

# OS GALOS

*20 Anos de singradura*



**REVISTA DE DIVULGACIÓN DA CULTURA  
MARÍTIMA E FLUVIAL - BUEU 2016 - Nº 10**

## Editorial

*Con aparellos e boa tripulación non falla a navegación*

## Unha nova arribada, un ano máis

**Outra década vivida, outra ceifa, un novo exemplar...**

Hai dez anos que empezou esta andadura editorial e os seus alicerces remóntanse ao ano 2006, coincidindo co X Encontro de Embarcacións Tradicionais en Bueu. Este ano, como nos anteriores, a previsión era continuar coa edición do que ata esta data, era pouco máis que un programa do Encontro, ás veces ampliado con pequenos artigos, xunto coa publicidade dalgunhas casas comerciais de Bueu e do Morrazo que co seu donativo nos axudaban a sacar adiante anualmente estes eventos. Foi entón cando decidimos pasar daquel formato ao de revista e ao primeiro exemplar acordamos chamarlle Revista Os Galos nº 0, aínda que habería que sumarlle os outros nove que a precederon sen numerar.

E dende entón, aí estivemos cada ano, e, como vedes, con esta edición son xa dez os exemplares dunha publicación que, como se pode deducir, pois á vista está, foi medrando e mellorando. Se daqueles primeiros programas, trípticos e folletos, pasou a ser unha, aínda que modesta revis-



ta, foi grazas ao apoio da Asociación Os Galos que confiou no proxecto do equipo redactor a quen lle tocou a tarefa inicial de buscar autores que participasen con artigos, poemas, contos, debuxos, fotos... con Bueu como referente local ou centrados na temática mariñeira en xeral.

Nestes anos iríase conformando un grupo, máis ou menos fixo, de colaboradores que coa súa fidelidade viñeron garantir un mínimo contido para a saída anual da revista. Por iso, a todos eles queremos transmitir o noso máis cordial e efusivo agradecemento que tamén estendemos aos que, de xeito máis puntual, tiveron a ben deixar nas nosas páxinas unha mostra dos seus méritos e bo facer literario.

Na parte material, o asunto xa era menos doado pois significaba un esforzo monetario máis para a Asociación que normalmente se vía compensado pola boa acollida da publicación entre os veciños do concello e os interesados nesta temática.

**Dirección / Redacción:** Ana Gil

**Colaboradores:** Arturo S. Cidrás, Carlos R. de Pacho, David García, Dionisio Pereira, Guillermo Gefaell, João Marinheiro, Lino J. Pazos, Lucía Novas, Luis Davila, Salvador Rodríguez, Xaime Toxo, Xerardo Dasairas, X. H. Rivadulla Corcón.

**Deseño e maquetación:** O`Xedas

**Promove:** osgalosbueu@yahoo.es

**ISSN:** 1888-606X

**Depósito Legal:** PO - 459/2006

**Imprime:** Deputación de Pontevedra

### INDICE

	Páx.		Páx.
Editorial.....	1	O viquingo namorado de Ons.....	33
Que foi dos galegos de Hawai?.....	3	O invisible tén sombra.....	35
O bergantín-goleta Joven Casimiro.....	7	Culturmar: Os Galos de Bueu.....	39
Noite no mar (Poema).....	12	Embarcacións da Ria do Eo.....	41
A escrita dos pescadores.....	13	Oficio de albor (Poema).....	52
A salga rumbo a Cataluña.....	19	O fotógrafo José Suárez.....	53
O Bichero (Humor).....	22	O Bichero (Humor).....	60
O sentimento do naufraxio.....	23	Pescadores Póvoa Varzim.....	61
Memorial de Beluso.....	25	Reseñas.....	63
Da nosa partida inminente.....	29	Actividades "Os Galos".....	66
As seis da tarde (Poema).....	32	Encontro 2016.....	68

# OS GALOS

Neste sentido, temos que dicir que desde hai uns anos, coa edición da revista a cargo da Deputación, esta non só había mellorar en páxinas e vistosidade, ao incorporar a cor, senón que suporía unha liberación dos custes iniciais que a facían limitada. Por iso, aproveitamos para transmitirlle o noso agradecemento á esta institución provincial polo seu apoio, grazas ao cal podemos continuar con esta tarefa de divulgación da cultura marítima e tradicional. Asemade, isto vén evidenciar, sen dúbida, que non somos nós os únicos que poñemos en valor todo este mundo que nos une ao noso pasado, á nosa orixe e que ademáis nos paixoa.

Debemos, ademáis estender os nosos agradecementos as seguintes institucións locais que ano tras ano tamén estiveron a darnos o seu apoio:

-Ao Concello de Bueu, que ademais de apoiar a publicación da revista nos seus inicios, nos facilita os espazos onde traballamos todo o ano e colabora con nós na organización dos Encontros.

-Ao Museo Massó que recolle as nosas inxerencias e, tamén cada ano, imprime o programa do Encontro, complementado coas visitas guiadas aos seus fondos museísticos.

-Á Confraría de Pescadores San Martiño de Bueu que nos facilita os atraques dos barcos visitantes durante o fin de semana do Encontro.

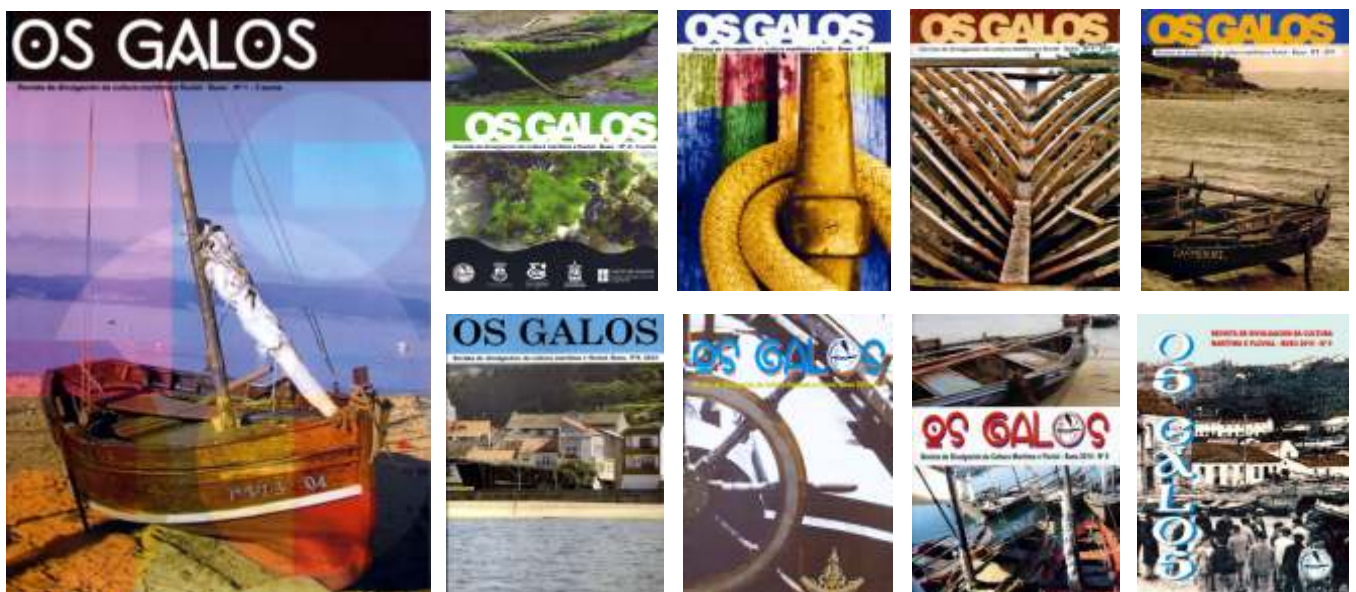
-Grazas tamén a todos os nosos colaboradores particulares e casas comerciais que veñen contribuíndo co seu apoio á realización da programación anual da Asociación.

E en último lugar como anfitrións desta celebración, non podemos esquecernos dos protagonistas principais desta obra: Os socios en xeral, que co seu esforzo e ilusión non só contribúen a manter vivo este proxecto e en particular aqueles que durante todo o ano e de xeito anónimo e desinteresado, aportan o seu traballo na reconstrución e reparación dos barcos.

Consideramos que aquí e agora, merecen un unánime e persoal recoñecemento polo seu labor estes aprendices de carpintería de ribeira, verdadeiros e esforzados artesáns da obra viva: Victor, Rosendo, Lidia, Alvaro, Fidel, Curra, Elsa, Samuel, Amador, Festa, Antonio e as axudas puntuais dalgún outro socio.

Coincidindo co décimo aniversario da revista imos acoller tamén este ano o XX Encontro de Embarcacións Tradicionais en Bueu, outra cifra redonda que vén demostrar a afouteza e a fidelidade dun colectivo que durante todos estes anos creu e conformou un proxecto que fai a Bueu copartícipe na recuperación da cultura marítima de Galicia.

A todos moitas grazas polo seu apoio.



Salvador Rodríguez

# Que foi dos galegos de Hawai?



Emigrantes españois en Hawai, a principios do século XX

Benito Noya, José Abeleiras, Manuel Barreiro, Dolores Feijoo, Rogelio Barreiro, Dolores Fouce, Tomás Vidal Cabaleiro, Antonio Vidal Cabaleiro, Antonio Barreiro Mayo, Florentino Nogueira, Luis Piño, José Figueiras Blanco, Ramona Freire, Diego Novo Freire, Manuel Pereira Vales, Andrés Moreira Alonso, Ignacio Ameijeiras, Tomás Barbeito Antelo, José Taboada Troncoso... Estes son algúns dos nomes e significativos apelidos dos pasaxeiros daquel “S.S. Victoria” que o 8 de xullo de 1899 realizou unha escala técnica no porto de Funchal (illa de Madeira) onde embarcarían cáseque un cento de pasaxeiros portugueses máis ata completar a cifra de 343 inmigrantes que arribaron ao porto de Ho-

nolulú tal día como o 13 de setembro dese mesmo ano.

O “S.S. Victoria” era un dos seis buques que, entre 1899 e 1913, trasladaron a emigrantes dende a Península Ibérica a Hawai, e o primeiro e único que zarpou dun porto galego; o resto fixérono dende Málaga e Xibraltar, e levaban como pasaxe nomeadamente a emigrantes andaluces.

Descendente dunha daquelas familias andaluzas é Antonio Sánchez Fernández, actualmente residente en San José (California), que tén investigado sobre este episodio semidescoñecido da emigración española e que posúe os escasos datos que se coñecen ao respecto daquela odisea, sobre todo

polo que atingue a aquel continxente que procedía de Galicia. Sánchez Fernández calcula que a cifra de españois que chegaron naqueles vapores de pasaxe ao paradisiaco arquipélago do Pacífico foi duns oito mil, e que moitos deles eran galegos, malia que, segundo conta, “semella que o capitán do barco –refírese ao “S. S. Victoria”– non sabía que Vigo era un porto español porque, como lle parecía que a bordo todos os pasaxeiros falaban a mesma lingua, anotou que no buque viaxaban 343 portugueses”.

Germán Rueda Hernanz, catedrático de Historia da Universidade de Cantabria, autor de “Vida y desventuras de ocho mil españoles en Hawai durante las primeras décadas del siglo XX”, efectuou tamén un pormenorizado estudo que nos revela a meirande parte das claves que axudan a que nos expliquemos as raíces, as causas e o contexto de tan peculiar diáspora.

No arranque da súa investigación, Rueda Hernanz fíxose unhas preguntas que probabelmente sexan as mesmas que se fan os lectores destas liñas chegados a esta altura: Que moveu a aqueles máis de oito mil españois a procurar un futuro nun lugar tan afastado? Que lles atraía? Por que anos despois a gran maioría haberían de “reemigrar” a California? Tan dura era a vida en Hawai? E, finalmente, por que tan poucos deles, cáseque ningún, regresaron a España?

Malia que entre 1898 y 1899 se produciu o proceso de anexión das illas de Hawai a Estados Unidos, as ondas de inmigrantes que chegaron a ese arquipélago para traballar nas plantacións de caña de azúcar xa se iniciaran moitos anos antes, cunha altísima porcentaxe de asiáticos, preferentemente chineses e xaponeses. “Ao vincularse politicamente aos Estados Unidos, xurdiu a necesidade de atraer

man de obra europea”, afirma Germán Rueda, quen atribúe esta “necesidade” ao “crecente sentimento da poboación hawaiana autóctona e dos occidentais alí residentes en contra da preponderancia oriental de China e Xapón”.

O caso foi que os desexos das autoridades hawaianas viñeron a coincidir coas circunstancias socioeconómicas e políticas da España da época, malia que iso por si só non xustificaría a razón pola que aqueles galegos e andaluces elixiron tan remoto

lugar e non calquera outro máis usual como Cuba, Arxentina, Uruguai ou Venezuela, por citar uns cantos exemplos de países con abondosa colonia inmigrante galega.

Para dar coa causa concreta, atopamos un texto do citado profesor Rueda, no que lemos: *“La razón de por qué miles de españoles emigraron precisamente a un lugar tan lejano y extraño como Hawai tiene su explicación inmediata en la recluta que los agentes del Board of Immigration of Hawaii hicieron en tierras españolas. Primero en Galicia y, posteriormente, en el sur de España. La recluta en tierras andaluzas fue más intensa y duradera, pues los agentes (con sede central en Londres y con subsele en Gibraltar) repartieron con profusión folletos en los que anunciaban las magníficas condiciones y el halagüeño porvenir, además de atraer con el señuelo de un viaje gratuito, lo cual en una población tan pobre que no tiene dinero ni para emigrar resultaba evidentemente tentadora”.*

Estas reclutas, tanto a efectuada en Galicia como as que se levaron a cabo en Andalucía, ían dirixidas principalmente aos labregos, e prolongaríanse ata 1913, ano no que o Goberno decidiu contrarrestalas ao chegárenlle noticias nada positivas verbo das condicións reais nas que vivían e traballaban os



Cartel publicitario utilizado de reclamo para captar traballadores

españóis en Hawai, *“a lo que se sumó -di Rueda- el deseo de frenar la evasión de jóvenes en edad militar en unos años en que nos salpicaban los intermitentes conflictos militares con Marruecos”*.

Un informe consular de 1917, baseado nas testemuñas de emigrantes que se foron a Hawai, relata a viaxe e os preparativos *“que consisten en vender sus muebles y a veces su casuja de campo, después se dirige al punto para donde el gancho le cita; y como en estos ríos revueltos de las emigraciones siempre hay buitres (sic) alrededor, en muchos casos ya principia el emigrante por ser engañado, exigiéndosele dinero por arreglo de documentación, por promesas de mandar en emigraciones sucesivas a los individuos de la familia que se hayan quedado rezagados, por darles un trato especial en el barco y por otras mil formas de agudeza de pícaro ingenio, encaminadas siempre a sacar dinero al emigrante (...)”*

*El calvario solía durar algunas semanas en el puerto de embarque porque, según informes, cual payaso (sic) anunciador de circo de feria, el agente retardaba la salida del barco hasta tenerlo completo. Embarcado el emigrante, previos dos reconocimientos médicos para asegurarse de la buena presa, continuaba el calvario con el trato que le daban a bordo. Según informes oficiales, en una de las expediciones se vendían en el barco el aceite y el vinagre, hecho confesado por el mismo capitán; y según declaraciones de los emigrantes, se cotizaron además las galletas, la leche, el queso y, en general, todas las substancias que eran obligado complemento de una alimentación deficiente”*.

Porén, navegar en tales condicións case sempre producía vítimas, e moitas delas mortais. *“Cuando los inmigrantes españoles llegaban a Hawai –e seguimos co relato de Germán Rueda– todos, enfermos y sanos, eran conducidos a un lazareto donde, a veces, debido a la debilidad de su estado, contraían enfermedades que, si se convertían en crónicas, hacían que fueran devueltos a España; el resto,*

*si querían, eran mandados a las plantaciones, procurando distribuirlos en las diferentes islas”*.

O profesor Rueda e Antonio Sánchez Fernández coinciden en constatar que os primeiros emigrantes europeos que chegaron a Hawai neste episodio foron os galegos, os cales, segundo este catedrático de Historia, *“trabajaron tres o cuatro años en las plantaciones de caña de azúcar y en la construcción de carreteras, pero prácticamente todos se trasladaron, transcurrido dicho plazo, a California. De tal manera que cuando llega la segunda oleada inmigratoria, en 1907, ya casi no quedan españoles en las islas”*.



Vapor SS Victoria. Imaxe:A. Sánchez Fdez.

*“Supongo que si se hubiesen quedado más tiempo en las plantaciones de caña de azúcar –apunta Antonio Sánchez– la Junta de Emigración del Territorio de Hawai habría autorizado más reclutamientos en Galicia, ya que los gallegos tenían fama de buenos trabajadores”*.

O traballo nas plantacións de caña de azúcar era do máis duro. Comezaba a saída de sol (seis da madrugada) e prolongábase ata doce horas despois. Os xornaleiros eran distribuídos en brigadas de 50 homes baixo a vixilancia dun capataz, case sempre un chinés ou un nipón, e cobraban un salario medio de 24 dólares mensuais. Como é lóxico supoñer, nesas condicións era moi difícil aguantar, e máis cando, segundo se reflicte no mencionado informe do cónsul español Luis Guillén, recuperado por Germán Rueda, *“el jornalero español es más cono-*

## OS GALIOS

*cido en las plantaciones por un número que por su nombre; sus superiores lo tratan como un inferior, incapaz de salir de su condición de máquina muscular”.*

Por que os galegos, en vez de retornar a España, optaron por marchar de Hawai a outros sitios? Germán Rueda entende que existe unha razón económica, que é a principal: “A viaxe de ida era paga da por conta de Hawai, pero non así o de volta. O importe da pasaxe era caro e para a maioría resultaba imposible mesmo plantexarse unha viaxe de retorno”.



Rocklin (California) foi o destino final de moitos daqueles emigrantes

Mais o historiador tamén tén en conta outras causas probables e, de feito, faise eco dunha enquisa realizada por George Schanack entre españois procedentes de Hawai e residentes en California na que se contrasta que o 80 por cento dos entrevistados respostaba taxativamente que non, á posibilidade de regresar a España. A este respecto, non hai que pasar por alto que a citada enquisa fíxose inmediatamente despois da Guerra Civil (1936-39), aínda que tampouco se descarta que a decisión de non retornar se debería a que, á fin e ao cabo, aquí xa non lles quedaba ren.

Así que California foi, efectivamente, o destino da meirande parte daqueles emigrantes. Alí gañábase

nunha semana o mesmo que en Hawai nun mes, ao igual que en Nova Iorque ou nos estados de Washington, Massachussets, Maryland, Illinois, Louisiana, Florida e Nova Jersey, segundo se recolle en “Vida y desventuras de ocho mil españoles en Hawai”.

Estados Unidos debeu copar, así pois, o destino dos galegos “fuxidos” de Hawai, algo no que influíu, ademais do xa narrado, o feito de que -informanos Sánchez Fernández- “despois de 1900 o contrato laboral que se asinara deixaría de ser válido” e, polo tanto, “podían saír das illas en calquera mo-

mento, e xa sen dificultade algunha”.

A isto hai que engadirlle que tiñan dereito a que se lles proporcionase o denominado Alien Certificate - Insular Territory, documento que lles era expendido polo propio servizo de inmigración federal norteamericano mediante o cal “los españoles eran designados como emigrantes permanentes con el derecho de hacerse ciudadanos de Estados Unidos”.

En qué estados se asentaron aqueles galegos que non o fixeron

en California?

Esta é unha cuestión sobre a que nin Germán Rueda Hernanz nin Antonio Sánchez Fernández nos ofrecen unha resposta precisa. “Eu non coñezo a ningún descendente daqueles galegos—dínos Antonio—. Cóntame que eles chegaron a California antes que os demais españois, e que se asimilaron moi doadamente xa que, por exemplo, aquí no Valle de Santa Clara, tamén hai moitas persoas de orixe portuguesa”.

De maneira que, a día de hoxe, e salvo casos illados, o paradoiro da meirande parte daqueles galegos que marcharon para Hawai a finais do século XIX continúa a ser un enigma histórico.

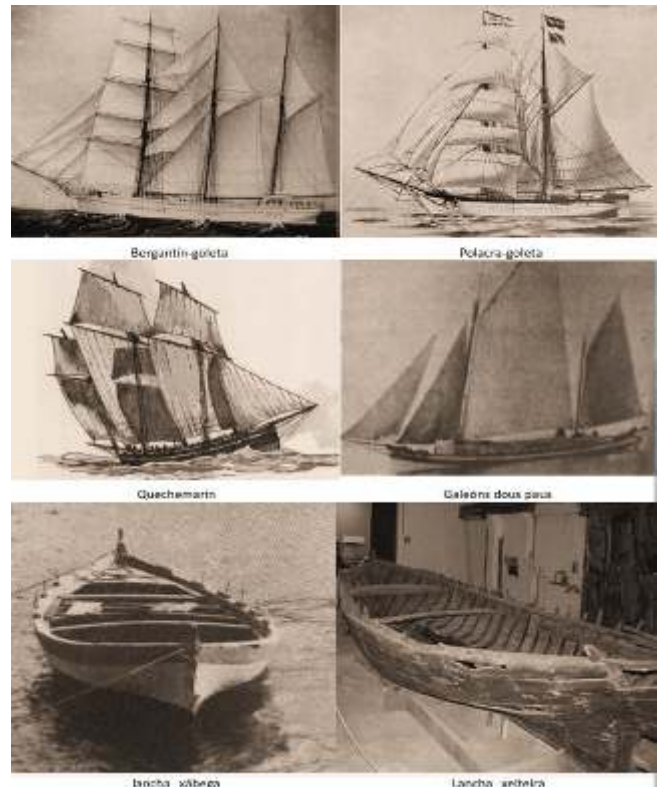
Arturo Sánchez Cidrás

# O bergantín - goleta "Joven Casimiro"

Ao longo do s. XIX e XX as máis importantes familias de salgadoiros que se achegaron ás nosas costas, aparte de posuír os medios de produción (redes, barcos pesqueiros e demais vituallas necesarias), tiñan embarcacións para o transporte marítimo e así axudar a completar o ciclo produtivo na contorna da salga e, moitas das veces, tamén aportaban capitáns ou pilotos para as mesmas.

Como entidades armadoras, no caso de Bueu, sobretudo no XIX, estaban as familias Moreu, Vergés, Domenech, Bolívar, Massó... pero quizais o chanzo máis alto ocupábo a familia Plá-Avalle con 1 Bergantín-goleta, 2 Polacra-goleta, 1 Quechemarín, 2 galeóns de dous paus e unha morea de embarcacións menores (2 lanchas da arte, botes da arte, unha ducia de lanchas do xeito...) seguidos de cerca pola familia Galup co bergantín-goleta «Joven Casimiro» e as polacras-goleta «Teresita» e «Diligente» e o quechemarín «Julita».

Pero neste artigo centrarémonos nalgúns datos do acontecer dunha desas embarcacións: concretamente do bergantín-goleta «Joven Casimiro». Este barco fora adquerido por 63.300 reais o 21 de setembro de 1848 “de porte cento nove toneladas, do folio 113 da primeira lista de embarcacións da matrícula de Barcelona”<sup>1</sup>. Os seus novos donos eran os Galup Vergés, familia de Calella que acabou asentándose con fábricas de salga na costa bueense: en Beluso e no “Areal de Bueu” (Pescadoira e Banda do Río).



Unha desas salgas, con casa e terreo, estaba localizada no “Campo de Pescadoira” e a mediados do s. XIX rexentábaa José Galup Vergés (Calella 1827-Bueu 1862)<sup>2</sup> que exportaba a sardiña, no bergantín-goleta familiar «Joven Casimiro» baixo a marca "J.G". Ao seu falecemento encárgase da empresa, en representación dos seus dous fillos aínda pequenos, a súa viúva Dolores González que nun primeiro momento da súa andaina empresarial seguirá a utilizar a marca do seu marido para, anos despois, 1867, solicitar o cambio oficial a *Viúva de José Galup*. Co paso dos anos e tras unha serie de aso-

<sup>1</sup> Venda que se fixo ante o escribán da Marina de Barcelona, D. José Manuel Planas, e que foi rexistrada o catro de outubro de 1848.

<sup>2</sup> Participou na vida municipal bueense na década do 1850 e así o temos asinando coma secretario municipal interino nos anos 1851, 1852 e 1861.



ciacións familiares (con Jaime Bolívar Galup, coa súa cuñada Josefa Estrada, etc.) esta propiedade é mercada pola familia Gaggero que acabaría edificando nela unha fábrica de conservas.

As primeiras referencias documentais desta embarcación témolas, alleas á familia Galup, en xuño de 1837 nun despacho en Barcelona con destino á Habana e, meses despois, a Marsella. Como anécdota constatamos que un ano máis tarde o azar e a política virían aliarse co «Joven Casimiro».



Kristiansund 1846 nunha itografía

Sería en outubro de 1838, estando Cataluña baixo o mando, coma comandante en xefe, do Barón de Meer (1836-1839). Nesa data ocorreron uns acontecementos nos que se viu involucrado o bergantín goleta «Joven Casimiro» e a súa tripulación.

Nunha das súas ordes represivas, nun ambiente de confrontación entre carlistas, progresistas, faccións liberais, etc., de Meer manda deter a seis adictos ao partido progresista<sup>3</sup> aos que encerran na Cidadela de Barcelona para logo embarcalos no “bergantín Joven-Casimiro, en cuxo buque chegaron á Habana”.<sup>4</sup> Para non abondarmos nestes anos, resumiremos dicindo que de 1838 a 1842 o «Joven Casi-

miro» tivo como capitán o mallorquino Jaime Alemany, co que percorreu portos americanos (Havana, Montevideo,...) europeos (Liorna, Marsella,...) e toda a costa española.

Pero xa pertencendo á familia Galup está documentado<sup>5</sup> que en 1849 trouxo no mes de xaneiro 2.507,1 fanegas de sal de Torrevieja (Alacante) aos alfolíns de Betanzos e, en novembro, 2.479,11 fanegas.<sup>6</sup> Anos despois, en abril de 1851, sendo capitán do barco Francisco Galup, sae de Barcelona con destino á Coruña “con espartería e lastre”. E nos primeiros días de marzo de 1852, aparece anunciada na publicación “El Áncora”, a súa entrada no porto de Barcelona procedente de Bueu, Marín e Alacante, despois dunha ruta de 26 días sendo o seu capitán Jerónimo Galup Vergés<sup>7</sup> que transportaba “3 ferrados de feixóns, 2 barrís de atún e 20 cascos de sardiña para D. Isidro Moreu, 16 id. para os señores Romeu, Tomás e C.<sup>a</sup>, 36 id. a D. J. Serra e Toslosans, 25 para D. José Poch, 40 para D. Juan Pou, 61 id. e 31 ferrados de feixóns e 1 caixa de ovos para D. Gaspar Dotres, ademáis de 2 fardos de xéneros para D. Miguel Albereda”.

A mediados de xaneiro de 1853 despáchase en Barcelona con destino Londres con carga de “viño tinto e lastre” e, en maio, procedente de Tarragona, recala en Gravesend, porto da desembocadura do Támesis, e dous días máis tarde en Londres. Logo parte cara a outros portos, e así o temos o 27 de xullo dese ano de 1853 saíndo do porto noruegués de Christianssund (hoxe Kristiansund) cara a Barcelona.

O 2 de febreiro de 1854, o mesmo xornal sitúa ao «Joven Casimiro» entrando en Alacante proceden-

<sup>3</sup> Jaime Casellas, Gaspar Torras, Vicente Maimó, Tiburcio Soler, Serafín Aymad e Juan Simó.

<sup>4</sup> Aquí tamén foron encarcerados. Co paso do tempo foron transportados ata o Castelo-penal de Paso Alto en Santa Cruz de Tenerife “ata que por disposición do Capitán Xeneral foron dispersados” por distintas illas ata que as reclamacións da prensa progresista e os deputados ás Cortes, afíns, conseguiron que volveran a Cataluña: El Nacional de Cádiz do 25-11-1838 e logo recólleo El Constitucional de Barcelona 11-12-1839. p2.

<sup>5</sup> Arquivo do Reino de Galiza, acta do 108 das Rendas do sal.

<sup>6</sup> Estes datos, e parte dos que competen ao ano 1854, foron recollidos das pescudas do cronista Oficial de Betanzos, José Raimundo Núñez-Va-rela y Lendoiro así como do seu artigo “Sal de Torrevieja para el alfolí de Betanzos: las peripecias del bergantín goleta 'Joven Casimiro' en 1854”.

<sup>7</sup> Jerónimo Galup Vergés (+1864), irmán de José Galup, coñecido coma piloto. Tivo alugadas a M<sup>a</sup> Rosa A Valle as salgas de Mourisca e a da Illa de Ons (1863-1864) que ao seu falecemento continuaría, por catro anos máis, rexentando a súa viúva, M<sup>a</sup> Josefa Alonso Estrada.

te de Barcelona, con transporte de xéneros e sendo o seu capitán o muradán Bernardo Lojo quen a partir desta data será o que conste documentalmente. Por acontecementos posteriores, ocorridos nesta viaxe, coñecemos que ían como tripulación seis máis do concello de Muros (incluído o copiloto, Manuel M<sup>a</sup> Lojo, irmán do capitán), Manuel Portela de Ardán-Marín e dous mariñeiros de Bueu: Luís García e Tomás Bolívar.

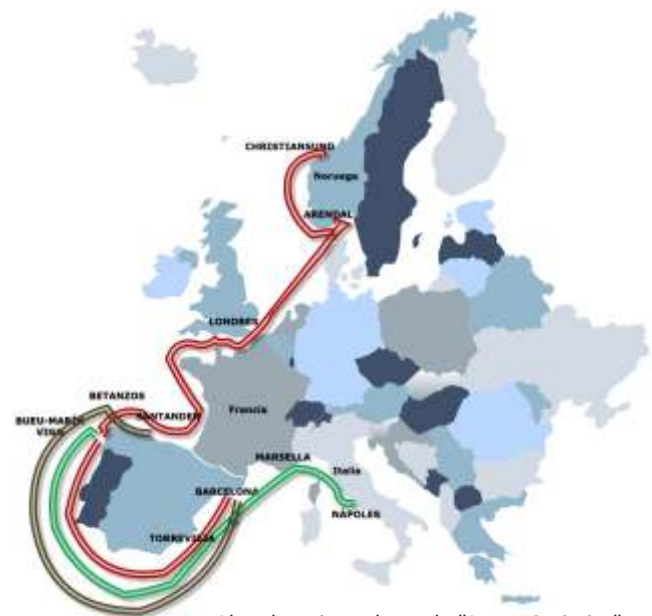
O que prometía ser unha singradura de menos dun mes, duraría máis de dous meses (66 días) por mor de acontecementos climáticos desfavorábeis. Os momentos vividos de forma extrema pola embarcación e pola tripulación, foron máis de media ducia. Os peores foron o furacán da primeira hora do día 15 de febreiro fronte á costa almeriense, que con ventos e mar moi forte case os afunde y fixo que perderan, entre outras cousas, parte do velame. Por sorte, durou pouco e puideron ir "escapando do mar" ata que estando fronte as costas malaqueñas encrespouse de novo o mar e tiveron que tirar pola borda todo o que nela ía: cadeas, grilete, áncoras, botes... e un mar levoulles a maior parte da "obra morta de babor"<sup>8</sup>. Tamén tiraron ao mar sal da bodega, louza, pedras de amolar, etc. Logo puideron resgardarse en Xibraltar onde estiveron case medio mes arranxando o barco.

Pasada unha semana, logo de saír cara Galicia, volven a atoparse cun temporal fronte as costas portuguesas, que os pon de novo en grandes dificultades pois as grandes ondas encheron o barco de auga. Esta circunstancia provocaría que estivesen a piques de ter que abandonalo de non ser polas bombas que puideron achicar o suficiente e así tamén permitir localizar unha "costura do barco" sen estopa que calafataron de urxencia.

Por fin lograrían chegar sans e salvos a Marín, porto no que realizaron unha "protesta de mar" (ver Anexo I) e do que días despois sairían, dobrando Fisterra, camiño da Ría de Betanzos.

Pero, o vento e o mar groso obrigaríalos a recalar, ata en dúas ocasións, no porto de Muros (no que entraron a primeira vez o 17 de marzo e saíron a última o 30 de marzo). Chegarían á cidade de Betanzos na noite do 2 de abril de 1854 poñendo fin a uns meses de especiais dificultades no mar.

No inventario do alixado no barco, aparte do sal, había outros materiais que viñan para outros industriais, entre eles os afincados en Bueu, Narciso Galup, Salvador Gil Montells, Francisco Gelpí, Salvador Massó e Salvador Gil Gelabert e que consistían en fardos de fío para as redes, fardos de esparto, caixas de Sal de figueira, etc.



Algunhas singraduras do "Joven Casimiro"

Dous anos despois, o xornal "La Oliva" do 15 e 18 de outubro de 1856, documéntanos a chegada a Vigo, procedente de Marín, do «Joven Casimiro» cun cargamento de sardiña para ser despachado con destino ao porto de Nápoles.

En xaneiro de 1858, segundo "La Corona", xa o temos atracando en Barcelona procedente de Bueu, Marín e Alacante, despois dunha ruta de 45 días. Nesta viaxe transportaba "71 cascos de sardiña a D. Jaime Plá, 22 id. a don Juan Martorell, 32 id. a don Jaime Romaní, 22 idem a don Juan Serra, 51 idem. a don José Dotres y 8 idem a don Manuel Romeu".

<sup>8</sup> Parte do casco que está sobre o nivel do mar do lado esquerdo da embarcación, mirando desde a popa cara á proa.

## OS GALIOS

E así, ao longo dos anos 1859-1864, podemos atoparnos ao barco por portos españois e europeos con transporte de peixe, fundamentalmente sardiña, sal, esparto, etc. e moitas das veces facendo portes para empresas barcelonesas con familias asentadas en Bueu.

Como mostra, temos o realizado en febreiro de 1859 cando chega a Barcelona procedente de Marín e Tarragona con "24 vultos de sardiña para os señores Plá e Quintana, 6 id. para os señores Alemany e Romani, 4 para José Dotras, 135 para os señores Moreu e Santigosa, 41 para os señores Romeu e Casañas, 20 para don Ramón Martí, 27 para D. José Poch e 26 á orde".

E, unha vez máis, grazas ás informacións aparecidas na publicación "Lloyd español", nos meses de xuño e outubro do 1865 vemos ao «Joven Casimiro», co aínda capitán Bernardo Lojo, camiño do porto noruegués de Arendal. E no mes de outubro, logo de 82 días de singradura, e procedente do municipio insular de Christianssund (Noruega), fai entrada no porto de Barcelona "con 7.730 voghs bacallau<sup>9</sup> á don José Prats y 30 barrís de graxa á orde".

E así chegamos a setembro de 1868 en que nas escrituras do barco aparece como único dono Jerónimo Galup, falecido 14 anos atrás. A súa viúva, Josefa Estrada Iglesias, ao non contar con ningún dos posíbeis socios para armar o barco, véndello a

José Agulla Solabarieta, salgadoiro de Bueu, "cos seus paus, velame, enxarcia e demais arreos e aparellos de que se acha provisto, tal cal hoxe se atopa e sen a menor reserva fondeado na Ría de Bueu" por 41.500 reais (aínda que o escrituraron por valor de 4.190 escudos que equivalen a 41.900 reais).

Tres días despois, 21-9-1868, xúntanse en Beluso con Josefa Estrada os considerados socios, esperando que esta lles recoñeza os seus dereitos e lles reintegre a proporción que da venda que lles corresponde a cada un. Josefa Estrada explicoulle os motivos da venda: "...os inmensos gastos que ocasiona o citado Bergantín, o estado que actualmente tiña e que precisa varias obras para alistarse [...] que non podía conservalo [...] e a necesidade de facer grandes obras para poñelo en estado de viaxes".

Tamén lles expón as condicións da mesma: Unha primeira entrega xa realizada, no momento da formalización notarial, de 2.115 escudos (21.150 reais) e o resto 2.075 escudos (20.750 reais) en dúas entregas iguais aos catro e oito meses da data desta escritura pero cun recargo do 6% anual. Todos estiveron de acordo coas explicacións dadas pola venda do barco e, sobretudo, polo seu recoñecemento como socios e polo compromiso da dita señora a pagar o que lle corresponde a cada un. O reparto quedou como segue:

- Narciso Galup é acredor de 15.500,70 rs. (37,09%)
- Jaime Bolibar Bonell (neses momentos era o armador) a 6.844,55 rs. (16,37%).
- Dolores González (como viúva de Jose Galup Verges) con 1.311,21 rs (3,13%).
- Herdeiros de Isidro Moreu con 2.622,43 rs. (6,27%).
- Martin Mayol? con 2.097,92 rs. (5,02%).
- Josefa Estrada, a vendedora, con 13.112,19 rs. (31,-37%).



<sup>9</sup> Equivalente a uns 140.545 peixes xa que a medida de 5 ½ voghs de bacallau son 100 peixes.

## Anexo 1

Protesta de mar ante o notario de Marín, Pedro Nobás Noboa feita polo capitán do bergantín goleta “Joven Casimiro”, D. Bernardo Lojo en Marín o 13 de marzo de 1854. (Arquivo Histórico Provincial de Pontevedra Ca-3507 (1) fol. 76 ata á sinatura)

*“En la Villa de Marín siendo las diez del día trece de Marzo de mil ochocientos cincuenta y cuatro ante mi el Escribano publico y testigos pareció el que aseguro llamarse Dn Bernardo Lojo, de la matrícula de Muros de su vecindad, capitán del Bergantín Goleta nombrado Joven Casimiro de la de Barcelona de porte de ciento y nueve toneladas, y dijo: que teniendo dicho barco sano estanco de quilla y costados bien pertrechados y à provisionado de todo lo preciso y para navegar, cargó en Torrevieja sal de aquella fabrica para los alfolies de Betanzos, y otros efectos, y con viento favorable el día catorce de febrero último à las seis de la mañana salió para su destino, mas por las desagradables vicisitudes que experimentó en la navegación puesto de acuerdo con la tripulación se vió obligado a picar y à echar al mar el bote y otros varios pertrechos del buque y parte del cargamento de sal y de otros efectos para alijerarlo y arribar forzosamente al puerto de Gibraltar el día quince según mas estensamente consta de la protesta otorgada en dicha ciudad ante el SrDn Antonio Estefani cónsul general de España en aquel punto que conserva en su poder y a que se remite. Permaneció allí reparando las averías sufridas y el día dos del corriente mes zarpó buscando el destino con viento al E flojo navegando sin novedad con otros variables mas ó menos fuerza hasta el día diez que hallándose en la latitud Norte cuarenta y un grados, cuarenta minutos, y longitud Oeste tres grados nueve minutos del meridiano de Cadiz quedó encalmado con mar mui orgullosa del ONO. y extraordinario valanceo, de modo que al tocar las bombas que nunca desamparó observó que el buque en fuerza de los muchos embates rindió agua sin poder buscar el sitio por donde la hacía cuyo accidente le obligó a tocar aquellas sin descanso y aunque por hacer mucha agua estuvo a punto de echar la lancha fuera y desamparar la nao al cabo de tres horas de continuo trabajo suspendió la medida por que milagrosamente las bombas agotaron por entonces el agua y pudieron continuar: Amaneció el once en los mismos términos y con ventolinas sin gobernar el barco, y a las doce de la mañana no se pudo observar por atender a las bombas y ver si podía dar con el sitio por donde se introducía el agua y tomar esta: a la una de la tarde con viento NNC. y mar gruesa de ONO. contrastada; apareció una costura sin estopa que se embasó por adentro, a beneficio de cuya medida sintieron mucho alivio en las bombas virando en vuelta de tierra anocheciendo*

*cielo y horizontes con celajes mar gruesa de NO; a la una de la noche saltó el viento as ENE. y biró en vuelta del N.: a las cinco de la mañana del día doce picando siempre las bombaslo hizo en vuelta de tierra, y avistando esta à las seis, y a las ocho reconoció ser el cabo Silleiro y toda la costa observando à las doce la latitud de cuarenta y dos grados y cinco minutos, y longitud al oeste tres grados nueve minutos y seis segundos prosiguiendo su derrotero con todo aparejo largo, vientos del primer cuadrante, mar gruesa del NO pero mirando que el agua aumentaba cada vez mas en las bombas el cielo y horizontes cargados, un aspecto importante por afuera con la luz de si es a la vista amagando aun gran temporal, consulto a su Piloto y Tripulacion lo que en tan triste situación deveria acordarse, y en efecto después de una reflensiba conferencia deliberaron que mediante no cedia el agua y con el fin de salvar vidas y hacienda y tomar aquella se arribase al puerto de mas fácil aseso, y poniéndolo en ejecución hizo rumbo al de esta Villa el cual afortunadamente entró y fondeo a las cinco y media de la mañana de hoy siendo admitido à libre platica por la Junta de Sanidad à las nueve. Por tanto y ratificando como ratifica la protesta y diligencias de averia común celebradas en Gibraltar el dieciséis de Febrero ultimo dentro de termino havil nuevamente protesta, una, dos, tres y las mas veces necesarias en derecho que no sean de su cuenta las averias sufridas en el buque y cargamento, ni los gastos, estadías y demoras que ocasionaron y ocasionan las arribadas forzosas y mas que resulten al tiempo de la descarga respecto las han irrogado la adversidad de los elementos haciendo por lo mismo responsables de ellas à los dueños, cargadores, contratistas, consignatarios y aseguradores. En comprobación de su aserto presento para testigos à los que asentaron ser y llamarse Dn Manuel Maria Lojo, piloto, vecino de Muros, Manuel Portela, de Santa Maria de Ardán, y Luís Garcia, de Bueu tripulantes swl referido bergantín goleta mayores de diez y siete años de edad: los cuales enterados bajo de juramento que voluntaria y respectivamente hicieron en legal forma unánimemente declararon que lo espuesto por su capitán asi sucedió y era la pura verdad sin cosa contrario: en cuiu vista dicho capitán requirió ami Escribano se lo diese por testimonio para acreditarlo y usar de sus legítimas reclamaciones: es el presente que firma con el piloto y tripulantes siendo testigos de este acto de protesta, Dn Joaquín Manuel Freire, Dn Antonio Graña y Juan Vazquez vecinos de esta Villa, de que doy fé—“*

Sinaturas do Capitán Bernardo Lojo, do Piloto Manuel M<sup>a</sup> Lojo , dos tripulantes Manuel Portela e Luís García. Asina tamén o escribían Pedro Nobás Noboa.

**Noite no mar**

Pinceladas de laranxa  
cos trazos dos mascatos  
que acompañan o erguer da noite  
logo que as nebras da alma  
agocharan a luz do horizonte  
*para protexelo dos intrusos do infinito*

Onda a onda  
na lumieira do teito  
o tremelucir das estrelas  
compite coa luminescencia  
dos peixes e das algas  
*protexidas dos intrusos do infinito.*

Regos de mercurio de lúa  
que abrazan á humidade oceánica  
ennobrecendo o espírito  
dun corpo feble  
que coa dilatada pupila  
tenta bicar as estrelas  
compañeiras das escumas  
*protexidas dos intrusos do infinito.*

A clareza que anuncia a mañá  
resgou o enfeitizo da noite  
e os medos fuxiron axiña  
mudándose en raios de luz  
*protexidos dos intrusos do infinito.*

Dionisio Pereira

# A escrita dos pescadores<sup>1</sup>

## O mundo do mar relatado polos propios mariñeiros

Antes de comezar, compre facer unha previa: a miña proposta será belixerante coa profusión de estereotipos cos que se despreza á xente de mar. “Hai que aprender un oficio, mariñeiro é calquera”, escoitase de cando en vez. Este non darlle ao mariñeiro a categoría de oficio é, aparte de inxusto, incerto, pois poucos traballos requiren tantos coñecementos: postas, marcas, artes, técnicas, instrumentos, meteoroloxía, hábitos dos peixes, ventos, mareas e correntes... Este menosprezo chegaba ao punto de que, non hai tanto tempo, falar de cultura mariñeira en determinados ambientes “académicos” ou mesmo populares, provocaba abraio ou escepticismo: pero o mar ten cultura?, preguntábase dende o máis absoluto descoñecemento...

Hoxe, aínda que episodios lamentables como os acontecidos estes días en Moaña en torno ás carpinterías de ribeira de Casqueiro e Carlagho semellen desmentilo, este tipo de opinións son máis raras, logo dun importante labor de concienciación cidadá levada a cabo durante décadas por parte do asociacionismo cultural e profesional vinculado ao mar, que mesmo foi quen de acadar unha mención específica ao patrimonio marítimo na actual Lei de Patrimonio Cultural.

Daquela, xa está case comunmente admitido que a cultura marítima é moi diversa, dende o material ao inmaterial, dende as construcións e os obxectos até a escrita popular. Desta escrita popular, ou sexa a producida polas propias xentes do mar da Galiza, imos fa-

lar un chisco. Porque este tipo de literatura, na que persoas do común empregan a pluma para contar os episodios da súa vida como traballadores e traballadoras do mar, a parte de ser testemuño autobiográfico de carácter persoal e sentimental, ten un fondo interese social e cultural en tanto en canto describe en primeira persoa o ricaz universo marítimo do que son ou foron protagonistas. E, de paso, amosan que o uso da escrita nin estivo nin está reservado tan só para a intelectualidade acomodada.



Centrareime en exclusiva na escrita dos traballadores do mar sen intermediarios, o que exclúe outro tipo de literatura de temática marítima igualmente interesante, pero escrita dende “fora” por persoas que viven a experiencia dos traballos do mar como algo máis ou menos accidental (as bitácoras

persoais dos biólogos Jacobo Barros, *Os ausentes de Casteltón*, Sotelo Branco 2005, e Xabier Paz, *Follas de Bacallao*, Xerais 2005, ambas de grande realismo, son un bo exemplo), ou dende o punto de vista “amateur”.

Tampouco me referirei a aqueles autores que, ao tempo, son ou foron mariñeiros ou mariscadores de profesión, pero que filtran a súa experiencia cunha finalidade creativa, caso do narrador Suso Lista, dos poetas contemporáneos Xosé Iglesias, Alexandre Neri e Paco Souto, ou do socorrido Manoel Antonio, cuxo “mar interior” agroma nos escritos antes que as súas vivencias como piloto de pailebotes ou de bous de arrastre.

<sup>1</sup> O texto corresponde con algunhas variacións, a un relatorio presentado polo autor nas IX Xornadas de Pesca, organizadas pola Confraría de Pesca de O Pindo no ano 2014.

## OS GALIOS

Xa que logo, o primeiro que deberíamos constatar é que, contrariamente á escrita popular de temática bélica ou migratoria, a que ten como referente o universo marítimo ven sendo pouco abundante no noso país: os mariñeiros, os pescadores, as mulleres de mar, por tanto, escribiron pouco sobre a súa vida e o seu entorno físico e natural. Estabelecer as causas desta ausencia está fora do meu alcance arestora, pero de seguro nos levaría a considerar feitos como as especiais características do traballo no mar noutrora<sup>2</sup>, ou como o relativo illamento cultural e social das persoas e poboacións relacionadas coa pesca, o marisqueo ou a pequena cabotaxe. Este afastamento da instrución era extremo no caso das mulleres do mar que traballaban en terra, pois ata os anos 60 do século XX o analfabetismo foi amplamente maioritario neste segmento. Non obstante, deixo enriba da mesa esta cuestión para abordala noutra ocasión.

Non abundan, como digo, os escritos memorialísticos dos mariñeiros e pescadores sobre os seus traballos e os seus días. Eiquí ímonos referir a seis exemplos, algúns deles publicados, outros non. De seguro que hai máis, non o dubido, pero se cadra tampouco son moitos e, en calquera caso a maioría, non son de dominio público e fican no privado. Mesmo en O Pindo coñécese a existencia das memorias dun dos mariñeiros que fuxiran no fresqueiro “El As” durante a Guerra Civil,<sup>3</sup> memorias que aínda fican no ámbito privado por decisión dos seus descendentes; algo que lamentamos.

Os relatos, son:

1º) *Memorias da miña vida societaria*, José Costa Alonso, pescador da sardiña de Moaña.

2º) *“Memorias dun pescador”*, Leonor Galiñanes Barros, pescador da sardiña e dos “oficios baixos” de Cambados.

3º) *“Memorias”*, de Jesús Carballo Quiroga, mariñeiro e patrón das parellas de arrastre, Seixo-Marín.

4º) *Memorias. Mi testamento humano y social*, Luis Pérez Álvarez “Luis de Nacidas”, pescador da sardiña de Moaña.

5º) *Desde el mar que perdiste*, Manuel Pillado Martínez, pescador artesanal e mariñeiro do pequeno cabotaxe, San Cibrao.

6º) *Caderno de marcas*, José Antonio Selegante López, mariñeiro e patrón de distintas artes, Baiona.

Comecemos polas **Memorias de José Costa Alonso (Moaña, 1887-Moaña, 1960)**. O devalar dos

Pósitos Pescadores na beiramar galega estivo moi relacionado coa figura de Costa. Xa en 1925 aqueles agrupáronse nunha “Federación Gallega de Pósitos Marítimos”, domiciliada a partir de 1927 en Cangas baixo a presidencia do carismático Costa Alonso, definido como “*pescador de Moaña, católico, hombre de orden, bienquerido por la dictadura pri-moriverista, que acaba vistiendo el uniforme de Falange*”<sup>4</sup>. Costa tiña en Madrid, asemade, un posto de conselleiro, primeiro na “Caja Central de Crédito Marítimo” e logo no ISM, dependente do Ministerio de Traballo durante a República; porén, nunca deixou totalmente a súa profesión de pescador. O seu libro de **Memorias** tén por obxecto dar testemuño, como grande protagonista que foi, do proceso de organización dos Pósitos, non só en Moaña, senón en toda Galiza: dende os conflitos coas sociedades de resistencia no mar nos anos vinte, ata as dificultades dos Pósitos para sobrevivir tras a Guerra Civil, fagocitados pola totalitaria Falange e transformados nas confesionais, autoritarias e corporativas Confrarías de Pescadores franquistas. Costa transmite non só a súa memoria do acontecido neste



<sup>2</sup> Descontrol horario das tarefas en terra das pescantinas, operarias das fábricas de conserva ou as empacadoras; faenas sen horario no mar e longas xeiras fora do domicilio, actividade laboral sostida ata moi avanzada idade, apenas sen pensións de xubilación, no caso dos mariñeiros.

<sup>3</sup> Ver Pereira, D. *Loita de clases e represión franquista no mar (1864-1939)*, Vigo, Ed. Xerais, 2010.

<sup>4</sup> Fernández Casanova, M<sup>a</sup> del Carmen, “Los pósitos de pescadores: la vida del pósito de Moaña a través de la vida de José Costa Alonso (1921-1939)”, en

apartado do asociacionismo mariñeiro, senón que mesmo aporta documentos e materiais que axudan a situar os feitos que se narran. Porén, o acontecer diario dos pescadores no mar a penas aparece no libro máis que como pano de fondo das vicisitudes de Costa e dos Pósitos. As **Memorias** foron redactadas en castelán nos anos 40, mais a súa publicación foi vetada naquel tempo pola censura<sup>5</sup> e houbo que agardar a que a Consellería de Pesca editara no ano 2000 unha versión traducida ao galego e revisada por Xosé Luis Rúa Costa e Iago Santos Castroviejo.

**Leonor Galiñanes Barros (Cambados, 1900-1993)**, foi un pescador cambadés nacido na popular barriada de Santo Tomé no seo dunha familia de senlleira raigame mariñeira. Autodidacta, home de grande sensibilidade medioambiental, preocupado por todo o que acontecía ao seu redor na política e na sociedade, redactou entre os anos 40 e 50 do século pasado unhas interesantísimas **Memorias** nas que dá conta da poliédrica cultura mariñeira que atesourou un home que, no tempo da vela de traballo, andou a múltiples oficios por todos os mares das Rías Baixas: os lances e as manobras do xeito ou da xábega, a maneira de facer as previsións meteorolóxicas, o tempo das traíñeiras, a convivencia a bordo nas longas tempadas de pesca nas Rías de Muros ou Vigo, a compra a flote da sardiña na abra muradá de San Francisco, os edificios que formaban parte do entorno dos pescadores (secadoiros, fábricas de salga, faros...), as aves que os acompañaban nas faenas... Leonor, galego falante en exclusiva, mais que redactou as suas **Memorias** en castelán, mesmo describe de maneira moi poética algúns aspectos da navegación a vela, como, por exemplo as fantasmagóricas singraduras no medio da néboa, nas que a precaución de prestar atención aos sons (o socheo) para non ir contra as pedras, era vital... Precisamente esta mudanza de idioma, diminuíu boa parte da expresividade de Leonor perdéndose as denominacións dos trebellos, dos xestos nas faenas, dos xiros na específica



Jesús Carballo Quiroga en Trintxerpe pouco antes de falecer acompañado do seu neto Igor e de Dionisio Pereira

fala cambadesa... Malia diversas tentativas, as **Memorias** están arestora sen editar de maneira íntegra. Tan só Lola Varela e quen isto escribe recuperáramos, devolvéndolle a súa lingua cotiá a Leonor, varias pasaxes nas que se describen aquelas faenas polos mares de Vigo, Ons, Arousa e Muros. Estes anacos, foron publicados en diversos semanarios e revistas entre 1997 e 2005.<sup>6</sup>

**Jesús Carballo Quiroga (Seixo/Marín, 1915-Trintxerpe/Pasaia, 2011)**, andou ao mar dende moi novo nos botes de vela na procura do congro cos palangres ou nas traíñeiras indo á xarda cos cercos no mar de Marín, para a partir de 1930 embarcarse nos arrastreiros que faenaban no Cantábrico, primeiro en Santander e, finalmente até a década dos 70, en Trintxerpe, onde faleceu hai pouco con 96 anos cumpridos. Carballo deixou escritas en catro tomos unhas longas **Memorias** de grande valor antropolóxico e histórico, nas que non faltan minuciosas referencias ao Seixo de antes da guerra, ou a descrición puntual tanto

<sup>5</sup> Costa era franquista, pero iso non lle impedía ter unha visión crítica do réxime e, sobre todo, da Falange.

<sup>6</sup> Ver: -Galiñanes, L. "Memorias dun Pescador", Revista do IIIº Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, FGCM, Cambados, 1997.

-Galiñanes, L. "Memorias dun Pescador", Semanario A Nosa Terra, Suplemento "Mares e Velas", nº 858, Vigo, 26/11/98.

-Galiñanes, L. "Memorias dun Pescador", Revista do Vº Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, FGCM, Cambados, agosto 2001.

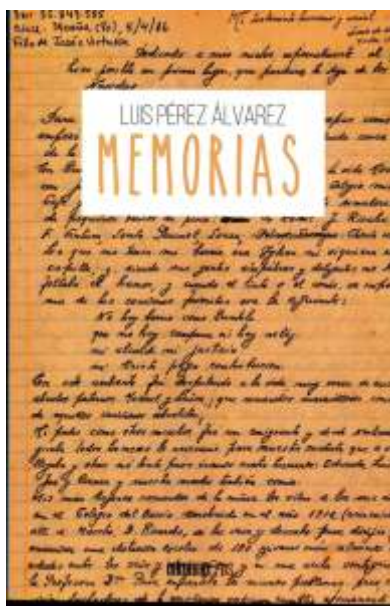


das faenas de pesca nos barcos que ían ao Grand Sole, como da evolución tecnolóxica neste tipo de pesca de altura. Ademais, home comprometido e afiliado ao sindicato pesqueiro da CNT de Marín e de Trintxerpe, Carballo deu conta non só das difíciles condicións de vida na pesca do alto, mais tamén dos conflitos laborais acontecidos en ambos portos. Ao cabo, Jesús Carballo foi represaliado tras a Guerra Civil no País Vasco e o seu relato atende así mesmo ao roteiro represivo que debeu sufrir en distintas cadeas e campos de concentración. As **Memorias**, escritas en castelán, contiñan inéditas malia o interese dalgúns dos seus familiares de Trintxerpe por que sexan publicadas.

**Luis Pérez Álvarez, “Luis de Nacidas”, (Moaña, 1916-Moaña, 1983)**, comezou de rapaz nun bote que ía ao boliche para pasar a traballar durante máis de corenta anos nas motoras sardiñeiras que, noutrora, inzaban as praias daquela vila mariñeira. Galego falante, deixou escritas en castelán unhas **Memorias** subtituladas *Mi testamento humano y social*, nas que atende tanto ás actividades dos pescadores da sardiña descritas con grande minuciosidade (eis, os complexos sistemas de reparto propios dos distintos oficios daquel porto, ou os métodos de venda e comercialización do peixe), como ao devalar social da súa localidade, escenario de afoutas loitas sociais protagonizadas polos mariñeiros. Militante do nutrido sindicato anarcosindicalista “Solidaridad Marinera”, Luis, que padecerá unha dura persecución tras o golpe militar de 1936 que a pouco non acaba coa súa vida, describe de maneira descarnada a represión que deberon aturar os pescadores afiliados a aquel sindicato, sen aforrar o papel que tiveron os armadores nas devanditas represalias. Esta faceta social ten tamén unha interesantísima derivación na recreación do que foi a sociabilidade vilega daquel tempo, con precisas lembranzas das comparsas do Entroido,

do ensino, os locais de recreo, os xogos dos nenos, etc. na Moaña de anteguerra.

O relato, que tén unha finalidade testemuñal dirixida aos seus netos e un grande valor, sobre todo para reivindicar a “memoria dos vencidos” no mundo do mar, vén de ser editado recentemente polo “Proxecto Nomes e Voces” da Universidade de Santiago de Compostela<sup>7</sup>.



**Manuel Pillado Martínez (San Cibrao, 1916-Ferrol, 1991)**, mariñeiro de cabotaxe nun daqueles pataches que “subían” polo Cantábrico nada máis chegar a primavera (en Xixón chamábanlles “golondrinas”, en alusión ao tempo de apareceren por aquel porto e pola fasquía das súas velas) e pescador de liña na Mariña lucense, botou os tres últimos anos da súa vida centrado en redactar unhas **Memorias** que, como as anteriores, teñen a pretensión de derrotar o esquecemento ao que son sometidas as xentes de traballo, canto máis se foron loitadoras por unha vida máis digna e máis libre.

Neste texto, redactado en castelán e revisado polo seu fillo Rafael Pillado (un dos míticos líderes obreiros ferroláns do ano 1972), predomina a temática política e societaria xa que Manuel foi rexo militante comunista dende antes da guerra e, posteriormente, represaliado polo franquismo, fundador das Comisións Mariñeiras nos anos 60-70 ao tempo que Patrón Maior da Confraría de Pescadores e Mariscadores de Ferrol.

Non obstante o anterior, hai diversas pasaxes nas **Memorias** que dan conta da dureza dos traballos dos mariñeiros da cabotaxe (o cal, debido á ausencia de testemuñas escritas ao respecto, é de apreciar) e dos pescadores da liña no Cantábrico galego, relatándose mesmo con detalle un naufraxio no que se viu envolto. As **Memorias** de Pillado foron editadas co título *Por el mar que perdiste* no ano 2002 por Edicións do Castro, cun limiar de Santiago Carrillo.

<sup>7</sup> Pérez Álvarez, L. *Memorias. Mi testamento humano y social*. Limiar, Fernández Prieto, L.; Estudo Introdutorio, Domínguez Almansa, A. e Míguez, A.; Notas, Pereira, D., Edicións Corsárias, Santiago, 2015.

**José Antonio Selegante López (Baiona, 1916-Baiona, 2005)**, foi mariñeiro e patrón en varias motoras que operaban entre Corcubión e Baiona. Selegante, grande observador de todos os oficios que tiñan que ver co ambiente da pesca e home habelencioso que tamén exerceu, quer de carpinteiro de ribeira, quer de cesteiro, construíndo nasas de vimbio, deixou tres cadernos de memorias das súas actividades na pesca escritos nos anos 40 e 50 do século pasado.

Deles, só se téñ coñecemento público dun impagable *Caderno de Marcas* que, se non se pode considerar “sensu stricto” escrita popular de carácter biográfico, si posúe un fondo interese antropolóxico en tanto en canto é o resultado non só da súa vida de traballo, mais tamén da experiencia acumulada durante tempo inmemorial pola clase piscatoria de Baiona nas marcacións das zonas de pesca; ademais, o coñecemento deste caderno permítenos acceder a un mundo secreto atesourado polos mariñeiros da vila nos seus arquivos familiares, algo que non é doado. O Caderno de Selegante ten, asemade, un valor engadido de grande relevancia: está escrito en galego, aspecto que maximiza a importancia informativa nos eidos lexicográfico e toponímico, pois rescata parte do vocabulario propio do mundo mariñeiro de Baiona e nada menos que 150 nomes propiamente marítimos. O Caderno, que está ilustrado por debuxos feitos polo propio Selegante, foi reproducido ao completo no libro de Xosé Vilar Pedreira *Talasonimia da Costa Sur de Galicia*, editado polo Instituto de Estudos Miñoranos no ano 2008.

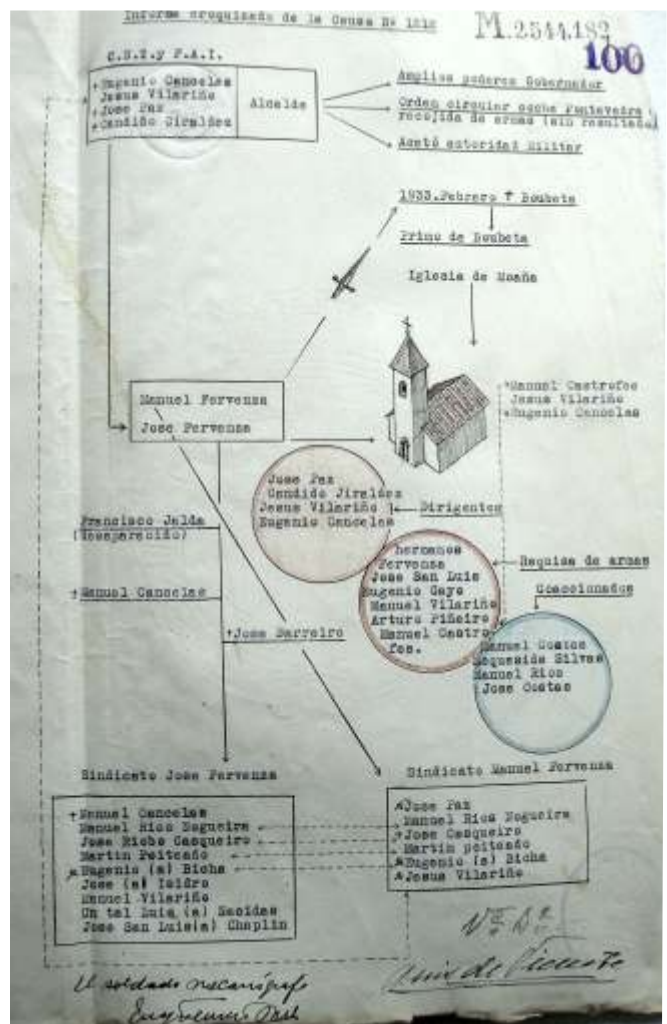
Logo deste rápido repaso procedería, para rematar, tirar algunhas conclusións destes seis exemplos de escrita popular vinculada ao universo do mar. En calquera caso, non pretendo ser exhaustivo neste cometido, pois sería preciso incorporar máis traballos desta categoría que, de seguro, existen; polo demais, non exerzo como experto en temas literarios. Sentado isto, pódese salientar:

\*A ausencia de mulleres neste tipo de literatura de compoñente biográfica. Ao xa comentado con anterioridade, habería que engadir o papel subsidiario ao que historicamente se destina á muller. Se grandes escritoras como Emilia Pardo Bazán ou Rosalía de Castro tiveron enormes dificultades para poderen escribir

e publicar as súas obras, podemos imaxinarnos o que lle acontecería a unha pescantina que quixese deixar testemuño escrito do seu roteiro vital como muller do mar.

\*A variedade de rexistros (mares, pescas, oficios, falas...) que sustentan estas humildes escritas. E só estamos a falar de seis exemplos... Mais unha vez, fica de manifesto a enorme riqueza e diversidade do patrimonio marítimo galego, enfeitado pola multiplicidade de ecosistemas e tradicións locais.

\*A ausencia do idioma galego na práctica totalidade destes testemuños, produto entre outras circunstancias da recorrente e cativa normalización da nosa lingua. Isto deturpa e empobrece a relación dos autores co seu entorno social, limitando a expresividade das súas descricións e furtándonos dun léxico e dunha toponimia hoxe en perigo de desaparición.



Croquis da represión en Moaña, incluído na causa militar 1212/36 na que figura "un tal Luis Nacidas" e outros mariñeiros.

## OS GALIOS

\*O notorio compromiso social e político que atopamos en case que todos os autores (o talante democrático de Leonor Galiñanes era ben coñecido en Cambados e ademais tiña dous irmáns militantes da CNT e do PCE), malia que as tendencias de uns e outros foron distintas, mesmo confrontadas. Deixando aparte esta diversidade de enfoques, mais unha vez fica ás claras, a falsidade dese outro sambenito que a xente de mar debe atuar: *que os mariñeiros son pasivos, individualistas e refractarios á organización.*

\*A finalidade da grande maioría destes testemuños é, como apuntamos para o escrito de Manuel Pillado, derrotar un duplo esquecemento ao que foron sometidos estes traballadores do mar: como verdadeiros protagonistas que foron do progreso económico e social da nosa beiramar e como persoas conscientes das inxustizas e dos privilexios dos poderosos, polo que en ocasións foron perseguidos. Este anxeo de memoria xusticeira, ben presente nos traballos de Carballo, “Nacidas”, Pillado e, dende un punto de vista confrontado, de Costa, xustificaría que esta escrita ben puidese ser

esclarecida á luz da frase do reputado historiador e hispanista, Ronald Fraser: “Lémbrao ti e lémbrrallo a outros”.

\*As dificultades que estas (e outras) importantes aportacións teñen para chegar á cidadanía galega de hoxendía, son evidentes, pois parte delas non saíron á

luz pública e non hai indicios de que poida haber algún tipo de edición a curto prazo; outras que si foron publicadas, apenas son coñecidas fora da súa contorna territorial.

Dada a importancia xa sinalada destes escritos dende o punto de vista antropológico, etnográfico, histórico (no eido local) e, mesmo, como salvagarda da “memoria dos vencidos”, quixera chamar a atención do tecido asociativo de carácter cultural ou profesional vinculado ás actividades marítimas e das persoas interesadas, para que a referida batalla contra o esquecemento non se perda

e, mais cedo que tarde, poidamos patrimonializar de xeito efectivo estas mostras da escrita popular, difundíndoas e incorporándoas á memoria colectiva das xentes de mar.



Fuxida polo mar de mariñeiros republicanos

Lino J. Pazos

# A salga rumbo a Cataluña

## Fomentadores, comerciantes, barcos e capitáns

Xa tiñamos asumido que a salgadura en Galicia vén de lonxe, o que non nos quedaba tan claro é o momento no que os seus preparados son trasladados aos mercados cataláns en barco, ou sexa, cando se deixan de lado os tradicionais carromatos tirados por bois ou cabalos que atravesaban a península de oeste a leste coas incomodidades inherentes de tamaña viaxe.

Os fomentadores viron no mar o medio idóneo para faceren chegar as súas salgaduras ata o Mediterráneo, fretando e mesmo armando barcos para o transporte da sardiña, pero neste artigo veremos algunhas curiosidades acaecidas na primeira meta-

de do século XIX (e anos posteriores) relacionadas coas nosas rías en xeral, e Bueu en particular, e a interrelación existente entre o fabricante e o capitán do buque. No xornal El Constitucional, do 27 de setembro de 1839, publicado en Barcelona, atopo unha interesante e nada habitual recalada do bergantín goleta "Casimiro", de 88 toneladas de rexistro, gobernado polo capitán Jaime Alemany, que zarpara do afastado porto da Habana rumbo a Vigo, onde alixaría parte da súa carga, achegándose á baía (praia) de Bueu onde cargaría nas súas adegas "80 cascos de sardiña" que, ademáis de "200 quintales de palo Campeche, 152 sacos de café, 47



Vista panorámica de Marín e o porto. Foto cedida por Pilar Pintos

## OS GALIOS

zurrónes de añil y 34 de simiente”, conduciría á Cidade Condal, despois de completar (ou alixeirar) as súas adegas nos portos de Alacante e Salou, empregando na travesía desde a Gran Antilla e escalas, nada menos que 82 días. O Casimira fora construído no ano 1836 nos estaleiros que Joan Pau Turro tiña en Malgrat.



Praia de Bueu. Foto cedida por S. Cidrás

A visión que dende Cuba tiñan dos nosos portos levan ao Diario da Mariña, publicado na Habana en agosto de 1848, a comentar que, “os aparellos, só na praia de Bueu, na entrada da ría de Marín, representan un valor de 50 a 70 mil duros, e ocupan a 1.500 mariñeiros na pesca, e isto só constitúe unha terceira parte do que é a ría”.

Volvendo ao porto de Barcelona, o 9 de febreiro de 1851 arribaba, procedente de Bueu despois de 16 días de navegación (demasiadas singraduras para cubrir as 1.048 millas que separan Bueu de Barcelona, posiblemente debido a atoparse con ventos contrarios na costa portuguesa, cousa bastante común) a polacra goleta "Diligente" de 83 toneladas, que mandaba o capitán Bernardo Lojo (o apelido Lojo está vinculado á salgadura e na actualidade pódense ver os restos dunha fábrica que leva ese nome na praia da Insuela, Riveira), con 12 cascos de sardiña (de 75 cm de diámetro por 20 de alto, que equivale a uns 30 quilos de sardiñas) á atención de Juan Serra y Totosans; 16 cascos e 7 terzos aos Sres. Romeu, Tomás e Cía.; 9 cascos e 20 tabales a José Poch; 14 barrís, 2 pipas, 6 terzos e 5 cascos a Gaspar

Dotras (apelido que atopamos ligado á salgadura en Vigo, Bueu e Marín); 20 cascos a Miguel Colomer; 6 cascos a Vicente Puiggali e 53 cascos e un barril a Isidro Moreu (apelido con fábricas en Aldán, Cangas, Bueu, Portosín e Muros). Curiosamente, un Colomer mantén unha magnífica factoría inaugurada en 1842, segundo reza nun lintel da entrada, na mesma praia da Insuela, a poucos metros do solar dos Lojo (todo quedaba entre veciños). Ademais, esta familia tamén se tiña establecido en Palmeira, Aguiño ou Corrubedo.

En Barcelona, Miguel Colomer, que atendía a demanda da boa salgadura galega nalgún punto da Barceloneta, ou en casa Antúnez (Can Tunis), ao pé do abaluartado Montjuic, recibía tamén mercadería doutros portos galegos, neste caso, o 21 de febreiro dese mesmo ano, procedente de Muros a bordo do quechemarín Oriente, de 61 toneladas de rexistro, que mandaba o capitán Juan Manuel Novo (posiblemente sexa un membro da familia Novo, que mandará finalizando o século XIX o *Soberano 3º*, de Muros), 15 pipas consignadas ao seu nome; ademais de 18 pipas a Romeu Tomás e Cía.; 16 a José Poch e 15 a José Dotras.

De novo, procedente de Bueu, Vigo e Alacante, entraba en Barcelona o 7 de marzo, despois de 37 días desde a súa partida, o bergantín Novo Casimiro, de 109 toneladas de rexistro, que mandaba o capitán José Gallup, conducindo 80 “fardos” de sardiña e bocaron (bocareu), e 300 xamóns, a Isidro Moreu; 19 vultos sardiña aos Sres., Romeu, Tomás e Cía. (un Romeu contaba con solar e fábrica en Corrubedo); 35 vultos a José Poch (un Poch, procedentes de Esparraguera, Barcelona, mantivo fábri-



Lintel na factoría dos Colomer na Insuela - Riveira

cas de salgadura en Punta Seame, Sanxenxo, e en Vilaxoan); 11 a Miguel Colomer; 38 Idem, e 38 fardos de congro a Juan Pou (factoría en Corcubión); 38 vultos de sardiña a Gaspar Dotras; 60 sacos de fabas a Fernando Miñana e 100 xamóns a Manuel Nogueira. De novo, a saga do capitán do barco (Gallup) aparece vinculada aos fomentadores cataláns na nosa costa, sendo que outro Gallup, Narciso, era o propietario da fábrica de salgadura A Requisa, en Bueu.

O 14 de maio de 1854 recolle-mos de El Áncora, xornal editado na Cidade Condal, a chegada ao porto barcelonés en 27 días (con escala en Alacante) do místico León, de 97 toneladas de rexistro, que mandaba o capitán Pedro Estapé, transportando 1.600 fanegas de trigo aos Sres. Pont e Ruidor, 94 cascos de sardiñas a Gaspar Dotras, 78 a M. Romeu e Casañas e 7 a Juan Serra y Totosaus. Estes comerciantes xa recibiran en febreiro de 1851, 33 pipas de sardiñas que con outras 21 para José Poch, ían a bordo do mesmo buque.

En 1840 xa localizamos tamén a un Estapé ao mando do bergantín "Belerofonte" partindo de Barcelona rumbo a Matanzas.

O 23 de marzo do 55 é a goleta "Que dirán de mi", da matrícula da Coruña, de 70 toneladas de rexistro, ao mando do capitán José Riestra (outro apelido vencellado á salgadura e a banca, neste caso en Marín e Pontevedra) a que fondea ao socaire do castelo de Montjuic, procedente de Marín e Corcubión (onde completaría a súa carga) conducindo 100 vultos de sardiña para Manuel Romeu; 88 para Gaspar Dotras; 64 para Juan Serra y Totosaus; 35 para Juan Pou e 10 para Jaime Quintana.

Por eses días entraba na baía barcelonesa a polacra goleta "Asia", do capitán Bartolomeu Martí (apelido que atopamos con fábrica en Riveira) e con 100 toneladas de rexistro, procedente de Muros con nada menos que 175 cascos de sardiña para José Poch; 90 para Isidro Moreu e 19 para Juan Novell.

Como podemos ver con esta media ducia de envíos a Cataluña, o tráfico marítimo e a elaboración da sardiña (atún, congro, etc.) formaban unha perfecta urdime de familias que,

nun e outro punto, mantiñan o prestixio e o negocio da salgadura das nosas rías.

Pero non só a salga mantiña a cabotaxe de barcos de escasa ou media tonelaxe (goletas, polacras, místicos) en activo, senón que nalgúns ocasións, a falta doutros fretes, ata as fragatas, como a "Guía de Vigo" (marzo de 1855), mandada polo capitán Víctor Escofet, cargaban sal en Torre Vieja, neste caso con destino en Marín, para fornecer co prezado elemento ás factorías da nosa ría.



O "J. Vieta", veleiro con aparello semellante ao de goleta (50 Tm.)

Este buque atopámolo o 9 de decembro de 1850 entrando na baía da Habana, formando parte dun conxunto que transportaba tropas ás Antillas, conducindo 161 soldados pertencentes ao rexemento de Infantería da Raíña e catro anos despois, o 28 de xuño do 1854, trasladando á capital cubana 190 "xornaleiros" galegos.

Estes alugados serían a nova man de obra barata para a Illa de Cuba, dentro do programa do empresario e deputado a Cortes, o galego Urbano Feyjoo Sotomayor. Isto acabaría nun completo fracaso despois de trasladar á Illa a 1.744 paisanos dos que arredor de trescentos falecerían xa nos tres primeiros meses.



**X. H. Rivadulla Corcón**  
Dr. programa "Náufragos" TVG

## O sentimento do naufraxio

O naufraxio é unha realidade do mundo do mar que non tería que existir, son accidentes, no deberían formar parte da épica do mar. Os mariñeiros saen ao mar a traballar, esforzadamente e cun risco latente, pero só a traballar, non a poñer as súas vida en perigo, por isto na épica do mundo do mar debería considerarse só o traballo, as historias da pesca e de navegacións, pero non o feito de naufragar e deixar a vida no mar. Pero a realidade do naufraxio imponse, os naufraxios existen, e por moitas medidas que se adopten sempre van existir, esperemos que cada vez con menos frecuencia.

O mar é unha xeografía que forma parte do noso ser e por tanto amamos. Pero por moito que sexa así, sabemos que é unha xeografía hostil para os homes e mulleres que traballan nel, e hai circunstancias inevitables que acaban provocando naufraxios.

Non queremos, claramente, que os naufraxios formen parte da épica do mar, pero xa que se producen, necesario é que teñamos unha consideración especial

para as familias que perderon seres queridos no mar, e para os mariñeiros que naufragaron e se salvaron, pero viron morrer a compañeiros. Na nosa memoria deben estar sempre aqueles que non volveron do mar. A homenaxe a todas estas persoas é unha xustiza mariñeira que non debemos esquecer, e si practicar.

Ao longo do 2014 e o 2015 traballamos nunha serie documental para TVG que se titulaba "Náufragos", onde os protagonistas de diferentes naufraxios, mariñeiros náufragos e familiares de náufragos, relataban a súa historia. Unhas historias íntimas, que levan moi dentro do seu ser e que determinan as súas vidas desde o instante mesmo que o naufraxio ten lugar. E o traballo nesta serie permitiunos coñecer a persoas marcadas por esta traxedia, e coñecer o seu heroísmo íntimo e privado, que radica no esforzo de poder seguir vivindo despois da traxedia.

O que descubrimos nos relatos que xenerosamente nos fixeron, foron moitas cousas que aqueles que nunca vivimos unha traxedia desta magnitude nunca





chegamos a experimentar. As mortes no mar son distintas a calquera outra morte. Toda morte trálle un enorme sufrimento aos familiares e amigos, pero a morte no mar séntese como máis trágica porque é a morte dalguén no seu traballo, no esforzo por construír a vida dos que son a súa familia, e nun ambiente de por si hostil, no que os mariñeiros teñen que traballar sabedores de que a posibilidade do naufraxio sempre existe, pero enfrentan esta posibilidade saíndo ao mar cada día.

Cando lle preguntas a un mariñeiro ou a muller dun mariñeiro se pensa na posibilidade do naufraxio, a resposta é que nunca, porque se o pensasen non irían ao mar, e non se podería vivir pensando no naufraxio. Pero todos sabemos que en realidade non é algo no que non se pensa, é algo do que non se fala para non ter que pensalo.

Ademais a morte no mar trae consigo unha realidade que se produce con excesiva frecuencia, e que practicamente non se da noutro tipo de mortes. Falamos do feito de que os corpos dos náufragos moitas veces non se recuperan. A porcentaxe de corpos que nunca se recuperan é moi superior ao de corpos de náufragos recuperados. E non poder velar o corpo do ser querido, e non poder darlle sepultura, é dunha dor inimaxinable para quen non a sofre. Unha das máis terribles das dores psicolóxicas que se poden sufrir.

Dúas cousas nos sorprenderon especialmente e nos marcaron nas entrevistas que fixemos: un naufraxio non se esquece nunca. Non é que non se esqueza o feito de naufragar, é que os náufragos lembran o naufraxio con toda nitidez en todos os seus detalles. E as viúvas non esquecen ningún detalle ocorrido nos días da noticia do naufraxio. Lémbrense como se sucedera fai só uns días por moitos anos que pasen.

Sorprendeunos, tamén, a heroica capacidade das familias, sobretudo as viúvas, e dos propios náufragos, de sobrepoñerse a situación e seguir vivindo, porque moitos relatos son de tal dramatismo que é difícil pensar que alguén pode seguir coa súa vida despois de pasar por algo tan duro.

A dor non cura, despois de ter transcorridos moitos anos, para unha muller que perdeu o seu home no mar, ou para un mariñeiro que se salvou dun naufraxio, a dor parece que sigue intacta, pero sen embargo a pesar desa dor, son persoas capaces de seguir adiante construíndo a vida. No caso das viúvas moitas veces sacando adiante uns fillos. Nos casos dos fillos vivindo sen un pai. E no caso dos mariñeiros que volveron dun naufraxio, sen esquecer nunca aos compañeiros que quedaron no mar. Este ser capaces de construír unha vida dende o centro da dor si que ten unha épica que debemos admirar.

Os relatos das viúvas son estremecedores. Pero a pesar da dor que queda nas viúvas, os relatos que máis nos teñen impactado son os dos mariñeiros que naufragando e salvándose, viron morrer a compañeiros. Estes mariñeiros lembran sempre ata os mínimos detalles do que sucedeu no mar e a memoria dos seus compañeiros acompañáenos para sempre. Mais, a pesar disto, ou como homenaxe aos seus compañeiros, eles seguen resistindo na vida.

Falar de naufraxios non permite, de ningunha maneira, facelo dende unha mirada afastada da traxedia ou o dramático. Nada nun naufraxio pode interpretarse sen ser unha enorme traxedia, nin existe ningún aspecto que poda suavizar as consecuencias. O único que podemos facer é admirarnos da valentía e da enteira coa que a xente do mar sabe afrontar unha situación que está no límite do que un ser humano pode soportar: O que ben a falarnos da enorme calidade humana que existe no colectivo das xentes mariñeiras. Pode parecer un tópico falar da bravura dos home e mulleres do mar, pero ante a realidade da que falamos é unha verdade esta bravura, pero sendo unha bravura moi singular porque está cargada de fondura sentimental e de moita tenrura.

Que non volvan a producirse naufraxios é o noso desexo, un desexo que non se cumprirá, pero isto non impide que sexa sempre o noso desexo. E ás xentes que viviron esta realidade a nosa eterna admiración e solidariedade.



Xerardo Dasairas

## Memorial de Beluso



Hai un par de anos, nestas mesmas páxinas, tentabamos dar explicadeira sobre a presenza en Beluso das embarcacións denominadas vascotes e a súa posible relación coas viscainas ou bisquinas do País Vasco. Como quixésemos novamente retornar a Beluso por acopio de notas e vivencias aproveitamos para abondar no tema dos barcos chamados vascotes, denominación que aparece con profusión na Costa da Morte a mediados do XVIII, contabilizándose 32 deles nos portos entre Muxía e Fisterra. Muros con trinta é o porto que máis embarcacións deste tipo acollía, diminuíndo a súa presenza a medida que baixamos cara as rias do sur, sendo Vigo con 14 o porto que tiña.

Porén, en Pontevedra e Marín, que se reseñaban como lugares nos que se construían para a pesca da sardiña, apenas figuran sete no primeiro porto. Cabe concluir xa que logo, que este barco, usado na pesca ou na cabotaxe, debía ser dunha certa envergadura e capaz de enfrentar augas bravas como aquela “vasca” que andaba ao corso en Beluso a comezos do XIX.

Alén disto, temos que admitir un particular interese por este lugar pois xa hai corenta anos, cando mozo, formou parte da nosa paisaxe e vivencias a primeira vez que arribamos a o Morrazo e que anos despois, en distintas ocasións, revivimos doutro xeito en días de festa e lecer.

## OS GALIOS

Por veces pensamos se esta pulsión garda relación con térmonos atopado xa con Beluso nos documentos medievais que o facían vila ou lugar do conde Gutier Menéndez e a súa muller Ilduara Eriz que tamén daquela, eran posuidores da miña vila natal. No ano 934, *in Murracio*, Beluso vai pasar a mans de Froilanem Gutiérrez, fillo destes condes e irmán de San Rosendo de Celanova, por mor das partixas (*colmellum divisionis*) que fan entre todos os irmáns e irmás. E matinamos nos bieitos do cenobio ourensán atendendo as almas parroquianas e que logo, acuciados polos ataques piratas, se establecerían a salvo en Hermelo que despois foi de Poio, ambos mosteiros da mesma orde. E poderíamos imaxinar esta referencia como un lugar veloso e neboento, provedor de peixe monasterial pero preferimos ollalo, na súa xénese toponímica, mellor como un sitio fermoso e belo onde descansar e ociar, un *belotio* semellante no concepto aos outros *Ozio* ou *Benevivere* daquela época.

E Beluso, pola súa privilexiada posición marítima, seguiu coa súa vocación de pesca e salga, mellorada e acentuada xa en 1765 polos Roura cataláns, pioneiros e avanzados neste negocio. E a afluencia destes fomentadores procuraría asento noutras praias da parroquia (Roiba, Mourisca...) acollendo a de Beluso, a comezos do século XIX, a fábrica de salga dos Domenech que foi asaltada e roubada por uns primeirizos contrabandistas.

Estes tempos que sucederon á Guerra da Independencia foron de bastante convulsión e inestabilidade con numerosas gavillas de salteadores armados que, despois do período bélico, pululaban por todo o país. A proclamación da Constitución liberal (A Pepa) de 1812 traería a confrontación cos monárquicos que restaurarían o absolutismo na figura do rei Fernando VII, dando lugar a levantamentos militares como o do xeneral Porlier en 1815 e enfrontamentos pola derogación constitucional que darían pé a un clima de inseguridade social.

Neste contexto e fruto dos refugallos bélicos, reproduciríanse os asaltos nos camiños como no de Aldán a Beluso ou no río dos Ladróns que testemuñan a presenza de salteadores como o portugués Manuel José Blas que actuaba co seu grupo por Marín pero que, extraordinariamente, tamén usaba de barcos para dar golpes en Poio. Neste sentido, xa anos antes, unha pequena gavilla de sete bandoleiros que actuaban por Sanxenxo e O Grobe, mandada por Fernando Serén, adoitaba alugar barcos para dar os seus golpes nas casas rectorais da Ria, asaltando en xullo de 1817 a de José Pazos de Pro-



bén, párroco de Bueu. Desde esta, o cura quedaría moi adoecido cos seus fregueses facendo constar na súa declaración que pedíndolle axuda aos veciños, estes negaríanse a auxiliálo, mirando para outro lado. Como non se aclarou esta denegación de auxilio, supomos que o cura tería que sacar as súas propias conclusións de tal desafección veciñal.

Nestas datas, ademáis dos bandoleiros, comezarían a pulular polas costas galegas unha mancha de contrabandistas, a maioría de orixe italiana, dos que xa deramos conta no mencionado artigo e que eran alcumados nas rias de Arousa e Pontevedra como *carcamáns*. Segundo os informes recollidos, estes mariñeiros viñan desde Xibraltar a vender tabaco e outros xéneros de algodón, fondeando en



Beluso onde abrían o seu mercado ao que concorria case todo Galicia sen que o Goberno constitucional lles puxese obstáculos. Pouco habería de durar esta situación co retorno do rei Fernando VII que derogaría a Constitución liberal de 1812 (A Pepa) instaurando o absolutismo monárquico.

Oito anos despois, en defensa da Constitución e contra a política da monarquía, militares de Ferrol, A Coruña e Pontevedra secundarían o soerguemento liberal - republicano de Riego que acabaría fracasando tres anos despois co retorno do rei. O 26 de febreiro de 1820 e para apoiar este movemento, Juan Fontenla y Sotelo acudiría a Pontevedra con 200 homes voluntarios de Beluso e Bueu, que na súa maioría eran *carcamáns*, a unirse ás forzas do reximento de Aragón e do Provincial que apoiaban o levantamento constitucionalista que deu lugar ao chamado Trienio constitucional ou liberal.

Neste periodo era adoito a presenza de barcos extranxeiros, sospeitosos nas costas galegas polas guerras coloniais, motivando que o goberno enviase en 1822 para vixilancia das rias un bergantín negreiro, nomeado "Hermosa Rita" que foi armado cun par de canóns. Na súa singradura cara o sur, desde A Coruña, toparía na altura de Corcubión cun barco sospeitoso do que lle demandarían información a outro de cabotaxe, procedente de Vigo que tamén os advertiu da presenza en Beluso de barcos *carcamáns*.

Cando chegan a Beluso, o día seis de abril, o barco sospeitoso xa se tiña sumado a outros tres máis que enarbolaban bandeira italiana e que se dispuñan a levar áncoras ante a presenza do barco español. Apesar da escasa potencia de fogo artilleiro, o barco español decide enfrentarse aos *carcamáns* italianos que estaban mellor armados, baténdose con eles en desigual combate. Despois dunhas horas de refrega, o barco español, case destruído tentaría fuxir e refuxiarse na ría de Aldán encallando na costa.

O capitán do barco español, Varela, e os mariñeiros que ían nun bote, serían capturados, maltratados e encerrados nas adegas pero ao anoitecer serían liberados e coa axuda dos lugareños e chegarían a Bueu onde denunciaron o acontecido. Este relato, máis detallado, foi recollido nalgunhas publicacións e na Historia de Cangas déuselle o título de batalla de Aldán.

Tres anos despois co retorno do rei, apoiado polos franceses, os absolutistas coa axuda do clero darían cabo deste periodo liberal, derogando a Constitución e xerando destitucións, purgas e exilios. Conto do, os *carcamáns* seguirían campando polas rias e no 1826 debían estar moi asentados na illa de Arousa pois aquí tiveron outro enfrentamento cun barco de guerra.

É seguro que deles proceden algúns dos apelidos italianos que se detectan en Galicia pero na súa maioría pertencen a militares das zonas españolas do





Maruxa Mallo

Milanesado, Nápoles, Sicilia, Cerdeña..., de corsarios, de fomentadores e de técnicos que traballaron nas minas e obras do ferrocarril.

E en Beluso, lugar privilexiado e discreto, pasaría un tempo, naqueles días que precederon ao soerguemento militar antirrepublicano, Maruja Mallo, alter ego da pintora viva-riense Ana M<sup>a</sup> Gómez González. E traemos esto a conto porque a parella da pintora nestes días era Alberto Fernández Martínez, "O Mezquita" co que fuxiría a agacharse en Vigo no 1936 tendo que partir logo no 1937 cara Lisboa, acosados pola represión desencadeada.

Díxose que ambos xa estiveran traballando xuntos nas Misións Pegagóxicas na Mezquita (Ouren-

se), pobo natal do "Mezquita" sobre o que fixemos unha monografía que recolle estes datos e a súa actividade política como militantes do POUM.

Queremos dar fin a estas notas sobre Beluso coa lembranza dun día, hai xa máis de trinta anos, no que instintivamente nos diriximos alí coa intención de mostrarlle á miña nai o máis escolleito da zona na que viviamos desde había pouco tempo. Amáis de disfrutar do paseo e da proximidade do mar, a miña nai acabaría por completar a súa bagaxe espiritual ao ver arribar ao peirao uns barcos en comitiva, portando a Virxe do Carme, acompañada de gaiteiros e estralos de foguetes que en procesión pasaron logo rente a nós.

Disto e das menos espirituais racións da empanada de pan de millo con croques, que degustabamos sentados no exterior da Centoleira, gardaría a miña nai gratísima lembranza durante moitos anos, e nós con ela.



Beluso. Óleo de Rosa Emilia Camaño

# Da nossa partida imminente...



Até aos Açores são 600 milhas. Porque raio me lembrei de partir, de querer ir tomar um último gin ao café do Peter. Acho que nunca vou obter a resposta para este meu acto temerário... Os actos temerários por vezes pagam-se caros, o mar está cheio de temerários e de heróis mortos...

*Esta noite tenho medo. Tenho, sinto o medo por dentro.*

O mar está a mudar. Um ruído grave e baixo. O horizonte escurece, a brisa aumenta de força. O anoitecer está diferente, pesado, lubregue. O tempo a-rrefece.

Entretenho-me a fazer uma sopa para o jantar. O fogão oscilante. O púcaro oscilante. O prato oscilante. Tudo se mexe debaixo dos meus pés. O barco ressurte-se das milhas navegadas, uma vida a carregar comigo. Fomos felizes os dois quando tu embarcaste. Ganhou alma e um brilho novo no convés. O casco ficou mais esguio, mais ligeiro na água. Acho que tudo são impressões da minha cabeça.

*Mas tu eras a alma a bordo.*

Gostava de te ver ao por do sol de cabelos soltos em contra luz. Nua, como gostavas de andar para me provocar. Só eu, tu, e o velho veleiro que nos abraçava no interior. Só eu, tu, e as brancas velas que nos acariciavam o rosto. Só eu tu e o amor que respirávamos. O meu ar era teu. O teu meu. O mundo nosso. O oceano dos dois.

*Mas esta noite tenho medo.*

Os instrumentos de bordo estão loucos, o barómetro caiu assustadoramente, a pressão baixou, vem temporal por aí, e a esta altura da viagem a esta distância de terra o VHS está mudo, salva-se o rádio das métricas. Estou mesmo só, sem contacto para terra, sem saber do boletim meteorológico, mas não preciso, a tempestade anuncia-se baixinho. As nuvens carregam toda a chuva e toda a raiva ácida de todos os continentes.

*Tenho de me prepara para o que aí vem.*

Revisão geral. Fechar os albos de proa, cerrar as portas de mar, prender tudo no convés verificar o motor, verificar as pilhas na lanterna, verificar os moitões das velas, os cabos do estai, os brandais. A retranca da vela grande, as luzes de navegação.

Troveja ao longe a noite chegou escura, pesada, nem uma estrela no céu, sopra mais forte o vento, e faz abater o rumo na agulha. Corrijo, sei que esta noite vai ser de derivas, presinto. Mas tantas vezes já apanhei as tempestades...

É quase meia-noite estou cansado, começou a chover. Parece que todos os amantes se reuniram para chorar hoje. Bátegas de chuva grossa que

## OS GALIOS

ferem a cara e os olhos. As vagas já são grandes. Às vezes não as vejo, sinto-as só a virem em cachoeiras de espuma fustigadas pelo vento. O barco tranquilo mete a proa e levanta, mete a borda inclina-se como que a adormecer, então eu orço. O leme obedece e ele vai e cai na cava da vaga cansado. Tenho medo que caia de uma vez. O anemómetro gira como um louco. O vento está forte, tenho de arriar pano, rizar. Estivar a vela. Este ainda é um aparelho à moda antiga, uma carangueja grande e dois es-



tais, já os recolhi, agora é só a vela grande. Aproo ao mar e ao vento. Tenho de meter o motor a trabalhar. O velhinho Perkins de 12 cavalos. Com tantas horas de trabalho, tantas milhas. É antigo, pega ainda por manivela. Tudo neste barco é antigo. Até eu.

Puxo os descompressores dos dois cilindros, dou-lhe três voltas a ganhar embalo, e enquanto o velho volante gira acciono o primeiro descompressor para comprimir, dá um soluço e gira, ligo o outro, dá outro soluço, e mais outro, e mais outro, e vai, vai só por si como que a cantar. O som abafado e quente do velho motor. Engato à vante e fico por ali as 600 rpm aproado ao vento a singrar devagarinho.

Arreio a vela e já não rizo. Ela que estava abandonada a bater como um lençol no fieiro da praia abandonado nos dias ventosos. Caço a vela toda, aperto-a na retranca, bem apertada, bem estivada, não está noite para aventuras nem para navegar à vela.

*A noite é de esperas e de incertezas...*

Estou só no poço, tenho as escotilhas fechadas, vesti o fato de temporal. O fato especial que comprei. Lembras, um para mim, outro para ti. Fatos de

sobrevivência. Impermeáveis com malha polar por dentro e estanques. Com faixas luminosas para serem visíveis.

Coloquei o arnês e o colete salva-vidas novo, aquele que é accionado por gás comprimido. É mais fácil de usar e esta noite vai ser agitada.

Olho os instrumentos, o anemómetro salta dos vinte e cinco para os trinta nós de força. Calculo força seis, força sete. As vagas crescem cinco, seis metros... Sinto-as a rugirem, a espumarem na noite, a bate-

rem no casco. São todas as fúrias das entranhas e das profundezas que se juntaram hoje. Agora é aguentar e estar vigilante, não vá ser abalroado. No meio do atlântico, esta é uma rota usada também pelos grandes navios que cruzam de norte para sul ou vice-versa.

Sinto o vento na cara frio a gelar, e um frio entranha-se em mim. Porque será que quando estamos com medo tudo nos mete medo. E porque tenho eu medo. Porque tenho? Porque me vim embora? Porque vim em tua busca?

Eu sei que não estás. Eu sei que já não estás. Que aconteceu naquele dia? Que aconteceu meu amor. Porque não me chamaste. Porque nem um grito escutei. Não me perdoo. Tu sabes, onde quer que estejas.

Não me perdoo. Eu é que era o

patrão no barco. Tu a minha convidada. Agora espero sempre que regreses um dia. Sinto-me negro por dentro. De luto por mim. Espero sempre que chegues, que te recolham numa ilha qualquer, que um navio te tenha salvo. Que tenhas ido para ao outro lado do mundo e regreses. Assim estou numa espécie de luto por fazer. Um naufrágio sem náu-



frago. Afogo-me nas saudades. Confundo o sabor das lágrimas com o sabor da água do mar.

Foi o mar que te levou não foi? Não posso ter dois amores, pois não? O mar é ciumento não é?

Estou exausto. Sinto-me a tremer por dentro demasiado cansado. Húmido ensalitrado, doem-me os olhos a noite é de um negro demasiado negro, os meus ouvidos desesperam. Parece que te escuto a gritar no meio do nada, não te consigo ver. Só as vagas que varrem o convés. Só o vento que fustiga os brandais e provoca silvos como uma serpente endemoinhada.

Não me podes vencer mar. Não me podes levar também. Porque me queres vivo. Para dizer que te



amo. Mar desgraçado! Eu perdoo-te. Não sou de guardar rancores. Mesmo que me firam quase de morte. Morro aos poucos devagarinho. Os marinheiros morrem assim. Devagarinho, fomos nós que inventamos a saudade. As lágrimas com sabor a mar. As ausências sentidas e consentidas. Fomos nós que nos dizemos lobos num mar que nos escorraça.

Que se passou contigo meu amor? Nunca o vou saber dou-me conta. Nunca, e cruzo este oceano imenso em tua busca. Sei que já não voltas. Que habitas um lugar mágico no reino de Neptuno, rodeada de corais rosas e de pérolas. Às vezes na ardência do mar parece que és tu que caminhas.

Passaram já quatro horas, acho que estou no mesmo sítio. O vento amainou estamos os dois cansados, o barco mais eu. Queria dormir. Despir o fato e deixar-me estar no beliche de olhos fechados. Não acordar mais. Ainda me sinto a tremer por dentro. Mas tu dás-me a serenidade e a lucidez suficiente para ter paciência. Penso em ti e deixo de ter medos... És a minha luz do alvorecer. A estrela da manhã. A estrela Polar que me guia. Vou descansar um pouco e reorganizar-me a bordo. O trabalho é uma rotina mas tem que ser feito. Amanhã ou depois chego ao destino. Amanhã ou depois...

Tenho o Faial pela proa finalmente. Chego inteiro. Acho que desta vez me libertei dos medos. Vou atracar, estou com a tal vontade de beber um gin, e dar um abraço ao Peter. Um abraço de condolências também pelo pai que partiu. Um abraço atrasado, como gostaria de te ter dado. Tanto que gostaria de te ter dado. Tanto que me faltava viver contigo. Tanto ar teu que me fazia falta respirar. Tanto de ti em mim. És imensa e eu sou nada. Sou nada sou nada! Tive sorte! Tive sorte! Tu dás-me sorte. Vendi o barco regressei de avião.

Acabou!

Fevereiro 2007



AS SEIS da tarde,  
belísima hora para inmovilizar os reloxos,  
o vento e os areeiros.

Abóndame co teu corpo nu,  
coa calidez da túa pel inflamada de presenza.

Silandeiramente,  
devagar,  
descubro cada anaco como lugar inexplorado:  
plantacións de liño antigo, centeo delgado  
de luminosas espigas,  
salinas fresquísimas  
e auténticas,  
flores insólitas,  
estrelas de mar adormecendo sobre a pel.

Ás seis da tarde, no momento da calma,  
no instante das velas  
brancas,  
percorro o teu corpo asolagada de estío.

Vento cálido que ondea, carromeiros  
enfeitando os brazos,  
aromas de seivas doces,  
augas abalando palabras salgadas,  
instantes azuis...  
Á hora da tarde maina, do momento suavísimo,  
apértome contra o teu corpo respirando o teu aire.

(Flores de liño durmidas, muíños de mar, velas dondas, espazo cálido...)  
Durmimos soños de luz nun leito de buguinas brancas.

*Lucía Novas*

Salvador Rodríguez

# O viquingo namorado en Ons

Artigo publicado no suplemento Estela de Faro de Vigo

Cando, en 1964, Staffan Mörling (Karlstad, 1936) desembarcaba en Ons, disposto a completar a súa tese doutoral sobre as peculiares coincidencias entre as embarcacións tradicionais das Illas Feroe e as das rías galegas, non podía sospeitar que o seu destino, e a súa vida, cambiarían radicalmente. “Chamou a atención desde que puxo pé na Illa”, lembra Xosefa Otero, entre risas-. Era moi alto, moi louro, e moi guapo! Claro que, enseguida, ao velo sempre portando un maletín, entre a xente de Ons empezou a correr o rumor de que nese maletín levaba armas, así que, medorentas, ata houbo unhas cantas familias que, polo si ou polo non, decidiron gardar o pouco diñeiro que tiñan nos hórreos”. Nada máis lonxe que enlearse a tiros cos insulares, por suposto.

O que Mörling levaba na súa maleta era documentación: basicamente, papeis, planos, apuntamentos... e o que pretendía era ir máis aló da mera tese doutoral: “O que eu quería era facer un estudo antropolóxico, pero non como espectador, senón como participante. Quería saír a pescar o polbo nas dornas cos mariñeiros, ir a Misa con eles, charlar cos insulares

como un insular máis, de ti a ti, bailar nas súas festas...” E foi precisamente nunha festa, a do 6 de xaneiro, onde coñeceu á que é a súa actual esposa. Cóntao na súa novela “Namoreime en Ons” (Cumio), cando nun momento de euforia preguntou se entre as mozas presentes había algunha



Staffan e Xosefa na súa casa de Bueu. Foto G. Núñez

que soubese bailar o twist: “Os mozos que ocupaban un recanto apartáronse, abríndolle paso a unha rapaza que parecía máis destemida que as outras -lemos-. Estaba disposta ao desafío polo divertido que podía resultar. A súa figura era máis esvelta que as das demáis, que alegaron non saberen bailar, e tamén algo máis alta. Ou seu cabelo, de cor entre acastañado e negro, lucía a súa caída natural, e un longo peiteado estilo paxe enmarcaba unha cara de meixelas morenas. A cellas debuxaban unha

discreta crista de onda que indicaban sensibilidade”. Aquela ousada moza era Xosefa, Xoana na novela. E máis de cincuenta anos despois daquel Día de Reis, sucede que hoxe, Staffan Mörling está considerado pioneiro, divulgador e máximo experto no estudo das embarcacións tradicionais galegas, tras 34 anos exercendo como profesor de idiomas na Escola Naval de Marín, onde lle deu clases aos reis Juan Carlos I e Filipe VI, despois de recibir na devandita escola a Cruz do Mérito Naval e de que proclame amar a Galicia e aos galegos con todo o seu corazón e se considere xa como “un galego máis”.

O Sueco, alcume polo que o coñecen tanto na Illa como en Bueu, confesa que “A principal e única razón verdadeira pola que decidín quedarme a vivir aquí foi o meu amor por Chefa”.

Pero aquel noivado non foi fácil. Porque aínda que entre os insulares se superou a fase de considerar a Staffan como un home sospeitoso, o certo é que custou moito máis que deixasen de miralo como un “tipo raro”. “Cando se decatou de que nos viamos -relata Chefa- a miña nai díxome: *pero ti de verdade queres a ese*

## OS GAIOS

*home que ven de tan lonxe? Mira, rapaza, que igual te leva para o seu país e mádate!*”.

Os seus primeiros encontros foron ás agachadas, pola noite: “Para achegarme á súa casa sen que me visen -refire Mörling- tiña que atravesar, arrastras, como un soldado entre aramados, polo cemiterio, sorteando tumbas.

Máis dunha vez temín que dun momento a outro me saíse unha pantasma, ja, ja!” . “E unha vez chegado ao lugar no que quedaramos, case sempre á beira do hórreo da súa leira -prosegue- de súpeto, sen facer ruído, aparecía Chefa. Entón eu axeonllábame, bicábaa... pero ela, ao pouco tempo, sempre me acababa dicindo: *Teño que irme xa!* Aquela actitude fuxidía, no canto de botarme para atrás, o que facía era animarme aínda máis. Sabía que conseguir que Xosefa se namorase de min, que fose a miña noiva primeiro, e a miña muller despois, non ía ser nada fácil, e iso fixo alimentar máis as miñas ilusións, unha vez que o meu amor por ela xa prendera raíces”.

Normalizado o noivado, é dicir, máis ou menos consentido pola familia de Xosefa a pesar dos comentarios na Illa, chegou o momento de dar o paso de pedir a man da noiva, e esta si que foi unha delicada tesitura para Mörling: “Eu, ignorante de min -conta- crin que, do mesmo xeito que sucedía noutros países, a voz de mando na casa da miña amada neste tipo de asuntos, levábaa o pai como cabeza de familia.

De maneira que preparei un discurso que ensaiei varias veces para solicitarlle a man de Chefa. Un día, cando vin a ocasión, funme detrás del, correndo, correndo... a tal punto que cando o alcancei eu estaba esgotado. Entón, máis ou menos, expréseille as miñas intencións. “Vaia



Staffan Morling na súa chegada a Ons

xeito de meter a pata! A resposta do meu futuro sogro foi que, por el, parecíalle ben, pero que quen tiña a última palabra era a súa muller, a nai de Chefa... Entón comprendín que o papel da muller neste tipo de sociedades como a que me atopei en Ons a principios dos 60 era moito máis importante do que eu cría”.

Xunto ao amor por Chefa, Staffan Mörling descubriu nas Ons da década de 1960, un modo de vivir, ou mellor dito, de entender a vida, que o fascinou: “Si -afirma-. Unha das primeiras veces que fun ás festas

patronais da Illa, as de san Xaquín, escoitei dicir entre os insulares que *os de Ons somos unha familia...* e é certo!

Naquela Ons existía unha sociedade igualitaria e solidaria, había cohesión, había cultura común, todos vestían igual, as súas dornas eran idénticas, ninguén era máis que outro, non había esa odiosa competitividade da sociedade de consumo.

É unha das características de todas as primitivas sociedades insulares, claro: se vives nunha illa tes a obrigaçión de levarte ben con todos, con todos sen excepción... Entre outras razóns porque, se non é así, e polo teu propio ben, mellor que te vaías, que abandones a illa”.

Charlamos con Ståffan e Xosefa na súa casa da Roiba, en Bueu. “A verdade -confesa Mörling- é que me veñen as bágoas lembrando aqueles tempos en Ons porque foi a época máis feliz da miña vida, aínda que eu xa sabía que aquela maneira de vivir non podía durar para sempre, por iso á vez que vivía alí, procuraba documentarme o máximo posible, buscando dalgunha maneira a fórmula para que toda esa cultura, da que loxicamente tamén forman parte as embarcacións tradicionais, non se perdese, non se esquecese xamais...”

Pero estoutras, as das dornas, as lanchas xeiteiras, os bous, “os barcos dos pobres”, como lles di Staffan Mörling, tamén gardan as súas propias historias de amor. Delas tocará falar outro día.

Xaime Toxo

# O invisible ten sombra

Con certeza posuímos imaxes importadas de historias que escoitamos. Anacos de narracións que alguén nos foi relatando ao longo dun transcurso de décadas de ambientes ou escenas que non acadamos a presenciar, mais que descritas ducias de veces colonizaron algún dos nosos recordos coa sensación primixenia de que estivemos presentes cando aconteceron. Intuímos que, dalgún xeito, fomos testemuñas diso e os pormenores do sucedido foron apousentándose en nós como un confuso neboento. Trátase dunha falsificación da memoria persoal, esas horas e circunstancias existiron, outros as viviron e nolas transmitiron, mais non formaron parte da nosa experiencia sensible, non chegaron a transformarse en acontecemento propio.

Manteñen, iso si, a impresión inesquecible de episodio indeleble e recreámoslos coa forza arrebatada das palabras con que nos chegaron, e conseguiron facernos protagonistas do invisible grazas ao poder que aniña na ficción, por moi bretemosa que esta sexa. Poderíamos afirmar que esas historias posúen a forma do pasado transmitido e tantas veces reelaborado que se transformou a un tempo en lenda, presenza e memoria. A reelaboración da vida, a forza da imaxinación.

Tiven unha aboa que mantivo aberta durante anos unha tenda de tecidos no baixo dunha casa que daba ao porto de Bueu, enfronte do primeiro surtidor de gasóleo para aos barcos de motor que andaban á baixura. Ao pé dos bidóns que servían para





transportar o combustible do surtidor aos buques aínda sobrevivía un resto de areal onde nos bañabamos, entre o peirao vello de Massó e o que chamabamos o “muelle de pedra”. Seguramente nunca presenciei o desembarco nese peirao das mulleres que, procedentes da illa de Ons, acudían ao mercado; algunhas gobernando a súa dorna. Mulleres vestidas enteiramente de negro e a cabeza cuberta permanentemente por un pano. Entraban na tenda a elixir as teas bordadas e demorábanse chascando entre os dedos a textura das pétalas dos bordados, floriñas vermellas, azuis ou amarelas. Non estiven alí, non me correspondeu axexar os intres dun ritual que se repetía coa cadencia do cambio de estación. Non estiven alí, mais escoiteino relatar as veces necesarias para que o barullo das voces dese acontecemento resoasen en min como un eco recuperado de moitos anos atrás e que eu fose o meniño que se agachaba detrás do mostrador cando as enloitadas atravesaban unha porta que me defendía do exterior descoñecido.

O tempo actúa como o remuíño que devora o que se arreda. Os primeiros escenarios do real vanse esfarelando a modo, desaparecendo do decorado neboento dos recordos. Hai uns días, unha amiga da infancia receba aínda con preocupación do que para ela supoñía, cando era unha meniña, ir ao lance de pexegos e mazás nunha finca do Ramal de Soliño, na actualidade Matilde Bares. Maceiras e pexegueiros que florecían nunhas veigas hoxe ocupadas por edificios alicerzados sobre a memoria dunha xeración.

Manifestaba que aquela audacia prohibida deixoulle ao longo de toda a vida unha impresión permanente de atrevemento, ousadía e contención a un tempo. A falcatruada probablemente duraría uns minutos, sen embargo, no seu maxín, o episodio alóngase nunha tensión eterna de culpa e temeridade sen límites. Son as herdanzas que nos acompañan dunha nenez remota. Nesa xeira mítica da infancia confundimos as aprendizaxes e os desvelos a medida que as evidencias van adquirindo forma e logran aportarnos emocións que nos constitúen para sempre.

Debido aos anos que teño, ultimamente acódeme ao caletre un conto infantil co que nos durmían, entretían ou acougaban. Tratába dun merlo e unha raposa. O carnívoro renarte achegábase esfameado á pola onde o paxaro construíra un niño e mendigaba unha esmola: un merliño. Intentábao cunha frase: “Merlo, bota un merliño abaixo”, que se repetía varias veces no desenrolo da trama do relato, e que agora, ao recordala, decátome que funcionaba como o esconxuro segredo dunha era onde a fantasía e as sombras que proxectaba había que mesturalas para que a realidade adquirise tinxes de certeza.

Por que unha raposa famenta e esmoleira non podía falar cunha merla sabia? Sen dúbida, para o rapaciño que eu era daquela, esa conversa entre animais tivera lugar na mesma árbore á que gabeara para rapinar un niño e roubar os ovos. Con aquela acción vandálica, fora o culpable de poñer fin á idade mítica. Cando as quimeras desaparecen, o lugar baleiro que deixan comeza a ocupalo a memoria.

Cando a memoria ten máis anos dos que pode soportar, convértese en Historia. Aconteceume iso sen agardalo ao toparme cunha foto anónima e descoñecida dun grupo de rillotes enfrontándose desafiante e oufanos ao obxectivo dunha cámara fotográfica alá polos anos 1963 ou 1964.

Quen son? Cara onde van ou veñen? Por que elixiron ese lugar para posar? Pasaron tantos anos e a copia é dunha calidade tan esvaecida que nunha primeira ollada son incapaz de recoñecerme. Formo parte desa cuadrilla? A conclusión que tiro é que sen dúbida son un deles. Eu estaba alí no intre no que se fixo o retrato, son un dos actores e os recordos, como unha enxurrada, rachan os diques do tempo e acoden a alimentar o meu pasmo e fan medrar o asombro que sinto.

Póñolle nome aos que están á miña beira, curmán Victor, o meu veciño Carlos á esquerda, outro deles é un irmán meu, Ramón. Son incapaz de nome-

ar aos cinco restantes. Estamos enfronte da tenda desaparecida da Cotrola, a carón do recheo do porto. Nesa época estase a finalizar a construción do “muelle novo”. Sen ser conscientes, estamos presenciando o segundo grande cambio da fachada litoral de Bueu.

O primeiro producírase na altura da década dos anos vinte do século pasado co novo urbanismo que impuxeran as modernas factorías conserveiras, levantáronse diques e recheos de protección contra as marusías, constrúese a lonxa e o mercado. Nesa incipiente revolución industrial dos anos vinte e trinta, Bueu transitou do feudalismo a unha episódica modernidade que había de esnaquizarse coa guerra que se aveciñaba. Na fotografía, á dereita e detrás dos cativos, pódese albiscaar unha parte da



construción que utilizaron como almacén de material, guindastres e garda vehículos das obras do peirao. Permaneceu en pé durante anos e cando foi abandonado e, antes do seu derrube, a rapazada utilizouno como forte defensivo nas liortas entre as gavelas dos barrios. Lémbrome alpeirado nalgunha das súas paredes guindando pedras contra os do Outeiro ou a Canceliña.

Nese escenario do real nós, o grupo da imaxe, armados de paos, arcos e espadas, imos ou regresamos dun deses enfrontamentos, e ficamos inmortalizados no remanso dunha aventura hoxe insólita. Conxelados para sempre no disparo dunha instan-

tánea que crea arqueoloxía, case coma se fóssemos un grupo de masais.

Pasaron máis de cincuenta anos desa foto, nunca a tivera diante ata hai uns meses. Se cobro do fío deses acontecementos sei que os do Outeiro e a Graña pelexaban contra os de Loureiro e a

Carrasqueira. Sei que cada barrio tiña

o seu forte ou recanto que os rapaces convertiamos en espazo indómito. O noso era a vella conserveira do puntal de Pescadoira e os da Banda do Río reinaban nas ruínas da salga do Can do Penedo. Sei que iso existiu, que andabamos con tiracoios nos petos dos pantalóns a pedradas e paos, agachándonos detrás das gamelas, que iamos a mesma escola na capela vella, que xogabamos revoltos ao fútbol e ás bolas. Como alustre dun lóstrego que viaxa polo tempo, ese mundo extinto cobrou luz e forma, fíxose realidade a través dun neboeiro que se espaxou debido á forza da miña ollada, estudando o documento gráfico dese grupo humano que representa unha época e os seus estigmas.

Estou nesa foto do mesmo xeito que puideron non estar. Daría o mesmo. Todos os que teñen a miña

## OS GALIOS

idade fomos meniños nunha vila mariñeira da que permanecen algúns edificios, as fotografías, a memoria e o labor magnífico das persoas que traballan na investigación, a conservación e a custodia da nosa historia. A vila que habitei de neno tiña botes polbeiros, dornas, gamelas, aparellos a encascar e secar, rillotes a facer rodar aros de ferro, patelas e padiolas apoiadas contra os muros das casas e o son agudo das chifres das conserveiras marcando os ritmos da supervivencia: hoxe hai peixe, hoxe non o hai. Foi a que me tocou vivir a min.

Cando este inverno pasado fun ver na Cidade da Cultura de Compostela a exposición do fotógrafo José Suárez, *Uns ollos vivos que pensan*, diante dos retratos dos anos trinta de mariñeiros de Bueu concluí que estaba contemplando un deses intres que, aínda que invisibles, deitan luz sobre as sombras.

A sombra do Bueu en mutación agónica que vivín na miña nenez amosase pola contra nas fotos de

Suárez cun esplendor épico. As persoas retratadas contaxian o alento da esperanza, estaban inaugurando unha transformación, coas fábricas a producir, os buques de motor ancheando os caladoiros ata as rutas oceánicas, as grandes artes de pesca secaban nas estacadas e nos areais para asombrar coas súas formas os ollos de Maruxa Mallo. A mirada preñada de elexías das fotos de Suárez amosan autenticidade, fortaleza e esperanza na forxa dun futuro que os homes e mulleres de Bueu albiscaban prometedor e, sobre todo, deles e de ninguén máis. Un futuro que non tardaría en serlles arrebatado e dobregado.

Non se volverían a facer fotos como esas. As esmorecentes dos anos posteriores, como a dos meniños que regresan dunha contenda estéril, conteñen o estigma fatídico dos anos dunha posguerra interminable, a pegada indeleble do desconsolo e a orfandade.

Bueu, abril, 2016.



"Mariñeiros" de José Suárez 1936

# Culturmar e Os Galos de Bueu:

## A mesma travesía

*A toda a tripulación da Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais Os Galos de Bueu:*

Aproveitamos a conmemoración do voso dobre aniversario, 10 anos da vosa publicación e 20 do Encontro de Embarcacións Tradicionais de Bueu, para darvos os parabéns polo labor desenvolvido durante estes anos e unha forte aperta de parte dos máis de corenta colectivos galegos que, canda vós, conformamos Culturmar - Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, a irmandade de asociacións que de xeito altruísta vimos traballando a prol do obxectivo común de salvagardar o patrimonio marítimo e fluvial de Galicia.

Non virá mal relemos as primeiras liñas do noso caderno de bitácora. Foi aló polo ano 1993, cando un pequeno gru-

po pioneiro amante da nosa cultura marítima decidiu xuntar embarcacións e tripulantes en Santa Uxía de Ribeira para celebrar o que se deu en chamar Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia.

Na-quela xuntanza, festiva e reivindicativa como todas as edicións que a seguirían, decidiuse dar continuidade ao evento e crear unha entidade galega que arrexuntase en labor común as catro ou cinco asociacións existentes. Nació así, a Federación Galega pola Cultura Marítima, de alí a uns anos tamén Fluvial, e hoxe tamén Culturmar, co obxectivo de impulsar, baixo un ideario común, a creación por todo o país de máis entidades a fin de despregarmos a nivel galego e local unha chea de accións a prol da defensa, recuperación, posta en valor e uso do noso patrimonio marí-

timo nas súas distintas manifestacións materiais e inmateriais. Aquelas ideas e propósitos cos que zarpamos do porto ribeirán seguiron e seguen marcando o rumbo dunha expedición ao futuro nos barcos dos nosos devanceiros.

Así, acreditou sempre a nosa tripulación en que unha das singularidades determinantes da maneira de ser dos galegos nace da nosa permanente relación co mar e cos mil ríos, coa beiramar e coas ribeiras fluvia-



Os Galos en Brest (Bretaña)

is; que os bens patrimoniais de altísimo valor que atesouramos, debemos conservalos ou recuperalos coma testemuños da nosa historia e coma un inmenso recurso aberto de posibilidades. Posto que o patrimonio a todos nos pertence, tomamos a determinación de facérllelo saber á veciñanza e de lem-

brarlle á Administración que tén de obrar en consecuencia e crear o marco propicio para a súa salvagarda, pois o determinante non é posuírmos un valioso patrimonio, senón atinármos en recuperalo e valorizalo.

E facemos noso tamén o deber de legárllelo aos herdeiros. Desta común singradura de máis de vinte anos, desbotamos agora tempestades e incompreensións para lembrarmos algunhas das recaladas máis felices:

Integramos actualmente Culturmar preto de medio cento de asociacións salferidas por todo o país a desenvolver o noso labor nas correspondentes localidades e no conxunto de Galicia. Temperá foi a presenza buenense, cos Galos desde o ano 2000, pero coa compañía uns anos antes do voso precedente, As Lagoas.



## OS GALIOS

Máis de trescentas embarcacións tradicionais das máis diversas tipoloxías, a maioría propiedade colectiva das propias asociacións, conforman o que se vén denominando a frota tradicional galega. Entre elas campan, senlleiras, os vosos botes, dornas, gamelas, traíñeira ou choupán.

Consolidamos e incrementamos cada ano un calendario de actividades que enche a beiramar galega con concentracións ou xuntanzas de embarcacións, regatas, cursos e escolas de navegación tradicional a vela, obradoiros de carpintaría de ribeira etc. Salienta o Encontro de Embarcacións Tradicionais de Bueu, unha das máis veteranas concentracións de embarcacións.



Concentración de embarcacións no Encontro de Brest

Acompañan de cote o noso labor accións a prol da defensa do medio natural marítimo ou fluvial e da práctica dunha actividade sostible que preserve os recursos, xunto coa preservación dos bens patrimoniais inmateriais, mobles e inmobles. Culturmar está á vosa beira no empeño por rehabilitardes o vello estaleiro do Purro ou Banda do Río.

O esforzo conxunto dos colectivos de Culturmar deu convertido o Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, do que levamos doce edicións celebradas en distintos portos do país, na gran celebración da cultura mariñeira galega. Máis dun cento de embarcacións tradicionais galegas e centos de tripulantes, na compañía de barcos e tripulacións doutros portos peninsulares e europeos, protagonizan catro xornadas ateigadas dunha chea de actividades e mostras representativas do patrimonio, imposibles de acometer sen o solidario esforzo do respectivo voluntariado local. As vosas embarcacións foron sempre coprotagonistas desde a primeira presenza do bote polbeiro As

Lagoas no Encontro de Rianxo en 1999. A nosa travesía levounos a acadar recoñecemento peninsular e europeo. Somos participantes de referencia nas máis importantes celebracións peninsulares (en Portugal, País Vasco, Cataluña...) e nos portos europeos. Barcos e tripulacións de voso integraron estas embaixadas do patrimonio galego en Euskadi ou nos portos bretóns de Brest e Douarnenez. A través nosa, Galicia está representada na principal asociación europea adicada ao patrimonio marítimo, a European Maritime Heritage.

Quédannos moitas singraduras por facer, pero para algunhas, xa largamente agardadas, cómpre que a Administración suba decidida a bordo para largar as redes que capturen dunha vez o recoñecemento oficial das embarcacións tradicionais como bens patrimoniais e a creación de mariñas tradicionais en diversos portos do país, a fin de acoller o conxunto das embarcacións tradicionais e posibilitar o seu uso en actividades diversas.

O pasado mes de decembro, a instancias do Museo do Pobo Galego que reclamara para nós tal recoñecemento o ano anterior, e por decisión dun xurado independente, fíxosenos entrega do Premio Cultura Galega 2015 na modalidade de Patrimonio, en recoñecemento a un labor colectivo de máis de vinte anos a prol do patrimonio marítimo e fluvial de Galicia. Recollimos agradecidos o premio en nome de cantas persoas e asociacións contribúen e levan contribuído na faena que nos ocupa, lembrándolles á cidadanía e ás administracións o deber de conservarmos e poñer en valor eses recursos.

No acto de entrega do premio, rematabamos a nosa intervención advertindo dunha convición de toda a nosa irmandade: *“Sabede que non imos arriar velas: seguiremos navegando, con ventos favorables ou capeando nortadas e vendavais: temos rexos patróns e experimentadas patroas”*. Que así sexa, en Bueu e en Galicia toda.

Unha aperta aos Galos e saúdos mariñeiros á veciñanza buenense.

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 adañeirado, 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 muíles (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 resgardácese 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 que renza 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 ancorase 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.)

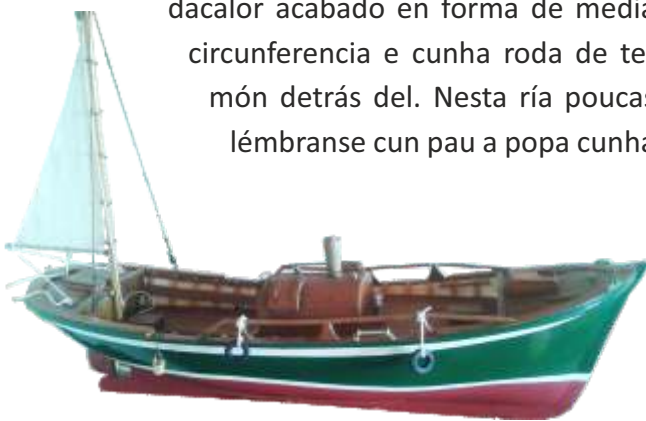
través dunha bucina, un barrón que cara a virar a hélice. Estes motores gastaban moito combustible e daban moitos problemas. Acabáronse substituíndo por motores mariños diésel. As mais antigas levaban unha vela pequena.

*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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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.



## Oficio do albor

Sangue de amenceres, negro alume  
Estéril ventre de furnas sufocantes  
Sobexo murador das lámpadas da noite,  
Dilixente eunuco indefectible,  
Esmorecido sexo.  
Cómbaro esfiado das brétemas do peito  
Entretempo vacuo do desvelo  
Pulso aberto  
Doente Cumio  
Acougado altar nas campas do silencio.

Tremelico de follas, palimpsestos  
Da voz arborescente das arelas  
Teimudo verso  
Húmido bimbastro  
Pirilampo  
No muro-luz de vento, Marte  
Sutil raiado roxo do caderno.

*Guillermo Gefaell*



David García Piñeiro

*O futuro é incerto  
e o fin está sempre cerca  
Jim Morrison*



## José Suárez e a serie "Mariñeiros"

### Un poema fotográfico ao mar galego

Os primeiros anos da década de 1930, xusto antes de que se abatese sobre Galicia e España unha longa noite de pedra, Bueu era un punto de encontro para moitos persoeiros da vida política, cultural e intelectual. Pola vila pasaron, entre outros, Castelao, Alexandre Bóveda, Maruja Mallo, Federico Ribas ou quen, pasados uns anos, sería presidente de Venezuela, o escritor Rómulo Gallegos.

Naqueles anos tamén vivía na vila un xoven Gonzalo Torrente Ballester que casaría en 1932 con Josefina Malvido tendo a José Gómez de la Cueva "Johán Carballeira" como testemuña da voda. Un tempo fundamental para a posterior xénese da triloxía "Los gozos y las sombras" cuxa trama transcorría en Pueblanueva del Conde, que non era outra cousa que un trasfondo de Bueu e das súas xentes.

Entre esa intelectualidade que se achegou a Bueu estaba tamén quen acabaría sendo un dos grandes da fotografía galega e española do século XX: José Suárez. Bueu, xunto coa veciña parroquia canguesa de Aldán e Rianxo, serían o escenario dunha serie de imaxes ao redor do mundo do mar que se converterían en arquetipos e signos de identidade do mar galego e das súas xentes: Poucas imaxes son tan poderosas e icónicas como a do rapaz coa vista posta nun horizonte infinito mentras sostén nos brazos a réplica dunha dorna chamada "Javiota".

A figura de José Suárez e a súa obra veñen de ser obxecto dunha gran retrospectiva na Cidade da Cultura do Gaiás, en Santiago, baixo o título "José Suárez, uns ollos vivos que pensan", e que serviu para que o gran público descubrixe a figura dun dos grandes da fotografía. Dun "xenio traspapelado", como o definiu Juan Manuel Bonet, director do Instituto Cervantes de París. O título da gran exposición do Gaiás é, a súa vez, unha referencia ao que del dixo o escritor José Bergamín no catálogo dunha exposición na Casa do Brasil en Madrid en 1977: "Cando detrás do espello escuro da cámara hai uns ollos vivos que pensan". Nesta recente exposición, Bueu tivo un papel máis que relevante pois alí estaba a súa serie "Mariñeiros", con abundantes imaxes tomadas na vila. A esencia desta mostra viaxará tamén ao Instituto Cervantes de Madrid, entre o 31 de maio e o 18 de setembro.





Suárez era natural de Allariz (nado en 1902) e a súa aproximación á fotografía prodúcese cando tras aprobar o bacharelato o seu pai, que era procurador, regálalle unha cámara. *“Empecé a fotografiar a los 20 años, como un pasatiempo. Mi incapacidad para el arte plástico me llevó hacia la fotografía”*, manifestaría en abril de 1967 nunha entrevista en Faro de Vigo. O mozo vai a estudar a Salamanca onde se licenza en Dereito. Alí coñece, entre outros,

ao escritor Miguel Unamuno, que daquela era reitor da universidade, trabando amizade con el e fotografándoo para outra serie de imaxes históricas publicadas en *La Flecha* no 1934. Unamuno deixaría unha fonda pegada en José Suárez, quen se referiu a el moitos anos máis tarde para mostrar a súa admiración *“por su forma de vida y su ideal de ética; ha sido la persona que yo conocí que se identificaba más plenamente en su obra”*.





No ano 1935 José Suárez deixa o seu traballo como oficial administrativo no concello de Salamanca e adícase plenamente á fotografía. É por entón cando chega a Bueu, que sería un dos escenarios da súa serie "Mariñeiros" xunto con Aldán e Rianxo. Un dos irmáns maiores de Suárez tiña unha casa en Coruxo, en Vigo, e iso posiblemente contribuiu a que tivese un profundo coñecemento das Rías Baixas e a que comezase a traballar nesta zona.

A orixe desta serie hai que buscala no encargo que entón lle fixera a Compañía Industrial del Film Español (Cifesa, empresa que hoxe aínda existe presidida por Enrique Cerezo, tamén presidente do Atlético de Madrid). A compañía solicitoulle catro documentais sobre a artesanía e a cultura galega que abranguían os oleiros, feirantes, a malla e os mariñeiros. Algunhas destas actividades xa as reflectira previamente en traballos fotográficos e comeza polos mariñeiros, que é o único dos catro documentais que chega a empezar. O que hoxe coñecemos é un conxunto dunhas 130 fotografías nas que Suárez tenta plasmar o traballo e a forma de vida da xente do mar. En realidade hoxe é posible supoñer que esas fotografías son unha prefilmación, o traballo previo á gravación das secuencias do que ía ser o documental "Mariñeiros". Así o explica un dos seus sobriños e profesor xubilado da Facultade de Ciencias da Información da Universidade de Santiago, Xosé Luis Suárez Canal: "Polo que







se pode ver, polo que sabemos da forma de traballar do meu tío e polo que nos contaron algunhas das persoas que aparecían na serie... Son as mesmas personaxes e as mesmas localizacións", asegura. Nesas imaxes está presente a influencia do cine, cuns personaxes que xamais miran directamente á cámara de Suárez. "As miradas non son de ledicia, pode haber tenrura; son rostros pensativos, preocupados, nos que as olladas suxiren un futuro incerto", precisan no catálogo oficial da exposición os seus comisarios, Manuel Sendón e o propio Xosé Luís Suárez Canal.

A serie "Mariñeiros" demostra o evidente espírito creativo do seu autor, que trascende da fotografía puramente comercial. O seu traballo é un poema, unha oda ao traballo do mar e, sobre todo, aos seus protagonistas. Tan só hai que fixarse nos encadres e nas posicións nas que fai posar aos homes e mulleres que dan vida ás súas imaxes. Emprega con frecuencia os contrapicados, ás veces dun modo máis suave e noutras ocasións dunha maneira moito máis pronunciada. É o caso do mariñeiro na proa do bote ou o da muller cun hórreo ao fondo, imaxe tomada en Aldán, preto da baixada á praia de Menduíña. Destacan, entre outras, as fotografías dese vello mariñeiro cargado coas patelas ao lombo, colocadas dunha maneira orixinal, cun fondo no que se

pode adiviñar con claridade a liña da costa da Praia de Beluso; os mariñeiros cargados coas redes, unha composición que fai pensar nunha especie de procesión do mar; as mulleres no antigo peirao de Massó; o neno coa dorna "Javiota" nas mans, ese grupo de homes no porto de Bueu, entre eles o carpinteiro de ribeira señor Marín... "En mis fotos siempre está el hombre o, al menos, su huella", dicía o propio José Suárez nunha entrevista en La Región de Ourense en decembro de 1970. A xente do mar deixou no fotógrafo ourensán unha fonda pegada porque na mesma entrevista respostaba sen asomo de dúbida que foran "los marineros gallegos y los ovejeros de la Patagonia" os que maior impacto lle produciran na súa longa traxectoria.





Os mariñeiros eran tamén os protagonistas dun traballo que nunca chegou a ver a luz, un guión cinematográfico titulado "Marineros y tiburones" e que conservou durante toda a súa vida. "Non sabemos moi ben o argumento, pero trata da vida dos mariñeiros: un pai que morre no mar e o seu fillo, que ía emigrar, ten que quedar e vai ao mar, onde tamén el morre", desvela Xosé Luis Suárez Canal.



As imaxes que toma en Bueu durante aquel tempo denotan unha forma de traballar máis que coitada, encadres moi estudados, a luz do sol suavizada polas pantallas reflectoras das que aínda se acordaban os veciños moitos anos máis tarde ou as poses moi dirixidas. Unha primeira parte das fotografías chegou a expoñerse en 1935 en París, aínda que a maioría foron feitas con posterioridade.

"El entendía a fotografía como un medio de creación, usábaa para expresar algo. Era unha fotografía

de estilo documental, de autor, e moi diferente a unha de carácter comercial. Era moi meticuloso e pasaba días e días traballando un tema", abonda Suárez Canal. Hai encadres que se poden considerar innovadores e que afondan nesa conciencia creativa. A serie inclúe algunhas imaxes na que a presenza humana sabemos que está aí, pero pasa a un segundo plano para deixarlle o protagonismo a outros obxectos ou materiais vencellados co traballo do mar. É o caso da foto das botas de coiro, da roupa de augas como unha crucifixión fantasmagórica. Ou "as sardiñas que logo de enmallaren nas redes do xeito semellan aforcados, ou os xurelos abertos para carnada, semellando cadáveres sobre o banco dun bote", sulían Sendón e Suárez Canal.

O inicio da Guerra Civil levouno ao exilio. Ese traballo de "Mariñeiros", ao igual que outras moitas esperanzas colectivas, veríase truncado polo golpe militar de xullo de 1936. José Suárez estaba vencellado ao sindicato FUE e recibe un aviso de que lle convida a marchar. Unha das historias non confirmadas é que o bando nacional lle ofreceu a posibilidade de sobrevoar as liñas republicanas para tomar imaxes das súas baterías e posicións, algo ao que o fotógrafo se negaría. Sexa certo ou non, a José Suárez non lle quedaría máis remedio que exiliarse na Arxentina e embarca co seu traballo nun cargueiro que sae dende Lisboa cara Bos Aires. Xunto a el tamén íría o pintor Manuel Colmeiro.





Todo parece indicar que é na capital arxentina onde se revelan os negativos e alí, no Mar del Plata, acaba de filmar "Mariñeiros". Sábese que realmente se acabou de gravar e que se estreou en xullo de 1938 no Cine Avenida de Bos Aires porque así o testemuñan as crónicas e noticias xornalísticas da época. Tamén se proxectou noutras cidades arxentinas e na capital do Uruguai, Montevideo. Mais lamentablemente hoxe non se conserva ningunha copia daquel documental. Ou as que podan existir están en paradeiro descoñecido, quizais á espera de ser redescubertas nalgún vello baúl. Previamente, algunhas daquelas fotografías que tomara no Morrazo e en Rianxo formaron parte dunha exposición que se inaugurou na capital arxentina no 1937 e algunhas foron publicadas na revista *Cinegraf*. Esta publicación adícalle unha dobre páxina con catro fotografías nas que José Suárez retrata aos mariñeiros envoltos nas súas redes de traballo e de maneira que "semellan ser oficiantes dun estrano rito".

Tampouco existe copia ou negativo, pero si copias da reportaxe. A mesma revista presenta as imaxes co seguinte texto: "*Hace cerca de un año el director español José Suárez realizó en el puerto gallego de Bueu una película sobre la vida de los 'mariñeiros' [sic]. Antes de revelarse el negativo estalló la revolución y fue imposible entregarla a los laboratorios*

*desmantelados. Tampoco se pudo sacarla del país. La censura militar ignoraba si dentro de esos tambores había realmente un poema del mar o un documento indiscreto. Peligraba ya el vigor de las emulsiones cuando el gobierno nacionalista permitió que se trasladaran los tambores a Lisboa, donde ahora se revelarán las estampas magníficas aquí reproducidas que prestan a los pescadores la apariencia de oficiantes de un extraño rito".* A modo de curiosidade cómpre destacar que José Suárez gardou unha copia desa reportaxe, unha copia que tiña riscada, tachada, unha parte do texto. Esa que dí que "*el gobierno nacionalista permitió*". Un sinal de que non estaba moi conforme con esa afirmación, que debeu considerar desacertada ou falsa.

O seu exilio prolongaríase máis de vinte anos e regresa a Galicia en 1959, coa dobre nacionalidade hispano-arxentina e moi probamente movido pola morriña e a saudade da familia. Non é arriscado afirmar que se arrepeniu de retornar naquel momento no que o país aínda seguía sumido nunha fonda negrura. A pesar de ser un corresponsal e un fotógrafo de renome no continente americano, do seu traballo co gran director xaponés Akira Kurosawa e dos encargos internacionais que lle chegan en España, non gozaría de recoñecemento, o que o vai sumindo nunha lenta depresión.

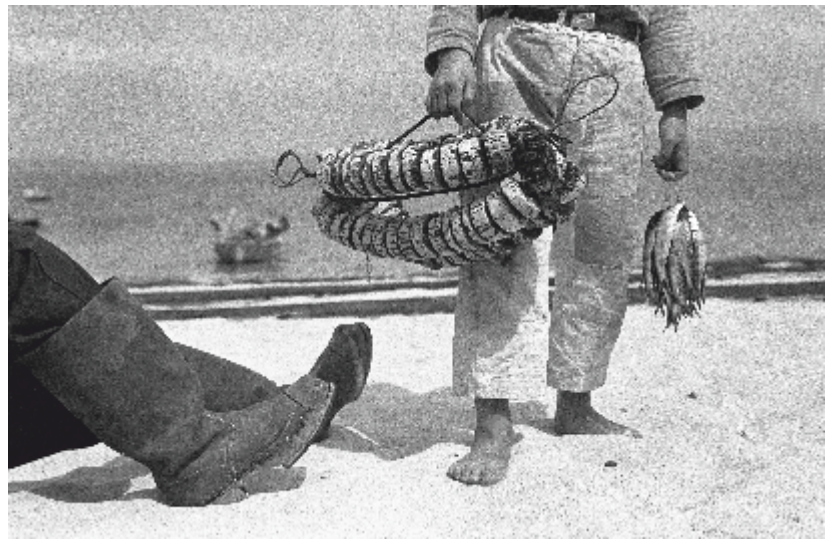




Hai que agardar trinta anos, ata 1967, para que en Galicia se poida ver o groso da serie "Mariñeiros" nunha exposición inaugurada en Vigo e que logo, en 1971, habería de repetirse no Museo Arqueolóxico de Ourense. A mostra na cidade viguesa, na sede da antiga Caixa de Aforros, coincidía co trixésimo aniversario desta serie. Foi por aquel entón cando José Suárez manifestaba en Faro de Vigo que dera dúas veces á volta ao mundo e que esa exposición *"es un homenaje a los marineros gallegos, por los que tengo entrañable devoción"*. Nesa entrevista preguntábanlle que era a fotografía. A súa resposta: *"Pura simplicidad. Tengo fotos de virtuosismo, con desenfoces, pero prefiero lo sencillo"*. Tamén lle preguntaban polas súas mellores fotos e a súa resposta volvía a ser dunha humildade que desarmaba: *"Son iguales. Un día me presentaron a un presidente de cierta nación americana indicándole que yo era el mejor fotógrafo del mundo. El presidente mostró*

*extrañeza y me apresuré a decirle: No se asombre, el mejor fotógrafo del mundo son quince millones de fotógrafos"*. Aínda dixo máis: *"El fotógrafo no se hace en el laboratorio. Estas fotos que figuran en la exposición ["Mariñeiros"] se hicieron en una cocina, donde preparaban la comida"*.

Suárez finaría poucos anos máis tarde, en xaneiro de 1974 na Guarda. Deixou como herdanza e legado un enorme e valioso arquivo fotográfico que hoxe serve para reivindicar a súa figura e o seu traballo. O destino dese arquivo foi durante algún tempo incerto, pero algunhas das súas declaracións serviron para que non fose vendido e permanecese na familia. *"Que mi archivo fotográfico sirva algún día para iniciar la fototeca que tendrá que surgir, forzosamente, en ella, como un complemen-*



José Suárez

*to del museo etnográfico que todos deseamos para nuestra tierra"*, manifestaba en 1971 nunha entrevista en *La Región*. A ese desexo afecciónse algúns dos seus familiares, como Xosé Luís Suárez Canal, que entenderon que o legado de José Suárez debía ser preservado e divulgado a través de publicacións e exposicións como a que se organizou na Cidade da Cultura de Santiago ou coa posta en marcha dunha fundación, unha vella arela que non contou no seu día co respaldo da Xunta de Galicia. Quizais tampouco estaría mal que a serie "Mariñeiros" se puidese expoñer algún día en Bueu, que tén no Museo Massó o lugar ideal para amosar este poema visual do mundo do mar.

**\*Fotos José Suárez: Cesión da familia e do Museo Centro Gaiás.**





## Barcos de papel

### ► Costumes mariñeiros na Póvoa de Varzim (2)

No número anterior demos conta da primeira parte desta recensión publicada en 1953 e que aproveitamos para lembrar ao colaborador poveiro desta revista e compañeiro nas singraduras e nas tarefas de recuperación da cultura marítima. Moitos anos levaba agachado na gaveta este traballo ata que se deu a inesperada conxunción de ter que completar a última hora das dúas follas da revista que faltaban. Ademais da cómplice dedicatoria coidamos que ben podía servir como exemplo dunha unha temática, a etnográfica, pouco traballada nos nosos eidos de recuperación cultural e patrimonial do mar. Como aínda seguimos aquí, armando as cadernas deste barco de papel, dámoslle neste número continuidade para non ficar a medias e que a catraia fiquese sobardada.

## OS INVERNOS DOS PESCADORES POVEIROS NOS TEMPOS IDOS

Joao Pinheiro Cadilhe



Era a botar e a comer (10) Cando acabamos de largar, non se vía un boirel (11) encima, estaba a caza toda no fondo. Imos a halar, a sardiña era tanta que a rede non cabía pola polé (12); tres, catro milheiros, de boirel a boirel. Sacode que sacode, cargamos o batel e aínda tiñamos media caza ao mar. Nisto, chega o tío João Pata, pega nas redes e aínda cargou a lancha.

Agora, é o Manuel Pequeno, que, impaciente, esperaba unha aberta para entrar coa súa: "Nós, mal chegamos, arrea o pano e toca botar ao mar a toda a forza, mais o groso da sardiña xa se tiña escapado. Mesmo así, aínda tomamos 50 ou 60 milleiros nese lanzo; acaba de halar, rema a terra... Escoita. Ouh! Como salta! Imos palpar". Botamos dous quiñóns, mentres ordenaban a sardiña do lanzo pasado.

Ao levantar a rede, está chea de sardiña. Bota para Nordeste o resto da caza. Cando fomos halar, era un louvar a Deus, acabamos de cargar neste lanzo. Vela para cima, vento Leste fresco, media escota fóra, toca o camiño do Norte, chegamos á barra da Póvoa ao esberzilhar (13) o día.

Era no regreso ás súas casas que eles encontraban, case sempre, as cousas ruins, como: corredores (lobisomes), transformados en grandes cans ou cabalos, que andaban a correr fado, bruxo en fralda de camisa, o diaño transformado en cabra ou porco, que os perseguían. Os corredores querían que os picasen, para se acabar o seu fado; as bruxas facíanos parar, sen que puidesen dar máis un paso, para que as levasen a casa, o que eles facían, por non ter outro remedio, carregándooas aos ombros. Ao pousalas á porta da casa, elas dábanse a coñecer, eran case sempre persoas coñecidas e xa vellas. Entón facíanlles esta ameaza: "Xa sabes, se revelas a quenqueira que sexa, o que pasou, tes os teus días contados, ou atrasos de vida, non collendo peixe nas túas redes, ou serás vítima de desastre a bordo do teu barco...".

Lémbrome de ouvir contar que dous compadres, residentes no barrio Sur, foron certa noite "beber a compañía". No regreso, conversando moi animadamente, pararan a discutir na, entón, Praza da Bandeira, hoxe Largo do Correio. A certa altura da discusión, un deles di para o outro: "Oh compadre, olle alí para a de-





reita e vexa o que está". Non foi preciso máis para ambos perderen a cabeza e botaren a correr tanto canto lles permitían as pernas, e, para se animaren, ían dicindo: "Fuxa, compadre, senón el cómenos". Na precipitación da fuga, a chaquetiña ía segura pola manga, a faixa a desenrolarse da cintura, o prato desfaciase en cachos, e, para que non estorbasen, abandonaron tamén os zocos. Pasaron polas súas casas sen repararen niso, e, despois de varias voltas, abafados, alí deron coa porta. O día seguinte, como era domingo, os mesmos dous compadres foron para a misa das nove, en Santiago, e, ao pasaren na Praza da noite anterior, coas cabezas máis desanubradas, un deles díxolle ao outro: "Ouh, compadre, que vergoña! Que ninguén o saiba para non se riren de nós. O que a noite pasada nos cravou tamaño susto foi aquel maldito león vello que está alí enriba do portón do Monte Pio, onde hoxe está instalada a «Filantrópica»". Ao que o outro, despois de reparar ben nel, respondeu desoladamente: "É verdade! Maldito león enferruxado, que me fixeches caer o sangue na arca, má-mais para ti (14) alma do diaño!". Cantas decenas de veces se daban casos como este. O «beber a compañha» era moi frecuente na clase peixeira. Cada compañía tiña a súa venda predilecta: a do Tío Pelica, a do Londres, a do Buído, a do Zé da Mata, a do Bandeirinha e moitas outras.

Cando un rapaz ía por primeira vez para o mar, gañaba medio quiñón e o pai tiña que pagar a bebida á compañha; era hábito que xa viña de lonxe. Cando o rapaz pasaba a gañar tres cuartos, pagaba outra vez a bebida.

Ao pasar para a parte enteira, mais suxeito a certas obrigacións que os outros non tiñan, acontecíalle a mesma cousa. Cando, en fin, era promovido a libre de todo, entón pagaba o viño e a rosca (regueifa).

Tamén se usaba o «beber a compañha» con mulleres e homes, mais as mulleres non ían para a venda como os homes, porque era feo como andaba en voga no rueiro popular:

Torradinhas, era con manteiga,  
Torrei tres, comín só unha.  
A muller que vai para venda  
Non ten vergoña ningunha.

Por iso, xuntábanse na casa do mestre, onde confraternizaban coa mestra. Había algunhas que preferían buscar o viño para a casa, aquel que lles pertencía para ser servido nas comidas. Eran aquelas que non estaban habituadas a beber máis dunha pinga do que era o costume. Mais outras facíanlo por espírito de economía; estas eran as máis aforradas, as menos gastadeiras. Delas podíase dicir que eran quen regulaban, en terra, o barco da familia.

#### Notas

(10) Mentres que ían lanzando as redes, a sardiña que malla-ba, levaba para o fondo co peso, as redes e os boiréis.

(11) Boiréis, pequenas bóias que sustentaban as redes a certa distancia da superficie para as non deixar pousar no fondo.

(12) Polea, rolo de madeira que rolabo ao pasaren as redes por cima axudando a halar.

(13) Esberzilhar o día, mañá cedo, ao romper o día, ao amanecer.

(14) Má-mais! é unha exclamación de asombro moi usada.





## Barcos de papel

### ► Staffan Mörling presenta o seu último libro



O 25 de setembro do pasado ano, Staffan Mörling presentaba no Museo Massó o seu libro *Namoreime en Ons* no que describe e xustifica como non só se namorou de Xoana, a súa muller, senón tamén, ao tempo, dunha terra, das súas xentes e do seu xeito de vida duro e heroico. O relato memorístico enmárcase no ambiente social e económico que vivía a illa nos anos sesenta deixando translucir numerosos aspectos históricos e etnográficos que tamén contribuíron á súa fonda relación cos habitantes e ao seu arraigo nunha terra que en principio lle resultaba extraña e allea.

### ► Presentación dunha novela histórica mariña

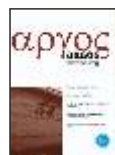


No pasado mes de febreiro e promovida pola librería Miranda, tivo lugar no Museo Massó a presentación da novela *El inmenso mar de los olvidados* de J. Jacobo Ríos cuxa trama se inspira en feitos históricos como o que lle aconteceu á flota española en Fisterra en outubro de 1596. Este feito enmárcase entre outras accións de guerra naval como a Armada Invencible e a Contraarmada inglesa no contexto da guerra anglo-española que se desenvolveu a finais do século XVI e que tivo á cidade da Coruña e a súa contorna como un dos seus epicentros. Na novela tamén adquire gran protagonismo a Costa da Morte ao converterse varias das súas localidades no eixo dunha trama de espionaxe e aventuras mariñas da época.

### ► Libro sobre unha navieira histórica



Ainda que non se encadra no noso ámbito de difusión, pero ten que ver co mar, facemos reseña do último libro de Lino J. Pazos sobre a Compañía Trasatlántica. A Trasatlántica, como era máis coñecida foi fundada en 1849 en Cuba por Antonio López y López e Patricio de Satrústegui y Bris baixo o nome de Compañía de Vapores Correos que empezou cun vapor de 400 toneladas. En 1894 a flota da Trasatlántica xa medrara ata contar con 33 buques, trasladando grandes continxentes de inmigrantes a América desde Vigo e A Coruña. As guerras de Cuba, europeas e a civil española tiveron moita influencia nos avatares económicos desta compañía que chegaría a estar tutelada polo INI ata a súa disolución nos anos sesenta ao apareceren os primeiros grandes avións transoceánicos como o Boeing 707.



### ► Presentación revista

O 18 do pasado mes de Marzo, o doutor Álvaro Garrido, profesor da Universidade de Coimbra e consultor do Museo de Ilhavo, acudiu a Bueu, convidado polo Museo Massó, para presentar un novo número da revista *Argos* que trata temas da cultura mariñeira.



## Mirafondos dixital

### 3ª GZ 1-10

#### ► Documental sobre a carpintería de ribeira

Enmarcado no proxecto Dorna, centrado no desenvolvemento e promoción das embarcacións tradicionais desde unha perspectiva de sostibilidade económica e diversidade cultural, elaborouse este documental promovido polo Museo do Mar de Vigo e realizado polo colectivo Azouta baixo unha idea orixinal de Noa García e Xavier Vieiro. Neste filme reflíctese o mundo da carpintería de ribeira en Galicia através das testemuñas persoais de oito profesionais da carpintería de ribeira, espallados por toda a costa galega, que deliñan co seu relato un amplo percorrido polas mudanzas históricas e polos desafíos actuais aos que se enfrenta a construción artesanal de embarcacións de madeira.





► **O PREMIO: A FGCMF recibe o galardón de Patrimonio Cultural 2015 - Premios da Cultura Galega**

O 21 de decembro do 2015 no Museo do Gaiás da Cidade da Cultura de Galicia en Santiago de Compostela, a FGCMF recibiu un galardón abondo merecido.

A Xunta de Galicia convoca cada ano os PREMIOS DA CULTURA GALEGA, un recoñecemento ao labor creativo de entidades e persoas que están a desenvolver en Galicia nos diferentes ámbitos da cultura.

cionismo cultural nas vilas e lugares costeiros, fixo que o xurado decidise que era merecedora deste significado premio.

O actual presidente da Federación, Manolo Sendón, recolleu o premio en nome do medio cento de colectivos que se integran na Federación, agradecéndolle o premio ao xurado. Tamén tivo palabras de agradecemento para os voluntarios e as entidades públicas e privadas que posibilitan os eventos masivos que se celebran e lembrou o saber e memoria das xentes do mar e dos ríos e aos que resisten, mantendo vivos os vellos oficios do mar. Asemade, compartiu tamén o premio cos compañeiros portugueses, peninsulares e europeos pois -dixo- tamén se encontran con nós e nós con eles nesta tarefa de recuperación patrimonial.

No seu discurso tamén fixo fincapé na reivindicación deste importante patrimonio que se fai evidente como unha parte da esencia do noso País e como un legado xeracional para o que se debe crear un marco que regulamente e potencie a posta en valor e o recoñecemento da nosa flota tradicional, creando mariñas específicas para evitar que os barcos acaben nunha rotonda.

Remataría ofrecéndolle o disfrute deste patrimonio a todos, como un ben público, e fixo fincapé en non arriar velas e seguir navegando con ventos favorables ou capeando nortadas e vendavais, pois contamos con experimentados patróns e patroas para unha venturosa singradura.



Manolo Sendón mostrando o premio

O xurado entendeu este ano que a FGCMF, en representación deste colectivo, era merecente do PREMIO CULTURA GALEGA DE PATRIMONIO CULTURAL. O labor que ven desenvolvendo a Federación, desde o ano 1993 e de maneira constante, a prol da salvagarda do Patrimonio Marítimo, especialmente no que se refire á recuperación de embarcacións tradicionais, á realización de investigacións no patrimonio costeiro marítimo, á realización de regatas e exhibicións conxuntas e ao fomento do asocia-



► **Documental sobre Ons**



O 22 de xaneiro deste ano presentouse no Museo Massó o documental “Fóra do continente” sobre a vida e os avatares dos poboadores de Ons através dos relatos de dúas familias de colonos que se resisten a abandonar a illa apesar das incomodidades que isto supón. Este documental foi guionizado e dirixido por Ni-

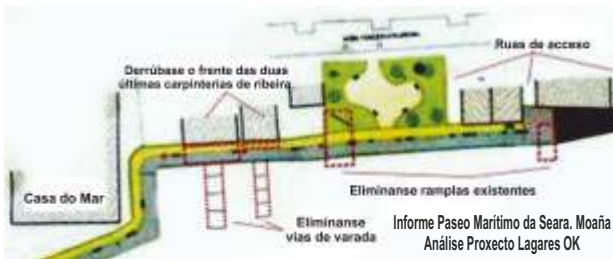
co Martínez Millán do Hio e forma parte dun proxecto xurdido na Universidade Pompeu i Fabra de Barcelona.

A rodaxe na illa prolongouse durante unha semana e o traslado a Galicia, material, produción e montaxe financiouse en parte polo sistema de *crowdfunding* ou a escote como dicimos aquí.



## Patrimonio etnoindustrial marítimo

### ► Moaña: Modernidade con(tra)tradicón



Desde un primeiro momento, tanto a FGCMF como Os Galos e algún dos seus membros a nivel particular, xa mostraron públicamente a postura da Asociación Sueste de Moaña para a conservación das carpinterías de ribeira de Casqueiro e Carlagho en Moaña. Os que valoramos e dalgún xeito, tentamos protexer e recuperar o noso patrimonio arqueolóxico, histórico e etnográfico, un dos máis ricos de Europa, aistimos abraiados á politización que os conservadores (?) fixeron do tema na demanda do seu derrubo e incluso intento de queima, en troques duns metros de paseo do que en Moaña xa van sobrados. E falamos de politización polos texemanexes do exalcalde con Costas (Galicia) e da actitude incívica e desmesurada dunha asociación creada ad hoc para cortar o tránsito e boicotear os plenos da actual Corporación BNG-PSOE. Xa anteriormente a Asociación

Sueste tiña recabado o apoio concellil para "recuperar o sentido común, a cordura e a lóxica a respecto da actuación que se pretende desenvolver na Seara", deixando clara tamén a incongruencia da postura adoptada pola Deputación que por un lado apoia o trazado do paseo e por outra promove e lidera o Proxecto Transfronteirizo Europeo (Proamare) que conta cun orzamento superior aos 800.000 euros para a posta en valor do patrimonio marítimo galego. Todo isto non deixa de sorprender, non só pola belixerancia demostrada, senón porque, se vivimos en democracia e na época dos posibles tecnicamente, non entendemos que non se acepten as posturas de consenso en gran parte xa plantexadas hai tempo polos membros de Sueste. Por que se permite unha pasarela voadada uns metros máis adiante e a que salvaría os asteleiros non. Ou é que hai algo máis detrás?

Contodo, o que máis induce á reflexión, son as posturas e actos de desleigo mostrados, a carencia de valores propios e de personalidade autóctona e tamén a perda da identidade persoal e colectiva dun país (parte) que rexeita o que por herdanza cultural é de seu e de todos.

### ► O Museo Massó enriquece os seus fondos materiais



Desde a súa posta en marcha, os fondos do Museo Massó non paran de aumentar en materiais de todo tipo relacionados co mundo do mar que o veñen colocar, a día de hoxe, como un importante referente en Galicia. Agora, os seus fondos veñen de incrementarse grazas á doación desinteresada de antigüidades náuticas que o coleccionista Antonio Rama vén de poñer ao seu dispór. A maioría dos obxectos abranguen instrumentos náuticos diversos de entre finais do século XIX, algúns anteriores, ata mediados do XX, completándose con planos e documentos antigos. Entre as 170 pezas seleccionadas figuran sextantes, planetarios, telégrafos, escafandras, velocímetros, buguinas... e outros moitos obxectos da navegación antiga, inclúínose tamén utensilios de menaxe procedentes de trasatlánticos emblemáticos, entre eles o Southern Cross que embarrancaría na Borneira (Cangas) en 1909.





# Un breve repaso da nosa historia



A Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais Os Galos de Bueu comeza a súa andadura a partir do ano 2000, co obxectivo de promover, difundir e valorar o patrimonio marítimo, así como conservar e recuperar as embarcacións da zona, ben fose rehabilitándoas ou construíndoas de xeito artesanal.

Por aquel tempo Victor Dominguez, o actual presidente da Asociación, faise cargo do bote polbeiro "As Lagoas" que lle foi cedido pola asociación homónima de Bueu. Nese barco un grupo de amigos asisten a un Encontro en Rianxo no verán do 1999 e volven coa inquecanda de salvar do abandono e poñer en valor as embarcacións tradicionais da comarca.

Este grupo de amigos, Fran, Antón, Paco, Marta, Lolo, Fernando e algún outro, que compartían con Victor o gusto pola navegación tradicional, fundaron o que agora é a nosa asociación que nacía así co escaso pero gran patrimonio daquel bote que pasaría definitivamente

te á Asociación Os Galos no verán do 2000.

E así, pouco a pouco, foi medrando: de virada en virada (ou máis ben trasluchada). Bordo a bordo. Singradura a singradura. Navegando á boa e á mala, de cinguida, popa ou través... E co paso do

tempo fomos coñecendo outras rías (Vigo, Arousa, Ferrol, Ribadeo...), outros países e outros mares: País Vasco, Francia (Brest e Douarnenez)

Case sen darnos conta, iría aumentando o noso patrimonio e hoxendía, podemos presumir de ter varias embarcacións en perfectas condicións para navegar, a remo ou a vela, entre elas:

**-Bote polbeiro "As Lagoas":** foi construído no ano 1995 no Estaleiro de Purro, na Banda do Río, subvencionado pola Consellería de Pesca. Foi cedido, como dixemos, pola Asociación As Lagoas no 2000.

**-Bote polbeiro "Rebello":** construído na Escola Obradoiro Aixola de Marín en 1993. Este bote foille cedido aos Galos pola Asociación Cultural Dorna da Illa de Arousa.

**-Bote xeiteiro "Os Galos":** é o primeiro barco construído polos Galos no estaleiro de Purro. A súa botadura fíxose en abril do ano 2002,

**-Traíña "Pescadoira":** foi o segundo barco construído pola Asociación



Victor no bote polbeiro



A "flota" dos Galos no pantalán do Porto de Bueu

Os Galos, no estaleiro de Purro. Subvencionado pola Diputación de Pontevedra, o Concello, a Asociación e Astilleros Piñeiro de Moaña. A botadura realizouse na praia da Banda do Río o 13 de xullo do ano 2003.

-O choupán ou gamela de dúas proas "Faino ti": foi construído no Campo de Traballo Xuvenil, organizado pola Xunta no verán do ano 2006 nun estaleiro de Moaña.



Botadura do "Caneliña" despois de reparalo

-As catro dornas "Banda do Río", "Can do Penedo", "Robaleira" e "Roiba": foron cedidas por particulares e restauradas nas instalacións das que dispuñan os Galos no estaleiro de Purro ou na nave de Pescadoira. Ademais, a Asociación está en posesión doutras embarcacións: o polbeiro a motor "Delfin", as dúas gamelas "Patera" e "Auxiliar dos Galos", o bote auxiliar do polbeiro José, ao que bautizamos co nome de "Josefa" e a gamela coruxeira

"Marujiña" que está actualmente nun estaleiro de carpintería de ribeira da Banda do Río. Algúns outros barcos aínda seguen agardando a seren restaurados.

Ademais das actividades de navegación de lecer na enseada ou participando nos Encontros doutros concellos e outras rías, realízanse algunhas actividades culturais, centradas sobre todo en colexios e institutos, podendo mencionar: o concurso literario, visitas guiadas ás embarcacións, xornadas informativas, publicación da revista, cursiños, conferencias, exposicións fotográficas, elaboración da alfombra floral, campañas de recollida de " cousas da praia", etc...



Unha imaxe do último Encontro feita por Xurxo Lobato

A asociación tamén está a defender a rehabilitación do estaleiro de carpintería de ribeira no paseo marítimo da Banda do Río para que este sexa convertido nun museo vivo de carpintería de ribeira. Esperamos que pronto se execute o proxecto, para evitar que veña abaixo o que aínda queda en pé.



Unha das actividades para nenos realizada polos Galos

# XX ENCONTRO DE EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS EN BUEU 29 - 30 - 31 de xullo 2016

## Durante a semana

- \* Visitas guiadas ao Museo Massó.
- \* Exposición temática na Sala Amalia Domínguez.
- \* Proxeccións de películas ou documentais no Centro Social do Mar.
- \* Singraduras pola ría.

## Sábado

- \* Benvinda ás embarcacións participantes e visita ás mesmas.
- \* Recepción e acreditación de navegantes.
- \* Travesías de exhibición durante a tarde, das embarcacións pola enseada de Bueu (Lapamán-Beluso).

## Domingo

- \* Visita nos pantaláns ás embarcacións que participan.
- \* Travesías polo mar.
- \* Clausura do XX Encontro.



Agradecemos a colaboración destas empresas e establecementos na organización dos Encontros e na difusión da revista durante estes anos



CINE CLUB BUEU





 **DEPUTACIÓN**  
PONTEVEDRA



**Asociación de Amigos  
das Embarcacións  
Tradicionais  
OS GALOS  
BUEU**