as augas do esteiro. Nalgúns a súa eslora medrou ata os 3,50 m.

Propulsion: A remo.

Uso: Fermosa embarcación de recreo.



Chinchorro

BOTE DE VELA

Descrición: Actualmente este bote é a embarcación mais abundante nos peiraos de Ribadeo e Castropol. Estaleiros Pacho séguelos construíndo na súa carpintaría de ribeira, xunto á desembocadura do Rio de Berbesa na Enseada da Linera. O seu casco é de formas redondas e alongadas. Con forte quilla e estampa en forma de corazón e lanzada cara a fóra. Porén, a súa proa é bastante aplomada. Nos antigos botes de vela a súa eslora era de 4,80, 5,00 ou 5,20 m. Pero cando se deixou de usar como embarcación pesqueira (décadas 60-



Bote de Vela

70 do pasado século) a súa eslora aumentou ata o 5,40 m. (manga de 1,74 m. e puntal de 0,67 m.) e na actualidade constrúense de ata 5,70 m. (manga de 2,04 m. e puntal de 0,75 m.)

Presenta un estreito corredor acabado nun cintón perimetral. Ten tilla a proa e a popa e desta última xorden unhas bancadas corridas que descansan no

OS GALIOS

banco mais a popa dos dous bancos centrais. O piso resólvese con paneis. Estes xunto coa tilla de popa e os bancos corridos poden ser de enjaretado.

Propulsión: Existen pequenos botes 3 a 5 m. propulsados a remo ou a motor fóraborda. Pero a maioría son veleiros coa súa característica vea mística ou de martelo que descansan nunha verga arborada a un pau bastante aproado xa que se suxeita á tilla de proa cun zuncho. Hoxe as velas son de poliéster aínda que ata fai catro décadas eran de lenzo; tiñan fama as que cosían Pedrín de Primote en Castropol e Casildo en Figueras, aínda que case todos os pescadores facían a súa.



Bote de vela navegando

Sobre a quilla e entre os bancos centrais dispónse a caixa de orza (esta é de aceiro e abatible sobre un eixo que lle permite bascular se se toca o fondo mariño, xa que amplas zonas do esteiro quedan en seco coa baixamar). Esta orza evita a deriva. O rumbo é marcado por un temón de madeira que se une á estampa cunhas aferras a modo de bisagra.

Uso: Tradicionalmente era usado como bote pesqueiro que saía a vela fóra da ría ata as costas de Tapia en busca do apreciado abadexo. Tamén dentro da ría andaban á arte da rapeta para pescar muiles (muxos) e co medio mundo en busca de xuelo. Tamén se usou na pasaxe de xente entre Castropol, Figueras e Ribadeo. Coa chegada dos motores centrais os pescadores preferiron instalalos en lanchas máis mariñeiras pasando o bote a vela a interesar ás clases acomodadas como embarcación de recreo para gozar de paseos nas épocas estivais.

No verán non hai día que non se vexan navegar a vela decenas destes botes que hoxe son símbolo de identidade da nosa Ría. Os clubs de vela de ambas as beiras organizan regatas que pola *piquilla* creada entre os participantes, provocou o aumento da vela pasando dos 17 aos 22 metros cadrados de superficie vélica. Hoxe, mais de 70 botes de vela izan as súas velas cada verán na Ría do Eo.

BOTE CON PROA DE LANCHA

Descrición: Esta embarcación naceu como híbrido de lancha pesqueira e o bote. Ten a proa lanzada como nunha lancha, con bastante abanico e con careles por fóra do bote. A súa estampa é mais alta e robusta.

Propulsión: Leva axustado á estampa un motor fueraborda de suficiente potencia para saír ao mar. Fíxose algún para Tapia con motor central.

Uso: É moi cómodo para facer pesca recreativa e séguense construíndo.



Bote con proa de lancha

BARLOTE

Descrición: Chamado tamén "bote de dúas proas". Aínda que esta embarcación foi a máis numerosa ata o primeiro cuarto do século XX, como se pode apreciar nas primeiras fotografías que aquí se tomaron, en pouco tempo foise abandonando polo bote de vela. Tan só un barlote chegou aos nosos días. Embarcación con proa e popa practicamente iguais, quizais un pouco mais afiada en proa. Ou sexa, redondeadas e nada lanzadas. En todo o demais é moi similar a un bote de vela, con eslora ao redor dos 5 metros. Atrévome a aventurar que o bote de vela é



Barlote

unha evolución do barlote transformando a popa redonda de leste nunha de estampa, que era máis fácil de construír e conseguintemente abaratabanse custos.

Propulsión / Uso:

Igual que o bote de vela navegaban a vela e servían para a pesca e a pasaxe. En ocasións eran cargados con algas (marfollo, ouca e relón) que servían

de abono para as terras de cultivo. Os xungos da xungueira (marisma) tamén se recollían. Mesmo se enchían de patelos (especie menor de caranguexo) vendidos tamén como abono. A travesía, cando se dedicaban á pasaxe, adoitaba ser a un longo, case nunca en popa ou a barlovento. En días de vento duro había que arrizar (relingar) a medio pau e levar a escota na man por se racheaba o vento.

GABARRA

Descrición: Realmente é un barlote de maiores dimensións (eslora 7.00 a 8.60 m.)

Propulsión: Igual que o barlote. O pau da vela suxeitábase por dous traveseiros perpendiculares que descansaban na tilla de proa e o primeiro banco. As últimas gabarras instalaron un motor central en popa.



Gabarra

Uso: Eran cargadas de area en marea baixa a man para logo, coa pleamar, subir ría arriba para descargar nos peiraos de Vegadeo (A dos Tapiegos cargaba 20 Tm.). Galanteón e Nenín de Porto instalaron un "carro-marro" (pequeno guindastre con pinza para extraer area). En días de moito vento substituían aos pequenos barlotes na pasaxe de xente.

As crónicas locais contan que no século XIX transportaban mercadorías de Ribadeo río arriba deica Abres e ata mediados do século XX, Juan de Porto subía sal ao peirao de Porto en gabarras tiradas por un remolcador. Tamén se usaba para transbordo de mercadorías ata barcos de cabotaxe que non podían encordar ao espigón.

Fico e Meredo utilizaban as suas gabarras polo ve-rán como pasaxe desde A Veiga (Vegadeo) á Praia de San Román, en Figueras. Outros ribeiregos que patronearon gabarras foron Chuca, El Carballo, El Reviso, Nuestro Amo e Lauro.



Lancha de pasaxe

LANCHA DE PASAXE

Descrición: Tiñan unha eslora de 9 a 10 m. e con non moita manga. O seu casco era alongado e de figura redonda. A súa proa lixeiramente lanzada cara afóra, do mesmo xeito que a popa pero esta tras abandonar a quilla prolongábase cara atrás xerando unha estampa achatada. Unhas eran abertas e outras dispuñan de cabina para que a pasaxe resgardásese das inclemencias do tempo.

Propulsión: Eran embarcacións pensadas para acoller un motor central diesel. Instalaban motores das marcas Ayon (de Noia), Martínez (de Foz) ou Dieter (de Zafra, Badaxoz). Un barrón move a hélice de tres aspas, e tras ela atópase o temón gobernado desde dentro da lancha.

OS GALIOS

Uso: Houbo familias que se dedicaban en exclusiva á pasaxe: Primotes, Legaspes e Cabritos en Castropol, Tapiegos e Bustos en Ribadeo, José Ramón e Candado en Figueras. Dispuñan de barlotes, gabarras, botes de vela e lanchas de pasaxe a motor. Estas eran mais modernas e estaban deseñadas exclusivamente para a pasaxe. A construción nos anos oitenta da Ponte dos Santos, que une as beiras asturianas e galegas, case levou á extinción a este secular oficio. Pero o turismo rescatouno e actualmente pódense facer excursións pola ría nestas embarcacións. A última lancha de Pasaxe foi botada en Estaleiros Pacho no ano 1.999 con rumbo ao porto de Figueras para Carlos de Constante.



Barquilla de remo

BARQUILLA DE REMO

Descrición: Pequena embarcación pesqueira de entre 4.00 e 4.50 m. de eslora. Típicas as súas formas en todo o Cantábrico. Con proa pouco lanzada, popa ampla e redonda e pouco puntal.

Propulsión: A remo

Uso: Habitual en Figueras, usábase case exclusivamente para andar á centola. Mentres un tripulante remaba o outro sondaba o fondo mariño cun espello que manexaba cunha man mentres coa outra agarraba unha longa gancha. O remeiro seguía as súas indicacións podendo bogar en sentido contrario con moita facilidade para seguir ás centolas. Era por tanto a barquilla a remos unha embarcación de moi fácil manexo. Cando as lanchas andaban ao chicharro (chinchu) e á sardiña levaban remolcada unha barquilla que se deixaba fondeada cun petroman (farol moi grande que atraía aos bancos de peixes)

BARQUILLA DE REGATAS

Descrición: Foi creada polo meu avó Pacho. Deseñou unha barquilla mais longa (5.50 metros), con menos puntal e manga. As suas cuadernas, a súa quilla e as bancadas son mais finas para alixeirar peso.

Propulsión: Catro remeiros e un patrón competían por ser os mellores remeiros da comarca. O patrón, do mesmo xeito que nos bateis, non só ten que marcar o rumbo e arengar á tripulación, debe de virar a barquilla facendo unha boa ciaboga.

Uso: No Occidente de Asturias sempre houbo queenza polas regatas a remo. Nos meses de Xullo e Agosto as regatas sucedíanse por todos os pobos costeiros pero sempre acababan en discusión porque non había dúas embarcacións iguais. Os veciños de Ortiguera encargaron unha barquilla gañadora e ese ano levou todas as regatas polo que deseguida choveron os encargos. Todos os pobos querían unha similar e durante os anos sesenta construíronse para os pobos de Viavelez, Ortigueira (desapareceu a primeira), Medal, Navia (dúas, das que queda unha), Tapia de Casariego (dúas), Figueras e Porto de Veiga. Oito barquillas de regatas levan competindo durante mais de corenta anos e son coidadas con mimo. Cal gañará este ano a liguiña?



Barquilla de regatas

BALANDRO

Descrición: Segundo a R.A.E. na súa primeira aceptación un balandro é unha embarcación de recreo con aparello composto dunha vela maior e un foque. Concisa explicación aquí, falar de balandro na Ría do Eo é falar de elegancia. Cada vez que sae a navegar o "Pacurrin" (ultimo que queda) é difícil non fi-

xarse nel polo bonito das súas formas e o ben que navega desde hai case 100 anos.

O seu casco aseméllase a un bote de vela de maiores dimensións pero pequenos detalles confírenlle un aspecto distinto. O branqui presenta curva cóncava. Ten cuberta en proa que continúa en amplos corredores. A disposición dos bancos é similar á dun bote pero cun banco máis. A caixa da orza sitúase mais a proa.

Propulsión: Un esvelto pau sustenta unha vela cangreja e un foque que sobresaen do balandro descansando nun bauprés. Leste sae baixo a cuberta



Balandro

Uso: É un veleiro de recreo de familias acomodadas. Só se lembran tres: o mencionado anteriormente "Pacurrín" da familia Parga de Ribadeo con cangrexas e foque. Feito polo Gondán Vello. Tiña de tripulante a Cas-Cas, para levar aos señoritos, e mais tarde a Pedrín de Primote. En Castropol D. Inocencio Pardo posuía outro similar ao anterior pero construído por Cachelo da Lieira (carpinteiro de ribeira que ensinou o oficio ao meu avó Pacho). Acabou en mans do Práctico de Ribadeo que o

atravesando o banzo xunto ao branqui (roda). Góbernanse coa cana dun temón aferrado na estampa.

transformo engadíndolle unha cabina e substituíndo as velas por un motor central. O terceiro balandro era o "Colibrí" de D. Ramón Canel, pero con vela Marconi e Foque.



Zapatilla

ZAPATILLA

Descrición: Poderíase dicir que unha zapatilla é a versión caseira da famosa *Riva* italiana. Son embarcacións de pouco puntal, moi rasas no fondo, con escaso abano en proa pero moi lanzadas. Ten cuberta corrida, moi ampla en proa. A súa bañeira tan só asenta un banco transversal a proa pero con dúas bancadas lonxitudinais.

Propulsión: A cuberta en popa está rebaixada para acoller un potente motor fóraborda que se goberna desde o interior cun volante e un acelerador.

Uso: É evidente o seu uso para o recreo na súa versión mais sofisticada. En Ribadeo construíunas Gasparito. Os Pachos fixeron algunhas para a cercana Ría de Navia. A última foi botada no seu estaleiro no ano 2.000 por encargo de Fuxo de Ribadeo.

LANCHA DE PESCA: ESLORA DE 5 A 7 METROS

Descrición: Estas lanchas caracterízanse pola súa proa lanzada e con lixeiro abanico, mentres que o seu popa é redonda e co codaste até abaixo pero cun oco interno que acolle a hélice. No codaste ancorábase un pequeno temón de castañola. O seu casco estrutúrase, como a maioría das embarcacións da ría con branqui a proa, quilla ao fondo da que nacen as cuadernas e codaste a popa. O forro exterior de piñeiro envolve as cuadernas conformando o banzo. O seu piso é con paneis.

Propulsión: Motores de segunda man de coches a gasolina instalábanse nestas lanchas para mover, a



Lancha pesca (5/7 m.)

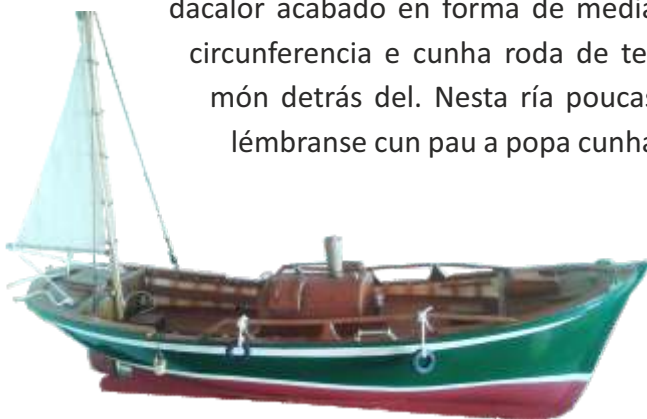
través dunha bucina, un barrón que cara a virar a hélice. Estes motores gastaban moito combustible e daban moitos problemas. Acabáronse substituíndo por motores mariños diésel. As mais antigas levaban unha vela pequena.

Uso: Saían ao mar a pescar abadexo, ou con nasas ao marisco e ao polbo, e luras con poteira. É habitual velas pescando na bocana da ría aínda que son máis as de recreo que as de pesca profesional.

LANCHA PESCA: ESLORA DE 7 A 9 METROS

Descrición: Similar ás lanchas mais pequenas pero nestas o codaste non chega abaixo. A quilla avanza cara a popa para que un temón de aceiro (tras a hélice) pódase apoiar. A maioría son abertas aínda que as había con cuberta. Non dispuñan de cabina pero en ocasións colocábaselles unha visera cortaventos.

Propulsión: O motor estaba protexido por un gardacalor acabado en forma de media circunferencia e cunha roda de temón detrás del. Nesta ría poucas lémbrense cun pau a popa cunha



Lancha pesca 7/9 m.

pequena mesana, pero na zona de Cudillero estas velas eran moi comúns.

Uso: Pescaban o mesmo que as mais pequenas e tamén andaban ao chicharro (xurelo).



Lancha de pesca 9/15 m.

LANCHA PESCA: ESLORA DE 9 A 15 METROS

Descrición: A partir desta eslora todas levan cuberta. Sobre a cuberta e comezando por proa leva un tambucho (acceso elevado con forma dun cuarto de círculo) para acceder ao rancho de proa (cuns catres para durmir). Separado deste por un mamparo atópase a adega cunha tapa de acceso para gardar o peixe. Sobre a cuberta destaca a cabina, que resgarda ao patrón que goberna a lancha. Tras da cabina dispónse o gardacalor, con portas corredeiras a ambos os lados para acceder ao motor, cun espazo mínimo para baixar a arrincalo. En popa leva outra tapa que dá acceso a outra adega menor. A popa de todo hai outro tambucho para acceder á mecha do temón (eixo). A empaquetadura é unha corda ensebada roscada á mecha do temón, que evita o paso de auga a través da limera (tubo) e que se debe renovar cada certo tempo.

Propulsión: Os motores mais antigos que moveron estas lanchas eran de vapor, pero pronto foron cambiados por motores mariños diesel. Nos primeiros que houbo provocábase unha explosión cuns cartuchos de pólvora para arrincalo. Posteriormente acendíanse con mecha, como os Ayón de catro tempos. Logo viñeron os de buxías de pre-

quencemento e por ultimo os eléctricos con baterías.

Uso: Como as anteriores, andaban ao día, e pescaban o mesmo. Eran habituais en Ribadeo, Figueras e portos próximos como Foz, Tapia ou Luarca. Instalábaselles un halador para subir as redes.

Todas eran de popa redonda pero a moitas cambiábaselles por unha popa de rabo de galo, que permitía gañar superficie de traballo. Pero isto, xunto coa moda que se impuxo no último cuarto do pasado século, de facer as proas mais lanzadas e con moita amura, restaríalle estabilidade ás lanchas.



Barco de pesca

BARCOS DE PESCA

Descrición: Eran a evolución natural das lanchas de pesca. Os anos 60 foron a década do despegamento do sector pesqueiro. Empezouse a comprar barcos vellos de até 20 metros de eslora a cantabros e vascos, e pronto foron moi numerosos na ría.

En Ribadeo entre outros tiñan os Noruegueses e os Navarret, en Figueras: o *Capador*, *Mula*, *Caruso* ou *Paco de Serafina*, e en Castropol os de Fernandón. Os barcos vascos adoitaban ser coa proa moi aplomada e con pouca amura, pero comezáronse a construír barcos novos mais ao gusto da zona. Uns construíronse nos estaleiros da Vilavella de Ribadeo e outros en Estaleiros Gondán das Figueiras.

Propulsión: A maior parte tivo motor diesel pero aínda son lembrados os motores de vapor que levaban os barcos "pixotos" (de Figueras) *Arcaitasuna*, *o Cristo del Buen Viaje* ou *o Alvenzalia*.

Uso: Ían á zona de pesca coñecida como O Calvario onde collían, sobretudo, pescada con volantas.

Incluso facían a costeira de bonito. *Bacas* era como se lles chamaba vulgarmente ás parellas de barcos de 22 m. de eslora que andaban ao arrastre; como os barcos dos Decanos de Ribadeo. Os *Bous* chegaban aos 24 m. e chamábaselles así por ser maiores.

BARCOS COSTEIROS

Descrición: Estes eran barcos de carga que andaban á cabotaxe. Aos barcos veleiros, como o bergantín-goleta *O Industrial*, substituíronos barcos a motor como *O Veiguela* construído en Vegadeo. Anos despois, o dono de Estaleiros Gondán comprou uns barcos que foran encargados para Italia pero que se quedaron a medio construír nos estaleiros da Llera, en Luarca. Con base na Ría de Eo, pronto incrementou a súa frota creando unha pequena naviera. Salvo os dous primeiros, o resto construíunos no seu estaleiro: *O Fina Díaz* e *o Sarita Díaz* cargaban 130 Tm. (con 33 m. de eslora); *Os Astilleros Gondán* e *o Berbesa* 150 Tm.; *O Castropol*, *o Ribadeo*, *Orquídea*, *Ciclamen* e *Begonia* cargaban 300 Tm., e o último, *o Porfirio Díaz* 500 Tm. Estes barcos foron deseñados por carpinteiros de ribeira, como Juan Pérez, que acabou traballando na oficina técnica do estaleiro. Moitos outros como Domingo de Gorrete ou Pepe do Murgo, mudaron o seu oficio para construíren barcos de aceiro.

Propulsión: Motor a gas-oil, pero algún como *o Virxe do Chamorro* de Xixón de 90 Tm. aínda levaban unha vela.



Barco costeiro

OS GALIOS

Uso: Un exemplo das rutas que seguían é o barco *Veiguela*, que partía de Vegadeo, con puntal de piñeiro para a mina, rumbo a Xixón. De alí cargaba carbón para Bilbao. Outra ruta levaba pedra de caolín para facer porcelana desde Castropol ata Santander. Era pouca a tripulación que manexaba estes barcos: O *Sarita Díaz* tiña patrón, contramestre, primeiro motorista, segundo motorista, dous mariñeiros e un cociñeiro. Moitas eran as penurias que pasaban. Tío Lindo e Marusía, dous mariñeiros do *Porfirio Díaz* lembraban a auga que lles chovía desde a cuberta aos catres onde durmían. Alí alumábanse cun lamparillo de aceite e protestaban porque nunca lles cociñaban arenques con patacas, como noutros barcos.

EMBARCACIÓNS SINGULARES

Non son embarcacións tradicionais pero non podemos deixar de referencialas por estaren intimamente ligadas á nosa ría. Todas se conservan.

Barquilla de recreo Zalata

Guapa e antiga barquilla de remos moi afiada en proa e en popa e que destaca pola súa fina figura e a súa cor amarela. Eslora de 5.60 metros.



Zalata

Lancha de recreo M^a del Socorro

Os adiñeirados donos do Chalé de Figueras (deseñado por un discípulo de Gaudí) encargaron esta señorial lancha para pasear pola ría. Son moi singulares o seu guardacalor que aloxaba un motor Ford e a coqueta cabina da pasaxe. Eslora de 8.60 metros.



Lancha M^a del Socorro



Fernando Villamil

Embarcación de salvamento Fernando Villamil

Permanece *arrestada* en terra desde o día da súa botadura. Foi encargada pola extinta Sociedade de Salvamento de Náufragos de Ribadeo en 1914. Fora deseñada para volver á súa posición en caso de envorcar. Situación que se produciu, pero permaneceu coa quilla ao sol. Todos os mariñeiros ían encintados como era preceptivo e cinco afogáronse. Correron a mesma sorte que o ilustre Capitán de Navío, oriúndo de terras de Castropol que lle deu nome á embarcación. Este foi o deseñador do primeiro barco destrutor e morreu heroicamente na Guerra de Cuba.



Restos de barcos

Este somero repaso ás embarcacións tradicionais da Ría do Eo non pretende ser unha guía exhaustiva das mesmas. Xorde da necesidade de facer unha modesta catalogación para que os actuais veciños das ribeiras do Eo poidan sentirse orgullosos de semellante patrimonio marítimo. Vellos carpinteiros de ribeira, mariños e pescadores foron testemuñas de excepción do século XX.

Cen anos que viron a desaparición de barlotes e gabarras; a aparición dos motores que fixeron evolucionar as embarcacións e que fixo vivir ao sector pesqueiro a súa época de gloria durante as décadas



Enbarcacións na Ria do Eo

60 e 70; a progresiva aparición dunha clase media afastada da miseria, que mudou o uso profesional das embarcacións polo de recreo, o que permitiu recuperar os botes de vela e crear barquillas de regata; a auxe e ocaso dos barcos dedicados á cabotaxe.

Gustaríame agradecerlles a todos os que me axudaron contándome as súas vivencias ao redor da ría

e as súas embarcacións. Moi especialmente ao meu tío Pepe e ao meu pai Carlos, irrepitibles Mestres Carpinteiros de Ribeira, por dignificar mediante réplicas en maqueta, as distintas embarcacións que naceron nestas beiras. E por ser transmisores dun oficio case extinto, pero que axudou a conformar a idiosincrasia dos habitantes das ribeiras do Eo.

