

OS GALOS

REVISTA DE DIVULGACIÓN DA
CULTURA MARÍTIMA E FLUVIAL



7º VI-3-21-95

BUEU 2019
Nº 13



Presentación

Facemos neste número trece edicións da nosa revista e de seguida, como bos galegos, se nos vén á cabeza o mal agoiro que din que tén esta cifra. Todos sabemos o dito de que o trece é mal número se non crece e neste sentido estamos dispostos, xaora, a superalo coa publicación da revista no ano vindeiro. E nesta intención, de seguro que seguiremos contando cos nosos colaboradores que entre ano e ano se esforzan por ofrecernos sustanciosos artigos, froito de árduas pescudas e de esforzo persoal que desinteresadamente verten logo nestas páxinas. Asemade, como é habitual, incluímos traballos de índole literaria, xornalística e plástica e a clásica sección de novidades literarias.

Ainda que a revista non tén un criterio definido para os contidos, en todos estes anos de publicación pode percibirse unha lóxica preferencia arredor dos temas marítimos, de tipos de barcos, de personaxes relacionados co mar e todas as súas derivacións industriais ou da Vila de Bueu en xeral.

Desta xeira, os temas que se inclúen xiran en torno ao tema da conserva, sector moi prolífico na nosa zona, dos sinistros e naufraxios na mesma, de personaxes cuxa traxectoria vital trascendeu no tempo a través de actividades bastante dispares entre si. Outros traballos versan sobre aspectos literarios temáticos e de creación poética e gráfica, ademais de artigos de curiosidades e divulgación marítima.

E como é lóxico, incluímos o habitual espazo de recoñecemento do labor e esforzo que os membros da Asociación Os Galos realizan a través das súas actividades de recuperación e mantemento dos barcos así como na organización anual dos Encontros de Embarcacións Tradicionais e outras colaboracións de tipo cultural e divulgativo.

En fin, outro número máis con contidos de alto nivel a cuxos autores queremos agradecerlles unha vez máis as súas aportacións, agradecemento que tamén temos que facer extensible ás empresas colaboradoras e ás institucións locais e provinciais que nos permiten divulgalas nun soporte digno delas. E neste sentido, a nosa publicación serve tamén de digno escaparate cara o exterior do concello no que desenvolvemos as nosas actividades.

****Cando estabamos a pechar esta edición soubemos do mal trato e discriminación que están a recibir os veciños de Ons por parte das administracións e do Parque da Illas Atánticas. Desde estas páxinas queremos mostrar a nosa solidariedade con eles e coas súas reivindicacións.***

ÍNDICE

	Páx
Presentación.....	3
A familia Lago - Carballal de Beluso..	5
Sinistros marítimos en Ons.....	11
Federico Ribas.....	15
Naufraxio do Virgen del Mar.....	21
Do Vento (Poema).....	24
Baleas e arroaces literarios.....	25
Os Gago de Mendoza.....	33
Cervatos (Poemas).....	35
O Bichero (Humor).....	36
Lembrando a Benito Soto.....	37
Un mundo de embarcacións tradic...	41
Barcazas e gabarras.....	45
O Bichero (Humor).....	48
Memorias de Chuco Novas.....	49
Barcos de papel (Reseñas)	57
Bueu na pintura.....	61
Actividades Os Galos.....	63
Encontro 2019.....	65

Dirección / Redacción: Ana Gil.

Colaboradores: Arturo S. Cidrás, Carlos Roberto de Pacho, Celestino Pardellas, Humberto V. Santiago, 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: Asociación "Os Galos" - Bueu



Bueu nunha pintura de maio de 1868 obra de Federico de Guisasola conservada no Concello

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 nos 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.

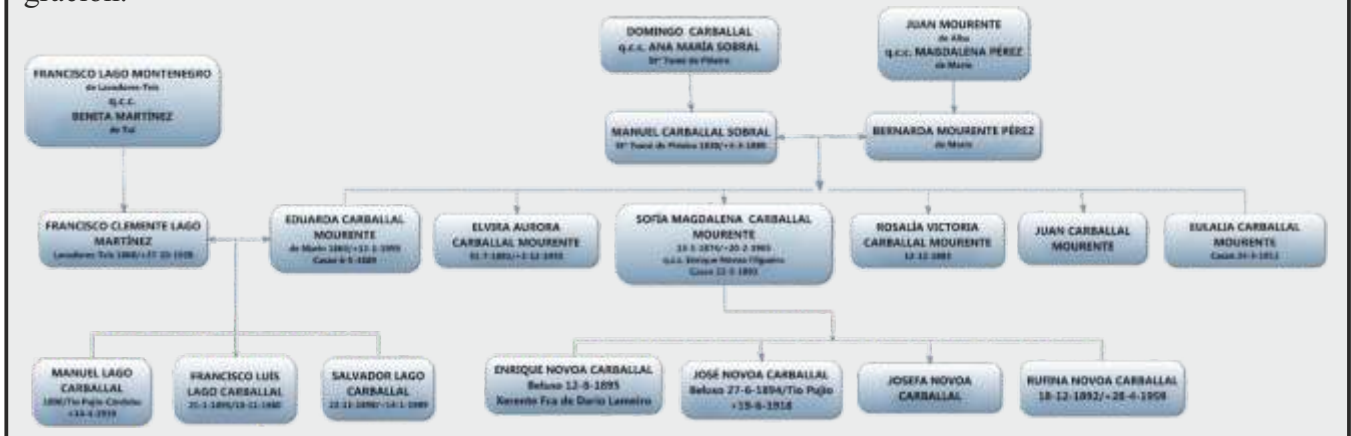
-Fará efectivo o pago mediante o ingreso da cota na conta de Abanca **2080 5412 74 3040106599** especificando o seu nome e apelidos.

En _____ a _____ de _____ de 20____
Sinatura

Apuntamentos para a Historia da familia Lago-Carballal Emigrantes e industriais da salga na Praia de Beluso

Arturo Sánchez Cidrás

Para falar da familia dos Carballal na Praia de Beluso hai que remontarse ao último cuarto do século XIX coa chegada a este lugar de Manuel Carballal Sobral e a súa familia. Tendo en conta a estrutura da árbore xenealóxica simple da familia Lago-Carballal que vén a continuación, iremos describindo pequenos apuntes da biografía dalgunhas persoas que estiveron relacionadas co mundo da salga e/ou coa emigración.



Manuel Carballal Sobral, nado en 1838, tiña a súas raíces na parroquia de Santo Tomé de Piñeiro (concello de Marín) lugar no que vivían os seus pais Domingo e Ana María. Casou con M^a Bernarda Mourente Pérez, natural de Marín e filla de Juan e Magdalena, coa que tivo seis fillos: Eduarda, Sofía, Aurora, Rosalía, Juan e Eulalia. Faleceu aos 50 anos, o 4 de marzo de 1888, na Praia de Beluso.

Bernarda Mourente iniciouse no mundo da salga cunha instalación ubicada na ribeira do seu pobo, Marín. Aparece como empresaria no centro da praia de Beluso (Figueirón) o 15 de maio de 1872 alugando, por dous anos e por 4.000 reais, un almacén de fomento da sardiña. Eran arrendadores da mesma os tamén veciños de Marín, José Rocafort Paratch e

irmáns co “cirurxán” Agustín Burcet Romero. A casa almacén tiña vivenda, circundado, atador, encascador e todo o necesario para a actividade da salga. E polo contrato sabemos que as súas prensas¹ eran de “argolas”².

Ao finalizar o aluguer o mesmo Manuel Carballal Sobral adquiriu a salga e “horta anexa de Figueirón coñecida por de Roura dunha finca limítrofe polo Sur camiño de carro en medio que pasou en remate publico á ser propiedade ...”³ Pasado o tempo continuaría coa empresa o seu xenro Clemente Lago Martínez.



Bernarda Mourente

¹ Máquinas que servían para comprimir o peixe deshidratado e así poder sacar a auga e graxa que aínda tiñan logo de salmoados. Constan como elementos principais de dúas plataformas que se apertan unha contra a outra por medio de pancas ou para-fusos e que, no caso das salgás, poden ser de machos, argolas, sables, fuso colgantes ou fusos ancorados.

² Constaba de 17 argolas (5 vellas e 12 novas). AHPP. Secc. Protocolos. Escr. Manuel Orge Ruíz. 15-5-1872. Fol. 168. Sin.: Ca-3541

³ Carpeta 100 (4) do Arquivo Xulgado Bueu.



Tenda de Juan Carbballal (centro) e Antonio Sagues (dereita)

Juan Carbballal Mourente Fillo de Manuel Carbballal Sobral e Bernarda Mourente Pérez. Persoa culta e cunha excelente biblioteca na casa de Beluso. Foi un dos primeiros Carbballais que probou fortuna na América. Afincouse na cidade de Laguna Larga na provincia arxentina de Córdoba. Dedicouse aos negocios de importación de maquinaria e ferraxaría. Asociouse con Antonio Sagues co que monta un grande establecemento de Ferraxaría que tiña case que 30 empregados. Co paso do tempo venderíalle a súa participación ao seu socio Antonio.



Tiña moita relación coa súa irmá Eduarda á quen escribía e aconsellaba nos negocios familiares que logo levaría o seu marido Clemente Lago. Por poñer un exemplo remontémonos ao mes de maio de 1904 no que Juan lle escribe dende a Arxentina e lle di que soubo que o seu marido Clemente estaba asociado a Enrique Novoa⁴, e lle aconsellaba que estaría mellor só pois nos negocios dese tipo “sempre pasa algo”.

Grazas a mesma carta descubrimos unha morea de cousas como que nese verán de 1904 pasará a

vivir o Sr. [Eligio] Prieto⁵ no 'palacete' pegado aos Carbballales, na Praia de Beluso; ou que ao mandar saúdos para familiares e amigos o fai para un tal Valeriano [Carbballal Touza] e Carmen [Malvar Portela] que son seus primos e donos do Almacén de salga da praia de Loira; de Darío [Lameiro Sarachaga] con salga e conservas en Beluso, etc.

E ata lle confesa que está cansado de traballar e cada vez ten máis ganas de virse para Beluso. Que o mesmo pensa Marcial⁶ que segundo lle conta, “marchará antes ca el xa que so lle falta un ano e xa está rico”.



De Juan Carbballal temos constancia dunha das súas viaxes a España en marzo de 1919 no transatlántico Reina Victoria Eugenia. E o faría na categoría máis alta, na Cámara de Luxo, con servizo de Prata tal e como podemos contemplar na relación impresa da pasaxe.

En xaneiro de 1938, en plena guerra civil, xa que dende Córdoba-Arxentina doa 2.000 pesetas para unha subscrición Pro-exército . E en decembro dese mesmo ano volve enviárlas 500 pesetas.

Falece en Córdoba-Arxentina o 12 xuño de 1941.

4 Enrique Novoa Filgueira, era natural de Vigo (1859) e morreu en Beluso o 30 de maio de 1925. Cuñado de Clemente e Bernarda ao estar casado con Sofía Carbballal Mourente e traballaba coma soldador na conserveira que estes posuían en Figueirón-Beluso.

5 Os edificios de Prieto e Carbballal estaban formados por dúas vivendas-salgas separadas por un muro medianeiro. Houbo un tempo que as dúas salgals estaban comunicadas xa que Eligio Prieto e Clemente Lago chegaron a ter unha Sociedade conxunta chamada 'Prieto e Lago'.

6 Irmá de Gonzalo Malvar Fontenla, fundador coa súa muller Emilia Portela Dios da casa Almacén de Punta Loira.

7 Toda unha fortuna na época. O total recadado polos donantes citados no xornal foron 2.200 pesetas.



Operarios da fábrica de conservas de D. Clemente Lago. Beluso - Bueu

Eduarda Carbballal Mourente (Marín 1869- Beluso 20-2-1965), era a maior das fillas de Manuel Carbballal e Bernarda Mourente. Esta, coa súa irmá Elvira Aurora⁸, quedou na casa paterna coidando dos seus pais ata que morreron e logo xestionando o patrimonio familiar da salga ao través do seu marido Francisco Clemente Lago Martínez⁹.

Clemente tomou parte, como moitos outros empresarios da salga, na política local de Bueu, primeiro coma concelleiro e logo como alcalde no periodo 1909-1910. A nivel empresarial, nesta época, son salientables os varios convenios de sociedade que fixo con outros propietarios de salgas como Eligio Prieto, Darío Lameiro, etc. pero o esforzo inversor máis relevante foi para a transformación da sardiña en conserva e semiconserva. Eduarda e Clemente Lago tiveron tres fillos: Manuel, Francisco e Salvador.

José Novoa Carbballal, nado en Beluso o 27-6-1894, era sobriño de Eduarda Carbballal, fillo da súa irmá Sofía Magdalena Antonia Carbballal Mourente e de Enrique Novoa. Empezou a traballar baixo a mirada do seu tío Juan pero acabou laborando e vivindo, ata o seu falecemento¹⁰, cos seus curmáns Manuel e Francisco Lago Carbballal no lugar de Tío Pujío (Córdoba-Arentina), a 70 km. de Laguna Larga¹¹.



Manuel Lago Carbballal era o maior dos tres irmáns, fillos de Clemente Lago e de Eduarda Carbballal, naceu na Praia de Beluso no 1890 e emigrou á provincia de Córdoba (Arxentina) establecéndose no pobo de Tío Pujío onde tiña unha tenda de ferrallería, madeiras, froitos, cereais, etc. chamada *El Progreso*. Era un grande afeccionado á fotografía, inquietude que tamén lle inculcou aos seus irmáns. Chegou a exercer de correspondente dos xornais “Tercero abajo” e de “La Voz del Interior”. Morreu a consecuencia dunha grave enfermidade en Tío Pujío o 14 de abril de 1919.



⁸ Elvira Aurora Carbballal Mourente naceu en Beluso o 31 de xullo de 1881 e faleceu solteira a idade de 74 anos (3.-12-1955)

⁹ Nado en Lavadores-Teis no 1868 e morreu en Beluso o 27 de outubro de 1928. Casaron en Beluso o 6 de maio de 1889.

¹⁰ O 19-6-1918, en Tío Pujío cando tiña 24 anos.

¹¹ Onde vivía seu tío Juan Carbballal Mourente.



Familia Lago-Carballal: Salvador Lago, Eduarda Carballal, Clemente Lago, Manuel Lago e Francisco Lago Carballal

Francisco Lago Carballal (22-1-1895/10-11-1980) tamén estivo na Arxentina. En 1916 vivía en Tío Pujío (Córdoba-Arxentina) como dependente na casa de Manuel Lago e Cía (seu irmán maior).



Francisco Lago Carballal

No 16 de outubro dese ano de 1916 solicitou un indulto ao goberno de España xa que estaba condenado¹² porque cando se efectuou o recrutamento do exército aos da súa quinta non comparecera no concello de Bueu no que foi alistado, tampouco no acto de clasificación e declaración de soldados, nin ante o cónsul de España en Arxentina (que era onde residía por esas datas).

Na instancia de solicitude di estar “disposto a efectuar a súa presentación para incorporarse a filas e permanecer nelas o tempo que estiveron os da súa quinta”.

O médico do consulado tras facerlle o recoñecemento preceptivo deuno por “.....” e máis tarde excluído temporalmente para o servizo das armas, o que lle permitiu seguir traballando na Arxentina onde permaneceu 13 anos máis.

A partires de 1919, por falecemento do seu irmán Manuel, tivo que tomar o relevo deste e facerse cargo da empresa. Retornou a España de forma definitiva en outubro de 1929. Do banquete de despedida organizado polos compañeiros e socios da empresa hai constancia gráfica tal e como pode mirarse na fotografía adxunta.



Banquete de despedida 11-10-1929

¹² J.G.-944. Gaceta de Madrid, Vol- 1, 1915 páx. 825

Salvador Lago Carballal (Beluso 1898-1989) o máis pequeno dos Carballais non estivo emigrado na Arxentina. Estaba de axudante do seu pai e logo, coa volta do seu irmán Francisco¹³, ambos realizaron proxectos sempre relacionados co mar, como na Roiba, con Manuel Abalo, no tratamento de peixe e posterior transformación do almacén nunha cetaria ou facendo Sociedade para colocar e explotar as dúas primeiras bateas de mexillón en Bueu no ano 1963¹⁴. Mais, o que quizais sexa menos coñecido de Salvador *Carballal* é a súa sensibilidade pola música, teatro, fotografía e pola cultura en xeral. O seu irmán Paco tamén actuaba con el, case sempre como actor e cantor. Citarei algúns exemplos que ilustren o que acabo de afirmar:

Con respecto á súa faceta de músico dicir que tocaba o piano, dirixía orquestra, cantaba ópera,... como na función benéfica que se fixo no Salón Guerra de Beluso a primeiros de ano de 1928 na que dirixiu a orquestra e na que cantou o seu irmán Paco¹⁵ “Una noche de España”.

Era frecuente que Salvador Carballal fose o que organizaba obras de teatro, declamación e óperas nos cines de Bueu e, sobre todo, en Beluso como a de abril 1928 coa Velada Teatral que el mesmo dirixiu. Ou en datas máis próximas a nós como 1941 en que había dous grupos de teatro, un formado por unhas mozas do lugar de Pitis¹⁶ e outro con compoñentes da mocidade de Bueu e Beluso e ambos grupos uníronse¹⁷ dirixidos por Salvador Lago Carballal, que era axudado nesta tarefa por José M^a Estévez Castro.

O curioso desta xuntanza de grupos é que nunca chegaron a representar as obras preparadas pois cando o ían facer o director tivo que partir cara a Arxentina para facerse cargo dunha herdanza do seu tío



Clemente (pai) e Salvador Lago

Juan que o retivo naquelas terras bastantes meses. Cando volveu Salvador Lago Carballal seguiu organizando outras obras de teatro, declamación...

En canto á fotografía, moitas son as que quitaba e as que el mesmo revelaba. Non é de estrañar que en novembro de 1921 aparecese na prensa¹⁸ como gañador do 2º premio nacional de fotografía “Escenas del verano” convocado pola empresa estadounidense KODAK.

¹³ Eran coñecidos como Paco e Salvador 'Carballal'.

¹⁴ Por Orde Ministerial de 25 de xaneiro de 1963 concédese a Francisco Lago Carballal os viveiros ('Goday' nº 3 e 4) e dereitos de concesión como titular dos mesmos. No ano 1969, por Orde de 9 de xullo (BOE nº 184 do 2 de agosto, páx.12160) na que se autorizan transferencias de concesións de viveiros flotantes de mexillóns accédese á petición de Francisco Lago para que se transfiran eses dereitos como novo titular a Manuel Abalo Fernández (seu socio).

Nesas datas de vacacións en Beluso.

¹⁵ Nesas datas de vacacións en Beluso.

¹⁶ Que representaban, nun local da zona, pequenas pezas teatrais dirixidas por Rosa de Claudina e Amelia de Cristina. Algunhas da compoñentes deste grupo eran Aurora González, Benita Santos 'Chita', Adelina de Piris, Norma e Olga de Peinado, Maruja e Carmen 'de Pica', Mery Fazzina,...

¹⁷ Ensaibaban na praia de Beluso na casa de Carballal.

¹⁸ Exemplo: na páxina 22 do xornal ABC do 7 de novembro de 1921. O premio consistiu en 500 pesetas en efectivo (cantidade importante nesas datas) e a súa fotografía gañadora estivo exposta nunha galería, na Avda. do Conde de Peñalver en Madrid.



A fotografía de Salvador, co lema “La morralla del Cantábrico”, representa unha escena estival cun primeiro plano de 13 nenos posando na auga, co irmán do autor en segundo plano e as rochas do mar de Beluso coa Ría de fondo. Salvador Lago tamén ten no seu haber dúas accións relevantes como

donante: por unha banda os terreos¹⁹ para unha escola de infantil en Sanamedio - Beluso e noutra unha pequena capela²⁰ dedicada á Virxe do Carme, na mesma Praia de Beluso, polo lado oeste das súas casas.

Para rematar vou transcribir un parágrafo dunha carta de Torrente Ballester²¹ falando de Johán Carballeira no que se fai referencia aos Carballal:

Durante 1931-32, Johán Carballeira, que era un hombre alto y muy delgado, me inició en la amistad del Cubano, a cuya taberna en la Banda del Río llamaban Jaca; y a los hermanos Carballal, que tenían una casa en Beluso de Abajo, en la cual estaban los libros de su tío [Juan], que nunca conocí, pero que los prestaban de muy buen grado.

Eran, en su mayor parte, traducciones: allí conocí mi primer Gide, y mi primer Dos Passos. No sé si mi primer conocimiento de Unamuno procede de allí; en todo caso, va muy ligado a la figura de Carballeira.

¹⁹ No Testamento Aberto asinado o 15-12-1988 e aceptado o Legado a favor do Concello no Pleno do día 11 de marzo de 1989.

²⁰ Proxecto realizado en 1982 polo arquitecto José Míguez León.

²¹ Era unha carta na que se respostaba a José Ramón Álvarez Pérez sobre a súa amizade con Johán Carballeira. Asinada en Salamanca o 23 de febreiro de 1998.



Gravado de Federico Guisasola de 1880 co título de Patrón co seu bote en Beluso

Sinistros marítimos nos arredores de Illa de Ons

Celestino Pardellas de Blas

A Illa de Ons atópase ancorada nun lugar privilegiado. Está situada na zona costeira galega máis accesible para a navegación cara a península, no medio das tres principais rías galegas (Vigo, Pontevedra e Arousa). Ao carón da ruta Xacobeá Marítima, ou máis ben, na derrota que seguiron os discípulos do apóstolo Santiago, na súa barca de pedra, cara ao lugar elixido para o seu definitivo asentamento. Atópase ao lado dun corredor marítimo para todo tipo de embarcacións, dende grandes mercantes ata pequenas embarcacións pesqueiras... E, as augas que a bañan están consideradas como o máis importante viveiro de peixes, mariscos e cefalópodos de toda a costa da Península Ibérica.



Libro de J. Baña Heim

Todas estas prerrogativas fan que as súas augas, ao longo dos séculos, estiveran atestadas de embarcacións e, como consecuencia, ocorreran nelas un bo número de sinistros marítimos: naufraxios, abordaxes, encallamentos, avarías..., que trouxeron consigo moita dor, principalmente, pola perda de vidas humanas, pero tamén noutros casos, polo prexuízo económico e o desacougo que supoñía a perda do barco, mercadorías, aparellos...

Pero estes infortunios trouxeron consigo unha longa literatura de aventuras e episodios interesantes de valentía, afouteza, valor,..., temeridade e ata tamén posibles rapinas e pillaxes, que fixeron correr ríos de tinta. O primeiro traballo sobre naufraxios en Galicia témolo grazas ao profesor José Baña Heim¹

que xunto aos seus alumnos percorreron a zona de costa que vai dende Corme a Fisterra, visitando os lugares onde sucederan naufraxios, tomando notas, buscando fotografías da época e entrevistando a moitos veciños que os viviran en persoa. Foi un defensor dos paisanos desta costa en contra da mala fama que lles atribuían, dicindo que: “*Colocaban farois nos cornos de vacas e bois en certos lugares elevados da costa, confundindo con esas luces aos patróns e capitáns dos barcos, provocando o naufraxio, co fin de acudir ao saqueo do buque encallado.*” Chegou a cualificar estes contos como: “*Criminal sambenito que anda de boca en boca*”.

Con respecto á Illa de Ons, tivemos que esperar á completísima obra de Lino J. Pazos Pérez² que, despois de anos dunha meticulosa investigación, nos informou sobre os naufraxios máis importantes acaecidos na costa que vai dende A Guarda ata a zona de Muros. É a continuación cara ao sur da obra que Baña Heim e outros autores deixaran varada en Fisterra e na ría de Corcubión. Na obra de Lino atopamos detallada explicación sobre os naufraxios acontecidos nas augas de Ons ou nas súas proximidades.

Temos que dicir que, con respecto a Ons, tanto Lino Pazos como Fernando Trigo³ no seu traballo sobre o *Cíclope* na revista AUNIOS, falan dos naufraxios que diríamos foron significativos, xa sexa, traxicamente polo número de vítimas, pola magnitude



Libro de Lino J. Pazos

1 José Baña Heim. “Costa de la Muerte: Historia y anecdotario de sus naufraxios”. Grafica Venus. 1980

2 Lino J. Pazos Pérez. “Naufraxios en las Rías Bajas”. Tórculo. Vigo. 2001.

3 Fernando Trigo. “Illa de Ons: Naufraxios neste arquipélago. O caso do Cíclope...”. Revista AUNIOS nº 19. Páxs. 29-31, Asociación PineirÓns. Maio 2014.

do suceso ou pola importancia do barco. Pero nas augas de Ons ocorreron moitos contratemplos marítimos que, pescudando nas hemerotecas, atoparemos con facilidade e que todos eles, por pequenos que sexan, forman parte da historia marítima desta Illa.

Outros naufraxios acontecidos na Illa de Ons

Incluimos arriba a táboa de naufraxios que Fernando Trigo publicou na revista AUNIOS nº 19: Vista a táboa dos incidentes máis importantes da costa de Ons, imos a coñecer algúns máis dos moitos que sucederon nestas augas co fin de darlle merecida homenaxe ás persoas que perderon a súa vida neles ou que sufriron a perda das súas embarcacións. Do mesmo modo, queremos animar aos investigadores a que pescuden nas diferentes hemerotecas para que todos os naufraxios acontecidos en Ons e noutros puntos da nosa xeografía, aínda que fosen de embarcacións pequenas e algúns moi dolorosos, saían á luz e teñan a súa merecida honra. Desta, imos coñecer dous exemplos: O Vapor *Vizcaya* sinistrado en 1884 e a motora *Unión Pesquera* naufragado en 1925.

Encallamento do vapor *Vizcaya*

O vapor *Vizcaya* pertencía a unha compañía vasco-andaluza. Saíra de Carril na segunda semana de setembro de 1884 e navegaba con rumbo a Vigo.

Parece que, atopándose nas proximidades da Illa de Ons, tocou nuns baixos e se lle abriron unhas vías de auga. O seu capitán, mirando a situación do buque, intentou dirixilo a un lugar máis seguro da Illa, quedando varado de proa sobre unhas rochas e flotando de popa.

Conta *El Correo Gallego*: “*Los pasajeros en número de once fueron desembarcados inmediatamente en un bote y remolcado por el cañonero “Segura”, que a la sazón cruzaba por aquella costa, pronto llegaron al inmediato puerto de Marín desde donde el piloto del Vizcaya telegrafió a los consignatarios de dicha empresa en Carril y en Vigo....*”. Tan pronto a empresa tivo coñecemento do sinistro, o consignatario dirixiuse ata Ons nun pequeno vapor de nome *María* que levaba remolcadas varias gabarras para o traslado da carga que transportaba. Dende Carril, de onde saíra o *Vizcaya*, e no vapor *Daro*, trasladouse ata Ons o consignatario dese porto ao igual que o fixo o de Marín.

NOME	DATA	LUGAR	VÍTIMAS
<i>Brilliant</i>	04-12-1799	Ons	¿
- <i>Raposo</i> - <i>Alcudia</i>	¿-¿-1801	Cercanías de Ons	¿
<i>San Juan Bautista</i>	20-11-1893	Ons	5
<i>Pepita Sobral</i>	01-03-1928	Melide-Ons	0
<i>Constante</i>	17-10-1930	Melide-Ons	0
<i>Azaña</i>	¿-¿-1932	Ons - Sálvora	19
<i>Barsac</i>	09-01-1940	Onza	17
<i>Campos</i>	17-11-1942	Onza	21
<i>María Luísa</i>	10-11-1950	Onza	16
<i>Cíclope</i>	23-10-1952	Onza	7
<i>Santiago Cerviño</i>	18-11-1959	Onza	12
<i>General Mola</i>	23-12-1959	Freitosa-Ons	0
<i>Bella Otero</i>	05-08-1967	Onza	0
<i>Nuevo Maruja Costa</i>	31-10-1972	Ons	6
<i>Cordero González</i>	30-08-1975	Melide-Ons	0
<i>Soy de Ons</i>	¿-07-1979	Laxe do Crego-Ons	0
<i>Nuevo Virgen del Carmen</i>	17-02-1998	Onza	1

Táboa de naufraxios de Fernando Trigo

Noticia 1

Correo de Galicia.

Vapor «Vizcaya.»

Los buzos que para reconocer el vapor *Vizcaya*, encallado en la isla de Ons, llegaron anteanoche de Oporto, pasaron á bordo de aquel buque, y despues de practicar un escrupuloso reconocimiento manifestaron que el vapor podrá salir sin inconveniente alguno del sitio en que se halla, siempre que el tiempo continúe bonancible y esperando á la marea se halle en las mismas condiciones que cuando el citado buque tocó en aquellos bajos.

Las operaciones de descarga continúan con igual actividad que un principio, bajo la acertada dirección del consignatario de la *Vasco Andaluza* en este puerto, que no omite medio alguno para llevar á cabo su salvamento.

A los vapores *Vasco y Luchana* pertenecientes á la misma empresa, se trasborde alguna de la carga para ser conducida al puerio de Vigo. El último de dichos buques es el destinado á prestar todos los auxilios necesarios para la salvación del *Vizcaya*, y no abandonará estas aguas mientras aquella no se realice.

Chama a atención que nas noticias que ían aparecendo na prensa non daban conta do estado do mar. Temos que pensar que nese momento non había temporal, nin cerrazón, nin néboa..., que puidesen ser os causantes do golpe que provocou as vías de auga no casco, polo que a colisión tivo que ser debida a un despiste do capitán, tendo en conta que eran as 14'30 da tarde.

Houbo moita celeridade en mandar os auxilios necesarios para o desembarco da carga, aínda que esta non parecía de moita importancia: sacos de fariña, lingotes de ferro, café e panos. Para varios comerciantes de Vigo levaba 1.026 sacos de fariña e algúns panos que se salvaron na súa totalidade e chegaron con rapidez a dito porto en catro gabarras e tres galeóns, as que se sumou o vapor *Itálica* que axudou ao remolque das gabarras. Mentres, a situación do buque non era boa, pero coidaban de poder salvarlo se o tempo continuaba bo e puideran operar os buzos que contrataran en Portugal. Así o relataban en *El Correo Gallego*: (Noticia 1)

Parece ser que en días posteriores lograron os buzos tapar os orificios do casco, sendo un deles de catro metros de longo, e esperaban o seu pronto refotamento coa axuda dunha potente bomba que xunto con outra solicitada a Ferrol e que estaba a piques de chegar no vapor *Triana*, poderían baleirar a auga que entrara no buque. Ata aquí un sinistro máis ocorrido en augas da Illa de Ons que supoñemos, ao non atoparmos máis novas, que tería un final feliz. Aínda así choca a falta de datos máis concretos sobre o motivo do golpe, o lugar onde ocorre e o por que de tanta utilización de medios para baleirar a carga. Pero de novo grazas a *El Correo Gallego* e dez anos máis tarde de producirse o encallamento (1894), descubrimos o motivo de tanta rapidez en baleirar adegas e transportar a carga a Vigo.

Noticia 2

VIGO EN PELIGRO

10.000 KILOS DE DINAMITA

El asunto que desde el sábado ocupa principalmente en Vigo la atención de las gentes es el depósito de dinamita que existe hace años en la finca *Bella Vista* del diputado á Cortes por Lalin Sr. El-duayen.

Acerca de esta cuestión podemos comunicar hoy nuevos é importantes detalles que rectifican y aclaran los que ayer nos comunicó nuestro corresponsal telegráfico.

La partida de dinamita almacenada en una bodega de *Bella Vista* es más considerable de lo que se creyó en un principio. No son 362 cajas, sino 459. Cada caja contiene de 20 á 25 kilos de explosivo.

Esa dinamita fué cargada en Bilbao por el vapor *Vizcaya* con destino á Sevilla en el año 1884.

El *Vizcaya*, en su viaje á Vigo erabarrancó en la

isla Ons, en el arrecife conocido con el nombre de *Centollo*.

La dinamita fué transportada á Vigo en gabarras, haciendose cargo de ella por el momento el representante de la compañía de seguros *Llody Andaluza*, en la que había sido asegurada por la cantidad de 34.000 pesetas.

Desde Septiembre del 84 hasta Julio del 86 esas 459 cajas han estado depositadas en la caseta de baños del barrio del Arrenal, interin el *Llody Andaluza* y la fábrica de dinamita de Bilbao sostenian pleito en el juzgado de Vigo sobre pertenencia de la carga.

En Julio del 84, no sabemos si por gestión del Ayuntamiento ó de la Comandancia de Marina, se llevó á *Bella Vista* la dinamita.



Punta do Centulo ao norte de Ons

O *Vizcaya* transportaba nas súas adegas un importante número de caixas con dinamita que podería causar unha catástrofe no caso de explodir. (*Noticia 2*). Á vez e grazas a esa nova, coñecemos o lugar onde se produciu o encallamento que parece ser que foi na punta do Centulo, ao norte de Ons.

Agora podemos entender que o *Vizcaya*, quizais por atallar na súa viaxe cara a Vigo, ou porque tiña que deixar parte da súa carga no porto de Marín, achegouse de máis á Illa de Ons e, nos numerosos baixos que hai nas augas desta Illa entre o Puntal do Xobenco e o Illote do Centulo, tocou nalgún deles o que provocou as vías de auga que lle obrigaron a encallar para salvar o buque e a “importantísima” carga que levaba.



Punta Xestosa e enseada de Caniveliñas. Ons

Nafraxio da motora *Unión Pesquera*

Conta o xornal “Compostelano” que o sábado 22 de agosto de 1925, a motora de Marín *Unión Pesquera* foise a pique á altura da Illa de Ons. Estaba patroneada por don José Portabales e dedicábase á pesca da sardiña. Contaba cunha tripulación de 26 homes, todos veciños de Estribela. Segundo relato da tripulación o accidente ocorreu do seguinte xeito: *“Debido al mal tiempo reinante, el barco Unión Pesquera fue acercándose a la Isla de Ons, fondeando en el lugar denominado Xestosa, poniéndose al abrigo del fuerte viento que hacía. Sobre*

las once de la noche cuando un fuerte golpe de mar, hizo que faltara el ancla a la que estaba amarrada la embarcación yendo ésta, impulsada por el mar, a chocar contra una peña, a consecuencia de lo que se abrió a aquella una enorme vía de agua, que a los pocos momentos originó el hundimiento del Unión Pesquera a pesar de los grandes esfuerzos y trabajos de la gente de a bordo”.

Ao non arribar a porto a motora pola mañá, comezou a xurdir entre os familiares unha lóxica inquietude, poñéndose en contacto co armador do barco, D. José Sobral, que, tamén preocupado pola tardanza, decidiu que outro dos seus barcos saíse na procura do *Unión Pesquera* coa tripulación suficiente por se había que prestar auxilio.

Entre os familiares comezou a aumentar a intranquilidade e o medo, pois ao longo da mañá non se sabía nada do barco e comezaba a pensarse que se perdera e con el a tripulación. Vai ser sobre as 13’30 cando: *“Se recibió un telegrama expedido en Sangenjo confirmando que el Unión Pesquera se había hundido y que la tripulación se hallaba toda sana y salva en la citada Isla de Ons”.* O salvamento da tripulación foi moi complicado e dramático ao ser xa noite, haber un forte temporal e ser un lugar de moitas rochas. Uns salváronse gañando a costa a nado con moito esforzo e levando numerosos golpes contra as rochas do cantil. Outros lograron subir e poñer a navegar a chalana que o barco levaba de auxiliar para as faenas pesqueiras, tendo unha gran sorte de non ir dar contra o cantil.

Todos eloxiaron a serenidade do patrón de pesca, D. José Moreira y Moreira, que puxo moita orde no salvamento, grazas ao que non houbo que lamentar desgraza algunha. Porén, foi moi censurada a tripulación da motora *Jaime Janer* que ademais de non quererem recoller aos náufragos en Ons, non trouxeran noticia algunha a Estribela, como se comprometera, dando lugar con ese proceder á gran inquietude que houbo en ese barrio ata que chegaron as novas tranquilizadoras. Nin que dicir tén que toda a tripulación do *Unión Pesquera* estaríalle moi agradecida aos colonos da Illa de Ons, pero máis en particular ao seu propietario Sr. Riobó quen ademais de ofrecerlles roupas secas puxo a súa casa á disposición deles.

Federico Ribas: Máscara e realidade

Xaime Toxo

O día 3 de outubro de 1936 Federico Ribas Montenegro, de 45 anos de idade, abandona o porto de Vigo con rumbo a Bos Aires no vapor de 14.000 Tm. *Highland Monarch* da compañía British Royal Mail. Un mes e catro días despois desembarca no peirao para cruceiros enfronte do Hotel de Inmigrantes. Un espazo recoñecible, nese mesmo lugar puxera pé por primeira vez en 1907, con 16 anos. Aquela fora unha travesía aventureira, esta outra pola contra é pesarosa e melancólica, con días dabondo para pensar e recordar todo o que deixa atrás. Sobre todo e fundamentalmente para reflexionar sobre as dúas cuestións que, con seguridade, amargaron aínda máis aquela fuxida. Por unha banda, a guerra que acababa de comezar en España; pola outra, cal vai ser o destino dos seus amigos, republicanos coma el mesmo, perseguidos con asaño polo novo réxime de autoridades fascistas que acaban de promover, o 18 de xullo dese mesmo ano, unha rebelión militar contra a Segunda República Española. Cal vai ser a sorte que correrán Francisco, Maruja, Alberto, José ou Johan é un enigma que nese intre descoñece.



Federico Ribas no seu estudo

Mesmo o que vai acontecer cos republicanos demócratas, cos galeguistas que tanto loitaron polo Estatuto, cos socialistas e anarquistas que puxeron en marcha as medidas para rematar co réxime feudal de explotación á que estaban sometidas as humildes clases traballadoras.

Que vai ser desa esperanza de redención e modernización que representa a república, e que con absoluta certeza el asume como necesaria e propia. Talvez podería agacharse e calar, arrepentirse e someterse, incluso colaborar e denunciar. A orixe social, a fama internacional, os vínculos familiares, non ter participado en actividades políticas...

Sen dúbida, son bazas que poderían telo axudado. Mais o que sinte é repugnancia e noxo. E iso que ningún sería capaz de demostrar que máis alá de colaboracións profesionais con xornais autonomistas como *Galicia*, ou republicanos como *El Pueblo Gallego*, el puxese, nalgún intre, o seu talento de artista consagrado en campañas de apoio a causas agora perseguidas polos novos amos da situación.

Vaia paradoxo, matina, porque os novos amos eran os vellos amos de sempre. Mais non, non houbo carteis asinados co seu nome na campaña de apoio ao Estatuto. Pensa que si llo tivese pedido Carballera seguro que tería participado. Tampouco hai rastro de ningunha doazón ou entrega a organizacións partidarias ou sindicatos. O da política non fora o seu mundo. Con todo lembra a emoción que sentira diante dos carteis deseñados por Castelao para a campaña do referendo dun Estatuto para Galicia. “Pra que remate esta vergonza”, estampara nun deles, unha vaca enfraquecida alimentada por unha muller campesiña que está sendo muxida ata o desfalecemento por un burgués traxado de banqueiro. Sinxelo e eficaz. Sería el capaz de conseguir un estilo tan preciso e identificable?

Á vez tan propagandístico e de tanta calidade. Como moito coida que se acercara a ese estilo épico co encargo que lle fixera a factoría de tractores Fordson. Unha xuga de cabalos esvaecidos deixa paso a un moderno tractor cun fondo de bandeira republicana e un lema que aspiraba a ser explícito: **AL SERVICIO DE LA REPÚBLICA**.

Pero niso consistía a publicidade, un oficio ao que lle dedicara a vida enteira, unha paixón que alimentou dende neno e que lle permitiu viaxar, coñecer cidades, gañar diñeiro, ás veces bastante diñeiro, ser premiado, gorentar de recoñecemento e admiración, estar preto de mulleres fermosísimas que tanto lle aquelaba debuxar.

Mulleres afoutas, ata certo punto atrevidas mais sen chegar a ser contestatarias, vangardistas ou revolucionarias, para as que rachar co papel de figurantes que lles concede a tradición é unha obriga, mesmo o deber de ser modernas. Unha auténtica obsesión en Ribas. Un modelo de muller deportista, urbana e autónoma, hedonista, á que lle gustaba o luxo e as festas. Un estereotipo co que Federico vai encher catálogos, revistas e carteis anunciando produtos hixiénicos de beleza, caros e refinados, só ao alcance dunha clase social privilexiada. Pero esa era unha das moitas caretas coas que se divirte e xoga. O debuxo publicitario, dalgún xeito, baséase na transgresión irónica dunha ilusión que non sempre se cumpre, un certo engano sen malicia, pensa. Non en balde os comezos como debuxante en Arxentina en 1908 realízaos nunha revista dirixida por José María Cao e Juan Carlos Alonso que leva por nome *Caras y Caretas*, un binomio este que, no seu caso, haberase de converter en destino. A careta funcionará como a máscara desa felicidade que nos prometen se consumimos os produtos dunha industria cosmética que empeza a popularizarse entre as clases medias liberais e urbanas que se están consolidando nos países industrializados, e que en España, país eminentemente agrario, supón todo unha novidade acoutada a un número reducido de cidades.



El, dotado dun talento natural extraordinario para o debuxo, capta á perfección os degoiros desta nova clase social que se aveciña. Bos Aires é un lugar excesivamente arredado dos centros onde se está producindo a metamorfose, coida que o futuro está noutra parte. Por iso decide abandonar Arxentina. Leva catro anos na cidade, en parte cumpriu xa unha etapa,

a dos inicios, xa é consciente da valía que atesoura. Toca regresar á vella Europa, continente ao que aínda lle quedan folgos e demos, foguetes que queimar, enerxía e poder suficiente para parir esa realidade nova que o está a cambiar todo a unha velocidade de vértice.

A onde dirixirse? Non ten dúbidas, París é a cidade elixida. Non podía ser outra. París representa a tea de araña onde pintores, escritores e poetas están destecendo cos fíos da modernidade o casulo de seda que simboliza todo o que el quere debuxar. A cidade onde se están fra-

guando os modelos dunha nova estética que el case pode respirar: o Art Nouveau.

En 1912, con vinte e dous anos, instálase a vivir nun andar preto do barrio de Montmartre. Acude a recibir formación por libre en academias de arte, o que non lle supón un gasto a maiores duns aforros que debe controlar. As xeiras de bonanza e penuria económica van ser unha constante na vida de Federico.

Axusta as necesidades ás estreiteces económicas ata que recibe a invitación de formar parte como director artístico da revista literaria en español que dirixe Rubén Dario, *Mundial Magazine*. Non podía ser noutro lugar, en París está baixo o influxo do impacto das vangardas, do modernismo ao construtivismo.

E el interésase pola obra de dous artistas claves na concepción do cartelismo e dun expresionismo que, aínda que afastado esteticamente do optimismo vitalista e inxenuo que caracterizará durante anos a súa obra, necesariamente utilizará cando teña que plasmar a represión nas horas tráxicas da persecución e os asasinatos.

Eses dous artistas son Ludwig Hohlwein e Ernest Kirchner. Mais aínda faltan anos para que iso suceda, mentres tanto namorase e casa cunha “parisina de pura cepa”, Georgina-Clotilde Boussange, e colaborará co semanario humorístico ilustrado *Le Rire*, onde, entre outros, publica Toulouse-Lautrec.

Pero está a piques de producirse un suceso que lles vai afectar directamente; a eles e a millóns de persoas máis no mundo: o atentado en Saraxevo contra o emperador Francisco Fernando de Austria. Un acontecemento que pon en marcha a maquinaria de guerra da que será coñecida como a Grande Guerra, e máis adiante a 1ª Guerra Mundial. Un enfrontamento no que ninguén cría, e moito menos quería, e que vai cambiar, por moitos motivos, a face do planeta. Federico e Georgina toman a decisión de abandonar París e instalarse nunha España neutral. Estamos en 1914 e tralas últimas eleccións parlamentarias nas Cortes españolas hai unha maioría de deputados afíns ao Partido Conservador, o Consello de Ministros está presidido polo coruñés Eduardo Dato.

Tres van ser os espazos vitais da parella nesta época: Vigo, Bueu e Madrid. Federico, de orixe catalá, nacera en Vigo o 26 de outubro de 1890. Fillo de Francisco Ribas Maristany, almacenista de efectos navais, pinturas e vernices con establecemento aberto no Areal. Seu tío é o conserveiro Juan Ribas Maristany, que está casado con Rosa Barreras Massó, curmá dos conserveiros de Bueu Gaspar e José María Massó García, seus compañeiros de toda a vida, cos que vai manter unha fraternal amizade de anos. O lustro que dura a guerra mundial foi venturoso para as empresas que venden directamente aos Ministerios da Guerra os produtos alimentarios necesarios para abastecer os frontes de batalla. Exportacións que lles permite unha grande acumulación de capital, modernizar as infraestruturas e sistemas de produción, ampliar os caladoiros de pesca e fortalecer a industria de construción naval. Algunhas das conserveiras galegas pasaron a ocupar os primeiros postos na industria pesqueira de España e Europa.

O departamento de deseño e publicidade das marcas pasa a ser unha cuestión de suma importancia na cultura comercial e empresarial. Os irmás Massó,

educados en universidades europeas, están poñendo en marcha un modelo de factoría que reproduce o que coñeceran no norte de Europa, un modelo herdeiro da revolución industrial, consolidado en Cataluña e Euskadi, e que eles queren implantar en Galicia. A futura factoría de Cangas do Morrazo será un exemplo paradigmático desta concepción e arquitectura industrial. Ao mesmo tempo teñen un nacente interese pola cultura, búlelles na cabeza a



José Signo, Luis Casado e Federico Ribas en Pescadoira Bueu 1927

conservación patrimonial e etnográfica, se rodean e se relacionan con artistas e escritores. E non teñen dúbidas de que o seu amigo Federico debe ser quen elabore a publicidade da empresa Massó. Fundamentalmente, encárganlle deseñar un catálogo que se publicará en 1924, editado en varias linguas, e as campañas de anuncios para xornais. Hai que ter en conta que Federico nesa altura xa é o ilustrador publicista máis recoñecido de España.

En 1916 decidira presentarse ao concurso de carteis anunciadores do xabón Heno de Pravia da Casa Gal. En total foron 460 autores os que concorreron a ese premio, dos que resultan elixidos tres: Bartolozzi, Penagos e Ribas.



A resolución definitiva é que sexa o cartel de Ribas o escollido para publicar. O recoñecemento trae consigo o seu nomeamento como Director Artístico da perfumería Gal, posto desde onde Federico vai sentar as bases da nova publicidade española. Unha publicidade que segundo mantén debe apelar ao persoal máis que ao social, ás emocións máis que ao racional, a persuasión e a sedución máis que ao utilitario.

O produto anunciado debe asociarse con conceptos como o refinamento e sofisticación. O xeito de facelo será mediante a representación dunha figura feminina estilizada e contextualizada en espazos e ambientes cosmopolitas, marcados por unha evidente modernidade na súa vertente máis lúdica. Estereotipo que elabora a partir do que el entende debe ser a muller que consume os produtos da casa comercial que anuncia.

O xeito de vestirse e comportarse, Federico identifica co propio dunha muller urbana de clase social alta, que el representa dinámica e independente, á

que lle gusta divertirse e comeza a ceibarse dos nós represivos que a acoutan a un papel de secundaria nun fogar patriarcal. Son ilustracións que buscan transmitir velocidade e movemento, a rapidez e o inmediato que exaltaran os futuristas, como os sinais de identidade dunha clase social, da súa maneira de vivir e relacionarse, que Federico procura esbozar a través de certos elementos da vida urbana e dos símbolos icónicos que a identifican: o automóbil descuberto, o iate de recreo, un elegante e exclusivo coche cama de primeira clase, o aeroplano a piques de despegar. Está nun cénit de esplendor creativo e produtivo. En 1917 gaña o concurso convocado para anunciar o premio a *La Novela Cómica* e un ano despois a convocatoria para elixir o cartel que anunciará o baile de mascarar do Círculo de Bellas Artes. De novo as máscaras. Os seus traballos aparecen nos xornais e revistas de maior alcance e relevancia en España: *Blanco y Negro*, *La Esfera*, *Nuevo Mundo*, *Estampa* e *Crónica*.

Tal vez os carteis de máis empaque e ambición artística e tamén os máis folcloristas e costumistas, desta época, sexan que os que lle encarga a adega Marqués del Real Tesoro para anunciar os viños Jerez de la Frontera. A partir de 1923 comezan a aparecer faixas cómicas da súa autoría no Faro de Vigo e a partir de 1925 en El Pueblo Gallego. A década dos anos vinte e os primeiros anos da década dos trinta son os da consagración de Federico Ribas como un dos debuxantes ilustradores dunha significación excepcional en España. Ningunha das posibilidades que lle concede un talento contrastado e consolidado quedan á marxe do seu facer sobre papel ou lenzo: arte publicitario, deseño, ilustración editorial, cartelismo, humor gráfico. Posúe asemade unha faceta como debuxante erótico para coleccións como *La Novela de Noche*, *La Novela Exquisita* e *La Novela Pasional*, traballos que asina co pseudónimo de *Mirko*. Obtén recoñecementos e premios en concursos convocados por empresas e padroádegos. Na revista *Crónica* chega a ter unha páxina propia: "*La página de Federico*".

O 28 de febreiro de 1928, a revista *Estampa* publica unha entrevista a Federico Ribas realizada polo poeta e xornalista Ángel Lázaro, despois de facer este un comentario sobre que Federico era nese punto o

debuxante mellor pagado de España, este responde: “*Non sei..., non sei. Dende logo non podo ter queixa –aclara sorrindo-. Esta casa edifíqueina ao meu gusto (unhas liñas antes o xornalista indicara que dende unha das xanelas albiscábanse os outeiros da Moncloa), podo satisfacer os desexos dunha viaxe, pasar os veráns en Galicia...*”. A repentina saudade da terra suscita a curiosidade do entrevistador: “*No seu pobo?*”, pregunta, “*En Vigo mesmo?*”. Ao que Ribas responde: “*Non. En Bueu. Atraveso a ría deica Cargas e de aí chántome en Bueu decontado. Alí teño unha casaña e un pequeno cacharro de gasolina para rodar por aquelas estradas*”.

Federico está unido a Bueu por motivos familiares, de amizade, comerciais e seguramente emocionais. Federico ama Bueu, é un retornado feliz, un triunfador que dalgún xeito descansa do estrés e das preocupacións nesta xeografía illada de urbes; un retiro que por outra banda lle serve para recuperar imaxes dun mundo tan distinto do seu actual, posuidor doutra autenticidade que tamén intenta captar e reflexar, as capas para a revista *Industria Conservera* da década dos 30 son claro exemplo destes intentos. O seu coñecemento de Bueu debe vir, probablemente, de canda neno. A súa tía Rosa Barreras é filla de Esperanza Massó i Ferrer, filla á súa vez do patriarca da saga, Salvador Massó Palau, avó dos seus coetáneos Gaspar e José María, os futuros conserveiros irmáns cos que mantén unha sintónía fraternal. Non sería difícil imaxinalos de meniños armando veleiros utilizando as plumas brancas dos chocos e desafiándose en retesías para ver cal delas sorteaba durante máis tempo as ondiñas do areal de Bueu, praia da que lle falaría a Georgina en París como un deses paraísos que retornan ao recordo dunha nenez lonxana. Anos despois, Federico vai debuxar a unha idealizada Georgina xogando á pelota neste mesmo areal cunha dorna detrás.

Georgina é unha parisina lanzal que se baña cos peitos ao aire, xoga coa pelota diante dunha dorna e escandaliza debidamente aos que se deixan someter baixo os resortes dunha moral cargada de prexuízos medievais. Pero as cousas están mudando naquela España pre-republicana. A anécdota de Georgina enfrontándose en público a unha veciña que rosmara que “a francesa” quería roubarlle o home contouse

en Bueu durante anos. Para deixarllo claro, Georgina espetáralle en público e con sotaque francés: “*Tu marido, tu marido... Tu marido será mío cuando yo quiera*”. Federico e Georgina, instalados en Madrid, pasan veraneos de meses en Bueu. Que saibamos alugaban, ou utilizaban vivendas familiares prestadas, na rúa do Príncipe, unha casa hoxe desaparecida propiedade dos Massó, na que tamén viveu a familia Santos. Outra das vivendas da parella foi unha casa adosada á mansión de Silveiras na zona de Pescadoira. O complexo de Silveiras, incluía a mansión central familiar e dúas vivendas anexas de servizo separadas da principal por portóns que permitían o acceso de vehículos á finca xardín posterior. Foi mandada edificar por Salvador Massó Ferrer, iniciais, SMF, que figuran no estampado cerámico da fachada enriba da data de inauguración en números romanos: MCMXXI. Salvador e Juan Ribas Maristany, tío de Federico, estaban emparentados. Hai unha suxerida terceira estadía na praia de Beluso que non se consegue documentar. Federico é un home de mundo, de múltiples relacións sociais, amante da boa vida e dos praceres que esta lle dispensa, que se atopa cómodo tanto na taberna mariñeira como no casino señorito. Na España convulsa do primeiro tercio do século XX, representa o afán modernizador desa parte da burguesía que confía no estado republicano para levar adiante as reformas imprescindibles.



bles de xusticia social, agrarias e de instrucción pública que o país demanda para acabar coas ataduras do antigo réxime. As dúas Españas machadianas enfrontadas acabarán por xear o corazón de Federico Ribas. El, nesa altura xa se concibe máis artista que publicista e comprácese coa compañía de persoas que amosan intereses intelectuais e artísticos.

Poetas, fotógrafos, novelistas, ilustradores e xornalistas, constitúen unha forma de laboratorio de propostas e proxectos onde, sen dúbida, Federico vai descubrir o pulso asombroso da Institución Libre de Enseñanza, das Misións Pedagóxicas e da Residencia de Estudiantes. O seu compañeiro na axencia Veritas da casa Gal é o poeta e teórico da publicidade Pedro Prat Gaballi. Ao mesmo tempo é un asiduo contertulio que asiste de forma regular aos relatorios do café Granja el Henar, onde coñece, fala e se fai amigo dunha xeración extraordinaria de mozos galegos: Alberto Fernández *Mezquita*, Maruja Mallo, os irmáns Dieste, Cándido Fernández Mazas, Eugenio Granell... En Bueu, os seus amigos Gaspar e José María Massó realizan, baixo unha óptica conceptual e etnográfica, fografías e películas e interéanse pola historia e a arqueoloxía.

No ano 1928 poñen en marcha o que acabaría sendo o museo Massó de Bueu, Gaspar participara un ano antes na fundación do Museo de Pontevedra, na estela marcada pola Sociedade Arqueolóxica e a Xeración Nós de pescudar restos arqueolóxicos, documentar a etnografía local e estudar os arquivos históricos de cada comarca e territorio de Galicia, e contar en cada un deles cun centro de investigación e mostra de achádegos. Na foto que vimos, tirada en Pescadoira no ano 1927, Federico aparece acompañado polo dramaturgo José Signo e o fotógrafo Luis Casado. Son frecuentes neses anos as referencias admirativas que Johan Carballeira lle dedica, en distintos xornais onde colabora e aos debuxos e ilustracións que Federico realiza.

Algúns deles son os que crea para publicitar as marcas Massó e Ribas, a fábrica do seu tío Juan. Entre todos destaca una peza iconica, a alfaia da serie,



que vai ser unha homenaxe a Georgina. Federico reproduce nun “display” á súa muller mirándonos directamente aos ollos e, cun doce sorriso de triunfo garantido, incítanos a probar as exquisitas sardiñas dunha lata medio aberta. Aínda que pasaron anos, a forza da linguaxe comunicativa, hipnótica, un chisco perturbadora, desta xoia da publicidade segue cautivando a nosa atención. A peza ben podería titularse *O sorriso de Georgina*. O día 14 de abril de 1931 España declárase un estado republicano.

Durante eses veráns, en parte por azar e en parte debido ao labor de Federico, Bueu pasa a converterse no centro de encontro e reunión dun grupo de escritores, xornalistas, fotógrafos e artistas. Este grupo deixará memoria imborrable da súa estadia na vila a través de obras que o pequeno recanto mariñeiro e conserveiro lles trasmitía para que dalgún xeito sentisen a necesidade de pintalo, fotografalo, debuxalo ou contalo.

O futuro daqueles mozos e mozas é naquel punto ventureiro, prometedor, están convencidos de estar no mellor momento da súa carreira persoal e artística. O golpe militar fascista de xullo do 36 derruba, como un castelo de nai pes, calquera atisbo de esperanza. Dous meses despois, o 3 de outubro de 1936, Georgina e Federico, abatidos e melancólicos, enñan pola pasararela de madeira cara o ventre do cruceiro *Highland Monarch* con rumbo a Bos Aires. A esperanza ficara truncada.

A Biblioteca de Galicia da Cidade da Cultura celebrou o Día da Ilustración o pasado 30 de xaneiro, homenaxeando ao artista Federico Ribas Montenegro (1890-1952) cunha pequena exposición titulada “As liñas da beleza” na que se expoñen algunhas das obras máis “singulares” deste ilustrador, publicista e debuxante.

Esta e outras actividades estendéronse a todas as bibliotecas xestionadas pola Xunta e foron promovidas pola Consellería de Cultura e Turismo en colaboración coa Asociación Galega de Profesionais da Ilustración (AGPI).



Naufraxio do bergantín goleta *Virgen del Mar* en Cabo Udra, Bueu*

Lino Pazos

A Dirección General de Rentas Estancadas, segundo documento datado en Madrid o 24 de outubro de 1854, contemplaba a obrigación de manter nos seus establecementos un mínimo de “*fanegas de sal que debe haber cuando menos de repuesto permanente en cada uno de los alfolies y depósitos*”, detallando a súa procedencia, sendo a provincia de Pontevedra a que contaba con máis depósitos.¹

Esta mesma circular aclara que o alfolín e o depósito de Pontevedra cidade,² que tiña unha capacidade para albergar 46.000 fanegas de sal, tiña a obriga de subministrarse das salinas de Torrevieja ou San Fernando, debendo manter un mínimo de 16.000 da primeira e 1.000 da segunda.

O de Cangas tiña permiso para incluír sal de Ibiza, máis cara que as demais, mentres Marín, con capacidade de tan só 2.500 fanegas pero cun consumo anual de 20.000, avituallárase de Torrevieja e San Fernando.³

É precisamente ao depósito de Marín ao que se dirixía o bergantín goleta⁴ *Virgen del Mar* que cargara nas súas adegas 2.800 quintales⁵ de sal en San Fer-

nando, Cádiz, nos últimos días do mes de novembro de 1856, e navegaba ao mando do capitán Vicente Ortuño, cumprindo co acordado co contratista encargado dos fornecementos e conducións marítimas, Antonio Miranda e Hijo.⁶

As condicións no Golfo de Cádiz non presaxiaban o temporal co que se tería que afrontar o capitán Ortuño ao longo da costa portuguesa, sobre a que

xa se viron na necesidade de aferrar velas e incluso alixeirar a cuberta desfondando as pipas da aguada e botando ao mar parte da cubertada consistente en caixas de produtos diversos para que o mar desaugara polos *imbornales*.

Pero o océano resistíase a deixalos navegar en paz; o sexto día de navegación, pasado Oporto, á altura de Viana do Castelo, o vento rifou a maior que xa ía aferrada, le-

vándose o botalón e parte da obra morta, quedando o barco durmido durante uns minutos sobre a banda de babor, recibindo, neste caso por fortuna, outro golpe de mar que o drizou, continuando practicamente a pau seco rumbo ás Cíes, a cuxo socairo pensaban recalar co fin de reparar as avarías sufridas,



O Café de Levante, punto de reunión dos mariños que arribaban a Cádiz

* AHP Hacienda. Legajo 7192

¹ Ademais do alfolín de Pontevedra, Cangas e Marín que citamos, tamén había depósitos de sal en Cambados, Redondela, Vigo, Vilagarcía, Baiona e A Guardia.

² Creo que nese momento só o superaba o de Sevilla, que tiña capacidade para 60.000 fanegas de sal, sendo tamén o seu consumo anual moi superior, acadando as 120.000 fanegas.

³ Esta condición mudaría co tempo; en 1862 Marín xa contaba con alfolín e depósito, podendo subministrarse tamén de sales de Ibiza, como puidemos confirmar co arribo de barcos a este porto de aquela procedencia.

⁴ Este tipo de aparello podese denominar *goleta de gaviás*, si leva máis dunha verga no pau de proa. Ter en conta, segundo nos di Baistrocchi no seu traballo *Arte Naval* que, o “bergantín goleta arbola dos palos, el trinquete cruzado y el mayor sin cruzar”.

⁵ Aínda que carecemos dos datos do barco, deducimos pola carga que transportaba que, pasada a toneladas (1 quintal equivale a 100 kg) son 280, tería unha eslora de arredor de 30 metros por 8 de manga e tres de puntal, similar ao da fotografía extraída de *Westcountry Shipwrecks*, que acompaña este artigo.

⁶ O contratista era o encargado de que sempre houbera nos alfolíns a cantidade mínima recomendada, sendo o responsable da pesaxe do produto e pago de tódolos gastos “que se causen desde que se reciba la sal en el peso de las Fábricas (no barco ou transporte terrestre) hasta que la deje entregada en los almacenes de la Hacienda”.

pero todo foi en van, a tempestade empuxábaos por fóra delas ata que saltou ao noroeste podendo gobernar cara a boca da ría de Pontevedra, escorados, facendo auga e coa tripulación extenuada.

As bombas levaban traballando dous días seguidos a base de quendas de tres horas pero eran incapaces de achicar a auga que entraba polas costuras anegando a adega onde se encontraba o sal, formando unha perigosa pasta que a cada bandazo ameazaba con desfondar o barco.

O Boeiro estralaba no medio da tempestade que parecía tragarse as illas mentres o capitán tentaba por todos os medios manter o errático rumbo.



O Boeiro despide un perigoso arrecife

Grazas á protesta de mar do capitán do *Adela* que, con sal de Ibiza, se dirixía ao alfolín de Pontevedra, sufrindo as mesmas condicións do mar, coñecemos as peripecias polas que pasou o noso buque: *Al poco le entró un extraordinario golpe de mar que le llenó la cubierta cuyas puertas de sotavento abrió para desaguarla, observando en las bombas, por lo mucho que trabajaba el buque, seis pulgadas de agua por hora; a las doce le cargaron chubascos del N.O. con huracanes de viento, mucho mar y agua, sosteniéndose todo lo posible con el objeto de no decaer tanto para sotavento, pero a pesar que la nave mareaba bastante bien y de los esfuerzos empleados, les entró otro golpe de mar que llenó la cubierta obligándole a arriar el velacho, cargar el trinquete y cangrejo, romper parte de la obra muerta y abrir las puertas de sotavento para que saliese el agua, y desembarazar el buque, que no podía aguantar el viento N.O. y la mar espantosa del viento anotado y del Oeste; más observando*

que lejos de minorar aumentaba extraordinariamente el temporal, las mares bramantes y contrastadas tanto que el buque no hacía diligencia, a la una y media reunió y consultó a su contramaestre y tripulación sobre el estado lamentable en que se hallaban, y se acordó unánimemente en arribar...

Por fin, sobre as sete da tarde albiscouse na escuridade, xa pechada polos chuvascos, a illa de Onza, tendo que facer un último esforzo para poderen entrar na ría, cousa que non conseguiron debido a unha traidora racha de vento que os empuxou sobre o cabo Udra, onde o *Virgen del Mar* quedaría finalmente embarrancado.

A serenidade do capitán Ortuño e a veteranía da súa tripulación, logrou que o sinistro non se cobrase ningunha vítima, saltando a terra no medio da escuridade, coa roupa esnaquizada e o corpo mallado debido aos esforzos realizados para agarrarse ás rochas, pero con vida.

Os náufragos comunicaron o accidente na primeira casa que se atoparon, sendo atendidos polos veciños que, en bo número, achegáronse á costa para observar como o mar desfecía o barco levando á praia de Mourisca restos do aparello e madeiras dos costados.

Ao pouco presentouse no lugar dos feitos o carabineiro Cayetano Martínez Fontán encargado do punto do resguardo de Bueu, que en cuanto puido deu parte aos seus superiores; o expediente, que o tramitaría a Administración de Rentas de Cangas o 9 de



Praia de Mourisca, ande foron a parar os restos do Virgen del Mar



Cabo Udra

decembro de 1856, vai asinado por Francisco Fontenla e Plá e recolle o seguinte: *En el día de ayer naufragó el bergantín goleta Virgen del Mar, de la matrícula de Almería, su capitán D. Vicente Ortuño, en la Punta de Udra en el puerto de Beluso de este Distrito (de Cangas), el cual venía cargado de sal procedente de Cádiz para Marín; y en su consecuencia he tomado todas las medidas de mi incumbencia para ver de ocurrir a su salvamento, y hasta hoy solo han salido algunos fragmentos a flor de agua, sospechando que nada más del cargamento pueda salvarse en virtud de haberse sumergido dicho buque. Sin embargo continúo a la vista y de lo que ocurra daré a V. E. parte.*



O concello Constitucional de Bueu toma cartas no asunto, manifestando “haber fracasado” un buque con cargamento de sal: *En la mañana de hoy he tenido noticia de (8 diciembre 1856) que en el sitio que denominan Punta de Udra, inmediato a la playa de*

Mourisca,⁷ término de la parroquia de Santa M^a de Beluso, de este Distrito, fracasó como a las dos de la madrugada el bergantín goleta Virgen de la Mar, su capitán D. Vicente Orduño, que procedente de Cádiz parece se dirigía a la villa de Marín con cargamento de Sal, según todas las probabilidades tanto el expresado capitán, como la demás tripulación que se hallara dicho barco dotado, se han salvado felizmente, sin que por ahora se tenga conocimiento de que haya que lamentar más desgracia que la acaecida. Firma o escrito o propio alcalde, Agustín Pla Avalor.⁸

Aínda que xa non se podía facer nada por salvar o barco, os carabineiros non puideron achegarse ao lugar do naufraxio por mar, debido a que o temporal impedía saír a súa falúa.

O capitán da 1^a Compañía da Comandancia de Carabineros del Reino, de Pontevedra, Pedro de Prado, recibe o comunicado do seu subordinado e así llo comunica aos superiores:

El carabinero Cayetano Martínez Fontán encargado del punto de Bueu me da el parte; pongo en su conocimiento que en la noche del siete para el ocho naufragó un barco valenciano (por la matrícula) cargado de sal... ordenándole que preste por su parte y la fuerza de sus órdenes cuantos auxilios sean necesarios y ofrezca la más estricta vigilancia con los efectos que arroje el mar, custodiándolos y dándome puntual aviso de cuanto ocurra puesto que a consecuencia del gran temporal que se experimenta no puede salir la falúa de este puerto.

⁷ Este dato pode servir aos “buscadores de naufraxios” para datar algúns dos seus achádigos.

⁸ Agustín Pla Avalor sería alcalde de Bueu no período 1856-59 (Web Bueu, xestionada por Arturo Sánchez Cidrás)

Do vento

É uma noite atrasada no tempo e demasiada escassa
Quase sem estrelas
Um céu nublado por nuvens de chuva suspensa nos olhos
Os nossos brilhantes
Tu a provocar-me
Eu a dizer-te que a pele na cintura fina estava fria
Tu a dizer-me que não era aí que estavas quente
O mar alteroso a avançar por dentro de mim
As ondas na praia, a espuma a molhar o rosto.
Os barcos meia-lua altivos descansavam da arte na duna
Silhuetas ternas na noite fria desafiavam o vento.
E o meu corpo tremia nem o teu abraço me aquecia
A tua pele fria ainda
E os teus olhos semicerrados
Eu sem jeito já
Tu a desafiars-me os sentidos, eu a esconder a vontade.
Porque toda tu és o meu desejo hoje
A noite demasiado pequena
A chuva a cair de mansinho
O teu corpo salpicado de mar...

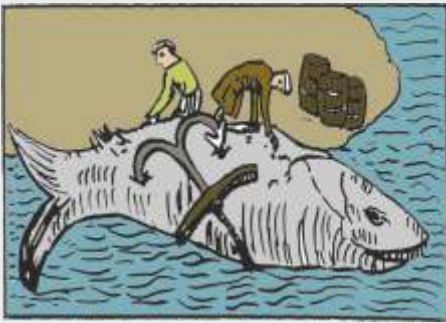
João Marinheiro

São Paio de Antas Março 2013



Baleas e arroaces literarios

Xerardo Dasairas Valsa



Dase por certo que, ao menos documentalmete, foron os vascos quen iniciaron a caza de baleas pero cando estas comezaron a escasear nas suas costas chegaron deica Galicia facendo entente comercial cos nosos pescadores e convertendo esta actividade nun lucrativo negocio. A caza de baleas había converterse, xa que logo, nunha das máis importantes pesqueiras de España nos séculos XVI e XVII, século este no que alcanzaría a maior auxe cunha ducia de portos dedicados a esta actividade en Galicia. Tras un longo paréntese de séculos, Galicia volvería a recuperar esta acti-

vidade no século XX centrada nas factorías de Morás (Xove), Caneliñas (Cee) e Balea en Cangas.

Pero a nosa intención non é volver agora sobre o tema industrial e pesqueiro do que xa se teñen publicado exhaustivos libros e traballos, senón sobre os aspectos literarios, narrativos ou etnográficos que xurdiron arredor desta actividade. Algúns destes aspectos adoitan centrarse hoxe nos rescates e achados de especies extrañas á nosa fauna mariña pero con máis frecuencia aos varamentos e avistamentos de baleas na nosa costa, lugar de paso frecuente de cetáceos sobre todo de baleas alibrancas, rorcuais e incluso orcas. Estas achéganse por veces ás rías na procura de alimento e os avistamentos son frecuentes no entorno de Cies, Ons e na bocana da Ría de Pontevedra. Menos habitual é o seu internamento nas rías aínda que consta como extraordinaria, a entrada e saída da ría de Vigo en 2003 dunha enorme cria de balea de quince metros que foi visible durante uns días, chegando incluso ata Rande. Pode que o de Jonás e o de Geppeto sexan ficcións, pero hai uns meses neste 2019, un buceador surafricano foi engulido por unha balea e devolto logo nunha praia...

A balea enfurecida

Este é un curioso relato recollido nos libros do santuario da Nosa Señora da Pastoriza en Arteixo como milagre da Virxe e que antecede en século e medio ao da furiosa ballena Moby Dick, literaturizado por Herman Melville en 1851.

A testemuña está datada en 1700 e transcrita literalmente como segue: "Por diziembre del año de mill setezientos, Juan Vidal Canzelo, mareante del puerto de Cayón y sus compañeros salieron a dar caza a una vallena grande y un ballenato pequeño; y haviéndole clavado el arpón, la ballena viendo herido a su hijo se enfureció tanto que rebatió sobre la lancha que le havia arponado, y con un zapatazo con la cola la abrió y trastornó, y

la gente viéndose perdida clamó ymbocando el auxilio de N^a. S^a. de Pastoriza; luego el barco se puso derecho y salieron con los remos, siguieron la vallena y la mataron con admiración de todos, atribuyendo el buen subceso al patrozinio de N^a. Señora a quien vinieron a dar gracias".



Testemuña desta actividade baleeira xa fora o Licenciado Molina que a mediados do século XVI recollía: *"Y luego Cayón, do bien se trabaja/ matar sus ballenas, que no es chica alhaja/ pues sacan aceite y en gran muchedumbre/ el cual no se come, mas para la lumbre, /se hace la oliva muy poca ventaja"*.



Balea en descomposición

Baleas nas rías de Vigo e Arousa

Sobre a presenza de cetáceos na ría de Vigo e seguindo co fío literario, cabe suliñar, entre outros asuntos, a explícita anotación que fixo Xulio Verne sobre un esqueleto dunha enorme balea, varado nunha das praias de Vigo cando visitou a cidade en 1878.

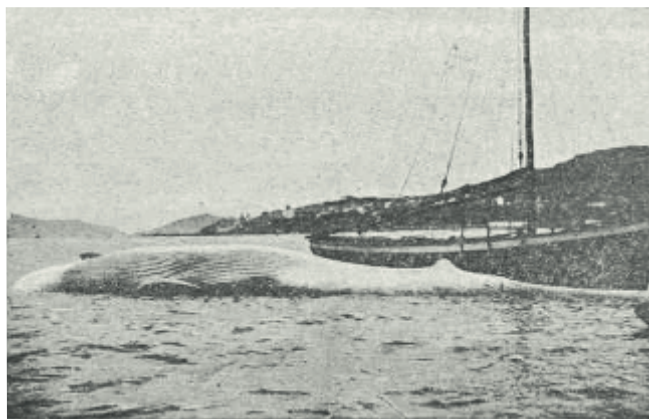
Outra reseña escrita provén do verán de 1891 e recolle que un acoirazado inglés, o "Inmortality", tropezou cunha balea de enorme tamaño ao saír da ría de Arousa: Foi tan violento o golpe que a tripulación pensou que petaran contra un con. O esporón do barco penetrou no corpo do cetáceo e, segundo a prensa da época, esnaquizou ao gran mamífero mariño. A noticia recollía textualmente: *"Al dar contramáquina el "Inmortality", se desprendió de aquella masa casi partida en dos que se hundió en el mar, dejando las aguas enrojecidas en un espacio considerable"*.



O *Inmortality* embestindo a balea

Despois destas referencias, teríamos que agardar ao ano 1897 no que grazas aos avances tecnolóxicos, a prensa da época reproduciría xa a fotografía doutra balea varada esta vez na praia de San Gregorio en Coia. Corría o mes de outubro e este acontecemento atraería a gran cantidade de curiosos que *compuñan unha masa espectante e sorprendida* tal como recolleu tamén unha revista de Pontevedra que días despois insertaría tres fotos, que pola súa novidade, volverían a ser reproducidas sete anos despois noutra publicación.

Foi grande o impacto do acontecido pois aínda que se deduce que non era un acontecemento cotián, no remate do século XIX aínda era frecuente atopar enormes cetáceos nas costas galegas.



O *Buenos Aires* coa balea

Deste cetáceo sabemos que foi atopado polo vapor *Buenos Aires*, un pesqueiro de Bouzas, a 29 millas ao oeste das Cies. A balea foi divisada a boiando aínda e achegáronse a ela con moitas precaucións ata convencérense de que estaba morta. Comprobado este punto, deduciron que debía levar pouco tempo así, de aí que flotase e tamén pola abundancia de sangue que manaba por unha ferida que (ollo coa precisión!) debía ter 123 cm. Procederon a amarrala pola traseira cun forte cabo e continuaron faenando ata rematar a calada do día, iniciando despois o remolque, asunto que non foi doado pois romperon ata catro grosos cabos de esparto no seu traslado.

Xa co animal na praia, botáronlle uns vinte metros de longura e algúns *expertos en cálculos a olo*, apuntaban a un gaño de 19.000 reais pois poderían obterse 20 toneladas de aceite e unha e media de barbas.



Curiosos observando a balea

Numeroso público volveu acudir naquel día á praia de San Gregorio, comentando algunhas delas o bo negocio que fixeran os mariñeiros, mentres algunhas outras lamentaban que non se adquerise o esquelete para o Instituto provincial de Pontevedra.

O rebumbio montado arredor do descomunal bicho e o abraio dos vigueses habían servirlle ao daquela coñecido humorista Cuiñas para publicar un suposto e xeitoso diálogo entre os curiosos que contemplaban a balea no areal de San Gregorio: "Os comentarios que alí se facían non son para *airear*, pois o fedor que desprendía a balea tampouco era para... cheirar. Mais de dúas señoritas impresionables tiveron que ser retiradas da praia mortuoria e refregadas con vinagre e allo nunha taberna próxima para que poidesen volveren en si".

-Esa balea foi ferida por un peixe espada, o seu inimigo mais encarnizado -dicía un intelixente.

- Un peixe espada -replicou outro individuo- *debe ser así como unha especie de capitán xeneral húmido, deses que cortan o bacallao no fondo do mar.*

-Dos que "pinchan el bacalao"- quererá vostede dicir.

-Observen vostedes esa boca -engadiu un terceiro- *aí dentro pode celebrarse desafogadamente unha corrobla ou papatoria de corenta cubertos.*

-Ou descubertos, porque polo xeral os manducantes séntanse á mesa a pelo.

Lamentaba finalmente Cuiñas que no ventre da balea non tivese aparecido un Xonás que lle profetizase ao Vigo de 1897 algo que daquela importaba moito: O século no que habían de ter auga as fontes públicas, que naquel tempo non eran fontes senón conta-gotas.

A balea de Rianxo

Non podemos datar este relato de tradición oral que nos foi transmitido hai moitos anos na zona e que agora recuperamos para encher o cupo do tema que nos ocupa: Contan os máis vellos que un día cara as sete da mañá entrou unha balea pola ría, feito que deseguida chamou a atención dos mariñeiros que no peirao andaban a descargar o peixe dos burros nome co que aquí adoitaban chamarlle a algúns barcos de pesca. Algúns, para tirarlle mérito á cousa dixeron que era moi pequena, unha criaturiña de balea que non había ter máis eslora ca un patache. Non se soubo quen foi o primeiro en avistala pero a noticia pronto correu pola vila e os rapaces, todos a berrar, deseguida correron en grea cara o alto do Tanxil para observala. Cando chegaron ao alto xa estaban alí os carabineiros a dispararlle á balea cos seus fusís mentres o cetáceo seguía como se nada, a internarse na ría.

Non había moito que puxeran estes carabineiros pero desde que chegaron non caían moi simpáticos pois sempre andaban a controlar todo o que entraba e saía da ría e do peirao. Mentres os rapaces andaban máis centrados en recoller as casquiños das balas, abaixo no peirao os mariñeiros xa resolveran que tiña que ser unha balea que quedara varada e que coa marea viva conseguira poñerse a flote pero que semellaba andar un pouco alouliñada, como perdida.

Mentres discutían o que conviña facerse entre berros e gran rebumbio embarcaron nos *burros* e dirixíronse cara a balea arrodeándoa. Un dos mariñeiros, alcumado o *Contralmirante* berraba



tentando facerse escoitar: *Así non facemos nada, hai que facer as cousas con orde e moito tino!*

Pero o caso é que ninguén sabía o que habían de facer. Primeiro, uns tentaron de enganchala cun rízon pero este escorregaba pola pel do animal e non prendía a pesar dos varios intentos. Entanto outros discutían entre xuramentos e berros, de botarlle uns cabos arredor e turrar dela, o patrón dun dos barcos achegouse á balea a arreoulle uns machadazos no couce coma se quixese avariarlle o leme. Aínda que o coiro do animal semellaba duro, o caso é que pronto se empezou a tinguir a auga de vermello pero entón a balea, ferida, sacou folgos para se remexer e case que afoga a todos coa gran foula que produciu na súa manobra de fuxida, asolagando as embarcacións.

A balea, paseniñamente, dirixiuse entón cara a bocana da ría, rumbo a mar aberto elevando un alto chafarís como se celebrase a súa liberdade. Nesta lenta fuxida, a balea xa tiña perdido moito sangue e aboiaba case sen folgos cando apareceron uns barcos de Vilanova que conseguiron facerse co cetáceo ferido e moribundo, arrastrándoo cara o seu porto. Unha vez morta a balea, desfixérona para aproveitar a súa graxa e carne ata ficar o esqueleto e moitos restos que durante días apodreceron no lugar, estendendo un fedor insupportable por toda a redonda. Pobre criaturiña...

Mais, en Rianxo e durante un tempo, os mariñeiros seguían a discutir sobre se era de lei que os de Vilanova aproveitasen a balea sen darlle, ao menos, unha parte a eles. Cando un día aínda esbardallaban na taberna sobre o asunto, apareceu o mestre, home tido por moi espelido e de moita sabedoría, a quen lle demandaron opinión.



Misa de Pascua nunha balea. Crónica de 1621 do abade Caspar Plautius na primeira misión beneditina ao Novo Mundo



Este díxolle aos presentes que eles perderan a balea por falla de unión e de cultura... No momento, quedaron todos un pouco confusos coa resposta, coidando que quizáis tivese razón, pero deseguida un dos mariñeiros alegou que os de Vilanova tampouco é que tivesen moita unión e máis cultura que os de Rianxo pero que non cabe dúbida de que foron os outros quen apañaran o premio sen nengún esforzo.

A balea de Arousa

Outro vello relato de tradición oral sobre baleas é o que publicou no Faro de Vigo, Antonio Carretero Mestre, tenente de navío retirado e que había ser reproducido noutras publicacións posteriormente. A narración semella que tivo un certo percorrido, igual que outras descritivas da pesca en Galicia e que foron remitidas desde un pobo de Cataluña onde foron achadas no arquivo dun falecido cónsul francés que desempeñou este cargo en Vigo.



A balea Jasconio de San Brendan que os canarios cren que é a illa Inaccesible (aparece e desaparece) de San Borondón

Este relato do señor Carreró, garda certo paralelismo co que lle aconteceu a San Brandán e os seus acompañantes no seu lendario periplo, ao acamparen sobre a balea-illa Jasconio:

Sendo eu moi novo, oínlle contar a mariñeiros anciáns da ría de Arousa, que tamén xa llo tiñan oído aos seus pais, que achándose uns pescadores á beira do illote de Noro, no paso dos Carrreiros, atracaron nunha laxa, que sobresaía do mar, entre abundante argazo, para cocer a caldeirada de sardiñas que había de constituír a súa comida do medio día. Unha vez sobre a suposta peneda ou con, fixeron un castelete de achas de



piñeiro, acenderon o lume e colocaron o caldeiro pendente dunha vara... Mais, cando a intensidade do lume comenzaba a pór en ebulición a auga contida no caldeiro... a laxa púxose bruscamente en movemento.

Era, ao parecer, unha balea cega ou enferma que, sen darse conta, tiña ido a varar entre as pedras e argazos da Costa. Non se trata, como se pode

observar, dun caso parecido ao que lle ocorreu a Jonás pois o deste profeta foi un milagre sen parangón. E deste tema da caldeirada sobre a balea tamén temos escoitado que ocorreu noutros lugares moi distantes da fermosa ría de Arousa.

Corridas de arroaces en Pontevedra no século XIX

Paralelamente ao tema literario das baleas, non podiamos deixar de comentar o referente as chamadas “Corridas” de arroaces reflectidas en artigos de prensa e incluso en poesía. Estes animais mariños sufriron persecución desde antigo por considerarse que eran moi daninos para as redes de pesca causando moitos destrozos nas mesmas sobre todo nas épocas dos grandes cercos. Son numerosos os traballos que recollen esta persecución, incluído o Padre Sarmiento en 1749 e noutros textos mesmo se alude ao aproveitamento da súa graxa con usos semellantes a extraída da balea. Desde 1923 incluso se propuxo o seu ametrallamento desde barcos e canoneiras da Armada aínda que algúns mariñeiros de Cangas dubidaban do acertado destas medidas pois afirmaban que os mesmos cetáceos que nas rías nos destrúen as redes, non nos causan este prexuízo nas costas de Portugal. Poida que isto sexa obra da casualidade...

Aínda que as matanzas de arroaces, golfinos, toniñas...se fixeron en moitas zonas marítimas, sería en Pontevedra onde grazas a literatura alcanzaron unha certa sona nos comezos do XIX por ser un acto senlleiro das Festa da Peregrina. Aparte das numerosas referencias históricas, alcanzaría moita difusión a descrición en verso que nos legou o poeta pontevedrés José Benito Amado no xornal *La Perseverancia* en 1859, ano



As "corridas" vistas por A. Portela

no que xa case se extinguirían estes mamíferos mariños segundo destacan varias noticias:

-Con el tiempo fue desapareciendo esta costumbre como consecuencia de la regresión de los arroaces en aquella y otras rías. Prueba de ello es que el 13 de agosto de 1859 no se pudo celebrar el tradicional acontecimiento por no hallarse ninguna manada en toda la ría de Pontevedra.

-No hubo en cambio la corrida y pesca de golfinos, que vale tanto como decir, primero que estos animaluchos no se dignaron realizar los deseos de la cofradía, segundo, que es mucho más fácil prometer que hacer.

-Los delfines apenas asomaban en cantidad suficiente a la ría y, sobre todo, porque los pescadores no se mostraban muy propicios a repetir estas cazatas.

Como o poema de Benito Amado é moi extenso, só imos reproducir uns fragmentos:

Entre los varios juegos que aquel día
regocijan del Lérez las riberas,
una grande corrida de delfines
con aparato y pompa se celebra.
Es este un espectáculo muy raro,
mejor que el de los toros y otras fiestas,
donde reina el bullicio y la alegría
y se prueba también maña y destreza.

... ..

Los marineros de este antiguo barrio,
preparados de red de mallas gruesas
de cuerdas bien seguras fabricada,
la venida del mónstruo-pezu acechan.
Fuertes arpones los robustos brazos
cual lanzas de batalla unos blandean,
otros de relucientes anchas dagas
armada tienen la nervuda diestra.
Quien ostenta un rejón, quien una pica

quien encintada y singular saeta
quien un lazo de cuerda corredizo,
quien banderillas o aguzadas flechas.

... ..

Así en juegos diversos y vistosos
pasan el tiempo mientras que en el mar mengua
y convertido en un sangriento lago
el sitio queda de tan rara pesca.
Cuando el mar ha bajado, hacia la orilla,
arrastran los cien peces que la llenan,
pues hay alguno que a un robusto toro
en peso y magnitud quizás le esceda.

Allí contemplan muchos la figura
del vivíparo pez con sus aletas,
su fina dentadura duplicada,
su lisa piel lustrosa y cenicienta.

Y contentando los variados lances
de cien suertes graciosas o grotescas
a cual mas quedan todos satisfechos
de tan alegre y divertida fiesta.

En marzo de 1890 sería Juan Cuveiro Piñol quen describise estas “corridas” na publicación luguesa A Monteira da que reproducimos unha parte respectando o galego escrito da época:

Unha "corrida" d'arroaces

Ningún pode gabarse de ver n'a sua vida mais que solasmente unha vez esta clase de festa.

Tampouco s'atopa en total-as rías baixas nin en todo o litoral de Galicia, un sitio de mellor xeito qu'a ría de Pontevedra, e n'esta ría á mesma Capital, por ter á cercustáncea de desfogar n'aquela ó río Lerez. Hay n'a devandita cividade, n'a mesma veira d'ela, un sitio que chaman «as Corbaceiras», onde n'o tempo de que vou falar, había unha barca pra pasa la xente e mai lo gando a parroquia de Poyo:

Pois ben, n'este barrio da Moureira onde viven os pescadores e xente probe, non falta quen garda unha rede feita de cordas d'esparto, pro grosas é fortes, e anque cando hay qu'usala, arroméndase e repárase polos desprefeitos que sole ter, e que costa bos cartos, esta rede esténdese dend'o muelle das Corbaceiras hastra á veira de Poyo n-a orella d'o mar, de sorte que quedan dentro, rio arriba, todo-os arroaces que co'a rubida d'a marea, soben ó río, no que se folgan os peixes hastr'a debalada da dita marea, e enton, é cando comeza a festa, que ben merece unha discriución.

Os animaes cando baixan do río ealcontranse encerrados e ven que se lles vai acabando a auga do mar, comezan a dar unhas carreiras que se asemellan á voaduras, unhas veces emparellados e outras sôos; vólvense tolos, é algún d'eles quérense choutar â terra.

Os homes e os rapaces, cando xa non queda d'auga mais qu'a do río, bótanse a él, pódose acabalo dos peixes, que c'o a mesma coraxe que teñen, lévanos unha grande distancia sin cairse; outros tíranlles arpóns, pedras é hastra tiros, de sorte que aquelo convírtese nunha festa d'un xénero novo, d'a que non quedan pouco admirados hastra os mesmos estranxeiros.

Outras veces arremoiñanse en runfladas os arroaces e acometen a rede, tal é o instinto que teñen, pro como está pol-a parte de fóra arrodeada de lanchas e botes, desd' elas con remos é paus, fan recuar ôs animaes, que xa fatigosos e cheos de firidas e pancadas, deixanse coller hastra dos nenos, e traenos â terra onde os poñen en toradas pra estraelles a graxa, que por certo é das mais finas, e co importe d'ela cobren os gastos da compostura da rede, e os das lanchas e botes.

O extraordinario caso de James Bartley, un novo "Xonás" e o ámbar gris



Contaban as historias de esforzados e valentes cazadores de baleas que alá polo ano 1891, o mariñeiro inglés de 21 anos James Bartley embarcaba por primeira vez no barco baleeiro *The Star of the East*. Un día, navegando polo Atlántico Sur, por fronte das Illas Malvinas, avistaron un cachalote e toda a tripulación se aprestou á caza do mesmo, botando á auga dous botes que se achegaron ao *cachimán*, conseguindo un dos arpoeiros atravesar o seu corpo. O cetáceo revolveuse violentamente pola dor e dun coletazo envorcou un dos botes, guindando a todos os seus tripulantes á auga. Rapidamente, os integrantes do outro bote apuraron a rescatalos, conseguindo salvar a todos menos a dous, sendo que un deles era o novato Bartley. Logo dunha intensa bus-

ca sen obter resultados, deron aos dous por afogados.

Finalmente, o cachalote morreu e levárono á costa para desfacelo e aproveitar o aceite, as barbas e comprobar se nos intestinos albergaba o cobizado ámbar gris, unha sustancia cerumenta que se usaba na fabricación de perfumes. Pasaran trinta e seis horas cando comezaron a abrir o animal e toparon cun vulto no seu interior que nun principio creron que era o ámbar... Mais, aquel vulto movíase e pronto descubriron que era o James Bartley, vivo pero moi pálido polo efecto dos xugos gástricos. Puxéronse a reanimalo con auga fresca do mar e conseguiron que volvесе en si... facéndoo de xeito violento, pegando berros e acenando con zoscarlle a quen se achegase a el. Todos pensaron que toleara e tivérono atado á liteira do camarote ata que foi mellorando paseniñamente. Cando recuperou as súas facultades, o único que lembraba, tras ser engulido polo cachalote, era que permanecera nunha total escuridade, escorregando lentamente por un conduto branco e viscoso e que antes de perder o coñecemento, sentira moitísimo calor.



Tripulantes do barco baleeiro co cachalote que enguliu a Bartley

Rescued From Inside Harpooned Whale

The Modern Jonah.



DISAPPEARING VIEW OF JAMES BARTLEY, AN ENGLISH NAUGHT, WHO WAS RESCUED ALIVE, AFTER BEING IN A WHALE'S BELLY THIRTY-SIX HOURS, AS TOUCHED FOR BY THE SCIENTIFIC EDITOR OF THE SUNDAY EVENING HERALD, THE WELL-KNOWN PAMPHLET NEWSPAPER.

Debuxo publicado no New York World o 12 de abril de 1896

Bartley retornaría a Londres e algunha prensa da época recolleu esta historia anos despois cando o mariñeiro xa tiña renegado do mar, adicándose ao oficio de zapateiro que viu como máis seguro.

Non sabemos se os compañeiros baleeiros anteriores preferirían atopar vivo ao seu colega ou o ámbar gris, pois este produto, que nin é ámbar nin é gris, xa alcanzaba nestas datas unha alta cotización por ser considerado desde a antigüidade como un artigo de luxo. De menor densidade que a auga, adoitaba aparecer aboiano no mar ou nas praias, emanando un cheiro penetrante que os científicos asociaron co isoprano e que ao mesturalo cos perfumes acrecentaba, prolongaba e fixaba o seu cheiro.



Este era o seu uso principal pero tamén se empregou como especia para darlle sabor aos pratos tal como facía o rei Carlos II de Inglaterra sen reparar en que condimentaba a súa comida con vómito de cachalote. Pero este ámbar non só se utilizou para perfumar senón que tivo uso na alquimia, na medicina, pensándose que o seu forte cheiro disipaba os malos efluvios das pestes e incluso como afrodisíaco.

Durante o Renacemento era común moldealo, secalo e decoralo, para utilizalo no engastamento de xoias, alcanzando o seu uso en todos os casos, apenas ás clases máis podentes. Todo isto fixo que os mariñeiros e ribeireños tentasen descubrir a súa orixe e como obtelo en grandes cantidades.



Ámbar gris

No século XVII, o ámbar gris era para os profanos un produto que procedía das raíces dunha árbore que se alongaban ata o mar producindo un tipo de goma graxa e para os científicos unha terra mariña, encontrada nas costas das Indias que provén de fontes e cavernas. Pero pronto se comprobaría que procedía do estómago dos cetáceos, sobre todo dos cachalotes dos que arredor do 1% tiñan ámbar gris no seu tubo dixestivo e que se por diversas razóns (picos de grandes calamares ou outros obxectos) adoitaban trouxalo pois tiñan “ardor de estómago”.

O biólogo Christopher Kemp foi un dos estudosos deste fenómeno biliar dos cachalotes e no seu libro "Ouro flotante" recolle que a maior peza de ámbar gris foi recollida en 1912 cun peso de 454 kg.

Porén, a única noticia que temos en Galicia referente a este produto, procede dos mediados do século pasado ao se atopar ámbar gris nun cachalote raquíutico que remolcara o vapor *Marote* a Caneliñas pero cuxo importe rondaría 472.000 pesetas da época.

Debido á dificultade de atopar o ámbar gris, tentouse buscarlle un sustituto axeitado, aínda que sen moito éxito pois a día de hoxe o seu prezo anda aproximadamente polos 1.000 euros o quilo ou máis, segundo a súa pureza.

Os Gago de Mendoza e o corso galego

Salvador Rodríguez



Gago de Mendoza e o seu irmán nunha ilustración de Xulio Formoso

Juan Gago de Mendoza, e os seus catro irmáns foron, sen dúbida, os corsarios máis célebres das costas galegas. Naceran todos eles no antigo pazo de A Brea (Aguete, Seixo -Marín). Juan fíxoo, concretamente, no ano 1761 e, segundo explica o seu biógrafo, o escritor Alberto Fortes, “*procedían dunha ponla bastarda dos Gago de Pontevedra, aínda que conseguiron recuperar a súa linaxe de fi-dalgos*”.

Eran fillos do notario José Benito Gago de Mendoza e de María Fernanda Freire de Andrade. “*Sábase moi pouco das súas vidas -di Fortes- antes de que obtivesen a patente de corso do rei Carlos IV, pero todo semella indicar que se iniciaron como uns humildes pescadores ata que conqueriron reunir unha pequena flota constituída polos buques “Car-*

men Vencedor”, “Prodigioso”, “Triunfo” e “Terrible”. “*A esas alturas -considera o autor de O corsario: vida e tempos de Juan Gago de Mendoza (Xerais)- os irmáns Gago xa tiñan reunida una considerable fortuna como armadores, xa que a patente de corso (permiso para atacar ás flotas inimigas a cambio de ceder unha parte do botín á Casa Real) non se lle outorgaba a calquera, senón a xente de certa alcurnia que respondese co seu propio pecunio.”*

Entre as fazañas dos corsarios de Gago destaca unha que conta coa total confirmación do rexistro histórico: a batalla na ría de Arousa contra a potente corbeta inglesa Kingfisher.

A actividade corsaria dos Gago sobreviviu deica os comezos do século XIX cando, ya finados os seus tres irmáns, e fronte á ocupación napoleónica, Juan organiza as denominadas Alarmas do Morrazo, un fato de grupos guerrilleiros que se dedicaban a fustigar ás tropas francesas en todo o sur da provincia de Pontevedra, complementando así a loita que, desde dentro da cidade de Vigo, mantiñan os propios veciños. Juan Gago está en contacto cos líderes vigueses da revolta e a súa presenza e a dos seus homes no episodio da Porta de Gamboa está acreditada por varios historiadores. Máis tarde, sería tamén protagonista da “batalla de Pontevedra” e da liberación de Marín.

En Galicia, a idade de ouro dos corsarios desenvolveuse ao longo de todo o século XVIII, a conse-



cuencia das continuas guerras entre España e Inglaterra: *“Cando un goberno recorre ao corso -explica o escritor- é porque é sabedor de que a súa Armada non está á altura das circunstancias e, así era, naqueles anos: a Armada española era moi inferior á inglesa”*.

A importancia do corso en Galicia baseábase no feito de que os ingleses tiñan moi boas relacións con Portugal, o que se reflectía na apertura dunha liña comercial entre Londres e Oporto. Unha vez obtida a patente de corso, os barcos galegos, que na súa orixe eran pesqueiros, tiñan que trasladarse a Ferrol, onde eran armados coa súa correspondente cañonería a bordo. *“O porto de encontro dos corsarios do sur de Galicia e no que tiñan a súa principal base -refire Alberto Fortes- era o d’A Guarda, no que se apostaban os buques que logo asaltaban aos ingleses. Precisamente en A Guarda foi onde morreu, durante unha abordaxe, o irmán máis vello, Bernardo Gago de Mendoza, en 1802”*.

Tamén había moita actividade corsaria en portos como os de Vigo, Portonovo e Marín, de onde os barcos corsarios adoitaban facerse ao mar atestados de mariñeiros a bordo. A razón? Pois que, cada vez que asaltaban e conseguían apreixar un barco inimigo, parte desa tripulación facíase cargo do barco capturado subíndose a bordo e poñendo rumbo aos seus portos de refuxio.

Tal foron de graves e repetidos os golpes que a flota corsaria galega lle inflixiu ao trasfego marítimo comercial entre Inglaterra e Portugal, que a Coroa británica decidiu enviar un buque de guerra para a vixilancia nas rías gallegas. Foi a citada corbeta *Kingfisher* -popularmente coñecida naqueles tempos como a *Kinifir* a que tiña a súa base na desembocadura do Miño, no Castelo da Insua.

A presenza da *Kingfisher*, entre cuxas accións figuran os bombardeos e saqueos de A Guarda e Portonovo, non amedrentou ao corso galaico, e os Gago, que sempre tiveron sona de moi “botados para adiante”, fixéronlle fronte en varias ocasións, malia que os seus barcos eran, dende o punto de vista armado, moi inferiores.

Malia as súas reiteradas peticións, Juan Gago de Mendoza nunca foi recoñecido con rango militar, algo que sí sucedeu con outros corsarios, aos que se lles adoitaba outorgar a graduación de alférez: *“Eu penso -opina Alberto Fortes- que foi por culpa das autoridades mariñas galegas, pola cegueira ou quen sabe se pola envexa dos seus oficiais, que se negaron taxativamente a trasladar a lexítima solicitude de Gago a Madrid”*.

Juan Gago de Mendoza faleceu en 1833, esquencido e afundido na ruína, á que chegou, segundo a consulta dalgunhas fontes históricas, por mor dos pleitos que mantivo cos fillos do seu irmán Bernardo e á imposibilidade de pagar os créditos cos que se embargara para a financiación das Alarmas.

Hoxendía, nen sequer se sabe cómo ou de que xeito foi soterrado; o que sí se coñecen son as circunstancias nas que finou a súa dona, pola que se tivo que pedir un permiso especial para que fose enterrada no lugar do cemiterio destinado aos “probes de solemnidade”.

Cáseque nada, salvo una documentación breve e dispersa, e o pazo de Chirleu (que él mandou construír co escudo de armas da súa linaxe e que aínda se ergue en Aguete), conservan a memoria do corsario de Marín.

Tampouco se lle pode poñer cara ao noso personaxe porque, malia que resulta máis que probable que alguén lle fixera un retrato en vida, ninguén atopou ata o de agora, ningunha imaxe do fidalgo.



Brasón e placa conmemorativa no pazo de Chirleu

**LEÓNS mariños, banana split, the
cramps, o fastío.**

**SUBMARINE. Azul índigo. Loucura.
Distorsións.**

**AS focas, as garduñas, os lobatos,
os tigres, nas coníferas, na
cabana, na lontra, na mesturiña,
nos gremlins; nos coelliños de
papel; nas áncoras bordadas,
corazóns en fileira, neón de
cores; dozura, paixón.**

**LUCÍA NOVAS
(Do libro Cervatos)**

AVILA O bichero



Lembrando a Benito Soto, o pirata da Moureira

Humberto V. Santiago

Nas notas que seguen, que non pretenden ser máis que unha aproximación arredor do citado personaxe, confúndense realidade e lenda, como non podía ser menos, tratándose dun pirata. Procuraremos en calquera caso, cinguirnos ao máximo á “vida e obras” do protagonista.

Achega biográfica a Benito Soto

O barrio de “A Moureira” en Pontevedra, á beira da desembocadura do río Lérez, viu nacer varias figuras ilustres, moi relevantes na historia do noso país. Entre outros podemos citar a Pedro Álvarez de Soutomayor (Pedro Madruga) e a Pedro Sarmiento de Gamboa¹. Tamén fixo que nos séculos XV e XVI a cidade fose unha das máis importantes de Galicia, grazas ao comercio marítimo, á actividade dos seus peiraos e aos seus estaleiros.



Benito Soto Aboal

Nese barrio naceu, un 22 de Marzo de 1805, Benito Soto Aboal e nese barrio se criou, sendo o sétimo fillo de catorce irmáns. Mariñeiro desde temperá idade, levou a cabo o seu traballo nas costas galegas desempeñando diferentes cargos e variadas funcións, algunhas delas de dubidosa legalidade².

Desertor da Matrícula do Mar, a finais de 1823 e á idade de 18 anos, embarca cara á Habana onde se vai enrolar nun barco negreiro que navega entre as illas caribeñas. A súa vida entraría agora nun período do que non se teñen datos, ata que reaparece en Rio de Janeiro (Brasil) enrolado como 2º contramestre no bergantín *O Defensor de Pedro*, buque de 7 canóns e 40 homes de tripulación de bandeira brasileira, tamén negreiro e con patente de curso outorgada polo o goberno brasileiro.



Un aspecto da Moureira

Neste barco parte de Río o 22 de Novembro de 1827 rumbo ás costas africanas para a trata de escravos e chega ao golfo de Guinea, concretamente á actual Ghana, o 3 de Xaneiro de 1828. Unha vez fondeados na baía e aproveitando que o capitán do barco, Pedro Mariz de Sousa Sarmiento, se atopaba en terra xunto con algúns tripulantes para a compra de escravos, Benito Soto amotínase no bergantín, axudado por Miguel Ferreira, tamén galego do Ferrol, e reducen a unha parte da tripulación que non estaba de acordo coas súas intencións.

¹ Aínda que parece que, por circunstancias, Pedro Sarmiento de Gamboa naceu en Alcalá de Henares cara a 1530, o certo é que se criou en Pontevedra, de onde era natural o seu pai. Foi un insigne navegante, cosmógrafo, explorador, conquistador e gobernador colonial na época de Felipe II.

² O 18.IX.1823 aparece como inscrito en Marín, no rexistro do organismo da época equivalente á actual Axudantía de Mariña.



Un bergantín semellante ao de Soto

Benito Soto, pirata

Unha vez tomado o mando, e por desavinzas na hora de fixar futuras accións, Benito Soto desfaiuse de Ferreira e queda de xefe e capitán do barco. Como carecía de experiencia na navegación, obriga ao 2º comandante, o portugués Antonio Rodrigues, a secundar os seus plans e despois de deixar en terra aos mariñeiros que non estaban de acordo cos seus plans e contratar a outros para completar a tripulación, faise ao mar.

Parece ser que neste estado de cousas, a primeira intención era dirixirse a Cuba e abordar barcos negreiros no Caribe, asunto no que Soto non era un novato, pero finalmente puxeron rumbo á illa da Ascensión albergando a posibilidade de atacar os barcos que dobraban o cabo de Boa Esperanza, e que viñan do Índico cargados de ricas mercadorías.

O *Morning Star*, primeira vítima de Soto

O 13 de Febreiro de 1828 a fragata inglesa *Morning Star* tivo a mala sorte de cruzarse na singradura do Defensor de Pedro non moi lonxe da illa da Ascensión. Unha vez abordados e trasbordadas as mercadorías ao *Defensor de Pedro*, Soto deu orde de “non deixar testemuñas”, e despois de asasinar á oficialidade da fragata indicoulle a José dos Santos, o seu contramestre, que matase ao resto da pasaxe e afundise o barco abordado.

Na refrega da abordaxe, un dos pasaxeiros, o comerciante Robert Smith, tirárase á auga e fora dado por morto. Dos Santos para cumprir as ordes de Soto, limitouse a practicar barrenas no casco do *Morning Star* despois de encerrar nas adegas ao resto da tripulación e pasaxe, para que ao afundirse, morresen. Quixo o destino que o naufraxio non fose tal, pois R. Smith non morrera e puido volver a bordo, e liberando á tripulación e pasaxeiros, conseguiron taponar os trades feitos no casco e da mellor maneira que puideron, reiniciar a navegación. Tamén quixo a fortuna que o 13 de Marzo, estes fosen avistados polo buque, tamén inglés, *Guildford* que os desembarcou en Londres dando así lugar á lenda: o *Morning Star* fora abordado polo pirata máis sanguinario e violento de todos os tempos³.

Rumbo Norte

Parece ser que é despois da abordaxe do *Morning Star* cando Benito Soto decide cambiar o nome do seu bergantín, que pasa a nomearse *A Burla Negra*, facendo alusión á cor coa que foi repintado. Comeza así unha meteórica carreira de pillaxe. O buque seguinte en padecer a rapina de Soto foi o norteamericano *Topaz* procedente de Calcuta e con destino a Boston. Neste caso o botín foi de xoias, ouro e panos de seda. Tampouco deixaron testemuñas e volveron afundir o barco. Tocoulle despois, aínda que non está completamente confirmado, ao *Unicorne*, á altura das illas de Cabo Verde. Neste caso non se confirmaría o afundimento xa que parece que este buque conseguiu fuxir.



Gravado da época que reproduce un asalto de Soto

³ Non foron conscentes de que o *Morning Star* non se afundiú ata o xuízo ao que foron sometidos unha vez apresados e xulgados.



Outro gravado idealizando a figura de Soto

Tomando rumbo norte, e nas inmediacións do arquipélago canario, desvalixaron e afundiron a fragata inglesa *Sunbury*. Non volveron deixar testemuñas. Sempre co mesmo rumbo, abordaron nas inmediacións das illas dos Azores, ao buque inglés *New Prospect* e aos portugueses *Cessnock* e *Hermerinda*, e sempre co mesmo operativo: apropiarse do botín e non deixar testemuñas.

A estas alturas *A Burla Negra* levaba as adegas cheas de riquezas, e como resultas dos asaltos e abordaxes, bastantes danos, así que Soto decidiu poñer rumbo a Galicia onde cría contar coa antiga rede de contrabandistas nas inmediacións de Pontevedra, para colocar os alixos.

Deste xeito, fondean o 10 de Abril de 1828 nas inmediacións de Beluso, despois de, segundo parece, cambiar momentaneamente o aspecto e o nome do bergantín polo de *Buen Jesús y las Ánimas*, de bandeira inglesa e repintalo de amarelo co obxecto de despistar ás autoridades.

4 Cántase que o Neno Xesús de prata que posúe a citada parroquia, é un exvoto regalado polo pirata.

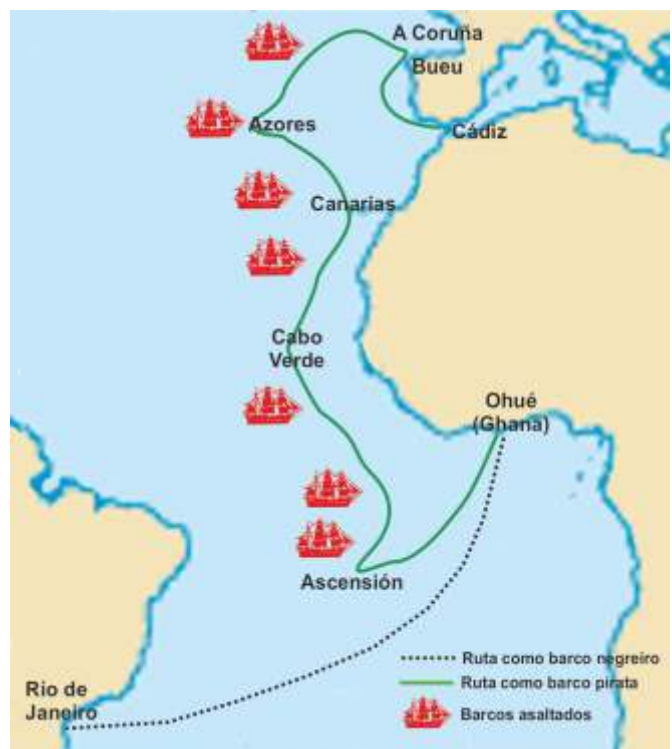
5 O destino destes cofres, entra xa na lenda. Uns din que se atopan nunha cova excavada polo mar, na zona de Beluso, e outros que o seu tío levou os cofres para gardalos na Casa das Campás, actualmente sé da Vicerreitoría da Universidade de Vigo en Pontevedra. O asunto é que esta parte do tesouro nunca apareceu.

Así, coa axuda do seu tío materno, José Aboal, e pagando algún que outro suborno, venden gran parte do botín. Cántase que, o 16 de abril chega a formar parte, xunto coa súa tripulación, dun acto relixioso na igrexa de Sta. María do Porto de Marín, como gratitude polo “bo final” da singradura⁴. Sexa como for, estes trapiches e descargas de mercadorías terminarán por levantar sospeitas, o que os obriga a abandonar a ría pondo rumbo ao porto da Coruña, non sen antes deixar a recaudo do tío, “algúns cofres” con parte do tesouro⁵.

Na Coruña, as cousas tampouco lle foron mellor. Máis subornos e máis trabas para desfacerse do resto do tesouro. Tanto é así, que Soto decidiu pór rumbo ao Estreito de Xibraltar co barco xa de novo co seu antigo nome *A Burla Negra*.

O Principio do fin

Quixo a mala fortuna que o 9 de Maio de 1828, Soto dese a orde de dirixirse ao faro de Tarifa, pero confundiu o devandito faro co da illa de León tamén en Cádiz.



A curta pero meteórica carreira de Soto como pirata

Este erro fixo encallar *A Burla Negra* non moi lonxe do Ventorrillo do Chato na praia de Santa María en Cádiz. Soto non perdeu a compostura e rapidamente dispuxo a dispensa de diñeiros para subornos, cuxos destinatarios foron funcionarios de mariña que apareceron no lugar para investigar os feitos, que ao cabo resultaron ser os dun simple naufraxio. E a mesma mala fortuna quixo tamén que un mariñeiro do *Morning Star*, dos que sobreviviran, recoñecese a algún daqueles desalmados pertencentes á tripulación de *A Burla Negra*. A conclusión foi que en pouco tempo estaban todos presos agás Benito Soto e Dos Santos, que conseguiron fuxir en primeira instancia, aínda que finalmente foron apresados.

Todos sufriron penas de cárcere ou foron enforcados, segundo se puidese demostrar a súa menor ou maior participación nas atrocidades cometidas, nun xuízo no que ademais influíron razóns políticas da época.

Con respecto a Benito Soto Aboal, finalmente foi xulgado e enforcado o 26 de Xaneiro de 1830. Como non podía ser menos, o seu enforcamento seguiu as pautas da súa pintoresca vida pois hai quen afirma que se enforcou el mesmo cando no transo berrou *Adeus a todos, a función rematou*, saltando ao baleiro sen que ninguén dese a orde: Tiña 24 anos.

Colofón

Mais, a historia non remata aquí. En Pontevedra o interese sobre o fabuloso botín que chegou a descargar na cidade, deu pé a múltiples especulacións sobre o seu paradiro. A máis coñecida é a que o sitúa nalgún lugar da Casa das Campás. Tanto é así que, segundo conta unha lenda urbana, o contrato de venda deste edificio ao Concello, inclúe unha cláusula na que se esixe o tesouro se nalgún momento aparece.

En Cádiz, tamén se conta que o 3 de Xuño do ano 1904, Xoves do Corpus, un mariñeiro dunha almadraza, alcumado *Malospelos*, ao enterrar os refugalllos de atún na praia na que varara *A Burla Negra*, ante a súa sorpresa, ao remover a area empezaron a saír moedas de prata. Nin que dicir tén, que a noticia correu como a pólvora, e pronto todo Cádiz correu á praia na procura do ouro do tesouro de Soto.

Con posterioridade, este mesmo feito daría lugar a unha chirigota do Carnaval coñecida como *Os duros antigos*, que rematou converténdose nunha especie de himno do Entroido gaditano.

Para saber máis.

Ramón Pedras.- *O último pirata*. / F. Javier Castro e Enrique G. Luque.- *Os díaños do mar. A odisea de A Burla Negra*. / Gerardo González de Veiga.- *Mar Brava*. / J. María Castroviejo.- *A Burla Negra*. / Jorge Parada Mejuto.- *O último pirata*.



Peiraos e barrio mariñeiro da Moureira

Un mundo de embarcacións tradicionais (I)

Carlos Roberto de Pacho

LANCHAS CHILOTAS (Chiloé, Chile)



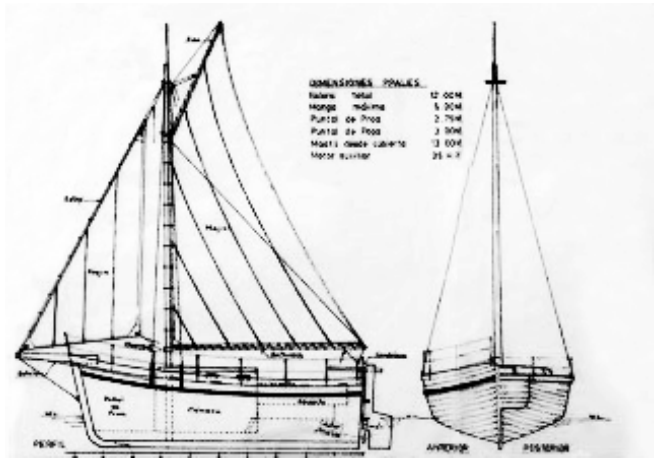
A rexión dos Lagos, ao sur de Chile, leva no seu escudo unha embarcación tradicional.

É na provincia de Chiloé onde esta embarcación está a ser recuperada polos propios aldeáns. Esta bonita rexión é coñecida polas súas coloridas casas palafito, construídas sobre as súas costas.

Os estudosos chilenos desta lancha ven similitudes coas primitivas embarcacións cantábricas dedicadas á caza da balea.

O que se evidencia é que as lanchas chilotas son herdeiras dos veleiros españois, usados en tempos das colonias, para, mediante unha rede de postas, dar aviso de piratas e corsarios que tentaban asaltar os envíos de ouro e prata que procedían do Perú, bordeando o Pacífico e atravesando o Atlántico en dirección á metrópole.





Amantes da cultura marítima teñen recuperado as últimas lanchas chilotas e os vellos carpinteiros de ribeira volven construír novas embarcacións. A propia administración, nun intento de pór en valor as tradicións locais premia cada ano a un artesán. Mesmo hai unha competición anual de maquetas a escala.

Estas antigas embarcacións a vela foron evolucionando e deron paso ás actuais motoras, que foron aumentando de tamaño e que os carpinteiros de ribeira seguen construíndo con madeiras locais, nun proceso totalmente artesanal.

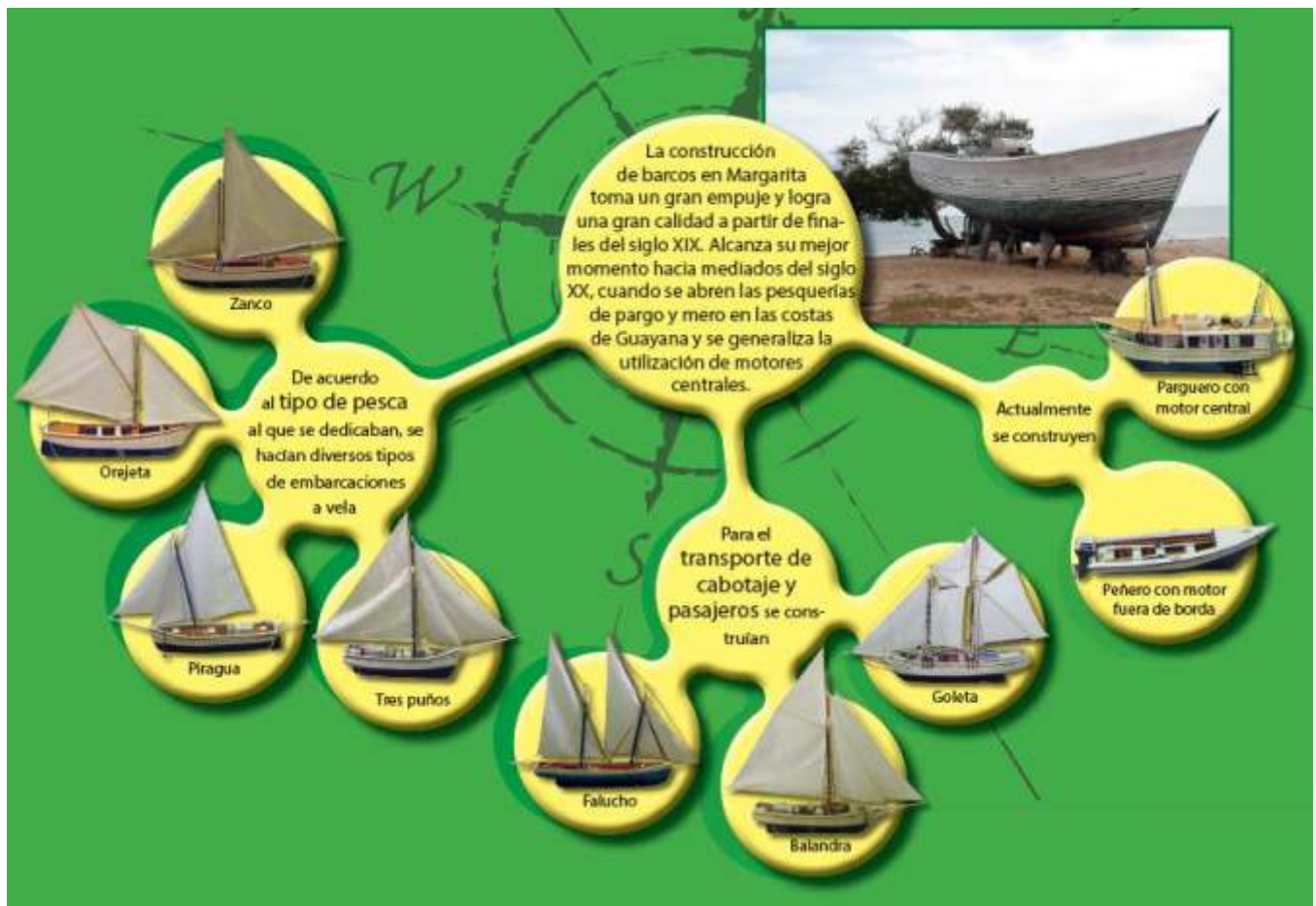


É así como a lancha chilota se pode admirar como testemuño vivo das tradicións e vocación marítima desta rexión chilena.

O casco debe ser de madeira de ciprés, a cuberta de alerce, as cuadernas de coihues torcido, o temón de luma. E o resto de maño macho. A clavação é con puntas de bronce. As máis delas teñen nove metros de eslora. Posúe un mastro, unha vela maior e un foque. Baixo cuberta non hai compartimentos, é un só espazo en cuxa proa se acomodan para gorecerse da choiva, o demais é adegá.

A pesca artesanal, o carrexo de mercadorías e o transporte de pasaxeiros demanda estas evolucionadas embarcacións de madeira na súa fragmentada xeografía costeira e as súas illas.





PEÑEROS E PARGUEROS (Isla Margarita, Venezuela)

No oriente venezolano o oficio da carpintería de ribeira segue dando traballo a numerosos carpinteiros e calafates. Illa Margarita representa o mellor expoñente da conservación deste antigo oficio, que nos países do chamado primeiro mundo, se atopa en vías de extinción. Constrúense e repáranse peñeros e pargueros en estaleiros, chamados alí rancherías, de Chacachare, Boca del Río, Casitas del Guamache e Boca del Pozo.

As embarcacións tradicionais a vela xa non asucan estas augas caribeñas, pero todavía se seguen construíndo artesanalmente embarcacións de madeira propulsadas a motor. Só a oralidade transmitida dos carpinteiros maiores aos xóvenes fai que se poidan transformar as ilusións das xentes do mar bregando a madeira sen necesidade de planos.

Peñeros:

Estes botes de ata 8 m. de eslora utilízanse para pescar e ocasionalmente para o transporte de per-

soas. Para o costillar e quilla úsanse madeiras duras de carballo, algarrobo, palosano, yaque e araguaney. Fórrase con madeira de pardillo, saqui-saqui ou sasafrás. O establecido leva cravos de cobre. Despois do calafatado e embreado píntanse con vistosas cores, respectando o branco para o seu costado.



A sua cuaderna mestra ten forma de V moi aberta, que se recollen cara a unha proa moi lanzada e cara a popa van tomando forma de O aberta rematando a

súa achatada popa en espello. Teñen pouco puntal e non moita manga, que afía en proa. Dispón de até catro bancos e a súa propulsión é a motor foraborda.



Pargueros:

Estes barcos chegan a ter 30 m. de eslora, aínda que o seu uso mais frecuente era a pesqueira do pargo e mero, actualmente esta mudando para o transporte turístico e, aínda que oficialmente non se recoñeza, para o contrabando.

Plantan a quilla e sobre ela a roda, a proa e o codaste a popa, continúaase co enmadeirado das cuadernas, a táboa de regala, a entablazón con cravos de cobre, a colocación dos baos sobre os que irá a cuberta, instalación do motor e aliñado do eixo sobre o que irá a hélice, colocación do briche (ponte) e os mastros, o calafateado e o pintado. Ultimamente engádesse un toldo para gorecerse tanto do sol como dos chuveiros.



Baixo o sol caribeño, os carpinteiros de ribeira seguen creando ilusións de mar e madeira.

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.

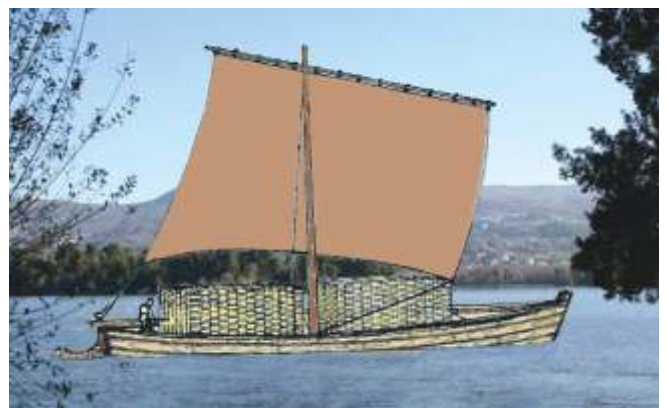
Nun principio, para avanzar a contracorrente ou en augas mansas, as barcazas eran remolcadas desde terra, tiradas por mulos que circulaban por un camiño aberto na beira do río polo que se coñecían como de sirga (corda). Para o arrastre de grandes barcazas mesmo se crearon ferrovías paralelas aos ríos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



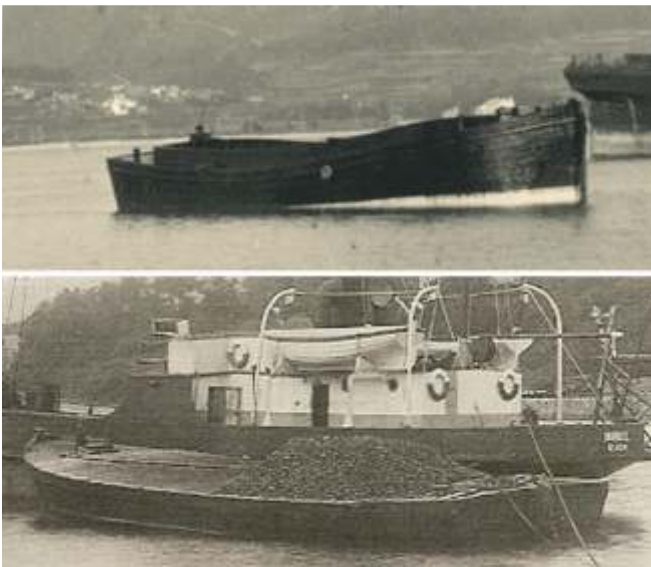
Barcaza do río Miño



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

AVILA O bichero



MEMORIAS DE CHUCO NOVAS, VIEJO LOBO DE MAR

Los bravos pescadores del jeito de otros tiempos

Artigo de José Vidal de Bustamante* publicado no xornal El Pueblo Gallego

Transcripción: Ana Gil

Podríamos iniciar estos recuerdos de un viejo pescador diciendo que los maltratados y amarillentos papeles que los contienen, salieron de un viejo arcón de madera de Indias, cargado de labrados de ferraxes que poseía la abuela; que aparecieron como un tesoro desconocido que la fortuna donaba a nuestras pescadoras manos. Podríamos con ellos, y un aquel de fantasía, forjar un largo relato, componer varios volumens de cautivadora y amena lectura.

Mas no son las memorias de un hombre de agitada vida aventurera, de hechos sugestivos y deslumbrantes, de bravo en pelea y jactancia de conquistador; son recuerdos de Chuco Novas, nada más ni nada menos que la rememoración de pensamientos sencillos, hechos reales, sin imaginación fabulosa; motivos simples de una dura y honrada vida de pescador de nuestras rías, allá a finales del pasado siglo y comienzos del que vivimos; son la emoción de una existencia sin complicaciones tecnológicas; son la añoranza de un bien inestimable y perdido.

Chuco Novas no es una entelequia, vive actualmente en el pequeño puerto mariner de Bueu, viejo y maltrecho por los achaques, esa impronta que el amado mar dejó en él. Chuco Novas, para borrar el cansino pasar de los días iguales, se concentra en sus recuerdos alegres y los traspa a estos papeles de diversa fábrica y origen.



Chuco Novas

Un buen amigo nos los envía, y con ellos una carta de Chuco.

-Como tengo tanto tiempo libre -dice el pescador de azarosos días- se me ocurrió escribir estas cosas; además le daría una sorpresa a Don Francisco, que al enterarse diría: es cierto, ¿quién rayo escribiría esto?

No queremos restarle el intenso valor que tiene la sincera ingenuidad con la que fueron escritos estos papeles, no que-

remos envolver su frase en pobre literatura que la haría desmerecer en su enorme emotividad y restaría vigor a su grito varonil de saudade, eco de una sociedad fuerte. Es la voz autorizada y digna de un anciano pescador del honorable arte del "xeito", que se alza dolida y se siente impotente por incomprendida; tiene la emoción poética y patética de un añorado tiempo, posee el tono de hombría y tibio corazón de aquellos soberbios pescadores de nuestros pueblos costeros.

El recio y magnífico arquetipo del "xeiteiro"

Chuco Novas nos ofrece, con trazo estupendo, la figura recia y de colmada personalidad de uno de aquellos marineros "xeiteiros".

-El tío Mingos -se refiere al xeiteiro Domingo Garrido de aquellos días de 1889- era bajito, pero muy plantado; cerrado de barba larga, la que traía curiosa solo a veces; tenía los ojos azules del mascato, muy

bonitos, en una palabra, era simpático; le caía el morrón del cigarro sobre la barba y se la quemaba, pues no gastaba pipa y siempre andaba con el “chupete” en la boca; es lo que le pasa a todos los timoneles, y como timonel era el número uno del puerto.

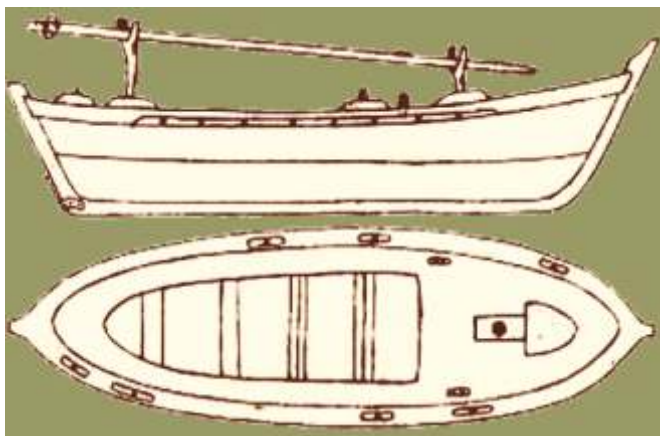
Cuando timoneaba -prosigue Chuco con su letra que huele a mar, a algas- a aquellos pulpeiros con vela latina, se sentaba, y en cuanto lo hacía “¡venga el chupete del bote!” Exclamaba: prepara la vela... , los embergues ninguno tirante..., bien ostagado en su sitio..., darle sebo a la ostaga y pasa bien la troza, amura, braza y escota... Y tantas órdenes que eran otras tantas lecciones que le daba a sus discípulos, y que no fallaba una!

Aquellos botes que tenían de quilla 15 o 16 cuartas, eran como nueces.

Manda izar la vela y dice al “secretario” compañero de pesca y fatigas, Manuel Santos Varela “Cherreche”, llevándose la mano a la gorra: “que Dios nos vea! La vela bien recalada, que la travesía es de Monteceso a Bueu y aunque afresque más el viento que nos haga arriar, la vela bien recalada aguanta un ciclón con el lastre bien repartido”

Yo no sé cómo se arreglaba -comenta- , porque aunque cayeran fajas de viento y lo cruzaran los “chapi-cazos” de proa a popa, echaba mano de sus avíos, que eran el yesquero con su yesca, encendía el cigarro, y en la boca otra vez el chupete, que el cigarro entre los labios es el optimismo y la alegría para el que va al timón.

Estamos viendo en este magnifico relato al tío Mingos. Tan sereno, tan plantado y templado aguantando la caña, seguro su fuerte pulso sobre el timón -aquel timón solo para hombres muy hombres- aunque



Xeiteira de 7, 56 de eslora; 2,31 de manga e 0,92 de puntal



El abuelo ha conocido los grandes y nobles tiempos del xeito; el nieto sabe ya mucho del temido arrastre, más, sigue la tradición familiar. Dos seres, tres generaciones. El recio temple del viejo xeiteiro mantiene en el ámbito familiar aquella inmensa ilusión con que ya nació. ¿Se perderá al desaparecer los ancianos xeiteiros?

rachee fuerte y el mar baldee de proa a popa el bote. Corazón fuerte y gigantesco corazón de gran marino.

-Y no tengo más que decir -agrega Chuco- del tío Mingos (q. e. p. d.).

Lances fuertes, sabrosas caldeiradas y "pesos" que sonaban como campanas

Pero eso de que no tenga ya más que decir del tío Mingos, no es así, porque aún nos refiere de el grandes cosas. En Chuco se oculta un gran pintor con la palabra y nos dibuja sobre el amarillo papel, más que la describe, una de las faenas más curiosas de la pesca del xeito, en uno de los lances grandemente sugeridores:

-Andaba el tío Mingos al xeito en una lancha de su hermano Nicolás. Salieron del puerto de Bueu y al llegar a la punta de Udra -allí rebulle un mundo de mascatos y borbullada o gorgola- iba amodo, por fuera de los cons de Udra y la beirada del Barcelo, que según los pescadores está en Montalvo, por fuera de los cons.

Llegó la hora del acceso, a la puesta del sol, y el inteligente patrón tío Mingos, ordenó largar y descubriéndose dice: “¡vaya en el nombre de Dios!” Y largaron. Tal era la gordura de la sardina que salía del barcelo, que así como largaba no le quedó un bourel a flote y se hundía la red. Visten las ropas de aguas, ponen la cuerda al barco y... ¡Venga de allá! Al avistar la cual, ya se veía aquel blanquiazul que era un tesoro, parecía plata; era tal la gordura de la sardina que tuvieron que echar el palo abajo y con las drizas meter las redes, pasaban el aparejo por un estro-



Lancha do xeito "Marina" no Museo Massó de Bueu

bo y en tongados, así fueron echando el lance a bordo, con bastante trabajo, y aún le dieron otra pieza a otro barco.

Llenaron la lancha de tal forma que no se podían mover a bordo y tuvieron que desmallar para la mar, a fin de aliviar un poco al barco y ser remolcado por aquel al que le dieron la pieza. Por fin llegaron a su puerto, que era Bueu.

Con el pescado desmallado se cargó otro barco, porque en el primero no se acomodaba. ¡Fué mucho lance! Con la cuarta parte bastaba. El aparejo -las piezas eran nuevas- quedó "ayudado" y la dotación, así como varios que la ayudaron en la faena, también estaban bien estropeados al acabar.

La faena estaba hecha y ordena ir a comer la caldeirada. ¡Que farruco estaba el tío Mingos en medio de sus pescadores! "A comer y a beber bien"- exclama- que bien lo hemos ganado! Aunque no cobremos porque el pescado salió muy malo." Buen lance del tío Mingos y bien nos relata Chuco aquella bendición de Dios, que con la gloria del mar hacía reventar los barcos.

La sardina y el mar banco de pescadores. Lances y caldeiradas

Era 2 de noviembre de aquel año de gracia, 1898 - continúa nuestro viejo lobo de mar- en la playa de Portomayor, de Bueu. Con un aparejo del arte de la jábega (xábega), propiedad de Francisco Rúa Pazó y José García Parada, se tomaron en un lance de luz, al amanecer, 400 cestas de sardina.

Al llegar el cabo de las dos cuerdas ya flotó el copo con aquel blanquizar de sardina, a la vista los mascatos, se daban a cientos dentro del aparejo. Ya fuera, todos en tierra, no faltamos a la Santa Misa, porque era Día de Difuntos. Otro lance fuerte, este de tarde, igualmente en la posta de Portomayor, corriendo el mes de octubre de 1905, se pescaron 500 cestas con el aparejo de Francisco Rúa Pazó. Se alquilaron traineras para recoger la sardina, que fué descargada en la fábrica de don Juan Tapias. Se pagó cinco pesetas a cada tripulante de estas lanchas.

Concluída la faena se comió la caldeirada marinera en la aldea de Cela, casa de José Rosales Seleiro, que era también tripulante de una de las traineras. Aún quedaban fuerzas para probarla, y no fueron menos en ello Seleiro y el hijo de don Juan Tapias - don Juanito no estuvo presente- que los dos eran fornicados mayormente y bravos para la mar. ¡Que rica y que bien estaba la caldeirada! Y sabía a gloria aquel vino, sacado en plena bodega de la pipa, auténtico, sin polvos y sin mixtura como ahora.

Hemos de retroceder en el tiempo y volver al mes de Julio de 1902, en las memorias de Chuco Novas.

-A eso de las tres de la tarde -refiere- nos encontramos en la faena de la pesca dos barcos de la misma casa. Los patrones eran hermanos y buscaban en la mar, al Este de la Cerviño -Este de la Onza, la isla pequeña.- Uno de ellos se decidió a largar las piezas, y a la voz de "¡Vaya en el nombre de Dios!", lanzó a nueve brazas de cala, y no bien había acabado de hacerlo cuando los boureles ya estaban bajo el agua

por el peso de la pesca. Tuvimos que llamar al otro bote, que aun no se había decidido al lance, para que vieran lo que ocurría y acudieran a ayudarnos a desmallar

El patrón, que había quedado en aquel bote con dos rapaces, mandó largar a su vez y así lo hicieron, con tan buena suerte que también fueron las piezas abajo. Nos gritan que ellos igualmente tenían pescado, y tuvimos que meter las dos piezas juntas, sin desmallar, para llevarlas al otro barco, al que pertenecían

Echamos la vela, con poca brisa del Noroeste, proa a Udra, y desmallando a la vez, sonó el “¡Que Dios lo vea!” Allá viene el comprador, que era Chuco da Escaina, lancha de don Juan Tapias. Emparejamos al costado. Pagaba a 4 pesetas y le echamos 15 millares, barco cargado. Después fué al otro barco, también se le echó la pesca al mismo precio. No había barcos en la marea, así fué el resultado de los lances, vendido a 4 pesetas el millar. Pero, de aquella también iba a 4 pesetas el ferrado de maíz blanco, de 16 cuncas.

En aquella época de cosechas, cuando había mal tiempo, los galeones compradores de la Ría de Arosa, caían todos por Beluso a la Roiba, que es un gran puerto para los vientos del tercero y cuarto cuadrantes. Como eran tantos, a la noche había un alumbrado que parecía una romería. Al llegar su hora venían los barcos y pronto empezaban a pregonar cada uno su precio y su gracia: “A bordo, a bordo” decía uno. “Aquí, aquí” cantaba otro. “Un real más” Así era la subasta y la compra en el mar. Al pagar lo hacían siempre con plata, sonaban aquellos pesos que parecían campanas: los duros brincaban sobre cubierta. ¡Daba gusto verlos y meterlos en la caja!

El espíritu del "xeiteiro"

Un sentido religioso, una fe grande y una profunda espiritualidad existe siempre en el hombre del mar, seco en su expresión, rudo muchas veces en ella, pero en el fondo del alma marinera, como en todo corazón que ve con cotidiana frecuencia el peligro y la muerte a dos pasos, late vigorosa la creencia que le temple, consuela y salva.

De esto nos da muestra Chuco en sus agarbanzados papeles: - Lo del xeito era lo más sagrado. Al aparejar decía el patrón: “-¡Vaya con el nombre de Dios!”; al terminar se exclamaba: “¡Alabado sea Dios!”; al izar la vela: “¡En nombre de Dios y que Dios nos vea!”

Nada tan emocionador y nada tan sencillo.

-Cuando se llegaba un barco a otro -prosigue- el saludo era: ¡Alabado sea Dios!. Y se preguntaba si había pescado y donde. Se decía siempre la verdad. Los del otro barco, aunque fueran extraños, hacían lo mismo. Pronto se firmaba amistad, y mientras los hombres hablaban, los rapaces “ni pio” era el respeto absoluto al hombre de experiencia y la veneración a la edad.

Allí estábamos bien para pasar unas horas unos al lado de los otros, hasta la alborada, en la que veríamos lo que Dios nos daba. Para todas las faenas y trabajo se tenía el nombre de Dios en el alma y en los labios.

La dotación de una dorna o bote se componía de tres o cuatro: un padre, dos hijos y un nieto, todos en familia y con todo respeto. No se decía ni una palabra a bordo. La ganancia era muy repartida entre las familias y el pueblo en general.



Pertrechos de un barco del xeito

Quisiéramos que hubierais visto a un pescador cuando va a salir al mar y hace recuento de los elementos que debe llevar a bordo, todos ellos imprescindibles; quisieramos que lo observarais y vierais el meticuloso cuidado que pone en ese recuento y examen, para que nada falte, porque no pocas veces depende la vida del pescador de la posesión a bordo de uno de esos pertrechos. Chuco Novas, como viejo lobo de mar, no deja de enumerarlos, y así los reseña:

-Los pertrechos de un barco del xeito son: un palo, verga, vara de portar -la portadeira- timón, caña, remos, compás, farol, rizón de proa con su beta o cabo fuerte, rizón de popa, las gallardas -el que las usa-, carro, redes para pescar, cuerda de los fondos y cuatro balizas o boureles con su cala, caldero para cocinar, “lareira” para lo mismo, trepia o trespiés, leña, hacha, barril para el agua, cabaceiro para el pimienta, otro para la sal, jarra del aceite, cajón para el pescado salado, escoba de piazar, caja de cerillas, una palmatoria, vela, ganapán, dos piezas de soneira y sonda -aunque no se use-, cesto para patatas, cebollas, etc, unos atados de paja centena para debajo de la tilla como colchón, toletes, estrobos, ropa de aguas, pan, cubeta, vertedoiro o achicador, drizas, vela, sebo, pota típica de roble para la caldeirada antes de hervir.

Ya veis que arsenal, y eso que a Chuco se le olvidó citar la “chupeta”, como el dice del tabaco.

Orgullo del "xeiteiro" en tierra. Manifestación ante el Rey y un ministro.

Siente el xeiteiro orgullo de su noble y brava profes-



Lancha antiga do xeito

sión pescadora, por eso, cuando la ocasión llega, se muestra con aquellos útiles o medios de que se vale para su labor, buscando con ellos que se le distinga de los demás, como diciendo: “aquí estamos los xeiteiros” Por eso Chuco abarca también este interesante capítulo en sus Memorias, al describir una manifestación habida en Villagarcía, en 1899, ante S.M. El Rey don Alfonso XIII y el entonces ministro de Marina, don Francisco Silveira.

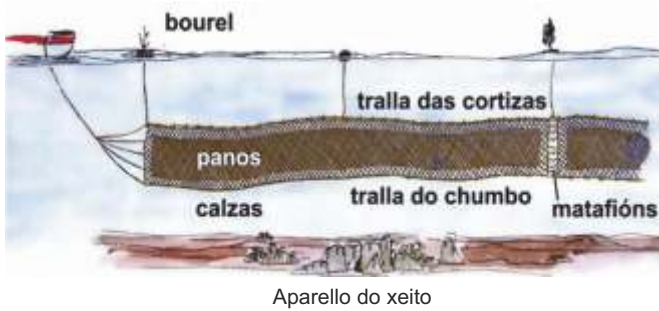
-Las dotaciones y barcos xeiteiros de las cuatro Rías, o sea desde Finisterre a La Guardia, acompañaban a la manifestación desde Santa Eugenia de Riveira a Villagarcía. Era un poco serio en aquel tiempo ver tanta gente y barcos reunidos. Las dotaciones saltaban a tierra y todos llevaban un objeto en la mano, a hombros, así era un remo, bourel, ganapán, caña del timón, vara de portar, verga, cerreira, madeja de hilo, agujas de atar. Formaban escolta a los dos lados de la calle, a pie firme. ¡Aquello si que daba gusto verlo, causaba una emoción muy grande! Las caas y calles engalanadas, tanto alumbrado y tanto fuego, castillos de toda clase.

Era un verdadero placer ver aquello y tener buen apetito. Como la fonda era el barco y como había ganas y buena voluntad de hacerlo, unos una cosa u otros otra, todos comían bien, y sonaba muy alegre el grito: “caldeirada lista” y a comer sardinas salpessas con patatas... ¡le tensamos bien la jarcia!... ¡rayo que buenos estómagos!... estaban buenas; y unos vasetes por encima, y... venga a tierra para oír lo mejor.

De doce a una de la mañana ya se advertía entre tanta gente, que andaban por allí las patrullas de hombres de buen humor, y se sentían cantar a coro sus versos marineros:

Somos pescadores de xouba y sardiña,
atún y corbina, faneca y buraz
más no le tememos a la vil traíña
porque en esta ría nunca la verás.
Abajo la traíña que roba nuestro pan
Rataplán... rataplán... rataplán
Abran paso a los xeiteiros,
que en comparsa unidos van.

Los más destacados eran de Cangas, Puerto del Son, Pontevedra, Bayona. Y todos tan contentos, a la orden de los patrones que no nos dejaban pie; nos res-



Aparello do xeito

petaban, los respetábamos y, sin embargo, todos éramos iguales.

Aquel don Eugenio Sequeiros, que siempre estuvo al lado de los humildes, aquel don Eugenio abuelo de la esposa de don José María -se refiere a nuestro querido Castroviejo- que tanto defendió el xeito.

Mucho le recordamos.

Lástima grande, que ya en aquel entonces, el ministro Silvela, en aquella visita a Villagarcía, no escuchara las manifestaciones de protección al xeiteiro que le formularon. Nada se hizo.

Propietarios de "xeitos" de 1874 a 1905

Feliz memoria la de Chuco Novas que aún recuerda a muchos de los que, en los años de 1874 al 1905, eran dueños de xábegas, xeitos, salazones y fábricas de conservas, y nos cita a algunos de ellos, establecidos desde la Roiba, Beluso, hasta Pescadoira en Bueu

De Bueu: señores don Salvador Massó Palau, Narciso Galup Verges, Ignacio Riobó y Carballo, José Dominguez Fontenla, Francisco Agulla Villanueva, Juan Verges y Col, José Agulla Olavarrieta, Jaime Bolibar Galup, Abelardo Gil y Martí, José García Parada, Francisco Ruiz Pazó, Mnuel S. de la Rúa, Nicolás Garrido; de Cela y Bueu. Pedro Piñeiro y Antonio Perez de Aguete, Seixo, Heraclio Méndez; de Cangas. Graña, de Santa María de Beluso. Agus-

tín Pla Aballe; de Vigo, Juan Tapias y Darío Lameiro.

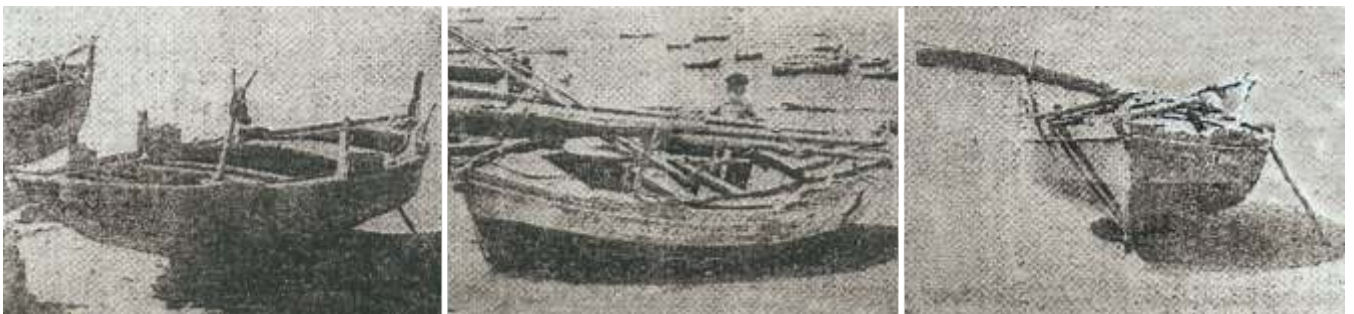
Bien vale esta referencia de nuestro pescador cronista para regoce de memoria y para emocionada gratitud hacia las personas que llevaron y llevan esos nombres, que tanto influyeron en la prosperidad económica de nuestras rías. Para todos ellos, gracias al recuerdo de Chuco, nuestra admiración y nuestro respeto.

¡Que tiempos aquellos! No podemos quejarnos del mar, nos hemos portado muy mal con él.

En 1898, cuando la guerra de Cuba -dice nuestro Cide Hamete Benengeli- vendíamos la sardina en el mes de junio hasta a peseta el millar; el ollomol pescado a liña, con anzuelo, a mano, a 0'15 pesetas y a 0'25 el par, para la fábrica de los señores Massó, de Bueu.

En 1903 vinieron las traineras, que hicieron la suya. ¿Resultado de todo ello? ¡Como quedó el mar! En 1907 y 1908, al probar por la mañana en la Ría de Vigo y no levantar pescado, como los vapores las remolcaban -siempre hay alguno con chispa- decíamos: ahí viene la "langosta" (plaga) porque ¡eran tantos!: Prueba aquí, prueba allí, acababan por levantar la pesca y... sonaban los pistones, que sonaban en nuestro corazón marinero. A los pocos lances daban la señal de partida, y, a vender. Al día siguiente ya no había que ir al sitio para nada.

Los "ardoristas" -no se puede negar- cuando hay xouba mezclada con sardina, dan el lance, recogen 60 o 80 cestas, meten el primer truel y si hay alguna sardina mezclada -siempre parecen más de las que hay por estar a flote- la escogen y lanzan por la borda la xouba. De las 80 cestas recogidas, llegan a separar 10 de sardina.



He aquí tres tipos de embarcación "xeiteira". En el centro la audaz, valiente y magnífica doma, ilustre por sus épicas hazañas pescadoras: ese cascarón de nuez, como dice Chuco Novas, que amparó a la familia, que unió a la familia y fué elemento esencial de nuestra economía. Barquitas para bravos hombres, para gigantescos corazones. Fotos: Bene

Esa cantidad de pescado muerto, devuelto al mar una y otra noche, le apesta muy pronto y en los siguientes días se advierte ya el resultado en los lances.

¡Que vida le hemos hecho al mar!

La lluvia, venero de riqueza

Influye mucho en el mar la temperatura. Los años secos no son pescadores -dice la experiencia de Chuco- el mar quiere buenas primaveras. Que después del desove no haya maruxías para que se conserve la cría.

Los años húmedos, de muchas lluvias, favorecen y sa-zonan el mar con sus aguas dulces; las tierras, arena y lo-dos que la lluvia arrastra al mar son la comeduría -el pasto- ideal para los peces, y al enturbiarse el agua en las rías entretiene en ellas la pesca y favorece su captura.

La tronada del Este ejerce gran influencia para el arribo de la pesca a la costa, ya que al ponerse el agua caliente el pescado sale a la superficie y hace que aboque a las rías. El agua templada contiene la comeduría -mantenemos el vocablo de Chuco por más expresivo- de toda clase que hay en alta mar, y las corrientes y vientos favorables la conducen a la costa.

El pescado sigue tras esa comeduría y con él viene a las aguas tranquilas. Esos remansos de paz ya no los tenemos, porque las malas artes de la pesca los remueven y los destruyen. Las pocas especies que perduran ya no tienen el sabor, ni la substancia que les daban esa comeduría ideal.

Entre los años 1915 y 1925, cuando escaseó la sardina y vino el espadín, fue en años lluviosos, húmedos, llegando a las bocas de las rías por gustarles más el agua dulce y la comeduría que desembocaba de los ríos. Los noroestes moderados o suroestes son atrayentes y pescadores. Cuando en su época “purga” el mar, en esa agua viene entretenida la sardina. Los nortes no son pescadores.

En 1897 hubo un norte que duró nueve meses seguidos, y en lo que debía ser la plenitud de la cosecha no se vió ni una sardina en la Lama de Ons; la había en Finisterre, y por fuera de Sálvora, porque como allí donina tanto la corriente va la comeduría hacia el sur, y con ella la sardina.



A chegada do peixe 1872

El "xeiteiro" es incompatible con el arte del arrastre

Los xeiteiros no podemos concebir las artes de arrastre. No admitíamos ya la traíña, como lo expresamos en aquella manifestación de Villagarcía ante el Rey y el ministro Silvela. Tanto bou, tanta pareja, tanta baca por los mares, dan vuelta a todo con los aparejos del arrastre. De islas para dentro, donde quiera que lo echen todos cogen fondo; de cerco, de jareta son todos. Si no es en la Lama o entre Islas, es el las rías, en las postas y ensenadas, donde tiene su paradero la pesca.

Tantos lances así, por tanto barco con esas artes, como se está viendo dentro de la ría o en la Lama de Ons -por algo se le ha puesto el nombre de Lama, porque es un buen fango y buen comedero- no se deja tranquila a la sardina. Se draga el mar como si fuera un canal. Cuando acaban de meter el lance a bordo, hay que ver como vienen las teles del plomo, calza y pedreira; todo es puro fango. Así se ve a los que se encargan de escoger el “inature”, todo el es de clase menuda:inguados, pescadillas, rapantes, pulpos, anguiachos, almejas, vieiras, buraces...

Esto es lo que representa el arrastre, eso es lo que hacen esos aparejos en el mar. Fíjense bien. ¿Que vamos pues a esperar del mar? Hambre, nada más.

Los del xeito y la xábega, los de los aparejos honrados, legales, ya lo previmos hace muchos años, en aquel 1899.

El desove del pescado y protección a la cría y al criadero

El anciano xeiteiro, conocedor del mar, verdadero y natural biólogo de él, es una voz autorizada, sin

duda, y en este clamor que alza va el clamor de una raza maravillosa, de una grandiosa estirpe de hombres de mar que tiende a desaparecer -entre ellos asimismo, el pescador de la gamela. No pretendemos encontrar en ellos la matemática precisión del investigador oceanográfico, del resultado meticuloso y cuidado del laboratorio analizador; veamos en él la gran verdad en su magnífica y sencilla exposición.

Aun encontramos más clara, en los escritos de Chuco Novas, su apreciación cuando se ocupa del desove del pescado, donde se pregunta:

¿Donde será el sitio más apropiado para el desove de la pesca? En los cantiles más próximos a las playas, en los fondones, en regos -seguimos fielmente a nuestro hombre- limpios, en los que existen entre piedra y piedra. Los calamares lo hacen muvho en esos lugares, y en canal en que hallen esa defensa; y cuando llega su hora lo realizan donde se encuentren, cuidando la cría lo mejor que pueden. En Primavera, al amanecer, en un buen día de sol ya se ve aquella nube de peces, que parece barro, tan tiernecitos que da gusto verlos como gozan la luz solar al lado del muelle, al de un golfeiro, o de otro parapete o defensa.

Hemos observado que a primeros de Abril, al dedicarse un bateo a la ardora y echar el aparejo en el tendal, se encontraba alguna xouba pequeñita pegada entre las mallas, aquella misma parrocha que en el mes de Octubre y Noviembre serviría para la conserva. Es observación que comprobamos varios años. Ya en antiguos tiempos al varar las lanchas del xeito en las playas y vaciar el agua que traían, se encontraba la xouba pequeña, con algún cabalucho también pequeño, porque éstos venían tras ella ya que la xouba era su comeduría; y aquellas nos daban a conocer que el tamaño sería en Noviembre el propicio para que la pesca de las xábegas, al que los salazones denominaban “pescado de barilla” propio para el tabal.

Años después de 1888, al aparecer las fábricas de conserva ya se hacían algunas piezas para xeito, de 14 en 20 centímetros, y cogían ese pescado de bari-lla, que es el que hoy capturan en el fondo de las rías. Es decir, lo que entonces se cuidaba en plena mar, ahora se persigue en el lugar de desove o criadero.

Este es el pensar de un pescador, que lo escribe -dice Chuco.

El pescado tiene su momento, este hecho o no, es adulto o no, así como un fruto cumplido que se coge en su tiempo y se conserva mayor substancia. Así le ocurre a la sardina que sea conservada en los meses de Agosto a Diciembre, que es cuando adquiere su plena sazón.

En aquellos viejos tiempos en que existía la veda y se llevaba con verdad, a mediados de diciembre las gentes compraban sardina del xeito para salar y tener así con que comer en la época en que se hacían los trabajos del campo. Se adquirían 500, 1.000, 4.000 sardinas, según las necesidades de cada pescador y cada casa. Todas esas sardinas tenían “fragada” propias mismamente para la sal, la mayoría hembras. Aquel era el pescado que estaba en edad para su captura. Actualmente llega el fin de año y apenas se ve sardina en condiciones de desove.

Se impone la veda, la veda bien estudiada, cual conviene a cada zona, y que la experiencia haya señalado como tal; pero con riguroso cumplimiento.



Las aves marinas en el mar son un protector del marinero

Este estupendo Chuco Novas aún no nos obsequia con una singular observación, pues como auténtico lobo de mar es un enamorado de las aves que vuelan sobre el, por las que el viejo pescador siente casi un culto fervoroso, y así se expresa:

-En las bacas y parejas que andan por el Gran Sole, los marineros cazan “pardelas” en las travesías, que según parece los compran los fondistas para servir- las en los comedores como si fuesen perdiz. Las cogen con anzuelo, y no saben esos rapaces el grave daño que se ocasionan a ellos mismos.



Lancha xeiteira restaurada

Las aves sirven de guía en el mar, indican donde va la comeduría y por lo tanto la pesca. Así se logra dar con el bonito, la sardina u otra especie.

*José Vidal de Bustamante, natural de Verín (Ourense), foi un xornalista que traballou no xornal republicano El Pueblo Gallego de Vigo sendo máis coñecido polas suas crónicas deportivas que asinaba como "Olímpico". Por este motivo, gardaba certa amizade con Johan Carballeira que foi quizáis quen lle facilitou a relación con Chuco Novas. Temos que dicir tamén que o seu irmán Enrique Vidal accedería por concurso en marzo de 1929 á escola nº 2 de Bueu na que permaneceu ata finais de 1930. O xornalista José Vidal, home de terra adentro, debeu quedar moi impresionado polo, para el, novidoso relato de Chuco Novas pois no encabezamento da entrevista fai a seguinte advertencia: **Si no sientes el mar, si no acucia tu interés la vida del pescador, o no la entiendes, no prosigas lector adelante: Esto no es para ti.**

Las aves hacen en el aire lo que los mascatos beneficiosos, éstos son los que tanta guía dan a la sardina y hasta indican la dirección que lleva.

Hasta en alta mar hacen falta las aves -termina nuestro experimentado pescador- Cuando naufraga un pesquero unos cogen la chalana, otros un simple madero; de noche es una luz la que les enfoca y señala, pero de día, solamente las aves ven al náufrago, vuelan sobre él y así llaman la atención de los barcos, que de este modo dan con ellos y son su salvación. El náufrago debe llevar algún pescado al lanzarse al agua, para atraer mejor a estas aves.

También para eso, con su gran sabiduría, puso Dios en el mar a las aves: para pescar peces y hombres.

Aquí terminan los papeles de Chuco Novas, de los que sentimos su fin, pero siempre nos queda la esperanza de que aun podamos obtener de él una segunda y tercera parte. Y por nuestra banda solo podemos agregar: ¡LAUS DEO!

José Vidal de Bustamante

Barcos de papel

Cada cousa é pr'o que é

O' Xedas



O misterioso Exipto en Bueu

Xa hai uns cantos anos, atopámonos cun curioso anuncio dunha festa que se ía celebrar en Exipto, *importante barriada de Bueu* que non quería ser menos entre as diversas festas que se celebraban na localidade. Ao que parece, os mozos do lugar decidiron organizar duas verbenas en setembro de 1925 e para iso contrataron unha banda de música, quizáis a de Cangas por ser habitual, e unha *colectividade musical* denominada "Os Bichocos".

Esta pequena banda, a primeira de Moaña, xa fora fundada en 1880 por Fernando Costa e foi o xérmolo de moitos músicos profesionais daquela vila.

Contodo, cabe dicir que foi o curioso nome deste barrio o que nos chamou a atención e pronto soubemos que compartía o topónimo cun lugar da parroquia de Abanqueiro no concello coruñés de Boiro, tamén denominado Exipto. Ata o de agora, que saibamos, esta denominación estaba considerada como única en Galicia e quizáis tamén en España e Portugal, ao ignorarse a existencia, ao menos por un tempo e pode que por isto, do noso Exipto. No caso da localidade boirense sabemos que recibiu este nome por estar situado no mesmo unha pequena ermida dedicada ao episodio evanxélico da Fuxida a Exipto da Sagrada Familia que se conmemora no ciclo de Nadal.



Por isto, xa que as festas destes mozos eran en setembro, e porque non atopamos ningunhas referencias haxiográficas ou devocionais a pesar de situarse na contorna da igrexa parroquial, poderíamos considerar este topónimo como algo misterioso, exótico e incluso chusqueiro como ocorre co mesmo Exipto de Boiro onde tamén teñen un lugar chamado *Korea*.

Neste sentido, poderíamos pensar nun alcume colectivo derivado da lonxanía do centro da vila e non que os seus veciños se adicasen a contruir pirámides ou a andar de perfil. Mais, igual que ocorre co Exipto de Boiro, cabe que teña tamén unha orixe relixiosa, relacionada coa capela dos Santos Reis e o ciclo do Nadal durante o que se celebraban esta efemérede e máis a dos Inocentes.

Como fose, o certo é que este topónimo desapareceu hai xa moitos anos (pensamos que na República) e situábase no barrio do Enleito.



Os bodenses

Hai topónimos aos que resulta moi difícil derivarlles o seu xentilicio e entre eles está o de Bueu con esas tres vocais seguidas que deron orixe ao confuso *buenenses* (*bonenses* son os de Bon) e *bueuenses* de difícil expresión polo exclusivo cuatriptongo, aínda que os de Beluso tampouco o teñen doado con belusenses porque belusinos soaría moi extraterrestre. Son bastantes as poboacións que nestes casos recorreron ao étimo latino para formar o seu xentilicio como pacenses (Badaxoz), bilbilitanos (Calatayud), onubenses (Huelva), calagurritanos (Calahorra)... e cremos que o xentilicio de Bueu debería ser *bodenses*, máis fácil de escribir e pronunciar pois o seu étimo latino é *bodetum* > *boedo* > *boeu*. Só é cuestión de asumilo, usalo e normalizalo.



O Cultivo do arroz en Beluso

Como andamos a tratar de asuntos máis ou menos exóticos e como Exipto está entre os maiores produtores de arroz do mundo, traemos a conto este asunto do que quizais non saiban nin veciños, nin eruditos nestes temas, se é que os hai. Ocorreu que cara ao ano 1812 había xurdir o concepto de saúde pública facendo fincapé basicamente nas áreas de hixiene e de loita contra as epidemias, centradas nas Xuntas de Sanidade Local. Nestas datas pensábase que o paludismo se producía por *miasmas* emanados das augas estancadas como as usadas para o mollado do liño. Pero onde se detectaba un problema maior era nas plantacións arroceiras do Levante español e por iso propúxose a plantación do arroz de secano traído das Filipinas cuxa experimentación en Galicia se fixo en 1831 na parroquia de Beluso. Porén, o proxecto resultaría fallido, non pola calidade do arroz que era óptima, senón pola falta de hábito no consumo deste produto que non tivo éxito no mercado galego. Contodo, que se saiba que Beluso foi o primeiro e único produtor de arroz de Galicia... aínda que só houbo unha colleita.

Ulo Bueu?

Xa non aparecía no 2017 e na edición de decembro do 2018 do Atlas das Grandes Áreas Urbanas (M^o. de Fomento) tampouco... Esta nova edición realiza por vez primeira unha división de Galicia en seis áreas e non as sete clásicas, que atende a outras tantas cidades. Para Fomento, Vigo e Pontevedra xa son un único ente a efectos estatísticos, denominado Área Urbana Vigo - Pontevedra formada a estes efectos por 14 concellos: *E Bueu?*





Vento nas Velas



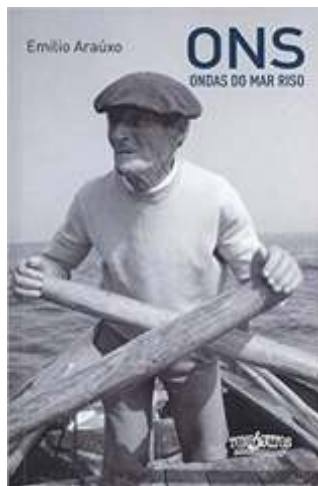
No sábado 22 de setembro do pasado ano e con motivo da presentación da primeira fase do reconstruído Asteleiro de Purro tivo lugar a presentación de dous libros de temática mariñeira. Un deles, baixo o título de *Vento nas velas*, obra do fotógrafo Xurxo Lobato, xa editado en novembro de 2017, analiza a cultura marítima da comunidade a través das súas múltiples manifestacións ao longo dos séculos. Máis de 200 fotografías do autor reflicten o extenso patrimonio marítimo histórico de Galicia a través de múltiples manifestacións: Barcos en navegación, carpintarías de ribeira, museos do mar, faros, muíños, igrexas de estilo gótico mariñeiro ou os pobos mariñeiros máis representativos, conforman unha obra publicada en tres idiomas (galego, español e inglés) que pretende ser un medio de difusión da cultura marítima galega e aglutinar as singularidades da súa arte máis representativo. Contodo, son as embarcacións tradicionais as principais protagonistas do libro adquerindo cadansua un selo de identidade a través dunha ficha técnica que inclúe dornas, gamelas, racús, galeóns, botes, traíñeiras, bucetas... As fotografías contan co apoio de textos de Avelino Ochoa, José Ramón Soraluce, Felipe Senén López e Liño Prieto, figurando entre as imaxes varias das embarcacións da asociación Os Galos navegando na ría.

A dorna, a gamela e o galeón



Este libro foi presentado como novidade na mesma data e acto que o anterior e no mesmo faise un pormiudado estudo sobre tres das embarcacións tradicionais máis características de Galicia: a dorna, a gamela e o galeón. O traballo foi elaborado polos enxeñeiros Guillermo Gefaell, Pedro Pernas e Rocío Lourido, ademais de contar coa colaboración do Museo Massó e co apoio da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial dentro do proxecto Proamare 2013 e editado pola Deputación de Pontevedra. O libro inclúe información sobre cada tipo de embarcación, a descrições das súas características, dimensións, tipoloxías, usos e fotografías, incorporando un anexo dixital con infografía tridimensionais.

Ons. Ondas do mar riso



O pasado ano saiu do prelo este novo libro do filósofo, fotógrafo, etnógrafo e tradutor Emilio Araújo no que tenta afondar e amosar a realidade dun mundo, ou duns mundos, que case xa non son. Nesta publicación dirixe a súa ollada ás xentes da illa de Ons de quen recolle o seu testemuño oral para dispoñelo de xeito que a voz narrativa está ausente. O discurso oral é o protagonista real e cabe que foron recollidos en distintos períodos dos anos noventa. Esas intervencións orais cobran valor e presenza ao articulárense nunha disposición poética que, dalgún xeito, posibilita achegarse a eses diálogos coma se fosen monólogos nos que as persoas interpeladas facilitan que recoñezamos a toponimia e a tala-sonimia que rodea a illa; que cheguemos, dalgún xeito, a compor unha idea do que foi noutro tempo, das relacións consuetudinarias que desde ela se estableceron con particularidades únicas xeradas nun mundo conformado por labores agrícolas e mariñeiros, oficios aos que as máis das persoas de Ons se dedicaron.



Premio e nova novela de Marta Currás



Marta Currás

Ainda que con certa demora, pero aproveitando a presentación do seu libro en Bueu o 10 de maio pasado, queremos darlle os nosos parabéns á escritora e bióloga de profesión Marta Currás Martínez, natural da nosa vila, por ter alcanzado, a finais de outubro do pasado ano, o XXII Premio Literario Nostromo: *La Aventura Marítima*. Este galardón, convocado pola Asociación Amigos de Nostromo, o Museo Marítimo de Barcelona e a Editorial Juventud, recaeu na sua obra *La memoria de las olas*, novela que conforma un relato de aventuras e misterio con diferentes tramas e personaxes interrelacionados entre si no Vigo de 1924, cunha misteriosa epidemia de trasfondo e a investigación dun crime sen resolver.

A parte do noso interese persoal e afectivo, temos que sulñar que este é o único premio literario dedicado ao fomento da cultura marítima dos que se outorgan en España e un dos poucos a escala internacional. Tamén cobra especial importancia este premio pois trátase da segunda escritora que se fai con el nos 22 anos que tén de existencia, ofrecendo unha mostra de calidade e alta literatura escrita por mulleres que debe continuar potenciándose. Este premio vén ser ademáis como un estímulo para unha escritora que se vai consolidando, despois de irse curtindo no relato curto como *Historia de una sombra* e nas posteriores novelas de gran éxito como *Templados por el sol*, *mecidos por el viento* ou *El signo del cartógrafo*.



Dous exitosos libros sobre o narcotráfico



Cabe que a maioría das presentacións de libros, case todas organizadas pola Librería Miranda, non teñen como temática central o mar, pero as relacionadas co tema de moda como é o narcotráfico, si que gardan unha certa proximidade con el no que se refire, ao menos ás embarcacións utilizadas que ben poderían dar para un artigo sobre este tema. En agosto foi presentada a coñecida "Fariña" de Nacho Carretero e a comezos de decembro "Vivir sen permiso" de Manuel Rivas, ambas xérmolo de cadansua serie televisiva.

A gran travesía de Chiruca Macallás



A finais de novembro, de novo a través da Librería Miranda, presentouse o libro "A gran travesía de Chiruca Macallás", escrita por Xurxo Souto. Coa forza do relato oral e de elementos fantásticos e surrealistas que nos remiten a atmosfera gráfica de Urbano Lugrís, este relato conta a viaxe do barco arrastreiro "Macallás", rumbo ao Gran Sol ao mando dunha muller, posuidora dun particular universo, a través do cal se nos vai revelar unha historia de superación inserta nunha marea singular con ton epopeico.

Rosa Elvira Caamaño: Pintora e profesora

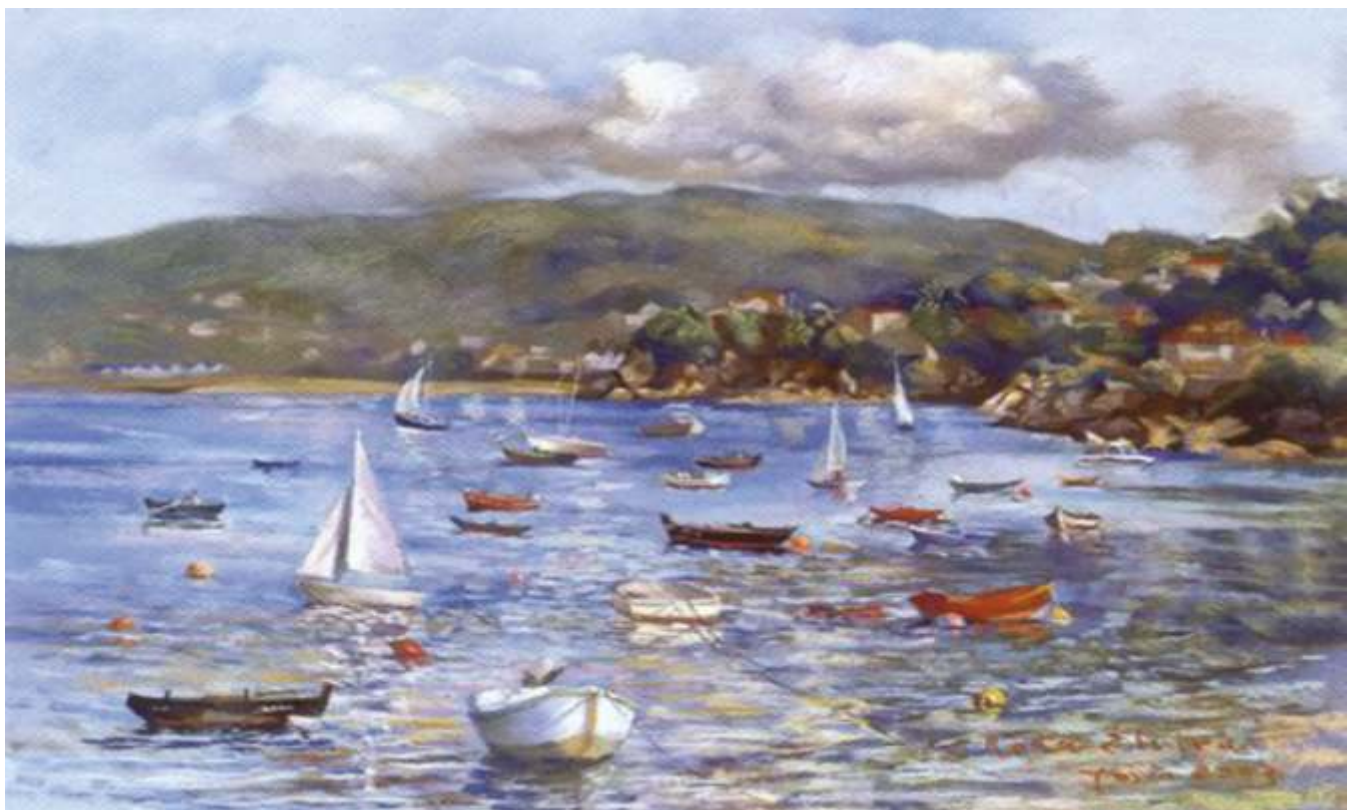


Rosa Elvira

Nesta ocasión traemos ás no-sas páxinas á pintora nacida en Bueu, Rosa Elvira Caamaño Fernández que ademáis é licenciada e doutora pola Facultade de Belas Artes da Universidade Complutense de Madrid e exerceu de Profesora Titular de Pintura na Facultade de Belas Artes de Pontevedra. Durante unha parte da súa infancia, residiu en Meira (Lugo) na casa duns familiares na que recollería os primeiros estímulos artísticos que comezaría a plasmar na creación propia de tiras de papel translúcido que proxectaba cunha máquina de cinema infantil.

De novo en Bueu, comeza o estudo do bacharelato que continuaría en Pontevedra para ini-

ciar logo a carreira de Farmacia en Santiago que vai deixar ao trasladarse a Madrid. Aquí vai preparar o ingreso na Escola Superior de Belas Artes de San Fernando, asistindo ás clases do notable debuxante, pintor e profesor Pedro Martínez Sierra. Xa na escola de San Fernando realiza os estudos de Licenciatura e logo o Doutorado, tendo como profesores a notables artistas dos que adqueriría os seus coñecementos e mestría. No ano 1977 participa con outros compañeiros de facultade nunha primeira exposición colectiva na Casa de Velázquez de Madrid. Tres anos despois remata os estudos, obtén o título de profesora de debuxo e realiza a súa tesina sobre *O caballo na arte*, coa que obtén o título de licenciada en Belas Artes. En 1982 gañaría por oposición libre, co número tres de España, a praza de profesora agregada de bacha-



Praia de Beluso. Pintura ao pastel

relato, impartindo a docencia nun Instituto de Guadix, Granada. Non ano seguinte retorna a Madrid, impartindo clases nun instituto da capital e comeza a preparar os cursos de doutorado en Belas Artes. En 1984 participa non premio Branco e Negro, recibindo a súa obra a atención da crítica e co inicio do novo curso obtén destino definitivo no instituto de bacharelato Leopoldo Cano de Valladolid. En 1985 realizaría a súa primeira exposición individual na sala da Caixa de Aforros Municipal de Vigo e nos anos seguintes vai concorrer coas súas obras a diferentes e recoñecidos premios e concursos.



Paisaxe de rocas en Bueu. Pintura ao pastel

Xa en 1989, viaxaría a Xénova, onde obtén unha bolsa para estudar na Accademia Ligustica dei Belle Arti na que fai investigacións na Sobreintendencia de Belas Artes de Xénova, no arquivo da Accademia Ligustica, na biblioteca Berio...

En 1990, a Accademia Archeologica de Roma vaina nomear Académica Correspondente, sendo proposta tamén como Accadémica Ordinaria pola Accademia Dei Santa Chiara de Xénova. Deste período italiano recollemos as palabras que sobre a súa pintura nos deixou o crítico e historiador Vitaliano Rocchiero: *Valéndose dun coñecemento do debuxo e da harmonía da cor, así como reelaborando as sensacións e as impresións sentidas, Elvira volveu a representar*

aquelas esquecidas "naturezas mortas", que no presente caso poderían chamarse "naturezas vivas". Tres virtudes esenciais presenta Elvira: honestidade, coñecemento e paixón, que son o pasaporte ideal e moi concreto para as fronteiras artísticas do mundo.

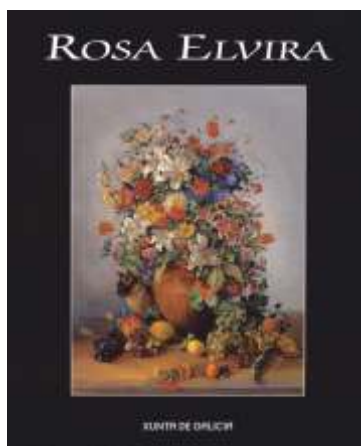


Malva Real. Óleo

En 1991 le a súa tese doutoral na Facultade de Belas Artes de Madrid, obtendo un sobresáinte "cum Laude" por unanimidade e o título de Doutora en Belas Artes pola Universidade Complutense, accedendo logo como profesora axudante na Facultade de Belas Artes de Pontevedra, tras superar un concurso de méritos. Dous anos despois obtería por oposición a praza de Profesora Titular de Pintura da mesma facultade pontevedresa.

Desde aquí comezaría a súa contribución artística en Galicia co comisariado dunha exposición antolóxica sobre Serafín Avendaño á que trae 54 cadros, a maioría inéditos, procedentes de Italia e España e publica o libro *Serafín Avendaño 1837-1916*. Tamén se adentraría nos estudos de gravado, realizando obras con esta técnica e merecendo que unha delas figure no Parlamento galego. Foi tan amplo e intenso o seu traballo que sería longo enumerar aquí a súa participación en conferencias, certames, exposicións individuais e colectivas, comisariados, publicacións... que a levaron por Galicia, España, Italia, Francia, Arxentina, EEUU, Rusia...

Numerosos premios, medallas e recoñecementos avalan a súa traectoria, ata o punto de que no ano 2003 mereceu a publicación do libro *Rosa Elvira: Última obra*.





Co paso do tempo, o 2018 será un dos anos a salientar na memoria da asociación Os Galos, pois foi no seu verán cando puxemos fin ao proxecto de construción do bote polbeiro “Vila de Bueu”, logo de case 3 anos de traballo.

A súa botadura foi un momento moi anceiado por todos, mais tamén nos quedaba no corpo unha leve pena, a de saber que iamos botar en falta esas tardes compartidas co mestre Purro durante a súa construción, nas que descubremos a un bo home, e o seu saber facer.

Foron moitas as persoas que colaboraron na súa construción, e por iso tamén esté non é un barco máis na flota da Asociación, é parte de cada un de nós, é o noso barco!



A botadura do Vila de Bueu formaba parte da programación do noso XXII Encontro de Embarcacións Tradicionais, no que como xa ven sendo habitual, nos xuntamos compañeiros de diversos portos para celebrar en Bueu a gran festa anual da cultura marítima.

O Festival Marítimo de Pasaia



Ademáis da nosa rutina habitual cos barcos, o seu mantemento, reparacións, saída ao mar... temos que salientar como algo extraordinario a nosa presenza no País Basco pois antes do comezo do verán, tivemos a sorte de participar no Festival Marítimo de Pasaia, na súa primeira edición, e no que que Galicia era convidada de honra.

Os Galos acudimos co bote xeiteiro, como representante da tipoloxía naval endémica da nosa Vila. Alí poidemos navegar pola fermosa bahía de Pasaia, no medio de centos de barcos tradicionais reunidos para esta gran ocasión: de todos os tamaños e chegados de diversos portos como Cataluña, Francia ou Portugal.

Se ben era a primeira vez que se realizaba este evento, cabe salientar a boa organización do mesmo con multitude de actividades programadas, e as rúas decoradas con detalles mariñeiros para a ocasión.



XXIII ENCONTRO DE EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS EN BUEU

26 ao 28 de xullo 2019



musigal

son
actual

son
tradición

son
crianza

son
mocidade

son
muller

son
clásico

O Morrazo

Bueu | Xabier Díaz e Adufeiras de Salitre
22 de xuño

Marín | Amantes da terra
16 de xullo

Moaña | Anxo Lorenzo Band
27 de xullo

Cangas | Son galego/Son cubano
27 de agosto

 DEPUTACIÓN
PONTEVEDRA | Ano da
música

www.depo.gal

EDITA



Asociación de Amigos
das Embarcacións
Tradicionais

COLABORAN

