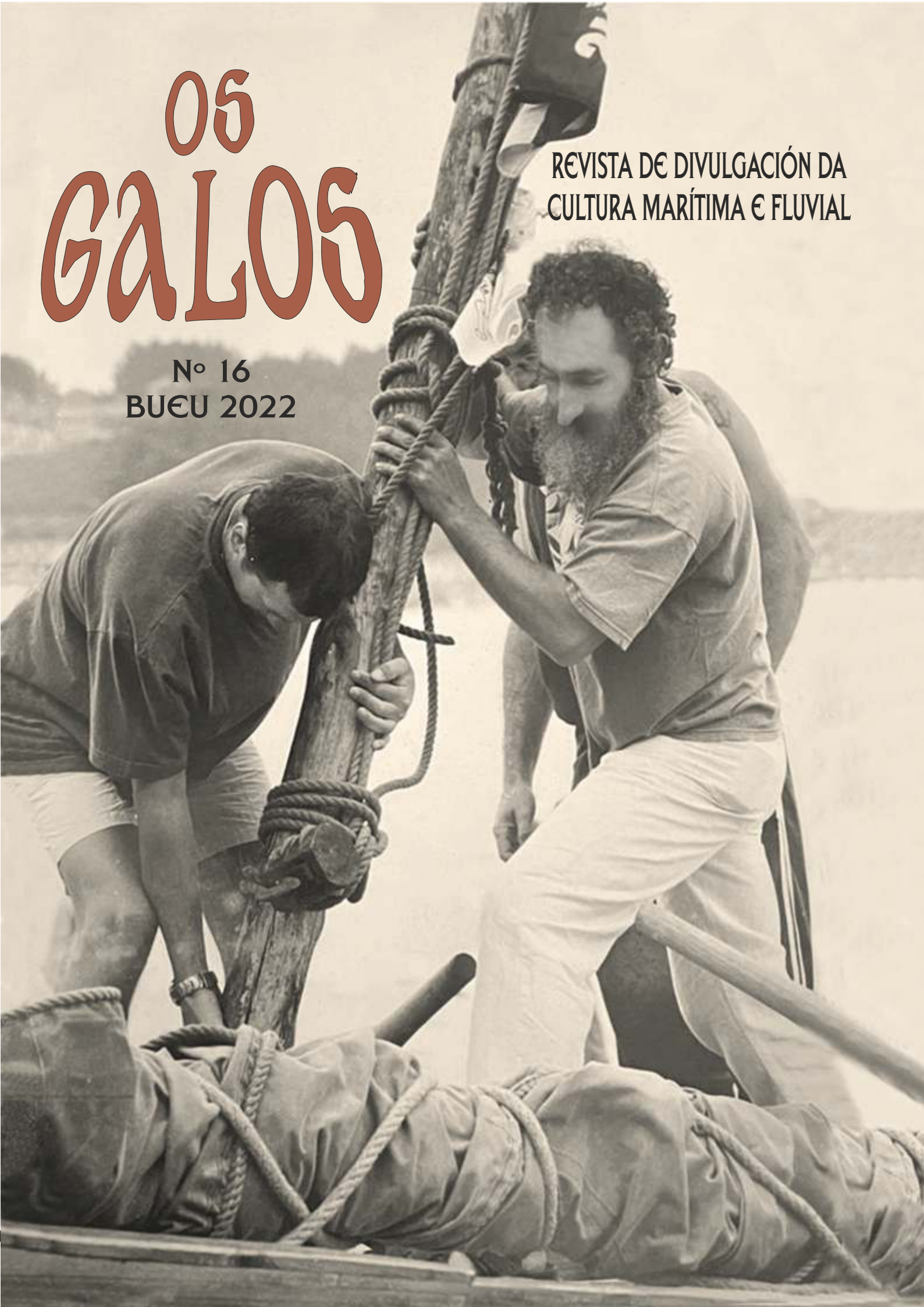


OS GALOS

REVISTA DE DIVULGACIÓN DA
CULTURA MARÍTIMA E FLUVIAL

Nº 16
BUÉU 2022



Presentación



Esta vez temos o corazón partido: se ben estamos satisfeitos por dar a luz un novo exemplar da nosa revista anual Os Galos nº 16, no máis fondo dos nosos corazóns aínda persiste a pena que sentimos pola perda (o pasado mes de decembro do 2021) do noso ben querido presidente e amigo: Víctor Domínguez. Dende aquel fatídico día sentímonos dalgún xeito como descabezados, sensación que, a pesar de facermos o relevo na presidencia da asociación, non nos serviu de alivio pois temos que enfrentar un árduo traballo para darlle continuidade e seguir sacando adiante todo o legado que el nos deixou.

Remontémonos aos anos 90 cando o Concello, xunto coa asociación As Lagoas, inician a recuperación do bote polbeiro e organizan os Encontros de Embarcacións Tradicionais en Bueu. Aparentemente todo empezou cando Víctor se fai cargo dese bote polbeiro. Pero el, claramente, xa tiña incorporado dende a súa infancia, certa esencia de mariñeiro tradicional. El era especial, polas súas veas corría sangue mareiro, as súas mans de aspirante a carpinteiro de ribeira podían facer arte puro cun simple pau. Sempre correu libre pola praia de Pescadoira e rebuscaba entre as areas os tesouros do mar. El sabía ver se unha pedra da beira era unha simple pedra ou se pertencía a unha roda de muíño. Sabía apreciar o verdadeiro valor que as cousas tiñan...

Así foi como se deu conta de que aquelas dornas e gamelas, que se queimaban nas fogueiras de San Xoan, había que rescatalas da queima e recuperalas. Unidos por esa inqueda, Víctor Domínguez, xunto cun grupo de amigos (entre os que eu lembro que estaban Paco e Marta, Fran, Antón, Fernando, ...) cando volven do Encontro de Rianxo no 1999, deciden fundar a Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais “Os Galos” de Bueu cos obxectivos da promoción, difusión e posta en valor do patrimonio marítimo local.

A partir dese momento a Asociación medra: Manolo, Rosendo, Santi, Fidel, Suso, Carmen, Carmela, Sandra, Lidia, Celeste, Carlos, Alvaro, Claudio, Fidel, Euloxio, Damian, Nano, Martín... Novas forzas e novos socios lle dan un empurrón. E unha serie de actividades inician a súa andadura, algunhas aínda hoxe están en vigor, outras foron quedando en desuso: “Concurso literario escolar” de relatos mariñeiros, recollida de “cousas da praia”, talleres de navegación, nudos e velería, campamentos de verán e de navegación “Singladuras no Morrazo”, realización dos “Encontros” de embarcacións tradicionais en Bueu, cabalgatas de Reis, construcións, reparacións e arranxos de embarcacións varias, ademais da edición da “revista Os Galos” entre outras cousas de menor relevancia.



Neste labor de revalorización da cultura marítima tradicional, desandando o camiño de destrución e desmemoria de toda manifestación desa cultura mariñeira, unha das accións máis importantes que lidera esta Asociación é a rehabilitación do estaleiro de Purro, que hoxe en día chamamos estaleiro de carpintería de ribeira da Banda do Río. Polo de agora, aínda non ten toda a esencia que Víctor lle quixera dar, xa que hai cousas que incluso se destruíron pero esperemos que pouco a pouco se intente recuperar debidamente. É por todo iso e por ti, Víctor, que seguiremos remando para que nada do que conseguiches na revalorización do patrimonio mariñeiro desta vila se perda. Bueu está en débeda contigo e, tarde ou cedo, será recoñecido todo o teu traballo de recuperación da memoria marítimo-tradicional.

Para que nunca se esqueza o teu legado a prol da nosa cultura, sempre estarás no noso corazón e na memoria, reflectida nas páxinas desta tua revista.

Boas singladuras amigo. Nós nunca te esqueceremos.

Ana Gil

Benito Mussolini “Il Duce” era de Bueu

Corrían os últimos días do mes de xuño de 1926, Mussolini e o seu Fascio xa alcanzaban cotas de popularidade, non só en Italia senón tamén entre os militares que gobernaban España baixo a ditadura de Primo de Rivera.

Nisto que na Arxentina se orixina un curioso debate sobre a orixe do “Duce” argumentándose que tiña nacido neste país, de pais italianos emigrados e asentados na Pampa e que o seu nome Benito, e non o italiano Benedetto, acreditan esta orixe arxentina...(?)

Mais, contra esta opinión vaise pronunciar o historiador do Ferrol, Ramón López Teijeiro, quen argumenta publicamente que Mussolini era de orixe galega e máis concretamente de Bueu: Afirmo que nesta vila hai unha familia de apelido Muxolín da que un fillo emigrara a Arxentina, asentándose nunha



Leo Bassi

vila denominada Puan (Prov. Bos Aires) onde casou coa filla duns italianos, tamén emigrantes, coa que tivo un fillo chamado Benito. Ao falecer o emigrante bueuense, a muller e o fillo retornaron a Italia e o apelido Muxolín foi italianizado como Mussolini.

Pero aínda argumenta máis, dicindo que este apelido vén de muxo e que os traíñeiros da zona lle chaman “muxoliños” aos rapaces do mar que traballan nos barcos... Non sabemos como reaccionaron as autoridades locais e veciños, quizáis abraiados e desconfiando desta nova, pero os ítalos

Gaggero, Montemerlo, Paganini... que? De seguro que en principio, ao mellor levaron unha sorpresa, pero cabe pensar que a súa reacción máis atinada fose a de levaren as mans á cabeza, ante tamaños dislates...

Dirección: Ana Gil

Redacción:

Anxo Telmo / Culturmar

Arturo Sánchez Cidrás

Carlos Roberto de Pacho

Celestino Pardellas de Blas

Damián Otero

Francisco Rodríguez Pastoriza

Humberto V. Santiago Esperón

Isidro Cortizo del Río

Lino J. Pazos

Lidia Nieves / Os Galos

Luis Davila

Lucía Novas

M. Castaño García

Salvador Rodríguez

Suso Framil / Os Galos

Xaime Toxo

Xerardo Dasairas Valsa

Maquetación: O´Xedas

Impresión: DC Artes Gráficas

D. L. PO-459/2006

Edita:

Asociación “Os Galos”. Bueu

INDICE

	Páx.
O problema do sal en Bueu en 1857.....	3
Conflito pesqueiro en Ons.....	7
Vello preto entre conserveiros.....	9
Nenos fotografados.....	13
Humor gráfico.....	16
O caso do cabo Alvariño.....	17
Poemas.....	20
O fútbol en Bueu.....	21
Homenaxe póstumo a Víctor	26
Barcos de vapor na pesca de arrastre.....	27
Víctor, navegante de antano.....	36
Misceláneas.....	38
Embarcacións tradicionais das Illas Atlánticas.....	39
Humor Bichero.....	44
Corsarios ingleses no Pacífico sur.....	45
In memoriam Víctor. Culturmar.....	54
Illa de Ons.....	55
Novas e difusión.....	57
Actividades de “Os Galos”	59
Da boa madeira. Homenaxe a Víctor.....	63

*Nos sinaladores de artigos incluímos esta vez outra referencia ao noso patrimonio marítimo coas siluetas das embarcacións máis senlleiras do noso particular universo mariñeiro, algunhas rescatadas do esquecemento polos Galos.

O problema do sal: Convenio entre empresarios da salga de Bueu en 1857¹

Lino J. Pazos

Os problemas amoreábanse sobre os escritorios dos fomentadores de toda a rexión, pero os máis afectados polas continuas visitas dos inspectores de Rentas Estancadas eran os das rías de Vigo, Pontevedra e Arousa, que non saían do seu asombro ao ver como eran sancionados un tras outro por ter nas súas fábricas máis sal do que tiñan declarado, ao contabilizarlles a resalga, sal xa utilizado nos procesos de salga que era gardada nos seus silos para ser de novo reutilizada nos procesos de salgado do peixe.

O sal era, e é, un ben moi prezado, sometido naqueles anos, como sabemos, aos caprichos do Estado que mantiña o seu consumo suxeito ás draconianas decisións dos responsables das Rentas Estancadas, contra os que non había maneira de discutir as súas, nalgúns casos, arbitrarias decisións, como por exemplo que os fomentadores de Bueu e comarca tivesen a obriga de adquerir o sal no alfolí de Cangas, cando lles era máis doado e economicamente máis rendible facelo no de Marín, que en 1857 administraba con man férrea Agustín Cabañero, solicitando por escrito que lles concedesen este privilexio, *“obligándose a pagar, así bien, mancomunadamente, y a responder unos por los otros como tales fiadores”*.

Este requerimento xa viña de lonxe e así o 2 de agosto de 1855 van dirixirse en termos similares, aos responsables de Facenda, certificándolles que, *“a fin de que se les pueda compeler el pago de lo que lleguen a adeudar otorgan al intento la obligación más eficaz, especial y general que al efecto se requiera para lo cual sujetar sus bienes y a mayor abundamiento concedores todos de los perjuicios que podía seguirseles de afianzarse los unos en los otros convienen en ello y en que si por cualquiera evento diese alguno en quiebra llegando a no tener con que pagar pueda el Sr. Administrador dirigir la ejecución contra cualquiera o contra todos los otorgantes sin que les sufrague la menor excusa...”*.



Documento no A.H.P. Pontevedra

Este (1857) non era un mal ano² para os empresarios da salga de Bueu, as fábricas producirían durante ao menos seis meses, a pesca era abundante e as vendas estaban aseguradas...; os barcos cargaban innumerables barricas, medias pipas, tabais,

¹ AHP. Protocolos. Ca. 3529- Manuel Orge Ruiz.

² A Memoria da Xunta Especial de Caridade para as provincias de Galicia: “Elevou a xunta nova consulta, ofrecendo a consideración o abatido estado a que hoxe se atopa reducido o un tempo floreciente ramo do salazón e pesquería. Posuidora de datos importantísimos sobre a materia, expuxo ao Goberno, que non hai moito tempo existían repartidas en todo o litoral de Galicia, dende cabo Ortegaleira ata a desembocadura do Miño, 250 fábricas de salgadura, das que dependían 4000 lanchas dedicadas á pesca e dotadas con oito homes cada unha, atendendo que en anos próspero o produto desta industria chegara a ser de 15 a 20000 barricas de salgadura, que no seu movemento de exportación ocupaban 200 buques de cabotaxe, tripulados por seis homes cada un, por termo medio. Constátase, pois, sen considerar as ramificacións desta industria coa agricultura, as artes e oficios auxiliares, naturais seus, 6.000 persoas empregadas nas casas de salazón; 32000 nas lanchas de pesca e 1200 nos buques de cabotaxe. Total: 39300, sexan 40000, ou o que é o mesmo, 20.000 familias que nela labraban a súa subsistencia” (Marín daquela. Josean Pazos, que cita BOPP, 21 agosto 1857).

pandeiretas, con destino aos portos do Levante, e todo presaxiaba que o negocio iría en aumento nos próximos tempos..., pero chegaba o momento de facerse escoitar ante o Goberno civil de Pontevedra, e se fose posible, ante a mesma Corte en Madrid, debido ao que consideraban unha inxustiza relacionada coas cotas do sal, imprescindible para os seus negocios.



Salinas de San Fernando, Cádiz

Por todo isto, despois de varias reunións, os grandes propietarios dos almacéns de salga situados no termo municipal de Bueu, así como os do Hío, decidiron poñerse de acordo para que a súa voz fose escoitada onde se tomaban as decisións que lles incumbían, e para isto, despois de elaboraren uns cantos bosquejos do que pretendían levar a cabo, dirixíronse ao escribán Manuel Orge, para pechar o trato, cos compromisos legais que o asunto requiría.

O notario, utilizando o borrador que lle levaran, preparou a escritura pola cal, o día 11 de abril de 1857, reuníanse ante el “*los que asentaron llamarse D. Juan Moreu Santigosa, D. Félix Ferrer e Hijo, D. Andrés de Dios³, D. Agustín Plá⁴, de la feligresía de Beluso, D. Salvador Massó, D. Juan Vergés, D. Salvador Gil Montells, D. Tomás Galup, D. Francisco Gelpí, D. Narciso Galup, D. José Agulla y D. Pedro de Río, de esta vecindad, fomentadores de Pescados salados en el distrito...*”. Poucas veces se podería ver en Bueu tamaña reunión, xa que estes propietarios das factorías de salgadura representaban, posiblemente, a maior oferta de traballo da

comarca, e polo tanto do capital que se movía neste afortunado tramo de costa.

O escribán plasmou sobre o papel as necesidades que os fomentadores tiñan de facerse escoitar, como un só bloque, “*con otros de igual industria en la Provincia, acerca de varios asuntos concernientes a la pesca, salazón y demás dependencias análogas a la profesión, procurando desvanecer cualquiera obstáculo que les afecte a los intereses, han creído oportuno nombrar del mismo seno cuatro compromisarios que en representación de los aquí relacionados puedan desde luego tener reunión en la ciudad de Pontevedra sí en otro punto que lo deliberen los demás de la Provincia con el indicado objeto...*”, sendo elixidos para isto, José Agulla, Narciso Galup, Salvador Massó e Juan Vergés.

A comisión formada por estes catro fomentadores, con varias décadas de experiencia nun sector tan cobizado naqueles momentos, practicamente todo el en mans de familias cataláns, entre as que xa se daba una determinada endogamia, sería investida de facultades para, en caso de necesidade, designar ás persoas que “*reúnan las circunstancias de idoneidad y aptitud para que representándoles en todo cuanto haga referencia al derecho e intereses de las suyas pasen a la Villa y Corte de Madrid llevando los deberes (sic) de su cometido sin limitarles facultades conexas a la acción o acciones que promuevan obrando según les parezca conforme lo harían cada uno de por sí personalmente concurriendo a los Tribunales del ramo y que por consiguiendo no omitan medio ni diligencia que conduzca a defenderles...*”.

Como se pode ver, a asociación de empresarios de Bueu tiña posta a súa mirada nada menos que na Villa e Corte, onde pensaban obter algunha axuda complementaria aos seus negocios, posiblemente o abastecemento das tropas, ou calquera outro beneficio. O documento está firmado polos comparecentes, o notario Manuel Orge, e as testemuñas, Nicolás María Seijo⁵, Secretario do Concello de Bueu,

³ Este apelido o levaba Juan de Dios, Duque de Patiño, socio dunha fábrica de salga no término municipal de Sanxenxo en 1829.


⁴ Agustín Plá e Avalue sería alcalde de Bueu.

⁵ O ano anterior, o secretario Sr. Seijo, asinaba xunto ao alcalde de Bueu, Agustín Plá e Avalue, as Ordenanzas Municipales del Ayuntamiento de Bueu, que entre outras cousas poñía orde nas licencias de obras, prohibindo no distrito “la construcción o reconstrucción de toda clase de obras de cantería” sen o previo permiso do concello, así como se recomendaba branquear as vivendas, “interior y exterior” por ser a cal un “reconocido desinfectante de las miasmas pestilentes, al par que una medida de ornato público”; estas Ordenanzas, aprobadas en 1857, publicaríanse no 77. Nicolás María Seijo falecería en 1898 (Arturo Sánchez Cidrás. Páx. Web. Bueu)

Benito Campos e Ángel López. Unha semana máis tarde, e ante o mesmo escribán, preséntanse os elixidos deixando por escrito que, debido á necesidade de nomear ás persoas que poidan representalos, como quedara dito, en Madrid, acordan designar a "D. José Antonio Llinás y D. Juan Buet, de la Ciudad de Vigo ante el funcionario D. José Antonio Martínez, como también a D^a Francisca Romero, viuda de D. Francisco Burcet Romaní ⁶, de la Villa

de Marín... por tanto, en cumplimiento del encargo y facultades de los relacionados, desde luego otorgan que confieren el más amplio Poder cuanto se requiera y bastante sea a favor de D. Francisco Tapias y Ferrer de D. Juan Buch y Poch de la mencionada Ciudad de Vigo y de D. Manuel Fábregas de dicha Villa de Marín, para que juntos o cada uno de por sí in solidum pasando a Madrid eleven al Gobierno de S. M. las instancias que crean conducen-

Cincuenta y nueve



Hijo Secretario de este Ayuntamiento, Benito Campos y Ángel López de esta motivada Villa: de ello y conocimiento de la mayor parte de los M^{es}. comparecientes, yo el Escribano soy fe=

Antonio Gallego José Aguilera Juan Vergara
 Salvador Masio Salvador Gil Montelló
 Pedro Ferrer Bujón Aguirre
 Francisco Gelpi Pedro Del Rio Lomas Gallego
 Juan Nixon y Santoveña Manuel Orenda

⁶ Francisco Burcet Romaní, tiña fábrica de salga en A Mouta ao menos dende 1806, e formara parte en 1842 da representación dos empresarios do sector solicitando ao Goberno rebaixas no prezo do sal (Fomentadores de salazón, escabeche y conservas. Ría de Pontevedra, 1880-1960).

tes a que se aclare cualquier reclamación así en las liquidaciones de alcances y existencias de sales como por lo tocante a cuanto tenga conexión con los intereses de la profesión... ”.

A sinatura deste convenio estaba avalada polas testemuñas, Francisco Rúa e Agulla, Agustín Gelpí e Nicolás Portela.



Descargando sal dun galeón en Galicia

As xestións darían o seu froito, aliviándose a presión que os inspectores exercían sobre os empresarios da salga, aínda que co paso do tempo todo volveu ao seu lugar de orixe e os encargados de cubicar o sal mercada e atesourada nos almacéns de salgadura volveron a ter en conta o sal xa empregada, que, como dicíamos, coñecía-se como resalga.

Sobre estas inspeccións localizamos numerosos casos, entre eles poderíamos citar a visita de inspección, en maio de 1857, do inspector da Renta Estancada, Camilo Pereira, ás instalacións de Rita Solabarrieta, que *“mantenía en su almacén 284 quintales de sal limpia y 25 de resalga, quedando la primera en tres lagares con 72 sellos y la segunda en un lugar con cinco sellos”*⁷.

Ou a xirada á fábrica de Salvador Rocafort, en Marín, que tiña no seu alfolí 42 quintales de sal limpa e 48 de resalga, ademais de *“70 millares de sardina en salazón, con sales de San Fernando, en 14 barriles de 6 en pipa, con un peso total de 30 quintales”*.

Os problemas coa resalga non chegarían ao seu fin ata que o Estado, recoñecendo os problemas de competencia coa salgadura doutros países e o contrabando que xeraba a diferenza de prezos, resolveu

acabar co Estanco do sal, cousa que se levaría a cabo no mes de xuño de 1870, aínda que pronto declárouse en suspenso ata que a Real Orden de 9 de agosto de 1871 resolveu as discusións, pasando a mans privadas a súa venta e distribución.

Na ría de Pontevedra, Francisco Riestra adquiriu en novembro de 1873 a totalidade do remanente do sal de Torrevieja que quedaba no Alfolí das Corbaeiras, que ascendería a 11.919 quintales e 99 libras, dos que retira nun primeiro momento 10.000, pagándoos a tres pesetas o quintal, esperando ata o mes de febreiro do 1871 para facerse cos 1.919 restantes polos que abonará 5.759,97 pesetas, ou o que é o mesmo, 23.039,88 reais de vellón, aínda que a operación completa acadaría os 143.028 reais; meses máis tarde pretende adquirir polo mesmo prezo e procedemento os sales almacenadas en Marín, segundo o estipulado pola Real Facenda.

Non sei que tal lle iría o negocio ao Sr. Riestra pois os documentos consultados indican que o prezo do sal derrubaríase debido á entrada deste produto procedente das sañas de Setúbal, *“de inferior calidad, dicen, pero que se vende a menor precio, con rebajas de cuatro a seis reales”*⁸.



Alfolís de Pontecesures e Pontevedra

7 Fomentadores...

8 Fomentadores...



Ons: Conflito pesqueiro entre españois e portugueses.

O caso do *Río Múrtiga*

Celestino Pardellas de Blas

A Illa de Ons ten unha situación privilexiada nas Rías Baixas, facendo de ponte entre as rías de Vigo, Arousa e Pontevedra. Polas súas augas, ao longo dos séculos, navegaron barcos de todo tipo e teñen xurdido innumerables episodios de guerra, comerciais, pesqueiros, deportivos,...., e tamén, por desgraza, grandes traxedias.



As noticias de mediados dos anos 70 do pasado século, comentaban que os incidentes entre embarcacións de arrastre e palangreiros eran moi frecuentes debido a que os arrastreiros lanzan o seu aparello e navegan con el remolcándoo polo fondo. Sen embargo os palangreiros, deixan fondeadas as súas artes e, ao non se dar conta das boias destes, os arrastreiros as levan por diante, de aí que xurdan constantes incidentes entre as tripulacións das dúas artes.

Nas proximidades da Illa de Ons, produciuse un conflito entre un pesqueiro de Marín e varios barcos portugueses. Tivo lugar o 11 de abril de 1975. O día 15 o armador do pesqueiro *Río Múrtiga*, a pre-

gunta dos xornalistas, facía estas declaracións no xornal ABC: “ *Los tripulantes del pesquero Río Múrtiga no hicieron disparos contra barcos portugueses, ni llevan armas a bordo.* ”

O armador recibira unha comunicación doutro barco que lle servira de ponte para poder enlazar coa telefonía do *Río Múrtiga*, e grazas a iso puido comunicarse coa tripulación e preguntar sobre o acontecido, ao que lle contestaron dicindo que: “... *lo único que había ocurrido fue que el Río Múrtiga había sido apedreado por unos pesqueros portugueses* ”.

Segundo a primeira versión do arrastreiro, o accidente ocorreu preto das Illas de Ons en augas xurisdicionais españolas. O *Río Múrtiga* realizaba faenas de arrastre en fondos de 140 brazas. Nun momento dado, o arrastreiro español viuse rodeado por uns barcos palangreiros portugueses e sen máis, dende estes, comezaron a lanzarlle pedras.

O *Río Múrtiga* non fixo caso a esta provocación e co fin de que o conflito non fora a maiores, abandonou a zona.



Porén, os portugueses, na prensa do seu país, van a dar unha versión distinta, dicicindo: “... cuando el pesquero portugués *Gloria a Deus se hallaba pescando con sus palangres en la plataforma continental española, surgió el pesquero español Río Múrtiga, que impedía las maniobras del pesquero luso. El patrón portugués amenazó al español de abordarle con la proa si es que no cambiaba el rumbo...*”.



O “Río Múrtiga”

Seguindo coa versión que fan os portugueses: “... desde el pesquero español se hizo un disparo de escopeta que alcanzo en las manos al marinero portugués Antonio Nogueira...”. Parece ser que os portugueses no se amedoñaron e: “...contestaron lanzando piedras, mientras los españoles hacían nuevos disparos que alcanzaron al también portugués João Justo Portela...”. Sen sairmos da versión dada polos mariñeiros portugueses, estes din que mirando o cariz que tomaba a contenda: “...intervino otro pesquero portugués, el “*Cidade de Viana*”, contra el que también dispararon los españoles, alcanzando a tres marineros portugueses que resultaron con lesiones en brazos y piernas...”

Non sabemos como rematou esta trifulca, pois segundo a versión facilitada polos portugueses, rematan a nota de prensa é dicindo que: “...los heridos fueron asistidos en un centro sanitario de Viana do Castelo y el Sindicato Libre de esta localidad hizo público un comunicado en el que deplora la actitud de los tripulantes del barco español y lamenta los incidentes ocurridos”. O día 18 saía publicado na prensa galega e española a seguinte nova: “*Llega a Vigo el pesquero que protagonizó un incidente con palangreros portugueses en las proximidades de la Isla de Ons*”.

Agora van ser os pescadores marinenses os que dean a súa versión dos sucesos ocorridos. Contan que estiveron nunha situación moi apurada, pois víronse cos aparellos no mar e en discusión cos tripulantes de catro barcos portugueses, que os ameazaban apostados dous a cada costado: Os portugueses comezaron a lanzar pedras contra o *Río Múrtiga*... Entón, a tripulación marinense viuse na obriga de: “...sacar una escopeta de aire comprimido con el único ánimo de defenderse e intimidarlos, porque temieron que si tiraban botellas, lo único que tenían a mano, habrían herido a algún pescador portugués...” Na chegada do pesqueiro ao porto de Vigo podíanse ver claramente: “... los cristales rotos, una puerta lateral rajada y roto también el cono del radar. A bordo se han recogido más de 15 kg. de piedras, algunas del tamaño de un puño...”.

Relataban os mariñeiros galegos que este episodio é un máis dos moitos incidentes que pasan no mar, pero esta vez tivo excesiva publicidade, en especial pola prensa lusa. De todos os xeitos, todos se achegaron á Comandancia de Mariña para prestar declaración e presentar a correspondente denuncia.

Como dicía ao principio deste artigo, a Illa de Ons e as súas proximidades teñen unha enorme historia que contarnos. Esta que vimos de narrar é unha anécdota máis das miles que, cun pouco de investigación, se poderían aportar á historia deste arquipélago que forma parte do único Parque Nacional galego. Hai só que agardar a que a administración competente poña sobre a mesa as axudas necesarias para que a Universidade, Centros de Investigación..., e investigadores particulares teñan esas posibilidades técnicas e económicas necesarias para poderen realizalo.



Barcos de arrastre Foto: Santos Álvarez - Faro



Preito entre empresarios da conserva de Bueu polo plaxio nos deseños

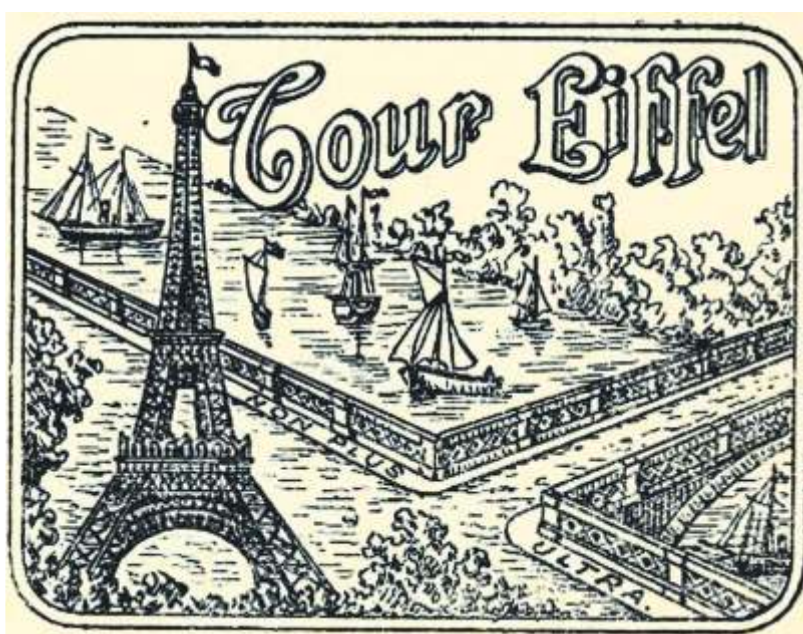
Arturo Sánchez Cidrás

A familia do vigués José Ramón Curbera Puig fai o seu aterraxe empresarial en Bueu¹ no comezo do século XX coa merca da propiedade fabril que administrara Alonso, Ferrer e Cía. Pon ao cargo da fábrica de conservas bueesas ao seu fillo José Curbera Fernández que exerce tamén de banqueiro². Este relevante grupo empresarial³ mantivo a actividade da fábrica en Bueu ata o ano 1908. As marcas⁴ coas que comercializaban eran “Tour Eiffel” (a partires de 1900), “Golden Beauty” (1900), “Monopol” (1908) etc.

A pesar de vivir en Vigo, durante ese período, José Curbera participaba na vida social de Bueu, como o facían os outros empresarios do sector, os Massó Ferrer, Juan Tapias, Bofill etc. Desde o peche da empresa J. R. Curbera en Bueu, as relacións persoais neste pobo fóronse distanciando, coa excepción da familia Massó coas que seguiron coincidindo en todos os círculos empresariais e recreativos vigueses. Contodo, os Massó xa viñan pisando forte no mundo conserveiro e eran amigos no persoal pero á vez competidores e rivais neste mundo dos negocios.

En 1916 os Curbera adquiren a fábrica de Alcabre que se sumará á que xa po-

suían en Ameixide en Hío desde 1911, e deciden plantarlle cara a Massó Hermanos pola suposta utilización fraudulenta da marca de conservas “La Cosmopolite”. Vano facer, en primeiro lugar, a través dun escrito en nome de José Ramón Curbera Puig presentado no xulgado de Bueu, o 13 de abril de 1916, polo seu avogado Timoteo Gay Fernández. É este un escrito de demanda a xuízo de conciliación á sociedade mercantil domiciliada en Bueu “Massó Hermanos” e polo tanto aos seus socios xestores, Gaspar e Salvador Massó Ferrer.



Tour Eiffel-Curbera. Arquivo Histórico. Oficina de Patentes e Marcas

¹ Comezara no mundo da conserva en 1892 ao rescatar as empresas dos seus irmáns Víctor e Agustín.

² Ao igual que os outros conserveiros, Juan Tapias e Massó Hermanos.

³ Acadaría un dos primeiros postos nunha clasificación de conserveiros galegos.

⁴ Sáiz, P.; Llorens, F.; Blázquez, L.; y Cayón, F. (Dirs.): Base de datos de solicitudes de patentes (España, 1878-1939), OEPM- UAM, Madrid, 2000-2008, <http://historico.oepm.es>



La Cosmopolite. Arquivo Histórico. Oficina de Patentes e Marcas

A finalidade desta demanda é dobre, por unha banda que os demandados se absteñan de fabricar e vender conservas coa marca “La Cosmopolite” e por outra que se indemnice ao demandante pola “*fabricación e explotación indebida*”. Previo ao acto de Conciliación, dáse a circunstancia, en aplicación da Lei de Axuizamento Civil (Artigo 189), da inhiación do xuíz Sr. Bolívar Massó por ser sobriño du-nha das partes. E ao non haber xuíz suplente, acó-dese autorizar para exercer coma tal a Daniel García Lis, o que fora o anterior xuíz municipal. A partires de aquí, Daniel García é quen se fai cargo do caso, promulgando a providencia como xuíz así como ci-tando ás partes para a conciliación e diri-xindo a causa.

Outro pequeno imprevisto deuse ao entregar a notificación a Gaspar Massó, pois este non estaba localizable, solucionándose a situación cando recolleu a mesma o seu irmán Salvador. Así chegamos ao Acto de conciliación celebrado o 28 de abril de 1916 no que compareceron en nome de J. R. Curbera, o seu avogado Timoteo Gay e por parte de Massó Hermanos, Salvador Massó, acompañados todos eles polos preceptivos “Homes bos”.

Nada máis comezar a representación do demandante, este expón os motivos que avalan, segundo eles, a súa petición de que os Massó de absteñan de fabricar e vender coa denominación “La Cosmopolite” e cos “*gráficos constitutivos de ditas marcas*”... *publicados nos boletíns oficiais da propiedade industrial do Ministerio de Fomento, números*

seiscientos treinta seis e seiscientos corenta nove, correspondentes ao dezaseis de novembro de mil novecentos doce e primeiro de setembro de mil novecentos trece”. Logo solicitan unha indemnización pola fabricación e explotación indebida da marca.

Para abondar na xustificación da denuncia e peticións, o avogado indica que o “*Sr. Curbera, é dono e tén debidamente inscrita no Rexistro da Propiedade Industrial desde o ano mil novecentos dez unha marca de fábrica coa denominación “Les Ex-*

quises” para distinguir sardiñas e peixe en conserva, cuxa marca consiste nun gráfico, coas letras J. R. C. pechadas nun rectángulo de marco ancho, seguido duns filetes. Exteriormente lese “*Spanish sardines - Packed in pure olive oil and tomato sauce*”. A etiqueta é rectangular, correspondendo á cara superior da lata de sardiñas e exteriormente hai outros



Spanish Sardines Nº 16845 J. R. Curbera. Arquivo Histórico. Oficina de Patentes e Marcas

rectángulos correspondentes ás catro caras laterais nos que se le respectivamente “*José R. Curbera-Vigo-Sardinas en tomate—Les Exquises e sardinas in tomato -sardines aux tomates. Nos ángulos figuran medallas obtidas en varias exposicións*”.

Incídese, por parte dos demandantes na intencionalidade de fraude por parte da sociedade Massó Hermanos ao solicitar estes “*en dezaseis de novembro de mil novecentos doce e en primeiros de setembro de mil novecentos trece, oficialmente o Rexistro de dúas marcas de fábrica para amparar a fabricación das súas conservas, cuxas descrições dos gráficos, consignadas nos boletíns oficiais da propiedade industrial números seiscentos trinta e seiscentos corenta e nove non deixaron lugar a dúbida acerca da intención dos peticionarios e da semellanza das súas pretendidas marcas coa que don José R. Curbera ten xa debidamente rexistrada.*”

E por se estas razóns non servisen dabondo, o avogado lembra que “*a Dirección da Propiedade Industrial [...] denegoulle ao Srs. Massó Hermanos a marca cuxa solicitude consta no Boletín Oficial de dezaseis de novembro de mil novecentos doce consignando expresamente que a denegación se facía polo parecido que dita marca tiña co número dezaseis mil oitocentos corenta e cinco da cal é dono*”.

Tamén o fai coa sentenza ditada pola Sala Terceira do Tribunal Supremo de Xustiza “*cuxas resolucións ampararon sen a menor dúbida nin discrepancia o dereito do demandante ao uso exclusivo da súa marca..., destrozando las aspiraciones de la Sociedad Massó Hermanos y poniendo fuera de toda duda su ilícito y censurable proceder[...]*”.

O devandito Supremo Tribunal engadiría na súa sentenza “*que dos feitos obxecto do expediente, das circunstancias que neles concorreron e das razóns invocadas, infírese que o propósito dos Srs. Massó Hermanos foi o de utilizar en proveito propio o crédito que no mercado xeneral tiña a marca dos Srs. Curbera*”. Despois de ratificarse nas peticións expostas polo avogado Timoteo Gay

e Antonio Benide, home bo de J. Ramón Curbera, toma a palabra o demandado don Salvador Massó por si e a nome do seu irmán e socio don Gaspar e contesta asistido do seu home bo don Tomás Bolívar Massó, maior de idade, desta veciñanza: “*que en canto ao primeiro extremo da conciliación que desde que lle fora notificada a sentenza da Sala Terceira do Tribunal Superior e aínda desde antes dela, nin fabrica nin explota o gráfico da marca “La Cosmopolite”, cuxa concesión fora anulada por aquela sentenza.*

E fai esta manifestación, como única á que se cre obrigado en canto a ese primeiro extremo da conciliación; pois en orde aos dereitos do demandante, derivados da sentenza, serán os que a Lei lle outorgue, independentemente do recoñecemento que se pide ao demandado. En canto ao segundo extremo da conciliación, non pode avirse a indemnizar prexuízo algún, porque non os hai, e porque o demandante carece ademais de dereito para reclamar esa indemnización.”



Marca rexistrada en 1899 e lata despois da denuncia de Curbera a Massó Hermanos

Cada quen non saíu do seu guión polo que ao non haber posibilidade de conseguir un acordo, o Xuíz dá por rematada a sesión “*acordando se expidan ás partes as certificacións que interesen de que eu Secretario certifico*”. Como era de esperar este acto de xuízo de conciliación foi un paso previo para unha posterior e longa demanda.



Catálogo Conservas Massó 1924

Ao falecer en 1918 J. Ramón Curbera Puig serían os herdeiros deste, os encargados de continuar coa reclamación, pois a vista na Sala do Civil de Pontevedra contra a sociedade “Massó Hermanos” sobre o uso da marca de fábrica, celebraríase case catro anos máis tarde, o día 10 de febreiro de 1920.

Consideracións

Aínda que as evidencias na similitude son claras, non tanto das marcas como dos gráficos e mensaxes que as configuran, as consecuencias, os resarcimentos etc. non sempre o son. Do caso que acabamos de expoñer habería que dicir que así como as marcas *Drapeau*, *Massó* e *Porrón* eran ás marcas finas de Massó, as “*Kayrel*” e “*La Cosmopolite*” eran marcas populares.

Tamén considerar que a marca “*La Cosmopolite*” foi rexistrada en 1899 e despois desa exposición de semellanza co “gráfico” da de Curbera, seguiríase fabricando durante décadas pero con formatos diversos tal como podemos ver nos catálogos de 1924.

Un exemplo do cambio realizado pola empresa Massó no deseño de “*La Cosmopolite*” vémosto na imaxe da deusa sobre a Terra, rexistrado en novembro de 1903, coa variación de “*Spanish Sardines*” en inglés por “*Sardines Espagnoles*” en francés.

Antecedentes similares

É bastante xeralizado o erro de pensar “que a propiedade das marcas xorde e se constitúe só e exclusivamente pola inscrición no Rexistro” de Patentes e Marcas. Exemplo disto e da utilización dunha marca de J. R. Curbera dáse cando este fabricaba e vendía dende 1900 conservas coa marca “*Golden Beauty*” sen rexistrala. Conservas que vendía a moitas empresas como a R. Heredia y C^a, S. en C.

Anos despois, en 1906, esta empresa cambiou para R. Heredia y C^a e deron en solicitar o rexistro de “*Golden Beauty*”, que lle foi concedido, o que provocou unha morea de accións legais por parte do Sr. Curbera. En 1908 os Curbera rexistraron a mesma marca que lle foi tamén admitida.

Considerando pois que “*a creación dun signo ou marca para distinguir os produtos dunha fábrica ou industria constitúe por si só un medio de adquirir a propiedade e gozar do dereito ao uso de tal distintivo*”⁵ todos os pronunciamentos xudiciais foron favorables para J. R. Curbera, dende o xuíz de primeira instancia de Vigo, pasando pola Sala do Civil do da Coruña ata a Sala Civil do Tribunal Supremo.



Golden Beauty: A lata de Curbera e a de Heredia

5 “Jurisprudencia española de marcas”. Revista Industria e invenciones nº 9 T: 62 de 29 de agosto de 1914 pp 83-84



Nenos fotografados

Xaime D. Toxo

A fotografía é instante e espazo. Reflicte o que foi, quen fomos, onde estabamos. Un arquivo de nós, como individuos e como comunidade. Pertencemos a un tempo, a un momento. Hai un fío biográfico que podemos ir desvelando mentres ollamos o que aparece nas instantáneas fotográficas. Estás, dalgunha maneira, armando un puzzle: actualizas a memoria, recuperas caras, pos nomes, fas preguntas, elaboras suposicións, volves a habitar o pasado. Ese pasado que nunca pasa. Digamos que esa, a do retorno, é unha das chaves do misterio: que é o que lembramos? Por que un acontecemento concreto vai permanecer como unha marca indeleble no pergamiño do paso do tempo.

As fotografías son sempre documetos dunha circunstancia, algunhas gardan tal poder de evocación que cando a estás mirando parece que revives a situación, as circunstancias, en que se produciu a acción de retratarnos. A frase: imos facer unha foto, era unha solicitude tan insubstancial que posiblemente uns minutos despois de tirala xa esqueceramos que a fixeramos, xa andabamos a outra cousa. Eramos aínda máis nenos que rapaces, tiñamos esa idade na que apuras o que fas sen que che pareza que vaia quedar rastro de nada, nin pouso do momento que acabas de vivir. Porque sempre había algo novo que acometer, estás enleado nun presente continuo de sucesos, parece que non che sobra un minuto, que todo hai que facelo xa, sen demora, in-



cluso antes de rematar no que andabas metido. A fotografía ten a propiedade de conxelar esa aceleración. Cada un de nós ten unha historia, persoal, íntima, intransferible. Ao mesmo tempo vivimos inseridos nunha comunidade e nun territorio, pertencemos tanto a unha como a outra. Somos territoriais, construímonos e destruímonos ao mesmo tempo que o que nos rodea.

O nome dun deses nós foi Víctor Domínguez Antas, desaparecido este pasado ano dese territorio compartido no que edificamos tanto a vida como a memoria. Vaia por diante, antes de continuar, que Víctor e mais eu mantiñamos lazos familiares, seu pai e meu pai eran irmáns. Víctor e mais eu eramos curmáns e veciños da praia de Pescadoira, ese espazo do que tanto escribín e que nos acolleu durante os anos esenciais da nenez e da adolescencia. Os anos nos que constrúes o mundo. O territorio de Víctor, como o de moitos outros, tivo múltiples vértices: a casa onde naceu, o colexio onde estudou interno, os campamentos nos que fixo o servizo militar, as viaxes ou estadias fóra de Bueu...

Mais o poliedro de vértices dispares tiña no caso de Víctor un centro absolutamente definido que irradiaba ondas concéntricas sobre o que existía derredor del, como cando guindamos unha pedra ao mar e comezan a aparecer circunferencias que se agrandan e arredan até esvaecerse. O tamaño do último círculo é tan considerable que non poderíamos abar-

calo cos brazos, mais a súa orixe foi tan reducida como o tamaño da man de onde partiu a pedra. As mans de Víctor foron quen de imaxinar embarcacións que surcaban esas ondas. Construínas, patroneounas, tripulounas, coidounas. Hai un patrimonio dun valor material e sentimental incalculable que en grande parte se debe a que Víctor puxo todo o seu empeño en que existise e se conservase. Velaí o mérito.

Falaba antes dun centro, dun big-bang inicial, dese momento catártico en que te sabes dun sitio, dun espazo, dunha rúa, un recheo, un peirao, un mar... Elementos que lle van dando forma ao mundo polo que camiñas, xogas, observas, escoitas, falas, amas... O nome que posuía ese lugar inicial era -e segue sendo- Pescadoira, un topónimo que viaxa no tempo. Desde cando? De onde procede? Quen eran os que comezaron a denominar a contorna dun dos límites da praia de Bueu desa maneira? Unha vez díxenlle a Víctor que se chegase a ser doutro país, un país que apreciase a súa historia, que quixese saber dela, respectala e custodiala, el sería unha parte significativa dese pórtico de persoas que merecen o noso aprezo e consideración. Víctor transita por un espazo que é unha síntese de moitas sínteses: a orixe mesma do noso primeiro urbanismo romano, a industria da salga e da cerámica, o desenvolvemento das artes de pesca, os oficios de construír barcos e artes, a ocupación humana das lindes areeiras coa marea máis alta, a aparición dos barrios mariñeiros, a revolución industrial das factorías conserveiras modernas. Ese foi o tecido e as claves do mundo persoal de Víctor, cun acento moi marcado na cultura etnográfica do mar: traballar a madeira, darlle forma, largar o barco pola rampla, asentar o mastro, izar as velas, navegar..., a síntese perfecta. Vivir non é preciso, navegar si.



Elixín tres instantáneas que reflicten a transparencia que impón o paso do tempo, eses invisibles que imprimiron en nós as pegadas indelebles do que habíamos de ser o resto do que nos quedaba por transitar. As tres teñen como marco Pescadoira. Os personaxes repítense nalgunha delas, non podía ser doutra maneira, somos parte das cuadrillas de nenos que convivíamos creando un-ha identidade indisoluble en-tre rapazada e o territorio. Nas tres aparece Víctor.

Na primeira delas vamos armados de paus para nos protexer e atacar nun daqueles enfrontamentos entre barrios que formaban parte das

liturxias de ter que medrar nun mundo en que a violencia de facerse humano tinguía os ritos da maldade: a obediencia infantil, a incorporación á comunidade dos teus iguais, establecidas xerarquías que aprendías a distinguir e respectar as máis das veces a base de empurróns, insultos destemperados e pelexas. Víctor no centro, ten a cabeza un tanto gacha, unha postura recoñecible nel, levanta os ollos para enfrontarse a un fotógrafo descoñecido. Estamos nunha das lindes do barrio, onde remataba o areal de Pescadoira cara o centro de Bueu, como quen defende unha fronteira. Somos aínda moi nenos, debíamos ter uns sete ou oito anos.

Da seguinte foto conservo recordos e lembranzas que acoden neste momento como flashes apresurados dunha película irreal. Tiñamos once anos, os



dous xa andabamos internos estudando fóra de Bueu. Sen dúbida, aquela supuxera a nosa primeira extradición dos territorios que eran puramente nosos, esenciais. Os territorios dunha mudanza, deixáramos atrás unha nenez máxica para incorporarnos a unha adolescencia de normas e obediencias. Víctor levábase uns cantos meses, aínda que pertenciamos ao mesmo ano, o 1955.

El ubicábase na estación demorada do solsticio de verán eu no saturnal mes de novembro, abeirado á escuridade invernol dos vendavais oceánicos. Tiñamos aínda por diante un futuro compartido de familia, barrio, xogos e enredos. Un quiñón que incluía aniversarios, celebracións, unha primeira comunión comunal na igrexa de San Martiño, a pertenza á mesma tropa de galopíns que argallaban as fogueiras de San Xoán, vogar nas gamelas e cobrar de rapetas e trasmallos, os lances das aventuras destemidas dunha infancia onde os límites eran as liñas horizontais onde desaparecían os botes polbeiros en rumbos de nordes-tadas. Eses botes que tanto había de amar Víctor e que daquela fondeaban e varaban diante dos nosos ollos.

A vida enteira por diante para vivila entregado a unha paixón, a das mans. As mans prodixiosas de Víctor. Unhas mans coas que era capaz de darlle forma aos soños. Case nada. E, entremedias, o mar á beira dos muros e das casas, e a praia, un areal que daquela era immaculado e inmenso..., un mundo.

A extinción dese mundo, que tanto lle doeu a Víctor, consistía nunha arqueoloxía natural de artes de pesca, de homes e mulleres a remendar aparellos; de aparellos a encascar e secar; de padiolas, cabos, patelas e chicotes; e -máis que nada- de botes, chalanas e gamelas. Que podo dicir... un mundo! Pasei a tarde do día 30 de decembro de 2021 a mirar o mar. Imaxinando manobras en dornas que a partir deste momento pasarían a formar parte da vitrina dos recordos. Na foto dos nenos agarrados polos brazos tiñamos once anos, era 1966 e estiveramos botando unhas liñas aos buraces no peirao de Attilio, o conserveiro italiano que facía das prebes e os mollos un arte gastronómico. Cansos de non apañar nada estomballámonos enriba das táboas, deitámonos boca arriba falando de todo e de nada, conversas de rapaces. Á hora de marchar recollemos as liñas e nunha delas trabara un peixe. Recuperábase a liña mirando a captura desde arriba, aínda

dentro do mar coas aletas abertas. Pareceunos que ía saír da auga voando. Un buraz, ese foi todo o trofeo dunha tarde de pesca. Logo fixemos a foto cunha Kodak Automatic. Víctor, agora, saíuse da foto da realidade probablemente como o buraz, batendo as aletas da xenerosidade con forma de mans prodixiosas coas que conseguía argallar manobras que nos facían soñar. Nese mar quedou un laño de ouro para acubillar o sorriso retranqueiro de Víctor.

A terceira instantánea, fotografía de baixa calidade -pido desculpas por iso-, é un encadre de galopíns a piques de esfarelarse: Víctor, Carlos, Manolo, Eugenio, José, Eduardo... tropa de Pescadoira, as Meáns e Petís. Tiñamos xa outra idade, outra mirada, outro aspecto.

Seguíámonos agarrando dos ombros como un sinal de camaradería, mais cada quen estaba a piques de emprender o seu propio e exclusivo rumbo. Fundamen-

almente, a estela de seguir estudando ou principiar a deriva para incorporarte ao mundo laboral; maioritariamente, a cartilla de competencia mariñeira ou talvez a emigración.

Víctor viste de pantalón branco longo e camisa, un uniforme de mocinho formal. Semella máis alto porque estamos situados na pequena costa que había entre a fábrica de Alonso, Palacio de Oriente, e o almacén de materiais de construción da tenda de Palmeiro. Atrás ían quedando o xogo das bólas, o pai fillo nai, o pincho espichado na terra e o galope das carreiras entolecidas, os lances de pexegos e as fogueiras na praia para cocer mexillóns en grandes latas de tambor.

Posiblemente, Víctor xa se topara co banco de carpinteiro e as ferramentas do seu avó, xa o mirara traballar, xa pasara as xemas dos dedos polos fíos cortantes das gubias, xa devastara co cepillo as cadernas de carballo dalgún dos bocois que construía o vello toneleiro. O soño de que algún día aquelas mans de meniño farían un bote polbeiro de verdade estaba de camiño.







A gloria derradeira do cabo Alvariño

Salvador Rodríguez

Un modesto mariñeiro galego figura no Panteón de Marineros Ilustres ao ser confundido o seu cadáver co do comandante do buque no que estaba embarcado durante a batalla naval de Santiago de Cuba.

Se lemos, en orde alfabética, a lista dos soterrados no Pabellón de Marineros Ilustres que acolle a illa de San Fernando (Cádiz), non se tarda en chegar a José Alvariño Gabeiras, que figura en quinto lugar. Os apelidos soan, con razón, moi *galegos*, pero chama a atención que, ao contrario do que a maioría dos alí citados, non existe un enlace directo que conduza ao máis mínimo perfil biográfico do tal Alvariño. Porén, pódese dar con el, pero para iso hai que consultar a crónica local do Concello de Fene, na que se atoparán as primeiras pistas que conforman o estrambótico relato que levou a este modesto mariñeiro a formar parte deste gran monumento erixido en homenaxe ás figuras máis senlleiras da historia da Marina española.

José Alvariño Gabeiras naceu o 8 de xaneiro de 1878, no lugar de O Barreiro, parroquia de Sillobre, municipio de Fene, fillo de José Alvariño Míguez e de Alejandra Gabeiras Fernández. Alistado para combater na guerra de Cuba, formaba parte de la tripulación do destrutor “Plutón”. Na mañá do día 3 de xullo de 1898, varios proxectís norteamericanos causaron tan graves danos no buque que o comandante ordenou embarrancar o “Plutón” e arriar a bandeira. Foi un dos incidentes da crucial batalla naval de Santiago de Cuba, na que a flota española, capitaneada polo almirante Pascual Cervera, sufríu unha contundente

derrota por parte da armada estadounidense liderada polo almirante Simpson.

Un dos cadáveres que se rescataron daquel masacre foi o de José Alvariño Gabeiras, e velaquí o comezo da historia da súa glorificación, porque resultou que o seu corpo foi confundido co de Fernando Villaamil Fernández Cueto, o xefe da escuadra á que pertencía o “Plutón” e ao que, en primeira instancia, se dera por desaparecido a consecuencia do ataque norteamericano.



Gravado da batalla naval de Santiago de Cuba

O asturiano Fernando Villaamil era un home moi experto en tecnoloxía naval; de feito, fora o deseñador do primeiro buque destrutor da flota real española. En 1892, propuxera, e foi aceptado, que o ministerio de Marina aprobara un proxecto seu: unha viaxe de circunnavegación a vela, para aprendizaxe dos gardamariñas da Armada.

O 30 de novembro daquel ano, a corbeta “Nautilus” zarpaba de Ferrol, con Villaamil ao mando, para dar a volta ao mundo cunha tripulación composta maioritariamente por galegos e asturianos. O éxito daquela travesía incrementou aínda máis a popularidade e o prestixio do seu guía e ideólogo.



De maneira que, a penas seis anos despois, na altura de 1898, non sería esaxerado dicir que Villaamil, xunto co propio Cervera, eran os mariños de maior sona da Armada española da época. Mais, desta vez, a súa misión rematou no fondo do mar de Cuba. Villaamil, e mais Alvariño, foron das primeiras vítimas do ataque da poderosa Armada ianqui malia que, á diferenza do mariñeiro ferrolán, o asturiano non foi localizado, nin vivo nin morto.

Porén, en marzo de 1899, correu o rumor en Cuba de que aparecera o corpo do capitán Fernando Villaamil. O xeneral norteamericano Leonard Wood comprobou que, a unhas catro millas ao oeste de El Morro, xacía un cadáver dentro dunha cova situada nas rochas, perto do lugar onde embarrancara o “Plutón”. Na cova atopáronse, ademais, un sillón, unhas cordas e un uniforme destrozado que semellaba propio dun alto oficial. O capitán Frederick C. Miller, que mandaba o “Wanda”, buque da prensa norteamericana acreditada en naquel combate, manifestou que podía confirmar que aqueles restos eran os de Villaamil, xa que meses antes, el mesmo rescataa a un oficial español que lle pregara que salvase ao capitán, quen segundo esta versión, lograra chegar á praia malferido.

Miller comunicoulle a Wood que tentara rescatar a Villaamil enviando unha lancha a terra, pero que lle resultara imposible trasladar o corpo debido ao seu estado e a carecer de camilla, polo que optou por sentar e amarrar ao doente ao sillón. Porén, mentres o trasladaban á lancha, desafiando os tiros dos

rebeldes cubanos que imposibilitaban a manobra, a patrulla de rescate viuse obrigada a deixar o corpo *“en un hueco abierto por el mar en las rocas, para evitar que fuese destrozado por las balas”*.

No convencemento dos gobernos de España e Estados Unidos de que, efectivamente, aqueles eran os restos de Villaamil, embarcáronnos *“con todos los honores”* no vapor “Montserrat”, rumbo a España. Mais, o 7 de novembro de 1901, uns días antes de arribar a Cádiz, o duque de Veragua, ministro de Marina, dirixiu unha Real Orden ao capitán xeneral do Departamento, na que se lle comunicaba que aqueles restos non eran en realidade os de Villaamil senón os de Alvariño. Aconteceu, daquela, que o día 19 de novembro de 1901, o vapor “Manolito”, zarpou do arsenal de La Carraca para recoller do vapor “Montserrat” os restos do cadáver do cabo galego, que foron soterrados no cemiterio católico de San Fernando unha vez chegados a España.

Seis anos despois, perdida xa a soberanía española en todo o Caribe, e após da sinatura da paz entre España e Estados Unidos, os americanos reflataron os cascos dos cruceiros “Ulloa” e “Reina Cristina” e máis os do vapor “Argos”...



Destructor torpedeiro “Plutón”

Como nestes pecios había restos humanos abondo, por R. O. do 5 de febreiro de 1904, dispúxose o seu traslado a España e o seu soterramento no Panteón de Marineros Ilustres de San Fernando, coas honras de capitán de navío por estimarse que entre eles se atopaban tamén os restos mortais do capitán de navío Luis Cadarso Rey, comandante do “Reina Cristina”. Alguén, naqueles intres, debeu acordarse de Alvariño Gabeiras, así que se procedeu tamén ao traslado dos seus restos dende o cemiterio católico de San Fernando, no que ficaban, para seren introducidos nunha daquelas caixas destoutros mariños españois que, o 21 de marzo de 1904, recibiron inhumación no Panteón de Marineros Ilustres.

Máis historias do caso Gabeiras

Testigos presenciais, supervivintes da tripulación do “Plutón”, seica lle manifestaran ao xuíz instrutor dos expedentes de pensión, que ollaran a Alvariño, encargado do canón de estribor do buque, morto a causa do destrozo que lle ocasionou unha granada norteamericana. E anos despois, circulou tamén unha versión, segundo a cal o galego aínda tivera forzas para aferrarse a un cacho de madeira e pedir auxilio, e que o ferrolán Carlos Boado Suanzes, alférez (tenente) de navío, que o divisara desde terra, se lanzou á auga e rescatouno, dándolle acubillo nunha cova localizada entre as rochas da beiramar.

Como estaba malferido, o oficial sacouse de enriba a chaqueta do seu uniforme (levaba posta a de inverno por ser de mellor protección para o combate) e, dobrándoa, colocóuna baixo a cabeza de Alvariño para que puidese descansar, “*no cesando de decir el marinero: ¡Ay don Carlos d’oxe non paso, eu mórrome!*” segundo a testemuña do propio alférez, quen no seu relato contou que intentara, inútilmente, consolalo e que, ao manifestarlle Alvariño que “*el agua le hacía muy bien*”, refrescoulle as feridas con auga do mar. E foi daquela cando avistou un buque que pasaba perto da costa e lle fixo sinais para que enviasen un bote, pero o que “enviaron” foi unha andanada de fusilería da que se zafou de milagre.



Monumento ás clases subalternas da Marina Española

Máis tarde, unha patrulla norteamericana fixo prisioneiro a Boado, e este pediulle aos seus captores que recollesen ao ferido. Ao pouco tempo, a patrulla regresou, pero José xa estaba morto. Foi aquí onde se cruzaron os destinos, e as identidades, de Villaamil e Alvariño?


O Monumento

Por Real Orden de 26 de maio de 1924, dispúxose erixir un monumento aos tripulantes das clases subalternas de la Armada para que debaixo del quedaran depositadas as súas cinzas. En agosto dese ano comezaron as excavacións na nave central. Nese lugar depositáronse os restos dos mariños caídos en Filipinas... e tamén os do cabo Alvariño. E, no mes de novembro, depositáronse alí outras 31 caixas procedentes de América.

En 1929, o escultor valenciano Gabriel Borrás Abellá rematou, por fin, o monumento. E xa nos anos 50, para cubrir o Panteón e construír un altar na cabeceira do cruceiro, a peza de Borrás foi trasladada á capela situada á esquerda da entrada, onde hoxe se atopa, mentres os restos mortais da mariñeiría permanecen na cripta achegada ao altar.



Panteón de Marineros Ilustres en San Fernando




ANTUCA. Réptil. Mordedelas. Neopreno. Tigre de porcelana.
Unllas. Nos remuíños. Nos peíraos. Nas palmeiras. No panamá.
No punto de cruz. No cemitério. Nos paxaros nos vasos.
So please. Áncoras e cordas.

*

GARDENIAS. Apliques. Robaliza. Císnes. Torta de ananás.
Fentos silvestres. Peírao. Medalla. Narcisos. Camas xemelgas.
Rosa salvaxe. Exceso.

*

CAN de cerámica. Manicura. Abrigo de pelo. Sen título. Cascallos.
By the sea. Cara B. Together.



Do libro Cervatos,
de Lucía Novas



Orixes e evolución do fútbol en Bueu

Francisco R. Pastoriza

José María Estévez escribe no seu libro “Reconocer Bueu” que xa en 1904 a prensa local recollía anuncios dos partidos de fútbol que se celebraban en terreos de xogo improvisados, que este autor sitúa na Plaza, nas Vegas Lagoas, no Areal, en Corredoiras (situado na Pedra, detrás do que hoxe son as instalacións de Saneamientos Caldas) e Monte Cabalo, e cita os nomes dalgúns futbolistas participantes, entre outros José Lameiro, Jesús e Ramón Domínguez, Tomás e José Bolívar, Joaquín Pimentel, Claudio Lemos, Fontanils... Nomea a dous equipos de fútbol de Bueu deses anos, o Sporting Club e o Nacional.

Segundo o mesmo autor, naquela época Beluso xa contaba cos equipos Cultural Plus Ultra e o Club Marítimo. En ocasións os equipos reforzábanse mutuamente cando tiñan que enfrentarse a rivais poderosos de fóra da vila. Afirma que aos partidos que se celebraban en Bueu xa acudía, ademais dos seguidores bueuenses, xente que se desprazaba en coches, camións e vapores dende Cangas, Marín, Portonovo, Cambados, Pontevedra e outros lugares de onde procedían os equipos visitantes.

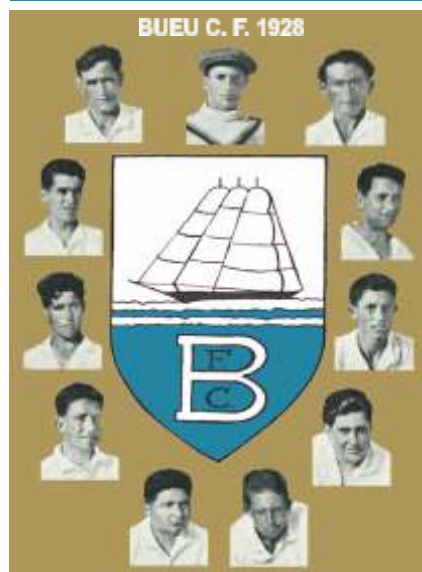
En xullo de 1927 constituíuse a Sociedad Deportiva Bueu. Ao mes seguinte dese mesmo ano ini-

ciouse unha suscripción pública e organizouse un baile na sala Paraíso para recolleitar fondos co obxectivo de iniciar a construción dun campo de fútbol permanente. Recadáronse 1.938,50 pesetas, can-

tidade insuficiente, nin sequera para encarar os primeiros gastos. Os cartos destináronse a pagar o alugamento do terreo de Corredoiras, na estrada da igrexa, xa citado antes, para habilitar alí un campo de fútbol que se inaugurou o día 1 de xaneiro de 1928 cun partido no que xogaron o Eiriña e o Alfonso XIII, dous equipos dos que saíron os xogadores que logo formarían o primeiro Pontevedra C. F. ese mesmo ano. Dado o interese suscitado en Bueu polo fútbol, fundouse entón o Bueu Fútbol Club, cuxo primeiro presidente foi Attilio Gaggero que contaba na directiva con Américo Otero, Manuel Gil “Pirigallo” e Luis Novas. Según di José María Estévez, tamén figuraban dúas mulleres, Carmen Soaje Bernet e Margarita Lis Alonso, a primeira como presidenta de honra.

En anos sucesivos sumáronse José María Estévez, Ricardo Gómez, José Cerqueiro, Pepe Santos e outros. Entre os xogadores destes anos a prensa destacaba a Peñota, Américo, Luisito Novas, Souto, Laureano, Collazo, Benito Torres e Ricardo Gómez, citando ao informar sobre as aliñacións, as pro-

Vaise cumprir o 60 cabodano da tempada na que o equipo xuvenil levou ao Bueu S. D. a conquistar os mellores trunfos da súa historia.



fesions ás que se dedicaban os xogadores: albanel, telegrafista, mariñeiro, carpinteiro, torneiro, etc.

En 1928 fíxose unha selección cos mellores xogadores dos varios equipos que había en Bueu para enfrentarse ao Lancia de Vigo no campo de Corredoiras. Esta selección xogarí tamén contra o Cultural Plus Ultra de Beluso en partidos de ida e volta nos campos de cada equipo. Ao ano seguinte, 1929, o Bueu F.C. entrou na Federación Galega de Fútbol para xogar nunha liga federada, no grupo C, integrado polo Bueu e máis outros oito equipos. Con aquela selección, liderada polo seu capitán Xosé García Cao-Cordido “Pepe da Botica”, xogaron aquela liga e gañaron entre outros trofeos a Copa Massó. Este equipo do Bueu F.C. mantívose en activo ata 1932.

Noutra fonte consultada sobre as orixes do fútbol en Bueu, un libro publicado co gallo do 50 cabodano do Club Deportivo Bueu, cítase con este nome o clube fundado en 1927, e atribúese a súa primeira presidencia a D. José López Díaz, a quen acompañaban na directiva Manuel Omil Pousada, José Collazo, Adolfo Castro e R. Gómez Buceta. O equipo funcionou con regularidade ata o comezo da guerra civil, durante a que se interrompeu a celebración de moitos partidos. Naqueles anos republicanos os equipos existentes eran o Beluso e máis o República F.C. Despois da guerra reanudáronse os partidos, que seguían a celebrarse en diversos lugares: en Corredoiras, nunha explanada de Mourisca (que

prepararon os veciños de Beluso coa axuda dos soldados destinados na batería de Udra) e noutro perto da Ruanova, ao que se accedía pola costa de Figueirón e que acolleu partidos con equipos de Vigo e de Cangas. En Bueu por estas datas comezáronse a xogar partidos no campo da antiga Feira do mercado de gando, que acolleu moitos enfrentamentos durante os anos cincuenta. Este terreo estaba arborado con dúas fileiras de plataneiros, cinco a un lado e catro ao outro, polo que moitas veces había que rescatar os balóns que quedaban atrapados entre a ramaxe, e ademáis lindaba con viñas ás que había que ir a buscar os que se desviaban cara alí. Tamén se xogaban partidos de fútbol nos terreos que hoxe ocupan a Escuela Náutica e a capela de San José, nunha explanada no monte de Forqueiros ou en praias como Lapamán cando o permitían as mareas. As porterías instalábanse pouco antes de comezaren os partidos e consistían en dous postes verticais sobre os que se puña un travesaño horizontal. Non tiñan redes, polo que ás veces se dubidaba se realmente entrara ou non o balón.

Acabada a guerra civil, na década dos anos corenta, o fútbol coñeceu en Bueu unha etapa de esplendor. Os partidos seguiron a celebrarse no campo da Feira e neses anos aínda había dous equipos de fútbol de antes da guerra, o Rápido e o Dique, que competían entre eles a falla dunha liga oficial á que adscribirse. A indumentaria era camisola azul (herdada dos falanxistas) e pantalón branco.



Partido en Corredoiras 1928

Máis tarde mudaron as camisolas por outras de cor branca, propiedade dos xogadores (algunhas eran camisas que utilizaban habitualmente como roupa de vestir). Tempo despois, os pantalóns tamén cambiaron de cor e foron azuis, de multiuso, pois eran os traxes de baño que tiñan os xogadores para iren á praia. Nin falar de botas regulamentarias, pois xogábase con zapatillas, zapatos vellos e ás veces incluso descalzos. Os balóns eran febles, de badana, pero hinchables.

Entre os futbolistas de ambos equipos destacaban Gómez, os irmáns Portela, os Casaleiros... Hai unha fotografía histórica na que pousan, no campo de Mourisca, Pin Cabanillas, Amador, Tino 'Carracho', 'Bichero', Américo, Piriris, Pepe 'Pico', Quico, Paco Cabanillas, Bravo e Lilo. Ademais, no libro citado, noméase a Toñito Puig, Pedro Mondelo, Valencia, Miguel da Quiteira, Moncho Gil, Pepe Avilleira, Manolo 'Pitinga', 'Patachín', Pepé, Lucho 'Carracho', Casal, Ramiro 'Chisco', Ricardo 'Pardela', Paco Souto, Manolo Campos, Tante Quintela e Paco Capellán. Os compoñentes deste equipo desprazábanse a O Grove, Cambados, Marín, Moaña ou Cangas para se enfrentaren aos rivais destas localidades, algunhas veces en coches de aluguer que servían tamén de vestiario e outras en bicicleta ou andando! Hai que dicir que, habitualmente, os partidos xogábanse sen árbitros nin xuíces de liña e os campos non estaban pintados (si había penaltis contábanse once pasos dende a portería para tiralos) polo que había que confiar no bo criterio e a boa vontade dos xogadores para estableceren as faltas.

Nos anos cincuenta chegaron a formarse en Bueu ata catro equipos de barrio: Banda do Río, capitaneado por Narciso Escáneo; o de Beluso, de Fiel; o Loureiro, de Xulio o 'Capellán' e o de A Canceleña de Chuco o 'Ruso'. Entre os xogadores destacaron Jaimito, Fiel, Borito, Lito, Flu e outros. O equipo da Banda do Río gañou o trofeo que disputaron os catro en 1955 no campo da Capela, nunhas xornadas que dispararon o interese dos afeccionados.



O alcalde José María Massó decidiu entón habilitar uns terreos na Estacada, que eran nunha parte do Concello, outra donada polo propio Massó e o resto por expropiacións cuxo pago aos seus donos ascendeu a 70.000 pesetas, para construír un Campo Municipal de fútbol entanto seguían a disputarse partidos contra equipos de Cangas, Moaña, O Grove... En 1955 conseguíuse unha subvención de 140.000 pesetas da Deputación de Pontevedra e do Instituto Nacional de Educación Física para a construción dun campo municipal escolar de deportes. O custe total da obra foi de 200.000 pesetas.

UN EQUIPO CON CAMPO PERMANENTE

Rematadas as obras de construción do campo de fútbol, formouse unha directiva para o novo equipo de Bueu, que integraría a xogadores dos catro xa existentes como Borito 'Chisco', Xosé Luis Davila, Nucho, Pereiro, Elías Malvar, Pepe Luis, Juanete Arias, Jara, Purro ou Siso. Cesáreo Ferradás Piñeiro foi o seu primeiro presidente. Nunha asemblea celebrada na sala Paraíso o 9 de abril de 1959 acordouse que o nome do novo club fose o de Bueu Sociedad Deportiva. Con Ferradás figuraban na directiva Francisco Agulla 'Pacheco' (que substituiría a Ferradás na presidencia), Isolino Liméns e Carlos Celard entre outros. A sede social instalouse nun piso alugado da rua Eduardo Vincenti. A inauguración oficial do campo de fútbol foi o 3 de maio de 1959, aínda que algúns partidos amistosos xa se xogaban no novo campo, aínda sen se rematar as obras.

A tempada 1958-59 xogouse por derradeira vez unha liguiña cos equipos de Balado, Banda do Río, Beluso e Praia. De entre estas formacións, o xogador Celard, que tamén facía de adestrador, encargouse de formar unha selección para o primeiro equipo do Bueu Sociedad Deportiva, nome co que se ía a coñecer o equipo xa con campo propio e que representaría á vila durante moitos anos. Manifestouse tamén a intención de formar un equipo B de xuvenís e promesas.

É a partir de agora cando o Bueu S.D. se integra na liga oficial de fútbol de Modestos, para competir con equipos como o Bahía de Aldán, Moaña, Renfe Vigo, Teucro, Arcadia, Lérez, Tirán, Domayo, Burgas de Cuntis, Portonovo, Marín, Areosa, Puente Arnelas, Alondras de Cangas, Teucro, Choco de Redondela e Cambados. Contratouse como adestrador a Dopazo, coñecido como 'Nené'. Entre os xogadores desta etapa destacaron Castropol, Jara, Luis, Celard, Lito, Chisco, Franco, etc. Aquele tempada, o equipo quedou clasificado no sexto lugar da liga. Os partidos xa se celebraban no novo campo e a entrada era gratuita con aportacións voluntarias do público. Aínda así, recadábanse cantidades importantes que se utilizaban ás veces para subvencionar as festas da vila e incluso nunha ocasión para facerlle unha donación ao R.C. Celta de Vigo!, que pasaba por unha situación económica apurada.



Unha formación do Bueu C. F.

Dende 1960 púxose un prezo para as entradas, diferente para homes, mulleres e nenos. O novo presidente foi Daniel García Cao-Cordido. Pouco a pouco ían engadíndose novos elementos ao campo de fútbol: valados, asentos corridos de madeira, duchas nos vestiarios, unha cantina cuxa explotación se lle adxudicou a Emilio Juncal, etc. Neste ano, o Bueu S.D. cambiou de categoría e integrouse na Serie A. Contrataron un novo adestrador, 'Carolo,' e a novos xogadores que se fixeron moi populares: Segundo, Chacón, Roldán, Hipólito, Galiano, Galán, Beltrán, Galiñanes... cos que o equipo se clasificou no terceiro posto ao final da liga, competindo con outros máis potentes como o Pontevedra, Gran Peña e Turista (ambos de Vigo), C.F. Grove, Alondras de Cangas, etc. O Bueu S.D. participou tamén no Campionato Rexional de Afeccionados e na Co-

pa Galicia. A seguinte tempada clasificaríase en segundo lugar e ascendería a Terceira División. Na tempada 1962-63 chegou a facerse coa Copa de Galicia ao gañarlle ao Fabril por 4-2 na final.

AQUELES XUVENÍS

En 1960 acordaron formar un equipo xuvenil para fomentar a canteira local, un equipo que lle ía dar á afección bueuense algúns dos mellores intres do fútbol local da súa historia, con futbolistas que están aínda na memoria dos máis vellos da vila. Na tempada 1961-62 este equipo, co seu adestrador Miguel, estivo formado por : Tino, Riobó, Pichurri, Mauro, Agulla, Lamosa, Manolo, Javier, Jesús Ángel, 'Bodegón', Cordero, Pacheco, Julio, Norat, Miguel Liméns e Rubio. Na tempada 1962-63, co mesmo adestrador Miguel, uníronse ao equipo, Gómez, Paco e Alberto Miranda (os irmáns Guerra), Castor, Tomás Massó, Quicote e Paco Davila. Este equipo xuvenil clasificouse de primeiro do seu grupo, o VII, despois de enfrentarse a rivais como o Pontevedra (ao que lle gañou no seu campo por 1 a 4 no último e decisivo partido) e de ter sufrido unha única derrota fronte ao Choco de Redondela, o segundo clasificado.

EL BUEU JUVENIL. CAMPEÓN DEL VII GRUPO



El equipo del Bueu que se acaba de proclamar brillante campeón del Grupo VII de Juveniles, en cerrada lucha con el Choco. Su éxito, del que ha sido pieza básica el entrenador Miguel, ha sido recibido con gran alegría y satisfacción por los aficionados del Bueu, quienes esperan que ahora luche con redobladlos bríos por el título regional. (Foto Rex).

Na tempada seguinte, 63-64 entraron no equipo Chapela, Luis, Alvarito, Villar, Narciso, Miche, Manolo Ferradás, Benito, Relo, Quiquiño e Alfaya. Continuaron os trunfos deste equipo xuvenil. É de destacar que o seleccionador de fútbol xuvenil levará á selección a catro destes xogadores: o porteiro Tino, o extremo esquerdo Rubio, o extremo dereito Davila e un dos irmáns Guerra, que era defensa.

Nesta mesma tempada 1963-64, o equipo xuvenil integrouse no grupo IX no que quedou primeiro clasificado, polo que participou no campionato de clubs campións de liga de Galicia. No campo municipal de deportes de Bueu vivíronse xornadas históricas, como a da eliminatoria do Ribadumia (4-0 e 4-1) e a semifinal na que conseguiron empatar co Noia, despois de ter en contra un 3-0, nun partido no que foron os penaltis os que lle deron a vitoria aos xuvenís do Bueu.

Outra xornada épica ocorrida neste mesmo torneo foi cando o Bueu eliminou nada menos que ao Celta de Vigo, tamén na fase de penaltis, nun partido de volta xogado en campo bueuense. Na ida, os de Bueu perderan por 1-0 en Balaídos. O plantel deste equipo estaba formado por Tino, Agulla, Gómez, Miranda II, Miche, Alvarito, Davila, Benito, Miranda I, Deolindo e Vidal. Mágoa que este equipo de xuvenís perdesa a final diante do Deportivo da Coruña por 3 a 1 no partido de volta xogado en Riazor, a pesar de que comenza-

ra cun gol marcado por Rubio dende fóra da área e que facía prever outro desenlace. Esa mesma tempada, os xuvenís tamén chegaron á final do campionato da Copa de Pontevedra, clasificándose tamén no segundo posto tras perderen contra o Salcedo. Foron dous trunfos históricos para un club modestísimo dunha vila pequena da península do Morrazo na que durante uns anos o fútbol foi máis que un deporte. O ano que vén vai cumprirse o 60 cabodano daquela tempada que está na memoria de moitos bueuenses: Estaría ben que se lles fixese unha homenaxe a aquel gran equipo.

CLASIFICACION									
Grupo séptimo									
	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.		
Bueu	14	11	1	2	28	18	23	+	9
Choco	14	11	0	3	34	12	22	+	8
Salcedo	14	6	4	4	23	15	16	+	2
Pontevedra A. 14	6	3	5	21	16	15	+	1	
Alondras	13	5	2	6	17	21	12	-	2
Portonovo	14	4	3	7	17	16	9	-	3
Pontevedra B. 13	3	1	9	10	31	7	+	5	
D. Meira	14	2	0	12	19	39	4	-	10

El Portonovo figura con dos puntos menos en su clasificación, por sanción federativa.

JUVENILES
EL BUEU ELIMINÓ AL CELTA
 LA CONTIENDA SE DECIDIÓ POR EL SISTEMA DE CINCO PENALTIES
 La final de Galicia la jugara contra el Deportivo

FONTES DOCUMENTAIS

- Libro. "Club Deportivo Bueu. 50 Aniversario".
- Libro. "Reconocer Bueu". José María Estévez Castro
- "90 anos da S.D. Bueu e 50 do C.D. Bueu". José Manuel Dopazo. Faro de Vigo (10-08-2017)
- "La historia de un sueño y su largo adiós". David García. Faro de Vigo (17-06-2010)
- Documentación e testemuñas proporcionadas por xogadores daquel equipo de xuvenís



Diferentes formacións do Bueu xuvenís

Homenaxe póstuma a Víctor Domínguez

Carlos Roberto de Pacho

Coñecín a Víctor vinte anos atrás. Eu, no peirao de Bueu, el a bordo dun bote polbeiro. Atraído polo amor as embarcacións tradicionais, e o seu aspecto de lobo de mar, comecei a falar con el. A miña carta de presentación: ser fillo de carpinteiro de ribeira. Amosoume orgulloso as súas maquetas.

Pouco despois, rumbo a Asturias, parei na gasoleira de Seixo. Alí estaba el traballando. Comenteille que non era o mesmo estar rodeado de coches que de barcos de madeira. El sinalou o outro lado da rúa, amosándome que tiña enfrente a ría de Pontevedra. Co tempo collín confianza con el e comecei a colaborar na revista Os Galos.

Nunca o din convencido de levalo a coñecer en Castropol o estaleiro familiar. El dicía que se a viaxe era por estrada nin falar do tema, por mar xa sería outro cantar...

Supoño que deixando medrar a barba e mercando unha boina non acadarei contaxiarme da súa sabedoría da cultura mariñeira. Pola súa paixón e a miña admiración quizais si.

ALMA DE RÍA

No horizonte a ría

- Bo día, gasolina?

- Póñame vinte

Sopra unha brisa

Ergue a vista

Olor a salitre

Un sorriso mece a barba

Cala a boina, vai para casa

Marea baixa,

area na praia

Camiña, paso firme,

de Pescadoira a Banda do Río

Purro berra: - Víctor,

a gamela está arranxada !

Un sorriso mece a barba

No horizonte a ría

e alí a súa alma.





O vapor nos barcos pesqueiros de arrastre

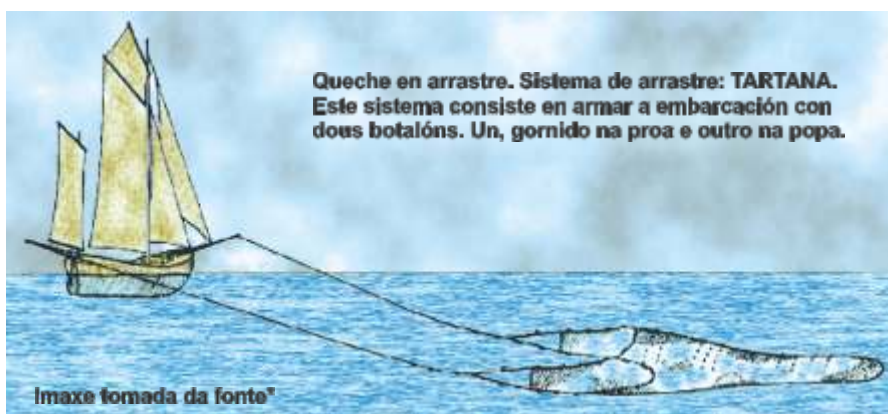
Humberto V. Santiago Esperón

Cada un dos temas nas notas que seguen, daría para desenrolar varios libros como de feito sucede. A intención do autor foi resumir e dar unha visión xeral da aplicación do vapor nos buques pesqueiros en xeral e nos arrastreiros en particular. E... non aburrir !

Na literatura sobre o desenvolvemento da pesca marítima, considérase xeralmente que a primeira aplicación dos buques de vapor á actividade pesqueira en xeral, tivo lugar na Gran Bretaña na década de 1860, como cargueiros e remolcadores. De feito, o sistema de frota que agrupaba os queches de vela de arrastre requiría un medio de transporte rápido, polo que inicialmente as capturas eran levadas a porto polos propios queches por quendas; mais tarde usáranse cargueiros a vela que, en 1846, comezaron a ser substituídos por cargueiros e remolcadores de vapor e de paletas, xa que entre as súas vantaxes estaba “transportar tres veces a carga dos veleiros e entregala nun terzo do tempo”. Así, o vapor non se utilizou inicialmente para arrastrar ou equipar palanqueiros ou volanteiros de autonomía propia, senón como cargueiros ou remolcadores. (1)

A partir dese momento iniciáronse as probas para que cargueiros e remolcadores puidesen faer por si mesmos mentres estivesen inactivos. Aínda que en 1880 se resolveron algúns problemas técnicos que dificultaban o arrastre a vapor, non foi ata ben entrada a década dos noventa, (1890), cando estas unidades comezaron a espallarse rapidamente.

Segundo o historiador francés P. Adam, (2), os primeiros barcos pesqueiros, propulsados a vapor e hélice, serían dous arrastreiros construídos en Arcachon, na costa atlántica francesa, en 1866 e armados pola Société des Pecheries de L'Océan. Segundo este autor, os ingleses, que non practicaron arrastre a vapor ata 1882, “vannos superar a pasos de xigante. The Grimsby and North Sea Trawling Company constrúe os seus primeiros barcos de arrastre, e Grimsby toma o liderato na pesca mundial”. (Grimsby é un porto marítimo no estuario de Humber ao norte de Londres).

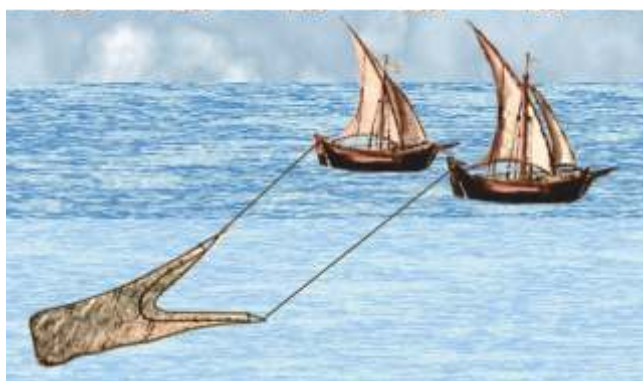


Queche en arrastre. Sistema de arrastre: TARTANA. Este sistema consiste en armar a embarcación con dous botalóns. Un, gornido na proa e outro na popa.

En todo caso, unha das principais dificultades que atopa a difusión do arrastre de vapor ven derivado das artes empregadas. No seu último período a vela, a apertura horizontal da rede de arrastre (tamén chamada bou), conseguiuase con dúas embarcacións que, ao navegar en paralelo, abrían o aparello.

Porén, a comezos do século XIX estendeuse polas costas inglesas un tipo de arrastre cunha soa embarcación, na que a apertura da arte se lograba colocando na súa boca unha viga ou vara, (bean-trawl), que xa fora probado con éxito dende tempos antigos, e en barcos de arrastre a vela.

Aínda que desta forma, (referímonos ao arrastre de vara), foi aplicada en Inglaterra aos primeiros vapores, non tardaron en xurdir dificultades, xa que as dimensións crecentes dos barcos, e o incremento da súa potencia de arrastre, tropezaron coa imposibilidade de aumentar o tamaño da viga paralelamente, co que a súa capacidade de captura quedou seriamente limitada.



A solución a este problema deuse en 1894, cando o travesaño foi substituído por dúas portas de madeira, situadas na boca da rede, que se abrían baixo a presión da corrente, xerada polo movemento do barco, como os papaventos. Ao principio sen “malletas”, entre as portas e a boca da rede. A partir de entón, a propagación dos arrasteiros a vapor foi imparabile. Para saber de que estamos a falar, ilustramos estas notas cun aparello de arrastre actual e simplificado.



En España, as primeiras noticias sobre a aplicación do vapor á pesca de arrastre remóntanse a 1862, tempo antes pois, ao parecer, que os arrasteiros construídos en Francia. Curiosamente, este feito non figura en ningunha referencia internacional, aínda que está documentado en Reais Ordes, (RO), e polo tanto na documentación oficial española. Quizais sexa porque non foron construídos como “barcos de pesca”.

En efecto, en 1862, con motivo da visita da raíña Isabel II a Cádiz, os propietarios de parellas de arrastre a vela, Butler Hermanos e Federico Uhlhoff, solicitaron poder pescar cunha parella de vapor, co pretexto de “dotar á mesa real de peixe fresco e seleccionado, do mesmo xeito que se facía en Valencia, e era costume e privilexio, en tempos de Coresma”(3). Esta é a primeira noticia que temos do uso do vapor na pesca en España. De ser así, podemos arranxar a aparición dos barcos de vapor en España, en datas anteriores a 1862. Esta parella de vapores, que non tiñan permiso de pesca, procedía do transporte de pasaxeiros na baía de Cádiz e da navegación e remolque dos grandes veleiros que atracaban nos seus peiraos e que comezaron a substituír aos barcos de remos, (os boteiros), a hora de atracalos.

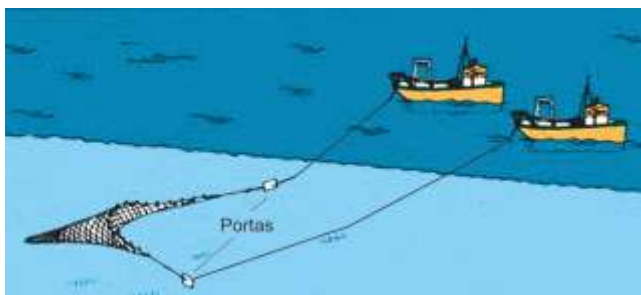
A petición non foi atendida, pero non por iso deixaron de insistir. De feito, ese mesmo ano solicitaron o uso de barcos de vapor para “facer de enviada” dos seus barcos de pesca a vela, o que lles foi concedido. (Decíase “de enviada” ao barco que levaba o peixe a porto mentres a parella, a vela, seguía pescando).

Pero os Butlers non renunciaron aos seus esforzos. E seguiron coas súas intencións. E cal non foi a sorpresa cando o embaixador portugués en Madrid, ese mesmo ano, presentou unha denuncia na que dicía “que apareceran dous vapores españois faenando con artes de arrastre na costa do Algarve”. Foi investigado, e resultou ser certo. Foron os barcos de vapor “PENSAMIENTO” e “ENRIQUE” do mencionado Butler os que atraparan pescando á parella e coa arte do bou. Segundo eles, un único lance, para experimentar a manobra con esta arte con propulsión a vapor. Sexa como for, esta denuncia, pola presión dos armadores das parellas de arrastre a

vela, deu lugar á reiteración da Real Orde do 25 de xaneiro de 1862, que prevía que só as parellas clásicas a vela, faenasen con artes de arrastre.

Non foi ata 1865 cando Juan González Peredo, montañés residente en Cádiz, obtén a autorización para arrastrar con vapores, pero só nas costas de África. Finalmente, revogouse a autorización e en 1867 ampliouse a zona de arrastre a unha distancia de 15 millas da costa sur-atlántica española, onde aínda estaba prohibida a pesca de arrastre a vapor e só se autorizaba a pesca de arrastre con parellas de vela. Dez anos despois, é dicir, en 1877, aparece mesmo un tal José Villasante que solicita organizar unha empresa de vapor e viveiro con pesquerías de grande escala.. Non hai constancia de se a solicitude foi exitosa ou non.(4)

Así naceu en España a arte do arrastre a vapor "a parella" como continuación do arrastre "a parella" con veleiros, iniciada en España nas costas levantinas e catalás e, en xeral, en todo o Mediterráneo español.



E que pasaba mentres tanto no Cantábrico?

Comezaremos dicindo que o 20 de abril de 1878 foi a data na que unha galerna arrasou o Cantábrico e sepultou a máis de 300 pescadores vascos. Daquela D. Ignacio Mercader, almacenista de coloniais e propietario dunha flota de tres vapores dedicados ao comercio con Cuba, era presidente da "Sociedade Humanitaria de Salvamento de Náufragos", quen, entendendo a impotencia dos veleiros pesqueiros ante un temporal, adicados naquel momento á captura de pescada e ollomol con palangre, tentou remedialo. Para iso, destinou ao servizo dos pescadores o vapor chamado "COMERCIANTE", un dos seus tres vapores, de 184 toneladas. O que facía era o seguinte : cando saían a faenar subía os pescadores a bordo do vapor, remolcando os barcos ata o caladoiro, onde pescaban con anzol, e unha

vez rematadas as tarefas de pesca, regresaba ao porto outra vez, co as tripulacións a bordo e os veleiros a remolque.

A mesma operación facía tempo que se estaba levando a cabo en Gran Bretaña, onde os remolcadores de paletas que servían para amarrar os grandes "clippers" foron empregados en ocasións, en ausencia de vento, para remolcaren os veleiros, neste caso de arrastre, para o caladoiro onde comezan a arrastrar. (5). A diferenza fundamental era que no caso británico a pesca que se facía cos barcos era por arrastre con bou de vara, e no cantábrico con palangre (anzol).

Un destes remolcadores de paletas que se utilizou para estes fins en Gran Bretaña, foi o "MESSENGER" de North Shields, no nordeste de Inglaterra e na desembocadura do río Tyne, arredor de Sunderland. (6)

En efecto. A historia conta que en novembro de 1877, un queche con base no porto británico de North Shields, ante a ausencia de vento para saír ao mar aberto para a súa pesca diaria con arrastre de vara, recabou os servizos do remolcador de paletas "MESSENGER". cuxo gravado aparece á esquerda, para remolcalo ata o caladoiro, pero cando chegou e persistiu a calma, o patrón do pesqueiro pediulle a o do remolcador que seguisse tirando mentres largaba o arte. O señor Willian Purdy, patrón do "MESSENGER", ao decatarse da operación, pensou que se remolcaba un veleiro, que á súa vez remolcaba unha arte de pesca,..... o veleiro era sobra ! Nada máis voltar a porto, rexistrou o seu remolcador como pesqueiro.

Na fotografía inferior pódese ver unha maqueta do devandito remolcador. Naceu o arrastre a vapor, xa que o remolcador, convenientemente acondicionado, converteuse no primer arrastreiro a vapor da historia.



Claro que o arrastre era "de vara" xa que as portas aínda non foran ideadas para proporcionar a apertura horizontal da rede. A partir dese momento, a construción de arrasteiros a vapor disparouse. Tanto é así que en marzo de 1875 estableceúse o estaleiro David Allan and Company en Leith, un distrito portuario de Edimburgo, Escocia, onde se construíría o primeiro barco de arrastre de vapor propulsado por hélice do mundo, o "PIONEER" de casco de madeira, matriculado nese porto con licenza de pesca LH 854. Ademais da máquina de vapor, o "PIONEER" tiña dous mastros e levaba un xogo completo de velas. A tripulación era das illas Shetland, situadas ao norte de Escocia, e alternaban a pesca de arrastre co palangre, levando tamén redes de deriva (volantas), para a pesca de arenque, que presuntamente usábase como cebo para os palangres.(7) . O "PIONEER" semella levar unha vida curta pero chea de acontecementos.



Características do "Pioneer"

Ano de construción: 1877. Asteleiro: David Allan & Co Ltd, Leith, Edinburg. Material do casco : madeira. Propietario: James Goudie, Sandwich, Shetland. IN nº: 70788.

Data de lanzamento: 04.1877. Data de remate: 05.05.1877 Toneladas brutas: 29. Máquina de Vapor de 29 cv, 2 cil. construída por Oliver & Tumbull de Leith. Eslora: 56,4 pés. (Aprox. 17,19 m.). Manga: 15,6 pés (4,75 metros). Puntal: 6 pés. (1,77 metros). (8)

O barco partiu de Leith o 06.05.1877 cara a Lerwick, nas Shetland. O 05.03.1878 encallou nas rochas de Ham, pero foi refloatado e reparado de novo en Leith. Finalmente afundiou o 02.03.1880, sendo xa propiedade de T.M. Adie & Sons. Despois deste barco construíríanse no mesmo asteleiro, xa espe-

cializado en arrasteiros, outros, aínda que como xa se dixou, compartindo as súas tarefas de pesca con palangres e volantas.

Neste punto, en España e seguindo a orde cronolóxica, temos que dar un salto cara ao sur e non a Cádiz senón a Canarias. En 1880, o 18 de decembro, constituíuse na Illa da Graciosa a empresa "Pesquerías Canario-Africanas", e en 1881 a firma contratou cos construtores navais David Allan and Company de Granton, Edimburgo, á onde se desprazara o asteleiro dende Leith, a construción do que sería o primeiro arrastreiro a vapor da frota española, o "PÉREZ GALLEGO" que partiu de Granton o 22 de xullo de 1881 con destino ás Illas Canarias.



Arrastreiro "Pérez Gallego"

Este buque constituiría a 12a construción do citado estaleiro a partir da botadura do "PIONEER". Construído en 1881, casco de madeira, 30 cv. nominais, 25,91 m. lonxitude entre pp, 4,69 m. manga, 2,73 de puntal, 72,47 ton. de rexistro bruto, e 35,05 ton. de neto. Este barco foi seguido polo "VIERA Y CLAVIJO", de setenta pés (aprox. 21,34 m.). Construído para a mesma navieira, pero este non era de vapor, senón que só estaba equipado con velas, aínda que se tiña previsto, montarlle unha máquina de vapor pero non hai constancia da montaxe da máquina antes do zarpamento cara a España.

Un segundo buque de máquina de vapor, para a Fort Trawling Company, foi o "MARQUES DE VILUMA", que xa comezara a súa construción cando se estaba a botar o "PÉREZ GALLEGO". Este sería polo tanto, o segundo arrastreiro de vapor de España. (9).

Con todo, convén lembrar o seguinte. En todos os casos estudados, aínda que os buques foron concibidos como “de vapor”, foron fornecidos polo menos, dun xogo de velas e os seus correspondentes masts e aparellos, por se acaso.

O seguinte barco que aparece como construído para España, nos asteiros de David Allan, tamén nas súas instalacións de Granton, é o “MAMELENA”, para a Soc. Mercader e Hijo (10) propiedade do citado Ignacio Mercader. Este buque é botado e entregado en 1882 e nese mesmo ano e para o mesmo propietario, botáronse o "MAMELENA II" e o "MAMELENA III". (11)

Así, no Cantábrico, comeza co vapor en San Sebastián, e dende alí vaise espallando por toda a cornixa, non sen dificultade, ata chegar a Galicia. Pero insistimos de novo, non como puros arrasteiros, senón como buques de pesca a vapor adicados, fundamentalmente, a diversas artes de pesca como palangre, cerco, curricán, volanta,... ademais do arrastre.

E en Galicia?

Fagamos outro anaco de historia: Do mesmo xeito que a pesca de arrastre no Mediterráneo, coa arte do bou e na modalidade de parellas é moi antiga, en Galicia non hai documentos que o acrediten. A parella mediterránea xa existía cara a 1750. Do Mediterráneo pasou ao sur de España, pero non a Galicia. Porén, hai constancia de que en Galicia existiron parellas de veleiros de arrastre ata pouco antes da aparición dos barcos de vapor. Existencia confirmada pola transmisión oral de antigos pescadores, que traballaran con este tipo de arrastre, e corroborada polo éxito que tiveron, sobre todo nos portos de Bouzas, e de Marín as parellas de vapor. (12). Pero imos por partes.

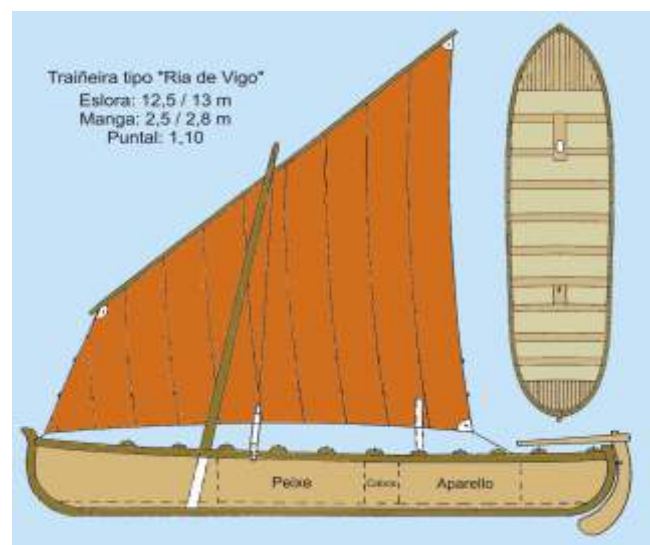
En Galicia, así como no resto da costa cántabro-atlántica, o vapor introdúcese case ao mesmo tem--



Faenando ao cerco cunha traíñeira

po en barcos de cerco e arrastre. Xa dixemos que facer diferenza entre arrasteiros e cerqueiros ou volanteiros, sobre todo ao principio, é complicado xa que un mesmo barco combinaba, segundo a época, dúas ou máis técnicas de pesca.

O cerco, (traíña) (13), foi introducido a finais da década dos noventa, (1890), en Galicia polo Cantábrico, e cun tipo de embarcación moi singular: a TRAIÑEIRA. En 1896 son catro as que faenan na ría de Viveiro, punto de entrada de traíñas e traíñeiras no noroeste de España. (14)



Por suposto, antes da introdución do cerco, os intentos de intensificar a pesca utilizando as artes dispoñibles, fundamentalmente o xeito, foran insuficientes. A presión dunha industria de salgadura que necesitaba un abastecemento suficiente e a un prezo accesible, provocou a aparición de dúas novidades fundamentais: o cerco de xareta e a traíñeira. (15).

O cerco de xareta, daquela, estaba conformado por dúas grandes redes chamadas patas ou ás, e un copo, tendo un tamaño aproximado de 24 ou 25 metros de altura no centro e 19 nos extremos por 50 brazas de longo. A relinga superior estaba dotada de abundantes cortizas, e a inferior de chumbos. Desta última colgaban unhas rabizas rematadas en aneis polas que corría a xareta, que tiña como finalidade pechar a rede embolsando o peixe. (16)

En canto á TRAIÑEIRA, de construción lixeira pero sólida, cunha estrutura de armazón de carballo cocido ou aserrado, (material co que tamén se facían a maioría das pezas), con pouco puntal e fondo, sen quilla, característica necesaria para pechar o cer-

co, que adoitaba obrigar a cruzar pola relinga con cortiza. A súa lonxitude era de 11 a 17 m. e máis, e podían embarcar de 10 a 25 mariñeiros, como se pode ver na fotografía que se amosa na folia seguinte, e que corresponde a unha traíñeira de Cantodarea, con folio de Marín.



Este tipo de embarcacións carecían de cuberta e tiñan a sentina cuberta por panas, practicamente en toda a súa eslora. Podía izar dous mastros, trinquete e maior, con velas ao terzo, aínda que a súa propulsión era fundamentalmente a remos.

Pois ben, pasar da traíñeira ao barco de vapor ao cerco, (aos “ vaporcillos“), só e unha cuestión de cartos e mentalidade. E o primeiro dos factores non é determinante cando falamos de conserveiras con gran poder adquisitivo para favorecer a constitución de empresas das que formaban parte, ou polo menos repartir o risco entre varios armadores. En Marín aínda existía o costume, ata hai 60 anos, de "levar" entre varias persoas unha "parte" dun barco de vapor.

Isto quere dicir, polo que parece, que os primeiros barcos de vapor, no norte e noroeste de España, eran pesqueiros ao cerco, de sardiñas e bocareus e que para rendibilizar o seu tempo de ocio, (fóra de tempada), dedicábanse á pesca de arrastre por parellas, na que a técnica é máis refinada e se precisan maiores coñecementos xa que é menos intuitiva o ir “a cegas”. Iso si, e dado que aínda non se concibira o sistema de portas para abrir a rede horizontalmente e seguindo a tradición, o arrastre realizábase “por parellas” (17).

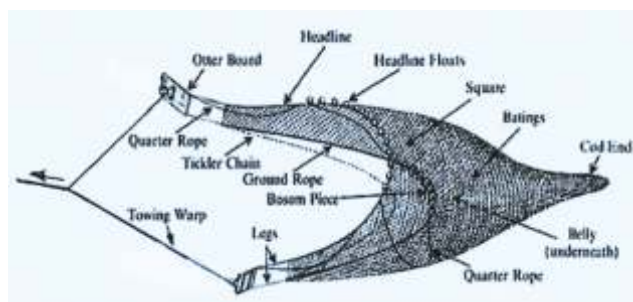
En Galicia non hai constancia de arrastre de vara con barcos de vapor, aínda que na actualidade é practicada por embarcacións da frota artesanal e de baixura. Convén dicir, que con posterioridade ao uso do vapor, foi ensaiado un novo tipo de embarca-

ción, ou mellor dito, de propulsión mecánica: o motor de gasolina, dando lugar as chamadas “motoras ou gasoleiras“. En 1912, na provincia marítima de Vigo, das vintedúas lanchas movidas por procedimentos mecánicos, só dúas o fan con gasolina, o resto con vapor. Non se coñecen as razóns polas que este sistema non prosperou. (18)

En España, unha RO de 1885 destinada a evitar a proliferación de parellas de arrastre, prohibía o uso deste sistema de pesca, (arrastre en parella), en todo o norte e noroeste de España. O caso foi contra os arrastreiros e partiu dos pescadores que utilizaban outro tipo de artes, xa que as artes de arrastre do bou levaban por diante e arrasaban coas outras. (Palangres, volantas, xeitos,...). Sobra dicir que esta R.O. pronto tivo que ser modificada, regulando as áreas nas que se podía utilizar unha ou outra arte. A partir deste momento comezaron a construírse barcos de arrastre específicos dedicados case exclusivamente a este tipo de arte.

E como se pasou da parella de arrastre a arrastrar cun só barco?

De novo hai que mirar a Inglaterra, aínda que non parece que neste caso estean de acordo na orixe do artefacto. Como xa se dixo, a imposibilidade de aumentar a lonxitude da viga no caso do arrastre de vara en función das potencias crecentes dos barcos e a consecuente dificultade, levou a pensar como se podería dotar a boca do aparello dunha maior apertura horizontal. E non sen dificultade, e despois de numerosas probas ideáronse as portas de arrastre que, como os papaventos, permiten abrir o aparello horizontalmente. Nun primeiro momento colocadas, como xa se comentou, na boca da rede, e posteriormente co uso de “malletas”, xeralmente semialambradas, (sistema Vignerón-Dahl), armamento que resultou máis pescador. (19)



Isto, que parece moi doado de dicir, foi complicado e requiriu de probas e fracasos, ademais de acertos, para chegar non só á situación actual, senón á dos “arrasteiros de costado” ou “side-trawlers”. Dende os primeiros experimentos entre o 1860 e 1870, ata a implantación das portas no arrastreiro inglés "IRRAWADY" en 1885 con escaso éxito, ata 1892 en Shields, onde se acadaron os primeiros éxitos, pasarían máis de 30 anos. Evolucionouse de arrastrar cun só cable, ao estilo dunha vara cun "Y" en cuxo extremo estaban as portas, e estas inmedia-



Amura de estribor dun arrastreiro de costado co pescante (gallows) de proa

tamente atadas as pernas do aparello, (ver diagrama anterior), ao arrastre con dous cables, montar os pescantes semicirculares (gallows) nos que fixar as portas a bordo, e empregar malletas entre as portas e os “calons” do aparello, como xa se dixo.

En canto á construción naval, xa dixemos que os primeiros barcos de vapor foron construídos en Escocia e Inglaterra, tanto os cascos como as máquinas de vapor. Construír os cascos de madeira en Galicia non supuxo ningún problema xa que sempre foran construídos para os galeóns e outras embarcacións que navegaban polas rías e fóra delas. Non así as máquinas de vapor e a disposición xeral do barco, onde había que albergar a máquina de vapor, a caldeira, os depósitos de auga, as carboeiras, e había que proxectar a liña de eixos e a hélice, novos aparellos para facer nos talleres. .

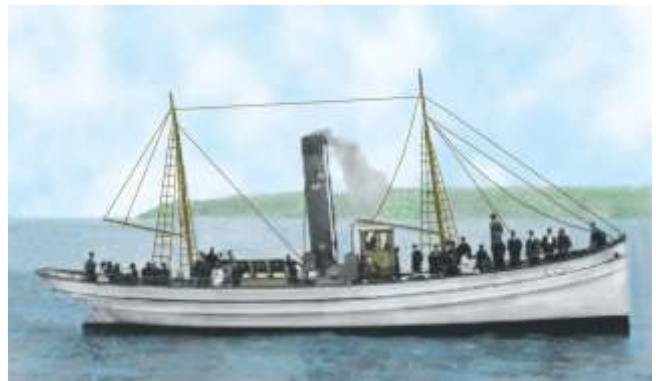
Neste aspecto, destacaron varios talleres e carpinteiros de ribeira en toda a costa galega, pero sobre todo de Vigo, sobranceando Paulino Freire, Troncoso - Santodomingo, La Industrial de Antonio Sanjurjo e Vva. e Fillos de J. Barreras. En Marín tivemos na Mouta e no Tombo a Villanueva e M. Pardavila, que dirixían o coñecido como estaleiro de Carragal e a o seu carón, o estaleiro de Hermida, e máis tarde, cara 1912, e para a parte das máquinas e caldeiras, Talleres Tiburcio e T. Ramón Fernández.

Con respecto á Cía. Vda. e Hijos de J. Barreras, podemos dicir o seguinte: En 1889 morre en Vigo D. José Barreras Canellas, industrial de orixe cata-

lá, adicado á salgadura e con comercio de Efectos Navais continuando a súa viúva, Esperanza Massó Ferrer, cos seus negocios. Os seus fillos Federico e José, que estudara enxeñaría, montaron no Areal, Vigo, un pequeno taller mecánico, adicado á montaxe de máquinas de vapor adquiridas en Gran Bretaña, que armaban nos cascos de madeira que construían duns 12 a 20 metros de eslora.

Estes barcos de vapor adicados á pesca da sardiña co cerco, chegaron a substituír, con vantaxe, como xa dixemos, as trañeiras. (20). O éxito destes barcos chegou a tal extremo que

pasaron a ser coñecidos como “vapores tipo Vigo” e destacaron polas súas boas condicións mariñeiras, de navegación e velocidade, exportándoos a toda a península e mesmo ao norte de África. Entre 1892 e 1918 construíronse case 400 unidades nos primeiros estaleiros de Barreras.

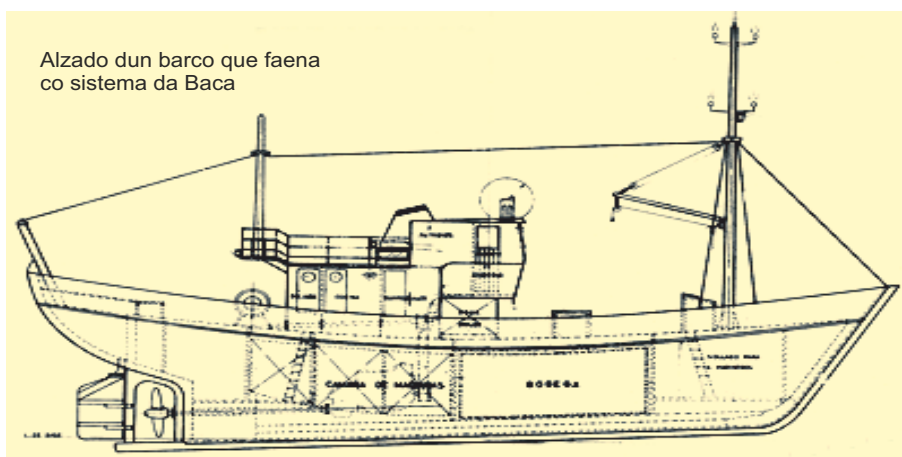


Vapor do cerco tipo “Vigo”

A partir de 1908, co estaleiro xa en Coia, tamén se comezaron a construír máquinas de vapor e caldeiras. Estes vapores, que comezaron a pescar ao cerco e se dedicaron á pesca da sardiña, combinaron esta última arte co bou de arrastre, a parella. Tal foi o éxito económico deste último, que o proxecto diferenciado orixinouse entre a construción de barcos para arrastre a parella e cerqueiros, xa que as especificacións dun e doutro son diferentes. (21). Igualmente, comezaron a construír no resto dos estaleiros todos os compoñentes das máquinas de vapor, así como os cascos de madeira nun primeiro momento, e despois de “ferro”, remachados.

Na Coruña séguense outros camiños, xa que fundamentalmente a maioría dos arrasteiros nesta época cómpranse directamente a Gran Bretaña e Francia e adícanse á pesca de arrastre coa arte do "bou" po lo costado. Merece un estudo aparte. (22).

Non quero rematar estas notas sen mencionar o cambio de arrastre “a parella” ao arrastre cunha soa embarcación e con artes da “BACA”, (aparello), nas Rías Baixas e que se estendeu por toda Galicia e o Cantábrico. Como a maioría dos temas expostos, este, se cabe, merece un estudo moito máis profundo e extenso, que espero que se faga algún día.



En Marín, onde se asentaron con éxito as parellas de arrastre a vapor, unha delas quedou “viúva”(23), polo naufragio dun dos barcos que a formaban. Trátase da parella composta polo “SALVADORITO” e o “SENENCITO” do armador Senén Sobral. Eran pequenas embarcacións, de 16 m. de eslora e un desprazamento próximo ás 60 toneladas.

Contaban cunha máquina de vapor de alta e baixa presión que lles proporcionaba unha potencia de 70 C.V. A primeira das embarcacións naufragou, polo que D. Senén Sobral, por consello dun amigo valenciano, aparelhou o “SENENCITO” para a “pesca a baca”, a semellanza das clásicas *baquitas* valenciás, á espera de repoiñar a perda. Para o armamento e manobra, que non era coñecida por estes pagos, trouxo a Marín en 1923 ao patrón de pesca valenciano Francisco Marés.

Este patrón deseñou a manobra ao estilo da baca valenciá, pero para unha embarcación armada ao estilo da parella, é dicir, co cabrestante de arrastre na proa da ponte, como consecuencia da versatilidade dos arrasteiros–cerqueiros, foi necesario cambiar toda a manobra de lanzamento e, sobre todo, virada a medio camiño entre a da parella, e a do tradicional bou de costado.

Con isto naceu un novo deseño de barco e de manobra: a da “baca”, e un novo aparello: o da “baca”, cuxo nome seguramente se tomou, para diferenciarlo, do “bou” e que, como todo o mundo sabe, en catalán-valenciano significa boi. (24)

O éxito destes novos barcos e sistema foi rotundo. Pois adaptábanse moi ben ás embarcacións de pequeno desprazamento, que eran as que compoñían as parellas, e os custos de exprotación eran moito máis baixos.

E aínda que as capturas tamén foron lixeiramente inferiores, o cambio compensouse, sobre todo, no que se refire a salarios de

persoal e consumos de carbón, reparacións,... dando lugar a que moitas parellas se desfizeran, poñendo cada un dos barcos a traballar “á baca”. Cómpre sinalar que hoxe, dende a aparición dos rampleros, todas estas diferenzas que viñemos comentando, non teñen sentido e desapareceron, e só se fala de arrasteiros.



Barco arrastreiro galego

NOTAS

(1) Bottemane JC Economía da Pesca. Fondo de Cultura Económica. México 1959.

(2) Historia da pesca marítima en Francia. P. Adán. Toulouse. 1987.

(3) En Valencia a pesca facíase con parellas de veleiros - arrastreiros. Crónica chica de nuestros arrastreros. JF Guillén. Revista General de la Marina. 1970.

(4) Quizais a solicitude se refira a un "barco - viveiro", a semellanza dos langosteiros bretóns, que tiñan a súa bodega furada para permitir o paso da auga salgada, e así conquistar chegar coa langosta viva dende Mauritania ata Francia.

(5) Ver o número do ano pasado. "The Toiler", o primeiro arrastreiro de Aberdeen en 1882.

(6) Nome: MESSENGER. Construtor: Daniel Bider de East Jarrow. Tipo: Remolcador de paletas. Lanzado en 1843. GRT. 63t NTR. 19 t Lonxitude: 21,34 m. Manga: 4,45 m. Puntal: 2,53 m. HP. : 28 cv. Material: madeira. Número de rexistro: 26135. O seu primeiro dono foi John Dove, e o último William Purdy, que o rexistrou como barco pesqueiro. Desguazado en 1880.

(7) En inglés, os barcos que pescan con volantas chámanse DIFTERS, literalmente "vagabundos". Neste tipo de buques utilizouse o vapor antes que no arrastre.

(8) Fonte: Lloyd's Register of Shipping. Londres.

(9) No xornal "La Mañana" de Cádiz do 18 de novembro de 1881 saía a seguinte nota: "A escuadra pesqueira formada polos barcos de vapor "PÉREZ GALLEGO" e "MARQUÉS DE VILUMA" saíu de Cádiz, coa goleta bergantin, "POLIFEMUS", e tres "dandys", o "SAHARA", o "PLEURONATA" e o "VIERA Y CLAVIJO", o que parece indicar que o "VIERA Y CLAVIJO" aínda era un veleiro, e nunca se montou nel unha máquina de vapor, e que nalgún momento o "MARQUES DE VILUMA" pasou a formar parte da Sociedade Canaria-Africana de Pesca.

(10) Neste momento non hai probas de que outros barcos de arrastre de vapor se estivesen a construír noutros estaleiros.

(11) Os "MAMELENAS" pasarían a ser 12. Un deles, o "Mamelena nº 5" sería o ex - "PÉREZ GALLEGO".

(12) Non se debe confundir, esta arte, cerco, coa traíña, a que nos referiremos mais adiante, que se tira das chamadas "postas", dende terra. Esta última arte tamén é coñecida como "xábega". Quizais sexa un dos exemplos, en pesca, mais típicos do uso dunha mesma palabra para significar cousas diferentes.

(13) A incorporación de Bouzas ao Concello de Vigo prodúcese en 1904. Por outra banda, de non existir precedentes de parellas de arrastre a vela, non se agardaría unha adaptación tan rápida ás parellas de vapor.

(14) A introdución desta arte, e o tipo de embarcación xeraría un dos episodios máis bélicos da pesca da sardiña en Galicia, pero merece un capítulo aparte. Hai unha gran documentación sobre o que se coñece como "Guerra das Sardiñas", e como a traíña matou ao xeito. O nome de TRAÍÑA, para denominar a arte do cerco, empregado fundamentalmente en Galicia, ben pode deberse a que os mariñeiros que se dedicaron a esta arte foron os vellos pescadores de traíña, que tiraban da praia polas pernas do arte de praia chamado co mesmo nome, (e tamén xábega), ou porque se utilizaba unha traíñeira para capturalo.

(15) O aparello recibiu varios nomes. Coñécese como cerco, copo, cerco americano, cerco de xareta, cerco real,...

(16) A arte do cerco: a súa orixe e evolución. M. Rubió. MAPA. 1976.

(17) Para arrastrar "a parella", ámbolos dous barcos teñen que ter o mesmo "tiro", o que fai que a situación de arrastre fose moito máis complicada, xa que aínda con barcos iguais ás mesmas revolucións no eixo, o tiro non sempre é o mesmo. E todo isto sen telefonía que permitise falar un barco co outro. As primeiras probas en Vigo do uso de Telefonía a bordo, fixéronse no vapor "Fontán I" en 1926.

(18) Crecimiento y Transformación del Sector Pesquero Gallego. J. Giráldez. Ed. MAPA.

(19) Este sistema toma o seu nome dos seus inventores, o enxeñeiro Vigneron e o armador Dahl. Consiste na inserción de cables semi-aramados denominados "malletas" entre as portas e a boca da rede, de aproximadamente 100 metros de lonxitude. (Aquí cada patrón ten o seu armamento). Entre as vantaxes que proporciona están a menor resistencia ao arrastre do conxunto, maiores capturas, etc.

(20) Houbo certos intentos de montar caldeiras e máquinas de vapor nas traíñeiras, pero non foron máis aló.

(21) Inicialmente chamábase BOU, a arte de arrastre de orixe mediterránea, cuxo esquema é o que aparece ao comezo destas notas. Por extensión, pasou a chamarse BOU, o barco que o arrastraba. Nestas notas empregárase nos dous sentidos, sempre que non leve a confusión.

A diferenza entre BOU e BACA, que é outro tipo de aparello e embarcación, reside entre outras cousas na tonelaxe, na propia manobra de arrastre, nos pescantes de arrastre, e sobre todo na manobra de virada do aparello,... Aínda que para un non especialista e afastado do mundo do mar, non hai diferenza. Insistimos de novo en que todas estas cuestións merecen un estudo máis rigoroso e serio que lle daría a estas notas unha extensión máis aló do que se pretende. Entre as causas de que nas Rías Baixas se desenvolvese a pesca a parella, tamén está na ambivalencia dos barcos da sardiña que nun momento de ocio, (fóra da campaña da sardiña), tiñan que adicarse a o arrastre, e resultaban ser barcos de moi pouca potencia indicada, xa que logo, para traballar co cerco, bastaba, e precisamente, pola pouca potencia, non podían adicarse ao arrastre ou "BOU"

(22) Parece que esta diverxencia téñ razóns históricas. Antes da aparición dos barcos de pesca a vapor en San Sebastián, os "bous" franceses, ingleses e alemáns, comezaron a sentir predilección polos caladoiros da costa galega. Un destes barcos chegou a mans dun coñecido consignatario coruñés. E así comezou na Coruña cos patróns franceses de pesca, o arrastre a vapor "ao bou". Acto seguido escomezaron a mercarse barcos de vapor na Francia e Gran Bretaña coa típica montaxe dos bous franceses e británicos.

(23) Cando un dos barcos que formaban a parella de arrastre naufragaba, dicíase que o outro quedaba "viúvo". A solución era, completar a parella construíndo, ou mercando, outro con características semellantes ao "viúvo", para poder volver pescar "a parella".

(24) Historia y Desarrollo de la Pesca de Arrastre en Galicia. F. Eiroa del Río.

Víctor Domínguez e os navegantes de antano

Manuel Castaño García

Coñecín a Víctor Manuel Domínguez Antas en 2006 cando estaba a preparar unha sesión de navegación a vela en barcos como os que recolleron nas súas imaxes os fotógrafos de hai cen anos, como complemento do curso-taller para ser grumete que deseñei e impartín no Museo de Pontevedra durante varios anos. Con el pretendía que as persoas participantes coñecesen dunha forma activa, ao longo de doce sesións de dúas horas cada unha, os diversos navegantes que desde o século XV ao século XVIII fixeron que a xeografía do noso planeta fose amosando os seus secretos; as características dos barcos que en cada momento as posibilitaron (carabelas, naos, galeóns, navíos, fragatas, bergantíns...); a terminoloxía náutica daquela época (partes dun barco, tipos de velas, paus, vergas, enxarcia...) (1) e os instrumentos de navegación que usaron para coñecer a velocidade (correadeira de barquiña), contar o paso do tempo ("ampolletas") ou medir a altura do sol ou a estrela Polar sobre o horizonte coa finalidade de calcular a latitude mediante o uso dos instrumentos propios de cada época (cuadrante, astrolabio, balestiña, octante, sextante, quintante).(2)

Con esta sesión complementaria das actividades celebradas no Museo pretendía que os asistentes tomasen contacto con embarcacións a vela, semellantes ás embarcacións auxiliares que ían a bordo dos barcos das épocas estudadas no obradoiro, e tamén contribuir á valoración da recuperación do patrimonio marítimo de Galicia á que estaban contribuíndo os membros da Asociación Os Galos da que Víctor era o presidente.

Nun primeiro momento chamoume a atención -supoño que como a outras persoas- a súa imaxe, que axiña asocie coa que estaba afeito a ver, ta-

mén en fotografías de antano, do "Señor Ricardo" o célebre mareante pontevedrés do barrio mariñeiro da Moureira que, coa súa longa barba e porte de grande señorío, resultaba moi atractivo para pintores, debuxantes e fotógrafos.

Á vez coñecín a Víctor e as embarcacións dos Galos. Foi no propio pantalán onde estaban amarradas. Alí, diante de dous botes polbeiros, unha dorna, un bote xeiteiro e unha traíñeira, faloume de forma pausada das súas características, historia e motivo e obxectivo da súa recuperación. Era unha primeira aproximación que axiña foi desenvolvendo xa a bordo do bote polbeiro, embarcación coa que el iniciara a súa singradura no eido da recuperación destas embarcacións coas que outrora gañaban a vida os mariñeiros.

Faleille do que pretendía e achei nel a mellor disposición para colaborar. Con el saín a navegar en diversas ocasións e fun aprendendo a manobra a vela nestes barcos que navegan cos ventos da tradición, diferentes aos veleiros nos que eu

navegaba onde non había "boa" nin "mala", logo de virar co vento por popa ou por proa.

Víctor irradiaba tranquilidade e experiencia, era ao meu entender a persoa ideal para que o meu alumnado -persoas adultas de diferentes idades, a maioría sen ningunha experiencia de navegación e menos aínda en barcos como estes- se sentisen seguras. Así se puxo de manifesto na primeira das saídas cando na traíñeira onde ía un dos grupos partiu a longa verga da que colgaba a gran vela Mística (en Bueu chamábanlle impropriamente *Guaira*) e Víctor e a outra persoa da asociación Os Galos que o estaba a axudar -non lembro quen- conduciron a embarcación ao peirao máis próximo. Eu non fun directamente testemuña dese momento xa que ía a



bordo do bote xeiteiro tripulado por Manuel Curra e Carmela. Perderamos de vista a traíñeira e non sabiamos onde estaba ata arribar ao porto onde nos estaban agardando. Se cadra ese día o vento, aínda sen ser forte, non era de todo apropiado, pero xa estábamos no peirao todos dispostos e ansiosos por subir a bordo e gozar da experiencia. Hoxe xa son dos que pensan que "forza 2", a do mar tranquilo e evento de 6 a 11 km por hora, é a ideal para navegar a vela de forma pracenteira. Así aconteceu en posteriores singraduras.

O título deste artigo de lembranza, que quere ser tamén de admiración, obedece a que no curso que eu estaba a dar dedicabamos unha parte en cada sesión a abordar as viaxes de descuberta levadas adiante por España con navegantes como Colón, Magallanes - Elcano, Loaísa, Saavedra, Grijalva, Villalobos, Legazpi, Urdaneta, Mendaña, Sarmiento, Bartolomé e Gonzalo García de Nodal, Bonechea, Mourelle..., como Inglaterra, Holanda ou Francia (Drake, Cavendish, Schouten, Anson, Byron, Walis, Cataret, Bougainville, Cook, La Pérouse...). (3)

Algunha das xestas que levaron a cabo lembrámolos a bordo, xunto a Víctor, e de forma especial a proeza do maltratado polo cine capitán Bligh que nunha embarcación de tamaño similar a traíñeira na que estabamos a navegar, abarrotada con dezaoitomariñeiros, foi quen de percorrer 3.618 millas (uns 6.700 km) despois de seren abandonados en medio do océano Pacífico o 28 de abril de 1879 no motín que se produciu na Bounty, o barco que mandaba ata entón, no que Fletcher Chistian (o prota-

gonista "bo" na grande pantalla) tomou o mando cos amotinados ao regreso da illa mítica de Tahití, onde os tripulantes de diversas expedicións acharon un paraíso despois das grandes penalidades padecidas no inmenso mar.

Desde a primeira colaboración houbo novos grupos en anos sucesivos que sempre me manifestaron a súa plena satisfacción con esta experiencia de navegar en embarcacións de antano. Con ela, á marxe dos obxectivos iniciais que me levaron a emprendela, coñeceron e valoraron o traballo dos

membros activos de Os Galos na recuperación das embarcacións e do patrimonio marítimo galego, entre o que estaba o estaleiro de Purro do que Víctor tanto nos falaba. Sen o seu labor desinteresado os barcos tradicionais doutros tempos non serían, no mellor dos casos, máis que pezas expostas nalgún museo.

Por motivos da reorganización do traballo no Museo non se realizaron novas

edicións do curso e ao vivir afastado de Bueu e da cidade de Pontevedra, deixei de saír a navegar con Víctor, Rosendo ou outros membros de Os Galos. Pero a súa imaxe, xa no pantalán coidando a madeira das embarcacións, xa no estaleiro de Purro, ou ben a bordo, navegando en harmonía cos barcos que tanto apreciaba, está sempre presente no meu recordo.

Sinto se as cousas que aquí se expresan sobre Víctor son escasas ou pobres con respecto ao que poidan escribir sobre el outras persoas que o coñeceron máis ca min, pero eu, dadas tristes e penosas circunstancias, tiña o desexo de lembralo e a necesidade de contalo como homenaxe.



Víctor impartindo os seus coñecementos

1 Ver artigo publicado no núm. 2 da Revista Os Galos.

2 Expliquei o funcionamento dalgúns destes instrumentos no núm. 5 desta mesma revista.

3 Recollín no número 3 desta revista un fragmento da narración que deixaron os irmáns pontevedreses García de Nodal da viaxe de exploración e circunnavegación pola Tierra del Fuego realizada en 1618-1619.

O Sanamedio de 1907

Onte, día 8 de agosto de 1907 tivo lugar a romaría que desde 1728 vén celebrándose na ermida dedicada a San Mamede, na fermosa meseta, situada nas abas dos montes da Cabritaña, comezo do poboado e lugar agrícola de Bon na parroquia de Beluso.

A festa estivo moi concorrida de fieis devotos e ledos romeiros aínda que desta vez, non fixo falta celebrar a misa ao ar libre pois dada a modestia dos medios e as circunstancias de que o Sanamedio non fose festa de gardar, os asistentes cabían amplamente na Ermida. Tampouco houbo sermón, porque, a verdade sexa dita, xa era de temer que con vintecatro “billas ao despacho”, que aproaban cara á ca-pela, pouca e moi insignificante había ser a atención que os relixiosos ointes lle prestasen ao orador sagrado. En canto á parte civil da festa, todos quedaron



satisfeitos porque se pechou á noite deste día sen que houbera fracturas de ósos nin necesidade de que se notase a ausencia da parella da Garda Civil de cuxa institución adoita abusarse bastante nestes calores etílicos convi-

dándoo oficialmente a exerceren de romeiros forzados en todas as xoldas e zambras dos “amilicos”.

Queremos aconsellarlle ao Mordomo ou Mordomos que procuren para o San Mamede vindeiro, contratar con calquera

industrial ou pacífico ambulante, a instalación de cucañas, tio vivo, tiro de salón, columpio e saltos de obstáculos, xa que non carreiras especiais, distraccións e xogos, todos eles de moi bo efecto, de rendementos positivos e sobre todo de gratísimo entretemento para o público que, en xeral, berra, pelexa, bebe, salta... ou se aburre, porque en San Mamede non tén que facer.

O velívolo de Ons

No mes de novembro de 1930 e durante case un mes, reinou a inquedanza entre os veciños de Ons pois cunha frecuencia de catro ou cinco días oían e vían pasar un misterioso avión procedente do mar que ao achegarse á illa apagaba un potente reflector que o delataba. Aínda que voaba a gran altura, que o facía inidentificable á vista, os veciños deducían que tiña que ser un velívolo ou aparello voador pois sentían as trepidacións e o ruído como dun motor.

Non era, pois, algo inidentificado, mais contodo, a persistencia e periodicidade coa que se presentaba tiña en vilo aos illaos pois descoñecían a causa ou propósito co que esta nave sobrevoaba a illa e sobre todo se era amigo ou inimigo. A pesar das pesquisas nunca chegaron a saber do propósito deste aparello e tempo despois, desapareceu sen máis. Quizais non pensaron en Marín...





As embarcacións tradicionais no Parque Nacional das Illas Atlánticas

Suso Framil*

O obxectivo deste artigo non é realizar un estudo pormenorizado sobre a orixe e evolución das embarcacións tradicionais nas Illas Atlánticas, senón simplemente realizar un pequeno achegamento ó tipo de embarcacións tradicionais que se empregaba en cada unha das illas do Parque Nacional. No entorno das illas traballaban case todo tipo de embarcacións; lanchas, racús, traiñas, chalanas, dornas, etc., pero neste caso centrarémonos nas embarcacións que empregaban os propios habitantes das illas.

Ainda que citaremos as embarcacións tradicionais máis frecuentes en cada arquipélago, eso non quere dicir que non se empregasen tamén outro tipo de embarcacións tradicionais de xeito puntual. Atendendo a situación xeográfica das illas atlánticas e as condicións meteorolóxicas propias de cada arquipélago, poderíamos prognosticar dúas tipoloxías de embarcacións tradicionais; unha propia das illas que están en augas abertas e axitadas (Cíes, Ons e Sálvora) e outra máis axeitada para o fondo da ría onde as augas son calmas e pouco profundas (Cortegada). Pero non sempre é así, sendo as veces os factores culturais ou as relacións sociais coas poboacións da costa próxima, os que determinan o uso dun tipo ou outro de embarcación tradicional.

A Gamela coruxeira en Cíes

Derivada da gamela de A Garda, máis grande e antiga, a gamela coruxeira era a embarcación de artes menores máis estendida na Ría de Vigo, desprazábase a remo e coa vela ó terzo ou guaira. Adicábase principalmente á pesca con liña e tamén con aparellos e nasas.

Ao contrario do que aparenta, a simplicidade da gamela agocha unhas características moi mariñeiras, como pode ser unha grande estabilidade, resistencia fronte a condicións duras do mar, amplitude de espazo dispoñible para faenar ou tamén a facilidade de varada na praia, etc. Todo isto fai dela unha embarcación moi válida para as illas Cíes, onde os extensos areais marcan a zona de desembarco.

Todas as evidencias atopadas (fotográficas, bibliográficas e testemuñas) falan do uso de gamelas coruxeiras por parte dos habitantes das illas Cíes, e tamén se empregaban en zonas próximas, como Cangas, de onde procedían a maioría dos habitantes das illas. Esta era unha embarcación moi estendida

pola Ría de Vigo o cal tamén marcou a súa influencia sobre as illas deste arquipélago.

A súa desvantaxe quizais é que non navega demasiado ben “contra” o vento (cinguir ou bolinar). Pero no caso de Cíes, posiblemente a maior altura dos montes do Morrazo e a das propias illas, así como a súa maior proximidade a terra (2.5 km ata Cabo Home) eran factores que diminuían a influencia dos ventos do norte, facendo que se puidera navegar no seu entorno sen necesidade de ter que aproar demasiado o vento.



Gamelas coruxeiras na praia de Nerga (Cangas)



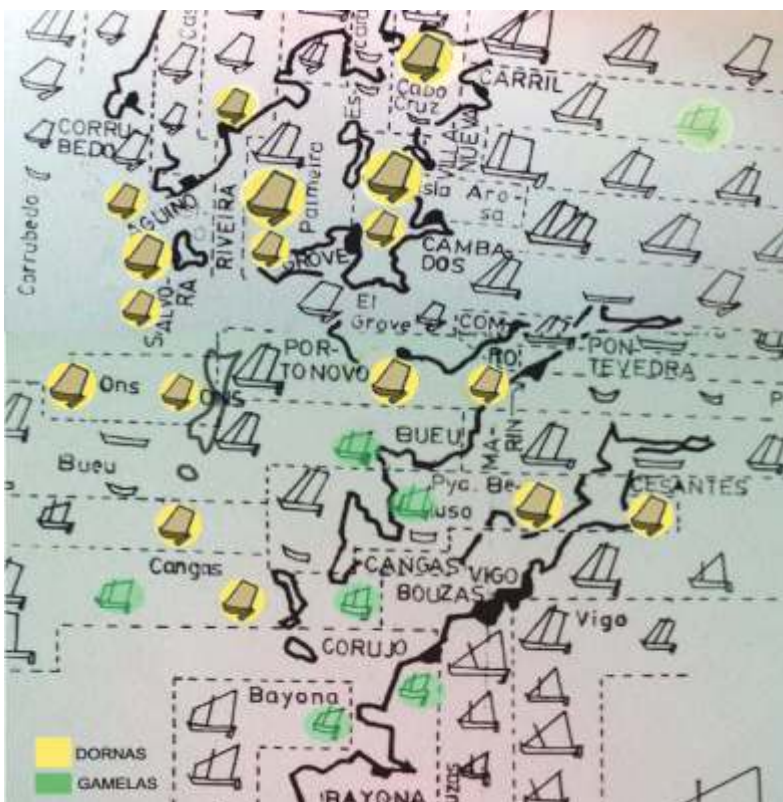
O Chuco coa súa gamela nas Cíes. Anos 60. Foto: Javier Steinbrüggen

A Dorna en Ons e Sálvora

A vinculación da dorna co arquipélago de Ons está máis que documentada en numerosos artigos, publicacións e arquivos fotográficos. Calcúlase que nos anos 60 había máis dun cento de dornas nesta illa, mínimo unha dorna por cada casa e había 78 casas das cales algunhas tiñan dúas ou tres. As de Ons son dornas pequenas e lixeiras, de tipo polbeiro e precisamente adicábanse sobre todo a pesca deste cefalópodo mediante o uso da raña.



Dornas na praia do Curro. 1966. Foto Museo Massó



Gamelas e dornas rías Baixas segundo libro de Staffan Mörling 1989

Entón, se a gamela é unha embarcación forte e segura para augas abertas e con máis espazo interior para as faenas de pesca, e é boa para varar na praia, por que trunfou a dorna en Ons?

Hai que ter en conta que a dorna era a embarcación predominante en toda a Ría de Arousa e tamén na parte norte da Ría de Pontevedra, de onde procedían unha parte dos habitantes da illa. De feito, o carpinteiro de ribeira que había na illa, o señor Domingos “Cachote” era orixinario de Santa Uxía de Ribeira.

Ademais, para navegar nas augas do entorno de Ons, moito máis abertas e con maior influencia de ventos de compoñente norte, faise case imprescindible navegar o máximo posible contra o vento, é dicir, cinguir ou bolinar, cousa que fai moi ben a dorna coa súa vela de relinga e a súa aerodinámica e fasquía que corta as augas. Así que, para regresar de Bueu a Ons ou para adentrarse na ría de Arousa é moi importante cinguir ou bolinar ben.

Por riba, a súa estampa de popa “lanzada” adaptase moi ben ao atraque en zonas rochosas, o cal é moi útil para desembarcar ou realizar distintas faenas de pesca como a extracción do percebe. Desprázase a remos cruzados polo que pode estabilizarse a embarcación empregando un só brazo mentres o outro queda libre para manexar as liñas.



Dorna cinguindo ou bolinando

Aínda que pola súa afiada quilla a dorna non é unha embarcación axeitada para varar na praia, a súa lixeireza permite subilas pola mesma con bastante facilidade, para o que bastan tres ou catro persoas.

Predominaban entón en Ons as dornas pequenas e lixeiras onde a robustez construtiva sacrificábase pola necesidade de ter que transportalas para poñelas ao abrigo. Por riba, as praias de Ons teñen ademais unha característica específica, son de tipo “colgadas”, e dicir, están pechadas por penedos na súa saída ao mar, o cal facía que, sobre todo con mareas vivas, houbera que levantar a embarcación por riba das rochas para levala ao mar.

Pero outra parte da xente de Ons procedía da zona de Bueu e do Morrazo. Entón porque non se implantou o bote polbeiro de Bueu en Ons?

Esta é unha embarcación moito mais forte e pesada polo que subila e baixala todos os días pola praia requiriría un gran esforzo e moitas persoas. Ademais a súa vela mística ou guaira fai que, ao igual que a gamela, teña máis dificultades para navegar contra o vento e tamén con ventos fortes. A súa anchura e forma de media noz tampouco facilitan a aproximación da embarcación a zonas de rocha ou gretas.



Cesáreo na súa dorna na Illa

Polo tanto, as peculiares características da dorna posibilitaron, xunto con outros factores, a permanencia dunha poboación estable na illa de Ons. Pero, a partir dos anos 60, o cambio cara os novos barcos a motor, moito máis grandes e pesados, provocou o éxodo masivo da xente da illa cara a Bueu, ao non dispoñer Ons dun porto de abrigo para estes barcos. Hai que destacar especialmente a contribución do antropólogo sueco Staffan Mörling ao coñecemento da importancia desta embarcación a nivel mundial.

O autor relaciona ademais a dorna co drakkar viquingo xa que ambas embarcacións teñen moitas similitudes estruturais. As táboas da armazón van montadas unhas sobre outras (en calime ou *tingladio*) e a súa afiada quilla prolóngase ata o característico pico de proa. Mörling considera a dorna unha embarcación de orixe nórdico, e a súa presenza en Galicia só podería responder á influencia das devastadoras *razzias* ou incursións viquingas que asolaron as nosas costas entre os séculos IX e XII.

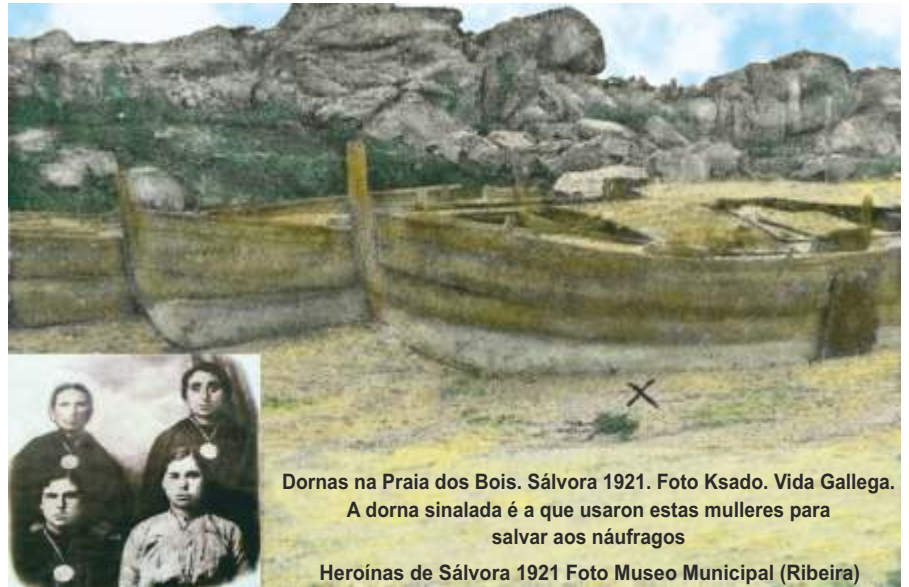


A dorna Elvira durante a súa restauración

Á marxe dalgunha outra que poida estar gardada nalgunha casa particular, na actualidade, só quedan dúas dornas na illa de Ons; a dorna *Elvira* e a dorna *Carmen* ou de Cesáreo. A dorna *Elvira*, donada pola familia Goberna (Checho), foi restaurada pola Asociación de Embarcacións Tradicionais *Os Galos* de Bueu, cunha subvención da Xunta de Galicia, para a súa exposición no Centro de Visitantes da illa, xa que se trata dun elemento imprescindible para entender a cultura da Illa de Ons. A dorna *Carmen* ou “de Cesareo” é a única que permanece operativa en Ons, polo que pode ser considerada a última dorna “viva” da illa.

En canto a Sálvora, aínda que hai moita menos información, tamén está claro que as dornas eran as embarcacións tradicionais desta illa, de feito foron dornas as embarcacións que empregaron os seus habitantes no heroico rescate dos náufragos do vapor Santa Isabel no ano 1921. Nesta traxedia marítima, coñecida como o “Titanic Galego”, pereceron máis de 200 persoas, pero preto de cincuenta puideron ser rescatadas pola xente da aldea, entre a que se atopaban catro valentes mulleres que foron recoñecidas como as heroínas de Sálvora.

A principal zona de varada destas dornas era na praia dos Bois, a máis próxima a aldea e das poucas que ten unha saída máis ou menos diáfana cara o mar. Aínda que tamén había dornas na praia de Peraprado e na do Almacén.



Dornas na Praia dos Bois. Sálvora 1921. Foto Ksado. Vida Gallega.
A dorna sinalada é a que usaron estas mulleres para salvar aos náufragos
Heroínas de Sálvora 1921 Foto Museo Municipal (Ribeira)

Tamén se empregaban racús, pequenas dornas, e lanchas xeiteiras. Unha das que máis éxito tivo no entorno de Cortegada foi a buceta, embarcación derivada ao parecer da lancha de relinga, moi lixeira e versátil que servía para case todos os usos: varar na praia, transportar, mariscar, etc.

A principios do século pasado, como consecuencia da auxe da arte do bou de vara, fíxose necesaria unha embarcación máis robusta e con máis vela que “tirase” deste arrastre polo fondo. Así xorde o bote de Carril, embarcación máis pechada e forte que aparelha vela latina e que se vai facer moi popular na zona.



Porto de Cortegada principios s. XX

Na imaxe, bucetas, bote de Carril ao fondo, chalanas e unha dorna

Botes de Carril, bucetas, e galeóns en Cortegada

En Carril, ao ser unha zona interior da ría e polo tanto máis protexida, empregábanse sobre todo embarcacións que permitisen aparelhar velas máis amplas como a vela latina ou a mística, coa fin de aproveitar mellor os ventos máis suaves da enseada. Tamén era importante que puidesen vararse na area dado o tipo de fondos que hai nesa zona. Así, a principios do S. XX, predominaban sobre todo as bucetas, chalanas, galeóns e o propio bote de Carril.



Bote de Carril coa súa vela latina



Buceta (esquerda) e bote de Carril (dereita) en Cortegada

Hai que ter en conta que Carril, ao ser unha zona interior da ría moi abrigada e o estar moi próximo a Santiago de Compostela, foi un dos portos mais importantes da historia de Galicia e incluso foi concello propio ata principios do século XIX. Por isto, a presenza de galeóns (tipo galego), que eran os barcos máis empregados para o transporte de todo tipo de mercadorías, era moi masiva naquela época, polo que o galeón tamén é unha embarcación moi vencellada culturalmente a Carril.



Galeón IIIa de Cortegada

A falla de calado para os novos barcos a vapor cada vez máis grandes, supuxo un freo ao desenvolvemento desta vila en favor de Vilagarcía de Arousa que, coa construción do “Muelle de Ferro” en 1893, pasou a ser o novo porto de referencia e no ano 1913 acabou anexionando o propio concello de Carril.

Xa nos anos 70 coa auxe dos cultivos de marisco, fíxose necesario transportar maior volume de bivalvos e varar a embarcación na area moi a miúdo. Como consecuencia disto prodúcese un cambio radical no tipo de embarcación empregada e aparecen unhas chalanas (1) moi peculiares chamadas “loros”, máis anchas e de fondo plano, con proa pechada e popa aberta e moi pouco puntal (altura).



Chalana tipo “loro” en Cortegada

1 Aínda que a priori son chalanas, nesta zona a xente chámalle gamelas. Esta mestura de termos entre chalana e gamela atopámola por case toda Galicia, aínda que tecnicamente as gamelas serían as embarcacións de fondo plano e dúas popas e as chalanas as de fondo plano con proa e popa.

Agradecementos: Fidel Simes - Asociación Os Galos (Bueu). Tiago Pérez - Asociación Mar da Pedra (Cangas). Manuel Gago Otero - Asociación Rompetimóns (Carril). Miguel Vidal Lojo - Museo municipal de Ribeira. Fernando Varela: Foto Cortegada antiga.

Recursos na Rede:

<https://culturmar.org/publicación/embarcacion-guia-de-embarcacions-tradicionais-de-galicia/>

<https://bluscus.es>

<https://calmoseira.blogspot.com>

<http://www.gamelaadaptada.altervista.org/caract.html>

<https://vimeo.com/3962842?height=80%&iframe=true&width=80%>

**Guía do Parque Nacional do socio de Os Galos.*





Corsarios ingleses e mareantes galegos no Pacífico sur

Xerardo Dasairas

Nos anos finais do século XVI, alá nas augas ecuatoriais do Pacífico, van enfrentarse en batalla marítima, un corsario inglés e un militar galego que acabou rendendo e capturando ao pirata e ao seu barco. Este feito, como adoita acontecer, tería máis repercusión pola importancia do inglés e incluso por unha das suas cartas, ficando o heroico mariño galego, como era habitual, nun segundo plano.

O corsario John Hawkins

Este é un relato no que se entremesturan personaxes e accións e cómpre comezar por este Sir inglés que fixo os cartos traficando con escravos e logo coas accións corsarias contra os barcos e poboacións hispanas en América co seu curmán Francis Drake. Non imos deternos nas suas falcatruadas, mais é preciso aludir a unha delas, pouco coñecida, que tivo como escenario as rias de Pontevedra e Vigo.

Nestas datas Francia e Inglaterra estaban en guerra con España e a voracidade inglesa semellaba colmada coa derrota da flota española nas Dunas e a ocupación de varias cidades dos Países Baixos. Ademais, os conflitos internos pola sucesión de Cromwell van desactivar aos corsarios ingleses por un tempo e os enfrontamentos entre ambos países van ser mínimos.

Neste contexto, e de volta cara a Inglaterra dunha das suas expedicións, vai chegar a Marín a comezos de xaneiro de 1559, o famoso contrabandista John Hawkins a bordo do seu galeón *Minion* despois dunha longa travesía e cunha tripulación esfameada e afectada polo escorbuto. Na arribada a Marín, o barco foi axudado a atracar por un mariño, que acostumado á presenza de comerciantes ingleses,



John Hawkins

actuou como práctico. Xa en terra, o propio rexidor da vila e máis un comerciante inglés colaboraron na recuperación física da tripulación, regalándolle Hawkins a este último unha das escravas negras que traía como botín. Aquí pasaron uns días, mais os fríos ventos do norte e a necesidade de acabar de recuperarse, levárono a se trasladar a Teis onde foi axudado por outros dous barcos mercantes ingleses que estaban alí fondeados. Durante a súa estancia en Vigo, John Hawkins realizou varias vendas a mercaderes locais consistentes en 1.200 varas de lenzos e unha ducia de escravos africanos.

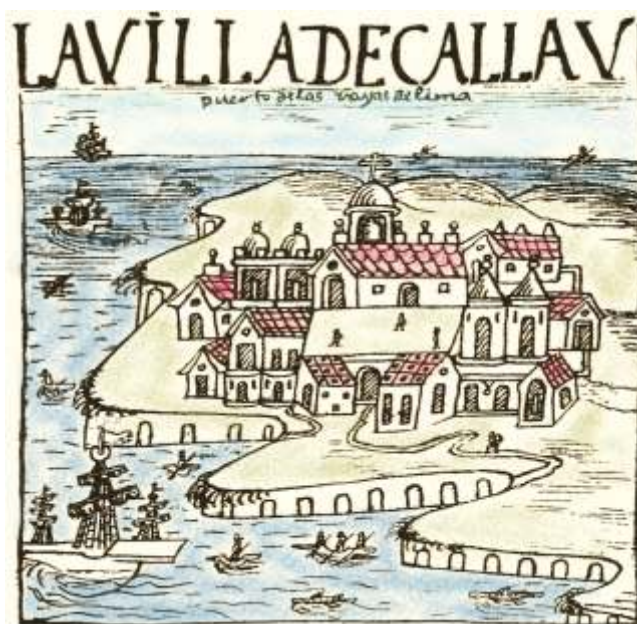
A mediados deste mesmo mes de xaneiro, xa reposta a tripulación, zarparon de Vigo pero na altura das Cíes espertou o seu espírito depredador e asaltou un barco que entraba na ría, roubándolle unha boa parte do cargamento de viño que transportaba. Todo isto provocaría a indignación do rei Filipe II que requeriu da Real Audiencia da Coruña unha investigación do acontecido: *«Emos tenido avysson que Juan de Aquines, (John Hawkins en tradución castelá) inglés corsario, a llegado con un navío a ese reino, al puerto de la villa de Vigo, y a nos parecido mucho descuydo que el alcalde maior o justicia de la dicha villa e puerto no se aya informado y savydo*

la calidad del dicho Juan Aquines y no le aya detenido su nabio hasta avisarnos y aguardar lo que fuere de servido proveer...» Ademáis, nestas datas, só estaban autorizados a comerciar con barcos extranxeiros os portos reais de Baiona e da Coruña, sendo que o de Vigo era do arcebispo de Santiago aínda que desde a Idade Media xa era adoito que barcos doutros países comerciasen aquí a pesar de contravir as ordes reais. No informe, emanado das testificacions no proceso por este asunto, consta que o Juan Aquines (John Hawkins) *“era un mozo bien tratado, algo moreno de rostro y de mediana estatura y vestía calzas de terciopelo carmesí, medias de aguja y una cuera (chaquetiña de pel) de escarlata guarnecida»*.

Álvaro Rodríguez de Mendaña e Neira e Isabel Barreto de Castro

Nestas historias entrecruzadas remontamos agora ao ano 1586 cando o virrei do Perú Fernando de Torres y Portugal, conde de Villardompardo, coincidía coa idea de Álvaro de Mendaña, descubridor das illas Salomón de colonizalas antes de que se fixesen con elas os ingleses. É neste mesmo ano cando este berciano vai casar en Lima coa xoven Isabel Barreto de Castro, filla dos pontevedreses Nuno Rodríguez Barreto e Mariana de Castro e a prevista expedición ás Salomón vai aprazarse pois nas costas chilenas xa andaba asaltando poboacións o corsario inglés Thomas Cavendish.

Esta expedición volve a tomar corpo en 1590 coa chegada do novo virrei (1589) García Hurtado de Mendoza, IV marqués de Cañete que nomea a Hurtado visitador general de Galeras y Navíos de Su Majestad, mais, outravolta, cando en 1593 a expedición xa estaba para saír, chega a noticia da incur-



sión do corsario inglés Richard Hawkins, atacando e saqueando diferentes poboacións do litoral. O virrei deulle orde a Mendaña de aprestar a flota existente e puxo a fronte da mesma ao galego Beltrán de la Cueva y Castro, que en combate naval, que narraremos posteriormente, derrotou a Hawkins podendo saír logo do porto de El Callao o 9 de abril de 1595, a expedición de Mendaña e Barreto con catro barcos e cunha pasaxe de catrocentas persoas, homes, mulleres e nenos, amáis de Diego, Lorenzo, Luis e Mariana, irmáns de Isabel que co seu home berciano, acreditan a colonización destas illas por galegos co apoio do virrei do Perú, García Hurtado de Mendoza, casado coa galega Teresa de Castro, irmá de Beltrán de Castro, o heroe que venceu a Hawkins sen moito recoñecemento oficial.

Flota de Mendaña en Lima

San Gerónimo, nave capitana, galeón de 200 a 300 toneladas. Capitán e piloto maior: Pedro Fernández de Quirós, portugués.

Santa Ysabel, nave almiranta, galeón de 200 a 300 toneladas. Capitán: Lope de Vega. Desaparecería o 7 de setembro de 1595.

San Felipe, galeota de 30 a 40 toneladas. Propietario e capitán: Felipe Curzo. Desaparecería o 10 de decembro de 1595.

Santa Catalina, fragata de 30 a 40 toneladas. Propietario e capitán: Alonso de Leyra. Desaparecería o 19 de decembro de 1595.



Beltrán de Castro y de la Cueva

A pesar da súa fazaña de apresar ao corsario inglés, as noticias sobre este personaxe son escasas e incluso confusas, pois segundo datos xenealóxicos naceu en Cuéllar (Segovia) e segundo a Real Academia da Historia naceu en Galicia en 1550 e morreu en Madrid en 1618. Como fose, o ser fillo de Pedro Fernández de Castro y Portugal, V conde de Lemos, II conde de Andrade, III conde de Vilalba e II marqués de Sarria é abondo para certificar a súa forte ligazón con Galicia, ademáis de servir na Armada, cousa pouco frecuente entre os segovianos. Como segundo fillo que era, non herdou os títulos do pai e seguiu a carreira militar sendo nomeado cabaleiro da Orde de Alcántara en 1569, con 19 anos. No reinado de Filipe II, participou en 1580 como capitán das tropas españolas que invadiron e anexionaron Portugal á Coroa española, destacando nalgunhas accións bélicas.

En 1589 trasládase a Lima coa súa irmá Teresa de Castro y de la Cueva e co seu cuñado García Hurtado de Mendoza, IV marqués del Cañete que acababa de ser nomeado virrei do Perú. Nestas circunstancias, sería el quen se enfrentase e vencese en 1594 ao corsario inglés R. Hawkins, retornando dous anos despois a España, alcanzando o rango de tenente xeneral cando se retirou.

Nalgunhas das súas biografías repétese que Beltrán era un xoven de 22 anos cando en realidade tiña 44 pois con aquela idade é imposible (8 anos) que participase na ocupación de Portugal.

Richard Hawkins e o seu periplo

Richard Hawkins era fillo do contrabandista, negreiro e corsario John Hawkins do que xa falamos anteriormente. Fogueouse desde moi novo co seu parente Francis Drake en diversas accións e propúxose emular a este e máis a Cavendish, alcanzando as costas do Pacífico sudamericano baixo o virreinato español do Perú.

En 1588 construiu nos asteleiros do Támesis un barco que foi botado co nome de *Repentance* (Arrepentemento) a suxerencia da súa madrestra, mais ao ano seguinte, por orde da raiña Isabel I, foille mudado o nome a *Dainty* (Delicado) pola súa aparencia e fermosura, aínda que era moi semellante ao outro galeón, o *Revenge* (Vinganza).

Contodo, a viaxe que tiña prevista, segundo el, de exploración e científica, tivo que aprazarse e o seu pai fíxose cargo dos gastos do barco pondo ao servizo da Armada inglesa e participando entre os anos 1589 e 1592 no apresamento de barcos españois e portugueses con distintos capitáns.

Neste último ano, acuciado polos gastos do barco, J. Hawkins decide venderlo (?) ao seu fillo Richard que retomou o proxecto da viaxe, arraxándoo, armándoo cuns trinta canóns e unha dotación de arredor de cen homes. Obtida a patente de corso, partiría o 12 de xuño de 1593 do porto de Plymouth co *Dainty*, acompañado da urca ou carraca de transporte *Hawk* (Falcón) de 100 Tm. e oito canóns ao mando do capitán Tharlton, acompañados da pinaza *Elegance* de 60 Tm. para as descubertas.



Richard Hawkins

A travesía ata as Canarias foi bastante accidentada pola impericia da tripulación, tendo que facer unha recada de tres meses nas illas e logo, na altura do Golfo de Guinea case naufragan por un erro de cálculo do propio Hawkins. Finalmente, cara ao 10 de novembro arriban a Santos (Brasil) onde se aprovisionan e cinco días despois, debido ás mortes por escorbuto, establecen acampamento fronte á illa portuguesa de Santa Ana pero son acosados por milicianos e algúns pequenos barcos polo que teñen que facerse ao mar.

Como o escorbuto seguía cusando moitos mortos, deciden afundir o *Hawk* (Falcón) trasvasando a súa tripulación aos outros dous barcos. Na ruta cara o Río da Prata atacan e capturan un barco portugués de 100 toneladas que levaba ao gobernador de Angola e 50 soldados que logo sería liberado, despois de apoderarse de todas as súas provisións. Isto xa ocorría no mes de xaneiro de 1594 e cando navegaban cara o sur perderían contacto coa *Elegant* da que logo se soubo que decidira retornar a Inglaterra. Hawkins continuaría xa só co *Dainty* e na viaxe cara o sur topou cunhas illas e crendo que eran descoñecidas procedeu a darlles nome cando en realidade eran as Malvinas, xa descubertas anteriormente.

Cara o 20 de febreiro e despois de oito meses de navegación, entra no Estreito de Magallanes e a comezos de abril xa está no Pacífico costeando con rumbo norte as terras chilenas, sobrepasando Valdivia e a Illa Mocha, despois de enfrontar unha galerna. En abril vai atacar o porto de Valparaíso onde captura catro barcos mercantes,

obtendo un rescate en cartos de 25.000 ducados e levando pola forza ao piloto español Alonso Pérez Bueno que xogaríu un papel clave ao encamiñalo cara o porto do Callao onde estaba a recién formada

Armada del Mar del Sur, sen que o corsario inglés se decatase do asunto.

Mentres Hawkins estaba negociando o rescate dos barcos en Valparaíso, o capitán Juan Martínez de Leiva partiu cara o porto de El Callao cun barco lixeiro, para avisar ao virrei das accións do corsario nas costas chilenas. O 17 de maio, o virrei García Hurtado de Mendoza vai organizar con prontitude a flota existente, composta dunha nao capitana con vinteito canóns de bronce, unha almiranta con trinta pezas, o galeón *San Juan* e tres pataches, con “*cuatro piecezuelas y esmeriles por las proas de cada uno y*



O virrei Hurtado de Mendoza

treinta arcabuceros y mosqueteros por barco”, pódoo ao mando do seu cuñado Beltrán de Castro.

Nesta situación, vai coincidir a presenza no porto de El Callao da flota dos catro barcos de Isabel Barreto e Hurtado de Mendoza que segundo os datos exercía en Lima como Visitador General de Galeras y Navíos de Su Majestad e apoiou o nomeamento de Beltrán. Quizáis máis pendente da súa expedición ás Salomón, preferiu preservar os seus barcos, máis ben galeóns de carga, e deixar que Beltrán de Castro, como militar, dirixise as operacións contra Hawkins.

Á caza do corsario

O 24 de maio sae a flotilla de Beltrán de El Callao con rumbo sur na busca de Hawkins e o 3 de xuño reciben noticias de que este navegaba cara a el na altura de Arica, aínda en Chile con rumbo a Lima, enganado polo piloto español secuestrado. Na madrugada do 5 de xuño, domingo da Santísima Trinitade, navegando cara o sur pola costa de Chíncha Alta e San Vicente de Cañete, xa en augas do Perú, a flota de Beltrán de Castro vai avistar o *Dainty*.

Mais, cando Beltrán se dispuña para o ataque, desencadeouse unha forte galerna que danou o mastro principal da capitana e rachou o velame da almiranta, ficando só o galeón *San Juan* en condicións de



perseguir ao inglés pero perdeu o contacto con el durante a noite. Sábese que Hawkins, aproveitando as circunstancias e para gañar velocidade, lanzou pola borda todo o botín que levaban a bordo pondo rumbo norte cara á Illa dos Lobos e Huanchaco onde liberaron ao piloto español Alonso Pérez, aliviados por liberarse do acoso de Beltrán de Castro... Este, vendo que á mañá seguinte non hai rastro do corsario, retorna a Lima pois os danos nos barcos e a súa dispersión non permiten a persecución. Menos a nao almiranta, os demais barcos, afectados nos mastros, necesitan de reparacións grosas e quedan inutilizados polo que dispoñen só desta, aprestando entón un barco menor con vela latina (galizabra) de 100 TM. acompañados dunha falúa para explorar enseadas e caladoiros.

Neste tempo Hawkins continuou navegando cara o norte para seguir a rapinar todo aquilo que lle era fácil e perto de Trujillo asaltou e queimou un barco, saquenado logo a aldea de Huanchaco onde deixou a Alonso Bueno, o piloto español secuestrado en Valparaíso.

Poucos días despois de saquear Huanchaco chegaron alí os dous barcos de Beltrán de Castro e recolleiron ao piloto. Este daríalles valiosa información sobre o corsario, do número de homes e canóns do barco e das posibles intencións do inglés que, ao parecer, non incluían as cidades de Puná e Guayaquil por estaren ben defendidas. Finalmente, o xoves 30 de xuño, os barcos de Beltrán de Castro



avistaron o *Dainty* de Hawkins e despois de perseguilo, alcánzaronlo perto de Atacames (Ecuador) na bahía de San Mateo. Véndose atrapado, o inglés lanzou un ataque sorpresa pero foi rexeitado e tivo que retirarse acosado polos barcos españois que non cesaban no ataque, dezmando pouco a pouco aos 120 homes da *Dainty* que resistían heroicamente, ata o punto de que nunha ocasión case se apropian do estandarte da nave de Beltrán de Castro.

Ao facerse noite, cesaban os combates e os barcos desaparecían na escuridade ao apagaren todas as luces, momentos que aproveitaban os ingleses para fuxir.

Así estiveron dous días ata que na madrugada do día 2 de xullo, día da Visitación da Nosa Señora, os barcos españois alcanzaron de novo ao *Dainty*, lanzándolle unha salva de canonazos para convidar a Hawkins a renderse, mais este denevou a oferta. Entón, novas andanadas de canón deixaron o barco corsario desarborado e sen posibilidade de manobrar, procedendo á súa abordaxe en loita corpo a corpo.

Superados polas forzas españolas, os ingleses izaron ao fin a bandeira branca de rendición: Máis de 30 corsarios quedaron mortos sobre a cuberta e outros tantos estaban feridos, incluído Hawkins que presentaba dous balazos de certa consideración que fixeron temer pola súa vida.





Os prisioneiros e feridos, uns noventa, foron pasados aos barcos españois onde recibiron atención pois Beltrán de Castro prometera tratalos como soldados capturados “en buena guerra”. A todo isto, a nave inglesa, xa con tres metros de auga na sentina,

semellaba irse a pique e entón pasou á mesma o xeneral Miguel Ángel Felipón cuns homes que con boa *maña, diligencia e industria* salvaron o que quedaba de interese no barco, conseguindo ademais taponar as vías de auga.

Logo, remolcaron o barco cara a Illa das Pérolas e despois á Illa de Perico, porto da cidade de Panamá a onde chegaron o día 9 deste mes de xullo. A recepción nesta cidade foi xubilosa e os habitantes subiron a bordo do Dainty coa consideración dun bo trofeo de guerra xa que só as armas e municións tiñan un valor de 78.000 pesos. Durante varios meses o barco sufriu as reparacións necesarias para volver a navegar sendo que o virrei Hurtado de Mendoza non recibiu a noticia ata a madrugada do 14 de setembro e a pesar do intempestivo da hora, ordenou o repenique das campás da cidade e a celebración dunha misa solemne de acción de grazas na igrexa de San Agustín.



Bahía do Callao

O retorno a Lima

Contodo, Beltrán de Castro e os barcos, incluído o Dainty non retornaron a Lima ata decembro e avisado o virrei da súa chegada, ordenou un recibimento trunfal: Conviene que para dicho recibimiento, salgan los atabales desta ciudad y trompetas y menestriles y que los que tañeren estos instrumentos salgan con libreas y bien aderezados... La infantería les saldrá a recibir camino desde el Puerto de El Callao hasta las últimas casa de la ciudad. O corsario inglés tamén foi paseado polas ruas de Lima entre os insultos da poboación que se desafogou con el chamándolle ladrón, asasino e violador, reclamándoo o Tribunal da Inquisición de Lima para xulgalo e encarceralo como herexe.



Praza maior de Lima nesta época

Beltrán de Castro, tentando manter a promesa, feita na rendición, de darlle un salvoconduto para que el e os seus homes puidesen retornar a Inglaterra, fixo todo o posible para liberalo e incluso lle escribiu ao Rei sobre o asunto. O 17 de decembro de 1695, o propio rei contéstalle ao galego que sabe da importancia do personaxe pero por estar preso polo Santo Oficio *es mejor que le dé largas al asunto*.

Hawkins permanecería nos cárceres limeños tres anos, sendo enviado a España en 1597 para continuar preso, primeiro en Sevilla e logo en Madrid en condicións moi extremas. Finalmente foi liberado en 1602 ao pagar a súa familia 3.000 libras polo seu rescate e ao chegar a Inglaterra foi nomeado *sir*, elixido membro do Parlamento e logo foi alcalde de Plymouth, nomeándoo Jacobo I vicealmirante da flota de Devon, encargada, paradoxalmente, da vixilancia e a loita contra os piratas nas costas do sur da illa. Aínda en 1620, dous anos antes de morrer con sesenta anos, Richard Hawkins dirixiu unha expedición contra os corsarios berberiscos que asolaban o Mediterráneo desde o norte de África.

Este episodio na literatura

Cando Richard Hawkins aínda estaba convalescente e recluído no porto de Perico (Panamá) no galeón San Andrés, este vai escribirlle ao seu pai unha carta con data de 5 de agosto de 1694, na que lle na-

rra as peripecias da súa viaxe e o combate cos españois, dando tamén noticias dalgúns membros da súa tripulación e suliñando que foron atendidos por bos cirurxáns e que el mesmo está case curado das súas feridas que parecían mortais. Defende que a súa misión nestas augas era científica e de exploración e comenta que ao arranxar o *Dainty* partirán para Lima, sendo conscente de que a súa carta vai ser traducida ao castelán e divulgada, como así foi.

Sospéitase que a tradución da carta foi obra dun español que levaba a bordo como intérprete e sabemos que se fixeron un par de copias, unha manuscrita, dada para a imprenta do turinés Antonio Ricardo (Ricciardi) establecido en Lima e outra, a impresa, de catorce páxinas, que lle foi enviada a España ao cardeal Rodrigo de Castro, irmán

de Beltrán de Castro que debeu ser quen financiou a súa impresión. O título do opúsculo é *Carta de Ricardo Hauquines, escrita en el puerto de Perico, en seys de agosto, de 1594 años para embiar a su padre Juan Hauquines a Londres*.

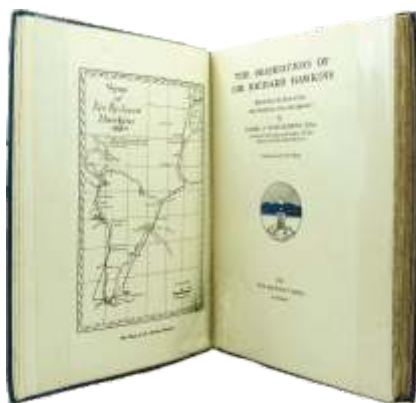


Outra publicación impresa deste episodio, figura na primeira parte do poema épico *Arauco domado* composto por Pedro de Oña en 1596 a petición do virrei García Hurtado de Mendoza que quería contrarrestar o desdén recibido por Alonso de Ercilla en *La Araucana* onde o define como un “mozo capitán acelerado”.

Pedro de Oña, mostra, por veces, no seu longo poema, unha certa empatía, compartida con Beltrán de Castro, cara o corsario inglés co que debeu tratar en Lima:

*Assi el audaz pyrata se dezia,
Y Aquines por blasón, de clara gente
Moço, gallardo, próspero, valiente,
De proceder hidalgo en quanto hazia;
Y acá, según moral filosofía,
(Dexado allá lo que su ley consiente)
Affable, generoso, noble, humano,
No crudo, riguroso, ni tyrano.*

Mais para contrarrestar esta visión cabaleiresca pero arriscada a ollos da Inquisición, introduce por veces alusións a Hawkins definíndoo como *astuto*,



Libro de Richard Hawkins

pérfido, protestante..., el robador Inglés... En 1598, Lope de Vega, no seu poema épico *La Dragontea*, tamén faría alusión ao episodio bélico dos españois (con Beltrán de Castro ignorado) contra o corsario inglés. Entre 1603 e 1604 o propio Hawkins escribiría *The Observations of Sir Richard Hawkins, Knight, in his Voyage into the South Sea*, obra que non se publicaría ata 1622, no ano da súa morte.

Pedro de Oña no seu poema non se esquece do barco de Hawkins e igual que a raíña de Inglaterra cando foi botado este galeón, dedícalle unha emotiva lembranza:

*Perdiéronse las naues de su armada,
En la angostura, y boca del Estrecho,
Quedándole vna sola de prouecho,
Tan bella, que la Linda fue llamada;
Para qualquier encuentro aparejada,
Por ser su gente práctica, y derecha,
Y ella, de bien armada, y guarnecida,
Bastante a no temer, y a ser temida.*

Que foi do galeón Dainty?

O Dainty de Hawkins



🇬🇧 Inglaterra

Nome: *Repentance* (Arrepentemento).
Renomeado: *Dainty* (Delicado).
Clase: Galeón de guerra de 400/500 Tm. armado cuns 30 canóns.
Tripulación: 115 homes.
Capturado por Beltrán de Castro en 1594.

🇪🇸 España

Rebautizado: *Ntra. Sra. de la Visitación* e nomeado *Visitación* ou *La Inglesa*.
En 1600 armaba 18 canóns e en 1615 a penas 12 pezas artilleiras. Vendido en 1619 con 25 anos de servizo.

O *Dainty*, xa en Lima, quedou ao servizo da Armada Española co nome de *Nuestra Señora de la Visitación* polo día en que foi capturado pero por abreviar, acabou denominado como *La Visitación* e chamada incluso *La Inglesa*, servindo na Armada del Mar del Sur durante vintecinco anos. Entre 1596 e 1604, o galeón combateu as intrusionns holandesas na zona cunha tripulación de 145 homes e 18 canóns. Entre o 1602 e 1604, o *Visitación* foi sometido en Guayaquil a tales reformas que semellaba outra embarcación. Mais, en 1615, estaba xa en mal estado para facerse ao mar e foi destinada a protexer o porto do Callao con 30 homes e 12 canóns. Con todo, o 12 de maio deste ano, zarpou deste porto cara a Panamá en apoio dun convoi que levaba cartos privados e da Real Facenda e traer na volta ao novo Virrey do Perú, o Príncipe de Esquilache. Durante o goberno deste virrei, o xa veterano *Visitación* seguiría en servizo, a pesar de que os pilotos que o gobernaban acusaban os seus defectos ao navegar de cinguida. Despois o único que se sabe do antigo *Dainty* ou *Visitación* é que foi vendido entre 1617 e 1619, para financiar a compra doutros buques de guerra.

A propósito de...: Segue a descalificación de Galicia e dos galegos

Como vimos, a expedición de Isabel Barreto e Álvaro de Mendaña ás Illas Salomón entrecrúzase nos nosos relatos e a través dos nosos artigos tentamos recuperar e reverter a óptica histórica coa que, a historiografía española antiga e a moderna adoita obviar ou incluso menosvalorar con frecuencia aos galegos.



Isabel Barreto e Álvaro de Mendaña

Mais, o abraiante é que esta tendencia descalificatoria, ao que se ve, segue actualmente, pois o leonés Juan Gil, académico da RAE, filólogo, medievalista e experto nos descubrimentos do Novo Mundo, segundo o seu currículo, di que o leonés Álvaro de Mendaña e a súa muller, a pontevedresa Isabel Barreto, saen de Lima con dúas naves e unha mariñeiría composta *polo peor da cidade*, na procura do Eldorado e as Illas do Rei Salomón...

Este autor leonés cóntanos no seu último libro que o seu paisano Mendaña (non era leonés senón berciano) fixo un matrimonio de comenencia coa adiñeirada pontevedresa Isabel de Barreto, *cobizosa e déspota como ela soa* e que foi ela «A doña» quen se fixo coa nao en calidade de almiranta cando morreu o seu home Álvaro de Mendaña e o seu irmán, Lorenzo de Barreto, tendo que asumir o mando con aquela tripulación: *La ambiciosa capitana fue tan cruel con la tripulación que hizo ahorcar a un marinero porque contravino sus órdenes y bajó a tierra para recoger unos cocos*.

Queda claro que este señor, hoxe, no século XXI e con bastantes prexuízos femininos, aínda non admite que unha muller, galega por máis, asumise o papel de almiranta, falecidos o seu home e irmán, xa que era ela quen pagaba parte da expedición. Incluso, pretendendo louvar *ao seu paisano leonés*, Álvaro de Mendaña, o

que consegue é deixalo mal, mostrándoo como un comenenciado que *deu un braguetazo* (?). Para botarlle máis lixo á nosa galega, que ao que se ve era unha *lurpia* de coidado, conta que casou deseguida nas Filipinas... E que, se era rica e independente.

O que este señor académico non explica, é a situación dunha muller, que para os galegos é unha pioneira da emancipación feminina, que perdeu os cartos nunha expedición frustrada e que tiña todo o dereito a procurar a súa estabilidade nun pequeno mundo de homes rodeados de auga... Novelado ou non, isto non se sostén e menos aínda que Mendaña era leonés pois daquela o Bierzo aínda era galego, estaba baixo a soberanía do conde de Lemos, falaban galego (marca territorial cultural) e como di a historia *“por ser como era, llave e principio del reyno de Gallizia”*.

Tamén Claude de Bronseval nos concreta no seu libro *“Peregrinatio Hispanica”* de 1532, que *“aquí en Ponferrada es donde termina el reino de Castilla y comienza el de Galicia”*. Bartolomé de Villalba y Estaña, no seu libro *“Peregrino curioso”* (1570), indica *“tiene esta villa (Vilafranca) buena vega, aunque ya está en Galicia, donde falta pulicia y sobra malicia (...)”*. Enfín, un puro dislate *cazorro* que desaconsella intoxicarse máis...



Mapa de Mercator. Galicia nestas datas co Bierzo

Grazas, Víctor Tentaremos seguir o teu ronsel

A nova do falecemento do noso compañeiro Víctor Domínguez Antas o pasado día 28 de decembro, oxalá fora unha inocentada de mal gusto, pero non foi así. Aos que sabiamos do seu estado de saúde, que se deteriorara enormemente por mor dunha pneumonía, non nos colleu de sorpresa, pero contabamos que saíra adiante, como saíra nos últimos anos, antes de que aparecera o COVID e nos deixara a todos quilla arriba, agardando rescate.



A lei da vida leva endosada un capítulo que é a morte, todos o sabemos, pero non é doado aceptar que se nos vaian algúns compañeiros tan cedo, como é o caso de Víctor, a quen aínda lle quedaba moito, unha chea, por navegar connosco. Como el, outros compañeiros e compañeiras que nos deixaron

nos últimos tempos fainos pensar que nos estamos facendo maiores. E así é. Xa pasaron moitos anos da súa chegada á Federación, daquela aínda marítima, no equipo dos Galos, e dende esa navegamos xuntos nunha chea de mares, nunha chea de eventos, coma no festival de Brest, en Xixón, en moitas edicións do Encontro ("galego", como lle chaman en Bueu), xuntanzas, xornadas de iniciación, e sobre todo nos Encontros de Bueu, onde sempre estaba presente. Foron moitas, e xa quedan na memoria.



Festival do Mar en Brest

Como é ben sabido, Víctor pasou moitos anos da súa vida pelexando por defender o patrimonio marítimo galego, de Bueu, da súa Pescadoira natal; reclamando un estado natural para a súa praia; o mantemento e protección do estaleiro de Purro, na



Banda do Río; e sobre todo, metendo as mans na madeira para restaurar, construír e manter embarcacións tradicionais como a traíñeira, botes polbeiros e xeiteiros, e mais A Roiba. Todas pezas únicas. Desta última dorna comezouse a construción dunha réplica, e a bo seguro que Víctor estará presente na mente de todos na súa botadura. Tamén únicas son a chea de maquetas, que con moita paciencia Víctor armaba na "cetárea de Petís", sobre todo logo da súa xubilación, e que engalanan as exposicións que habitualmente se fan na vila sobre o patrimonio marítimo.

Queremos con estas liñas, recoñecerlle a Víctor, a súa dedicación en prol do patrimonio marítimo, da súa preservación e máis da súa difusión social, e estamos convencidos de que se necesitan máis persoas coma el para seguir na loita, para que este movemento en prol da cultura galega siga navegando con rumbo firme.

Vaia tamén unha forte aperta para toda a súa familia, así coma para as compañeiras e compañeiros dos Galos, de parte de todo o colectivo de Culturmar, do que Víctor sempre formará parte.

Anxo Telmo / Culturmar

Ons: Un país en 5 Km.²

Isidro Cortizo del Río
Pinturas e textos



O Curro dende o alto do Cruceiro

Entre os piñeiros veredes o campanario e, máis á esquerda, os tellados da de Checho: Edificio Consistorial...

Os bairros...



Canexol ao pé do Castro

Canexol, Curro, Cucorno, O Cano, Pereiró, Melide... todos con cadansen río, con cadansúa fonte, con cadansúas árbores; e os paxaros ceibes cantando en todas elas.

As suas estradas, os seus camiños, atallos, canexas, regos e carreiros; pontes, costas e pendentos, chairas, vales, grutas e buratos.

Os illotes: Froitosa, Centulo, O Cairo... e Onza, o derradeiro fogar das ánimas.





Barcos de papel

Outro premio para Miriam Ferradás

Ainda que con bastante demora, debida ao carácter anual da nosa revista, queremos deixar constancia dos nosos parabéns á nosa veciña polos seus éxitos e premios como poeta sobranceira e agora como brillante columnista ao gañar en decembro do pasado ano a XVIII edición do premio de xornalismo Fernández del Riego.

A este certame, organizado por Afundación, concorreron artigos en galego e o xurado outorgoulle a Miriam o primeiro premio, dotado con 6.000 euros, polo seu artigo "Dalias", publicado en "Nós Diario".



Miriam Ferradás

Premios:

- 2012: 3º Premio do certame Xuventude Crea co poema "Novecomaoito".
- 2013: Premio Rosalía de Castro de Cornellà de Llobregat con "Decibel".
- 2014: Premio Rosalía de Castro de Cornellà de Llobregat con "Ruído".
- 2016: Premio Francisco Añón coa plaquette "Deshabitar unha casa".
- 2016: Premio de poesía Pérez Parallé co poemario Dos nomes do fume.
- 2016: 2º premio no Certame Rosalía de Castro de Cornellà de Llobregat.
- 2016: Gañadora Certame Manuel Leiras Pulpeiro de Mondoñedo por "Do tacto".
- 2016: Premio do Concello de Ames.
- 2021: Premio en categoría sénior dos XXIX Xogos Florais María Pita.

Contos da beiramar



O pasado día 12 maio e promovida pola librería Miranda tivo lugar a presentación da segunda edición do libro Contos da beiramar do noso coñecido e amigo Fernando F. Domonte que vén avalada ademáis pola gran acollida dos lectores pois en dous meses esgotou a primeira edición. En catorce relatos nos que aparentemente se mesturan fición e realidade, recóllense vivencias cotiás e episodios singulares e sorprendentes, protagonizados por xentes que desenvolven o seu traballo na nosa beiramar. Son historias de mariñeiros de baixura, mariscadoras, taberneiros, furtivos, persoal das confrarías, funcionarios de alto e baixo rango..., contadas con desenvoltura e agarimo e cheas de retranca. Non hai publicada ultimamente moita literatura sobre o noso mar e a súa xente e de aí o noso interese e ao que se ve o dos lectores...



Fernando Domonte



O miradoiro dixital

O FICBUEU: Referente internacional



FESTIVAL INTERNACIONAL
DE CINEMA DE BUEU

Queremos darlle tamén os parabéns á organización do FIC Bueu polos seus catorce anos organizando este Festival de curtas que como xa son unha referencia a nivel mundial levaron á modificación do seu logotipo. Estas mudanzas veñen solapadas polos máis de 2.000 traballos que xa veñen reclamando a súa participación actualmente. En setembro do pasado ano foron un total de 128 os filmes seleccionados, procedentes de 30 países, destacando na escolma a calidade das fitas e a especial atención ás dirixidas por mulleres, nun xesto a prol da igualdade de xénero e sen esquecer o carácter divulgativo e experimental do Festival.



Vinte anos despois...

Plan da Cultura Marítima

A conselleira do Mar, Rosa Quintana, destacou o traballo que se está facendo desde Galicia para preservar o patrimonio marítimo-pesqueiro con accións como o deseño do Plan da Cultura Marítima con horizonte 2030 que se realizará no marco dun convenio de colaboración asinado esta semana entre a Consellería do Mar e a Universidade da Coruña. Este traballo abarcará todo o litoral de Galicia co obxectivo de definir as liñas das políticas culturais unindo as tradicións e o valor do patrimonio marítimo.

Así o avanzou Quintana durante a presentación do XV Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia. O traballo a realizar consistirá nunha investigación dirixida polo profesor e experto na materia Óscar Fuertes para definir as liñas de traballo principais establecendo compromisos, liñas estratéxicas e accións para os próximos exercicios.

O convenio estará vixente ata o 31 de decembro de 2023 con opción de prórroga e conta con preto de 200.000 euros de financiamento da Consellería do Mar.

Galicia plantea cambios en la Ley de Costas para proteger elementos tradicionales 2021

Por fin, despois de máis de vinte anos, un organismo institucional vaise preocupar pola posta en valor do noso abondoso patrimonio marítimo que abranxe, igual que no ámbito terrestre, numerosos elementos que só desde estas instancias se poderán recuperar e preservar. Como xa todos sabemos, neste campo e grazas á aportación individual e colectiva, xa hai anos que a Federación pola Cultura Marítima e Fluvial tén feito un intenso traballo, centrado sobre todo na recuperación das embarcacións tradicionais e nalgúns casos, como no dos Galos, conseguir a restauración da carpintería de ribeira de Purro.

Agora, cabe lembrar que xa no ano 2000, a Federación, a través dun traballo de Dionisio Pereira, se preocupou deste asunto e fixo público o primeiro inventario de bens culturais marítimos merecentes de atención, que agora terán grande utilidade para este Plan. Neste aspecto, consideramos interesante reproducilo, vinte anos despois...

Inventario Patrimonio Marítimo Ano 2000

INMOBILIARIO

- Saíñas
- Almacéns de salga e vivendas anexas nas Fábricas de conserva.
- Asentamentos costeiros e fachadas marítimas das cidades e vilas litorais
- Vivenda mariñeira.
- Construcións adxectivas (tendaís, loxes, alboios para encascar, secadoiros de peixe ...).
- Muíños de maré.
- Estaleiros, varadoiros e carpinterías de ribeira.
- Ostreiras, Cetáceas, Viveiros.
- Portos, peiraos e rampas de varada.
- Outras construcións portuarias (almacéns, lonxas, chavolos ...).
- Faros, semáforos e sinais diversas.
- Centros de Salvamento e Socorrismo
- Arquitectura militar.
- Arquitectura relixiosa (santuarios de devoción mariñeira, ermidas, cemiterios...).
- Vixilancia (atalaias, fachos...).
- Espazos de sociabilidade das comunidades das xentes do mar.
- Espazos forestais reservados á construción naval (Devesas do Rei).

MOBILIARIO

- Artes de pesca e marisqueo.
- Trebello de pesca e marisqueo.
- Trebello de cabotaxe.

-Instrumental de navegación.

- Vestimenta.
- Cestaría.
- Tonelaría.
- Embarcacións.
- Pesca e marisqueo.
- Cabotaxe e transporte de ría.
- Transporte alta mar.
- Deportivas.
- Mariña de Guerra.
- Salvamento.
- Servizo de porto.
- Dragas e barcazas.
- Barcos escola.
- Auxiliares.
- Bateas e a súa utillaxe.
- Ferramentas carpintarías, velarías e cordoerías.
- Ferramenta dos toneleiros.
- Maquinaria e utillaxe dos estaleiros.
- Útiles das atadeiras e redeiras.
- Trebello para apañar o argazo.
- Utilexe dos almacéns de salga.
- Utilexe e maquinaria fábricas conserva.
- Utilexe das actividades de salvamento (a flote, mergullo...).
- Maquinaria e utillaxe portuario.
- Boias.

Representacións visuais e sonoras

- Cadros, grabados e deseños, reproducións fotográficas, maquetas e xoguets, diaporamas, Cine, TV, discos, cartografía, derroteiros e cadernos de a bordo.

Documentación diversa:

- Fretes e contratos.
- Contabilidade de casas armadoras, estaleiros e diversos establecementos industriais.
- Estatísticas portuarias.
- Regulamentos e documentación de gremios, confrarías e asociacións mariñeiras, patronais e navais.
- Marcas de pesca.
- Bibliotecas e arquivos de axentes sociais vencellados ás actividades marítimas.
- Xornais e publicacións relacionadas co mundo do mar.

Aspecto Inmaterial

- Tradición oral.
- Creacións literarias.
- Cancioneiro e Folklore.
- Sistemas de reparto.
- Unidades de medida.
- Toponimia costeira e hidrotponimia (de superficie e sub acuática).
- Fala.
- Técnicas de traballo:
- Pesca e marisqueo.
- Pequeno e grande cabotaxe.
- Actividades de transformación do peixe, marisco e algas.
- Construción naval.
- Navegación.
- Estiba.
- Servizos portuarios.



Actividades OS GALOS

2021 - 2022

De entre todos os habituais artigos cos que adoitamos clausurar a nosa revista e nos que habitualmente facemos un repaso de todas as nosas actividades, quizais este sexa o deste ano o máis difícil de redactar dada a mestura de sensacións e sentimentos que, coma unha moeda, ofrece dúas caras antepostas. Por unha banda, axexamos no horizonte a volta á normalidade, que nos infunde gran ledicia e devecemos por volver aos Encontros e reencontrarnos coas tripulacións compañeiras e por tornar a organizar actividades, especialmente o noso Encontro xa que actualmente está a medrar a nosa frota coa construción dunha dorna que se unirá ao convoio, o cal nos enche de ilusión.

Pola contra, o pasamento do noso gran amigo e presidente durante a meirande parte da existencia dos Galos, Víctor Domínguez, invádenos dunha profunda tristura que dificilmente o tempo remediará pois abrangue ao afectivo: raiba, entusiasmo, alegría e tristura que só poden entenderse como mesturadas nun crisol de emocións nas que convivimos en cada actividade das que de aquí relatamos e que, en consecuencia, se agochan detrás de cada palabra deste escrito.



Encontro de Combarro

O “curso” comezou, por sorte, como adoita acontecer, co tradicional Encontro de Combarro, que retornaba complementando a Festa do Mar de Poio, ofrecendo un aura de normalidade, aínda con limitacións no contexto dos últimos pantocazos da pandemia. A concorrencia foi, como cabía esperar, menor ca en edicións anteriores, mais a sensación xeral de ledicia polo regreso dos Encontros supliu todo revés, amais de que puidemos desfrutar de ver a navegación de vela latina canaria, ganadores da regata.

Pola nosa parte, acudimos coa traíña *Pescadoira* e o bote xeiteiro *Os Galos*, o cal chegou a competir con oportunidade de pisar o podio na competición, ata que un problema coa noz fixo que perderamos todas as posibilidades. Como é habitual, o encontro coincidiu co *Armadiña Rock*, que tamén volvía a organizarse, aínda que coas pertinentes limitacións de aforo (previa entrada recollida). Con todo, os asistentes, que alén das varandas de seguridade,

nos congregamos na Praza Peirao da Chousa, puidemos desfrutar dos concertos igualmente, alternando navegación e música ao longo da fin de semana.

Saída coa xente do FIC

Como cada ano, colaboramos co Festival Internacional de Curtametraxes de Bueu, celebrado entre o 10 e o 19 de setembro de 2021, indo a navegar con algúns dos seus organizadores e participantes.

Con ito, xa adoita tamén ser case unha tradición chapurrar inglés cos estranxeiros que acoden a Bueu co gallo do festival nestes días. Invitámosvos dende aquí, a que visitedes na rede o vídeo resumo que fixeron, onde nos dedican algúns segundos: <https://youtube/bLrIIcDo2GzU>



Traballos de preparación da madeira na nave de Pescadoira

Medra a familia: unha nova dorna

Coa chegada do outono do 2021 decidimos levar a cabo a que quizais sexa a maior empresa do presente curso, e a actividade na que máis implicación e enerxía deixamos ao longo do ano: a realización dunha nova embarcación que fará medrar a nosa familia mariña. O mestre de obras, como non podía ser doutro xeito, sería Purro, a quen nos sería imposible agradecerlle con verbas os bos momentos, a súa mestría, bo facer e, especialmente, que teña a vontade de seguir construíndo. Como a meirande parte dos lectores saberán, foi el quen acometeu no pasado a construción da maior parte da frota que a día de hoxe temos Os Galos (*Lagoas, Os Galos, Pescadoira e Vila de Bueu*), aínda que desta volta supoñía un desafío, pois é a primeira dorna que acomete.



Planificando a construción da Mareira

O obxectivo estaba (e está) ben claro: facer unha réplica da Roiba, unha dorna de tope preparada para ser aparelhada, ao igual que os nosos botes, coa vela cangrexá. Así, tomáronse os planos -cabe agradecerlle aquí este labor a Fidel, que informatizou e dirixiu dita tarefa- para levar a cabo unha embarcación idéntica, agás por un pequeno detalle: o seu tamaño sería maior, aproximadamente escala 1:1,40. En resumidas contas, o contrario dunha maqueta, resultando unha dorna de arredor duns cinco metros e medio de eslora.

A construción comezou como cabe esperar, ultimando e colocando a quilla que vertebra o resto da embarcación, día no que celebramos unha pequena corrola como punto de inicio deste novo reto. Faltou, quizais, bautizala con viño como, segundo nos explicou Purro, se facía antigamente; pero quen



A Roiba

sabe, ao mellor estamos a tempo de remedialo antes da botadura. Durante todo o proceso, a vella *Roiba* luciu ao carón da súa herdeira, sendo constante referencia para observacións e medicións, dando ata case a sensación de que semellaba ser unha nai que contempla a súa descendencia.

As obras tiveron lugar na nave de Pescadoira e dende o comezo, traballos como tomar fasquías, devastar, empuñar cofias e trenchas, cravar puntas, etc., tornáronse no pan de cada día no obradoiro. Mergullámonos así nas particularidades construtivas da dorna, que, ante o asombro de moitos de nós, eran moitas tamén novas para Purro, como a colocación dalgúns bances antes cas cuadernas, ou encaixes da madeira moi singulares; iso si, nada que non se puidese zafar con empeño e, en especial, coa inesgotable vitalidade e actitude enérxica do mestre que deixou abraiados aos socios máis novizos que non o coñecían.

Paseniñamente, os traballos foron avanzando, ata o punto de que á hora de escribir estas liñas comprácenos comunicar que temos pechado xa o casco da embarcación.



Cuadernas e parte do casco xa moi avanzados

Quen sabe, ao mellor cando sexa tempo de presentar esta revista xa está programada a súa botadura, pola cal tede por certo que haberá unha festa. O que é máis seguro é que de aquí nun ano, á hora de escribirmos esta tradicional crónica, a xeito de caderno de bitácora, haberá algunha mención especial sobre a botadura e as primeiras millas da futura dorna que nomeamos Mareira. Habitualmente, os martes e os venres adoita acudir o mestre Purro á nave de Pescadoira, onde se tede interese pola construción desta embarcación e polo proxecto sempre seredes benvidos/as.

Cerimonia de despedida de Víctor

A maior carga de emotividade e pesar da asociación acaeceu dacabalo entre finais do pasado ano e comezos do presente... Consternados pola triste noticia, acaecida na derradeira semana de decembro, uns días despois as embarcacións saíron a navegar e o son das buguinas retumbou fronte a Pescadoira nun íntimo acto cerimonial que axuntou a socios e familia, á cal lle agradecemos o seu achegamento naqueles intres tan difíciles. Pouco máis cabe dicir aquí, só lembrar o solemne silencio, a penas interrompido polo suave son dos remos mergullándose no mar, sentida e plena alegoría que simboliza o retrospectivo do momento e a lembranza pesadosa con cadaquén enredándose nos seus pesadosos pensamentos.

Visitas á nave de Pescadoira

Neste punto do discurso, queremos agradecer a todas e todos os que nos viñestes visitar ao longo do ano ao noso pequeno refuxio, e aproveitar para convidarvos a volver. Para nós, colaborar e axudarse entre diferentes colectivos veciñais, como foi o ca-



Visita do Centro de Día *Contigo*

so do Centro de Día *Contigo*, axuda a tecer a solidariedade que fai medrar o sentimento de pertenza á comunidade, algo que cremos tan necesario nos tempos que corren. Grazas por contar connosco.



A *Elvira* regresa a Ons

Todo aquel que visite a Illa por este ano, seguramente repare nunha nova incorporación ao Centro de Visitantes: a dorna de Checho, *Elvira*, rexuvenecida cunha reparación do casco e unha man de pintura coa que humildemente esperamos que simule a mesma vitalidade dos anos nos que traballaba a diario. Para nós foi un completo orgullo colaborar nesta actividade tanto coa xente de Ons como co persoal de Parques e sendo como somos unha asociación de amigos das embarcacións tradicionais, tivemos a oportunidade de coroar a memoria e identidade da Illa coa tipoloxía do barco máis representativa deste lugar, a dorna. Devecemos tamén nós por poder ir visitala canto antes.

A dorna de Staffan Mörling, donada para a Asociación

Despois da *Elvira*, semella que imos ter outra dorna histórica e de gran valor patrimonial no seo da Asociación, nin máis nin menos que a dorna de Mörling. De momento, aínda non tivemos tempo para poñernos con ela, mais tede por seguro que será restaurada e preparada para a súa exposición.

Reparacións e donacións

Na mesma liña ca actividade anterior, tamén continuamos coa recollida, reparación e preparación de material e embarcacións que, lonxe de poder recuperar o seu uso tradicional, teñen como destino a súa musealización, tanto no Museo Massó, ao cal queremos agradecer nestas liñas a súa gran impli-

cación, como para o rehabilitado Estaleiro de Puro, que recibirá grande cantidade de material que axude a explicarlle ás xeracións vindeiras a súa razón de ser e a súa imbricación no seu emprazamento.

Mención especial merece este ano a que seguramente sexa a decana das chalanas do Morrazo, a *Europa*, que supera o cento de anos, e a que tivemos o privilexio de restaurar despois de preto de medio século de letargo en Mogor, lugar da súa procedencia. Aínda que o seu pequeno tamaño pode levar a pensar outra cousa, esta embarcación pouco lle tén que envexar en canto a avoengo e faga, vida mareira e millas... a moitos barcos históricos.

Por último, quixeramos tamén destacar a chegada do José I, que complementará a nosa frota e terá por sempre o fito de se constituir na primeira embarcación a motor de Os Galos. Este, presenta a forma dun bote no que se poden advertir trazas herdadas da forma dos polbeiros, aínda que adaptadas aos primeiros

motores que comezaban a ser maioritarios na frota pesqueira de Bueu, erixíndose como unha testemuña da lóxica evolución dos barcos de pesca, pero conservando a maña e enxeño dos carpinteiros de ribeira, á vez que conxuga a tradición construtiva dos barcos tradicionais a vela coa innovación da mecánica náutica.

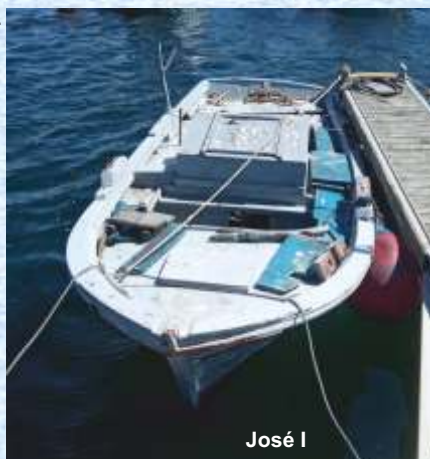
Rebotadura da dorna Praia de Panadeira

A derradeira expedición dos Galos, antes de elaborarmos esta crónica, foi a visita aos compañeiros de Amigos da Dorna de Portonovo, que celebraron o pasado sábado 21 de maio a rebotadura da *Praia de Panadeira*. Para nós sempre é unha lelicia cruzar a ría e ser tan ben recibidos. Esperamos que, dentro de non moito tempo, esta rexuvenecida dorna comparta algunha singradura coa *Mareira*!

Posta a punto dos barcos

Para finalizar, cómprenos sempre dedicar unhas verbas aos momentos cotiás, nos que realmente se forza o compañeirismo e amizade entre a xente que

conforma esta asociación: o día a día, as pequenas chapicadas e os moitos imprevistos que, xunto á ambición de seguir facendo cousas e levar a cabo novas empresas, nos manteñen na primeira liña cos folgos recuperados. As xuntanzas para subir e baixar os botes, as quedadas para achicar -habitualmente acompañadas dunha breve ou dilatada, visita á taberna-, dar patente, aceite e alcatrán, preparar e reparar vergas, cabos, toletes, remos e temóns, entre outros, son pequenos actos que, ao noso xuízo, fannos encher de fachenda e afouteza por formar parte deste excepcional grupo.



De cara ao futuro, con memoria e coraxe

A nosa esperanza e medio de aguantar a coraxe refúxiase en saber que en cada virada, en cada manobra e en cada amarren Víctor segue con nós, o seu coñecer e sinceridade absoluta á hora de interpretar e dicir as cousas son a alma desta asociación e grupo de compañeiros/os.

Ao igual que o vento impulsa as velas en cada navegación, o legado de Víctor empurrará, por sempre, as nosas singraduras. Nós poñemos a vontade, agora sodes vós, todas/os, quen tedes que animarvos e participar nas actividades que organizamos. Agardamos atoparvos cando amarremos nalgún peirao, de visita pola nave ou, especialmente, no seguinte encontro de Bueu, que xa se fai esperar demasiado! Saúdos e boa proa!



Reparación e mantemento dos barcos

Da boa madeira

"Memoria, emisaria do mar que nos mantén, un cheiro de recordo"
Xohana Torres

Lembro a primeira vez que naveguei nun bote polbeiro. Había a penas unha brisa, pero aínda así o "Lagoas" deslizábase pola auga cun ritmo lento, marabilloso. O patrón era Víctor Domínguez, él convidáranos, a min e a outro colega, a iniciarnos na navegación. A tarde foi moi prácida, o vento inchaba a vela mística timidamente, e a conversa enchía os nosos peitos de satisfacción.

Quedei fascinada co que Víctor me contaba, xa que eu, que era moi nova aínda e ignoraba totalmente o mundo das embarcacións tradicionais, das que, dende aquel día, fíxeme namorada para sempre. Agora pasaron moitos anos daquel bautizo de mar, pero a memoria só esquece o que lle convén, e a miña hai cousas que non esquece. É por todo isto que para min Víctor foi unha persoa especial dende o inicio.

Os anos que seguiron fomos compartindo moitas singladuras, tratando de entender a Eolo, botándonos ao mar para visitar diferentes portos, onde compañeiros doutros colectivos organizaban eventos marítimos, nos que poñiamos en valor a variedade tipolóxica das embarcacións. Víctor foi, precisamente, defensor do patrimonio marítimo, pero tamén da súa querida Praia de Pescadoira, onde actuaba como arqueólogo, recollendo anacos de toda clase de cerámica ou moedas que a falta de area deixaba ao descuberto. Foi ademais socio fundador de Os Galos, e presidente durante moitos anos, activista incansable, compañeiro, pero sobre todo amigo.

Recoñecemos ademais a súa xenerosidade, tanto de forma intanxible, pola transmisión do seu coñecemento, como de forma material. Gustaríame saber a magnitude da colección se xuntásemos todas as pequenas pezas de buxo labradas a navalla, coas que nos agasallou a moitos de nós. Quen non ten un anel de buxo?

Víctor, que foi aprendiz de persoa, como el dicía, naceu sendo maior e tivo sempre claro como

quería vivir. A súa forte personalidade infundía nel un carácter serio, que cando se lle escapaba o sorriso deixaba ver a ese neno que aínda levaba agochado. O seu rostro, cando todo saía ben, era dunha satisfacción agradable que transmitía paz, e aínda que os demais estiveramos bailando animados coa festa, él permanecía inmóbil, bailando por dentro, acompañado dun cigarro negro e dun cubata de ron Bacardi con cola, cun xeo só, iso sí.

Con el discutiamos sempre se isto ou aquilo era tradicional, se as cousas funcionaban antes así porque non ían funcionar agora. As opinións case nunca coincidían, como é normal, pero tentabamos chegar a un acordo, que ás veces tampouco era posible. Xa se sabe que organizarse en colectivo non é tarefa doada.

Agora Víctor xa non está, e seguiremos discutindo e mostrando diversidade de opi-

nións, pero sentindo máis que nunca a responsabilidade do que representa coidar e preservar o noso patrimonio marítimo. Tentaremos estar á altura e que Bueu poida sentir o orgullo dunha vila mariñeira, sen esquecer a memoria, que pode perderse cunha persoa, pero que o pobo non debería esquecer nunca.

Por iso temos o compromiso de transmitirla aos máis novos, proxectando un futuro no que o noso legado perdure de xeración en xeración.

Vai por ti compañeiro! Agradecidas do teu saber e do teu empeño!

Lidia Nieves / Asociación Os Galos



XXIV Encontro de Embarcacións Tradicionais

Bueu, días 29 - 30 e 31 de xullo de 2022



 Lugares de referencia



**Para coñecer as actividades consultar o programa de man*

Establecementos colaboradores





Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais

