

A photograph of a coastal town with a large wave crashing over a promenade. The wave is white and turbulent, splashing over a paved walkway. In the background, there are multi-story buildings with red roofs and balconies, typical of a Mediterranean coastal town. The sky is overcast.

OS GALOS

REVISTA DE DIVULGACIÓN
DA CULTURA MARÍTIMA
E FLUVIAL

BUEU 2018
Nº 12

Unha edición máis sae a rúa para axudarnos a recordar a nosa orixe e o xa longo traxecto dun proxecto que se mantén vivo pero que precisa divulgarse e contar co apoio e concurso da colectividade das xentes mariñeiras e amantes do mar. Bueu é unha vila mariñeira, coma tantas outras do litoral galego, pero o que nos distingue é a peculiaridade de poder contar cun equipo de persoas que téñan a inquietude de loitar por manter a cultura marítima tradicional dende un triple ámbito: cabeza, corazón e extremidades dunha mesma causa, dun mesmo corpo.

Por un lado está o imparable traballo dun grupo de mozos e mozas de Bueu que sen pago nin beneficio, ano tras ano, van recuperando as embarcacións tradicionais que forman parte do patrimonio da Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais de Bueu. Durante este ano, por exemplo, construíron baixo a dirección do mestre carpinteiro Manolo Purro, un novo bote polbeiro que como sabedes é a embarcación característica de Bueu. Eles ademais son os encargados de xestionar ditos barcos e mantelos vivos navegando neles e perpetuar o que dixo Graells no ano 1869, “*son chamados Galos pola fachenda coa que surcan o mar*”.

Como todos os anos, adoitamos reiterar o noso agradecemento a persoas, institucións e empresas

que colaboran nos nosos proxectos e realizacións e desta vez queremos agradecer o impagable labor e colaboración permanente do Museo Massó, un referente único e apreciable que tamén contribúe en moito a dotar a Bueu das particularidades das que falabamos anteriormente.

Por outra banda están os articulistas desta revista Galos nº 12 que ano tras ano indagan sobre novos temas para ilustrarnos sobre o noso pasado mariñeiro, as veces con carácter máis sociolóxico e outras de xeito máis literario. Así sabemos certos datos ou anécdotas do bergantín San Juan Bautista, da fábrica de Attilio, do contrabando na boca da ría, ou de corsarios, ás veces convertidos en defensores das nosas costas. Tamén sobre ilustres personaxes que



Dirección / Redacción: Ana Gil

Colaboradores: Arturo S. Cidrás, Carlos Roberto de Pacho, Celestino Pardellas, João Marinheiro, 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.		Páx.
Editorial	1	O mar dende a ventá	35
Bergantín S. Juan Bautista	3	Patrimonio marítimo	38
Marcó del Pont	13	Mantenemento dos barcos	39
O Bichero (Humor)	16	As navis onerariae	43
Attilio Gaggero Moresco	17	Homenaxe aos náufragos	45
Rempo sem tempo (Poema)	20	Barcos de papel (Reseñas)	47
Contrabando de armas	21	Tecnoloxía: Volven as velas	49
Epiderme de estío (Poema)	24	Tecnoloxía: Pecha A Aixola	51
Os barcos da balea	25	Actividades Os Galos	52
O Bichero (Humor)	32	Encontro 2017	55



recalaron na vila como Gonzalo Torrente Ballester, Maruja Mallo... dos barcos baleeiros de Massó que recalaban en Bueu, dos barcos romanos de transporte ou da volta das velas modernas como impulso barato e ecolóxico. Tampouco faltan consellos expertos sobre o coidado dos barcos e as reseñas de artigos, libros ou tecnoloxía, todo salpicado co humor mariñeiro de Davila.

E, para sentir o mar, sentilo dende a alma, están os fermosos versos dos nosos ben queridos e valorados poetas e poetisa que cada ano nos deleitan con ese enriquecedor estilo característico. Versos sempre envoltos en reveladoras e ben artelladas imaxes de mar que destilan os seus poemas.

Todos nós, artesáns ou escritores, unímonos este ano ante a posta en marcha das obras de rehabilitación do estaleiro de carpintería de ribeira da Banda do Río. Todos nós, colaboradores ou socios Galos estamos expectantes de ver como se levan a bo porto as devanditas obras.

En fin, que orgullosos do que somos, do que sentimos e do que facemos xuntos, queremos amosarvos un ano máis as nosas creacións e actividades.



O novo bote polbeiro a piques de estar rematado e pendente das probas de mar e botadura oficial

Foto: G. Núñez FdV

Únete e colabora!

Faite soci@ cubrindo esta solicitude:
Corta ou fotocopia



**Asociación de Amig@s
das Embarcacións
Tradicionais**

Nome e apelidos _____ C. P. _____

Enderezo _____ Provincia _____

Concello _____ Correo E-mail _____

D. N. I. _____ Telf. _____

-O/A solicitante expón que quere formar parte desta Asociación co fin de promover difundir e valorar o patrimonio marítimo, conservando e recuperandoas embarcacións tradicionais da nosa zona.

-Acepta os Estatutos e acordos da Xunta Directiva, elixida polos socios, tendo dereito a participar nas asembleas e actividades que se realicen.

-Asume a obriga de contribuir cunha cota de 15 € anuais para adultos e 1 € para menores de 16 anos.

-Fará efectivo o pago mediante o ingreso da cota na conta de Abanca **2080 5412 74 3040106599** especificando o seu nome e apelidos.

En _____ a _____ de _____ de 20____
Sinatura

Bergantín San Juan Bautista da familia Gallup e Vergès¹

Arturo Sánchez Cidrás

Xa dende moi antigo, o dominio do mar e o control do comercio que a través deste se facía, foi peza clave para o xurdimento de grandes potencias económicas. Mais este artigo quere pór o seu punto de mira nunha desas pezas que o fixeron posible: o barco². Pero non o faremos por ser barco senlleiro, barco de alto bordo, protagonista de grandes xestas... A súa elección virá da man do azar, do encontro casual cunha historia familiar relacionada con Bueu, co fomento e co mar...

Hai uns vinte anos permitíuseme gozar durante un tempo duns libros que aínda ulían a mercadorías e números, froito da actividade empresarial da familia Galup, orixinaria de Calella (Barcelona) e que perduran en Bueu nos xenes da familia Rodríguez Galup³. Entre os libros estaban o de Contas do bergantín San Juan Bautista, que quixo ser Libro Principal de Abordo e que quedou practicamente coma partida de nacemento e, á vez, como epitafio do mesmo.

1 Fago esta aclaración pois de mediado do s. XVIII ata finais do XIX hai constancia, aparte do que imos a tratar neste artigo, de máis dunha ducia de bergantíns co nome *San Juan Bautista*, dos que destacaría:

- Un bergantín de 75 t. construído en Plentzia (Vizcaya) no anos 1760-61 para Rafael de Ibarra (Baiona-Francia).
- Outro similar, de 74 t. Construído en Cartaxena.
- Nun listado de patróns do arrabal de San Felipe (Menorca), 1763-67, aparece Joan Neto ao mando do bergantín *San Joan Baptista* de 100 t. propiedade de armadores ingleses.
- No ano 1772, no Real Arsenal de la Habana, rematouse de facer, para Armada española, un bergantín armado con 12 canóns e preparado, polo seu porte, para unha dotación de 75 homes. Quizais sexa o mesmo navío que hai rexistrado, no 1784, cun envío de mostras de madeira e produtos farmacéuticos do presidente guatemalteco ao que era Ministro de Indias, José Gálvez y Gallardo. Tras anos de servizo polos mares caribeños pasou a depender das autoridades militares en Ferrol. Lucas Labrada recolle que no 1792 entra na Coruña un bergantín, con ese nome, de 45 t procedente de Ferrol con bombas, por conta da súa Maxestade. Deuse de baixa con anterioridade a 1809.
- No 1788 a Real Compañía de Filipinas (xurdida da liquidación da Compañía Guipuzcuana de Caracas) fleta o bergantín de 130 Tn *S. Juan Bautista* dende Pasajes cara a Maracaibo (Venezuela). O temos facendo esa ruta nos anos seguintes. Hai constancia no porto de Santander da súa entrada no período 1786-90, procedentes de la Guayra (Venezuela).
- Outro que no 1799 que tiña por capitán e Maestre a Joseph Balaguer y Ravasa, que facía a ruta de Alfaques e Málaga a Veracruz (México) con xéneros, fíos, amendoas, augardente, viño tinto, etc.
- O Diario de Barcelona de marzo de 1802 da conta dunha embarcación con ese nome que chega ao porto de Barcelona, procedente de Malta e Cálleri, con algodón, fíos e outros xéneros. En 1819 estaba, procedente de Alexandría, no lazareto de Mahón cumprindo corentena.
- No 1803-1804 coincidindo no tempo co *S. Juan Bautista* deste artigo hai outro que dende Santander fai ruta de comercio ata La Guayra (Venezuela)
- No 1809 rexístrase en Cádiz a saída cara a Cartaxena de Indias dun Bergantín *San Juan Bautista*.
- En 1810 participou un bergantín *San Juan Bautista*, como transporte de tropa, na expedición conxunta dunha flotilla española e inglesa contra a ocupación francesa en portos do Cantábrico.
- No ano 1816 tamén construíuse nos estaleiros de Plentzia outro bergantín, homónimo aos anteriores, de 90 T.
- En 1867 hai unha desgarradora descrición feita polo propio capitán das peripecias sufridas nunha tormenta que rematou co afundimento do bergantín e salvación *in extremis* da tripulación.
- En 1893 afunde preto da illa de Ons, a consecuencia dun temporal, un bergantín chamado *S. Juan Bautista*.

2 Que ampliaría o abano comezado fai dous anos co artigo, no nº 10 desta mesma revista, titulado «O bergantín-goleta *Joven Casimiro*» pp. 7-11: <http://bit.ly/2mAQd4F>

3 Quero agradecer expresamente as facilidades dadas por Julita Rodríguez Galup para que puidera ver, estudar, copiar, etc. a documentación orixinal aquí mencionada.



"Libro Principal de Abordo do Bergantín nomeado San Juan Bautista, seu capitán Juan Galup y Vergés de Calella en Cataluña construído por o mesmo en dita vila nos anos 1800, 1, 2 e seus Interesados (socios) son os seguintes"

Calella

Ao igual que outras localidades do Maresme litoral⁴, Calella enfrontouse ao mar, dende os seus inicios como pobo mariñeiro, cunha longa praia e con poucas posibilidades de fondeadoiro natural resgardado que servira de porto de atraque axeitado para embarcacións de certo porte que precisan calado, servizos apropiados, etc. Mais esas mesmas “gafas do tempo” permitiríanos mirar épocas dunha Calella industriosa atenzada polo mar e polo campo. Un pobo onde a fabricación de medias de seda e algodóns, a produción de viño e a carpintaría de ribeira, en representación do mundo do mar, déronse a man co carácter emprendedor das súas xentes. E así constituíronse numerosas compañías dedicadas ao comercio con eses produtos, que os espallaban polas costas do Mediterráneo e ambos lados do Atlántico.



Postal antiga da praia de Calella

4 Canet de Mar, Pineda de Mar, Santa Susanna, Malgrat de Mar, etc.

5 Bergantín: Embarcación utilizada entre os séculos XVI-XIX. Tiña dous paus, o maior á popa, nos que aparellaban velas cadradas ou redondas de grande superficie o que facía que fora un barco rápido e, pola súa estrutura, manexable e moi axeitado para o comercio.

6 Era propiedade dun socio, a compañía Alsina, March y Cona.

7 *Interesados* ou *parçoners*.

O barco: Bergantín San Juan Bautista

Grazas a este pulo comercial hai períodos nos que as praias de Calella teñen unha numerosa presenza de xentes que traballan no mar e para o mar como, entre outros, os que o fan nas carpinterías de ribeira.

Uns deses carpinteiros son os Juan Galup (pai e fillo) que no ano 1800 deciden construír para si un barco que dedicarían ao comercio. Ao longo de algo máis de dous anos fan un bergantín⁵ que no momento da botadura poñen o nome do seu santo: San Juan Bautista.



Porto de Barcelona. Século XIX

É un barco grande, 180 toneladas, polo que teñen que levalo a un porto próximo que reúna as condicións precisas para o seu fondeo. Polas características do porto e por posuír nel unha oficina⁶ para as xestións comerciais o elixido é o Puerto de la Cruz de Barcelona.

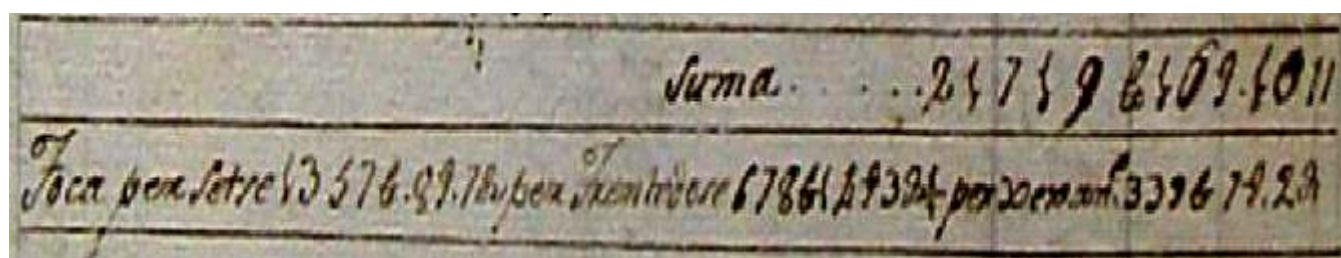
Pero, o bergantín S. Juan Bautista era realmente da familia Galup? Poderíamos dicir que aínda que na documentación do barco recoñécese Juan Galup como propietario único, non é así xa que nos mesmos libros de contas da embarcación nomea aos primeiros socios⁷, así como a porcentaxe de cada un. Hai abundante bibliografía que apunta coma sistema habitual na Cataluña do s. XIX que para a cons-

trución dun barco, sobre todo dos grandes, facíanse cun grupo de copropietarios que aportaban unha parte máis ou menos relevante do capital tendo en conta que o custo total do barco dividíase en 32 partes e cada un que desexaba inverter facíase con media (1/64), unha (1/32), dúas (1/16) ou máis partes desa fracción⁸.

No caso do S. Juan aparecen citados cunha participación de 1/64, por valor de 339 libras 7 soldos 2 diñeiros⁹: Joseph March y Cona, Joan Burcet de Blanes, Pera Planas de Santa Coloma de Fernes, Joan Marques de Masamas, Salvador Martorell, Antonia Batista e Ramón Arigot de Malgrat. Cunha participación de metade de 1/64, por valor de 169 lb 6 s 2

d: Quizsa (Quirica) Bigas e son Conat de Palafolls. E o Patrón Ignasi Tremujar có 1/32, por valor de 678 lb, 14 s e 3 d.

Sinalar que nesta relación de socios faltan algunhas futuras incorporacións tal e como pode verse, Anexo III, na relación societaria do reparto das ganancias da 1ª viaxe comercial. Nesta relación aparecen todos os irmáns Galup Vergés (Juan, Narciso, Tomás e Jerónimo) aínda que sen sinalar porcentaxe, que se supón é do que resta para completar o reparto. O custo total do bergantín, que aparece na documentación onde están anotados minuciosamente todos os gastos do mesmo, ascenden a 21.719 lb 16 s 6 d.



Suma total e anotación do que 'toca' a 1/16, 1/32 e 1/64 parte

Francesc Moreu i Oliver, Patrón

Todo barco, e moito máis se pretende dedicarse ao comercio, precisa dun patrón capaz de sucar mares e océanos, que o dirixa con temón firme e seguro, así como que saiba enfrontarse ás tarefas do mercado. E este ten que conxugar a experiencia de mando en periplos mariños coa lealdade á casa armadora. E para facelo máis difícil, conséntase no caso do S. Juan Bautista a urxencia por ter patrón pois precisábase este nomeamento para facer canto antes os trámites necesarios para poder navegar e comerciar, como pagar á Escribanía do Tribunal, despachar o Rol, patente de navegación¹⁰ e sanidade, Aduana, solicitar Práctico, etc. Próximo a este perfil e dis-

posto a saír cara a portos americanos, o atoparon na mesma Calella. Chamábase Francesc Moreu i Oliver (1783-1818), mozo de vinte anos, pero con longa tradición familiar no mundo do mar xa que seu avó, Pere, era pescador de baixura e o seu pai, Ramón, mariñeiro de cabotaxe. En canto á súa experiencia en mando, fora curta no tempo¹¹ pero avalada polas viaxes no Bergantín *La Purísima Concepción* e, como 2º piloto, encargado da derrota da fragata San Erasmo, ambas a Veracruz (México).

Na documentación familiar dos Moreu depositada no Arquivo Histórico de Mataró, Escribanía de Mariña, atópase a "*Escritura de patronía interina del bergantí Sant Joan Baptista a favor de Francesc*

⁸ Normalmente había un ou dous promotores maioritarios e o resto dos socios aportaban pequenas cantidades. Tamén os socios adoitaban ser da mesma bisbarra pero de distintas poboacións. Aspectos estes, de contención monetaria e dispersión xeográfica, que evitaban unha concentración de risco económica e social.

⁹ A partir de agora utilizarei as abreviaturas 'lb' para libras (lliures), 's' para soldos (sous) e 'd' para diñeiro (diners).

¹⁰ Documento que autoriza ao barco para navegar por los mares baixo pavillón da nacionalidade da bandeira e lexitima ao Capitán/Patrón para o exercicio das súas funcións a bordo.

¹¹ Examinouse de piloto en setembro de 1801 na "Escuela Náutica de Barcelona" para "hacer viages a Veracruz con el Bergn La Purísima Concepción su Patn Miql Martunell y Alsina de Calella" segundo aparece na inscrición, en decembro dese mesmo ano, que aparece no rexistro do "Libro de la Escuela: alumnos de la Real Escuela de Náutica" de Arenys de Mar" (1879-11813), Folio 416. Arxiu Històric Fidel Fita de Arenys de Mar.

Moreu i Oliver” feita ante notario¹² o 30 de abril de 1803. Nela pódense observar as condicións xerais dun contrato de Patrón¹³ con cláusulas específicas para a viaxe concreta. Neste caso resaltar o aspecto de Patrón interino e de ser contratado para unha só viaxe o que sería, á súa vez, unha premonición para o propio bergantín.

No contrato non se especifica a cantidade a cobrar. Esta, segundo se deduce da contabilidade, era un salario fixo de 100 pesos [ps] de 128 cuartos [qs] ao mes o que lle xerou unha retribución total de 767 ps 6 rs [reais]¹⁴ pola viaxe de ida e volta a Veracruz.

Viaxe Barcelona-Veracruz-Barcelona

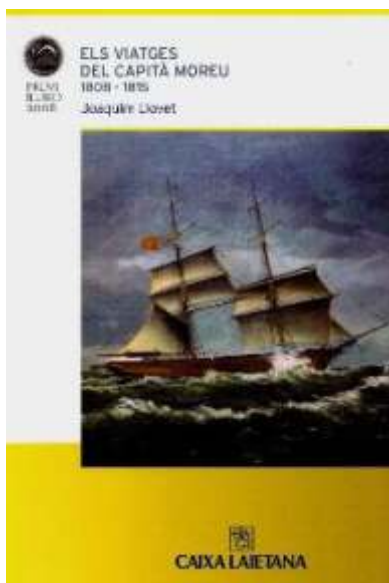
Dende finais de abril de 1803, tal como mencionamos, está o bergantín S. Juan Bautista ancorado no Porto de Barcelona dando os últimos retoques, facendo probas de navegación, aprovisionándose, ultimando as xestións necesarias, conseguir Patrón e tripulación, etc. para que poida izar velas cara o comercio americano. De feito o día 21 dese mes estábanse a cargar cousas como viño, leña... que continuarán nos meses seguintes, priorizando nestes os trámites burocráticos.

Chegado o mes de xullo publicí-tanse na prensa local¹⁵ os preparativos para a viaxe á espera de completar carga e pasaxeiros. E fano nos seguintes termos: “*O bergantín San*

*Juan Bautista, seu capitán Don Francisco Moreu e maestre*¹⁶ *Don Juan Galup y Verges, ten rexistro aberto para Veracruz, e sairá con toda brevidade por ter máis de media carga segura: os suxeitos que quixesen embarcar poderán conferirse con dito maestre que o atoparán na casa dos señores Alsina, March e Cona, rúa da Esgrima*”.

E dous meses despois, o 12 de setembro de 1803 “*fixose á vela con destino a Veracruz o Bergantín San Juan Bautista, seu capitán Don Juan Galup y Verges, o que leva de xéneros do Reino 5.995 varas de encaixes de fío, 531 ¼ ducias de pares de medias de algodón, 2.165 resmas de papel branco, 2.023 arrobas de augardente, 2.462 ídem de viño, 39.911 varas de cotóns en lenzos pintados; 1.503 libras de seda tecida e manufacturada e outros efectos; e do estranxeiro 155 varas de casimira, 4.600 libras de aceiro e outros xéneros, por valor todos de 966.480*

reais.”¹⁷. Os primeiros días de navegación pararon en distintos portos da actual comunidade Valenciana, como Peñíscola¹⁸ ou Morviedro¹⁹ (a actual Sagunto), e Andaluza como Málaga²⁰ onde, para protexerse no seu paso polo la zona do estreito e atlántica dos barcos ingleses, recollen unha Certificación do consulado dese país. Loxicamente aproveitan para repoñer provisiones (galiñas, sebo, aceite, leña, carne, chocolate, café, etc.). En anotacións posteriores compróbase que na viaxe de ida levaron tamén un pasaxeiro.



12 E que transcribe Joaquim Llovet en «Els viatges del capità Moreu (1808-1815)», Mataró 2009, pp.145-147

13 Para "rexer, gobernar, administrar, defender e patronear segundo o uso e estilo do Mar". Compromiso de lealdade co propietario e barco en xeral (fletes, lucros...). Restringindo a utilización dos cartos á provisión de comida, reparacións de danos, gastos de habilitación para distintos mares (América e Mar Bático 1/10 dos fletes que ganare e para a Costa Galega, Viscaia e Portugal o 5%). Cítase como actuar en caso de enfermidade (pode encargar a outro) e ata contempla a posibilidade de naufragio no que podería vender o que resultara salvado...

14 Repartíronse en dúas veces: á ida cobrou 451 ps 6 rs en Veracruz e, á volta, 316 ps en Barcelona.

15 Diario de Barcelona. Nº. 191 do 10 de xullo 1803, páxs. 877-878.

16 Segundo Fernández Torres, Antonio (2007). «Diario de a bordo». Clío (70) "o maestre nos veleiros antigos era o encargado de que o estado do barco fora óptimo antes de partir, así como dos aspectos económicos e de intendencia"

17 El Correo mercantil de España y sus Indias. 26 de setembro de 1803, páxs. 615-616.

18 16 de setembro de 1803.

19 Do 19 ao 21 de setembro de 1803.

20 Do 29 de setembro ao 8 de outubro de 1803.

O día 30 de decembro xa están fondeados en Veracruz pero non será ata o 4 de xaneiro de 1804 cando se constate a actuación do Práctico para entralos no porto así como, en días sucesivos, a descarga das 207 toneladas de distintos produtos que compoñen o frete do bergantín.

Dados os antecedentes de utilización da sede de Alsina, March e Cona na rúa barcelonesa da Esgri-ma, anteriormente citada, e polos intereses societarios no barco e carga, que, coa supervisión e control de Juan Galup, a recepción, venda, etc. sería nas instalaciones que a compañía tiña nesa localidade ao mando do representante e socio da mesma, Josep Cona²¹.

No mes de febreiro comezan os preparativos para a volta: revisión de carpintería, cargar auga, viño

etc. A última información que temos en Veracruz do barco ou a tripulación é do 14 de marzo de 1804 cando se lle pagan 28 ps 8 rs. ao Práctico por sacalos do Porto. O día 3 de maio están entrando no porto de Cádiz onde fan coretena. Neste porto só baixa a terra Joan Galup, como capitán e coma xestor das xestións burocráticas e 3 pasaxeiros que pola viaxe dende Veracruz pagaron 382 libras.

O 24 de xuño de 1804, logo de pouco máis de 280 días, chegan ao porto de Barcelona onde descargan as ganancias e as mercadorías adquiridas en Veracruz.

E, o que sería primeira e última viaxe completa de Barcelona-Veracruz-Barcelona, como embarcación da casa Galup e socios, remata a nivel contable o 8 de xullo de 1804.

Resumo²² de gastos/ingresos e outros datos

Gastos viaxe ida: Barcelona – Veracruz (México)

Lugar	Datas	Gastos ²³
Barcelona	21-04-1803 a 07-09-1803	2.171 lb
Peñíscola	16-09-1803	9 lb
Morviedro	19 ao 21-09-1803	137 lb
Málaga	29-09-1803 / 08-10-1803	338 lb
Veracruz	30-12-1803	368 lb
Total....		3.023 lb=1.612 p^s
Veracruz ²⁴	04-01-1804 / 18-02-1804	708 p ^s
Total ida....		2.320 p^s
Frete liquido da viaxe de ida		7.171 p^s
<i>Ingresos (Manutención pasaxeiro e por 2 pipas de viño)</i>		223 p^s
<i>Gastos (velas, habilitación, salarios Piloto, Pilotín e outros) ...</i>		3.679 p^s
Restan líquidos.....		3.715 p^s

Destes 3.715 pesos hai que quitarlle unha metade (1.857 ps 5 rs) para pagar á tripulación²⁵ e a outra metade son as ganancias do frete que se enviou de Barcelona a Veracruz. Constátase que, ao igual que se foxe un tripulante, repártese entre a confraría de San Telmo a razón de 1/41 e 1/58 partes na ida e na volta, cunha contía total de 92 pesos.

²¹ Pois Francesc Alsina, socio maioritario sempre estivo en Barcelona e Miquel March, en Veracruz con Josep Cona xa volvera á cidade Condal.

²² Elaborado a partires da documentación do libro de Contas do barco.

²³ Redondeo á libra.

²⁴ Estancia, Trámites, etc. contabilizados coma "gastos de ida". A moeda: pesos fortes e reais.

²⁵ Sen contar co Piloto e Pilotín que cobran 451 ps e 189 ps, respectivamente cada 6 meses. Ver reparto entre a tripulación no Anexo II.

Gastos viaxe volta: Veracruz (México) – Barcelona

Lugar	Datas	Gastos ²⁶
Veracruz	22-02-1804 a 14-03-1804	966 p ^s
Cádiz	03 a 10-05-1804	139 p ^s
Barcelona.....	24-06-1804	88 p ^s
Total volta....		1.193 p^s

Frete líquido da viaxe de volta	9.289 p^s
<i>Ingresos (Pola pasaxe de 3 homes dende Veracruz a Cádiz ...</i>	382 p^s
<i>Gastos (velas, habilitación, salarios Piloto, Pilotín e outros) ...</i>	3.050 p^s
Restan líquidos.....	6.621 p^s

Unha vez máis dos 6.621 pesos sepáranse 2.809 ps para pagar á tripulación²⁷ e o resto son as ganancias do frete que se trouxo de Veracruz a Barcelona.

Polo tanto o Total líquido pola viaxe completa ascende a 5.667 pesos, cantidade que se reparte entre todos os copropietarios/socios de forma proporcional ás fraccións invertidas na totalidade da embarcación.

Tal e como se reflicte no Anexo I ou ben se deduce do mesmo:

- Os socios alleos ao núcleo familiar Galup Vergés posúen o 45/64 do capital polo que lle corresponde 3.985 ps (na táboa está como moeda contable a libra, soldo e diñeiro)

- Á familia Galup, da que non se especifica reparto, correspóndelle o 19/64 restantes que ascende a 1.682 ps. A esta cantidade habería que engadirille as que gañaron os Galup28 na propia viaxe en función dos seus cargos no barco: Joan (capitán): 566 ps 19 rs 4 ms. Narciso (mariñeiro) e Gerónimo (carpinteiro): 421 ps 14 rs 26 ms cada un.

Viaxe Barcelona, Tarragona ...

Dende a data de 29 de agosto de 1804 comezan a anotarse os gastos de aprovisionamento e preparación para unha nova viaxe a Veracruz do bergantín S. Juan Bautista.

Mais esta vez vemos que o capitán non é Juan senón seu irmán Narciso Galup Vergés. El é o encargado de levar a contabilidade dos gastos e para iso utiliza o idioma catalán.

De Narciso Galup temos unha pequena descrición no “Registre d’alumnes i pràctiques de la Reial Esco-

la de Nàutica de 1779 a 1813” de Arenys de Mar²⁹: “Recio, ollos pardos, solteiro”³⁰.

Xa cos permisos en regra, a finais de outubro saen de Barcelona con destino a Tarragona onde ten rexistrada actividade dende o 12 de novembro ata o 11 de decembro. Moito tempo de espera para pouco máis que cargar algo de viño e aceite...

Quizais por problemas de seguridade nas costas españolas... O único certo é que a partires destas datas non temos constancia da actividade comercial deste bergantín...

²⁶ Redondeo á libra.

²⁷ Anexo III

²⁸ Coa excepción de Tomás Galup que non ía.

²⁹ Arxiu Històric Fidel Fita -Arenys de Mar na Sèrie: "Registre d'alumnes i pràctiques de la Reial Escola de Nàutica" de 1779 a 1813 de Arenys de Mar. Referència: GC. 198 Fol. 596/317.

³⁰ Nese momento. Logo casaría con Magdalena Vergés Coll.

Gastos da 2ª viaxe ida: Barcelona – Veracruz (México)			
Lugar	Datas		Gastos ³¹
Barcelona	29-08-1804 a 26-10-1804	.....	2.231 lb
Tarragona	12-11-1804 a 11-12-1804	.....	197 lb
Total....			2.428 lb

O pouco que se sabe...

Case coincidente coa a botadura do San Juan Bautista dáse na flota española un tempo curto de relativa tranquilidade no comercio atlántico. O noso status de país neutral vese alterado coa ruptura da Paz asinada en Amiens entre Gran Bretaña e Francia o que nos obriga, por compromisos, un tanto forzados, a axudar a esta última. O que provoca, a finais do 1804, que sen previo aviso nin declaración de guerra sexa atacada unha pequena escuadra española, cargada de mercadorías, ouro, prata, etc. fronte ás costas portuguesas. A partir deste feito non só nos atacaban os militares ingleses senón tamén barcos en curso ao servizo destes. Para contrarrestar enviáse a todos os portos unha Real Orde que dicía:

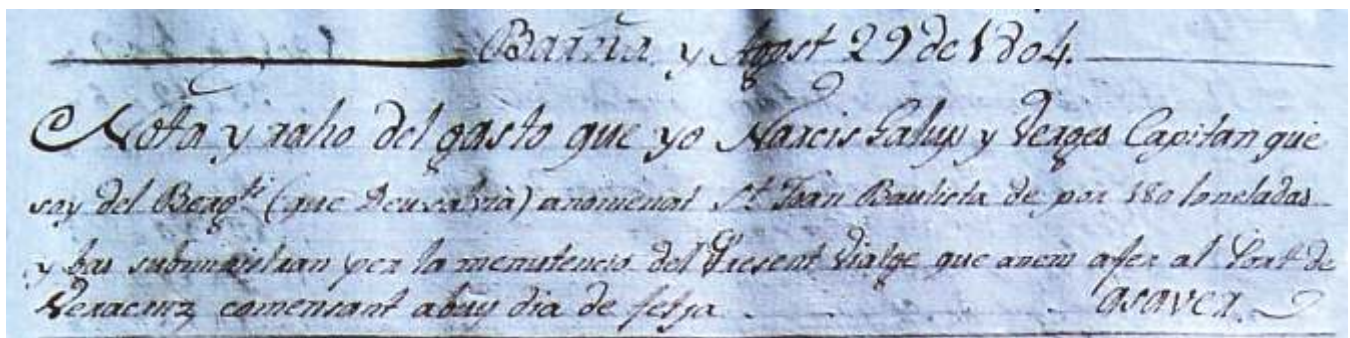
“Los Buques de Guerra ingleses, y los corsarios de esta nación, baten y apresan las Embarcaciones Españolas, tanto las del Rey, como la de los particulares, y nos hostilizan por cuantos medios pueden. En esta virtud, quiere S. M., que por nuestra parte, se haga lo mismo con los Buques, y toda especie de propiedad del rey de Inglaterra, y con las de sus Vasallo. De orden de S. M. lo aviso a V.E. para

que obre como que estamos en guerra³² con la Gran Bretaña, sin embargo de que no se haya hecho pública declaración de ella, y no solo defienda V.E. de todo insulto en territorio, cuyo gobierno le está confiado, aino hostilice al enemigo hasta donde quepa en las fuerzas de que V:E. Dispone.

Le traslado a V.S. para que su gobierno y noticia del Comercio... Enterada la Junta ha acordado que como se practica, se haga notorio al Comercio. Barcelona 13 de Diciembre de 1804 Antonio Buena-ventura Gasso³³”

Os portos están bloqueados³⁴ ou vixiados na distancia por uns e por outros na busca de presas e riquezas fáciles. Tense dado que a unha mesma embarcación nun período de horas foi “recoñecida por un corsario francés e tres ingleses”³⁵.

Algo así aconteceu ao bergantín San Juan Bautista. Logo da súa estadía no porto de Tarragona camiño da súa 2ª viaxe a Veracruz, non temos máis noticias do barco que a referencia ao intento que fixo a familia Galup, en 1810, “para ver si recobra el Bergantín³⁶ San Juan represado por el Inglés del Francés”.



"Nota e razón para o gasto que eu Narcis Galup e Vergés capitán que son do Bergtín (que Deusalvia) chamado San Joan Bautista de 180 toneladas e baixo fornecen para a manutención da Viaxe actual que imos facer ao Porto de Veracruz, comezando no día da data".

31 Redondeo á libra.

32 Declarada unha semana despois.

33 Diario de Barcelona. Nº. 349 do 14 decembro 1804, pp. 1625-1626.

34 Barcelona o foi no 1805.

35 Diario de Barcelona. 1804.

36 O bergantín era un barco moi cobizado para pór a curso pois era doado de artillar así como rápido e de fácil manobra o que facilitaba moito os apresamentos.

É a partires desta declaración cando iniciamos as pescudas, que ata agora foron infrutuosas, para rescatar da memoria do tempo o que lle aconteceu a partires de xullo de 1804. Todo sería máis doado se atopáramos a documentación coas declaracións efectuadas por Juan Galup (pai) e que quedan enunciadas nunha borrosa nota no libro Principal de abordo do Bergantín que transcribo textualmente:

“La Prima o bien sea el Primo pídoles agarrados tienen que yo Narciso Galup y Vergés se los entregué a 20 de mayo de 1852 los papeles siguientes:

El Poder que mi padre hizo a Fontradona y termino de Algeciras en 1810 para ver si recobra el Bergantín San Juan represado por el Ingles del Frances. Las diligencias practicadas con declaraciones

con que constata como los franceses lo sacaron del puerto de Barcelona para armar en corso y una exposición que mi padre hizo en aquel entonces por cuyos papeles tiene que hoy se puede cobrar alguna cosa y de examinado las ha de entregar a mi Sra Madre.” Logo ten uns engadidos con outro tipo de tinta e letra: *“(se devolvieron)”* e remata con outra anotación debaixo que semella posterior: *“Los tiene D. José M^a Guerra que se le entregaron en abril de 1884”*.

O dito, de coñecer o que lle aconteceu ao San Juan Bautista³⁷ de seguro que non só daba para outro artigo senón que quizais para unha longa novela. Pero iso pode ser motivo doutras indagacións e, sobre todo, de moita sorte para a memoria da navegación ...

ANEXO I

Barnâ Juliol 24 de 1804

Diem nosaltres los abaix firmats Ynteresats que som del Bergantí anomenat St. Joan Baptista que lo manava Joan Galup e Vergés de la vila de Calella com tenim rebut, per falta de Joan, de son Germa Narcis Galup y Vergés las Partidas que cada hu baix se exprese a Comta delguan que ha fe tal mensionat Bergantí en e viatge de Veracruz de anada y vinguda³⁸.

		16	32	64		lb	s	d
Joan Galup y Vergés	.....	....	....	....
Sôr Joan Vergés y Basart	.....	2	....	....	1.125	"	"	"
Narcis Galup y Vergés	.....	....	....	....
D ^o Juan de Brugada	.....	....	1	....	281	"	5	"
D ^o Juan de Brugada y Compañía	.....	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Ramón Sala y Valls de Barna	.....	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Manuel Bargés	.....	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Bonaventura Moreu	.....	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Salvador Batista	.....	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Narcis Buch	.....	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Fran ^{co} Alsina y Costas	.....	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Joan Ventura Casalins	.....	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Miquel Martorell y Alsina	.....	....	1	....	281	"	5	"
Sôr Miquel Nimois	.....	....	1	....	281	"	5	"
Geroni Galup y Vergés	.....	....	....	....

³⁷ Algúns autores sitúan ao S. Juan Bautista no escenario do enfrontamento entre a escuadra inglesa e a hispano-francesa fronte as costas de Trafalgar no aciago día do 21 de outubro de 1805.

³⁸ *"Dicimos nos os abaixo asinantes socios que somos do Bergantín chamado St. Juan Bautista que o mandaba Joan Galup e Vergés da vila de Calella como recibimos, por falta de Juan, do seu irmán Narcis Galup e Vergés as Partidas que cada un abaixo se exprese en Conta de canto fixo o mencionado Bergantín na viaxe de Veracruz de ida e volta"*

	16	32	64		lb	s	d
<i>Patro Ignasi Tramujas</i>	1	....	281	"	5	"
<i>Sra Geltrudias Robira y Tordana</i>	1	140	"	12	6
<i>Tomás Galup y Vergés</i>				
<i>D^o Juan de Saleta</i>	1	140	"	12	6
<i>Sôr Quirzé Plasis</i>	1	140	"	12	6
<i>Sôr Fran^{co} Martorell y Fugasot</i>	1	140	"	12	6
<i>Sôr Miquel March</i>	1	140	"	12	6
<i>Sôr Jph March y Cona</i>	1	140	"	12	6
<i>Sôr Joan Burcet</i>	1	140	"	12	6
<i>Sôr Pera Planas</i>	1	140	"	12	6
<i>Sôr Joan Marques</i>	1	140	"	12	6
<i>Sôr Salvador Martorell</i>	1	140	"	12	6
<i>Sra Antonia Batista</i>	1	140	"	12	6
<i>SS Quirza Bigas y son Conat</i>	1	175	"	15	7
<i>Sôr Ramón Arigot</i>	1	140	"	12	6

ANEXO II

Nota de lo que corresponde a cada uno de los yndividuos en la repartision de los 1.857 ps 5 rs \$asaver.

	Quarts	Medios 1/4			
x <i>Juan Galup - Capitan</i>	4		179	p ^s	r ^s
x <i>Fran^{co} Ysern - Contra mestre</i>	4		179	"	"
x <i>Carlos Reynals - Agregado</i>	2	½	111	"	7
<i>Narciso Galup</i>	3		131	"	2
<i>Geronimo Galup - Carpintero</i>	3		131	"	2
x <i>Juan Nubellas - Gelefate</i>	3		131	"	2
x <i>Reymundo Mayol</i>	3		131	"	2
x <i>Salvi Gener - Dispensero</i>	3		131	"	2
x <i>Jose Bori</i>	3		131	"	2
x <i>Matias de Bagur</i>	3		131	"	2
x <i>Jonas de id</i>	2	½	111	"	7
x <i>Jose Bibó</i>	2	½	111	"	7
x <i>Juan Ginebre</i>	2		89	"	4
x <i>Miqueló Bilanes</i>	1		44	"	6
x <i>Manuel Ferrán</i>	1		44	"	6
x <i>Sⁿ Telmo</i>	1		44	"	6
	41	½ quarts	1.857	"	1
<i>Repartense los 1.857 p^s 5 r^s por los 83 medios quarts</i>					
<i>Veracruz Febrero 21 de 1804</i>					

ANEXO III

Handwritten ledger with columns of numbers and text. The top row shows '1857' and '5283'. Below it, '197' and '22 p. 3 p. medio 1/2'. Further down, '031' and '2'. Then '8' and '42 // 6 // 17. 1/2'. Below that, '253' and '2'. Then '134 // 2 // tres 1/2'. Then '179 // .. // quatro 1/2'. Finally, '111 // 7 // 2 // 1/2 1/2'.

Reparto da xente

	Quartaro						
Capitan	4	387	p ^s	19	r ^s	4	m ^s
Contramaestre	4	387	"	19	"	4	"
Narciso	3	290	"	12	"	26	"
Geronimo	3	290	"	12	"	26	"
Salvi	3	290	"	12	"	26	"
Ramon	3	290	"	12	"	26	"
Matias	3	290	"	12	"	26	"
Jonas	3	290	"	12	"	26	"
Bilanes	1 1/4	121	"	1	"	33	"
Manel	1 1/4	121	"	1	"	33	"
S ⁿ Telmo	1/2	48	"	8	"	22	"
	29	2.809	p ^s	10	r ^s	5	m ^s
	2						
	58 medios						

BIBLIOGRAFÍA:

- Arquivo de Julita Rodríguez Galup
 Arxiu Històric Fidel Fita -Arenys de Mar
 FELIU FRANCH, Joan: «Dinero color azul cobalto: el negocio americano de la cerámica de la provincia de Castellón en el siglo XIX». Castelló de la Plana, 2005: Publicacions de la Universitat Jaume I. Biblioteca de les aules; 15. Pp. 231.
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo: «La industria naval vizcaína (Anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917)», 2ª edición corrixida e aumentada por Manuel Basas Fernández. Bilbao: Biblioteca Vascongada Villar, 1968.
- LLOVET, Joaquim: «Alsina, March i Cona (1794-1808). Tràfic colonial, bloqueig marítim i comerç de neutrals», Caixa D'Estalvis Laietana. Mataró, 1986. Edit. Rafael Dalmau-Barcelona. Premi Iluro 1985
- LLOVET, Joaquim: «Constructors navals de l'ex-provincia marítima de Mataró (1816-1875)», Caixa D'Estalvis Laietana. Mataró, 1971. Edit. Rafael Dalmau-Barcelona. Premi Iluro 1970
- LLOVET, Joaquim: «Els viatges del capità Moreu (1808-1815)», Caixa D'Estalvis Laietana. Mataró, 2009. Edit. Rafael Dalmau-Barcelona. Premi Iluro 2008
- LLOVET, Joaquim: «La matrícula de mar i la província de marina de Mataró al segle XVIII», Caixa D'Estalvis Laietana. Mataró, 1980. Edit. Rafael Dalmau-Barcelona. Premi Iluro 1979
- LÓPEZ DÍAZ, M^a Teresa e DOMÍNGUEZ CAMACHO, Antonio: «Catálogo de documentos histórico farmacéuticos del Archivo General de Indias». Universidad de Sevilla, 1983, pp. 234
- LUCAS LABRADA, José: «Descripción económica del reyno de Galicia». Junta de gobierno del Real Consulado de la Coruña. Ferrol, 1804, pp. 343
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: «Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y Análisis Comparativo», 2ª edición. Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento para la Innovación y para la Sociedad del Conocimiento, 2004
- PAZOS PÉREZ, Lino J.: «Veleros en el tráfico Marítimo con Cuba (1800-1900)». Demaré Ediciós. Pontevedra, 2016
- PINET PLASENCIA, Adela: «La Península de Yucatán en el Archivo General de la Nación». Universidad Nacional Autónoma de México e C. I.H. de Mesoamérica e o estado de Chiapas. México, 1998, pp. 434.
- VALDÉS, ANTONIO JOSÉ: «Historia de la isla de Cuba, y en especial de La Habana». 2 Vol. Oficina de la Cena. La Habana, 1813, pp. 404
- VICENTE, Marta V.: «Clothing the Spanish Empire: Families and the Calico Trade in the Early Modern Atlantic World». Palgrave Macmillan. New York, 2006
- YÁÑEZ GALLARDO, César: «Emigración ultramarina y familia catalana en el siglo XIX», Caixa D'Estalvis Laietana. Mataró, 1994. Edit. Rafael Dalmau-Barcelona. Premi Iluro 1994
- Xornais: *Diario de Barcelona (1803 e 1804)*, *El Correo mercantil de España y sus Indias (1803)*

OS GALOS

Marcó del Pont Conserveiro, alcalde e corsario

Salvador Rodríguez

Nin una placa co seu nome nunha rúa ou praza lembran no Vigo de hoxe a Buenaventura Marcó del Pont i Bori, un dos persoeiros máis influíntes da Galicia dos séculos XVIII e XIX. O escritor vigués, Pedro Feijoo Barreiro, descubríuno durante o proceso de documentación da súa novela “Os fillos do mar”, enmarcada no episodio histórico da chamada Reconquista de Vigo aos franceses e, admite, “quedei asombradísimo de que a este personaxe nin se lle mencione entre los herois habituais nos fastos que se celebran todos os anos no Casco Vello vigués”.

E aínda se queda curto o escritor, porque en realidade a espectacular vida pública deste home non se cingue unicamente a aquel acontecemento do que xurdiu o Vigo-cidade (baixo o lema “Leal y Valerosa”), senón que ten un antes e un despois, como así o confirman varios cronistas locais, dende José de Santiago a Rodríguez Elías, pasando por Eduardo Galovart, este último o que máis datos ten compilado sobre o personaxe.

Nado en Calella (Barcelona) en 1738, os historia-dores datan a chegada a Vigo de Marcó del Pont arredor do ano 1758 para fundar unha factoría de salgadura ao estilo das que proliferaban en Cataluña. Daquel mozo de vinte anos de idade pode dicirse, polo tanto, que formou parte do grupo de pioneiros entre



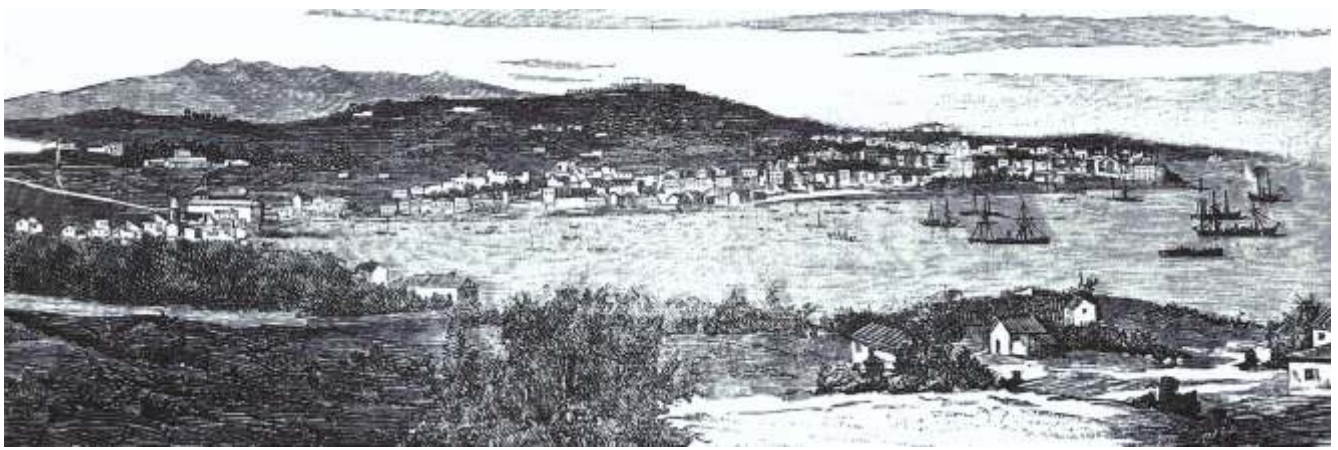
Buenaventura Marcó del Pont

os empresarios cataláns que se instalaron na costa galega. A él seguiríanlle os Buch, os Curbera, os Escofet, os Fábrega, máis tarde os Massó... emprendedores natos de sucesivas oleadas que dotaron a Galicia da súa primeira e puxante industria moderna: a conserveira.

O Vigo de mediados do século XVIII e principios do XIX era daquela unha pequena vila amurallada, rodeada doutros barrios extramuros, entre os que destacaba o do Areal, o de meirande poboación, practicamente na súa totalidade dedicada a la pesca. Alí instalu a súa primeira factoría un Marcó del Pont que, catro décadas despois, xa era propietario, seguimos a Eduardo Galovart, “da maior rede de negocios da villa, á que se lle engadía unha flota de barcos propia”.

A handwritten signature in black ink on a light background. The signature reads "Buenaventura Marcó del Pont" in a cursive script. There are decorative flourishes at the beginning and end of the signature.

Sinatura nun documento



Gravado de Vigo no século XIX

Referencias históricas apuntan que Marcó del Pont proviña dunha familia fidalga, dispuña dun moi estimábel capital inicial e axiña fixo unha considerábel fortuna comerciando coas mercadorías dos barcos franceses que se dedicaban ao corso e que descargaban en Vigo os botíns procedentes de barcos ingleses capturados cando navegaban rumbo ás Illas Británicas dende Portugal. Buenaventura adquiría aqueles produtos - aceite, viño, gran - para despois venderllos a un bó prezo a naos que os transportaban a outros destinos.

Nesa época, nomeadamente a causa da Guerra de Independencia de Estados Unidos na que España apoiou aos independentistas, o armador catalán xa gozaba dos favores do rei Carlos III, que foi o primeiro en beneficiarse das ganancias daquela flota dotada xa con “*patente de corso*”, isto é, licencia real para atacar e saquear a todo canto buque inglés e portugués (nesa altura, os maiores inimigos de España) que se atoparan. Do botín, unha parte estaba “extraoficialmente” destinada ao monarca e tan encantado estaba o rei con Marcó que lle outorgou o primeiro permiso concedido ao porto de Vigo para o comercio con América, algo que rachaba o monopolio do que ata daquela gozaba en exclusiva o porto de Cádiz.

Tras o Tratado de San Ildefonso (1796), xa durante o reinado de Carlos IV e no reinicio das hostilidades con Inglaterra, Marcó erixiuse nun dos principais mantedores da “*flota corsaria española*”, firmemente apoiado por Manuel Godoy, o home forte do réxime, circunstancia que explica por que e por quen, o buque insignia da flota corsaria viguesa se chamase “Príncipe de la Paz”, navío que era quen de

desprazar 200 toneladas de carga, estaba dotado con 20 cañóns e dispuña dunha tripulación de 150 homes.

Ao rematar a guerra dos Estados Unidos, a auto-proclamación do xeneral Napoleón como emperador de Francia ía dar un inesperado xiro ás relacións entre o país veciño e a Coroa de España. En 1808, após o “secuestro” de Carlos IV e toda a súa familia, as tropas francesas invaden territorio español e impoñen como rei a José Bonaparte.

¿Qué posición tomou Marcó del Pont diante da nova situación? Pois velaí no que reparou Pedro Feijóo Barreiro para, baseándose na documentación histórica manexada, desmentir os rumores e as acusacións de afrancesado que se verqueron sobre o empresario para soste taxativamente que, diante do invasor imperial, o catalán puxo, por enriba de todos os seus intereses económicos e comerciais, o seu patriotismo: “*A importancia de Buenaventura durante a Reconquista* -refire Feijoo- baseouse en



Tipo de barco utilizado no corso

Dibujó Plano que manifiesta la fachada principal de la Iglesia Colegiata de la Ciudad de Vigo y el Corte o sección dado por A.B.



Debuxos do proxecto de construción da colexiata de Vigo

días claves: por unha banda, o potencial da súa flota navieira, xa que os franceses tentaron manter o control sobre o Vigo sitiado non sómentes por terra, senón tamén por mar; e, por outro lado, como membro da corporación municipal que era, colaborou moi estreitamente co alcalde Vázquez Varela poñendo ao seu dispor a todos os seus homes na defensa de Vigo". Eran precisamente empregados de Del Pont quen servían de correo para as transmisións das ordes e o abastecemento das alarmas (brigadas de guerrilleiros que fustigaban aos invasores).

Quen si recoñeceu o labor de Marco del Pont despois da guerra, foi o nefasto Fernando VII, iso sí, a cambio da financiación oportuna. De maneira que o catalán no só mantivo os seus privilexios, senón que os aumentou, xa que foi nomeado Rexidor Perpetuo da Cidade de Vigo, un máis dos seus numerosos títulos acumulados. Durante o seu período á fronte do Concello, procedeu á reconstrución da igrexa da Colexiata, destrozada durante a invasión gala, e a poñer en valor o Cristo da Victoria (curiosamente, ese era tamén o nome do buque insignia da súa flota durante o reinado de Carlos III) como "eixo espiritual" da nova cidade. Buenaventura Marcó del Pont y Bori finou un día indeterminado do mes de setembro de 1818 (este ano cúmprese o bicentenario) no

Vigo que aínda mantén unha débeda histórica e moral con él.



Vigo en 1840

O bichero ANILA



Attilio Gaggero Moresco

Lino J. Pazos



Sirena da fábrica de Gaggero rescatada e restaurada por Luis M^a Losada

Mediaban os anos sesenta do século pasado cando a firma Gaggero, de Bueu, dispúñase a baterse en crúa batalla coa poderosísima Massó, que copaba boa parte do mercado rexional de conservas, mesmo nacional e incluso internacional.

Para iso, Attilio decide investir en publicidade e, como as grandes empresas viñan facendo desde había algúns anos, proporía lotes de compra, para o que houbo que levar a cabo todo un proxecto de mercadotecnia que incluía folletos (follas voantes) a cor (algúns en cartolina), demostrando que os Gaggero comprenderan o novo sistema de vendas que cada vez era máis agresivo, aínda que algúns fabricantes, como Darío Martín Alfageme, que tiña a súa fábrica en Marín (nos anos 50 abriría a de Moaña) avisaban que “vender a baixos prezos non levaba a ningún lugar”.



Attilio Gaggero (col. A. Sánchez Cidrás)

Con esta campaña tentábase que a publicidade das ofertas e os recetarios, que tamén se imprimiron con todo luxo de detalles, “puidesen enviarse gratuitamente a quen o solicite” co fin de chegar aos potenciais clientes.

En 1965 prepáranse dous lotes de “A Lupa Brand”, calidade extrafina, que se nomearían “Surtido Select” e “Minix”, o primeiro compúñase de 40 envases, cun custo de 660 pesetas, que incluía 2 latas Club de 225 g de sardiñas en aceite, afumadas; sardiñas en salsa Pickpeppa; en salsa de tomate; en escabeche; en aceite; mexillóns en escabeche Pickapeppa, e de vieiras no seu prebe; 3 de 180 g de berberechos en salsa Pickapeppa. Tres envases Oval de 180 g de navallas ao natural; 2 de ameixas en salsa Pickapeppa; 2 de ameixas ao natural; 2 de berberechos ao natural; 2 de bonito en aceite; 2 de 370 g, de bonito de aceite; 1 de bonito en escabeche, e 1 de caballitas en escabeche. Unha lata Cil (imaxínome que cilíndrica) de 400 g, de mexillóns en escabeche Pickapeppa e unha de ventrecha de bonito con chícharos, etc., e 6 rect. (rectangulares), de 95 g, de filetes de “anchoa en tiras” en aceite. En todas estas fabricación, apuntaba a publicidade, “foi utilizado unicamente Aceite Puro de Oliva”.

A oferta “Miñix”, estaba composta por tan só 17 latas, 12 Oval, 3 Club e unha rectangular, que viñan a custar 230 pesetas.

En xaneiro de 1966 atopamos outra folla voante ofertando un lote de 30 latas, todas elas formato Club, de 225 g, cun custo de 490 pesetas.



Operarias da fábrica de Gaggero (col. A. Sánchez Cidrás)

Tamén se ofrecían lotes de nadal “ Super”, cunha completa variedade de 62 latas (incluíanse dúas de marmelada de figos, 2 de angulas en aceite de oliva e unha de anacos de polo en xelatina, ademais das conservas de peixe), o “ Select”, con 52 envases, e o “ Popular”, de 20.

No bienio 68/69 Gaggero internacionaliza as súas ofertas, ou polo menos pasa a utilizar nomes de cidades para denominalas, así, a variedade “ Capri”, levará 40 latas e terá un custo de 690 pesetas, mentres que a “ Oslo”, compoñeráse de 30 latas e custará 510 pesetas. Tamén propoñía as variedades “Deca”, que ían numeradas do 1 ao 4, que se compoñían de 10 latas, e que variaban os seus prezos dende as 125 para o 1, e 160, 195 e 230 para as seguintes, incluíndo no envío, para os compradores dos lotes, “un Abridor Universal”.

Sobre os abridores (obxectos hoxe en día de colección), advertíase nas condicións de venda que, “os clientes que desexen Caixas Variadas (de conservas), serán co aumento do 5 %; estas ofertas son sen chaves. Os Clientes que desexen recibilas para os envases chamados a <decollage>, podemos envi-las co sobreprezo de 15 pesetas por cada cen chaves”, ou sexa, a 0,15 céntimos a unidade.

Un dos fabricantes que fornecía de abrelatas ás conserveiras galegas do norte de España era José Valle Armesto S. A., que tiña as súas instalacións na Avd. Calvo Sotelo, 45, de Xixón (teléfono 3314), que patentaría o abrelatas de peto “O Ex-

plorador”, de todos coñecido, ou a chave “Universal de dous usos”, abrelatas e saca chapas, que os nados a mediados do século pasado utilizamos e, sobre todo, agradeciamos.

Eran anos difíciles, a sardiña escaseaba e a competencia era dura, en 1967 Attilio atopábase na metade do ránking en canto á fabricación de conservas (dun total de 61) en canto á base impositiva do Imposto Industrial, que recollía aos “contribuíntes suxeitos ao réxime de Avaliación Global” da provincia de Pontevedra, que encabezaba a conserveira Pita Irmáns, de Vilagarcía (Massó e Alonso non figuraban por, parece ser, pertencer a outro tipo de contribuíntes), cunha declaración de base impositiva de 2.800.000 pesetas, seguido de Thenaisie Provote, do Grove, con algo máis dun millón, quedando Gaggero no 27 cun montante de 311.600 pesetas de ingresos brutos, mentres Darío Martín Alfageme, de Marín, no número 34, declaraba 252.700 e Anxo Chairo de Pablos que explotaba unha pequena fábrica en Bueu, no número 49, tan só 51.300 Pts (de Pablos en 1960 tiña un “taller auxiliar da industria conserveira” en Palmeira).

Descoñezo cantos empregados tiña Attilio na súa factoría, pero podiamos extrapolar a cifra que empregaba Martín Alfageme (non dispoño doutros datos), que cunhas vendas similares (un quinto menos de facturación nos anos cincuenta) e un período de actividade que se cinguía a unhas cantas semanas ao ano, xeraba uns bos postos de traballo. Durante os meses de xaneiro a xuño (datos de 1951) soamente se facía mantemento na fábrica, empregando tan



só unha persoa, o seu home de confianza, pasando na primeira semana de xullo a necesitar dous homes e unha ducia de mulleres, manténdose con algún altibaixo (en agosto dous homes soamente) ata finais de decembro, aínda que comprobando as datas doutros anos, estes períodos de traballo eran diferentes, debido de a como fora a costeira da sardiña que non sempre era a mesma, variando entre xuño e setembro a cantidade de peixe obtido, e por tanto a necesidade de man de obra, co consecuente aumento do prezo das capturas cando estas eran escasas, o que repercutía directamente nos custos da conserva.

Imaxínome que Attilio contaría coas modernas máquinas sertidoras, posiblemente Somme (parece ser que eran as máis fiables do mercado) automáticas con motor de 2 Hp; e as máis antigas, a panca,



Reinerts, Suevia ou Cantabria, con motores de 1 Hp. Tamén utilizaría a correspondente caldeira que produciría o vapor necesario para a cocción do peixe que seguramente sería unha Babcock Wilcox; algunha “pestañadora”, soldados, e autocables, grellas, báscula, e demais utensilios necesarios para a boa marcha da produción do salgadura ou a conserva...

Por certo, as grellas para os cocedores de vapor estaban en constante proceso de reparación, significando unha boa parte dos gastos ocasionados pola explotación do negocio; localizamos varias empresas que se dedicaban a iso, como a de Martín Fernández, de Vigo,

que factura 43.000 pesetas a Martín Alfageme, de Marín, polo “estañado das súas grellas” durante o ano 1957.

A fábrica de Gaggero pecharía nos anos 80 do século pasado (en 1984 xa non figuraba nas listaxes do Imposto Industrial), quedando abandonada durante longos anos, o que provocou a deterioración das instalacións e a ruína das súas construcións “en serra”, salvándose pouco, ou case nada, do que atesouraban, fóra dalgunhas pezas que, grazas ao seu tesón, conseguiron recuperar da súa desaparición total algúns coleccionistas e amigos persoais da familia Gaggero.

Para rematar a obra de destrución, en 1992 produciuse un incendio (non era o primeiro) nas instalacións que eran utilizadas como lugar de reunión e “trapicheo por grupos de drogadictos”; a prensa recolle a nova, “*La llamada fábrica de Attilio quedó practicamente destruida. La fachada, sobre la que estaba una antigua vivienda igualmente abandonada y las oficinas, totalmente, la nave, parcialmente*”. Hai un tempo puiden comprobar con sorpresa como un destes devotos da arqueoloxía industrial conservaba a sirena da fábrica (ou iso cremos), de sinxela factura pero de gratos recordos para moitos bueuses... así como o carriño que portaba a luz ata o peirao, algún motor, etc....

SURTIDO «MINIX» 1965

- 3 latas Oval 180 grs. Zamburiñas Escabeche PICKAPEPPA.
- 3 » Oval 180 » Mejillones Escabeche PICKAPEPPA.
- 3 » Oval 180 » Almejas al Natural.
- 3 » Oval 180 » Bonito tronco en Aceite.
- 2 » Club 180 » Caballitas en Aceite.
- 1 » Club 180 » Sardinias en Aceite.
- 2 » Rect. 95 » Filetes Anchoas en Aceite.

17 latas

Pesetas 230,—

Noviembre, 1965

(En todas estas preparaciones ha sido utilizado únicamente Aceite puro de Oliva.)

João Marinheiro

...Este é um tempo sem tempo. Sem marinheiros. Sem palavras. Só barcos desnudos de velas rasgadas como feridas abertas nas mãos que seguram a roda do leme em espasmos de graus, de rumos incertos desconhecidos. Rotas. Derrotas. Estimás. Latitudes longitudes. Um imenso roteiro submerso de singraduras no tempo e na névoa que hoje teima em ficar abraçada ao mar. E eu atento vigilante, canso o olhar tão gasto já, atento aos sons deste mar, ao restolhar das vagas de espuma na costa, lentas precisas, cadenciadas. Navego. Uma navegação abandonada. A agulha a cento oitenta graus libertos. Sul pleno. Tu ficas sempre a norte de mim. Demasiado a norte de mim. Não consigo a manobra perfeita para aportar em ti. As coordenadas na carta. O rumo certo. Um tempo estimado de chegada. Porque foges sempre que navego ao teu encontro e te perco na imensidão atlântica? Porque és assim?

...Reconheço-te por algumas marcas no corpo, és assim como as marcas que faço a terra, as marcas aos sítios do peixe os pesqueiros que são sítios secretos marcados pelos enfiamentos. a torra da igreja, o morro a norte, o bico do telhado que me indica o Parcel, o sitio onde pesco as fanecas á linha. Só, ali numa fraga do mar. Reconheço-te na penedia. Na linha de costa. No recortado de terra avistado do mar. E de noite. Reconheço-te no piscar das luzes. Na claridade da cidade grande, amarela na noite. As torres da refinaria a piscarem vermelhas. A chama na chaminé como tocha acesa.

Os braços de luz da Boa Nova, o relâmpago de Esposende, o abraço de Montedor. Brancos. As luzes aqui são brancas da cor do amor que sinto. As outras cores confundem-me, espécies de farolins de enfiamento nos molhes verdes e vermelhas a piscarem como luzes de néon na noite.

Reconheço-te pela constelação de sinais no braço esquerdo, espécie de Ursa menor, de estrela polar que exhibes. Reconheço-te pelo sinal na tua nádega desnuda na madrugada quando a penumbra impera e a imaginação anda solta. No redondo dos teus seios, na aureola dos bicos duros do desejo que sinto em ti quando eroticamente te roças em mim num bailado de carícias. Os seios como dedos a percorrerem as minhas costas e eu arrepiado do frio húmido da névoa no mar do desejo que tenho de ti, de te amar. De fazermos amor agora neste momento. Hoje. Aqui no poço do barco que navega indiferente ao meu dilema, ao meu desejo ao meu querer. Porque me atormentas o corpo?

João Marinheiro "De nós e outras derrotas" – excertos 2007



OS GALOS

Contrabando de armas entre as rías de Pontevedra e Arousa no ano 1912

Celestino Pardellas de Blas

Corría o ano 1912, concretamente a finais do mes de abril. Pola ría de Pontevedra, fronte a Illa de Ons, navegaba un buque de bandeira descoñecida, aínda que tiñan claro que era estranxeiro. Polo día adoitaba navegar entre Ons e a Lanzada, sen rumbo fixo, e: “...cuando llegaba la hora del crepúsculo, cuando ya la sombra tendía su velo de misterio, se entraba hasta el abrigo de la isla de Ons, por la parte Este, dando allí fondo...”.

Os daquela veciños de Ons, que miraban tales estrañas manobras, estaban expectantes. Segundo parece, o buque fondeaba fronte a praia de Canexol e achegábanse a facer víveres á propia Illa a cambio de cartos que pagaban sen ningún tipo de problema nin regateos.

A prensa da época, comentaba: “... estas extrañas maniobras, llamaron poderosamente la atención de

las gentes de aquellos contornos...”. Ao fondear, só baixaban a terra illán para facer víveres e auga, e nada máis falaban cos veciños. Pola contra, cando navegaban pola mañá ou mesmo polo serán ao carón das praias que van dende Punta Cabicastro á Lanzada, achegábanse aos mariñeiros que por esas costas faenaban para preguntar e interesarse polas características desa costa: “...desde él fueron llamados los tripulantes de varias lanchas pescadoras que se dedicaban a sus habituales faenas, para preguntarles acerca de ciertos detalles referentes a las cercanas costas...”.

Rebuscando entre as miñas notas, atopei unha testemuña dun veciño de Ons que, alá por finais dos anos 70 do pasado s. XX contaba con preto de 80 anos, o que o sitúa como un rapaz da época que falamos.



El comentaba: “... despois dos Cons Pequenos, pola noitiña, fondeaba un barco grande, máis que os balandros e os galeóns que estabamos acostumados a ver por aquí, e dende el chamaban por nós para que lles venderamos patacas, ovos, cebolas,..., polbo, peixe e mesmo galiñas. Eu tería 8 ou 10 anos e teño ido na dorna con meu pai a levarlles patacas e peixe, pagábanos moi ben e ganabamos uns cartiños. Non sabiamos a que se dedicaban pois pouco entendiamos a súa fala. Navegaba pola ría de Pontevedra, outras veces ía cara a Aguiño, pero á noite viña e fondeaba na nosa Illa...”.



Praia e fondeadeiro de Canexol. Illa de Ons

Pode ser que falara deste mesmo barco, aínda que, segundo a prensa da época, estivo facendo esas manobras arredor de 10 días e contan que eran eles os que baixaban a mercar á Illa, sen embargo, este veciño di que eran os illáns os que ían coas dornas a venderlles. Dende logo o que si debe ser certo é que: “estas maniobras, llamaron tan poderosamente la atención de las gentes de aquellos contornos, que fueron bien pronto objeto de los más fantásticos comentarios y obligado tema de todas las conversaciones.” De aí podemos entrever o detalle de que aínda o recordara.

Nas conversas que tiñan cos mariñeiros que faenaban polas proximidades da costa de Sanxenxo interesáballes certos aspectos desta: “...interrogaban minuciosamente a los pescadores pidiendo datos de la profundidad de las aguas, de las condiciones de navegación y hasta interesarse y pedir con-

sejos respecto a la conveniencia de efectuar en alguno de tales puntos un alijo de mercancías.”

O barco estivo uns cantos días pola zona chegando a aproximarse ás praias mencionadas e comprobar a súa accesibilidade, pero deberon de ver que estas non se acomodaban ás súas expectativas e, aínda que non abandonaron o seu refuxio nocturno de Ons, o seu rumbo de navegación mudou de lugar e as súas singraduras pasaron a efectuarse entre a Illa de Sálvora e as praias de San Vicente de O Grove.

Ao pouco de cambiar a zona de manobras, abandona o seu fondeadoiro de Ons e este sitúase fronte

á praia do Carreiro (San Vicente de O Grove), desprazándose asiduamente en pequenas barcas ata o lugar onde existían varias fábricas de salga. A zona atopábase case totalmente despoboadada, por iso, e vendo as facilidades que tiñan para facer desembarcos nas ramplas utilizadas polos barcos que lle vendían as sardiñas ás fábricas, comezaron a buscar a infraestrutura necesaria para realizar o desembarco da mercadoría que transportaban: “...ya las cosas ultimadas, comenzó el alijo de la carga, aprovechando las altas horas de la noche y valiéndose de cuatro galeones para trasbordarla y depositarla en tierra más fácilmente. En esta operación se invirtieron tres días...”.

Os veciños, ignorantes do que estaban axudando a desembarcar: “...ayudaron diligentemente a practicar el desembarco, percibiendo por su trabajo, retribuciones espléndidas con tal exageración que algunos de ellos llegó a obtener 25 pesetas de jornal por cada noche de labor”.

A mercadoría, tan pronto chegaba á praia, era soterrada na area a unha profundidade para que non puidera ser vista e a certa distancia do mar para que as mareas non a desenterrasen. Tamén chamou poderosamente a atención o segredo co que se levou a cabo, pasando varios días antes de que as autoridades se percatasen.

Pero, nesas mesmas datas, o goberno portugués dá conta ao español que: “...procurase evitar la entrada de un contrabando de armas que, según fidedignos informes que tenían, se intentaba alijar en las costas gallegas...”.



Praia e fábricas de salga do Carreiro. San Vicente de O Grove.

Debido a isto, déronse as ordes oportunas para vixiar, tanto a costa como por terra. Este movemento provocou que chegara aos oídos do tenente xefe de carabineiros de Cambados o sopro do que ocorrera días antes nas praias de San Vicente e comezaron as investigacións que enseguida deron o seu froito.

Non tardaron en ser descubertas as caixas soterradas e comprobouse o seu contido, armas e munições. Ata cincuenta e dúas caixas grandes e trinta e seis pequenas, máis oito barricadas con correaxes e cartucheiras foron desenterradas e practicamente toda a praia do Carreiro e as máis próximas foron motivo de traballos exhaustivos para comprobar se había máis mercadoría nelas.

En pouco tempo especulouse de que buque se trataba. Segundo parece era o *Magdalena Blumenthal* de matrícula inglesa e que saíra de Hamburgo. A consignación do seu cargamento fíxerase como caixas de mobles e barricadas de Portland. Este armamento tiña como destino Portugal, pero algo debeu fallar, e o transporte que ía levalo a lugar seguro preto da fronteira, non chegou a San Vicente, ignorándose o motivo.

A prensa da época tacha como estraño e increíble que nos doce días que durou toda a operación ata que foron descubertos, non fora delatado o alixo, tendo en conta o número de persoas que terían que

traballar no seu desembarco e, ademais, existindo a sospeita que ese buque tiña que ser o mesmo: “... *que fue advertido en la ría de Arosa, frente al puerto de Riveira, del cual se supone procedía una caja que contenía fusiles que fue encontrada en alta mar fuera de la isla de Sálvora...*”

Sobre para quen ían dirixidas estas armas, xurdiron varias teorías e rumores. Segundo Francisco Meis, a monarquía portuguesa rematou agonizando tralo alzamento republicano de 1910. Ao marchar o último monarca, fuxido a Inglaterra, Portugal comezou unha nova andaina política pero estes cambios trouxeron divisións na sociedade portuguesa onde as zonas rurais e os sindicatos apoiaban e querían a volta da monarquía. Con estas problemáticas e descontentos, xurdiron grupos que orquestraron unha resistencia que pretendía rearmarse para plantarlle cara ao novo sistema, de aí a posibilidade de que estas armas tiveran como destino Portugal.

Outra teoría, e que correu tamén como a pólvora, era que: “...*el alijo descubierto no se destinaba a los monárquicos portugueses, sino a un partido revolucionario español, uno de cuyos caudillos realizó hay poco frecuentes visitas a Lisboa*”.

Bibliografía:

-Xornais: Progreso, Gaceta de Galicia, Diario de Pontevedra, El Compostelano, Correo Gallego,... 1912

-Francisco Meis. “Contrabando de armas nas praias de San Vicente”. Revista AUNIOS nº17, maio 2012.

Lucía Novas

A LUZ solar envolve o teu corpo nunha arañeira de transparencia.
Es arxila primixenia, terra auténtica e forte, cheiro das primeiras
chuvias humedecendo lenemente o chan natural e veraz.

Na túa pel tersa e bela, atopo o centeo verde, o sabor a pan,
as espigas quentes do tempo de agosto, as amoras acesas que
atraen coma desexos abstractos nas tarde cálidas.

Introdúzome nos teus ollos verde-auga, e es océano amplo
e refrescante, area branquísima e fina, esponxa abalada polo mar.

Es luz que cobre as pedras cun manto de plenitude, ledicia
dun tempo aberto de ceo e de caricias, rocha ergueita e firme,
sementeira de amor e de proxectos de claridade tenra.

Areiro incesante, duna que se moldea co agarimo, latexo
de vida, vento que revolve o branco océano e limpa e clarifica
o ceo inmenso.

Es lugar íntimo e recollido, abrazo de arroz, abella que se move
no universo, e acouga e dorme nun sono tranquilo.

Es compañeiro de azul profundo, de música de monte e bravura,
de cabos indómitos, de toxos amarelos e salitre purísimo.

A luz solar envolve o teu corpo nunha arañeira de transparencia
e sábeme a túa pel tersa a terra, panal e tempo aberto.

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 Ondar-txo-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.

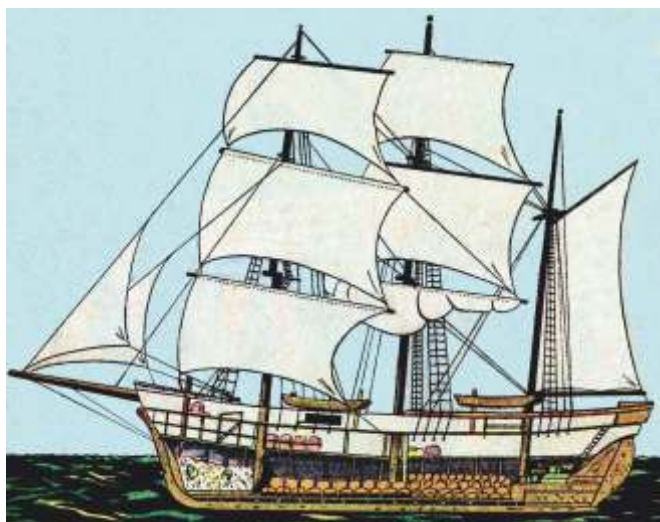


Interior do San Juan

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

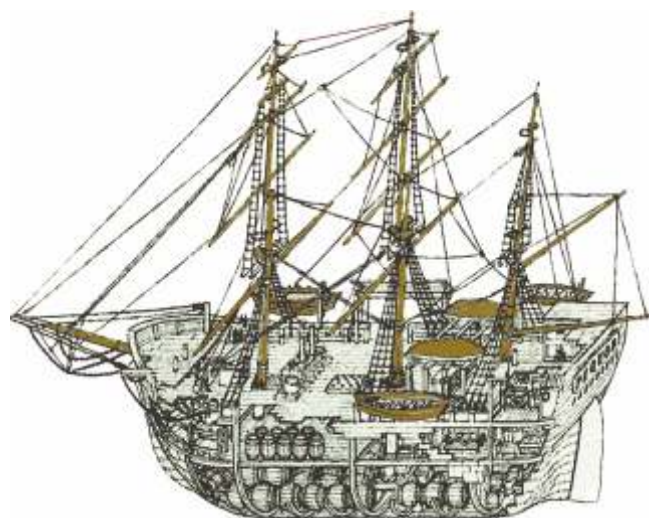


O mítico Pequod da novela Moby Dick

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 naufraxio, ademais das propias experiencias como mariñeiro no *Acushnet* na década de 1840, o autor reconvértase 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 m² 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

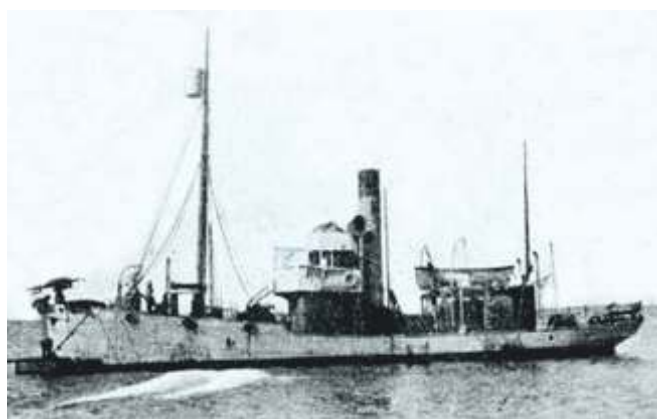
Máis de mil baleeiros, mariños, caldeiros, marmitóns... traballaron neste barco que ao longo da súa vida tamén foi mercante e de pasaxeiros. En cada expedición baleeira a súa tripulación estaba formada por 30-35 homes e sempre conseguiron pescar máis cetáceos que o resto de barcos da súa época, alcanzando 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.



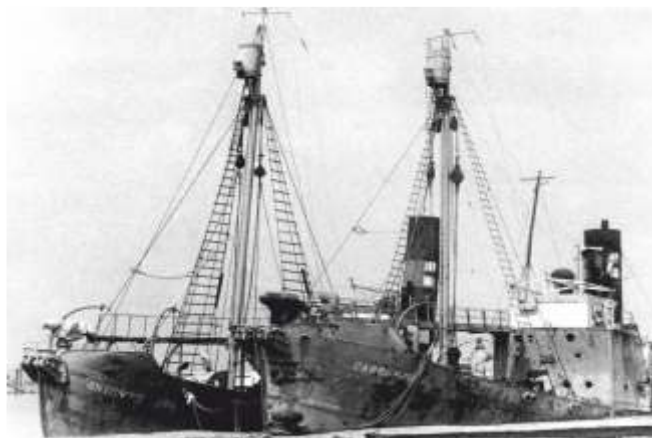
O buque factoría *Rey Alfonso XIII* en Barra

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 Veira* 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

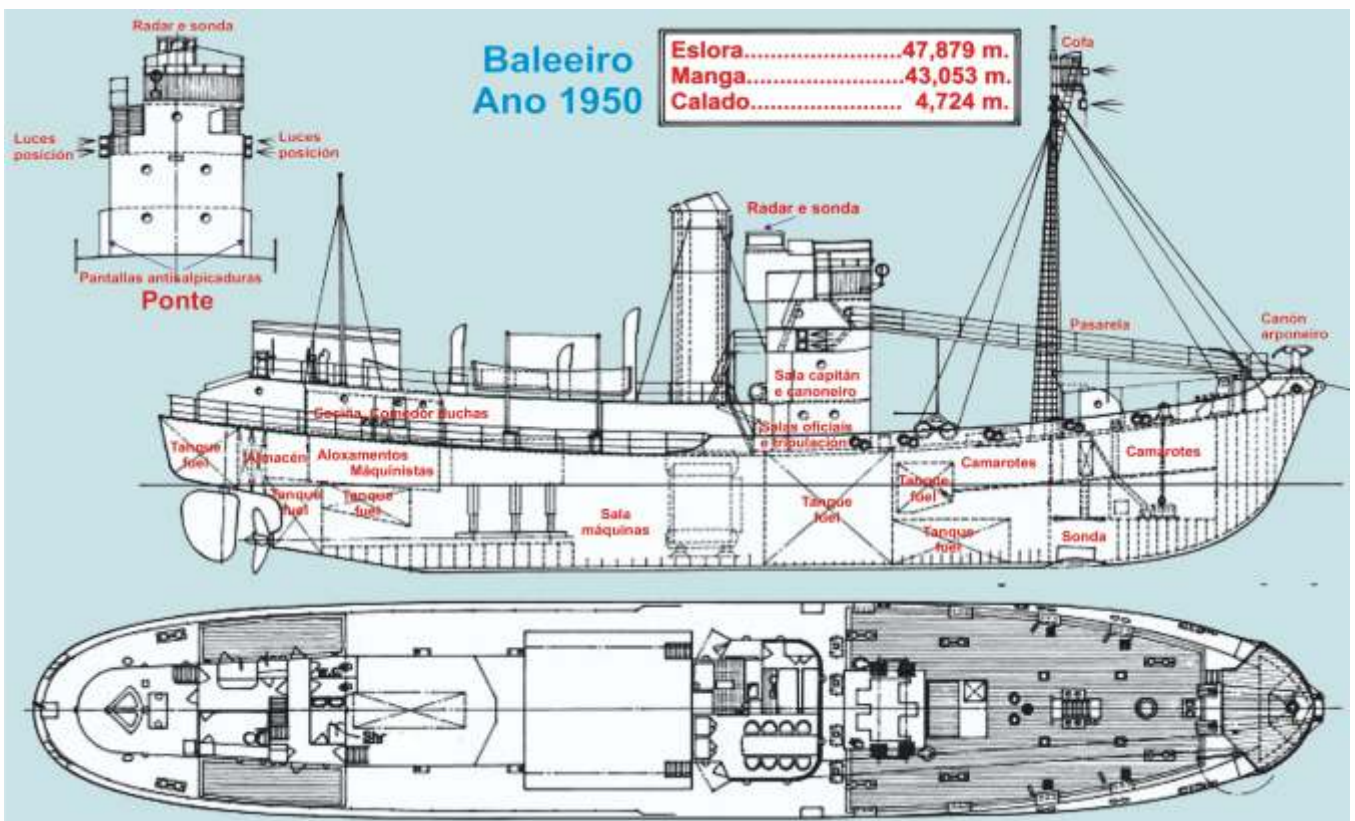


O Carrumeiro en Cangas

de enrolamento de persoal galego pasando logo a admitir a algúns como mariñeiros. Era un traballo moi decebido, 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.



O bichero



OS GALLOS

O mar dende a ventá... Gonzalo Torrente Ballester na casa de Pescadoira

Xaime Toxo

Non recordo a Gonzalo Torrente Ballester falando de Maruja Mallo, nin daquela coincidencia que converteu a Bueu no epicentro das súas vidas, nin duns avatares históricos que habían de marcar un destino de encontros e retesías. Posiblemente, Gonzalo falou moito e moitas veces, daquela magnífica eclisión de casualidades que transformaron Bueu, sobre todo os meses dos veráns republicanos, nun espazo de primeira magnitude intelectual. A presenza de figuras como Rómulo Gallegos, Johan Carballreira, Federico Ribas, Pepe Suárez, Maruja Mallo e do propio Gonzalo, en distintos momentos e circunstancias daqueles estíos, configuran unha historia por documentar, recuperar e publicar. Porque non só pasearon, ollaron e admiraron as paisaxes que habían de permanecer gravadas nas súas retinas, ou deixaron recordos nalgúns veciños dunha cordialidade humana excepcional; tamén escribiron, pintaron, debuxaron, fixeron fotografías, filmes... Documentos todos eles dunha excepcional importancia para o patrimonio histórico e cultural da nosa vila, á altura do mellor patrimonio que deica esa altura fomos quen de gardar e conservar.

Que non escoitase a Gonzalo Torrente falar destes acontecementos ten variadas explicacións, como mínimo tres; a primeira é, seguramente, de carácter temporal, e débese a que eu era pouco máis ca un neno con motivacións de neno; porén, a segunda e a terceira, coido que gardan unha certa relación entre si, por unha banda, cando medrei intelectualmente, andabamos máis buscando respostas políticas que literarias ás nosas angueiras de rebelión para poñer fin ao réxime instituído e, por outra banda, aínda



había moito silencio, descoñecemento e escuridade sobre os sucesos locais e as biografías persoais. Con todo, axiña comezamos a ler a obra de Gonzalo Torrente, fundamentalmente, *Los Gozos y las Sombras*.

Innegablemente supuxo un abraio, unha descuberta nutricia, pura chama de inspiración; aquel señor que pairaba de cando en vez pola nosa casa, do que si sabiamos que posuía unha faceta de escritor, converteuse de súpeto en porto de embarque literario, digamos que no noso Proust persoal, e tamén en destino de moitas procuras históricas, sociolóxicas e literarias que daquela iniciamos.

Xa comentei que o coñecín sendo eu moi novo na casa dos meus pais e nos tratamos, ao longo dos anos, en diferentes momentos vitais, e por suposto intelectuais, de cada un de nós.

O recordo que gardo del é dun grande narrador oral, un sedutor total no sentido de conseguir abranguer a través da palabra a amplitude dun mundo para min, por suposto, descoñecido. Falaba de teatro, de cine, de arte ou narrativa, de psicoanálise ou París, cun dominio e coñecemento que me resultaban engaiolantes e o mesmo tempo cegadores. Daquela eu era un adolescente e moitas das claves que el manexaba resultaban complexas e indescifrables para a miña experiencia e coñecemento. Sen dúbida, Torrente foi o primeiro intelectual, no sentido de persoa dedicada á análise e estudo dos logros creativos e artísticos de distintos autores e correntes literarias, que coñecín.

Os faladoiros no salón da casa de Pescadoira tiñan vontade de eternidade, non resultaba raro que dura-



sen tardes enteiras e a ninguén lle estrañaba que continuasen despois de cear. A amizade cos meus pais era moi íntima e falábase de todo, de cuestións familiares, económicas, políticas, laborais, literarias, sempre arredor dunha cunca de café e un cigarro permanentemente acendido. Lembro moi ben a súa figura incrustada, engruñada nun dos sofás orelleiros do salón, cun cigarro entre os dedos o cinceiro na outra man e unha copa de balón con augardente de herba enriba da mesa circular, ensimesmado no seu propio falar, manexando á perfección as esencias máxicas que posúen as historias ben contadas. A oratoria entendida coma unha arte. Naqueles faladoiros adoitaban participar outros amigos e coñecidos, o notario de Marín Alfonso Zulueta de Haz e a súa dona Teté Cabaleiro, grandes amigos de Torrente e dos meus pais; a cuñada de Gonzalo, Aurelia Sierra, viúva do seu irmán Jaime; ocasionalmente, amigos ou amigas que os acompañaban, como Barros Malvar, o cirurxián e médico de Luis Buñuel, que tiña casa en Pedrón, e a escritora Carmiña Martín Gaité, escritora salmantina de orixe galega, unha namorada da casa de Pescadoira, das vistas sobre a praia, do arrecendo do mar, das xoubas guisadas que preparaba a miña nai ou das sardiñas que asabamos no penedo.

Carmen Martín Gaité gustaba de participar, dun xeito entusiasta como era ela, naqueles labores aportando os seus coñecementos, que eran moitos e extensos; tamén lle gustaba cantar, con ela aprendemos cancións propias do cancionero popular galego que ela atesouraba como alfaias. Anos despois oínlle cantar a Amancio Prada algunhas destas cancións que ao músico do Bierzo lle ensinara Carmen.

Tamén eran asiduos da casa de Pescadoira os fillos de Josefina e Gonzalo, o escritor Gonzalo Torrente Malvido, ao que todos chamaban Gonzalito; Marisa e Juan Giralt, o pintor madrileño, pais de Marcos Giralt Torrente, o actual novelista e articulista, continuador da saga; a María José e Javier, os outros dous fillos do primeiro casamento do escritor. Todos, en distintas circunstancias persoais, con distintas parellas, amigos ou acompañantes, se sentaron a comer na mesa do salón, demoraron conversas cos meus pais no tresillo con vistas ao mar, descansaron nalgúns dos cuartos que daban a un patio que fora o morto dunha salga, e sen dúbida renovan con Bueu vellas alianzas familiares que por parte da súa nai se estendían polas calellas da Banda do Río e chegaban ata a Habana.

Nesta altura Gonzalo Torrente Ballester xa publicara as novelas *Don Juan* e *Off-side*, e chamoume a atención os seus amargos comentarios sobre a pouca repercusión que esta obra, tan experimental e querida por el, tivera na crítica especializada e no mundo literario madrileño. Eu, aínda mozo, participaba de oínte, sen atreverme a intervir, naquel ambiente



Torrente Ballester e familia

de persoas doutas e experimentadas, incapaz de entender como podía sentirse fracasado un home que para min sintetizaba a brillantez do coñecemento coa intelixencia da vontade. Non lin o *Off-side* ata algúns anos despois e non me pareceu unha novela lograda, moi lonxe das miñas preferidas: *Los Gozos y las Sombras*, *La Saga Fuga de JB*, *Los fragmentos del Apocalipsis* e os *Cuadernos de la Romana*.



Perdín o contacto coa casa familiar de Pescadoira e o seu mundo social cando mudei a miña residencia a Santiago de Compostela para tirar o meu título de licenciado en estudos universitarios. Regresaba a Bueu esporadicamente, poñíame ao día das novas, renovaba ataduras familiares con curmáns, tíos e avós e regresaba en canto podía ao meu acubillo de Compostela, cidade labirinto que eu decidira converter en espazo vital, en biblioteca literaria e artística, en enciclopedia humana, en fervedura dunha formación persoal e tamén escenario dun destino xeracional.

Nun destes regresos topeime cun agasallo, un exemplar de *La Saga Fuga de JB* asinado por Gonzalo e dedicado deste xeito: “*A Jaime Domínguez Tojo, también Toxo, para que aprenda de mí y se dedique a otra cosa. Viejo amigo de tu familia y amigo tuyo. Gonzalo*”.

Gonzalo Torrente seguiu acudindo de cando en vez á casa de Bueu, nunca deixou de facelo: “*Veño ás veces que puedo*”, contábame a miña nai que lle dicía o seu confidente escritor nesta nova época de autor consagrado, premiado, recoñecido, agora en compañía de Carlos Casares, escritor e intelectual galego ao que eu non cheguei a coñecer porque nunca volvían coincidir con Gonzalo nos faladoiros on-

de non se medía o tempo, que eran os que se elaboraban no tresillo do salón da casa de Pescadoira para enfiar os fíos do divino e do humano, cunha cafeteira sempre diante, cigarros a oito e unha botella de herbas á man. As ferramentas da fantasía.

Agradecinlle o regalo, e transmitinlle a miña admiración e o entusiasmo que me producira a lectura desa novela, a última vez que me topei con Gonzalo Torrente Ballester. Como non podía ser doutra maneira aconteceu en Bueu, e como marcan eses agoiros impresos nas continxencias camiñabamos polo eirado de Pescadoira, en compañía dun grupo composto polo director de cine Moreno de Alba, meu irmán, técnicos, actores, extras, iluminadores e demais persoal de realización da serie sobre a triloxía *Los Gozos y las Sombras*. Estaban rodando a escena dunha manifestación de mariñeiros que avanzando polo areal facían ondear ao vento bandeiras republicanas e vermellas, subían pola rampla do penedo, cruzaban o eirado e pasaban por diante das casas do entrañable barrio da primeira parte da miña vida, tan intensamente habitadas. O director ordenáballes que berrasen a consigna da manifestación: “*Abaixo Cayetano!*”. Referíanse, por suposto, a Cayetano Salgado, o personaxe do armador cacique da triloxía. Nun momento Gonzalo turrou da manga da chaqueta a Moreno de Alba e besbehoulle: “*Dilles que berren abaixo Massó*”. Abaixo Massó. Unha brincadeira produto do humor retranqueiro do escritor agora consagrado?



Gonzalo Torrente con Carlos Casares

Unha certa vinganza cociñada no tempo? Un explícito recoñecemento sobre a identidade do personaxe novelesco? Con certeza había un pouco de todo iso. A min, que vou dicir, gustoume oílo, porque dalgún xeito supoñía un epílogo máis do noso particular *Tiempo de Silencio*, como o título da novela de Martín Santos, contemporáneo de Gonzalo e probablemente espello dalgunha das súas teimas literarias.



Los Gozos y las Sombras foi para nós moito máis que unhas novelas de aprendizaxe, foi parte do noso mapa vital durante unha adolescencia e xuventude nas que empezamos a amosar respostas de rebeldía contra a ditadura que nos resultaba insoportable. Non tiñamos ningunha dúbida de que Pueblanueva del Conde realmente era un trasunto literario de Bueu, que o se contaba na novela, dalgún xeito reproducía o que sucedera na nosa vila; que a fidalguía en decadencia consumira as últimas esperanzas detrás dos muros dos pazos en ruína, eirados, ameas e capelas dunha contorna recoñecible; que o tecido industrial dunha clase empresarial empoleirada no despotismo era o que tiñamos á beira das



O Bueu da época da rodaxe de *Los Gozos y las Sombras*

nosas casas; que o casino da triloxía, un niño de mediocres ambicións, concorrido por personaxes calcos dunha realidade identificable ata nos xestos, era o mesmo que permaneceu conxelado no tempo na rúa principal dun pobo que era o noso.

Por suposto que na obra aparecen engadidos, personaxes exclusivamente novelados, obra da imaxinación do autor, sen correspondencia co real, lugares inventados ou recreados, tramas transversais que non se corresponden con nada que tivese acontecido na vila.



Como en toda obra de ficción aniña unha tensión entre o inventado e o existente, mais hai un magma humano definíndose sobre os enfrontamentos de clase nunha pequena localidade do litoral galego sometida a un cambio histórico que conduciría a unha guerra civil cuns perdedores doadamente identificables: os líderes dos partidos que compuñan o Frente Popular, amigos intelectuais e políticos de Gonzalo Torrente Ballester, moitos deles vilmente masacrados. Con eles íase a única posibilidade real de cambio cara unha nova época de liberdade, progreso e dignidade para unhas clases populares e un país que na República atoparon case unha única ocasión de redención histórica.

A lectura que nós fixemos de *Los Gozos...* baseouse nestes presupostos. O retrato da decadencia dunha fidalguía en desaparición, incapaz de afrontar un novo destino histórico como burguesía ilus-



trada e progresista, cunha aposta decidida pola autonomía do país enfronte do designio do goberno central. A emerxencia dunha puxante burguesía foránea que aproveitando as riquezas extractivas do mar elévanse á categoría de novos amos do local, cunha relación practicamente medieval coas persoas que traballan nas súas factorías.

Industriais de natureza posibilista que non dubidan politicamente en poñerse do lado dos vencedores na contenda. As descrições dun fermento popular que está iniciando, a través da organización en sindicatos e partidos nacionalistas, republicanos e de esquerdas, ou sexa, a través do compromiso político, unha nova relación de forzas nos escenarios do poder. Decorados de pazos e casaríos burgueses, tabernas populares, un casino reaccionario e unha serie de protagonistas que moitas das veces representan mais unha concepción ideolóxica, mental ou estética do mundo que unha persoa real, coas súas dúbidas e contradicións.

Todos estes elementos narrativos, no seu esquema básico, topámolo no Bueu republicano: pazos en



declive ou semiarruinados; industriais conserveiros alleos á historia da vila, introdutores de novos sistemas de produción que inauguran o fin dunha época e anuncian os cambios que se aveciñan; sindicatos mariñeiros organizados e reivindicativos; un casino provinciano de ambiente pequeno burgués, moi na concepción do poema de Machado “*Del pasado efímero*”; un pequeno núcleo de vangarda intelectual, coñecedor das novidades literarias e artísticas que acontecían nas capitais europeas. A este grupo pertence o protagonista central da triloxía, Carlos Deza, universitario humanista formado en universidades estranxeiras, influenciado pola psicoanálise fre-



udiana, tan en boga naqueles momentos nas vangardas intelectuais europeas. Carlos, de procedencia social fidalga, intentará aplicar a metodoloxía desta corrente de pensamento á súa interpretación das tensións sociais que acontecen en Pueblanueva del Conde.

Enfronte, e como paradigma doutra concepción ideolóxica do mundo, está o seu curmán Juan Aldán, seguidor das correntes marxistas e anarquistas que tanta importancia estaban tendo naquela República inestable, e que se constituirán nas forzas fundamentais de contención do fascismo militar que se preparaba para levar adiante o golpe de Estado. Psicoanálise versus marxismo. Para nós, que lle andabamos a dar voltas aos ensaios de Erich Fromm, Marcuse e Wilhelm Reich, este foi un dos eixos interpretativos claves como obra de tese da triloxía de Gonzalo Torrente.



Da importancia que está adquirindo Bueu como un dos centros clave no que se refire á recuperación e conservación do patrimonio marítimo da boa fe a gravación dun novo programa da serie Pescadores



de Historias da TVG que xa visitara a nosa vila en agosto do pasado ano dedicándolle un capítulo ás fábricas de conser-

vas de Massó. Esta vez, o programa, emitido o domingo 22 de abril deste ano, centrou o seu interese no asteleiro de Purro, na súa rehabilitación e na súa historia como carpintería de ribeira.



Arredor deste tema, o director da serie documental X. H. Rivadulla e o seu equipo deron a coñecer o traballo da asociación Os Galos a prol do mantemento e promoción da cultura mariñeira, o seu traballo de recupera-



ción de embarcacións tradicionais e a loita pola restauración do asteleiro.

Tamén fixeron un periplo pola ria, navegando no Playa Covelo, último barco de madeira en activo fabricado no asteleiro, onde conversou co seu patrón e armador José Manuel Agulla sobre as súas características.



Outra das conversas tivo lugar, loxicamente, con



Manolo Purro, o carpinteiro de ribeira, dono do asteleiro e que traballou nel toda a súa vida.

O programa completárase con charlas co patrón maior da confraría José Manuel Rosas, que comentou a importancia

que supuxo para o porto de Bueu contar no seu momento cun asteleiro próximo. coa concelleira de patrimonio e turismo Silvia Carballo e con Covadonga López de Prado, directora do Museo Massó,



que resaltaron a importancia desta construción para



o acervo marítimo da vila e como complemento dos fondos do propio museo.

Nesta ocasión, a representación no apartado gastronómico correu a cargo do restaurante El Pescador onde prepararon un linguado ao forno.



OS GALOS

Mantemento de embarcacións de madeira

Consellos da carpintaría de ribeira Pacho de Castropol

Carlos Roberto de Pacho



Normalmente as embarcacións tradicionais de madeira eran usadas para a pesca, e consecuentemente navegaban todo o ano no mar. A obra viva non sufría, o mar axudaba a conservar a madeira, salvo polas incrustacións mariñas e *o bicho* (a broca), o verme *teredo navalis* que perfora a madeira dos barcos. Antigamente a obra viva “queimabase” con madeira de toxo para retirar a galipota (Blake, piche ou brea) e raspábanse os fondos. Logo, enzoufábase de novo con galipota que había que quen- tar porque era moi densa.

O meu pai, Carlos de Pacho, lembra que a com- praban na ferraxaría-efectos navais que atendían as fillas do Axudante de Mariña de Ri- badeo. Pero dispensábana de mala gaña porque eran “señoritas de uña fina” e non querían luxarse con aquela sustancia viscosa e fedorenta. Des- pois tiña que volver baixar ao porto e coller a lancha de pasaxe de volta ao peirao asturiano de Castropol. Reco- llía a súa bicicleta que deixara acobi- llada detrás do bar Risón e pedaleaba tres quilómetros coa lata aberta ata chegar ao estaleiro.



Ata a aparición das pinturas patentes (desincrus- tantes) a broca (broma: *teredo navalis*) foi un autén- tico problema que mesmo fixo naufragar a máis dun barco. En troques, a obra morta estaba todo o ano exposta ás inclemencias do tempo, o que provocaba a pudrición da madeira.

A masilla para tapar poros e os ocos que deixa a cravazón ao embutir as puntas, fabricábase no pro- pio estaleiro mesturando dúas medidas de aceite de liñaza por unha de branco-españa (po branco de car- bonato de calcio). Nalgunha carpintaría de ribeira á mestura engadíannlle serrín a vontade. Cando o seu uso pasou a ser de recreo comezáronse a gardar as embarcacións durante o inverno, agardando ao pe- ríodo estival para botar a embarcación de novo ao mar. Este é o caso que imos tratar.

Invernaxe

Débase gardar nun lugar próximo ao mar (am- biente mariño), que estea cuberto e pechado, que non sexa moi ventilado, pero si con algo de humida- de para que o casco non abra (que non aumente de tamaño á mínima fenda que hai entre as táboas do banzo). Na contorna da Ría do Eo son moi usadas antigas palleiras (construcións onde se gardaba a herba seca nos casaríos gandeiros da comarca).

Mantemento anual

Chega o bo tempo e non faltan deve- zos de saír a navegar, hai que “sacar” o bote, o balandro, a barquiña, a dorna, a gamela... Quince días antes da súa saí- da ao mar débese realizar o mante- mento da embarcación. Retíranse todos os cabos, os paneis (piso), pau, verga e vela, remos, temón, rizón, mo-



tor foraborda... A continuación, débese lavar o casco con auga e unha esponxa e se estivese moi suxa ou con incrustacións, cunha hidrolavadora a presión. Rascarase toda a pintura ou verniz solto cunha espátula e lixa de man. Comprobarase se hai algunha táboa que reclavar, en tal caso hanse de embutir as puntas cun botador. E procederase ao emplastecido de todos os danos (cabezas de puntas e rozaduras). Para o emplastecido usarase masilla de carpinteiro que se debe abrandar amasándoa cun pouco de aceite de liñaza. Actualmente existe masilla de poliéster para madeira (cemento para carrozarías) que para usala mestúraselle un pouco de secante, produto que xa vén incluído ao comprarmos o produto. Déixase secar media hora e líxase manualmente ou cunha lixadora orbital eléctrica ata igualar as superficies. No interior do casco várense cunha escoba ou cepillo todos os restos do lixado e recóllense



cunha espátula e un caldeiro; queda mellor cunha aspiradora industrial se a houbese. Un trapo vello sêvenos para eliminar o po superficial que puidese quedar tanto no interior como no exterior da embarcación.

O clima é un factor importante para poder pintar se non é posible facelo nunha zona cuberta. Buscar dous ou tres días con bo tempo e nunca pintar con néboa, baixo un sol abrasador ou con excesivo vento que arrastre po. Xa se pode empezar a pintar ou vernizar con pintura ou verniz. Existen no mercado unha ampla variedade de marcas e prezos, pero é recomendable que sexan mariñas.



A pintura ou a verniz hanse de rebaixar co disolvente recomendado polo fabricante. É aconsellable que a pintura estea algo solta porque se está moi densa pódese correr. Débese pintar mollando xenerosamente a brocha e con pasadas rápidas, comezando pola parte superior e dando pasadas horizontais. Mellor é pintar a man cun bo pincel de pelo longo, aínda que se se ten destreza pódese axudar con rolete pequeno. O pintado a pistola débese deixar para as embarcacións de fibra. Non é conveniente dar máis dunha man lixeira ao ano porque senón a embarcación colle moitas capas de pintura. O habitual é que, aos paneis, ás tillas de proa e popa e ás cubertas se lles aplique aceite de teka (antigamente usábase o aceite de liñaza), mesmo se o interior non estivese pintado ou vernizado é aconsellable esta imprimación por deixar traspasar á madeira. Todo este proceso pódenos levar dous días.



Mantemento intensivo

Dependendo do que se faga sufrir á nosa embarcación, realizarase un mantemento de maior calado cada tres ou catro anos, sempre supondo que saia ao mar só no período estival. Se navegase todo o ano o mantemento sería como moito cada dous anos. É conveniente lixar cunha radial eléctrica (amoladora) todo o fondo (obra viva) ata atopar a madeira, á que se lle ha de dar un protector de fondo, previo ás dúas mans de patente. Para evitar que desapareza a liña de flotación é conveniente marcala repasándoa cunha trincha roma fendida co martelo. Hai que comprobar se no casco houberse algún rumbo (bura-co ou remendo) que puidese comezar a podrecer.



Isto é máis probable que ocorra na obra morta. Se é necesario cambiarase algunha táboa, ou calquera parte da embarcación afectada pola podremia. Mesmo pode ser necesario cambiar aqueles elementos de madeira que serven de amarre (bitas, cornamusas, chumaceiras e toletes). Previo ao emplastecido e pintado, hanse carenar con estopa alcatroada de cánabo todos os topes entre táboas que se teñan cambiado. Hai que ter en conta que se a embarcación estivo a facer auga mentres navegaba, débense carenar as costuras entre táboas, e nos encontros das táboas do banzo co codaste, quilla e alefriz do branqui (roda). Este labor de carena debe ser realizado por un experto calafate, como o meu irmán Martín, que manexa con mestría o mazo e os ferros de carenar para asegurar a perfecta estanqueidade da embarcación.



Tras da carena, toca o emplastecido con masilla de poliéster e lixado, tal como se describiu anteriormente. Se se colocaron táboas novas ou se lixaron zonas do casco que deixasen ao descuberto a madeira, débese dar unha primeira man de minio para evitar a corrosión da cravazón. Tras desta, aplicarase unha man de pintura selladora. Unha vez teña secado, lixarase a man lixeiramente para quitar as rugosidades e feluxe da madeira e taparanse os pequenos poros que quedasen con masilla de carpinteiro. Tras dunha primeira man de pintura lixeira, ao día seguinte aplicarase a última, para rematar coa segunda man de patente na obra viva seguindo a liña de flotación que se marcou previamente. Se se quixese adornar a embarcación cun verduguillo (faixa de pintura estreita e horizontal baixo os careis do cos-



tado, usualmente dunha cor rechamante como o vermello) é necesario colocar cinta de carroceiro a ambos os dous lados para evitar saírnos. Antigamente, os carpinteiros facían unha fendadura cunha gubia na táboa para que servise de guía. Non nos podemos esquecer de volver pintar ou repasar o nome e folio (matrícula) cunha cor que destaque sobre a pintura. A pintura da patente é moi boa porque é moi difícil que se corra ao pintar. Actualmente moita xente encarga adhesivos nunha imprenta para saír do paso, pero eu prefiro ver os folios caligrafados e pintados a man, como o fai o meu tío Pepe.

O interior hase rascar máis a fondo e as tillas de proa e popa, os corredores, os bancos e os paneis (as zonas que se pisan e máis sofren) hanse lixar completamente, no caso de que estean vernizados, xa que a verniz tende a escascarillar. Todo o proceso anterior de lixado, rascado e pintado debeselle realizar a todos os elementos desmontables da embarcación: paneis, tapas de tillas, remos, paus e verga, aínda que

estes últimos adoitan estar vernizados. Os traballos no interior e o forro da embarcación débense ir simultaneamente, pero téñ que quedar pintada por dentro antes de darlle a capa de pintura final ao exterior.

Proceso final

Unha vez rematada a obra, é aconsellable que todas aquelas pequenas embarcacións que non dispoñan de motor central, nin que estean pechadas con cuberta, se enchan con auga ata pasar un pouco da obra viva e deixalas un par de días para que inchen as táboas e se pechen todas as costuras. Poida que ao principio perda auga como un cesto, pero a medida que as táboas inchan, o casco sélase.

As embarcacións con construción a tope son máis propensas a abrirse que as de trincado. Ademais, o uso actual de madeiras máis densas, como o iroko, en detrimento do piñeiro marítimo, aumenta este factor. É entón cando se baleira, sécase ben e vólvese a equipar con paneis, tapas de tillas se as houberse, pau, verga coa vela aparelhada, temón, remos, motor foraborda e depósito de combustible, bomba de autoachique coa súa correspondente batería e todos aqueles elementos de seguridade esixidos pola normativa vixente. Agora é o momento de chamar a tres ou catro amigos que nos axuden a botar a nosa embarcación a navegar para volver sentir a brisa mariña das nosas rías.



As *navis onerariae* ou *corbitas*

Xerardo Dasairas



Ánforas de Pescadoira

A aparición duns restos de madeira ennegrecida na praia da Mourisca deron de novo pé á especular sobre a súa procedencia dun pecio pertencente a un barco romano afundido na zona.

Desde xa hai bastantes anos, como sabemos, non deixan de aparecer achados romanos en Bueu que acreditan o asentamento deste pobo na zona a través dos restos dunha vila e fábrica de salga, dun taller de olaría e ánforas autóctonas ou de cepos pertencentes a áncoras da mesma época entre mediados do século I e o IV despois de Cristo.



Cepos áncoras Udra

Mais non é a nosa intención redundar sobre tan importantes achados senón abrir unha reflexión sobre a tipoloxía daqueles barcos romanos que se puideron achegar a Bueu naquelas datas. Resulta chamativo que con motivo da noticia do posible pecio, a primeira imaxe que nos xorde sexa a dunha birreme, trirreme... de guerra cando ese tipo de naves estaban construídas para navegaren e combateren no Mediterráneo e non estaban deseñadas para afrontar as augas atlánticas e menos coa borda inzada de ollos para os remos.

Por isto resultaría difícil de entender que Xulio César ou Décimo Xunio Bruto “O Galaico” fosen apoiados por estas naves nas súas incursións na Gallaecia tendo que intuír por tanto que estes barcos



Barco de carga romano

fosen as chamadas *navis onerariae* ou *corbitas* dedicadas ao transporte ou á cabotaxe que diríamos hoxe. Estas embarcacións, eclipsadas polas máis impresionantes de guerra, foron construídas a imaxe das usadas polos fenicios e gregos que xa visitaran as nosas costas antes que os latinos. Ademais, temos que ter en conta tamén que os piratas árabes e logo os turcos de berbería precisaron aínda a finais do século XVI da tecnoloxía naval europea para poderen chegar ata as nosas costas e incluso máis arriba.

Os barcos mercantes construídos polos romanos son un tipo de buques aos que non se lles dedicou suficiente atención ata hai pouco tempo pero agora sábese que representaron un grande avance no deseño de naves propulsadas exclusivamente a vela. A razón disto foi puramente económica pois os remos ocupaban a maior parte do espazo que debía destinarse á carga e, ademais de custar moito diñeiro en soldos, tamén obrigaba a embarcar moitas provisións. O coñecemento destes barcos veu da interrelación entre o estudo arqueolóxico naval dos pecios e o iconográfico, chegando a facerse incluso unha réplica dunha delas, iniciado no ano 2000 polo Consorcio Universitario de Trapani e o Museo do



A réplica do barco navegando

Mar Torre di Ligny en Sicilia. A exhaustiva investigación fixo posible que podamos coñecer a forma, as estruturas e o sistema de mando e de propulsión destas embarcacións. As naves *onerariae* non eran uniformes e variaban por tipo de barco, velas e ma-



Estiba das ánforas nun barco

quinarias, sendo construídas coas mellores madeiras procedentes de diferentes puntos do Imperio como aciñeiras galas ou hispanas, cipreses e cedros do Líbano ou piñeiros de Anatolia e Macedonia.

O seu deseño baseábase nos modelos fenicios e gregos presentando un casco redondeado e de gran calado para facilitaren a capacidade de carga e incluso a manobra. Tiñan o forro solidamente unido á armazón da quilla, as cadernas ensambladas con cravos de bronce e ían calafateados por dentro e por fóra coas mellores resinas, liño, cera e alcatrán, forrándose incluso con chumbo para combater os parásitos mariños.

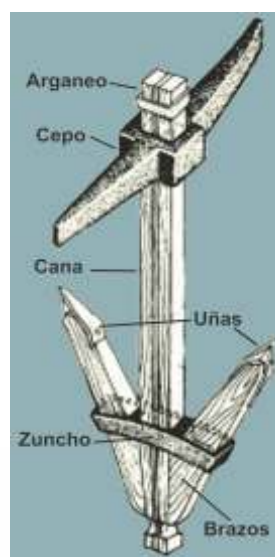
Como elementos comúns das diferentes tipoloxías estaban o sistema de conducción caracterizado por dous remos laterais accionados por medio dunha cana que permitía seren manobrados os barcos por unha soa persoa, a cabina de popa e unha vela ou lona cada ar-

borada nun único mastro e perpendicular ao eixo da embarcación. A partir do século I d.C. comezaría a usarse, segundo as fontes iconográficas, unha pequena vela (*dolon*) a proa situada nun trinquete notablemente inclinado e nalgúns mosaicos aparecen representadas embarcacións dotadas de tres velas, todas elas cuadradas, e mesmo unha vela de gavia triangular.

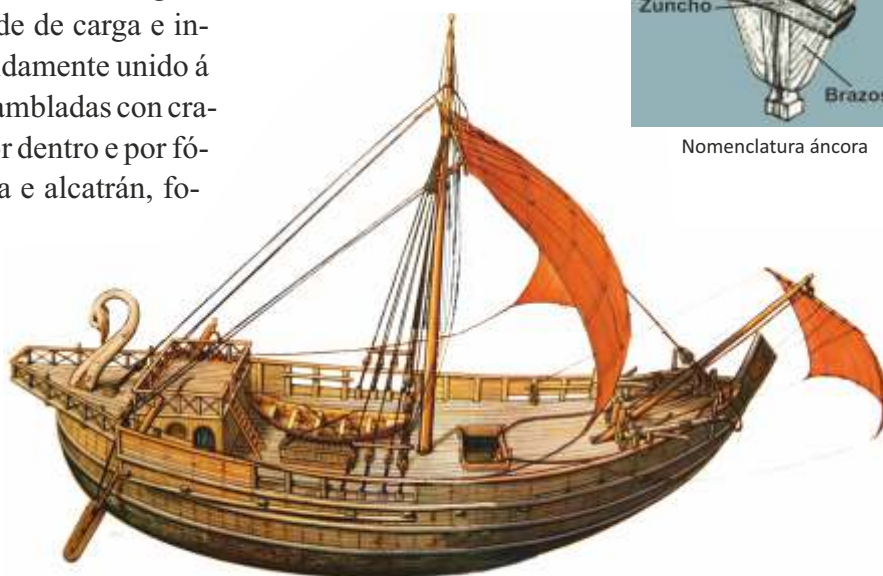
Ainda que se téñ coñecemento de naves maiores, a capacidade media de carga destes navíos mercantes oscilaba, dependendo das súas dimensións, entre as 3.000 e as 5.000 ánforas de 26 litros de capacidade, máis 17 ou 18 quilos de peso de cada envase. Isto ven supor unhas 130 a 200 toneladas de carga, ás que habería que sumarles o peso da embarcación para coñecer o desprazamento.

Outro accesorio destes barcos eran as áncoras, normalmente construídas de madeira de aí que nos achados como os localizados en Udra só aparezan os cepos metálicos ou as uñas de chumbo ou algún zuncho.

Despois destas conxecturas divulgativas só quedaría o traballo arqueolóxico co estudo e recuperación de materiais do pecio que se di localizado na zona para poder confirmar as teorías e enriquecer máis o importante legado romano en Bueu.



Nomenclatura áncora



Nave onerariae ou corbita

Un náufrago anónimo e accidental

Ana Gil

Sempre que facemos a nosa homenaxe aos náufragos, adoitamos citalos co seu nome e ata apelidos, incluso o nome dos barcos. Pero esta vez imos contarvos unha historia anónima e non lle poremos nome porque estamos seguros de que foi un caso bastante frecuente nesta e noutras vilas mariñeiras. Por iso, hoxe, a través deste relato, queremos lembrar a todos os mariñeiros que padeceron feitos similares.

O noso protagonista era un home moi humilde e traballador que vivía coa súa irmá, o cuñado e unha sobriña, nunha pequena casa de pedra. Era a típica casa de aldea cunha sala central dende a que se accedía ás restantes dependencias, cociña e habitacións. Na parte de abaixo estaba a adega onde tiñan un pequeno lagar no que facían a sidra e viño que logo envasaban en bocois para pasar o ano. Tiñan tamén unha caniza ou tarima colgante para almacenar as espigas e as patacas.



No eirado, arredor da casa, estaba o galiñeiro e a horta na que plantaban verzas, patacas, tomates, pementos, xudías e millo. Dispuñan ademais de varias árbores frutais e vides.

A súa irmá pequena vivía con el ata que esta morreu, moi xoven por non terse coidado máis. Un día, traballando na vejha, feríuse cunha silveira nunha espulla (un lunar moi grande, polo que recordo) que tiña nunha perna. Todos os veciños lle dixeran que era unha ferida moi seria e grave, que tiña que ir a facerse curas, pero ela non atendeu a razóns e a perna foi ennegrecendo. Cando por fin lle quixo prestar atención, xa era demasiado tarde: Morreu uns meses despois.

Pasado un tempo o cuñado casou de novo e foise a vivir a outra casa coa súa filla. Así é como quedou el só na casa pola que, casi diariamente, pasaban o seu irmán maior e a cuñada para facerlle unha visita e a axudarlle co traballo.





Ademais, o noso protagonista era mariñeiro, traballaba co irmán maior nunha pequena gamela que este posuía. Dende a súa infancia saían a botar unha rapeta na praia de Tulla, ás veces ían á lús e outras ao asexo. Collían bolos, chinchos, buraces, salmone-tes, luras,... Cando a pesca era abundante, levában-na a vender a lonxa de Bueu. Pero tamén, por tempadas, o irmán enrolábase nas campañas do bonito mentres el aproveitaba para traballar nun barco da ardora en Bueu. Estando precisamente nesta campaña da ardora sucederon os feitos que nos levan ao fatal desenlace.

A orde de saída do barco era ás 24.00 horas do domingo. Cando xa todos chegaran, el aínda non estaba a bordo e a todos lles pareceu isto certamente raro porque sempre era moi puntual, tanto que ás veces, mentras esperaba a que chegasen os máis xóvenes e festeiros da tripulación, el botaba unha cabezada dentro do barco. Buscaron dentro por se acaso



e esperaron un tempo prudencial pero, como non se presentaba, sairon ao mar sen el. Cando o barco regresou, a noticia da súa ausencia correu pola vila e todos comezaron a buscalo sen resultados.



Como había testemuñas de que saíra da casa e chegara ata Bueu, empezaron a pescudar polo peirao e dende a Capitanía fixeron chamar aos mergulladores da Escola Naval de Marín para que buscasen polo fondo do mar. Nun primeiro intento non atoparon nada, mais no segundo rastrexo xa deron con el. O seu corpo inerte estaba enganchado entre as cadeas e áncoras dos pesqueiros que había daquela fondeados perto do peirao.

Nunca se soubo ben o que pudo acontecerlle ao noso protagonista porque non houbo testemuñas dos feitos. Porén, estivo na mente de todos que por algún motivo descoñecido (xa que non se lle fixo a autopsia) el caeu ao mar esa noite e xa non puido remontar. Morreu afogado aos 57 anos e na súa lápida pódese ver a data: 19 de decembro 1981. D.E.P.



► Por todos los mares del mundo: Esperanza Piñeiro / Andrés Gómez

No ano 2009, a daquela Fundación Cai-xanova editou un traballo de Esperanza Piñeiro de San Miguel e Andrés Gómez Branco titulado *Por todos los mares del mundo* e no mesmo recollen unha entrevista cun mariñeiro de Cela chamado Xosé Loira García, nacido en 1925, da que extractamos algúns parágrafos polo que teñen de vivencia no Bueu do seu tempo.

Conta este mariñeiro que o seu avó e máis o seu pai, alcumado *Curro*, eran de familia de mar e por iso na casa sempre houbo barcos pequenos, de seis ou sete metros e a vela que varaban na praia de Cubelo. O seu inicio no mar había facelo acompañando ao seu avó co que saía a pescar a miúdo nunha gamela. Xosé tamén lembra

a súa asistencia á escola na Parapía á que acudía desde a súa afastada casa e ao seu mestre José García Hermida ao que desterraron ao chegar a guerra civil. Tamén lembra como moitos anos despois, xa casado, toparía co mesmo, devolvéndolle aquel uns cadernos de exercicios e traballos seus, feitos no 1936, cando tiña 11 anos.



Mestre José García

Neste tempo, o noso personaxe aspiraba a estudar para médico cirurxián pero os difíciles tempos da posguerra e a situación familiar obrigárono a seguir a tradición familiar da pesca. A este respecto, conta como comezou a ir ao mar de casualidade con trece anos, pois estando en Bueu



para ir ao cine no día de San Martiño, *O Feito* dos Venturas deulle un recado para que avisase a un familiar para sairen a pescar á rapeta. Entón Xosé pediulle unha pra-za e o patrón díxolle que por ser fillo de quen era podía sumarse ao grupo con permiso do pai. E así foi como Xosé comezou a saber da dureza do mar naquel mes de novembro, largando a rapeta polas praias e costas das rías ata que un ano despois se puido matricular para poder saír ao mar con papeis. Xa que logo, embarcaría no *Al-mirante*, un barco de vapor de

madeira con base en Marín que fora alugado pola fábrica de Massó de quen eran as redes coas que pescaban sardiña á ardora para as súas fábricas de conserva.

No barco, empezaría como rapaz, de axudante para todo, xunto con outros tres máis maiores pero ao pouco tempo, polo seu rendemento, pasaría a mariñeiro, cargo que continuaría logo exercendo dous anos no *Pardela*, un barco novo dos Massó con motor de gasóleo. A vida mariñeira de Xosé continuaría logo na pesca de altura en Casa Mar de Vigo na que permaneceu durante vintecinco anos, entre 1942 e 1967.



Un dos barcos de Massó

Nesta primeira etapa faenaban na costa de Portugal á *baka*, sistema de arrastre para a pesca da pescada, pixota, linguado... retornando a Vigo cada dous ou tres días. No porto desarmaban o aparello e logo ceaban no *Fai bistés*, no *Canto do Galo* ou nalgún outro da zona para iren logo a descargar o peixe. Cando non tocaba garda para o carboneo, adoitaba achegarse a Cangas no vapor de ría e logo a pé ata a súa casa de Cela á que chegaba refolegando. No tempo libre a bordo e logo quince días antes co señor Martínez, un mestre de Bueu, prepararía e aprobaría o exame de ingreso por libre na Escola de Pesca de Vigo. Sen deixar o traballo en Casa Mar, iría aprobando os cursos correspondentes ata obter o título de Patrón de Pesca de Gran Altura que non podería exercer ata cumprir os 22 anos.



José Loira en 1973

Barcos de papel



O Bernardo Alfageme ainda operativo

Neste tempo exercería de temoeiro na parella formada polos barcos *Massó 18* e *Bernardo Alfageme* que faenaban no Gran Sol en plena II Guerra Europea onde foron metrallados por un avión tendo que refuxiarse na costa irlandesa. Con estes perigos, a alternativa da pesca para a flota galega estaría nos caladoiros do sur, tendo como bases de descarga Canarias ou Cádiz.

Despois da mili en Ferrol e Marín seguiría en Casa Mar desde finais de 1946 pasando por diferentes barcos como segundo ou como patrón de pesca no Gran Sol en barcos como o *Mar Gran Sol*, que andaba á baka ou á parella combinando co *Mar de Terranova* e o *Mar de Groenlandia* que en 1950 pasan á pesca do bacallau en Terranova e Groenlandia aínda que tamén andaban á pesca. Dos duros tempos nestes caladoiros, xa dedicados exclusivamente ao bacallau, lembra as parellas *Mar da Rochella* e *Mar de Irlanda*, *Mar de África* e *Mar de Sarrazos*... barcos sen sondas eléctricas, nin radar, navegan-

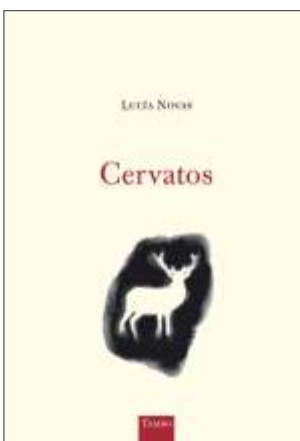
do e pescando no medio de espesos neboeiros e nubes, sempre alerta, contando só co sextante para marcar posición cando aparecía unha estrela ou un claro de sol. A telefonía era escasa e as parellas procuraban estar cerca comunicándose as manobras por pitadas codificadas de antemán, curtas e longas, para avanzar, para deterse, para virar... e para avisar dos icebergs, tan perigosos. E lembra tamén aquelas redes de cânabo que rachaban como se nada ata que no 1961 chegaron os aparellos de nylon e a mellora das comunicacións que permitiron traballar de día e de noite.

En 1963 alcanzaría o título de capitán de Pesca e en 1968 obtería o de capitán da Mariña Mercante, enrolándose en Pescanova como capitán de pesca no *Espadarte* á captura de pescada para conxelar en lugares máis cálidos da costa africana ata máis alá de Cidade do Cabo. Despois destas mareas máis tranquilas, decide retornar ao bacallau a Terranova e desde 1970, durante case vinte anos ata a súa xubilación, capitanearía barcos en parella da empresa PEBSA de Barrié de la Maza como a formada polo *Esguío* e o *Arriscado* ou o *José Cornide* e o *Eduardo Chao*.



Barco da flota de Casa Mar

► Cervatos: Lucía Novas



Nesta sección de reseñas bibliográficas sentímonos debedores de Lucía Novas, veciña, amiga e colaboradora habitual da nosa revista, que nos veu obsequiar no final do pasado ano coa súa última entrega poética en libro publicado na colección Tambo da editorial Kalandraka. A crítica especializada, á que recorreremos, definiu esta proposta poética como moi novidosa e arriscada na que as palabras, as ideas, deveñen en imaxes contundentes que semellan emitir mensaxes fugaces e liviáns pero de gran peso conceptual arredor do transcorrer do tempo e do propio tránsito vital.

Destacan os expertos tamén que no cerne do libro predominan as olladas incisivas e fragmentadas pero que traslocen ao tempo unha intencionada obsesión pola beleza do efémero, dos obxectos superfluos e das atmosferas *kitsch*. Compoñen este traballo de gran madurez poética e recomendable lectura, versos lanzados desde a estética do videoclip e, portanto, xenerosos en golpes de música e imaxes: Son reflexo dun mundo urbano, nocturno e inhóspito, mais tamén o espello dunha realidade mutuamente contaxiada pola lentitude e nostalgia da aldea, xurdindo destas páxinas unha voz poética híbrida, irmá da mestizaxe, filla das marxes e neta da periferia.

► O retorno das velas



Desde que os humanos decidiron mellorar o seu desprazamento na auga, veuse utilizando o vento e as velas para navegar ata que hai un século e medio, máis ou menos, se comezaron a incorporar os motores de vapor aos barcos. Aos últimos grandes veleiros, os clippers, que aplicaban o principio de a máis eslora máis vela, fóronos substituíndo os paquebotes vaporizados primeiro e logo con potentes motores diésel. Se nos barcos de transporte e pasaxeiros se buscaba a rapidez e a seguridade, nos de pesca procurábase máis a potencia debido á evolución das artes de pesca e á necesidade de arrastrar grandes redes e capturas.

Neste sentido, nin velas nin remos tiñan xa cabida e a comezos do século vinte tamén se produciu a motorización da pesca comezando a esquecernos delas o quedaren os barcos de vela modernos como algo só exclusivo do recreo e a competición.

Aparte disto, hai outro aspecto que se promociona á marxe dos clubs náuticos cal é a recuperación da vela e dos barcos como fan Os Galos e a FGCMF e que así o noso patrimonio histórico, etnográfico e cultural poida seguir navegando a todo trapo.

Volve a vela a un barco galego

Traemos isto a conto porque a mediados de marzo deste ano saltou a noticia na prensa de que un palangreiro da Guarda, o Balueiro II, ía incorporar unha vela rixida na súa popa instalada pola empresa catalana *Bound4Blue*.

Xa testado este sistema, diversas corporacións pesqueiras galegas andaban á procura de mellorar resultados na explotación da pesca incorporando diversas melloras tecnolóxicas que no caso da guardesa Orpagu se materializou neste dispositivo de aproveitamento eólico.

Antes de que remate este ano, o palangreiro con base en Chile, poderá desprazarse polo Pacífico e o Índico na procura do peixe espada e os marraños, aforrando ata 50.000 euros ao ano en combustible sexan cales sexan as condicións do mar.

Outros sistemas

Se Galicia vai ser pioneira na aplicación deste sistema na pesca, noutros sectores de diferentes países xa se teñen desenvolvido outros que bus-

can ser ecolóxicos e prescindir dos combustibles fósiles. Un dos primeiros proxectos quería aproveitar a enerxía do vento para navegar pero prescindindo das velas, substituíndoas por aeroxeneradores que producían a electricidade necesaria para mover o motor.

Nos anos vinte, o físico alemán Heinrich Gustav Magnus descubriu que uns grosos cilindros ao xirar aceleraban a capa de aire que friccionaba con eles, producindo un efecto propulsor. Con esta teoría, o tamén alemán Anton Flettner conseguiría navegar nunha antiga goleta, a *Baden-Baden*, á que lle substituiran os masts por dúas grosas “chemineas” (cilindros) de 15 por 3 metros de diámetro.



Proxecto de Anton Flettner sobre a "Baden-Baden"



O Alcyon de Cousteau

O éxito foi total pois os cilindros, xirando a 11 voltas por segundo conseguiron mover o barco podendo remontar o vento ata 25° cando nesa época un veleiro convencional só cinguía ata un tope de 45°. Anos despois, en 1980 sería o famoso oceanógrafo Jacques Cousteau quen incorporase no seu barco *Alcyon* un sistema coa mesma base científica pero parecido á ala dun avión que o facía máis eficiente.

Semella que estes sistemas de ala ríxida teñen maior percorrido futuro e o enxeñeiro aeronáutico John Walker co trimarán *Blue Nova* conseguiu empuxes máis importantes ao colocar as alas sobre unha cruceira xiratoria. A idea baséase en que un perfil de ala é un 50% máis efectivo que a superficie única dunha vela tradicional moderna pois estes perfís ríxidos aguantan ventos afuracanados sen rachar aínda que son máis pesados que unha simple vela.

Parelo a todo este desenvolvemento tecnolóxico, a vela tamén segue sendo unha opción como mostra un dos iates máis emblemáticos do mundo, o *The Maltese Falcon* (O Falcón Maltés) que cos seus 88

metros de eslora é moi singular polo seu sofisticado aparello automatizado de 80 millóns de dólares. Este aparello chamado *DynaRig* téñ forma cadrada con tres mastros xiratorios independentes de fibra de carbono aos que as vergas, seis por cada pau, van conectadas ríxidamente ao mastro. Neste caso, cada mastro soporta seis vergas. As quince velas cadradas supoñen unha superficie de 2.400 metros cadrados, ofrecendo un rendemento excepcional en canto a velocidade e manio-
brabilidade.

Hai outros sistemas que procuran aforrar custes de desprazamento e algúns foron testados sen moito éxito como a incorporación aos barcos dunha especie de *spinnaker* ou mellor gran papaventos que



Trimarán Blue Nova



O Falcón Maltés navegando

turra da nave pero só cando hai ventos favorables para o seu uso. Mais, o último gran invento chega da man dos noruegueses, denomínase *Vindskip* e pretende utilizar o casco do barco como unha vela, mediante un deseño especial. A primeira impresión é que o barco, loxicamente, debería desprazarse lateralmente pero o invento, inspirado en tecnoloxía aeroespacial, consegue crear unha superficie que xera unha "sustentación aerodinámica" de tal xeito que aínda que o vento impacte lateralmente sobre o casco, o desprazamento é sempre cara adiante.

Segundo os resultados, este novo deseño híbrido permite o aforramento dun 60% de combustible, é dicir, non evita o uso do motor habitual pero reduce as emisións contaminantes e en moito os custes económicos e enerxéticos en cada travesía.



Proxecto Beluga e o Vind Skip

► O peche do Centro de Formación A Aixola de Marín

O Centro de Formación “AAixola” iniciou as súas actividades no ano 1997 e pronto se converteu nun referente para a impartición de accións formativas de capacitación e reciclaxe das xentes do mar, tentando capacitar aos colectivos que abandonaban a pesca para que continuasen exercendo outra actividade noutros oficios do sector marítimo. A formación é puramente técnica e práctica, complementábase con actividades de inclusión social e fomento da igualdade de xénero, ofrecendo apoio na busca de novas oportunidades de emprego, e promovendo o impulso do espírito emprendedor e cooperativo entre os seus beneficiarios.



Desde 2004 é a Consellería do Mar, a través do Centro Tecnolóxico do Mar - Fundación CETMAR quen se encargan da xestión deste centro que agota leva pechado desde setembro do ano pasado por unha mudanza na categoría de financiación, regulada pola Unión Europea a través do Fondo Europeo da Pesca (2007-2013). Mais, os novos marcos normativos da UE e a reordenación da financiación destas actividades, agora a cargo do Fondo Europeo Marítimo e da Pesca (2014-2020), trouxeron a paralización da actividade na Aixola pois dependía totalmente das axudas europeas.

Xa que logo, a apertura deste curso foise demorando ata hoxe e a Consellería do Mar bóttalle a culpa a esta mudanza burocrática aludindo a un “proceso de adaptación pois os actuais fondos non permiten financiar cursos que non estean estritamente vencellados ao sector pesqueiro.” Isto afectaría a módulos de formación centrados en materiais como o poliéster e outras febras, a reparación naval, a construción en madeira; os coñecementos electromecánicos, as técnicas de soldadura e á creación e reparación de velas.



Nesta altura, alumnos e profesores sospeitan que o centro pudesese estar xa pechado definitivamente mais a Consellería négao, afirmando ter vías abertas para a súa reapertura pero sen dicir cando. Unha delas sería a través da Fundación Cetmar (Centro Tecnolóxico do Mar) que está analizando cal é a demanda de alumnos que cumpran o requisito de pertencer ao sector pesqueiro. A outra pasaría por pechar un convenio coa Consellería de Emprego e Industria no que se deseñen ciclos destinados ás persoas que actualmente se atopan no paro e que poidan recibir formación para ampliar coñecementos ou reciclarse independentemente de que estean vencellados ou non coa actividade no mar.

A parte destas teóricas propostas de viabilidade, o que se debe destacar neste intre é a importancia que tén o mantemento de módulos fundamentais como o de soldadura ou o de composites pois son únicos en todo o Estado e teñen favorecido a contratación de moita xente de Marín e de fóra en empresas do máis alto nivel.

Precisamente, esta exclusividade dos cursos vén ser outra das preocupacións de moitos alumnos que ficaron literalmente colgados pois acudían á Aixola, un dos centros con maior ratio de contratación do seu alumnado, a realizaren cursos que lles son obrigatorios para continuar nos seus postos de traballo e que non van atopar noutra parte.



A construción do novo bote polbeiro *Vila de Bueu*



A Asociación Os Galos de Bueu embarcou nun ambicioso proxecto que está xa dando fermosos resultados hoxe en día. O seu presidente Victor contounos como se fixo esta obra.

Todo empezou dous anos atrás cando foron adquiridas as madeiras para a construción dun novo bote polbeiro, un pouco máis grande que os anteriores con 5 metros de eslora.



Reuníamonos un grupo de socios galos co mestre carpinteiro Manolo Purro na nave de Pescadoira todas as tardes dos martes e baixo a súa supervisión iníciáanse as tarefas de construción do bote.

Prepáranse as madeiras para cortar e montar a **roda, a quilla e o codaste**. Por enriba desta columna vertebral montáronse as **cuadernas**, empezando polas maestras, as centrais, que son iguais e á vez máis anchas que o resto. Despois vanse poñendo cara a popa e cara a proa.

Cando está todo “encuadernado”, colócase a **cinta**, que é un bance interior que une todas as cuadernas por dentro do barco. Nesa cinta é onde vai apoiado o corredor, e pónselle un banco no medio para darlle máis consistencia ao barco (no caso de darlle un golpe lateral, repártese mellor toda a forza do impacto no barco).

En canto Purro tivo máis dispoñibilidade, as citas aumentaron, os artesáns, aspirantes a carpinteiros galos pasaron a reunirse os martes e os xoves. Ao final tamén ían os sábados e incluso os domingos.

O mestre deixaballe tarefas aos alumnos, eles facían horas extras e cando volvían no seguinte martes xa tiñan os deberes feitos:

- Facer a fagonadura da caña do timón que el lles marcara previamente.



- Cortar os bances e darlle as caídas correspondentes en cada cuaderna
- Recortar o temón,
- Preparar mastro, verga e vara...
- ...

Feito todo isto, empézase a bancear:

Primeiro o **bance de aparadura**, que é o que vai máis cerca da quilla. De aí o seu nome “*a par da quilla*”. Igual que a cinta suxeita as cuadernas por enriba, o bance suxeita as devanditas cuadernas por abaixo, pegadas á quilla. Contínúase polo **bance paralelo á cinta**.

Despois ponse o de abaixo por fóra. Logo van subindo os bances de abaixo, e baixando os de arriba, ata chegar ao centro que é o punto máis ancho, onde se colocan os **bances de fecho** (son os que fechan o barco). A cinta vai por dentro, e por fóra vai o bance de cubrir. Nese primeiro bance, á altura do corredor, irán os embornais que son os buracos de desague.

Unha vez forrado o barco pasan a poñer as **remadoiras** (onde se apoian os remos) que constan de tres pezas: dúas de madeira de pino e unha de madeira de carballo chamada *luchadora*, onde se colocará o tolete para suxeitar o remo.

O barco leva catro remadoiras: dúas ao medio e dúas a popa. As de popa levan só dúas pezas e a galla.

Cando xa están feitas as remadoiras, córtanse e redondéanse ben as cuadernas para poñer o **carel**, isto é a chapa superior que tapa o primeiro bance. Este proceso ten tres fases. 1- Dende a popa ata a primeira remadoira. 2- De remadoira a remadoira. 3- Dende a remadoira do medio ata a proa.

Agora queda poñerlle a **cobertura: a tilla e o cofiño**. A tilla é a cobertura de proa, onde vai o **talmo** ou tapa que accede ao interior, onde se gardan cabos e rizóns. O **cofiño** é a cobertura de popa, que vai enriba do banco de escota (chámase así o banco porque nel van os dous buracos para pasar o cabo de escota). No cofiño tamén se gardan os pertrechos necesarios a bordo.

Tamén se lle fai a **fogonadura**, de madeira de carballo, onde se introducirá o pau ou mastro.

Todo isto remátase co **junquillo**, unha peza que se pon ao redor de toda a bañeira, pera evitar que a auga, que chega ao corredor das bandas e á cobertura, entre no interior do barco.



Tamén hai que facerlle a **pica**, de madeira de carballo. Ten tres posicións, en función da inclinación que se lle queira dar ao mastro. Colócase entallada entre tres cuadernas e nela encaixará o pau.

A continuación fanse os **mamparos**, un para o vireiro rematado con unhas tapas. E o mamparo de proa que é onde vai a porta da tilla.



No momento de poñer as **panas** (o chan do bote) deciden facelas de 4 centímetros de grosor. Normalmente son de 2 cm. Ademais, o barco lástrase con pedras, pero deste xeito, co peso a maiores que terán estas panas máis grosas pensan que se pode evitar o feito de ter que lastrar despois o barco.

A continuación colócanse **os ferros** de proa para suxeitar o puño de amura na proa, os ferros para a driza e os ferros para enganchar o temón.

Preparase o **temón, a verga e a vara de portar, botavara ou tamén chamada tangón.**



O mestre carpinteiro Manolo Purro

Con todo isto acábase o traballo de construción en carpintería e chégase a última fase: o embeleceamento. Pulir o barco. Dar mans e mans de aceite de teka (antes dábase de liñaza). Marcar a linea de flotación. Darlle imprimación e patente. Debuxar o anagrama e poñerlle o folio e o nome ao bote. Deseñar e encargar a vela.

Logo disto, que non por decilo de corrido, leva menos tempo realizalo, botarase ao mar para facer as probas de navegación. Despois subirase de novo, para facer a botadura oficial concidindo co Encontro de Embarcacións Tradicionais de Bueu no mes de xullo deste ano.

Se alguén está interesado en coñecer datos máis pormenorizados e precisos sobre o bote, dende estas páxinas suxerímoslle que lean o interesante libro de Fidel Simes Martínez “O bote polbeiro de Bueu”.

Ademáis, Lidia encargouse de facer unha gravación de todo este proceso de construción con intención de ter un documento gráfico do evento para o futuro.

Con todo este traballo, os aprendices de carpinteiros de ribeira de Bueu, que dito sexa de paso son un reducido grupo de socios entre os que destacan: **Lidia, Carmela, Victor, Rosendo, Alvaro, Suso, Martín, Alberto, Curra, Angel, Fidel, Nano, Samuel e... pode que algún mais.**

Como é lóxico, todos eles están ansiosos por probar o barco feito coas súas mans, o seu esforzo e o seu tempo. Grazas por facelo.

Noraboa compañeiros pola vosa obra, ánimo para disfrutala.



XXII ENCONTRO DE EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS EN BUEU

Do 20 ao 22 de xullo 2018

● Ubicación actividades



1927-2017

90 AÑOS

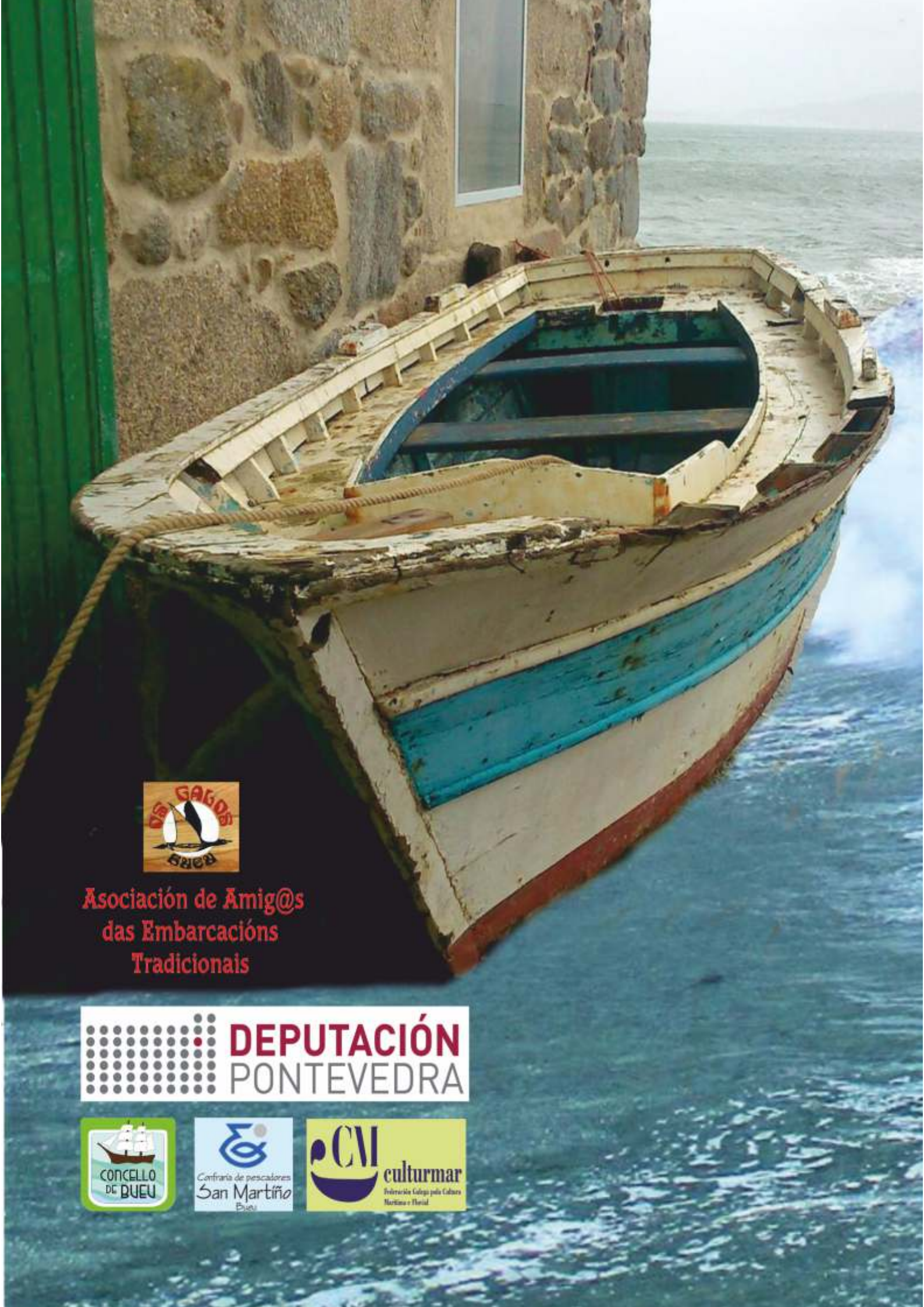
Museo de Pontevedra



DEPUTACIÓN
PONTEVEDRA



lingua
Ayuntamiento



Asociación de Amig@s
das Embarcacións
Tradicionais

