

OS GALOS

REVISTA DE DIVULGACIÓN DA
CULTURA MARÍTIMA E FLUVIAL



7º VI-3-21-95

BUCU 2019
Nº 13

Barcazas, gabarras, pontóns, gánguiles...

Xerardo Dasairas



Unha das gabarras no peirao da canteira do Cocho

Non podemos considerar a este tipo de embarcacións como tradicionais de Galicia aínda que operaron bastantes anos nos grandes portos en labores de carboneo e transporte de viaxeiros, equipaxes e mercadorías na época dos grandes trasatlánticos oceánicos. Sabemos por referencias que estas se construían con rexas cuadernas e moi próximas unhas das outras para lle dar maior consistencia ao casco que se asemellaba moito ao dos antigos galeóns.

Mais, se en algo destacaron estas embarcacións foi no seu uso na construcións de portos como o de Marín e sobre todo nos de Vigo, Bouzas e O Con (Moaña) aos que desde as canteiras do Morrazo trasladaban o material nunha ducia destas barcazas, atoadas por dous vapores que chegaron a transportar diariamente de 800 a 900 metros cúbicos de pedra. A participación dunha empresa vasca na explotación das canteiras moañesas pode ser a orixe da pre-

senza destas embarcacións que ademáis vén acreditada pola súa denominación como gabarras, nome tipicamente euscaldún que nos remite as que trasladaban materiais diversos entre Bilbao e o porto da bocana daquela ría. Ademáis de nas cinco canteiras de Meira (Moaña), as gabarras tamén operaron na de Punta Igrexiña en Nerga e en Liméns onde se embarcaba pedra traída desde a canteira de Varalonga en Darbo.

Por outra banda, sabemos que con frecuencia, moitas destas embarcacións, xa modernas e duns cen metros de eslora, adoitan circular por fronte das nosas costas e algunhas delas acaban naufragando pola pouca estabilidade que lles confire o iren remolcadas. Claro que, na actualidade, hai un senfín de modelos destas barcazas, algunhas de tecnoloxía avanzada e autopropulsadas, que se adican a diferentes usos.



O castelán barcaza e o éuscaro gabarra foron os nomes máis comúns para este tipo de embarcacións de transporte e cargas diversas e pontón ou gánguil son aquelas que se empregan exclusivamente no dragado de fondos ou nos recheos portuarios ou doutro tipo como pode ser a creación de illas artificiais.



Barcaza romana do Ródano e antiga gabarra do Bidasoa

Co nome de barcazas circulan na actualidade entre as illas e os estuarios de América grandes navíos con rampla de proa para coches e en Andalucía úsanse tamén para o transporte de viaxeiros ás praias. Un sistema semellante foi probado por unha navieira de pasaxe, entre Vigo e as praias do Morrazo sen moito éxito.

As barcazas tiveron grande uso nos caudalos ríos e canles de Europa central, transportando mercadorías do interior cara os portos da costa. Aínda que seguen a circular hoxe, autopropulsadas, moitas delas foron reconvertidas en vivendas ou adicada a novos usos como os percorridos fluviais turísticos.

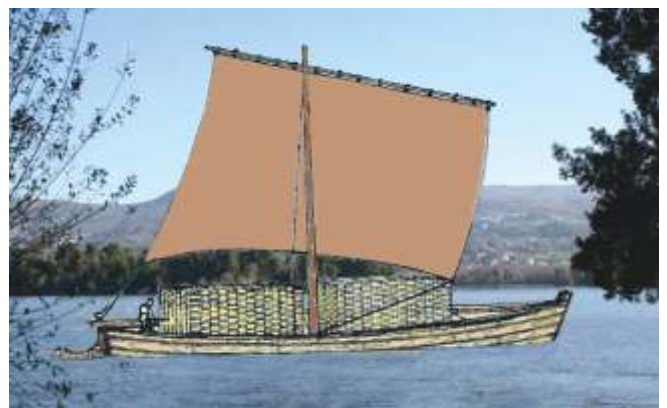
Nun principio, para avanzar a contracorrente ou en augas mansas, as barcazas eran remolcadas desde terra, tiradas por mulos que circulaban por un camiño aberto na beira do río polo que se coñecían como de sirga (corda). Para o arrastre de grandes barcazas mesmo se crearon ferrovías paralelas aos ríos que substituíron a tracción animal.

Un dos ríos onde proliferaron este tipo de embarcacións foi o Douro e en Galicia fíxose unha proposta de navegabilidade do Miño para o transporte do viño desde o Ribeiro que non prosperou.



Interior dunha barcaza en construción

Porén, no tramo final deste río, como xa mencionamos nun artigo anterior, circulaban unhas gabarras que pasaban mercadorías diversas dunha a outra beira do río ou que transportaban madeira dos aserradoiros cara a desembocadura en Tui. E é que as chamadas gabarras, pola súa ancha manga e fondo máis plano, tiñan o seu maior uso no transporte fluvial, presente en Galicia só nos ríos máis grandes e caudalosos. Non precisaban remolque pois propulsábanse a vela sendo que nas rías quen se encargaban deste labor eran os galeóns que igual trans-



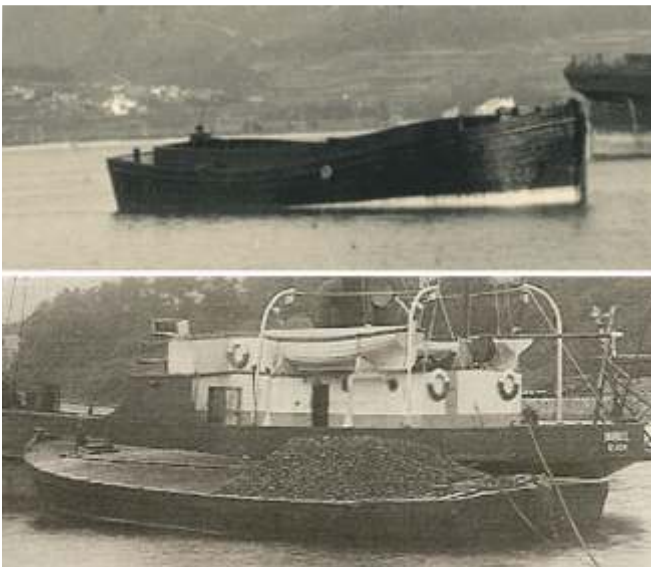
Barcaza do río Miño



Un galeón da area navegando a motor na ría de Vigo

portaban persoas que gando, *porlan*, ladrillos, caixóns, tellas, madeira, viño, peixe, barro, millo e todo tipo de produtos. Moi usados durante anos nas nosas rías e nas canteiras de Meira, foron os chamados *galeóns da area* que, prescindindo do velame xa incorporaban un motor de propulsión.

O uso de gabarras e pontóns tamén foi moi habitual nas operacións de carga e descarga dos grandes cargueiros e trasatlánticos que pola falta de portos ou polo seu gran calado tiñan que fondear alonxados da costa.



Barcazas carboeiras en Corcubión

Nestas operacións participaban os pontóns alxibe para abasto de auga e tamén os carboeiros, labores para os que en principio se reconvertiron vellos barcos de madeira. O establecemento da Compañía General de Carbones en Corcubión había converter a este porto nunha estación carboeira moi solicitada polos vapores trasatlánticos que pasaban en tránsito polas nosas costas.

Un dos emblemáticos pontóns desta compañía e o último en retirarse da ría, entrou en servizo en 1927 e o seu cascoprocedía dunha fragata de tres paus nomeada *Monkbarns*.

Barcos de todas as nacionalidades, consulados de diferentes países, provisionistas, remolcadores, prácticos e outros servizos, pronto fixeron que xurdisse en Corcubión unha puxante industria arredor do tráfico marítimo. Co paso do tempo, varios destes pontóns afundiron e agora foron localizados e estudados en diferentes campañas arqueolóxicas realizadas na ría.



Barcazas antigas dedicadas ao turismo e vivenda (Francia)

Actualmente seguen usándose no traslado de grandes pezas na construción naval e moi evolucionados actualmente son os chamados *gánguiles* autopropulsados que se empregan en dragados e recheos permitindo operacións construtivas inéditas. Estes contan cunha cámara ou depósito de almacenaxe do produto, o seu traslado e vaciado mediante inxeniosas fórmulas como as que se mostran nas ilustracións. Está claro que, xa poucas cousas son o que eran...



Gabarras construídas en INAX - Moaña