

A photograph of a coastal town built on a hillside. In the foreground, a large, powerful wave is crashing over a promenade, creating a massive spray of white water. The town's buildings, with various colored roofs, are visible in the background. The overall scene is dynamic and captures a moment of natural power meeting human habitation.

# OS GALOS

REVISTA DE DIVULGACIÓN  
DA CULTURA MARÍTIMA  
E FLUVIAL

BUEU 2018  
Nº 12

# OS GALOS

## Os barcos da balea

*Xerardo Dasairas*



Baleeiros no porto de Bueu

Sobre a historia e evolución da industria baleeira en Galicia xa se teñen publicado traballos exhaustivos e incluso as páxinas da nosa revista teñen acollido un excelente artigo de H. V. Santiago Esperón sobre o tema e bibliografía, amén doutras publicacións referentes a outras factorías e barcos desta clase operando noutros lugares da península e de Ceuta e Tetuán no antigo protectorado español de Marrocos.



O Carrumeiro agardando o desguace

O documental *Los balleneros del norte*, elaborado por RTVE en 2013 que se pode visionar en internet, é tamén un importante recordatorio do que foi esa época e industria en Galicia. Porén, a fotografía que adxuntamos, mostrando a dous dos barcos baleeiros da IBSA (coparticipada por Massó) amarrados no porto de Bueu foi realmente a que nos motivou para adentrarnos, a pesar do trillado do tema, no coñecemento destes barcos e a recuperación dos mesmos. Neste sentido temos que recoñecer, asemade, que tamén nos deu ánimos reivindicativos a desidia existente en Galicia en canto ao aproveitamento patrimonial destes elementos aos que xa lle dedicáramos un artigo nesta mesma revista.

Vén isto a conto polos intentos frustrados de ligar o *Alfageme* ao Museo do Mar de Vigo ou pola fallida creación político - virtual do Museo da Balea en Cangas no que se investiron cartos en mercar pezas doutras baleeiras de Galicia e non se contemplou nen sequera a recuperación do *Carrumeiro*, barco baleeiro de Massó que desde pechou a baleeira estivo dez anos apodrecendo abandonado ata o seu desguace.

Pola contra, constatamos que non opinan igual os noruegueses que viñeron salvar o *Ibsa I* do desguace en Galicia para convertelo nun barco museo, recuperando o seu nome orixinal de *Southern Actor* e pasando a formar parte do que se tén considerado



O Southern Actor (Ibsa I) en Sandefjord



O *Gil Eannes*, o *Creoula* (dta.) o *Sta. Mª Manuela* e o *Polynesia* (*Argos*)

como único (?) Museo da Balea de Europa situado en Sandefjord, unha pequena cidade de 46.000 habitantes. Como pequenas son tamén as cidades portuguesas que abordaron proxectos semellantes poñendo por diante a honra da súa longa tradición mariñeira coa recuperación, non sen moito esforzo, de barcos emblemáticos. Ademais de pequenos barcos de distintas zonas, nos últimos anos tamén teñen recuperado o barco auxiliar-hospital *Gil Eannes* en Viana do Castelo e os lugres *Creoula* (convertido en buque escola da Mariña), o *Sta Mª Manuela*, restaurado en Marín e hoxe museo en Ilhavó-Aveiro, todos empregados na pesca do bacallao, igual que o *Argos*, tamén lugre bacaloeiro, convertido agora en barco de recreo pola iniciativa privada que recuperou o nome de *Polynesia* que recibira cara a 1914 ao empregarse como barco factoría noruegués na caza de baleas en augas de Fernando Poo.

## Os vascos

Os vascos tamén lle prestaron gran atención ao seu pasado baleeiro desde a idade media e que ao esgotárense os cetáceos nas súas costas, estableceron colaboración con asturianos e cos galegos que xa nas mesmas datas, segundo recollen documentos (sec. XIII-XIV), tamén practicaban a caza de pequenos cetáceos na costa como caldeiróns, belugas, narvais ou toniñas, utilizando arpóns e pequenas embarcacións. Unha das bases baleeiras máis importantes destas datas localizaríase no porto de Prioiro pero tamén desde o século XVI noutros portos como Rinlo, Foz, Nois, Burela, San Cibrao e Bares na costa cantábrica e Caión, Camelle ou Malpica, na atlántica.

O Padre Molina en 1550 xa recolle no seu libro unha detallada descrición de como se practicaba esta pesca en Galicia que chegaría a alcanzar tan grande dimensión en número e tonelaxe das capturas que entre fins do século XVII e principios do XVIII, a caza de baleas en Galicia desaparecería pola sobreexplotación que levaría á case extinción da chamada balea vasca. Pero ante a escaseza, os vascos, ao tempo, mediante o uso de naos e galeóns adaptados, xa tiñan expandido tamén a caza dos cetáceos cara as lonxanas augas de Terranova e Groenlandia para seguiren comerciando con grandes cantidades de carne, graxa e aceite que se usaban en casi todo o relacionado coa vida diaria naqueles tempos.



Bases baleeiras vascas en Terranova



Bote ou Chalupa



O Aita Guria amarrado en Bermeo

### O Aita Guria

En lembranza deste pasado, comezaría no 2002 en Bermeo a construción da réplica dun daqueles barcos baleeiros para usalo como Centro de Interpretación de la Pesca de la Ballena. Así nacería o Aita Guria, tomando como base uns planos realizados no século XVII e unha parte do casco do Beti Aita Guria, o barco de madeira máis grande existente no Cantábrico que ía para o desguace cando foi adquirido polo Concello bermeano. Este barco - museo de 36 metros de eslora y 7,5 de manga foi construído con madeiras de iroko, abeto e eucalipto e en 2010 sufriría as inclemencias dun temporal que o deixaron desarborado e que despois da súa restauración, tén o casco totalmente negro e sen os mastros de 30 metros de altura. No interior poden verse reproducidos os elementos de navegación (aparells, velas, o pesado temón...), de pesca da balea (arpóns, chalupas, cabos, cocedeiro, toneis...) así como todos os elementos necesarios para a vida a bordo: cois, cociña, alimentos, leña, estábulo, taller...

### O San Juan, un proxecto a medias

A construción integral deste baleeiro vasco de 1563 afundido neste ano por un temporal en Red Bay - Canadá veu propiciada polo nomeamento de Donostia como unha das capitais da cultura europea en 2016. O coñecemento da súa estrutura data de 1978 ao descubrirse o pecio por arqueólogos e investigadores canadenses que inician un rigoroso estudo científico do mesmo que vai servir logo para comezar en 2014 o proxecto de construción-réplica desta nao baleeira no asteleiro Albaola de Ondartxo-Pasaia utilizando as técnicas de hai 450 anos.

O baleeiro San Juan pretendía ser unha mostra dos primeiros buques de carga transoceánicos que saían do País Vasco cara a Terranova e fora construído en Pasaia no mesmo ano do seu afundimento. Era unha nao de tamaño medio, de 200 toneladas con 25 metros de eslora, 7,5 de manga e 3,5/4 m. de calado, dotada de tres mastros e tres cubertas, sendo tripulada por sesenta homes. A súa rexa estrutura, case toda de carballo, destacaba pola forma e longura da súa quilla e polos sete fortes baos que de babor a estribor sustentaban a cuberta inferior que tiña que soportar grandes pesos, seis chalupas e axetreadas faenas, ao tempo que lle daba consistencia ao barco.

O grandioso deste proxecto non estivo só na financiación por parte de organismos canadenses e diversas fundacións e institucións vascas e europeas senón tamén na filosofía do mesmo que incorporaba obxectivos como a convivencia, a participación ou a transformación social e a súa aposta pola cultura e a educación en valores.



Maqueta do baleeiro San Juan



A nao San Juan

Actuando como embaixada itinerante de Donostia, o San Juan debía percorrer diversos portos europeos para divulgar cultura vasca e da cidade e en base a un pasado compartido con outros países, fomentar o coñecemento, a interconexión e a colaboración, tecendo unha rede de relacións entre creadores e industrias no ámbito das expresións culturais das linguas minorizadas. Durante o proceso construtivo do barco, ademais de recuperarse oficios e técnicas navais do século XVI, tamén se establecerían relacións con países e zonas provedores habituais dos armadores e asteleiros vascos: velames, cordaxes, brea, cerámica, madeira, ferraxes e outros elementos traídos dos lugares que se citan nos documentos e para tal ocasión incluso se reavivaron vellos oficios e materiais xa extinguidos hoxendía.



Periplo marítimo europeo previsto para o San Juan

### O fiasco no proxecto

En fin, todos coincidían en que este gran proxecto non só se remataría co barco senón que, ademais do periplo marítimo por portos europeos relacionados co mesmo, suporía unha viaxe no tempo a través do patrimonio marítimo vasco que se prolongaba ademais por bosques, serrarías, minas, ferrarías, sidrarías históricas, lugares e oficios perdidos.

O 25 de xuño de 2015, con motivo da declaración de Donostia como capital europea de cultura, varias decenas de persoas, chegadas en barcos, acudiron ao asteleiro Ondartxo-Pasaia para asistir á inauguración da quilla do San Juan e durante dúas horas sucedéronse os discursos, proxección de vídeos, actuación de bertsolaris, dantzaris... e un cóctel. Mais, seis meses despois disto, os responsables da Fundación Albaola, encargada da construción da réplica, viñan recoñecer que o baleeiro non estaría listo para a data inaugural do 2016.

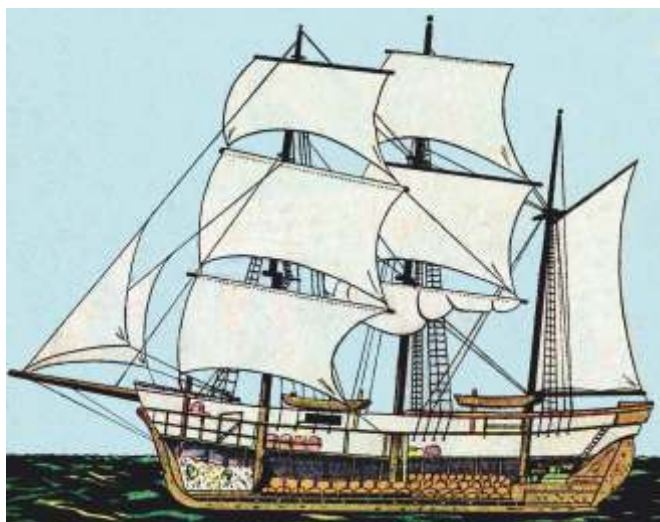


Interior do San Juan

Do presuposto previsto de catro millóns de euros (as contas reais póneno en 5,3) o Concello de Donostia comprometeuse a aportar a metade, aboando ata esta data 1,2 millóns. Logo, non só se deu por feito que a construción non remataría ata 2019 senón que o proxecto da nao *San Juan* xa ficaría reducido apenas a mostrar “o valor e herdanza da cultura marítima vasca” só a través do proceso de construción da embarcación, desbotando xa tamén, por extemporáneo, o papel de embaixada itinerante da capitalidade cultural polos portos europeos.

### Baleeiros míticos

Nos séculos XVIII e XIX a actividade baleeira vaise abandonar pola sobreexplotación nas nosas costas e polas prohibicións e tratados impostos por

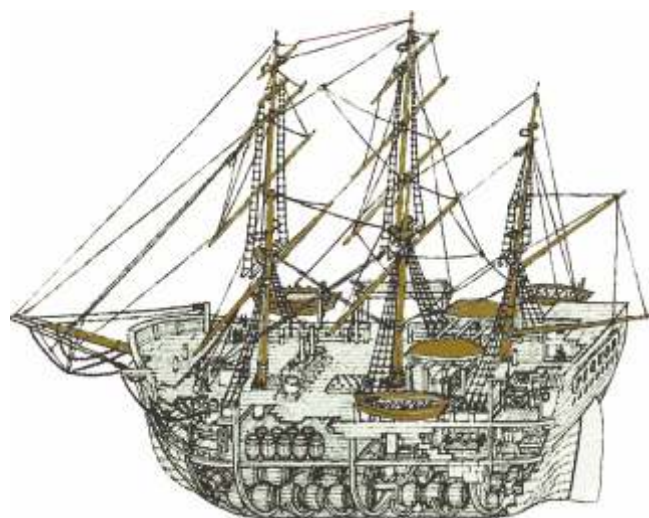


O mítico Pequod da novela Moby Dick

novos países emerxentes nestas datas e o Tratado de Utrech. Porén, a caza das baleas seguiría en zonas e mares do Pacífico, do Índico ou do Atlántico sur, alcanzando gran popularidade coa publicación en 1851 da novela *Moby Dick* de Herman Melville. Baseada nas peripecias sufridas polo baleeiro Essex e o seu trágico naufragio, ademais das propias experiencias como mariñeiro no *Acushnet* na década de 1840, o autor reconvértelas no literario *Pequod*. Segundo o libro, era este un clásico baleeiro de Nantucket, de tres paus e gran capacidade de barrís de aceite de balea, con de lanchas para arponear os cetáceos, aparellos para izar as suas partes, caldeira para procesar a graxa e o aceite... que non diferían en moito dos elementos empregados en épocas anteriores agás a máis moderna estrutura do barco.

### O Charles W. Morgan

Tamén neste caso, os ianquis non quixeron perder a referencia destes xa míticos barcos baleeiros do século XIX e restauraron o *Charles W. Morgan*, bo-



tado en 1841, que se exhibe no Mystic Seaport Museum en Connecticut despois de ser restaurado no ano 1968. A capacidade destes baleeiros permitía longas campañas de caza que no caso que nos ocupa chegou a alcanzar os tres anos e catro meses.

O *Charles W. Morgan* tiña o casco de madeira e desprazaba 315 toneladas cunha eslora de 34 metros, 8,38 m. de manga e 5,33 de calado movido por unha superficie de velame de 1.200 m<sup>2</sup> instalada nos tres paus principais e no bauprés. O barco conta cos tres elementos que caracterizaban a un baleeiro desta época e que xa citamos anteriormente.



O Charles W. Morgan navegando

Máis de mil baleeiros, mariños, caldeiros, marmitóns... traballaron neste barco que ao longo da súa vida tamén foi mercante e de pasaxeiros. En cada expedición baleeira a súa tripulación estaba formada por 30-35 homes e sempre conseguiron pescar máis cetáceos que o resto de barcos da súa época, alcanzando as capturas totais os 8.661.707 de litros de aceite e as 69,37 Tm. de ósos, converténdoo así nun barco emblemático que ademais conseguiu superar numerosas tormentas de neve, bloques de xeo e incluso ataques de caníbais.



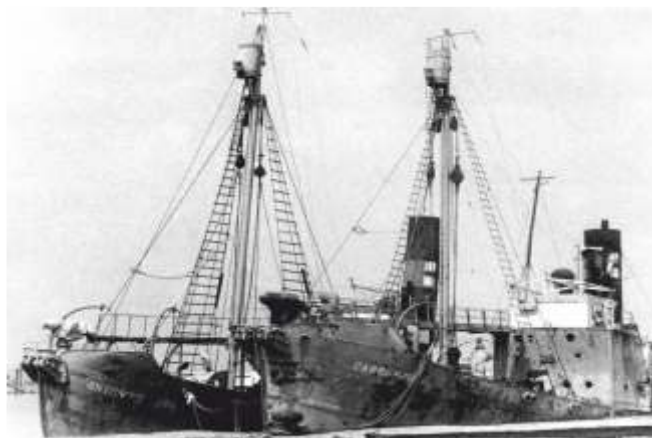
O buque factoría *Rey Alfonso XIII* en Barra

### O retorno dos baleeiros a Galicia

Cara a comezos do século XX (1914) os barcos baleeiros retornarían ás costas españolas e portuguesas da man de empresarios noruegueses pero agora xa dotados de máquina de vapor e canón lanzador con arpón explosivo na proa. En Galicia, comezarían a operar a partir de 1924 catro baleeiros e o buque factoría *Rey Alfonso*, todos da Sociedade Corona. Estes barcos, de diversa procedencia da pesca e reconvertidos en baleeiros, dándolle moito arrufo na proa e pouco francobordo, andaban polos 30 m. de eslora e os 5,5 m. de manga con máquina de vapor moi escasa de potencia pero silenciosa para o obxectivo fixado.



Baleeiro *Caneliñas*



O *Antoñito Viera* e o *Carrumeiro*

Despois da guerra civil, coa creación da IBSA chegarían outros baleeiros, tamén reciclados cuxos nomes xa nos soan máis: *Caneliñas*, *Temerario*, *Cabo Morás*, *Lobeiro*... e logo o *Carrumeiro* e o *Antoñito Viera* ata renovar a flota en 1978 cos tres IBSA que remataron os seus días dinamitados en Marín.

A denominación xenérica destes barcos foi a de cazadores (*catchers*) e contaban cunha estrutura de casco de ferro remachado, gran calado, alta cofa para o avistamento e unha pasarela entre a ponte e a proa que permitía que o patrón manexase ambos elementos: temón e canón arponeiro.

Isto xa sucedería coa incorporación de tripulacións locais pois os noruegueses navegaban con catro mariñeiros en cuberta, incluíndo o timonel, e outros tantos en máquinas máis o



O arpón pesaba 70 kg. máis 10 do explosivo

cociñeiro e o arpoeiro. O sistema de caza tamén tiña mudado e os baleeiros adentrábanse na procura dos cachalotes e rorcuais ata unhas setenta millas máis ou menos e cada vez que capturaban algunha peza, transportábana amarrada ao costado, sostida por aire inxectado ou boias, ata o barco de procesado (chamados factoría ou cociña) ou a unha das bases ubicadas en Morás, Caneliñas e Salgueirón.

Nas dúas etapas en Galicia estes barcos, feitos en Noruega ou Inglaterra, pasaron dos 30/35 aos 50 m. de eslora e das 200 ás 450 Tm. de arqueo bruto. Nun principio, os noruegueses incumpliron o convenio



O Carrumeiro en Cangas

de enrolamento de persoal galego pasando logo a admitir a algúns como mariñeiros. Era un traballo moi devecido, agás as gardas na cofa, por estar ben remunerado de soldo fixo e máis extras que tiraban de produtos que vendían pola súa conta e ademáis porque á diferenza da pesca de altura, retornaban con frecuencia a terra e só nalgúns ocasións chegaron a botar oito días no mar. Estas longas estadias producíronse nos últimos tempos ao incorporárense remolcadores que se encargaban de transportar as pezas que os baleiros ían deixando marcadas e sostidas con boias, cara as factorías.

A restauración do *IBSA I*, recuperado, como dixemos, co nome de *Southern Actor* volvería avivar os ciúmes dos amantes do mar e defensores do noso patrimonio marítimo, involucrándose de novo moitos defensores da nosa cultura marítima e incluso este sentimento de desleixo sobre a mesma mereceu a atención dalgúns xornalistas que nos deixaron comentarios deste teor: *Trátase dun baleiro construído en 1950 nun asteleiro inglés de Middlesbrough que tén unha folla de ruta increíble, digna dun documental e que demostra como Galicia segue a desprezar o seu patrimonio.*

Ainda que coincidimos con esta apreciación, podemos concluir que o concepto minimalista/parroquial que nos some, con pequenas mostras do que foi a explotación baleeira en Galicia ubicadas no Museo Massó, no Aquarium-Casa dos Peixes da Coruña ou no Museo do Mar de Vigo, non facilita a posibilidade de recuperación dun elemento tan importante como pode ser un barco e menos se non hai vontade política como aconteceu co *Alfageme* en Vigo. Como ben poden deducir os lectores e desmentindo o coñecido dito, esta vez ao menos, unha imaxe, a dos barcos baleiros atracados en Bueu, valeu polas 2.400 palabras que contén este artigo.

