

OS

REVISTA DE DIVULGACIÓN
DA CULTURA MARÍTIMA
E FLUVIAL



GA

LOS

BUEU 2017
Nº 11

Editorial

Tosta a tosta.

Se todo segue segundo o previsto, e polo que sabemos parece que si, unha das máis grandes arelas da nosa asociación vai camiño de facerse realidade. A recente nova da chegada ao Concello do informe de autorización por parte do Servizo de Patrimonio Cultural da Xunta de Galicia, da restauración do estaleiro da Banda do Rio, supón un paso moi importante neste xa longo proceso que albisca o seu final. Estamos seguros de que Bueu ben merece ter dito alpendre en pé, non só polo incremento do patrimonio marítimo da vila, senón tamén como elemento didáctico para que as xeracións futuras e visitantes poidan coñecer onde están as orixes do noso pobo mariñeiro. Un lugar onde se poida lembrar cómo era o proceso de construción das embarcacións que, heroicamente, surcaban antano as nosas rías e daban de comer a tantas familias da contorna, cando toda a riqueza xiraba arredor da pesca e das fábricas de salga e conserva.

Outra boa nova que nos anima e nos ocupa este ano como asociación é a construción dun novo bote polbeiro. Pouco a pouco, xa podemos constatar como o bote vai collendo forma baixo a dirección do mestre carpinteiro Purro e as mans sempre habilidosas e voluntariosas dos Galos.

E tamén como vén sendo adoito cada ano, conseguimos tirar un número máis da nosa revista coa que, grazas aos fieis colaboradores da mesma e o compromiso da Deputación, divulgamos e promocionamos aspectos culturais e turísticos de Bueu con artigos de índole diversa e, como xa é habitual, de tematica mariñeira na súa maior parte.

A modo de fe de erratas, nesta edición volvemos a reproducir dous poemas publicados no número anterior pero esta vez co nome do seu verdadeiro autor, Arturo Cidrás, quen ademais de todas as facetas culturais que domina, tamén tén dotes poéticas. Deste xeito, ademais das desculpas públicas, tentamos restituir no posible a verdadeira autoría e mérito dos poemas do noso colaborador.

Tamén lle damos cabida ao artigo de Celestino Pardellas que nos quedou traspapelado no fondo do caixón na pasada edición. Desculpa Tinón, este ano enmendámolo.

Por todo isto, os Galos estamos cheos de ilusión, sempre expectantes. Os barcos mimados como merecen e o estaleiro en marcha. A revista cargada de agarimo en cada verso, en cada párrafo, en cada reseña...

Todo en proceso, pouco a pouco, tosta a tosta, verso a verso. Tempo ao tempo.

Dirección / Redacción: Ana Gil

Colaboradores: Arturo S. Cidrás,
Celestino Pardellas, Guillermo Gefaell,
Lino J. Pazos, Lucía Novas, Luis Davila,
Salvador Rodríguez, Xaime Toxo,
Xerardo Dasairas.

Deseño e maquetación: O´Xedas

Promove: osgalosbueu@yahoo.es

ISSN:1888-606X

Depósito Legal: PO - 459/2006

Edita: Deputación de Pontevedra

INDICE

	Páx.
Poemas Nós.....	4
Manuel Cabodevila de Beluso.....	5
O Bicheiro (Humor).....	28
Ons: A Santa Compañía mariñeira... 11	
As sabas brancas (Poema).....	29
A pasaxe dos ríos: A Barcaxe.....	17
Conservas M. Alfageme.....	23
Oficio de albor (Poema).....	28
Noite no mar (Poema).....	27
Oficio de albor (Poema).....	28
Crónica dun secuestro.....	29
Pontevedra blues (Poema).....	32

Páx.

	Páx.
Entrevista Ramón Albert.....	35
O Grupo de Bueu.....	41
Andar de gorra.....	47
O Bicheiro (Humor).....	50
Embarcacións cabotaxe.....	51
Metamorfose (Poema).....	54
A vinganza de Pepa a Loba.....	55
Teus ollos/Poeta da Terra-mar.....	58
Barcos de papel (Reseñas).....	59
EBueu en pintura.....	62
Os Galos informa.....	64
Encontro 2017.....	66



MARIÑEIRA DO VENTO

A Fulana de Tal, muiñada de mares e fantasías.

Mariñeiriña do vento, pra un naufragio
meu curazón está cheo de sede.
(Ao mar ja fun por laranjas,
cousa que teñen teus ollos,
como a lúa de Aldán o pano á curra).

Abóndame a tua voz,
sementeira de ronseles,
para levar o compás,
dos pitagóricos anjos.

Ja sei que te pos anelos
na festa verde dos albres
e faes buracos no ceo
pra un asubío de estrelas.

(Teño para tí unha casa

blanqueada, co-as janelas
pintadas de ría d'Arousa,
i abertas de par en par).

Mariñeira:

qué de cousas tí non sabes
do surrealismo até as cóchegas da augua,
dende o perfil do azul, balcón dos pajaros.

Por riba de Aldán e Bueu
beilas co melro vales de hourizontes;
e vaste, mariñeira, alá ao país
das penduradas lonxanías
a buscar a veleira lua nova
pra adeprender guitarra e Poesía.

JOHAN CARBALLEIRA



Quén soltou as amarras do vento?

Todal-as campás da costa baten escumas verdes.....
sonoras de viaxes antigos.

No limite xurdiu de pronto un hourizonte de veleiros.

Nos sentimos entusiasmados por esta chuvia de pipas de mar,
que preceden á chegada das vellas goletas fundidas,
tan sinxelas baixo a lúa!...

Todol-os mariñeiros están cantando.

E o vello, cheo de recordos sentimentaes, botouse a chorar...

E como sopra Noroeste

o bergantín encolgado da bouta da irexa,
comenza a navegar!

XOSÉ M.^a CASTROVIEJO y BLANCO CICERON

REVISTA **nós**



Manuel Cabodevila, de Beluso, explorador no río Bermejo, Arxentina

Arturo Sánchez Cidrás

O xornal *La Voz de Bueu*¹, no número 7 que saíu o 27 de marzo de 1904, lembraba a un tal Manuel Cabodevila, natural de Beluso, que estivera emigrando na Arxentina e ata dábanos indicacións do que facía nos seguintes termos: Era práctico de mar, e tripulaba o vapor «El Sol», e case colonizador dunha parte bañada polo río Bermejo. Esta sucinta noticia esperoume interese polo personaxe e ao longo de máis de 20 anos esperei atopar alguén ou algún documento que puidera ampliar ese acontecemento.

Hai menos dun mes retomei a busca utilizando os medios que moitos centros educativos, bibliotecas, hemerotecas, organismos oficiais e un largo etcétera poñen a disposición de millóns de usuarios en internet. Cal sería a miña sorpresa cando atopei, na biblioteca da Universidade de Michigan, un libro publicado en 1886 e titulado «Navegación del río Bermejo

y viajes al Gran Chaco» de Guillermo Araoz². Dende aquela primeira expedición polo río Bermejo en xuño do ano 1774³, repetiríanse ao longo dos séculos seguintes e, precisamente, o libro centrábase na que participara o noso paisano. A alegría foi grande pois ao lelo decateime de que non só falaban de “Manuel Cabo de Vila”, o cita case que unha ducia de veces, senón que facía todo un relato por menorizado⁴, como se dun caderno de bitácora se tratase, da viaxe polo río Bermejo do vapor «Sol Argentino» no 1871-1872. E o que me pareceu máis relevante, foi saber que o seu autor escribía de primeira man os feitos xa que formaba parte da tripulación nesa viaxe co cargo de funcionario estatal.

Vou facer unha especie de recensión do libro adubada con elementos propios poñendo o punto de mira no bueuense e na epopea realizada por el e os seus compañeiros.



¹ Semanario administrado por Francisco Pardo e dirixido por Ramón Galup Maneiro. Publicouse dende o 14 de febreiro de 1904 ata o 26 de maio de 1906 (120 números). A única colección completa e encadernada que existía nos fondos do Concello está desaparecida.

² Publicado en Bos Aires en 'Imprenta Europea y talleres de grabados en madera'. Pode lerse en <https://goo.gl/vk7C81>.

³ Os españois xa pasaran en expedición polo Chaco en 1537 baixo o mando de Juan de Ayolas que seguindo sempre cara o noroeste atravesou Sierra de los Cambas e pasou a Perú.

⁴ Día a día e case que hora a hora. Iso levoume a seguir buscando un primeiro libro citado e publicado por Guillermo Araoz sobre o mesmo tema. E atopeino na Biblioteca Dixital EECID (Axencia Española de Cooperación Internacional para o Desenvolvemento) baixo o título «Río Bermejo. Itinerario de viaje del vapor Sol Argentino». Bos Aires, 1872. Imprenta de 'La Unión'. Ao mesmo tempo aparece un libro compendio xeográfico, topográfico e hidrolóxico deste río, titulado: «Sobre la colonización del Bermejo y colonización del Chaco» de Emilio Castro Boedo. Bos Aires, 1873. Imprenta, Litografía y Fundación da Sociedade Anónima.

Manuel Cabodevila



Para a colonización das rexións que dende Bos Aires van cara o nordeste do país e que no seu conxunto coñécense coma Rexión do Norte Grande Arxentino, o goberno empregou ao longo do s. XVIII e XIX pequenos asentamentos de poboación civil protexidos por destacamentos militares que ían creando pequenos fortes para manter controlados aos pobos nativos.

O asentamento de poboación civil era a única forma de poder controlar e explotar os recursos, que eran e son moitos, desa zona. Pero para que ese asentamento fose unha realidade tiñan que consolidarse os camiños que os comunicaban entre si e coa capital do país. E tendo en conta estas premisas e ante a carestía de recursos para tan grande empresa, o goberno foi permitindo roturacións de terreos, permisos de explotacións, etc. a industrias e a particulares. E así foron aparecendo as distintas provincias Chaco (1872), Salta, Jujuy, etc. case sempre na vertebração do río Bermejo ou noutros ríos que van a verter ou conformar este.

Moitas veces o goberno licitaba a apertura de vías de comunicación e novas rutas para estes territorios. A fórmula máis común era

permitir que os intereses empresariais (mineiros, industriais, agrícolas,...) se fixeran cargo da súa construción⁵ ou participando con subvencións nos traballos de exploración, colonización e asentamento.

A Compañía do Río Bermejo, con subvencións do goberno arxentino, organizou unha viaxe de exploración polo río Bermejo alugando o vapor "Sol Argentino"⁶ co capitán inglés Thomas J. Page⁷. Irían 14 persoas como mariñeiros e como persoal cualificado, un representante da compañía; un piloto, un axudante enxeñeiro, un práctico ou baqueán⁸ (o natural de Beluso, Manuel Cabodevila), un maquinista, un comisario, un empregado do goberno (Guillermo Aroz) e un tal Juan Barbosa.



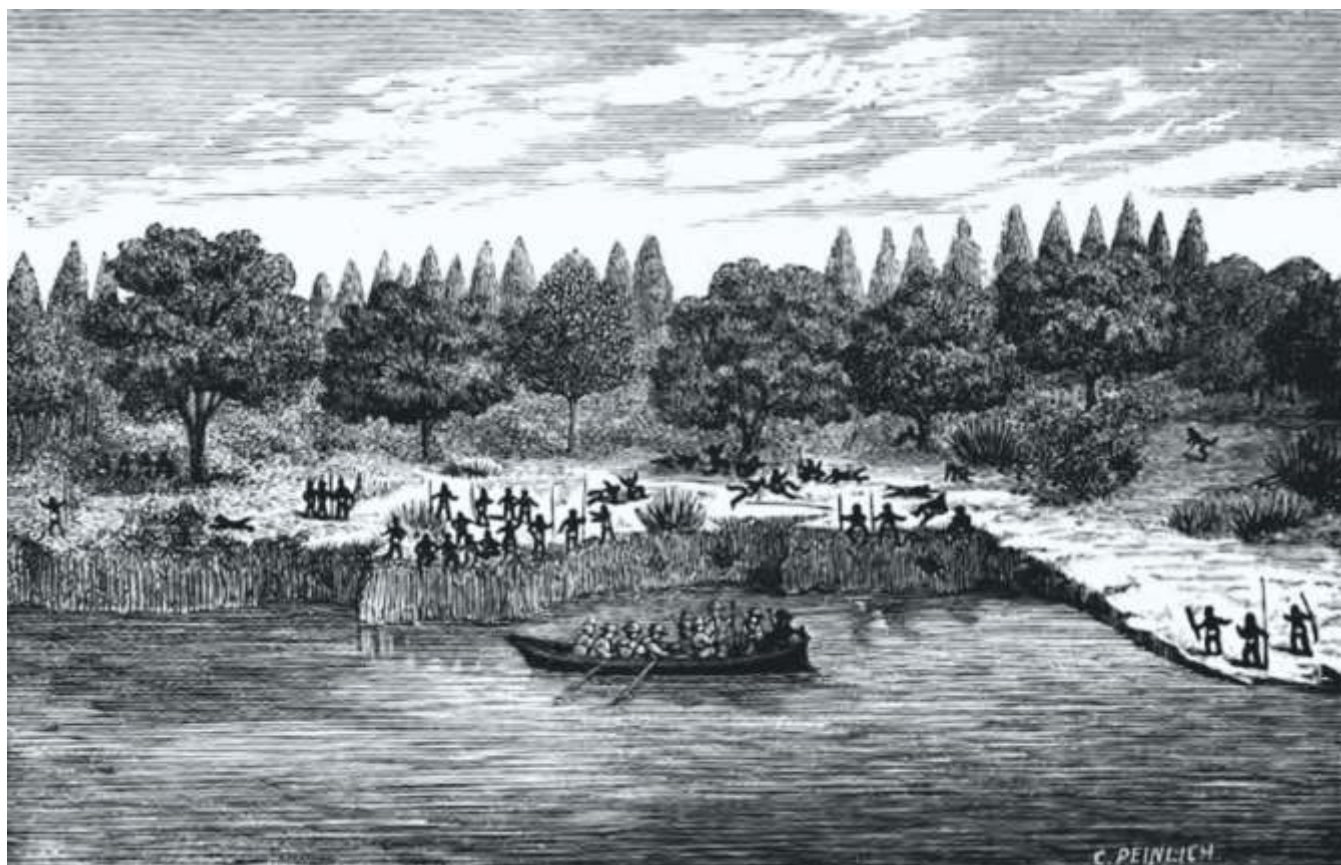
Vapor "El Sol Argentino"

⁵ Como a línea férrea levantada en 1860 que remataba en Matará (costa do Salado).

⁶ El 'Sol Argentino', propiedade de Juan Page, era un "vapor a hélice de 80 toneladas de porte, casco de ferro dun centímetro de espesor, máquina alta e baixa presión, de 30 cabalos nominais de forza. Medía 101 pes de quilla, 12 de manga e 5 de calado" e catro camarotes.

⁷ Pai do propietario.

⁸ Persoa que se encarga de guiar o rumbo das embarcacións dentro dunha zona restrinxida que coñece perfectamente Especialista en sondear o río.



Sáíron de Bos Aires o 26 de febreiro de 1871 polo río Paraná de las Palmas. O 12 de marzo entraron nas augas do río Bermejo. Polas noites o vapor tiña que fondear para evitar embarrancar. Un mes despois a auga do río diminúe pola seca estacional e a canle estreitase. Ante a imposibilidade de avanzar e o temor a un ataque dos indios presentan a alternativa de dala volta cara Bos Aires ou de retroceder unhas poucas leguas e remontar o río Teuco⁹. Optaron pola opción de explorar o Teuco, xa que nos recoñecementos feitos nun bote de remos polo práctico Manuel Cabodevila, acompañado dalgúns mariñeiros, comprobouse que había bastante calado polo que a navegación sería moi boa.

Pero isto durou moi pouco polas dificultades que lles xorden no río ao que hai que engadirlle a presenza de varios grupos cada un de máis de douscentos indios¹⁰, a pé e a caba-

lo con intencións belicosas. Cando tratan de escapar río abaixo son atacados con armas de fogo e frechas. Mais grazas á velocidade acadada pola máquina do vapor e polo curso das augas, cesaron os ataques dos indios que optaron por non seguilos. Por sorte logran chegar a onde o Teuco se xunta co Bermejo e alí fondean lonxe da ribeira. Deciden uns días despois volver a intentar remontar o río Bermejo. Tras unha inspección de sondeo, no lugar onde houbera que dar volta dez días antes, Manuel Cabodevila trae a boa noticia de que agora poderase pasar aínda que con dificultade. Avanzan río Bermejo arriba mesturando madeira co carbón, do que xa lles quedaba pouco.

Os indios que se atopan nas seguintes tres semanas en ningún momento se mostran agresivos, moi ao contrario: por medo, uns escapan abandonando os poboados e outros

⁹ Que é un ramal paralelo do mesmo río Bermejo.

¹⁰ Entre 2.500 e 3.000 indios.

venden mercadorías ou se achegan a pedir comida, tabaco, roupa, etc.

Durante uns días a navegación con pequenos contratemplos, é boa. En moito axuda a pericia do práctico Manuel Cabodevila. O seu compañeiro e cronista Aroz escríbeo en repetidas ocasións con gabanzas para Cabodevila. Por poñer un exemplo a anotación que fai do 27 de abril no que o barco varou nunha estacada: “Grandes traballos se practican. O pobre Manuel Cabo de Vila é o que leva todo o peso. El dirixe o buque e manda as manobras. Así é o mundo: outro se levará os loureiros aínda que ti os cortes, bo home”.



Vapor "Gobernador Leguizamon"

Nos derradeiros días de abril todo son contratemplos pois, pola estación, o río diminúe o seu caudal e as barras de area dificultan, cando non frean ao barco. Son días de moito traballo e responsabilidade para o práctico Cabodevila. Mais chega o día en que se ven imposibilitados para seguir avanzando ao que se suma que escasea a comida e as munições para cazar. Así pois, organízase unha expedición para chegar ao pobo de Esquina Grande ou ao de Rivadavia que segundo cálculos do capitán non deberían estar moi lonxe.

O primeiro de maio nove expedicionarios, con algo de víveres e munições, parten río arriba no bote onde o responsable da navegación é Cabodevila. Tras un día de traballosa marcha aparecen grupos numerosos de indios. Son atacados por estes co resultado de dous mariñeiros feridos. E así, metidos no bote, sen deixar de remar para non ser un branco fixo logran escapar dos indios pero non do ardente sol do día, o moito frío da noite, a fame e o medo a máis ataques.

O día oito de maio cando, á desesperada para saír da desa situación, deciden achegarse a terra coa intención de tentar emboscar a algúns indios para quitarlles os cabalos para comer. Estando apostados á espera que pasase algún o azar fai que con que se atopase foxe con xentes do capitán Ignacio López que estaban a traballar na construción dun novo forte na zona. Por fin chegaran a lugar seguro! Tras descansar un par de días saen con setenta homes que o capitán reuniu de todo o Departamento na procura dos seus compañeiros do vapor. Baixaron descansando de forte en forte ata que o día catorce de maio chegan ao vapor "Sol Argentino" atopando a toda a tripulación viva. Ante a imposibilidade de sacar o vapor da zona onde estaba retido pola area optouse por volver todos á colonia de Rivadavia onde o Sr. Aroz é comisionado para ir á capital de provincia, Salta. Alí consegue que o goberno poña os medios para tapar as augas que formaban o Teuco e desviar estas polo río Bermejo, empregando como obreiros a máis de cincocentos indios¹¹, e así facer un río máis doado de navegar ata a localidade de Esquina Grande.

Cabodevila, Aroz e outros pasan sete meses facendo recoñecementos co bote augas arriba do Bermejo e noutros ríos da zona. O seis de febreiro do ano 1872 inicia o vapor 'Sol Argentino' a viaxe de volta a Bos Aires

¹¹ Facilitados polos franciscanos das Misiones que dirixe Frei Joaquín Remedi, localizadas entre os río Teuco e Bermejo.

onde fai entrada dezaseis días máis tarde. Así acaba un periplo dun ano cheo de aventuras e dificultades na exploración en barco polo río Bermejo que abriría unha ruta fluvial importante para dar saída aos produtos da rexión do Chaco.

A mesma Compañía do Río Bermejo seguiu a fretar barcos que subiran por esta ruta. Nese mesmo ano de 1872 Manuel Cabodevila participou no que sería unha máis das súas múltiples viaxes, como práctico experimentado e gran coñecedor dos segredos do río Bermejo. Fíxoo no vapor 'Gobernador Leguizamón' ao mando do representante da compañía, Natalio Roldán¹² que saíu o 5-5-1872.

Nesta viaxe salienta unha anécdota na que aparece citado Cabodevila: Estando traballando para poñer a flote o barco, logo de varar nunha zona pouco profunda, un dos seus antigos compañeiros de el "Sol Argentino", Juan Barbosa desapareceu na selva cando ía cazar aves.

Mentres dous grupos ao mando do capitán e do representante da compañía saíron na súa busca, o barco quedou ao cargo de Guillermo Aroz, o práctico Manuel Cabodevila e tres mariñeiros máis. Tiveron que facer fronte a uns douscentos indios que lles reclamaban roupas, sombreiros, tabaco,.. baixo ameaza de asaltar a embarcación. dispuxeron enganalos dicindo que lles ían dar o que pedían e postos en formación para o reparo, e sen que estes se deran conta, cargaron un canón con dobre metralla e disparáronlles. Cabodevila era o encargado de informar a todos do resultado do disparo e fíxoo exclamado: "Caeron todos! Don Guillermo! –Meu Deus. Que crimen tan espantoso!". Logo avisounos de que os indios, que se tiraran a terra asustados pola explosión, se levantaban e fuxían cara o bosque. Tres días despois apareceu, medio exhausto, Juan Barbosa.

Aínda que o acontecer de Manuel Cabodevila como pioneiro explorador está agochado no cofre das dúas publicacións de Guillermo Aroz, co tempo a súa figura desaparecera da memoria dos seus paisanos ata que foi rescatado polo citado xornal *La Voz de Bueu*, recollida a cita e publicada logo pola revista *O Candil* e no libro *Reconocer Bueu* de J. M^a Estévez. Un artigo titulado "Internacionalismo Operario: a identidade de clase dos traballadores no transporte fluvial da Bacia do Prata"¹³ de Vitor Neto de Oliveira, na que aparece unha pequena ficha que transcribo literalmente: "MANUEL CABO DE VILA (ou VILLAR) epanhol, natural de Pontevedra, residente em Assunção: fillo de José Ramón Cabo de Vila; em 1908, aos 62 anos, casado, matriculouse na Capitania, em Columbá, como Práctico do río Paraguai; manteve actualizada sua caderнета, ao menos até febreiro de 1910- conforme observação em sua ficha funcional, sua matrícula fora 'trancada por falta de visto há mais de cinco anos', em 28/8/1922; em 15/11/1909, na reunião de fundação da sociedade 'Prácticos de Ríos del Alto Paraguay' foi escolhido para compor a comissão de elaboração dos estatutos da entidade; em 30/3/1909, participou da segunda reunião para criação da sociedade; em 25/12/1909, era Práctico do Lloyd Brasileiro, no trecho de Assunção a Corumbá; em 14/2/1910, estava como presidente da sociedade 'Prácticos de Ríos del Alto Paraguay' [...] É significativo o fato de uma das sociedades máis combativas de Assunção, a Sociedad de Prácticos del Río Paraguay, ser fundada por traballadores paraguaios matriculados na Capitania de Mato Grosso, como Ignacio Candia, Elias Espinola, José Morinigo e Manuel Cabo de Vila." Desexamos que este artigo renda homenaxe dun xeito máis directo ao noso paisano que puxo ao servizo do progreso do país que o acolleu o seu saber e experiencia de mariñeiro polas pedras e carreiros do mar do seu Beluso natal.



Carreiros de Udra

¹² "Levando para segundalo aos xa ben meritorios e intrépidos empregados da Compañía señores D. Juan Barbosa, D. Guillermo Aroz e Manuel Cabo de Vila. Acompañaba tamén á expedición o respectable eclesiástico Dr. Emilio Castro Boedo,..." en 'Estudios sobre la Navegación del Bermejo y Colonización del Chaco. 1872' por Emilio Castro Boedo publicado en Bos Aires en 'Imprenta, Litografía e Fundición' de tipos de la Sociedad Anónima Belgrano 126'; 1873. Pode lerse en <https://goo.gl/qH1azh>.

¹³ De Víctor Wagner Neto de Oliveira, e publicado na brasileira Revista de Historia da Universidade Estadual de Campinas-Fortaleza. vol. 2. nº 4, 2003. Pode lerse en <https://goo.gl/QirdJY>

O bichero AVILA





Ons: A Santa Compañía máis mariñeira

Celestino Pardellas de Blas

Cando lemos algo sobre a Compañía e intentamos buscar a súa definición, todos nos falan dunha procesión de almas en pena que andan errantes polos camiños e corredoiras e anuncia algún mal ou morte.

O seu desprazamento e sempre a pé e por terra e, en moitas ocasións, levan un ou varios cadaleitos, segundo as mortes que vaian a anunciar. Aínda que a podemos ver por calquera camiño, o normal é que apareza nas encrucilladas e a carón dalgún cruceiro ou peto de ánimas.

Sempre vai diante un vivo levando algo na man que o diferenza dos demais e, quen a vexa, ten que intentar que ese vivo non lle entregue o que leva, xa que pasará a ser el o que dirixa o acompañamento.

Así é como, con diferentes formas, atopamos a definición típica da Santa Compañía en Galicia. Sen embargo en Ons¹ atopamos diferentes formas de visualizada e, case todas, están relacionadas co mar.

En Ons todo tipo de supersticións estaban moi arraigadas. Tiven a sorte de chegar a es-

ta Illa na metade dos anos 70 do s.XX, cando aínda estaba poboada anualmente nun 60% e, no período estival, chegaba a case o 80%.

Neses anos coñecín en Ons a Ana Liste, periodista e estudosa do campo mitolóxico galego, coa que me introducín nese mundo. Era unha verdadeira experta en conseguir dos

veciños todo tipo de contos, lendas, historias,..., que despois recompilaba.

Cando a finais dos 70 do s.XX, Ana abandonou a Illa, eu seguín coa teima de recompilar todos eses relatos. Sabía que o tempo corría en contra, pois os veciños, xa con casa en terra, ían per-

dendo toda esa cultura popular que construíran ao longo de 200 anos. Moitas e diferentes foron as narracións recollidas sobre a Compañía, como aparecía, onde, os males que traía,..., e o xeito de afastala.

Neste pequeno traballo vou tocar algunhas das descricións onde a Compañía e o mar estaban relacionadas. Teño que dicir a este respecto que, cando os veciños/as mas contaban, facíanlo dun xeito serio, crendo de seguro todo o que estaban a dicirche.



¹ Celestino Pardellas de Blas. "Mitoloxía: O mito da Santa Compañía na Illa de Ons" (I,II,III,IV). Revista AUNIOS. Nº: 2,3,5,9. Asociación cultural Pineiróns. 2000,2001,2002,2004.



Praia de Melide. Enriba da praia unha das casas máis ao norte de Ons. Ao fondo o monte Centulo e á dereita a parroquia de Noalla (Sanxenxo)

A Compañía mariñeira de Ons

Os veciños de Ons, polo feito de vivir nunha illa e polo illamento que sufriron ao longo de dous séculos, crearon ou viviron unha Compañía diferente, aínda que con algunhas semellanzas á de terra.

O primeiro foi afastala da súa Illa. A Compañía non vive en Ons, vive en terra, e ven á Illa polo mar, navegando ou camiñando. Ten un punto de saída, que se corresponde coa parroquia de Noalla, no municipio de Sanxenxo. E ten un punto de recalada en Ons, que é a praia de Melide, ao norte da Illa, aínda que nalgúnhas das narracións que anotei dela tamén sitúan a súa arribada polo illote ou monte do Centulo. Segundo parece, dependendo do que veña a facer a Ons, a súa chegada será por Melide se ven a anunciar morte ou polo Centulo se veñen de visita ou na procura de algo que necesiten.

Unha das poucas narracións sobre a Compañía navegando, contouma o Sr. Chuco. Xorde, como é normal en Ons, preto da praia de Melide e a chegada prodúcese no que parecía un barco. Así o contou: *“O Sr. Chuco vivía preto de Melide e tiña a súa dorna varada nesta praia. Un día de noite pecha e con néboa, saíu a pescar, en contra do que lle dicía a súa muller, pois aparte da brétema, tiña á súa sogra moi mal e podía ser necesaria a súa presenza na casa.*

Coa seguridade que dan os anos de experiencia, saíu cara ao leste, en dirección á Lanzada, e cando xa case non divisaba a praia, decidiu poñer rumbo ao sur, cara ao peirao. Sacou as liñas e largou as rañas.

Pasaran escasos minutos cando viu unhas luces, do que coidou era un barco que viña cara a el. Subiu as rañas e púxose a vogar con rapidez para afastarse. Pero as luces, máis que desviarse do seu rumbo, achegábanse máis. Comezou a gritar e nesa percibiuna unha silueta do que lle pareceu un galeón.

Na proa, portando unha candeia, creu ver unha muller que lle facía acenos para que se achegara. Nese intre o barco parou e puido ver, detrás da muller, outras siluetas que vestían de claro e parecían levar un pucho na cabeza. A medida que se achegaba e aínda que a néboa non permitía ver con claridade, pareceulle distinguir a cara da persoa que ía na proa. Virou e achegouse máis para asegurarse. Con asombro, comprobou que a persoa que o chamaba dende o barco, era a súa sogra.

Sentiu un enorme arrepío que lle fixo pechar os ollos. Ao abrilos de novo, a muller e o barco desapareceran. Comezou a tremer e as súas mans perderon sensibilidade. Recoilleu a tanza das liñas, que estaban enleadas no interior da dorna, e vogou en dirección á praia.

Cando estaba preto dela, escoitou os berros da súa muller que dende a orela chamaba desesperada por el. Ao chegar, esta comunicoulle que a súa sogra morrera había un anaco. Dicía que a súa sogra lle anunciara a súa morte e despediuse del”.

Como dixen, a praia de Melide era o punto de recalada da Compañía, iso era motivo para que os illáns non se achegaran a ela pola noite, polo menos cando se aproximaba a hora máxica das 12, aínda que, no inverno, que os días son máis curtos e faise de noite máis cedo, xa a partires das 8 da tarde intentaban non andar pola zona.

Contaba o Sr. Ramón, que vivía enriba da mesma praia de Melide, que el non lle tiña medo á Compañía, que non cría niso, que eran contos dos vellos para asustar á xente.

Un día que chegou tarde de andar aos polbos, deixou a dorna varada na orela e foi na procura de axuda para subila cara arriba e poñela ao resguardo da marea. Parece ser que se retrasou un pouco facendo algunha faena na casa e cando baixaron para subila era xa noite.

Contaba: *"Ía eu e máis a miña muller. A marea subira e só había que darlle un pequeno empurrón para deixala a salvo do mar. El agarrouna pola popa e a muller pola proa. De súpeto, ela deu un berro, soltou a dorna e botou a correr praia arriba. Cando Ramón se virou e mirou cara ao mar, viu unha enorme fila de luces que se achegaban á praia. Soltou tamén a dorna e correu detrás da muller. Cando subía cara á súa casa, virouse de novo e viu o Acompañamento que, camiñando por riba do mar, se achegaba á praia portando o que lle pareceu un cadaleito.*

Ao chegar a casa, a muller xa estaba dentro e pechara a porta. Por máis que berrou e petou, non foi quen de conseguir que lle abri-ran. Agochouse dentro do piorno e por unha das fendas deste, viu como o Acompañamento subía pola praia e o monte e se dirixía cara ao barrio do Cucorno.

Ao día seguinte contouno na taberna do Sr. Arturo con moita vergoña, pois el sempre presumiu de non crer nela. Alí lle dixeron, que outros mariñeiros que andaban ao tras-mallo, tamén a viran dirixirse á casa da Siña Juana do Cucorno, que xa tiña dúas visitas. Aos poucos días a muller morreu".

Ata aquí dúas versións da Compañía de Ons. Unha Compañía que se achega polo mar e que viña a anunciar a morte dalgún veciño.

Outras historias falan de aparicións en certos puntos costeiros da Illa que teñen que ver

co lugar onde morreu alguén, que ven a solicitar axuda ou simplemente que se lle presenta a algún familiar. Así foi o que lle ocorreu a Arturo:

"... cando cheguei a casa, conteille á muller que fora ao muelle a mirar a dorna que deixara fondeada. Cando estaba a amarrala ben, vin preto do Con do Ferreiro ao fillo de José na dorna do seu pai. Estrañoume, porque xa eran máis das doce da noite e tiraba algo o mar. Dixen pra min: – Que fará alí Pepín?"

Ao día seguinte dixéronnos que, Pepín, o fillo de José, caera da dorna en Portonovo e que estaba moi mal. Debeu estar a piques de morrer e o seu espírito volveu á Illa e, ao mellor, presentouseme para pedir axuda".



O Cucorno, barrio máis alto de Ons onde está ubicado o Faro

Outra anécdota parecida contouma Manolo. Manolo vivía no barrio de Caño e traballaba no *Crol*, o barco de Francisco, que tiña base de fondeo na praia de Canexol, fronte da súa casa. Os venres, facían un lance na mañanciña e outro despois do xantar e logo recollían co tino de chegar entre as 7 e as 8 da tarde. Se era día de pago do mes, quedaban a cear na casa do patrón.

Aquel día así ocorrera e, cunhas cousas e outras, dera a 1 da madrugada. Manolo, que sempre atallaba polo cemiterio, por mor da

hora, decidiu ir pola beira da praia de Area dos Cans ata Curro. Así lle pasou:

“Ao chegar á altura da Laxe do Crego, vin unha enorme claridade nas rochas. Me pareceu que había unha dorna e dentro un rapaz. Pensando que era alguén que andaba co facho a pescar e, aínda que estrañado pola hora que era, seguí o meu camiño.

Ao día seguinte pregunteille a Antonio, outro membro da tripulación que tardara un pouco máis en vir ca min, se mirara unha dorna pescando xunto á Laxe. Díxome que si, pero que non parou polo medo, pois contáranlle que o espírito de Juanito, un rapaz que morrera xunto á Laxe ao envorcar a dorna do seu pai, viña todos os venres ao lugar do suceso para que os seus familiares pedirán por el”.



Illote "Laxe do Crego" visto dende o camiño que ven do barrio de Canexol cara a Curro.

Outro xeito de presentarse, neste caso para avisar a un familiar do perigo ante o que se atopa, é introducirse no corpo dun animal, en especial nos cans (tamén pasa cos corvos, sobre todo nos manteiros, pero para avisar do contrario). Así lle pasou a Arturo cando foi pescar aos róbalo nos cantís de Fedorentos:

“Collín a cana na casa e fun a pescar ao Paredón do Buraco. Cando ía por onde hoxe está o Campamento, vin que detrás miña viña Bobi, o can de Manolo. Acompañoume ata a mesma posta de lanzar.

Cando xa levaba uns lances feitos, escoitei ouvear ao can para deseguido comezar a ladrar con tanto brío que coidei que algo grave lle pasaba. Como non paraba, achegueime ata el a ver que tiña e cando estaba ao seu lado, unha onda descomunal varreu por completo a rocha onde eu estaba a pescar. Nese mesmo intre parou de ladrar. Estaba avisándome, salvoume a vida!”.

Despois continuou: *“Din que o can de Manolo, por ser tan nobre, é un dos escollidos pola Compañía para que os teus familiares te aparten de perigos. Xa lle teñen pasado a moitos da Illa historias coma a miña. O can de Manolo, agás na taberna, que se achega a todos, nunca viñera comigo a ningún lado, salvo aquel día de pesca”.*

Outras testemuñas encol da Compañía, sitúana visitando os lugares onde ocorreron naufraxios con mortes. En Ons, ao igual que nas outras illas do Parque Nacional, houbo, por desgraza, moitos mortos e desaparecidos por mor de desastres marítimos: embarrancamentos, afundimentos, envorcamentos,..., e perdas de vidas humanas andando a pescar dende terra, sobre todo ao percebe.

As descrições que fan os illáns sobre estas aparicións da Compañía, teñen un denominador común, que son as Luces ou fortes Lumaradas. Din que son: *“As ánimas dos desaparecidos ou dos seus familiares que veñen na súa procura”.*

Contaba un día na súa casa de Caño, José Reiriz, o pai de Aurea, unha serie de relatos sobre o afundimento do barco *Francés* (Así chamaban ao patrulleiro *Barsac* que afundiou preto da illa da Onza) e do Cíclope, no que el participara no rescate de moitos dos seus tripulantes cando embarrancou nos baixos da parte leste de Onza: *“Cando foi do Cíclope, puxo a Escola Naval unha caseta na Illa de Onza para vixiar que ninguén fora roubar metal ao barco. Un día, os soldados chegaron á Illa contando que pola noite miraran*

unhas luces raras. Credo que eran ladróns que viñan a roubar ao barco, foron na súa procura, pero non os atoparon.

Os illáns dixéronlles que sería a Compañá pois, dende hai dez anos que ocorreran os naufraxios do "Barco Francés" e do "Campos", as ánimas dos náufragos andan pe-nando pola Illa.

Dende aquela, co medo, din que os mari- ños estaban máis preocupados polas "Lu- ces" que polos supostos ladróns de metal".

Así poderíamos continuar narrando histo- rias da mariñeira Santa Compañá de Ons, pero coido que son exemplos suficientes para darse conta de que Ons tiña unha enorme cul- tura popular, o que agora din en chamar Pa- trimonio Inmaterial, que habería que ter es- tudado no seu momento por profesionais.

Agora moitos destes aspectos serían moi di- fícil de investigalos. Hai illáns que os recor- dan, polo menos as historias que lle contaban os seus pais e avós, pero por vergoña, por

esquecemento ou simplemente porque na nova cultura na que están mergullados lles di que: - *Eses eran contos dos vellos que eran moi ignorantes-, non son quen de contalos.*

Pero..., sempre hai un pero, non perdamos a esperanza e intentémolo.

BIBLIOGRAFÍA:

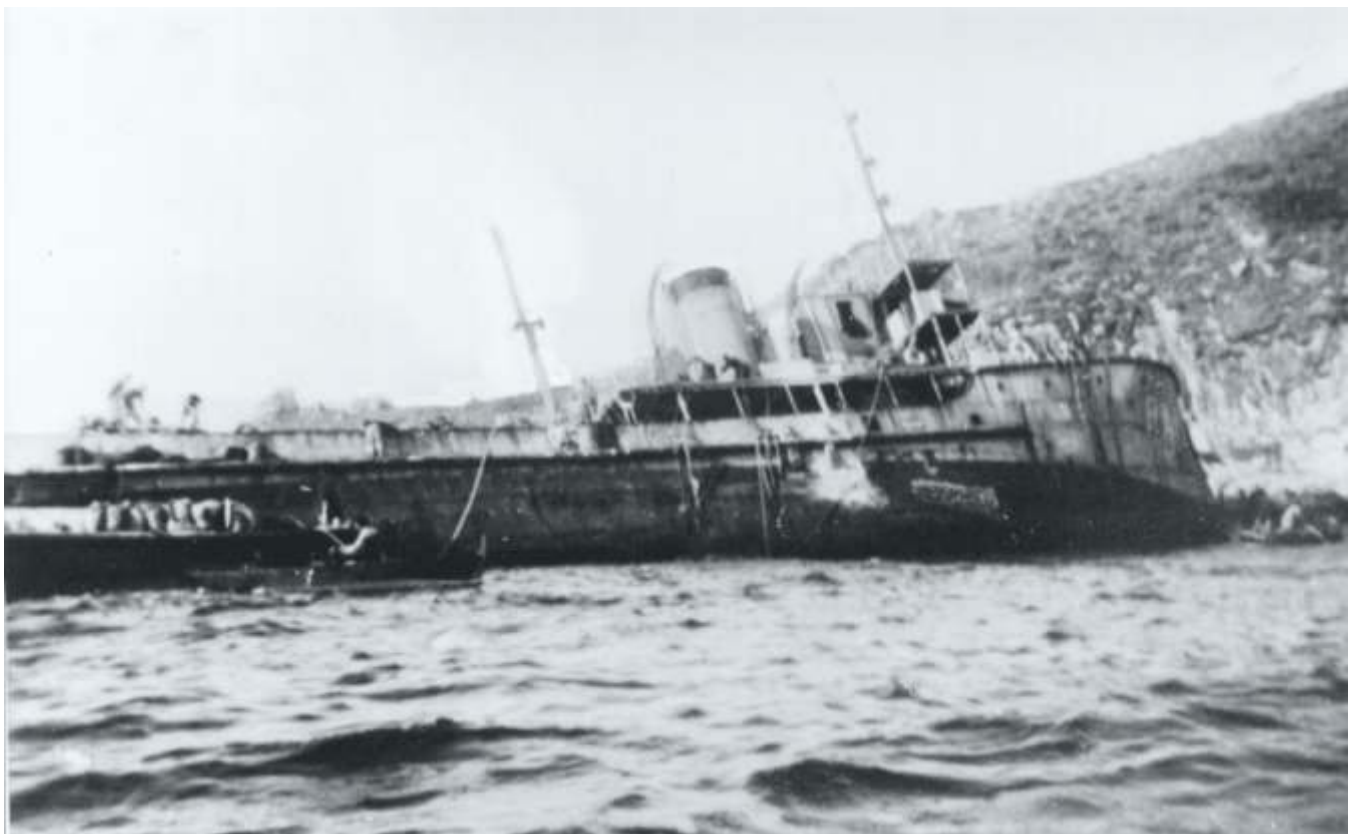
- Celestino Pardellas de Blas. "Mitoloxía: O mito da Santa Compañá na Illa de Ons" (I,II,III,IV). Revista AUNIOS. Nº: 2,3,5,9. Asociación cultural PineirÓns.2000,2001,2002,2004.

-Fernando Alonso Romero. "Los orígenes del mito de la Santa Compañá en las Islas de Ons y Sálvora". C. Estudios Ga- legos.

-Ana Liste. "Galicia: Brujería, superstición y mística". Pen- thalon. 1981

- E o máis sincero agradecemento a todos os veciños de Ons que, con moita paciencia, foron quen de pasar horas comigo contándome estas e outras miles de historias. Sen eles sería imposible recompilar as importantísimas peculiaridades desta única Comunidade Histórica e Etnográfica.

Nota: Algún nome dos illáns que aparecen neste artigo e que me contaron as historias da Compañá, non se correspon- den coa realidade, polo feito de non ferir susceptibilidades.



Remolcador da Armada "Cíclope" que embarrancou ao leste da Illa de Onza. Míranse dornas illáns que participaron no rescate.

AS sabas brancas adobían os corpos na noite alta e cálida.

**Movimentos cíclicos mariños, calor de verán e vento,
soprar suavísimo, palpitaes de areas e amor...**

**Todas as horas se enfeitan co entrelazar das nosas peles acesas,
coa delicadeza da brancura luminosa, coa danza do arroz purísimo.**

**Nos espazos íntimos e senlleiros, capturados co desexo,
revolvémonos entre a paixón e a beleza,
acariciamos a tepidez e a ambrosía,
deleitámonos con palpacións de luz.**

**Pousas as mans nos meus seos espertos
e es liña que suspira e estremece, po de suavidade,
espiral de pracer e presenza, lume do ar, esvoazar de ás.**

**Aliméntome do teu corpo, saboreo os recunchos
de calor,
lambo a pel das túas pernas,
ulo o torso amplo e forte,
apreixo a anemone de luz.**

**Verques o teu amor no interior do meu corpo
e échesme e cólmasme neste espazo de penumbra.
Remexémonos entre areas e sabas, rosa de liño,
e gozámonos devagar gorentando a epiderme de flor.**

**Noite ampla e dilatada,
suavidades que acariñan na humidade,
sabas que se elevan co vento ardente,
espiga que me anega co seu pracer...**

**Apreixo o teu lombo coa suavidade do abrazo,
e entramos no atlántico aceso
coa labarada intensa da culminación da paixón.**

Lucía Novas

*Do libro **Epiderme de estío.***



A pasaxe dos ríos: A barcaxe

Xerardo Dasairas Valsa



Unha das principais dificultades que tiñan que afrontar as rotas terrestres era o paso dos ríos que se facía por vadeo nas épocas de estiaxe e por pontóns de madeira nos ríos menos caudalosos. Desde a chegada dos romanos, a extensión das grandes vías que comunicaban as cidades, levaba implícita a construción de pontes de pedra na que os galegos participaron como escravos.

Estas pontes adoitaban levantarse naquelas cidades que se erguían par dun río como Braga, Chaves, Ourense, Lugo... ou en lugares estratégicos (minería) como a ponte do Bibei. Na Idade Media seguiron a construírse máis pontes, alentadas polos reis ou señores laicos e relixiosos. A maioría delas foron erguidas coa contribución veciñal o que non escusou que se cobrase pontádego polo seu cruzamento.

A par disto, e nos camiños de menor importancia estratéxica, cobrarían importancia os vaos que permitían o paso da corrente de auga cando esta era de pouca profundidade e eximían do pago do imposto de paso. No caso contrario e ante a inexistencia de ponte, funcionaban os portos fluviais que na Galicia dos mil ríos eran abondosos: No Miño, no Sil, no Tambre, no Ulla, no Arnoia, no Limia, no Támega... e en case todos os ríos menores pero con caudal apreciable.

Se a documentación señorial e eclesiástica, de quen dependeron a maioría das barcaxes, suministra datos abondo sobre os portos fluviais e os seus cobros, pleitos e arrendos, a toponimia tamén é exhaustiva neste sentido, aportando nomes precedidos da palabra porto, barca ou barcaxe, que delatan o seu uso.





A barca de Barbantes

Está claro que o uso e rendemento das barcas de río dependía do tránsito comercial de cada época, dos arrieiros, dos viaxeiros, profesións ambulantes, veciños dunha beira do río que ían traballar decote as terras que tiñan da outra banda... Precisamente, a especialización das barcas de pasaxe tiña moito que ver coa súa función e así atopamos grandes barcazas de fondo plano e bordas inclinadas cara afóra, igual que a popa e a proa inclinada para facilitar o embarque. Algunhas destas “artesas” ou “maseiras” como eran coñecidas popularmente, podían embarcar ata tres carros de bois cargados e vinte e cinco pasaxeiros. O desprazamento polo río facíase mediante longos remos enganchados nun cambón, estando as grandes barcazas su-



Barca de dornas no Barco de Valdeorras

xeitas con cordas entrambas beiras para sopor-
tar a forza da corrente. Outras barcas adicában-
se só ao paso de pasaxeiros e vultos pequenos
contando con asentos e remos. Nalgúns luga-
res, as barcas tamén se usaban para os labores
do campo e a vendima como na Ribeira Sacra,
para transportar area como no Ulla, para a repa-
ración de muíños, presas ou pesqueiras e como
non para a pesca.

Neste sentido, chaman a atención as chama-
das dornas do Miño, conformadas por dúas
embarcacións monoxilas unidas entre si mes-
mas con paus atados sobre os que ía unha pla-
taforma para os vultos. Esta embarcación esti-
vo moi estendida no Miño e das últimas recolle
referencias o etnógrafo Xaquín Lorenzo.



Barca dos socialcos do Sil e do Cabe

Nin que dicir tén que moitas destas barcas de
pasaxe nos ríos fronteirizos con Portugal non só
serviron para eludiren as alfándegas senón que
foron un elemento importante no contrabando
que de sempre se desenvolveu entre Galicia e
Portugal.

Quizais o dato documentado máis temperán,
referente á existencia destas barcas de pasaxe,
sexa o da barca de Reza (Ourense) pertencente
ao mosteiro de Celanova segundo nos informa
Olga Gallego nun traballo sobre este tema.

Tamén Iglesias Almeida, a través dun docu-
mento de 1125, dá conta de que Tareixa de
Portugal lle concede privilexio de paso de bar-
cas no Miño que en 1344 volve aparecer nou-



Barcas de pasaxe nun mapa de 1790

tro documento: “*onde anda a barca de Tui*”. En 1485, noméase outra vez através dun contrato de pasaxe asinado polo bispo Diego de Muros co concello de Valença a quen lle arrenda a barca. Durante séculos, esta barca foi coñecida como a do sal por ser este o transporte máis habitual dun elemento imprescindible na economía desta época. Pola descrición, semellaba ser como unha dorna de mar polo seu casco con calime trincado, quizais vestixio da visita dos viquingos a Tui. Esta zona do Miño contou, asemade, con moitas outras barcas de pasaxe



Carocho antigo, trincado, segundo Eliseo Alonso

ubicadas en Goián, Veiga do Louro (Valença), Amorín, Segadáns... En Ourense xa se documentan barcas en 1436, existindo dous portos fluviais (Porto Vello e Porto auriense) constándose tamén documentalmente a súa presenza en Reza, Barbantes, Ribadavia, Castrelo, Astariz... e así en varios lugares, Miño abaixo.

No mapa de 1790 que reproducimos, aparecen reseñadas a Barca de Goián e a de Amorín en Tomiño; en Salvaterra, a Barca de Pedra Furada e a Barca de Brañeyras; en Crecente, a Barca de Sendelle e a barca de Filgueira; en Ribadavia, a Barca de Arnoia; en Punxín, a Barca de Pedro López e a Barca de Barbantes e en Ourense, a Barca da Silva.

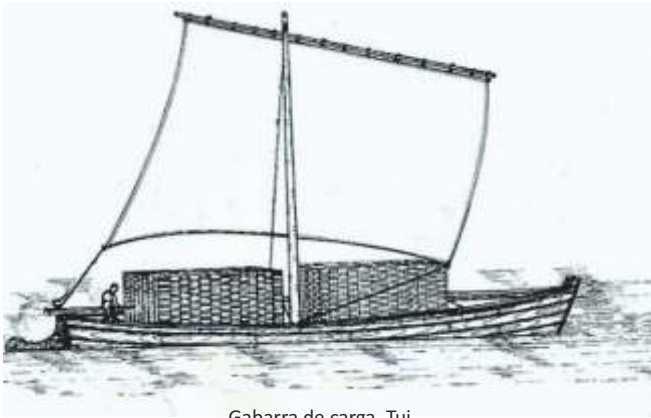
As barcas de Barbantes foron das máis grandes en uso pois unha delas chegou a medir máis de nove metros de longo por cinco de ancho e outra alcanzaba máis de seis metros por dous e medio podendo transportar carros.



Carocho ou anguleiro actual

A de Ribadavia con case oito metros ou a de Vilaira (Barco de Valdeorras) con máis de seis tamén podían facer este tipo de traslados.

Miño arriba tamén existían numerosos portos e barcas ata chegar a Lugo, área na que tamén se fixeron traballos monográficos sobre este tema. Madoz, cara 1842 recolle algúns portos de barcas (chamadas aquí batuxas, batuxos, barquetas, barquixolos), mencionando as “*barcas de Reiriz, Murrelle Pincelo y la de Sar-*



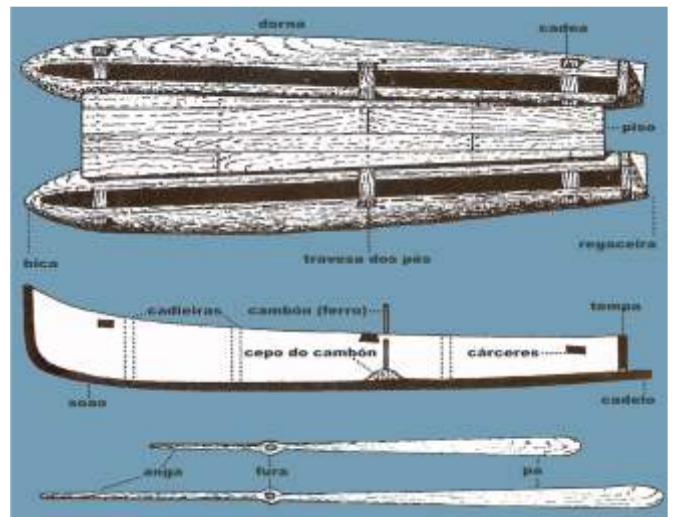
Gabarra de carga. Tui

diñeira junto á desembocadura del rio de este nombre...; pasando el puente de Belesar hasta las barcas de San Andrés de Rivas de Miño y Chouzán, desde donde tomando la dirección al sur se llega á la barca de Los Peares en la confluencia del Sil y término divisorio de las provincia do Lugo y Orense". No Sil e os seus aflúntes tamén houbo portos e barcas de pasaxe, dependentes de mosteiros, abadías, señores, fidalgos e particulares.



Barcas de dornas (arriba) e chalanas de fondo plano en Orense

No topónimo do Barco de Valdeorras quedou constancia dun destes pasos fluviais, mais tamén os había en Correxás, Viloira, Torbeo, San Clodio... A chegada do ferrocarril suporía unha dura competencia no transporte de mercadorías, aínda que nalgues favoreceu o tránsito de viño cara as estacións.



Barca de dornas

Mais, había ser a mellora da rede de estradas e a chegada dos automóviles quen incentivarían a construción de pontes e rematarían con este oficio secular que a duras penas aínda subsistiría no entorno de Ourense ata perto dos anos sesenta como paso de viaxeiros e veciños pola carencia de liña de ferrocarril cara este lado do río.

OS NOMES

As barcas monóxilas de orixe prehistórica, excavadas dun tronco, recibiron o nome de dornas en alusión á súa forma naviforme semellante ao envase que se utilizaba para recoller o viño. Procede da cultura agraria predominante en Galicia, ao igual que o nome de maseiras ou artesas que se deu ás barcazas de pasaxe pola súa forma. O nome de batuxos que reciben as barquetas do Alto Miño semella máis ben unha onomatopea da acción de mollarse con pingas

de auga produto da navegación con pértiga. No referente aos carochos do Baixo Miño cremos que se lles chama así pola cor preta do seu casco produto do embreamento do casco. Estes barcos de esteiro, ao igual que as dornas monóxilas derivarían o seu casco ao trinque por influencia dos barcos normandos ou viquingos que asolaron as nosas rías e o esteiro do Miño na Idade Media.

O OFICIO DE BARQUEIRO

Habitualmente, os barqueiros eran campesiños galegos da zona en que se atopaban as barcas de paso, tanto dunha ou doutra banda do río e alternaban esta ocupación coa do campo. En moitas partes, o barqueiro era o único medio dispoñible para cruzar o río. Basta dicir que só existían dúas pontes sobre o Miño, ata que comezaron construírse as primeiras estradas para as dilixencias e automóviles e oscamiños de ferro, que esixiron tender pontes sobre os diferentes ríos facendo máis doado o transporte. Estas barcas de pasaxe podían estar en réxime de aforada, arrendada ou ser propietario dela. Segundo fose a barca e os remos cos que contase, podían ser manexadas por un ou dous homes.

Houbo épocas de moito tráfego de viaxeiros e mercadorías nas que o barqueiro tiña que aten-



Batuxo en Portomarín



Batuxos perto de Lugo 1907

der a barca todo o día e, en casos especiais tamén debía “estar disposto incluso de noite”.

O mercado da cidade ou da vila, as feiras e as festas tamén lle daban traballo abondo ao barqueiro tradicional quen asemade pasaba a xente cando ía cara o muíño ou a traballar os eidos que tiña na outra beira do río. O barqueiro debía, ademáis, preocuparse polo coidado das barcas, dándolles de cando en vez unha



Barca de Ribadavia

man de pintura ou de chapapote para que se conservasen ben; poñéndolles estopa onde lles fixese falla para que non lles entrase a auga e sacándolas do río cando non as usaba e gardalas nun pendello ao amparo do tempo. Tamén era moi habitual bautizalas e poñerlles un nome mediante un ritual festivo, cura incluído, como se fose un bautizo dun neno. Un dos puntos máis importantes de barcaxe durante séculos foi o entorno da cidade de Ourense que contaba con barqueiros experimentados que se

encargaban de cruzar a xente dunha beira á outra do Miño. Uns eran os que manexaban a barca máis grande, que era a que atracaba no “Porto auriense” ao lado da ponte romana. Nela podían transportarse “*vinde rocíns cargados e os seus mozos*”.



Outros barqueiros manexaban a barca que atracaba no “Porto vello”, situado á altura da actual capela de Portovello. Inda que máis pequena que a outra, tamén podían pasar nela dun lado para o outro do río, varios animais, persoas e mercadorías. Na posguerra franquista, aínda tiñan moito uso os pasos de barca tal como conta un arrieiro galego desta época: “*Ao ir pola comarca de Xinzo tiñamos que atravesar o río Limia, que coa invernia viña moi medrado. Algunha vez tiven que pasar de pé no lombo da besta, pois a auga chegáballe ao medio da barriga, e ademais coa corrente do río podía levala e non sabía nadar. Ao vir de volta da comarca do Carballiño, había que pasar o río Miño en barca, que case sempre nos*



Transbordador Caminha - Camposancos



Barca antiga atopada na Lagoa de Antela

facía o servizo o barqueiro de Astariz: Pero as bestas viñan cargadas, entón o problema non era só que subisen, senón que tiña que estar unha a beira da outra, co peso compensado para que esta non virase e nos botase a todos á auga. Certa vez unha das bestas moveuse, virou a barca e caeu a auga, conseguimos cortarlle as cinchas para que soltase a carga, ela foi nadando ata chegar bastante máis abaixo, onde conseguimos recuperala”.



Barca do Tamega

Como vimos, moitas barcaxes seguirían funcionando ata moi entrada a segunda metade do século XX e irían desaparecendo ao melloraren as estradas e as pontes, a impulso da chegada da nova locomoción en dilixencia, ferrocarril ou automóbil.

Para saber máis

Gallego Domínguez, Olga: *As barcas e os barcos de pasaxe na provincia de Ourense no Antigo Réxime*. Ourense 1999.

Iglesias Almeida, Ernesto: *Notas históricas del Bajo Miño. Puentes, barcas, pesqueras*. Tui 1988.

Lorenzo Fernández, Joaquín: *Etnografía, Cultura material. Hª de Galicia*. Buenos Aires 1962.

[www. Barcas.org](http://www.Barcas.org) (Barcas do Minho).



Conservas Martín Alfageme "Les Maríns" unha conserva de calidade elaborada en Marín

Lino J. Pazos



Lugar onde se situaba a fábrica. En parte do solar levantouse un edificio de vivendas

Hai un par de anos logrei sacar á luz un traballo que levaba entre as miñas mans unha longa década, ao que tentei levar a maioría das fábricas de salgadura e conservas que se mantiñan en pé (e algunhas xa desaparecidas) na recortada costa que vai dende a desembocadura do Miño ata o Finisterre; pois ben, dende o día en que o libro se entregou á editorial xurdiron algunhas novas, e non pequenas factorías, das que tentarei comentarvos algunhas cousas.

Trátase de catro desas empresas familiares (en realidade a lista de fábricas creceu nalgunhas máis) que mantiveron o emprego na

súa comarca a base de moitos esforzos e loita continuada cos grandes produtores de conservas, cuxos propietarios permitíronme profundar nos seus segredos, celosamente acubillados durante unhas cantas décadas; cinguireime neste caso (como primeira entrega) a unha situada na ría de Marín-Pontevedra, que se atopaba en pleno centro urbán da vila que viu nacer a Manuel Torres, Blanco Freijeiro, etc.

Trátase da que fundaron Valentina Alfageme e Darío Martín Alfajeme (eran tía e sobriño), que arrincou a súa andaina arredor dos anos 20 do



Lata de conservas pechada que conserva con celo a familia Martín Otero

século pasado, instalándose sobre outra antiga salgadura (creo que pertencía aos Arias, de Bueu), aínda que antes, Darío xa atendera unha tenda de coloniais e conservas (de aí viña o seu coñecemento do produto e o seu mercado); este activo empresario chegou a ser, á súa vez, en diferentes épocas da súa vida, correspondente do Banco de España, do Hispano Americano e mesmo do Banco Central del Río de la Plata (cando o poderoso marqués de Riestra tamén o era do banco Pastor, para máis tarde montar o seu propio, e explotaba en Marín a fábrica denominada La Caeyra, competindo coa Invencible, de Ferreiro).

Cambio de xeración

Esta fábrica sería rexentada por Darío Martín Veiga¹, que aprendeu a profesión da man do seu pai, xunto cos seus irmáns Miguel (que se dedicaba á compra do peixe en Vigo cando se estableceron naquela ría, pesca que era levada polo propio pesqueiro ata a porta mesma da fábrica e descargadas nas escaleiras que descendían ao mar ao pé mesmo da factoría), e Antonio, ata mediados dos anos sesenta en que pechou (1965), aínda que a produción xa se desprazara ao veciño porto do Con, en Moaña, ría de Vigo (nun solar onde xa existira unha salga especializada en preparar ovas de pescada “pixotas” e

afumado de sardiña, para o que contaba cunha vintena de pequenos fornos nos que se queimaba leña de loureiro, preferentemente verde), que se mantivo activa, aínda que man-

tendo en Marín as oficinas, ata 1982 en que pechou definitivamente as súas portas, (durante algúns anos funcionaron as dúas factorías, a de Marín e a de Moaña a un tempo, o que nos di que a do Con abriu as súas portas nos últimos anos dos 50 ou principios da década

dos 60); na actualidade, moi reformada a súa fachada, esta factoría (a de Moaña) converteuse nun frigorífico.

A maquinaria, que atendía para a súa posta a punto e mantemento o propio Darío, que á vez encargábase da xestión da empresa, constaba das famosas sertidoras (máquinas pechadoras), nun principio mecánicas, Some e Reine; en Moaña forneciase o necesario vapor para movelas grazas a unha caldeira Locomovil, adquirida na Coruña.

Durante a tempada de traballo, que adoitaba coincidir coa que vai de maio a setembro (meses nos que entraban nas rías a sardiña, e o seu mellor momento de sabor e graxa), traballaban na factoría de Marín

arredor de trinta persoas, ou máis; o mesmo sucedería máis tarde na factoría de Moaña, o que supoñía uns bos ingresos aos veciños de ambas poboacións.



Outra das marcas da empresa



Pequena caixa de caudais, decorada co contrasinal da empresa

¹ Darío Martín Veiga falecería o 27 de febreiro deste ano (2017); con el vaise a última persoa que nos podía falar con verdadeiro coñecemento da salgadura e conserva en Marín; descanse en paz.

A fábrica marinense (hoxe desaparecida) en-vasaba numerosas variedades de peixes e mariscos, entre os que destacaba o mexillón das rías, berberechos (mercados na súa maioría en Noia), ameixa de Arousa, filete de cabala e torno en escabeche (de moita aceptación no mercado, mesmo en prazas como a de Bueu), agulla, bonito, capturado polos barcos de Vigo. En fin, practicamente todas as especies de baixura podían pasar ás latas que de cuarto (Club), dual, rectangular ou media, pandeireta, ademais das de quilo e medio, tres e medio e arroba, que equivalía a uns 4,5 quilos, preparaba Martín Alfageme.

A salgadura, que tamén atenderon, chegou a realizarse noutro local veciño, ao que lle alugaban as pías necesarios (parece ser, lembraba Darío, que se trataba de recipientes de pedra dun antigo encascador, que puidese ser de Romai), preparando tamén arenques e outros peixes secos e afumados. Nunha ocasión, un dos barcos de Iglesias (familia de Marín que contaba con pesqueiros) arribou ao porto con nada menos que seiscentas cestas de sardiña, o que supoñía uns 1.200 caixóns (de 38 x 38), logrando procesar esa inmensa cantidade de peixe, para o que se utilizaron as pías citadas e contratouse moita máis xente.

A produción enviábase preferentemente, ademais de venderse en toda Galicia, aos mercados de Águilas, Murcia, onde se atopaban algúns dos

seus mellores clientes, Zaragoza ou Castela, onde eran moi apreciadas e que simbolizaba que aquel primitivo camiño que levaba a salgadura desde os nosos pobos costeiros a Cataluña, pasando pola meseta castelá en reas de mulas, seguía o seu curso a través dos anos, mesmo, para ser máis exactos, teríamos que dicir séculos.

A marca insignia da fábrica foi, seguindo a moda afrancesada, “Les Maríns” (Alonso,

en Vigo, enlataba un dos seus preparados baixo o nome de “Palais D’Orient”, ou o propio Massó co seu “Drapeau”), xogando co nome dos homes que pescaban o produto a envasar (mariñeiros) e o do porto e vila que os acollía (Marín), pasando nos corenta, debido á prohibición da utilización de nomes estranxeiros (en Pontevedra cambiaron o Petit Bar por Pequeno Bar), a denominarse “Los Marinos” (Rexistro de Sanidade nº 12.516 / PO); a conserva elaborada era de tal calidade, neste punto concordaban Darío e a súa muller Teresa, que se vendía moi ben incluso



Membrete comercial



Vivenda a carón da fábrica de O Con. Moaña



Fachada da fábrica de O Con. Moaña

en Vigo (contar que na cidade atlántica por excelencia había un cento de fábricas dedicadas á salgadura e a conserva) onde eran preferidas ás dos provedores locais.

A empresa contaba con camión propio co que se transportaban as compras ou se enviaba o xénero preparado, adquirindo o peixe, na súa maioría, ao armador de Marín, Vicente Iglesias, ata que fallou a pesca de baixura, véndose obrigado a cambiar de proveedor, mercando peixe capturado por barcos de altura, a maioría deles de Vigo.

Darío Martín mantiña moi boas relacións cos outros empresarios conserveiros, sendo común ver nas súas instalacións a nomes tan coñecidos como Gonzalo Lenard, con fábrica en Loira, ou o propio Attilio Gaggero, de Bueu. Agradecerlle enormemente a Darío Martín (agora que se nos foi, considerándo-

me culpable de non escoitar máis detidamente as súas competentes disertacións), á súa muller M^a Teresa Otero, conselleira na sombra, e aos seus fillos Begoña e Juan Carlos (e por extensión a Nuria), por permitirme mergullar na súa historia, poñendo á miña disposición todos os seus coñecementos e cada un dos documentos que atesouran: fotografías, recordos, etc.



Interior da fábrica. O Con - Moaña

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.

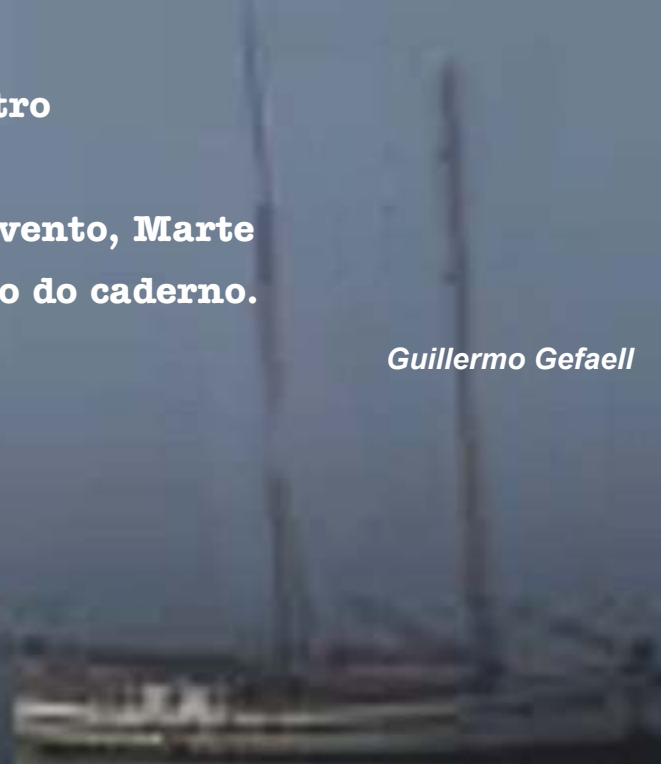
A clareza que anuncia a mañá
resgou o enfeitizo da noite
e os medos fuxiron axiña
mudándose en raios de luz
protexidos dos intrusos do infinito.

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





**In memoriam Celestino Rodríguez Piñeiro, home de mar*

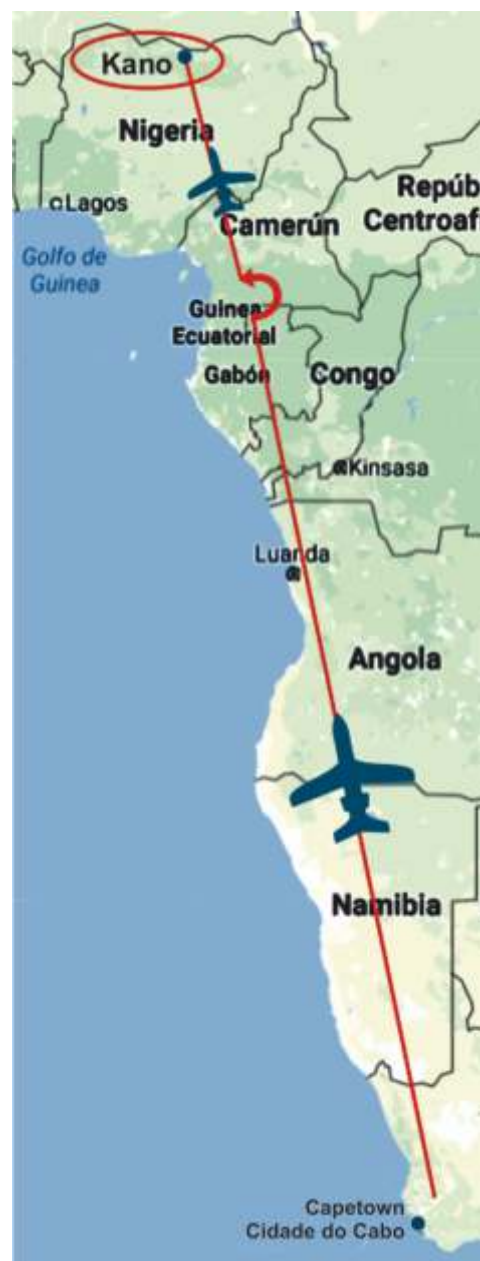
Crónica dun secuestro descoñecido

Salvador Rodríguez

Ás veces, as penurias e os sufrimentos dos mariñeiros non só acontecen no mar. Por mediación do meu irmán, Tino, e respectando o máis posíbel o relato que el mesmo escribiu, vou proceder e a contarlles a historia dun descoñecido secuestro acontecido hai 47 anos en África, e que tivo como involuntarios protagonistas ao meu propio irmán maior e máis ao meu pai, Celestino Rodríguez Piñeiro.

No mes de agosto de 1970, o meu pai xa rematara aquela campaña de pesca de altura no sul de África. Dispúñase, xa que logo, a voltar a casa. Naqueles tempos, Pescanova levaba a cabo os cambios de tripulación dos seus barcos mediante a contratación dun avión cuatrimotor de hélice da compañía española Spantax, cuxa flota de aparatos dedicaba na súa principal actividade, a ofrecer vós charter aos seus clientes, sendo Pescanova un dos máis importantes.

Entrementres o meu pai agardaba en terra, meu irmán Tino, maquinista naval, desembarcaba no porto de Walvis Bay nunha avioneta que cruzara parte da sabana africana, pero que non puidera chegar a Cidade do Cabo (Cape Town), senón a un pequeno aeródromo situado a 300 kilómetros do seu destino. *“Xunto con dous compañeiros -cóntame meu irmán- tivemos que contratar un taxi ata Cape Town, e chegados alí aloxámonos dous días nun hotel á espera da saída do avión que nos correspondía. Eu sabía que o avión no que ía a regresar a España era un dos que Pescanova charteaba para as súas tripulacións, pero o que non podía sospeitar era*



que nese avión ía a atoparme co meu pai, ao que no vía desde había máis dun ano. Imaxínense a sorpresa que nos levamos os dous cando nos encontramos no aeroporto!”. O plan de viaxe do avión era saír de Cape Town ao mediodía, facer unha escala na antiga Guinea Ecuatorial Española para cargar combustible e dalí voar directamente con destino a Madrid.

Pero resultou que, cando faltaba arredor dunha hora para aterrizar en Guinea, o comandante comunicoulles aos pasaxeiros que non podía efectuar esa escala porque, segundo as palabras que lle escoitaron, “alí non daban permiso de aterraxe porque o avión proviña dun país (República Surafricana) no que existía o apartheid, a separación entre brancos e negros”. Asemade, o comandante informaba que “se estaban facendo xestións para solucionar o problema pero que, se en Guinea finalmente non o permitían, axiña os pasaxeiros serían informados do novo destino”. E a todo isto, o combustible do aparato comezaba a escasear...

Transcorrida máis dunha hora que todos viviron con inquietude e desconcerto, o piloto volveuse a dirixir aos pasaxeiros para decirlles que por fin atoparan un aeroporto no que aterraxar: era o de Kano (Nixeria).

“Estando xa próxima a manobra de aterraxe –relata Tino- o comandante comunícanos que cando tomásemos terra en Kano, os pasaxeiros e a propia tripulación, teríamos que baixar do avión sen levar connosco obxecto algún, deixando todo o que levábamos no avión e sen que ninguén opuxese resistencia ás tropas que nos estaban agardando... Era xa de noite, fixéronnos baixar a todos, e ao poñer pé en Kano decatámomos de que estabamos rodeados dun pelotón de soldados armados que nos apuntaban coas súas metralletas e procedían a rexistrarnos de arriba abaixo coma se fósemos terroristas ou delincuentes”.

Á medianoite, pasaxeiros e tripulación foron encerrados nun barracón herméticamente pechado, sen ventilación, a alí padeceron máis calor que ningún outro día da súa vida, xa que daquela era pleno verán. Alí dentro, meu irmán achegouse ao lugar onde estaba o meu pai para animalo e atendelo en todo o que lle fose posíbel.

Foi aquela noite, mentres pemanecían no barracón, cando os pasaxeiros, informados pola tripulación, empezaron a enterarse do que díaños estaba pasando. E o que acontecía era que aqueles militares nixerianos confundíranse de





Kano City

cabo a rabo, pois non sabían que aquel avión era español e que transportaba unha pasaxe íntegramente española, e non, como o crían eles, a mercenarios da oposición ao réxime daquela vixente nunha Nixeria que ficaba en plena guerra civil.

“Sentímonos como presos de guerra, tratáronnos moi mal. Nas primeiras horas nen auga nos deron, e con aquel calor sofocante sentímonos a piques de morrer por deshidratación, -confesa Tino. Aquelo era un secuestro en toda regra, e ademáis un secuestro moi perigoso: de feito, todos os que alí estábamos confinados, tememos polas nosas vidas”.

Doce horas despois, e xa conscentes do seu erro, as autoridades nixerianas comunicáronlle aos pasaxeiros que axiña poderían saír do barracón e reemprender a súa viaxe de regreso a España.

Respiraron todos tranquilos pero aínda terían que agardar cinco horas máis (ata as 17.00

h.) para que por fin puidesen embarcar no avión que os trasladaría ao aeroporto madrileño de Barajas. Ámbos os dous, pai e fillo, despedíronse alí mesmo: meu pai tomaba un avión rumbo a Galicia e o meu irmán, outro con destino a Cádiz.

Chegado a casa, Tino enterouse de que, durante tres días, nin a súa compañía nin a do meu pai (Pescanova) tiveran coñecemento algún daquela secuestro; isto é, que durante 72 horas ninguén, agás os de Spantax, souberon nada deles.

Os dous Tinos (pai e fillo) aínda tardaron bastante en contarnos ao resto da familia o que lles acontecera durante aquela viaxe. Só nos dicían que se atoparan no avión, e punto. De feito, eu ao meu pai non lembro terlle escoitado esta historia ata moitos anos despois. É que el non era moi partidario de contarnos os seus sufrimentos. Para o meu pai, todo ía, todo estaba sempre ben, moi ben...

PONTEVEDRA BLUES

Descendo van as horas cara o río
e a loita da semana traballada
vaise indo.

E decátome
das cousas que amo nesta noite.

Un cear de xabarín
ben estufado
cun viño de bo corpo
a darlle xeito,
o acougo que se atopa nos recantos
das cativas prazas
de Pontevedra.

Aquelas flores nos balcóns,
as vellas casas,
un gin-tonic de Gordon's
no Universo,
a muller falando leda das súas cousas
co furabolos
tocando os beizos.

A conversa barullenta dos amigos
subíndose de ton
nalgúns momentos;
a vácua promesa
de ir as xardas
no vello barco,
o aos corbelos.

Xa sei que non é moito
o que vos digo
-Até mesmo é un tanto decadente!-
máis é o que me acouga neste intre
após xa ter bebido,
intensamente,
a vida noutros rumbos,
noutros ventos.

Guillermo Gefaell



Entrevista a Ramón Albert, fabricante e construtor das velas dos barcos Galos

Ana Gil Medraño

Ramon Albert é metade catalán, por parte de pai, e metade madrileño, por parte de nai. Pero as voltas que dá a vida fixo que se enganchase primeiro ao mar, e logo recalar en Galicia onde montou unha velería que se especializou en velames tradicionais. Na súa velería é onde se fixeron as velas dos barcos da nosa asociación: os polbeiros, a traíña, o xeiteiro e as dornas.

A nosa curiosidade levounos a saber da súa vida, e case sin quere-lo descubrimos que estivo metido en pleno xérmolo da recuperación dos barcos tradicionais en Galicia. Falamos con el, isto é o que nos contou.

...Sempre houbo na casa relación co mar porque o meu pai estudou para radiotelegrafista e estivo embarcado uns anos na mariña mercante. Ata casou vestido de oficial de mariña. Como moitas familias madrileñas no verán iamos de vacacións a Alicante. Un día, tiña eu 14 anos, e paseando por Madrid vín na portada dunha revista un precioso barco veleiro coa vela maior e o spinnaker izados. Merqueina, esa e moitas máis... Aí empezou a picarme o bicho pola navegación, tanto que ata na familia empezaban a alarmarse. Tal interese me vían que me matricularon nunha academia para quitar o que agora sería o PER. O caso é que eu xa tiña o título pero aínda nunca embarcara.

Entón o meu pai no seu traballo entérase, por mediación dun compañeiro, o señor Angulo, que en Galicia había unha escola de na-

vegação. E proponme matricularme para así poder mercar despois un pequeno veleiro familiar.

Con 16 anos eu viñen a esta escola do CI-NA, era a primeira saída que facía só, sen a familia, tamén era a primeira saída do Guadarrama cara ao norte. Apunteime na primeira quincena, debía ser polo 1976/77. Cheguei ao sitio: Punta Cabalo, Area de Secada, a Laxe da Pombiña...

Aínda seguen a ser das paisaxes máis fermosas que podes atopar. Quedei abraiado!

Empecei o curso, que era de inmersión pura, intensivo a mais non poder. Baixabas ao pobo unha vez na semana, o resto era de navegación todo o día. As noites amenizábanse con reunións, ao son das guitarras, ao redor da queimada. Esa escola montáronna aquí, no ano 68, con sede central na Bretaña



Francesa e que se expande tamén por Córcega ou Cerdeña... non sei ben, e tamén por Madrid. Estaba relacionada co Liceo Francés de Madrid e por iso a maior parte do alumnado viña de Madrid, aínda que tamén había xente de Bilbao e outros puntos de España. A escola estaba aberta a todos pero a relación coa xente de Galicia era practicamente só institucional. Nas inauguracións dos cursiños viñan o Capitán de Mariña, o Alcalde, e outras autoridades do lugar.



Cosedora industrial de teas fortes

Era una escola moi boa, con moito rigor de ensinanza, alí aprendías realmente ben as artes da navegación. Os franceses trouxeron barcos, monitores,... O caso e que eu fichei ese ano, o seguinte e outros máis. O mar e a vela convertéronse na miña afección, era case unha obsesión.

Cando acabei COU, metinme na Mariña Mercante, pero eu fixera o COU por letras e aquilo custabame demasiado, así que dei-xei e empecei unha peregrinaxe por varias carreiras, sen atoparme cómodo en ningunha. Mais a vela seguiría sendo recorrente durante varios anos nos veráns. Fixen o nivel un e nivel dous, e logo xa pasei a ser monitor na escola (durante un mes inteiro vivía no centro).

Non pagaban por iso, nin por navegar e tampouco cobraba por dar as clases, era a compensación pola utilización dos barcos.

Non pagaban por iso, nin por navegar pero tampouco cobraba por dar as clases, era a compensación pola utilización dos barcos. O resto do verán pasábao entre Asturias e Alicante, onde xa tiña o meu pequeno veleiro familiar. Aínda non tiña relación coas embarcacións tradicionais a excepción das axudas que faciamos todos os turistas cando entraban a varar na area, pois daquela non había peiraos: Eran uns botes de madeira que debían medir como 6 metros de eslora. Andaban ao langostino e mais á ameixa, de feito lembro ter visto "arrastrar" pola ameixa desde embarcacións á vela (coma o "can" aquí a motor, alí teño visto facelo á vela)

Logo chegou o tempo de facer o servizo militar e pedín facelo por mar, eran seis meses máis pero dábame igual, eu non podía ir por terra, a miña obsesión polo mar xa estaba demasiado arraigada. Volvín de novo a Galicia, esta vez a Ferrol, na Graña. Entón o primeiro día que saín, vestido de *popeye*, xa fun preguntar ao Clube Naval se podía navegar alí. Enteráronse no meu destino, que era nun destrutor, da miña afección e acabei regateando os fins de semana de proel nun snipe cun comandante da armada.

Nunha regata na que quedamos relativamente ben, aproveitei para insistir no meu traslado, pasando do destrutor á Escola

Naval de oficiais, a dar as clases de navegación de vela lixeira. Alí coñecín a Campos, a Gándara, Cigarrán, Rolando Andrade..., moitas persoas que aínda hoxe seguen vinculadas ao mundo do mar e da navegación a vela.

Na mili aproveitei ben o tempo e fixen "patrón de cabotaxe" e, ao rematar a xornada, metinme nuns cursos de construción de barcos de fibra. Así que cando terminei, quedei

uns anos por Ferrol traballando nos estaleiros e participando en varias construcións, algunhas moi punteiras, por exemplo construímos o Sirius I, un barco contratado pola Mariña para ser utilizado polo entón rei de España Juan Carlos I.

Cando acabou o de Ferrol, empecei a preparar unhas oposicións para a recién creada policía fiscal. Nesas estaba cuando me chega unha notificación de que a escola de vela do CI-NA buscaba unha persoa para facerse cargo do material do pañol, o mantemento dos barcos e demais enseres nunha nova sé que querían abrir en Cabo de Cruz-Boiro. Non o dubidei e alá fun... Así van pasar cinco anos aproximadamente. No verán facía tamén de monitor amais de pañoleiro, sempre me gustara traballar o poliéster, polo tanto disfrutaba de ter que coidar os barcos sobre todo, e cando era necesario, tamén arranxaba as velas, pouco a pouco fun aprendendo a coselas, reparalas...

Por ese tempo empezaban a facer na Illa as regatas de dornas. Eu apenas coñecía esa embarcación pero chamábame a atención a espectacularidade que iso espertaba no lugar. Tanta, que ademais de haber decenas de barcos, moitos deles bateiros, facendo o seguimento en directo, ditas regatas filmábanse e logo, nos diversos bares da zona, proxectábanse os vídeos durante varios días. Era moi competitivo todo ese mundiño, e fixo moito pola promoción desa embarcación.

Eu tamén fún ver esa primeira regata nun barco da escola, só de acompañamento, sen participar. Na segunda volta á Illa participei con Xulio o que agora é o compañeiro nesta velería, na súa dorna. Chegamos os últimos pero era o de menos. Non tiñamos nin velas, prestáronnos unha de lona vella no Grove e de camiño xa nos

...e cando era necesario, tamén arranxaba as velas, pouco a pouco fun aprendendo a coselas, reparalas...

rompeu. Na Illa sacaron outra dun faiado e prestáronnola. Era un día de néboa e nós fomos sempre pegados á terra. Ao final chegamos casi de noite, pero chegamos.

Dada a miña relación coa xente do lugar, que deberon ver un forte interese en min neste tipo de embarcacións, liaronme de mala maneira e, sen apenas ser moi consciente, acabei mercando unha dorna pequena que se chamaba *A Masiel*.

Cambielle o nome, e aínda que din que trae mala sorte, o certo dese dito é simplemente que se cambia a sorte da embarcación. Un señor preparouma e leveina para Cabo de Cruz. Nunca conseguín que esa dorna navegase ben, eu soubenno ver mais tarde: o pau era demasiado curto.



Vela vermella no xeiteiro

No verán abriron un chiringo na praia e fíxenme amigo do dono: Isidro Mariño, un personaxe clave na creación e o rexurdir da recuperación das embarcacións tradicionais. Ese mesmo verán rematou o meu contrato-beca coa escola de vela. Pero eu xa non pensaba volver a Madrid, ata tiña moza aquí, así que ese mes de setembro, Isidro proponme ir facer un cursiño de construción de dornas que se organizaba na Illa. O carpinteiro que o daba era Santiago Cores que de mozo traballara con Fraga, un dos

máis famosos carpinteiros e construtor de dornas do Barbanza. Alá fun eu..., serróns, cepillo urco, trencha, machada, táboas e pouco máis para iniciar a construción de cinco dornas. Alí estiven dous cursos de nove meses, un ano e medio no proxecto. Non tiña nin un peso pero tiña unha dorna e a axuda do meu pai. Empezou a gustarme o tema de facer barcos de madeira e toda a súa liturxia como ir buscar paus ao monte, etc. Cando acabamos de facer as dornas dixo o mestre carpinteiro: agora hai que facerlles a vela.

Eladio Martiñán era o paisano que nos ensinaría a facelas no cursiño. Aparece, no lugar onde estabamos, cunha vara que tiña unhas marcas, fixo un trazado sobre o pano co fio (todo isto no chan da sala) e coa vara que tiña, seguindo ditas muescas, foi marcando os ángulos dos puntos de escota e verga que estaban extratécnicamente marcados na súa vara. Aquel proceso espertou tremendamente o meu interese pola confección das velas.

Rematados estes cursiños eu tiña que traballar, así que embarqueime unha tempada. Cando viñen de volta, o meu amigo Isidro sacara adiante un proxecto de reconstrución de barcos tradicionais que se facía coa implicación da Consellería de Pesca e Porto de Ma-



Outra máquina cosedora con máis espazo de cosido

Alí nos iniciamos nos Encontros, entre eles o Iº Encontro de Brest no ano 1992, como orixe doutros que se instauraron en Galicia posteriormente.

rín, no Centro da Aixola nunha nave deste porto. Presenteime, e fun seleccionado. Era un proxecto moi interesante: Isidro Mariño sería o coordinador ademais de xérmolo e armadanzas de todo o que logo se considerou o movemento de recuperación das embarcacións tradicionais galegas Tomás Perez levaba o módulo de novas técnicas en construción de barcos, Antonio Panxón o de cabullería e

eu o de velería. Foron varias as embarcacións que se recuperaron e varios os anos de apaisante traballo en prol da causa tradicional. Empezamos con 60 alumnos e ali se reconstruíron barcos como: *O Nova Mariña, o bote polbeiro, a gamela da*

Guardia e a gamela coruxeira...

Alí nos iniciamos nos Encontros, entre eles o Iº Encontro de Brest no ano 1992, como orixe doutros que se instauraron en Galicia posteriormente. Fixemos varios proxectos e ao cabo duns anos rematou o noso paso pola nave, pero eu xa tiña definido o meu oficio e seguín a facer velas o resto da miña vida.

Por aquel tempo tamén lembro que fixen dúas velas para unha regata de dornas na Illa, as da miña dorna e outra para a que levaba Isidro e Tomás Perez, o de Cangas, que era moi bo patrón. Nós non quedamos nin ben nin mal pero a noticia, ao chegar a terra, era a destacada ventaxa que lles quitara a todos a dorna de Isidro e Tomás. Foi un día de gloria e festa para nós, e particularmente para min, que me sentía igual de merecedor do éxito por construír a devandita vela.

Era moi competitivo todo este mundiño... Cada ano podías ver nas velas os engadidos que lles ían poñendo os participantes para facelas máis grandes. Chegou a reunirse un "consello de sabios" para delimitar as medidas das velas...

Pouco a pouco funme especializando nestas creacións. As nosas velas daban moi bos resultados, para nós eran as mellores velas de dornas do mundo!

En principio traballaba na casa e xa pouco despois xunteime con Julio que é o meu actual socio. Traballabamos no faiado pero un día encargaronnos un xénova para un Kech, un barco de 20 metros de eslora, con máis de cen metros cadrados de vela. Claro, tal envergadura de pano non tiña cabida no noso faiado, polo que alquilamos a metade da nave na que estamos agora. A partir dese día xa montamos a velería formalmente neste local, puxémoslle nome "Taller de veleria" e buscamos un logotipo moi parecido ao que temos actualmente.

Como en todo, vas aprendendo a profesión a base de practicar, e ás veces as cousas non saen no primeiro intento, por exemplo a primeira vela que fixen para un polbeiro era moi pequena, porque a min xuraron e perxuráronme que eran así, e non considerei esta foto no seu valor (dixo mirando unha foto dun bote polbeiro do libro de Massó). Eu sempre tentei fusionar, todo ten que ser útil.

Non me doen prendas para usar tecidos modernos, pero o tradicional hai que respetalo na súa maior parte. Hai que recoñecer que as mañas de facer tradicionais teñen o seu por qué. Esa era a diferenza dende sempre con outras velerías, precisamente por ter consideración con esas características tradicionais. Atendemos a este tipo de detalles propios das embarcacións tradicionais. Tratámolas con todo o mimo, consideración e respecto que se merecen. De saber como está feita unha vela tradicional aprendes moitas cousas, porque non eran tontos os mariñeiros de antes,

Non me doen prendas para usar tecidos modernos, pero o tradicional hai que respetalo na súa maior parte. Hai que recoñecer que as mañas de facer tradicionais teñen o seu por qué.

nin moito menos! A vela era importantísima. Por exemplo, a da gamela da Guarda é a vela mais fina en confección que vin eu na miña vida. Leva tres relingas. Unha vela normal leva un batedor e unha mordaza, non? Pois ésta leva tres cabiños cosidos, primeiro leva un dobladiño e dentro un cabo, logo outro máis grosso que cando o coses a man, sempre rodea ao primeiro cabo, e logo, ademáis, tén a volta que recolle na relinga para que tire da vela.

Agora na velería moderna deseñas no ordenador e sacas un perfil para este vento e tal ou cual... e con ese perfil tés que facer a vela que se corresponde co mesmo. Con eses datos pásase ao tecido (kevlar, dacron e outros) e corta, cose e tira. Na tradicional non só hai que pensar en que resista a vela, senon tamén neses outros factores como que esta estire como debe e hai que aproveitar a flexibilidade...



Prensa rematadora dos ollais



Bote polbeiro

É outra maneira de plantexalo, fermosa tamén. Tés de saber como solucionas o puño de escota para que non saian enrugadas. Non entendía eu ben cando na Illa os mariñeiros me dicían: aquí tés que ir fruncindo máis o pano... Porque claro, os vellos tampouco che ensinaban ben como, e porqué, así que tiñas que ir ti desentrañando as razóns.

O mesmo se pode decir coas proporcións... Eu facía velas para as dornas, pero estas eran máis pequenas. No caso do polbeiro, foi fácil, dado que nos trouxeron unha vela de Bueu, que se probou, e navegaba realmente ben, aínda que tamén era pequena; incluso se levou a Brest no primeiro Encontro. Pero a primeira vela que fixen para un polbeiro era moi pequena, porque a min xuraron e perxuráronme que eran así. Cando vin un día unha foto dun polbeiro, e vin que a vela chegaba dende a proa ata a popa, pensei como sería a navegación dese

barco con semellante velacho e sentín enorme curiosidade. A base de fotos e de información adicional fomos sacando proporcións dun barco e doutro e así ían saíndo as velas para cada un. A que máis costou foi a vela de relinga.

En Bueu sempre houbo pautas... Para o xeiteiro de Bueu conseguimos un tecido que non era de algodón precisamente pero trátase dun tecido de ton vermello, de orixe escocesa de poliéster fibra corta, que imita ao algodón perfectamente. Foi feita e relingada a man con pauta tradicional. Tamén son deseñadas co ordenador, iso axuda pero ese non é o patrón definitivo. As velas dos barcos dos Galos son puramente tradicionais: a traíña, o xeiteiro, as dornas e os polbeiros.

Así fomos facendo unha vela tras doutra, ata hai uns anos que a cousa parece que parou un pouco. Na velería tratamos de facer unha recuperación de deseños a base dun traballo de búsqueda, recollida e restauración.

SOBRE O FUTURO

Eu non sei se tocamos teito ou non no tema da recuperación que se fixo en Galicia pero certamente foi moi importante. Creo que en España non hai nada comparable, igual porque nin teñen a riqueza de modelos de barcos..., non sei.

O problema é logo seguir, as actividades que fas, iso é o tema mais complicado. Non só na vela tradicional, senón na outra tamén.

No mundo da vela tradicional, de entrada, a min dáme mágoa que estean separados a FGV (Federación Galega de Vela) coa vela tradicional e a FGCMF (Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial). Iso fai que ambas navegacións corran camiños sempre separados.

En Bueu sempre houbo pautas... Para o xeiteiro de Bueu conseguimos un tecido que non era de algodón precisamente...



Por exemplo aquí en Vilagarcía, está o CAR (Centro de Alto Rendemento de vela Galego) e eu preguntome: por qué non teñen ningunha representación alí as embarcacións tradicionais? Un par de dornas, un galeón, unha dorna nai que é típica de Vilagarcía... Se cada todo pasa por maior apoio institucional, como casi todo, pero algo habería que facer para darlle maior relevancia. Non digo que regateen nelas pero que se valoren, para facer tamén nelas cursos de iniciación. Por que non?

Os clubs náuticos en xeral deben estar máis implicados coa vela tradicional. Agora xa algúns organizan percorridos ou regatións pero parece pouco. Igualmente por parte das institucións, algo xa se fixo a modo de acampamentos de verán, organizados pola Deputación, onde viñan mozos doutras partes de España a facer cursos de vela. Por exemplo un ano aquí nas Inas, déronlle a eleixir aos nenos entre: vela lixeira, táboas e vela tradicional en dornas: Pois enchéronse todos. Tamén en Bueu e Moaña se enchían as xornadas de singraduras polo Morrazo, complementadas con taller de carpintería de ribeira, velería e cabullería. Acampamentos que se organizaron dende a Xunta de Galicia para mozos maiores de 18 anos de toda España, cunha duración dunha semana mínimo.

Os clubs náuticos en xeral deben estar máis implicados coa vela tradicional.

Ese tipo de iniciativas son as que axudarían que a navegación tradicional perdure.

A miña opinión sobre a posible evolución é clara. Como todos sabemos o máis importante no mar é a seguridade, este é un concepto moi tradicional. Hai cousas que ti non debes obviar, as embarcacións tradicionais naceron no seu tempo pero tamén foron seres vivos. Para min tódolos barcos son seres vivos, que sempre estiveron en evolución, salvo raras excepcións. Cando ti observas unha costa, podes ver unha secuencia de embarcacións, unhas un pouco mais adaptadas a unha tarefa, outras a outra... Incluso hai adaptacións que seguramente no seu momento dixeron que eran unha aberración, pero co tempo resultou adecuada e necesaria. Os barcos sempre se fan para algo, non se fai sen máis, responden a unha utilidade, por

iso eu creo que a embarcación tradicional, agora, téñen clara utilidade para lecer. Non hai que terlle medo as evolucións.

Ningunha asociación debera ofenderse se nunha embarcación se metese unha vela que pese 2 kilos en vez de 7 e que cando chove se emchoupa, aumentando aínda máis ese peso. Poderíase logo cambiar o algodón polo dacron? Eu penso que si. Por algo, hai certo tipo de embarcacións que se quedaron varadas no tempo.





Recorte dun puño tradicional

Se cadra, non foron capaces de adaptarse a un determinado oficio nin utilidade.

Nós en dornas temos feito barrabasadas, por unha banda fixemos velas de dornas ao máis puro estilo tradicional, pero tamén fixemos foques de seguridade para facilitar a manobra en momentos de necesidade, como por exemplo para ir un tripulante só, un día duro de nortada, para poder virar sen ter que baixar a verga. Certo que nese intre non estás exercendo de purista de nada, so estás disfrutando da dorna, que é o fundamental. A embarcación tradicional, con todo o seu coñecemento, poida que sexa importante conservala e saber velear nela, por suposto, pero certas adaptacións ocasionais non lle fan ningún mal, ao meu parecer.

Por exemplo, creo que foi o irmán de Tomás Pérez de Cangas quen fixo unha adaptación de embarcación tra-



dicional para me-nosválidos. Esa foi unha boa idea, claro, non lle puxo unha vela de gamela da Guardia, que dende unha silla de rodas non era doado manexala, senón que leva outro sistema de aparello, pero... e que? Está aproveitando a idea da gamela, adaptada ás necesidades.

Xa estarán os rapaces da Guardia ou unha asociación para cultivar esas outras esencias tradicionais!

Nas velas é onde máis estamos disfrutando desa hibridación. Agora, por exemplo, a gran maioría das velas (as dos Galos non) non son algodón que enchoupan e pesan, son de dacron e ninguén se queixa disto, porque é moito máis segura por ser máis lixeira. Son velas de tecido moderno, que pesan pouco e están a facer os barcos moito máis seguros que coas velas de materiais antigos. Ahí están as dornas que confirman esta hibridación e os barcos clásicos que xa se adaptaron antes.

E si puidesemos fomentar e promocionar tamén as embarcacións de madeira dende a Consellería de Pesca ou outros organismos estatais, posiblemente melloraríamos certos aspectos medioambientais, ecolóxicos, tan necesarios neste momento da evolución do planeta. O piñon ecolóxico costa collelo pero sería axeitado propicialo.

O feito de ir ao monte a coller un pau permítrianos ter a máis persoas esculcando os nosos montes. Non falemos sobre o ciclo pechado da madeira, como nace no monte, despois pasa a formar parte dos barcos e logo apodrece no mar. A pouca pegada ecolóxica que este proceso nos deixa, certamente é cero. En todo caso sería positiva, pois xa empezas antes a coidar as árbores nos montes Sen esquecer-

nos dos desguaces ou chatarreiras de barcos de fibra, que non saben como desfacerse dela. Pero claro, é moi traballoso manter un barco de madeira. Certo que son dúas cousas diferentes: que fomentes a tradición e que fomentes a evolución, mais todo ten o seu momento para facelo.



O Grupo de Bueu

Xaime Toxo

No verán de 1936 Maruja Mallo ten 34 anos e vén a Bueu en compañía do seu mozo Alberto Fernández Martínez, tamén coñecido como Alberto Fernández “Mezquita”. En Bueu xa non se atopa quen era o seu gran amigo venezolano, o escritor, político e profesor, e futuro presidente da República, Rómulo Gallegos, que estivera vivindo na praia de Beluso ata o mes de decembro do ano anterior, antes de iniciar o regreso ao seu país desde Barcelona, unha vez derrubada a ditadura que o condenara ao exilio.



Maruja Mallo

Mais si que se encontran outros coñecidos aos que lles apetece recuperar, saber deles, compartir os días longos do verán, manter conversas demoradas, proxectos e xeiras de descanso, e gorentar dos areais que Alberto, coñecedor xa do territorio, se encargará de amosarlle a Maruja.

Estes outros compañeiros son Federico Ribas, José de la Torre, Francisco Escáneo e Johan Carballeira. Porque outro ausente de Bueu neste verán do 36 é o profesor e escritor, gran amigo de Carballeira e Escáneo, que actúan como padriños na súa voda coa fermosísima Jo-

sefina Malvido hai catro anos, no 32: o fillo do Axudante de Mariña, Don Gonzalo, o futuro premio Nacional de literatura e autor da triloxía *Los Gozos y las Sombras*, Gonzalo Torrente Ballester, que se encontra na universidade da Sorbona en París preparando a tese doutoral.

A que se debe que elixan Bueu como destino? Por que a praia de Beluso? Poderíamos aventurar que ás veces as fadas se confabulan para facernos felices e que aquel verán prometía selo, ademáis viña cheo de proxectos; pero, as máis das veces, as fadas trabúcanse e o verán case recén inaugurado, rematou prematuramente dun xeito tráxico, moi tráxico para algún dos compoñentes do grupo. Con todo, o inicio non puido ser máis prometedor.

Unha vez que deixaron atrás o convulso Madrid, onde viven, Maruja e Alberto empezan a percorrer unha Galicia que lles debeu parecer a imaxe real dunha República posible, de cambio e de progreso; non en balde, a Frente Popular gañara as últimas eleccións e moitos dos seus amigos e coñecidos son deputados nas Cortes españolas.

Eles móvense nos ambientes cultos e politizados dunha elite intelectual inmersa nun proceso acelerado de instrución pública, queren levar a cultura adiante polos agochados recantos rurais do país, e idearon para facelo as Misións Pedagóxicas, un invento xenial da Institución Libre de Enseñanza, unha das institucións máis odiadas polo antigo réxime conservador e pola igrexa, e que o franquismo se encargará de extirpar ata as súas raíces mais inocentes e virxinais. Alberto milita nunha organización de orientación trotskista chamada PO-UM (Partido Obreiro de Unificación Marxista), o que no Bueu daqueles días debía sonar máis a estoupido de trono que a forza política organizada, e probablemente acode a Galicia para colaborar na inminente celebración do congreso do seu partido.

España está atravesando un momento álxido de profunda transformación, onde proliferan as vangardas, artísticas, literarias e políticas. As posibilidades que ofrece a fotografía son unha das novas fronteiras estéticas da arte. Case todo se pode dicir a través da fotografía. Esta vertixe de modernidade que provoca posuír unha máquina fotográfica vai dar lugar en Bueu a unhas manifestacións sobranceiras e terá un efecto contaxioso entre os seus practicantes, con dúas coleccións ben documentadas: a da familia Massó e a de Attilio Gaggero. Mais, só unha delas está editada, o Álbum de Massó; debería existir un probable terceiro fondo fotográfico, o dos irmáns Lago Carballal, da praia de Beluso, non documentado e hoxe extraviado ou desaparecido. O cine, agás algúns intentos de carácter documental relacio-



Alberto Fernández

nados coa pesca, realizados polos irmáns Massó, aínda queda un pouco lonxe, fará falta a enerxía cósmica dun talento como o de Carlos Velo para poñelo a rodar; mais tamén chegaremos aí. Non parece haber atrancos para esa comunidade de mozos que teñen o horizonte como futuro, e Maruja, como moi poucos artistas, representa como ninguén o espírito das vangardas.

Se nos preguntamos sobre as razóns que fan coincidir a un grupo tan especial, creativo e talentoso en Bueu nese intre histórico, habería que manexar certas doses de casualidade e

mesturalas co determinismo dunha certeza: podía suceder e sucedeu en Bueu.

Ímonos remontar uns poucos anos atrás, a 1931. Ese ano no que se proclama a República somos testemuña do desembarco na vila dun mozo Torrente de 20 anos chegando en autobús, posiblemente un Cerqueiro procedente de Cangas vía Aldán con fin de traxecto

en Bueu, onde fora destinado o seu pai como Axudante de Mariña.

Unha viaxe semellante a esa, vaina realizar Carlos Deza, protagonista da triloxía *Los Gozos y las Sombras*, para arribar a Pueblanueva del Conde, topónimo literario de Bueu. O Torrente que chega a Bueu atópase cun pobo mariñeiro e conserveiro, socialmente moi estratificado, cunha gran masa popular de obreiras das conservas, campesiños de pequenas veigas e mariñeiros que practican unha economía precapitalista de autoconsumo, unha modesta clase media de orixe administrativo e mercantil, unha burguesía conserveira de procedencia catalá e italiana, algúns deles de alto nivel adquisiti-

vo e poder financeiro, e restos dunha fidalguía paxega que a partir da redención dos foros, unha vez despoñidos dos antigos privilexios, van camiño de incorporarse, de xeito inevitable, ás clases populares. Este tecido social é o escenario argumental da triloxía *Los Gozos y las Sombras*.

O gran amigo de Torrente nos anos que vive e casa en Bueu vai ser un membro desta fidalguía, o poeta, xornalista e futuro alcalde republicano, José Gómez de la Cueva, que asinaba os seus escritos co pseudónimo de Johan Carballeira.

Os dous militan no Partido Galeguista, os dous son escritores, republicanos e por amizade e afinidades literarias, políticas e estéticas, formarán parte d'O Grupo de Bueu.

Outro membro do grupo, sen dúbida o menos político de todos eles, escasamente influenciado polas ideoloxías que polarizan a época, aínda que explicitamente republicano, é Federico Ribas Montenegro. Un home de perfil alegre, de aspecto galante, amigo de bailes e faladoiros, de demoradas sobremesas nos cafés e casinos. Un extraordinario e temperá debuxante que traballara como publicista dalgunhas das máis importantes casas comerciais españolas e americanas, e agora reside temporadas en Bueu porque a súa compañeira francesa, Georgina, precisa repousar para recuperarse dunha feble saúde. O seu case parente Gaspar Massó encárgalle o deseño da publicidade da marca conserveira.

Federico Ribas, que nacera en Vigo, é descendente tamén de fomentadores cataláns, seu pai é dono dun almacén de efectos navais. El é un "gatsby" aventureiro que xa vivira en Bos Ai-

res, Madrid e París, sen perder o contacto con Galicia. Emparentado a través dun tío cos Massó, é un dos mozos que aparece retratado no

álbum familiar nas praias da contorna de Bueu a finais dos anos vinte. É moi probable que, agás Johan Carballeira, que nacera en Vigo pero con casa familiar no lugar do Valado, Federico Ribas, polo seu contacto coa vila, sexa o primeiro membro foráneo do grupo que paire por Bueu e os seus arredores, e que sexa a traveso del, que algúns membros, ímoslle chamar os "galego madrileños", es-

coiten falar de Bueu e acaben por vir coñecer a vila e instalarse aquí nalgún momento deses anos, maiormente nos veráns. Isto é o que debeu suceder con Rómulo Gallegos e con Alberto Fernández *Mezquita*.



Rómulo Gallegos



Patín da casa de Johan Carballeira. 1976

A pegada artística de Federico Ribas é asombrosa pola modernidade e a renovación que fai dos conceptos publicitarios, encantadores carteis e sedutoras estampas que converten a marca de conservas na máis vangardista dese momento en España. Admiramos aínda hoxe en día, o deseño comercial do nome empresarial: MASSÓ, do que temos un exemplo na fachada do Museo. Da súa man saíu un magnífico debuxo custodiado nos fondos do Museo que presidiu durante anos o salón de xogos do casino, daquela situado no primeiro andar dun casarón de cantería na rúa do Príncipe: a imaxe dun santo da baralla e da fortuna no xogo de invención propia, ironicamente denominado San Virelas.

Se cambiamos por un momento de escenario e abandonamos as ribeiras da Banda do Río e de Pescadoira e nos trasladamos á rúa Alcalá de Madrid, topámonos neses anos cun fato de mozos galegos que viven ou estudan na capital. Manteñen faladoiros de encontros, un deles no café Granja el Henar, epicentro deste tipo de xuntanzas tan en boga naqueles anos, á que asisten, regularmente ou de xeito esporádico, os irmáns Dieste, Laxeiro, Federico Ribas, Suárez Picallo, Eugenio Granell, Fernández Sendón, Lorenzo Varela, Fernández Mazas, Otero Pedrayo, Castela e Fernández Mezquita. Moi posiblemente será neste lugar da rúa Alcalá, onde Rómulo Gallegos, que chegara a España exiliado en 1932, e é un participante entusiasta do barullo



Johan Carballeira



Federico Ribas

das tertulias, escoite falar de Bueu. O exsenador, consagrado novelista e futuro presidente da República venezolana, ao mesmo tempo, está buscando un lugar tranquilo onde escribir, e probablemente sexa Federico Ribas, que dispón de vivenda en Bueu, unha das casas de caseiros da finca Silveiras, cedida polas súas parentas as Barreras Massó, quen o alente e con-

venza de emprender a viaxe.

Probará sorte por primeira vez no verán do 34 e o resultado para o matrimonio composto por Rómulo e Teo non pode ser mais satisfactorio.

A tranquilidade, a beleza da ribeira do areal de Beluso, o bo acollemento por parte da xente mariñeira, son mais que suficientes para que se animen a recuncar no verán vindeiro.

Segundo o escritor mexicano Andrés Iduarte, que viaxa a Bueu co matrimonio Gallegos, a elección galega de Rómulo débese ao xentilicio do seu apelido e a unha posible procura da orixe local dos seus antepasados. “Os venezolanos”, como eran coñecidos pola xente do lugar, pararán en Beluso dous veráns: o do 34 e o verán de

1935, esta última estada alongada até o mes de decembro, no que abandonan definitivamente Bueu e retornan a Venezuela dende o porto de Barcelona.

Son xeiras de paseos e xogos, de conversas e escrita, xuntanzas, de debullar as novidades literarias e cultivar o espírito da amizade; tamén de darlle corpo a proxectos compartidos, sobre todo literarios, artísticos e políticos.

Deste ambiente participan Federico Ribas, Rómulo Gallegos, Gonzalo Barrios, Johan Carballeira, Andrés Iduarte, Torrente Ballester e Fernández Mezquita. Ademais dos paseos deica a Roiba, Tuia ou Mourisca, outro punto de encontros constitúeno eses establecementos tan propios da época que eran o de tenda taberna e casa de comida, todo a un tempo.

Non temos datos que nos permitan afirmar que Maruja Mallo estivese en Bueu nalgún verán previo ao do 36. Si poderíamos aventurar a posibilidade de que Castelao, nalgúns momentos, tivese participación en encontros con membros deste grupo, xa

que era un habitual de Bueu, amigo e irmán político de Carballeira. Castelao estivera en Bueu en múltiples ocasións, entre outras iniciativas, debuxara as cruces do calvario para o seu álbum *As Cruces de Pedra na Galiza*. Sen dubida sentía un amor especial por unha viliña na que a forza do galeguismo era moi notoria e o seu íntimo amigo Carballeira era alcalde dende o mes de marzo dese ano.

É no verán do 1936 cando Maruja Mallo e Fernández Mezquita viaxan xuntos a Galicia, probablemente debido a implicación de Maruja coas Misións Pedagóxicas e a participación de Mezquita no inminente congreso do partido trotskista, e deciden instalarse en Bueu. A Alberto a vila tráelle recordos dun feliz verán anterior, e aínda que os venezolanos xa non están, a melancolía do mar e renovar o contacto coas amizades son motivos máis que suficientes para facelo regresar. Ese verán do 1936, Johan Carballeira debe estar ultimando o libro de poemas que levará por título *Cartafol*, de próxima



Xosé Suárez

edición; Maruja Mallo debuxa apuntes e esbozos para futuros cadros para unha serie que vai nomear *La religión del trabajo*; Gonzalo Torrente, dende París, envía novidades literarias a través de Josefina, xa teñen dous fillos e Gonzalo está degoirando regresar; Federico Ribas deseña modernas estampas publicitarias nas que utiliza a Georgina de modelo.

A este creativo escenario vaise incorporar o que consideramos o último integrante do Grupo de Bueu: o fotógrafo José Suárez, que anda movéndose polo Morrazo, buscando localizacións para realizar un documental encargado pola Compañía Industrial de Cine Español (CIFESA) sobre a vida e traballo da xente do mar, e que elixirá Bueu como un dos puntos centrais do proxecto. Casualidade? Non parece. Hai un coñecemento previo entre Suárez e Alberto e Maruja? Non o sabemos.

Antes de comezar a realización do filme, Suárez xa fixera unha serie fotográfica sobre o mesmo tema, e que titulará da mesma maneira que o documental: *Mariñeiros*. Os fondos paisaxísticos, hábitats humanos, representacións de artes e materiais que teñen que ver coa pesca, e que aparecen nesta serie, repártense entre



Torrente Ballester coa sua muller Josefina en Bueu. 1933



Alfonso R. Castelao e Carlos Velo

Bueu, Aldán e Rianxo. Do filme *Mariñeiros*, que Suárez remata en Arxentina, non se conserva ningunha copia. É neste intre cronolóxico, polo tanto, onde nos topamos con dous fitos artísticos fundamentais d'O Grupo de Bueu: un caderno de debuxos, algúns só apuntes, de Maruja Mallo (*O Caderno de Bueu*) e a extraordinaria serie fotográfica de Jose Suárez (*Mariñeiros*). Analizar as posibles influencias, semellanzas, temáticas compartidas, evidentes baixo o meu punto de vista, exceden o propósito deste artigo, mais parece doado compartir que si houbo unha ollada cómplice deles dous sobre o mesmo tema, e un coñecemento de cada un

deles do que estaba facendo o outro, e que deu como resultado eses magníficos traballos.

Habería que engadir unha última cuestión a esta literaria historia d'O Grupo de Bueu: a máis que probable presenza de Carlos Velo nalgun deses veráns polos peiraos e areais de Bueu para rodar escenas do seu lendario documental *Galicia*, perdido na súa totalidade dende 1937 agás algún fragmento, e que reapareceu de forma increíble nun arquivo en Moscú no ano 2010. Impresiona contemplar as recoñecibles imaxes do Con do Cabalo, a Pedra Branca e a Roiba nese documento único. Cal era a relación e Velo co resto dos integrantes d'O Grupo? Hai moitos interrogantes aínda por resolver nesta historia.

O Grupo de Bueu esfarélase de xeito trágico a partir do golpe militar de xullo do 36. Co vil asasinato do poeta e alcalde Carballeira e o exilio da maioría dos integrantes do grupo, a sombra, primeiro do fascismo, e logo dos anos, cubriron de silencio e esquecemento este esplendoroso momento de cultura que tivo lugar en Bueu.



Fotograma do filme *Galicia* de Carlos Velo



Andar de gorra

Xerardo Dasairas Valsa



Playa de Bueu de Jenaro Pérez Villaamil. 1849

O 15 de agosto de 1982, o profesor Filgueira Valverde publicaba no Faro de Vigo un artigo titulado *Unha faceta indumentaria de infruxo catalán* que dous anos despois, no 1984, sería incluído na escolma que editaba Edicións do Castro no libro titulado *Terceiro Adral*. O artigo tomaba como referencia un debuxo existente no Museo de Pontevedra, da autoría de Jenaro Pérez Villaamil, pintor paisaxista romántico que no 18 de setembro

de 1849, visitou Bueu.¹ O debuxo en cuestión, denominado *Playa de Bueu*, chamou daquela a atención de Filgueira Valverde pola utilización da barretina catalana por parte de moitos dos pescadores que aparecen na imaxe. O uso desta prenda veu xustificalo en base á presenza dos *fomentadores* cataláns na ría de Vigo desde 1748 e na expansión cara o Morrazo que se produciría cando Marcó del Pont, en sociedade con Puch, abren fábrica



Barreta e camisola poveiras

de salga en Aldán no ano 1764. A falta de máis referentes pictóricos neste sentido, lévanos cara a Póvoa de Varzim onde este pucho aínda forma parte hoxe do traxe típico poveiro e autores como o profesor e etnógrafo portuense Agostinho Araújo conseguiron datalo xa en 1773 através dun estudo sobre os exvotos nas igrexas da zona onde aparecen pintados mariñeiros con este tocado. O nome que lle dan a esta prenda é o de *barreta* (similar á barretina catalá) e tamén o de “catalão”, o que induce a pensar nunha mesma orixe que os que portan os mariñeiros da pintura de Bueu.

Contodo, o gorro poveiro tén borla e é moito máis alongado que a barretina e non tén o grao de distinción que tiña para o potentado *pagés* catalán (labrego e non mariñeiro) ou o menestral pois o poveiro adoitaba usalo tamén como bolsa para gardar cousas miúdas de utilidade para o oficio de mariñeiro.

Porén, a extensión do uso da barreta sobarda

os límites da Póvoa e con diferentes cores atopámolo en uso noutras zonas de Portugal, mesmo de interior. De moito uso na Póvoa tamén é o *capiço*, gorro de lá calcetado a man con orelleiras e debuxos mariños. Sabemos do establecemento de fomentadores cataláns en Ayamonte cos que os portugueses de Montegordo no Algarve se asesoraron na arte da xábega cuxas redes e barcos se construíron no Porto, constatando tamén a súa presenza

en Aveiro polo comercio do sal. A isto deberíamos engadirlle, aínda que de xeito especulativo, que a barreta tamén pudo ser levada a estes puntos do norte portugués por pescadores galegos ou mesmo por pescadores cataláns que nun comezo viñesen acompañando aos fomentadores cando a introdución da arte da xávega (*javec*) aquí nas nosas rías. De todos é coñecida a forte relación que desde antigo tiñan os nosos mariñeiros coas povoações costeiras portuguesas, sobretudo Aveiro de onde traían o peixe e tamén o sal que precisaban as fábricas de salga.

Da presenza temporal dos cataláns nesta zona aínda queda constancia hoxe o uso da arte xávega ou “varredeira” que desde aquí se expande ata as praias de Setúbal. Considerada hoxe en Portugal a xávega como a arte máis antiga, andan a facer campaña para a súa protección cando nós considerámola como unha arte esquilmativa. Inflúe nisto que, aínda que en desuso, agora fanse nas praias



Barretas: poveira, do ribatejo e de uso común en Portugal



Tipo de pescador galego
Fotogravado antigo



Gravado dun pescador poveiro



Unha barreta, un capiço e oito boinas

exhibicións turísticas (vimos unha na praia da Vagueira) con bois e homes e mulleres turrando da rede para o areal.

O doutor Filgueira Valverde, no artigo referenciado, apunta que as teas para facer roupas e a franela coa que se elaboraban os puchos portugueses proviña de Galicia, pasadas de contrabando (?), deixando sen aclarar como se expandiu esta prenda que os cataláns consideran hoxe un símbolo de identidade. Tanto é isto así que, alimentados pola voráxine independentista actual xa temos lido que o gorro frixio que aparece en moitos escudos nacionais americanos como símbolo da súa liberdade, e copiado das iconas da Revolución francesa, din que en realidade é unha barretina pois o seu Colomb descubriu América. A imaxe do cosmógrafo Joam de la Cosa cunha barretina contribúe a alimentar o conto e máis aínda o gravado de 1559 que reproducimos onde ousan sinalar que as figuras que traballan nun barco en América le-

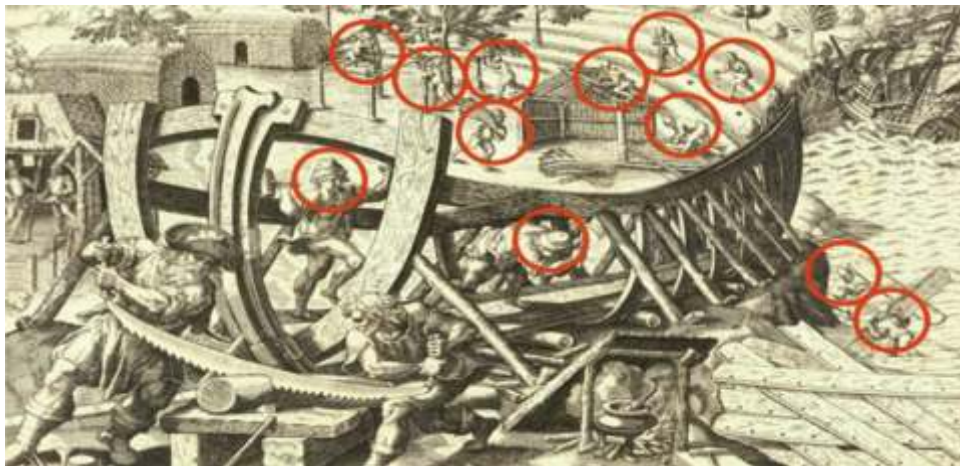
van barretinas (?). Pero o que non contan é que este gorro adoptado polos cataláns da antiga Frixia, foi de uso obrigado nunha época para distinguir aos xudíos mallorquíns dos demais cidadáns.

Contodo, aínda hai quen pensa que os cataláns viñeron a Galicia co gorro de Pai Nadal pero os portugueses, máis independentes e agudos se ve que os calaron cedo, adoitando afirmar que *o catalão não come o pão se non lho dão* (regalan). En Portugal, a barreta aínda é usada en numerosos traxes folclóricos, mesmo o levan os forçados taurinos, pero en Galicia e tamén no país veciño, o pucho que se imporía entre os labregos e os mariñeiros, após este período que comentamos, foi a boina de estilo vasco ou txapela que ben nos daría para outro comentario pois agora mesmo din que a boina nas forzas especiais da policía *transmítelles máis carácter...*

¹ Sánchez Cidrás, Arturo: Jenaro Perez Villaamil debuxa Bueu. vila-debueu.blogspot.com.



Barretas: Universitario e pescador do Ribatexo (Portugal) e Taquileño do lago Titicaca (Perú)



Primers repobladors d'América conreant els camps i construint naus i cases, cofats amb barretines, del llibre "Americae" d'en Theodor de Bry (1559)



Pescador italiano

O bichero



Embarcacións de cabotaxe nos portos galegos (séc. XVIII-XIX)

O'Xedas



Balandra



Diata



Cuter



Tartana



Llaut / Laud



Polacra



Xabeque / Xabec



Pataxe



Galeota século XVII



Balandro galego a comezos do século XX

Na maioría dos estudos que se fixeron sobre o comercio marítimo de Galicia préstaselle moi pouca atención ao tipo de embarcacións que se empregaban para o mesmo. Por isto, non só resulta difícil concretar este aspecto senón que cando existe algunha referencia, esta resulta escasamente elucidativa e frecuentemente conduce á confusión polo complexo mundo da vela. Porén, simplemente tentaremos expór algúns dos datos cos que nos atopamos nalgunhas fontes documentais referentes ao tema. Durante o século XV xa se exportaba peixe, viño e cítricos cara portos de Andalucía e Levante por unha banda e do Cantábrico (Francia incluída) por outra. Desta época recolleemos datos das frecuentes visitas de carabelas, naos e navíos encargados deste transporte e tamén o uso en Galicia dos chamados barcos longos ou trincados. Desde mediados do século XVI xa son comerciantes galegos os que trafican con pirlos entre os portos galegos e portugueses próximos, utilizando as pinazas, máis grandes, para se achegaren ata portos cantábricos (Avilés, Castro Urdiales, Bilbao) ou andaluces (Sevilla, Cádiz, Xerez) en periplo costeiro. Os pirlos, no retorno de Portugal adoitaban traer sal (Aveiro) ou viños e aceite de Andalucía.



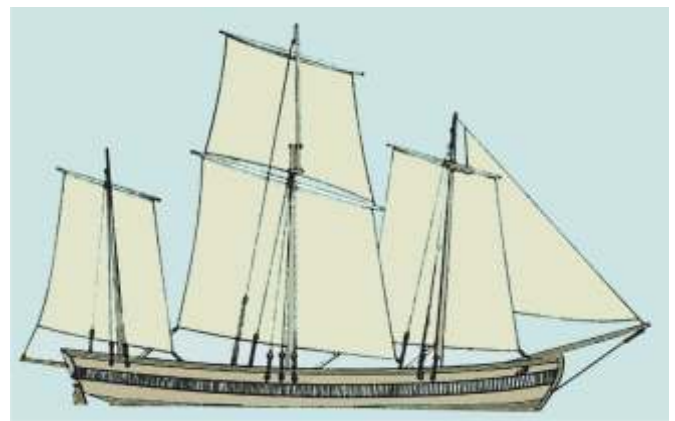
Xabeque - Polacra



Urca



Lugre (Portugués)



O Lugre e o Quechemarín eran barcos moi semellantes



Bricbarca ou Bergantín-Corbeta



Bombarda



Místico

A través dos barcos que actuaban ao curso (combinado co comercio) no século XVII, deducimos que para a actuación nas proximidades das rías os máis utilizados eran os pataxes, sendo as fragatas as máis usadas nestas accións na alta mar, aínda que tamén había galeotas (Marín) e algunha urca holandesa, semellante aos chamados filibotes, dogres holandeses, pingues (pinco) e cachimbaos.

O século XVIII non só traería unha grande evolución en canto a cascos (menos manga e máis eslora) senón que se produce unha grande profusión de velames na procura do máis axeitado para lograr maior estabilidade, manobrabilidade e velocidade. Cara mediados deste século comezamos a ter datos sobre os barcos que existían en Galicia (ver Os Galos nº 8) sendo 1.359 os dedicados á pesca e só 61 que o facían no transporte de mercadorías e pasaxes nas rías.

Sempre contando cos condicionantes que supuñan as alianzas bélicas con un ou outro país, os barcos que arriban aos nosos portos, segundo as pouco fiables estatísticas, son as fragatas e bergantíns que traían o correo e produtos procedentes de América.

O establecemento dos fomentadores cataláns, tamén vai propiciar un incremento do transporte de peixe e sal nos tradicionais pataxes (en Marín rexístranse tres e un galeón do cerco) e pinzas, aparecendo polos nosos portos embarcacións mediterráneas como os xabeques, as tartanas e os místicos, moi utilizados a finais do século XIX polos fomentadores. Tamén chegan naves portuguesas como os lugres, semellantes nas súas características aos quechemaríns; os diates, especie de balandras ou cuters e as escunas parecidas aos pailebotes.



Pailebote



Bergantín

A finais do XVIII, os barcos mercantes armados ao corso sofren un incremento notable, debido en parte ao peche da exportación da pesca. O cânabo, arroz, liño, la, augardentes, aceite, café, tabaco, sebo, panos diversos, louza, coiros e peles, ademáis de prata, ouro e xoias son as principais mercadorías do trafego da carreira de Indias e doutros puntos de Europa e da península.

Na maioría de portos de certa importancia había barcos dedicados a esta actividade e a eles había de sumarse Vigo no 1783 ao obter permiso para comerciar libremente con América. Nun parte de entradas e saídas de 1800, de vinte e catro barcos de distinto porte, unha ducia eran presas capturadas ao corso.

Outras embarcacións utilizadas eran as urcas de orixe holandés, semellantes ao filibote (fly-boat) e as bombardas, navíos tipo bricbarcas artillados. Massó fala tamén da presenza de Llauts (pinaza/falucho) mediterráneos nos nosos portos no ano 1835.

Os navíos de gran porte comezan a desenvolverse no primeiro terzo do século XIX que foi o dos estilizados clippers transoceánicos con grandes e complexas arboraduras e gran superficie e diversidade de velame. Aínda coa chegada do vapor, estes grandes veleiros non conseguirían ser desprazados durante anos, formando parte, moitos deles, da épica e dura historia da nosa incipiente emigración a América neste século.



Goleta / Escuna (Port.)



Bergantín-goleta



Frigata



Goleta



Metamorfose

**vivo nun país de marea baixa
entre argazos e agullas de coral
construímos a ilusión do solpor
mentres**

o sol debruza con quietude

os seus pés

na lagoa da tarde

de enchermos a lúa

o noso país cativo

afogaría en sal oceana

apenas é un baixo a romper

a pedra azul das augas

un salseiro de cobalto

sen terra para a labranza

sen augas de beber

sen respiro apenas...

Paco Souto (6)

(In memoriam)



A vinganza de Pepa A Loba

Salvador Rodríguez

Adoitaba soster Pepa A Loba que “*O único home bó é o home morto*”. Non se coñece de certo de que xeito ou por que medios, pero o caso é que a frase chegou aos ouvidos do xeneral Custer, aquel oficial tolo que levou a toda a súa tropa ao exterminio en Little Big Horn e que adaptou a sentenza ao seu propio entendemento.



Agora, a Historia quiere atribuirle á autoría de George Custer, o famoso dito de “*O único indio bo é o indio morto*”, aínda que tamén haxa quen o dubida e aposta por William Cody, alias Buffalo Bill, porque disque o matador de búfalos e sioux fora en realidade o que pronunciara por vez primeira esas detestábeis verbas.

A nós, coma galegos, as liortas entre os historiadores anglosaxóns impórtannos un carallo.

Sabemos que a esencia pertence a Pepa A Loba, e tanto nos tén que o cinema, a traveso das películas “western”, andivera empeñado durante anos en atribuírlle aos presuntos herois da conquista do Lonxano Oeste, toda canta filosofía de taberna se transmitiu ao longo dos séculos pasados.

Pepa A Loba espetou, nefeuto, “*O único home bó é o home morto!*” a mañanciña na que a informaron de que o seu compañeiro, Néstor Outeiro, fora asasinado ás portas do Pazo de Santa Cruz, en Bueu, cando, na compañía do irmán cativo de Pepa, Luís, e mais do seu sobriño, Antón, pretendían roubar as xoias dos herdeiros de don Manuel De la Rúa, aquel bispo aristócrata que fundara toda unha dinastía da que, cousas da vida, un dos seus descendentes chegou a ser elixido presidente da República de Arxentina.

Os gardas do pazo dos De la Rúa sorprenderon aquela noite aos bandoleiros, e grazas que Luís e Antón conseguiron fuxir, porque cando acurralaron a Néstor non tiveron





compaixón ningunha: abatéronno a tiros coma un can sarnoso e logo desfixéronse do seu cadavre botándoo ás augas da ría de Aldán. Mais iso non foi o peor. Con Néstor, Luís e Antón cabalgaba tamén Maruca das Neves, a curmanciña de Pepa, que foi violada por aqueles catro bestas, animados polo mesmísimo conde e mailos seus fillos, que remataron prendendo unha fogueira onde a queimaron viva. Berraban eles “É unha bruxa, é unha bruxa, filla de Satanás!” mentres o corpo da rapaciña se consumía no lume. As autoridades non se deron por enteiradas do crime, e aínda que así fose, endexamáis se tiveran atrevido a “causar molestias” a tan aristócrata estirpe, propietaria das terras máis prósperas da bisbarra do Morrazo naquela época.

O feito referido demostra unha das teses manexadas polo escritor e xornalista Carlos G. Reigosa quen, no libro que lle adicou á lendaria bandoleira galega, inclúe a provincia de Pontevedra entre os posíbeis territorios nos que a cuadrilla de Pepa A Loba desenvolveu unha mancha das súas andainas foraxidas. Estamos neste intre en condicións até de soste

que a do Morrazo foi unha das rexións máis visitadas por aquela muller que temos a ben considerar como pioneira do feminismo radical en Galicia.

O mesmo día en que pronunciou “*O único home bó é o home morto!*” dende o cumio do Liboreiro, perto do seu refuxio, Pepa xurou tamén vinganza e prometéuse a si mesma e a quen quixera escoitala que non descansaría en paz ata dar morte aos asasinados do único home que amou de verdade en toda a súa vida, e da moza á que ela trataba de “a filla do meu corazón”, isto é, a filla que nunca paríu, xa que descubriu a súa infertilidade moi cedo, xusto cando acababa de cumprir os trece anos, idade á que foi violada polo dono da veiga na que traballaban o seu pai e maila súa nai, aló polas terras de Ourense que marcan raia con Portugal.

Ata hai pouco descartábase o cumprimento daquela xura, pero o outro día, lendo o xornal, decatámonos de que A Loba fixo xustiza. Haberá que clarexar, obviamente, cara ao lector desconfiado e listiño de máis, que alén dunha persoa, Pepa A Loba é unha lenda, un mito, quizais un ser imaxinario dos moitos que percorren Galicia dende tempo inmemorial, pero que non por iso deben deixarse de crer as historias que dela se falan porque esas si que son certas.

Tal ocorre coa sucesión de noticias que saíron no “Faro de Vigo” a semana pasada. Na primeira versión publicada no xornal, ofrecíase a nova da aparición de catro cadavres de homes queimados perto do camping de Tirán.



Ao día seguinte, sóbose que aqueles catro eran buscados pola Garda Civil dende había días, acusados de secuestrar e violar a dúas estudantes da Facultade de Historia de Santiago de Compostela.

Quen non perdeu o tempo foi o redactor de “La Voz de Galicia”, Salvador Gómez Lisardo, a quen o seu director lle encargou unha longa reportaxe, verbo do trágico suceso, que foi publicada no suplemento dominical deste diario. Alí lemos que, segundo as pesquisas de Lisardo, as rapazas respondían aos nomes de Josefa e Mari Nieves, e resultou que aínda que nefeito estaban matriculadas na Facultade e rexistradas como alumnas do Grupo A do primeiro curso da carreira de Xeografía e Historia, ninguén, nin alumnos nin profesores, as vira xamais “en persoa”. Non só non asistían nunca ás clases senón que tampouco comparecían aos exames. Eran, xa que logo, unhas absolutas descoñecidas, mais este dato non che ten nada de raro porque abundan casos semellantes.

Polo serio e riguroso traballo de Gómez Lisardo soubemos tamén da auténtica identidade dos mortos. Dous deles eran os irmáns Gregorio e Faustino De la Cueva, mozos arxentinos que recén chegaran á Galicia para pasar uns días de vacacións na casa duns familiares. Os outros dous, Etelvino e César Ortega, traballaban de camareiros, eran nativos de Bueu, e netos dun antigo garda do Pazo de Santa Cruz.

O xornalista conta que as mozas e mailos mozos citáronse nun pub da rúa do Franco xa ben entrada a noite e que logo remataron a festa bailando e bebendo cubalibres a esgalla nunha das discotecas “after hours” da capital galega, segundo acreditan un fato de testemuñas. Dolores Outeda, propietaria do piso que

tiñan alugado os Ortega, relata que a iso das sete da mañá, parecélle escoitar uns berros de espanto procedentes da súa vivenda, pero atribuíunos a un pesadelo, e seica recuperou o sono e non espertou ata que, ao mediodía, os policía chamaron á súa porta alertados por uns viciños que advertiran que, colgados da ventá do ático do edificio, asomaban dous pares de penes amputados e catro de collóns que aínda pingaban sangue na beira da rúa.



Sangue dabondo tinxía tamén de vermello ás súbas da cama revolta de Etelvino Ortega, e escrita con sangue ollábase na parede a frase “**O único home bó é o home morto**” pintada con dedos de muller, a xulgar polas pegadas e outros indicios analisados polo tenente médico forense.

Salvador Gómez Lisardo remata a súa reportaxe esixindo xustiza. Dí que hai que atopar “a esas asasinas como sexa e canto antes”, pero nós sabemos que iso é felizmente imposíbel. As ánimas de Pepa A Loba e a súa filla do corazón son das que regresan só unha vez.

TEUS OLLOS

**A espada que a fender o peito transparente
percorremos,
vagalume reflectido de aceiro que lacera,
escuro e persistente batedeiro dos círculos da
ialba:**

**Un pardo luscofusco no tanxer
de membros minerais.**

**E non sabemos se aínda estamos vivos
nestes corpos. Na batalla,
os caros irmáns, os inimigos...
os blésimos membros...Caeran?
Qué somos todos?...Ferralla?**

**Esgotar o verso. Xa penetro
de novo no teu muro, fortaleza,
seguindo o abanqueiro dos teus ollos.**

POETA DA TERRA-MAR

**“Os que viven sen o mar
naufragarán algún día”**

**O meu Darío Cabana,
poeta da terra chá,
Qué lindo fala do mar!**

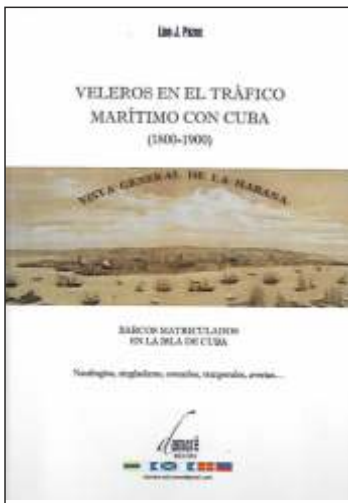
**De tanto soñar o mar
o meu Darío Cabana,
coa fronte a se pentear
nos seus anceios de vento,
ficou a agardar o mar,
poeta de madrugada.**

**Poeta de madrugada
ficou a agardar o vento,
o vento dunha alborada.
O meu Darío Cabana,
poeta da terra-mar!**

Guillermo Gefaell



► Lino J. Pazos presenta o seu último libro: **Veleros en el tráfico marítimo con Cuba (1800-1900)**



Lino J. Pazos Pérez é un dos investigadores máis prolíficos en canto a traballos sobre o entorno marítimo de Galicia como acreditan as máis de trinta publicacións sobre temas marítimos e navais. Desde a súa primeira publicación en 1996 xa son máis de vinte anos dedicados a este labor que o colocan entre os máis recoñecidos investigadores desta temática a nivel peninsular e con cuxa presenza contamos varias veces en Bueu. Nesta nova entrega, abarca cen anos da nosa Historia Marítima (1800-1900) no que se recollen ao redor de 1.000 naufragios, varadas, accidentes, incendios, etc., e máis de tres mil nomes de barcos e outros tantos de capitáns, patróns, consignatarios, armadores... relacionados co tráfico marítimo a vela coa Illa de Cuba. Ademais dos barcos marcos matriculados na illa de Cuba, nas súas 605 páxinas, o libro tamén recolle singraduras, corsarios, temporais, averías... O lector atoparase con infinidade de situacións nas que se



Lino J. Pazos

viron involucrados os intrépidos capitáns e tripulacións que navegaron desde as costas peninsulares ás antillanas, ou nos seus retornos, a bordo de miles de buques, sobre os cales o autor tentou recoller toda a información posible non exenta de expurgos e cotexos de fontes coas que cruzar os datos localizados. Nunha segunda parte, o libro concéntrase na frota matriculada en Cuba, e froito dunha detallada lectura de crónicas e artigos publicados na Illa, o estudoso poderá coñecer unha boa parte dos barcos cubanos que navegaron no século que nos ocupa, cando a Illa estaba aínda baixo a bandeira española.

Algúns títulos do autor



► Novo poemario de Iglesias Lamela: **A relixión do mar**



No pasado 18 de marzo e despois de presentarnos hai uns anos o libro *Transfusión oceánica* (2014), o mariñeiro e poeta, por esta orde, pois do segundo non se vive, Xosé Iglesias Lamela (Cee, 1974) acudiu de novo a Bueu para dar conta da súa nova entrega poética *A relixión do mar*. Este libro vén avalado por ter conseguido IX Certame de Poesía Victoriano Taibo, convocado polo Instituto de Estudos Miñoráns, encargado tamén da súa edición. O libro inicia con textos poéticos de grande forza espiritual e a seguir, unha mancha de poemas que abordan temas sobre costumes relacionados co mundo da pesca, a carpintería de ribeira, as faenas da pesca, lugares xeográficos históricos, protagonistas e outros elementos relacionados co mar. En definitiva, unha mancha de palabras impregnadas de salitre, de épica mariña de amor á Terra e á lingua que se erguen voceiras das xentes mariñeiras.



Xosé Iglesias Lamela



► Día Internacional da Muller. Conferencia de Carlos L. Bernárdez sobre Maruja Mallo



Carlos L. Bernárdez

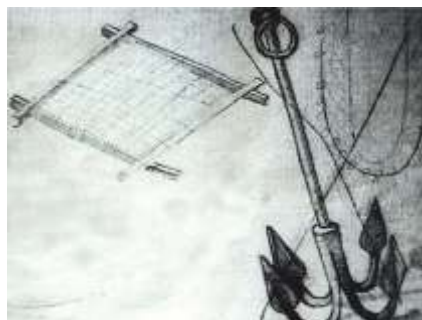
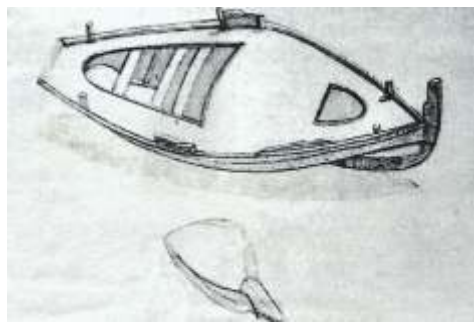
Entre os actos programados polo Concello no Día Internacional da Muller, tivo lugar no Museo Massó, unha conferencia sobre a pintora Maruja Mallo e a súa relación con Bueu, a cargo do historiador Carlos López Bernárdez, autor do libro *Maruja Mallo, a pintura dunha nova muller*. Este acto e máis o que tivo lugar posteriormente na Casa do Pobo de Beluso, serviron para homenaxear á pintora, neste ano no que a Academia Galega das Artes decidiu dedicarlle á súa figura e obra. Este acto, como moitos saben, tén plena xustificación pola relación da pintora coa nosa vila e sobretudo con Beluso onde residía nos días anteriores ao levantamento militar do 1936. Ademais de cualificarse á pintora como prototipo dun novo tipo de muller, europeísta, máis independente, libre e de grande creatividade autónoma, falou-se da súa estancia en Beluso, das súas relacións persoais e dos apontamentos pictóricos que realizou.



Estes debuxos, coñecidos como "Caderno de Galicia" pero que outros designan como "Caderno de Bueu" ou mellor dito de Beluso, compoñen un interesante traballo pois ían servir de modelo para un novo tipo de estilo pictórico que xa vai desenvolver na Arxentina desde comezos do 1937. Da breve pero intensa relación que a pintora tivo con Bueu xurdirían pinturas con arquetipos femininos vencellados a elementos relacionados coa pesca e o mar nas que se atopa unha mesma forma de interpretar o mundo mariñeiro local como fixo o fotógrafo José Suárez co que coincidiría na súa estadia na nosa vila. Maruja Mallo tamén deixaría referencias escritas nas que menciona explicitamente a Johán Carballeira, a José de la Torre ou a Didio Riobóo.



Bocetos do Caderno de Bueu e pintura do exilio arxentino





► Paco Souto: In memoriam



Esta vez o noso barco de papel enarbora bandeira negra de loito en obituario polo falecemento no 30 de marzo, do poeta-mariñeiro ou ao revés, Paco Souto (A Coruña, 1962) cando recollía percebe perto da praia de Razo no Concello de Malpica onde era concelleiro do BNG.

Home de compromiso na política e no seu traballo como mariscador, tamén desenvolveu un amplo labor como activista cultural en diversos eidos através da poesía, o debuxo, o teatro, a edición, a radio...

A relación con Bueu tamén se patentizou ao ser galardoado en 2006 co Premio Xohan Carballeira de poesía polo seu poemario *“As horas de María”*, publicado por Espiral Maior. Non imos abondar na súa prolífica actividade e con esta, aínda que serodía reseña, tamén queremos sumarnos á dor familiar e ao sentir dos seus compañeiros do mar e da cultura, reflectido en numerosos medios de comunicación.

As súas últimas palabras: *Non lle deades nunca as costas ao mar*; ecoarán desde xa, nos cantís da Costa da Morte como lembranza e aviso premonitorio dun home que pasou a súa vida mollándose en todos os sentidos e que non entendía a política e a cultura se non eran para mudar o mundo.

Máis información en: aelg.org/Centrodoc/GetAuthorById.do?id=autor90 e en: poetassigloveintiuno.blogspot.com

► Salvador Rodríguez Pastoriza: Historias de galegos extraordinarios

HISTORIAS DE GALEGOS EXTRAORDINARIOS

Salvador Rodríguez



Organizado pola Librería Miranda tivo lugar o 23 de abril (Día do Libro) a presentación do novo libro de Salvador Rodríguez Pastoriza, titulado *Historias de galegos extraordinarios*, presentado por Arturo Sánchez Cidrás, ambos colaboradores da nosa revista, e a intervención musical de Loli Omil.

Nesta ocasión, Salvador ofrécenos unha escolma de narracións que traen á luz e rescatan do esquecemento, a un puñado de homes e mulleres que protagonizaron peripecias insólitas que se saen do normal: Galegos na guerra do Vietnam ou no campo de concentración de Mauthausen comparten estas páxinas xunto a outros que viviron fazañas excepcionais, algunhas tamén infames, en diferentes momentos históricos. Falamos de xentes tan dispares coma o fotógrafo de Gardel, a menina de Velázquez, a guerrilleira que militou xunto a Fidel Castro, o marabilloso mago Waldemar, o pillo Princesa de Borbón...

Percorrer de vagar estes relatos proporciona ao lector un desfile de asombros e felicidades.

► Alberte Blanco: O Códice esmeralda



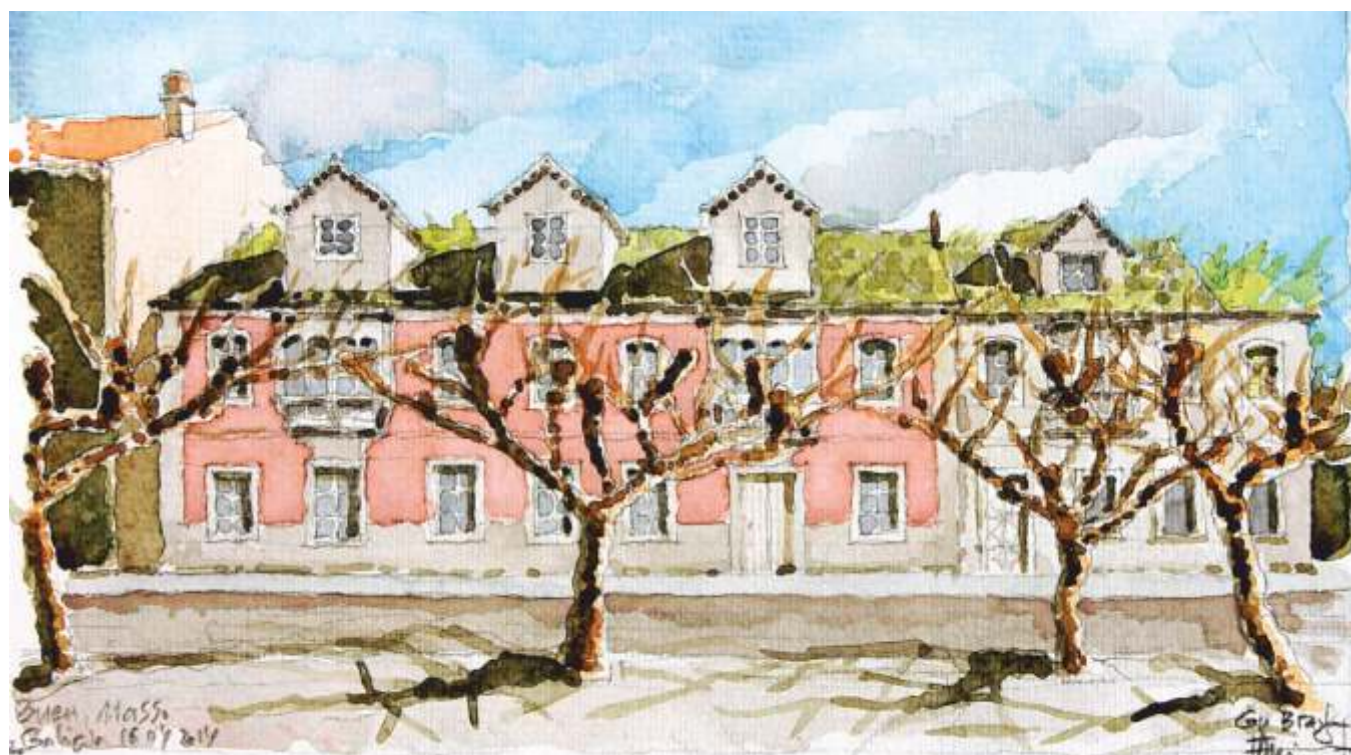
É unha trepidante novela de intriga na que o achado dun manuscrito deixa entrever a existencia dun tesouro, protexido por un estraño enigma. Isto embarca ao protagonista nunha investigación que o retrotrae aos tempos da batalla de Rande en 1702 e da frota de Nova España onde servira como grumete un devanceiro seu. Diferentes claves e un misterioso secreto levan ao protagonista e ao seu amigo a embarcarse nunha aventura sorprendente na que irán descubrindo a recóndita personalidade do seu devanceiro, envolta en novos enigmas. Estraños sonhos simbólicos, entrelazados coa realidade e cun mundo que descoñece, levaranos á procura dun antigo códice maia, gardián dun arcano marabilloso, que os fará desprazarse por toda a Ría de Vigo percorrendo un camiño iniciático no que irá escasulando as diferentes capas que ocultan a realidade.

Bueu en pintura



Esta augarela, titulada Porto de Bueu, foi pintada en 2005 por Olga Rubalcaba San Martín, ferrolá residente en Madrid, licenciada en Historia da Arte pola Universidad Autónoma de Galicia e diplomada en arte e decoración polo IADE.





O pintor francés Gu Bragh percorreu as costas galegas en 2014 a bordo dun barco, realizando augarelas das poboacións que visitaba. De Bueu fixo dúas pinturas que incluíu nunha colección ou carné de viaxe titulado "Galice celtique, Galice ibérique - un an de flâneries sur les côtes galiciennes à bord de Roz Avel". Nestas reproduce un recuncho de Pescadoira e a fachada de Massó.



Asociación Cultural Os Galos

Comunicado da Alcaldía de Bueu

Martes 11 de abril de 2017

De parte do alcalde de Bueu comunicovos que acaba de chegar ao Concello o informe de autorización da restauración do estaleiro da Banda do Río, de parte do Servizo de Patrimonio Cultural da Xunta, que era o trámite que quedaba. Agora, os seguintes pasos son levar os documentos técnicos a aprobación da Xunta de Goberno Local (que se celebrará previsiblemente o 21 de abril), e xa días despois se aprobará o expediente de contratación da primeira fase das obras.

O alcalde quere manifestarlle a Víctor Domínguez e a toda a Asociación de Embarcacións Tradicionais Os Galos o seu agradecemento polo interese mostrado. Sen a vosa axuda e compromiso, non poderíamos levar a cabo este proxecto tan importante para a veciñanza de Bueu.

Saúdos

Hortensia Gesteira Estévez
Gabinete de Comunicación
Concello de Bueu



Proxecto de recuperación do estaleiro

Actividades



Alfombra floral

A nosa actividade está moi condicionada pola climatoloxía que, como xa sabemos, non adoita ser moi favorable por estes lares e mares. Contodo, desde Os Galos estamos moi pendentes das visitas que se nos poidan facer e tamén de participar e colaborar como colectivo en diversos eventos que se producen na nosa vila ao longo do ano. Pero o máis habitual para nós é arranxar os barcos pois cada ano, os seis barcos máis emblemáticos da flotiña gala, os polbeiros, as dornas, o xeiteiro e a traiña, pasan un proceso de adecentado, son subidos, reparados e botados de novo para podermos disfrutar o resto da tempada deles.

Dende o inicio da primavera están operativos para podermos asistir aos Encontros ou facer singraduras de lecer. Este ano xa acudimos en abril ao de Portonovo e en xuño ou primeiros de xullo está previsto que sexa o Encontro Galego en Combarro.



Víctor e Lidia presentando o proxecto

Moitos son os proxectos que os Galos mascullan, algúns saen adiante e outros quedan polo camiño. O máis importante dos que saen adiante, como sabedes, é a rehabilitación do estaleiro da Banda do Río, pero hai outro que nos ten plenamente ocupados ultimamente. Dende o pasado mes de marzo iniciouse a construción dun novo bote polbeiro, de tamaño intermedio entre os que xa temos. Este proxecto puido saír adiante grazas á iniciativa e colaboración do Concello que nos facilita os materiais para a devandita construción.

Baixo a dirección do mestre de carpintería de ribeira Purro, os socios Galos reunímonos para traballar todos os martes e xoves na nave de Pescadoira. Estas sesións están abertas a quen queira participar delas, e gustaríanos que viñeran incluso visitas escolares para ver a evolución do traballo. A día de hoxe, xa está feito o máis importante: a quilla, as cadernas e parte da estrutura. Entendemos que esta é unha oportunidade de ouro para dar testemuña desta construción é por iso estamos facendo gravacións do proceso para telo ben documentado. Tamén queremos facer unha unidade didáctica para poder traballala cos escolares.

Non é rápido este proceso de construción, e aínda que nos gustaría poder telo rematado para facer a botadura este verán no Encontro de Bueu, pensamos que non vai ser posible telo feito tan pronto porque seguramente os traballos, precisamente, se ralenticen un pouco durante a época de verán, dado que son datas de moito movemento e actividade para poder manter o ritmo de reunións de traballo. Pero non temos presa, todo está en marcha e tarde ou cedo será realidade.



Estudando os planos



Cepillando a quilla



Cadernas xa armadas



Collendo as caídas



Purro co barco ao fondo



Traballando no Raio de Xúpiter

***Cando andabamos a pechar esta edición, tivemos noticia do naufraxio do *Nuevo Marcos* no que morreron tres mariñeiros de Campelo. Cando lean isto, apesar xa da distancia no tempo, desde a Asociación Os Galos e colaboradores, queremos deixar constancia do noso máis sentido pesar e solidariedade coas súas familias e achegados.**



XXI ENCONTRO DE EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS EN BUEU

Do 24 ao 30 de xullo 2017

Durante a semana

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

Sábado

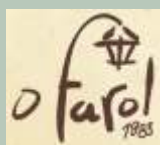
- * Benvida ás embarcacións participantes e visita ás mesmas.
- * Recepción e acreditación de navegantes.
- * Travesías de exhibición durante a tarde, das embarcacións pola enseada de Bueu (Lapamán-Beluso).

Domingo

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



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





**Asociación de Amigos
das Embarcacións
Tradicionais**