

The background of the cover is a photograph of two traditional wooden fishing boats, known as galgos, moored at a wooden dock. The boats are dark brown and have a simple, functional design with a single mast and rigging. The water is a deep blue, and in the background, there are other boats and a shoreline with trees and buildings under a clear sky. The title 'Os Galgos' is overlaid on the image in a large, stylized font.

Os GALGOS

**REVISTA DE DIVULGACIÓN DA
CULTURA MARÍTIMA E FLUVIAL**

**Nº 17
BUEU 2023**

Presentación

Un ano máis, a Asociación Os Galos volve a estar con vós, tentando reflectir o traballo a prol da recuperación do noso patrimonio marítimo, convertendo agora as singraduras marítimas en verbas impresas que deixen constancia do noso esforzo asociativo. Os eixos sobre os que desde hai anos se asenta esta publicación son o coñecemento e divulgación dos temas marítimos en xeral e os aspectos históricos, sociolóxicos, económicos e culturais da vila de Bueu. Isto, que aparentemente semella ser limitado a unha área, trascende cada ano os límites do noso concello grazas ao seu espallamento a través dos Encontros e da súa presenza nos ámbitos da cultura e da investigación, chegando a asociacións do mar, arquivos e bibliotecas aos que, sen dúbida, vai contribuir co seu legado.

A vila de Bueu e as suas parroquias, como entidades ligadas ao mar, teñen moita historia, persoeiros relevantes e avatares colectivos e persoais de todo tipo, dignos de seren contados. Neste labor, como sempre, contamos co noso equipo de redactores, colaboradores incansables que con ávida pluma, unha dose de agarimo e sempre con rigor e esmero, danlle forma e imaxe aos artigos de investigación, aos poemas, ás artes plásticas...

Ademáis da pesca e do marisqueo, hai algo que, por desgraza, une a todas as vilas mariñeiras que viven do mar como son os accidentes e naufraxios: un tributo de vidas humanas que desde antigo vén demandando o mar. Estes feitos, que perduran no tempo, aínda seguen a repetirse hoxe e chégannos ao máis fondo do corazón, sen depender de que se dean en Bueu, en Vigo, Baiona, Redondela, Fisterra, A Mariña.... ou nos Azores, últimamente.

E por iso que desde aquí tamén nos solidarizamos coas demandas dos familiares dos naufraxios que se dan na baixura ou en altamar, xa sexa nas Malvinas, nas Seychelles, en Terranova como aconteceu co Pitaxo, ou en calquera océano da Terra pois aí andamos tamén os galegos. Unhas veces corpos e barcos van ao fondo e outras son arrastrados ata as praias... pero sempre foi e será importante saber onde e cómo acaban.

Por outra banda, cabe lembrar que contamos xa cun grande patrimonio material construído, recuperado ou rehabilitado, tamén de-



sinteresadamente, por membros da Asociación Os Galos e que suma máis dunha ducia de embarcacións recuperadas e postas en valor como a traiñeira "Pescadoira"; dous botes polbeiros pequenos de 4 metros de eslora, o "Lagoas" e o "Rebello"; un bote polbeiro de 5 metros, o "Vila de Bueu", construído polos Ga-

los nas instalacións da Asociación en Pescadoira, dirixidos polo mestre carpinteiro de ribeira *Purro*; o bote xeiteiro "Os Galos"; a dornai "Banda do Río"; a dorna de tope "Roiba"; a dorna "Robaleira"; a dorna de tope, en fase de construción, "Mareira"; o bote a motor "José Primero", ademais dun choupan e varias game-las...

Algúns deste exemplares están expostos en lugares concretos do concello e outros dispostos no peirao de Bueu (frente ao museo Massó) para seren utilizados sempre cun socio patrón ou responsable das embarcacións e membro da Asociación a bordo.

Para todos os que vivimos por, con e do mar, vaia o noso mellor desexo:

Bos ventos para todos.



Pescadoira, Peirao de Attilio. Foto de Otto Wunderlich 1930

Dirección: Ana Gil

Redacción:

Arturo Sánchez Cidrás

Celestino Pardellas de Blas

Gonzalo Pérez Barreiro

Humberto V. Santiago Esperón

Isidro Cortizo del Río

Gonzalo Pérez Barreiro

Lino J. Pazos

Luis Davila

Lucía Novas

Raúl Villa Caro

Salvador Rodríguez

Xaime Toxo

Xerardo Dasairas Valsa

Maquetación: O´Xedas

Impresión: DC Artes Gráficas

D. L. PO-459/2006

Edita:

Asociación “Os Galos”. Bueu

INDICE

| | Páx. |
|---|------|
| Apoio do Concello de Bueu ao Lazareto de Tambo..... | 3 |
| Humor gráfico O Bichero. | 6 |
| Insubmisión ao pagamento das rendas..... | 7 |
| Pacto co Diaño..... | 13 |
| Que non morra a dorna!..... | 15 |
| Gonzalo Viana..... | 19 |
| Poema: Viaxando..... | 22 |
| Conxeladores e rampleiros..... | 23 |
| Naufraxio da Sta. M ^a Magdalena..... | 29 |
| Museo da construción naval do Ferrol..... | 32 |
| Bosques flotantes: As devesas da Armada | 33 |
| Calafateiros: Un oficio extinto..... | 41 |
| Humor gráfico O Bichero..... | 42 |
| Os fondos mariños de Bueu..... | 43 |
| Poema: En estado de esperanza..... | 45 |
| Miscelánea..... | 48 |
| O Temporal..... | 49 |
| Actividades de “Os Galos”..... | 52 |
| Efemérede..... | 54 |
| Barcos de papel..... | 55 |

Apoio do Concello de Bueu á construción do lazareto na Illa de Tambo

Lino J. Pazos

Os intereses creados que se movían en torno ao lazareto instalado sobre as illas de San Simón e San Antón, na ría de Vigo, levou aos políticos pontevedreses a ofrecer a de Tambo como substituta daquel sanatorio, debido á mala fama que conseguira despois do andazo de peste que, parece ser, comezara naquelas instalacións...

Non sabemos a ciencia certa se o Goberno central pretendía pechar o de San Simón, como apuntaba o concello de Pontevedra, despois do triste episodio do cólera morbo asiático de 1851/53¹ do que moitos culparon a San Simón, pero o balbordo suscitado era importante: *“Con posterioridad, y después de varias quejas, se vio el Gobierno de V. M. en la necesidad de oír una que le había dirigido el Embajador de S. M. Británica en esa Corte, con motivo de otra que le elevara un súbdito inglés que fuera destinado al Lazareto de San Simón; y teniendo precisión esta Junta Provincial de Sanidad de informar sobre el particular, lo hizo con fecha 7 de noviembre del año pasado de 1853². Decía en él, entre otros particulares, que de permitirse por más tiempo la continuación del Lazareto de San Simón, no estaría lejos el día en que la Salud de estos habitantes, y aún de la Nación, se viese comprometida en una enfermedad contagiosa o epidémica”*.

Como podemos ollar, o lazareto de San Simón estaba sendo obxecto de críticas tan fundadas (e alleas ás políticas partidistas dos concellos involucrados no importante negocio que significaba unha institución sanitaria deste tipo na súa contorna) como a deste diplomático inglés que apunta á necesidade de solucionar dunha vez por todas os problemas que tiña o lazareto redondelán, queixas que son recollidas polo Concello de Pontevedra que fai súas esas



A illa de Tambo a principios do século XX aínda sen a baliza do Tenlo

protestas, apostando descaradamente por situar o futuro lazareto na illa de Tambo, ante as dúbidas que tiña o Goberno sobre a idoneidade daquelas instalacións.

Despois de minusvalorar a oferta da illa de San Xulián (de Arousa na actualidade), a corporación pontevedresa pasa a enxalzar as oportunidades de

¹ “El cólera penetra siempre en los países por los puntos en que el tránsito y las relaciones comerciales, son mayores”, así, considérase que en España o faría por “Vigo en 1833 y 1852” (VALCARCEL VARGAS, páx. 86).

² Neste ano, e no seguinte, a cidade de Londres sufriu terribles andazos do cólera, falecendo nese período máis de 25.000 persoas.

Tambo: “Hállase esta Isla a la distancia de nueve millas de su embocadura, situada en medio de los puertos de Marín y Combarro, de los cuales está separada milla y media de mar. Tiene la suficiente capacidad para todas las obras de un Lazareto, casas de Empleados, fondas y jardines, pudiendo dedicarse a hermosos paseos, o cultivarse, una gran porción de la misma, en la que hay dos abundantes manantiales de agua potable para la aguada de los buques y servicio del Lazareto.

Hay las preferibles circunstancias de que con todos tiempos y marea se puede venir a ella sin práctico: que los Buques pueden anclar en su magnífico fondeadero del Norte, quedando así al abrigo de los vendabales, que no son de los menos reinantes en esta Provincia, y en baja mar pueden atracar al muelle, y efectuar su descarga con economía, los Buques cuarentenarios; y por último que hallándose esta Ría más al centro que las otras, es muy fácil de conocer viniendo de afuera, y tiene a su entrada los dos magníficos puertos de Aldán y Bueu, como más extenso lo dijo el Brigadier de Marina D. Ignacio Fernández Florez...”.

O clamor popular, acompañado e posiblemente exacerbado polo político, elevábase contra a continuidade do lazareto de San Simón despois de que a prensa, nunha campaña potenciada por algúns intereses espurios, dera datos concisos sobre os últimos caso de peste que segundo tódolos indicios comezaran nas instalacións desas illas...



Restos do lazareto de Tambo que aínda se conservan na actualidade

“Con posterioridad, y después de varias quejas, se vio el Gobierno de V. M. en la necesidad de oír una que le había dirigido el Embajador de S. M. Británica en esa Corte, con motivo de otra que le elevara un súbdito inglés que fuera destinado al Lazareto de San Simón; y teniendo precisión esta Junta Provincial de Sanidad de informar sobre el particular, lo hizo con fecha 7 de noviembre del año pasado de 1853. Decía en él, entre otros particulares, que de permitirse por más tiempo la continuación del Lazareto de San Simón, no estaría lejos el día en que la Salud de estos habitantes, y aún de la Nación, se viese comprometida en una enfermedad contagiosa o epidémica...”³

Pontevedra, como parte interesada en levantar un instituto desas características na súa ría, moveu todos os fíos posibles, arrastrando aos concellos limítrofes, entre eles o de Bueu, como parte interesada en ter un lazareto ao que concorreran os buques provintes doutras latitudes, o que xeraría un importante negocio na bisbarra.

Xa que logo, a prensa local atacaría sen piedade ao lazareto de San Simón e o xornal El Progreso (25 de setembro de 1865) non se cortaba: “No se necesita más que un sarcasmo tan inhumano como terrible, para probar lo que es el lazareto de Cirineo. ¡Vean ustedes!, la fiebre amarilla, la tifoidea, el escorbuto, la sarna y la tisis amenizando un delicioso sitio de recreo y por campo de hazañas, es decir de magnífico paseo, cuatro varas de peña rodeada del más negro enemigo de la humanidad, la muerte”. Isto exacerbaba aínda máis ás xentes que vían como o cerco mediático se cinguía sobre o lazareto de Redondela, acusándoo de mefítico.

O concello de Bueu entra en liza

Así, o 18 de setembro de 1857, o alcalde constitucional de Bueu diríxese á raíña⁴ Isabel II en carta manuscrita, recoñecendo as boas condicións que reúne a illa de Tambo, comparándoa coas de San Simón e San Xulián (de Arousa), para establecer nela o necesario lazareto que cumpra con todas as garantías precisas para

3 VALCARCEL VARGAS.

4 “Tal es Señora la voz general de este país...”.

tales instalacións sanitarias...: “Ninguna de cuantas islas existen en la costa occidental de España, reúnen en su conjunto tan buenas circunstancias como la Isla de Tambo de la ría de Marín y todas por lo mismo le son inferiores en mucho para servir de Lazareto”.

A misiva continua a degrañar as virtudes de Tambo, para finalizar “suplicando rendidamente a S. M. se digne mandar que en lugar de establecer en la Isla de san Julián de Arosa el Lazareto que debe reemplazar al inútil de San simón, se coloque en la Isla de Tambo según lo reclaman la salubridad pública y el bien común...”.

Aínda que parecía que o lazareto ía construírse en Arousa, debido á presión política e empresarial da bisbarra pontevedresa, logrouse convencer ao Goberno de que o lugar idóneo era Tambo, aínda que non foron capaces de convencelo de que pechase definitivamente o da ría de Vigo, como pretendían algúns sectores, polo que a competencia entre os de Tambo e San Simón acabaría tombando o da nosa ría, que tan so tivo unha curta vida de escasos 15 anos.⁵



A Illa de Tambo na actualidade

A carta do concello de Bueu ía referendada pola corporación municipal, presidida nesta data polo alcalde, Agustín Pla e Avalor⁶, acompañado do primeiro tenente, Ramón Martínez; síndico, Manuel González Pla; 1º rexidor, Pedro del Río; rexidores,

⁵ Mentres que o de San Simón, que arrancara en 1842, manteríase ata 1927.

⁶ “Hijo de Pedro Pla, fallecido en 1810, y María Rosa Avalor, junto con sus hermanos Francisco, José, Ramón, Teresa, Juana y María Rosa, recibieron una importante herencia que incluía varias fábricas de salazón, casas, barcos, etc.” (PAZOS PÉREZ. Fomentadores...). A familia Pla Avalor contaba a mediados do século XIX con, ao menos, “un bergantín goleta, duas polacras goleta, un quechemarín, dous galeóns de dous paus e unha morea de embarcacións menores” (SANCHEZ CIDRÁS. “O bergantín goleta Joven Casimiro”. Os Galos).

⁷ AHPP. Concello. 71. 127.

⁸ PAZOS PÉREZ. Recordando a Thalavo.



Interior do lazareto

Benito Martínez; Benito Caballero, Baltasar (Reguera ?); Manuel González; José Gallego; Benito Fernández e Domingo Piñeiro.

Acompañando ás sinaturas da corporación figuran as dos empresarios e representantes das forzas vivas da comarca, entre eles, como non podía ser menos, as dos armadores e fomentadores da salga (aínda que se botan de menos algúns dos máis senlleiros); Touza, José de la Torre, José Piñeyro, José Agulla, Francisco Cerviño, Francisco del Río, José Estévez, José Benito Lorenzo, Juan Francisco Loyra, Francisco Beloso, Lorenzo, Martín Gallego, Juncal, Francisco Bon, José M^a Fernández, Francisco Fernández, Fernando García, Francisco López, José Antonio García, Francisco Ferradás, Francisco de la Rúa y Piñeiro, Manuel Pérez, Agustín Pousada, Manuel Freire, José Lorenzo, José Antonio Ríos, Lucas Menduiña, Cayetano Santos, Francisco Portela, Benito Cerviño, José Dacosta, Francisco Ferradás... e algúns máis que as súas firmas son practicamente ilexibles⁷.

Outros moitos concellos do litoral e incluso do interior, sumáronse á solicitude, así, o de Marín deixou escoitar a súa voz xunto ao de Bueu e Pontevedra, como xa o fixera anos atrás.

Como vimos, o lazareto acabou instalándose na illa de Tambo sen que o de Redondela pechara as súas portas, aínda que pouco durou o sono dunha grande instalación sanitaria, pois a inversión nunca estivo á altura do de San Simón, pechando definitivamente as súas portas en 1879⁸.

O bichero

AVILA



Insubmisión en Bueu ao pagamento das rendas

O declive económico da fidalguía rural

Arturo Sánchez Cidrás

Por situar no espazo-tempo as referencias a tratar neste artigo, dicir que as súas raíces parten de mediados do século XVIII abrangendo o XIX e parte do XX. Conscentes do longo e complicado abano histórico que esta etapa supón na Europa Occidental, iremos poñendo o foco no noso país, no Morrazo e en Bueu en particular.

As canles políticas tradicionais non serviron para liderar os cambios que os novos tempos precisaban, polo que foron necesarias outras normas e outras persoas para facelos posibles.

O vello sistema non podía, ou non quería, adaptarse e, cando o fixo, foi a rebufa de acontecementos tan relevantes como, entre outros, a primeira Revolución Industrial, pola que ventos cargados de carbón, partículas de ferro e novas propostas industriais, procedentes do Reino Unido, estaban a soprar ao continente europeo facilitando non só un proceso de transformación económica e tecnolóxica senón tamén social, como logo pasou coa coñecida por Revolución Francesa. Supuxeron unha catarse social e cultural sen precedentes nos últimos séculos que marcaron o acontecer da sociedade e do pensamento de moitos pobos.

Ao noso país, algúns destes ventos de cambio chegaron, de forma directa, ao través das tropas de ocupación francesas (1808-1813), e de forma indirecta ao través de múltiples canles como a dos Ilustrados que ao longo de case dous séculos

irradiaron os fundamentos do pensamento, de ideas de progreso que permitían afastarse do lastre da ignorancia, intolerancia relixiosa ou do absolutismo político-social.

Unha serie de Decretos, emitidos en tempos de exaltación patriótica contra o exército francés, serviron en moitos lugares como escusa para promover revoltas ou insubmisións das clases máis baixas contra o poder que lles era máis próximo: o dos fidalgos e o clero.

Na contorna do Morrazo poderíamos poñer de exemplo de motín contra os cobros dos foros para o Mosteiro de Poio, o intento que houbo en Moaña en 1809, afogado polos mesmos veciños. Ou o que se deu en Ermelo-Bueu o 11 de xuño de 1810 cando na tarde dese día uns douscentos homes armados con escopetas, fouciñas e paus, entraron no Priorado de



Igrexa e mosteiro de Ermelo

Ermelo coa intención de conseguir os recibos de pago (Reais Provisións) para desfacerse deles queimándoos. Trala intervención do escribán Juan Antonio de Ribas para que pagasen, aínda que fora a metade, para así poder atender aos monxes e á Contribución Patriótica, parte dos veciños cambiaron de opinión e o enfrontamento non chegou a máis.

O 19 de marzo, día de San Xosé, de 1812 ten lugar a sinatura, por parte dos representantes do pobo español en todo o territorio (peninsular, americano e asiático), da primeira carta constitucional, a coñecida como Constitución Política de la Monarquía Española” (*A Pepa*). Nesta, por vez primeira, plásmanse en formato de Lei conceptos como o de soberanía nacional¹, a de separación de poderes, etc.

A raíz desta proclamación, tendo en conta o que nela dicía e, sobre todo, da interpretación que o pobo facía dos seus artigos, deu pé a grandes cambios e enfrontamentos entre o que se interpretaba como pasado (Antigo Réxime) e futuro. Os contraditorios Decretos Reais promulgados por Fernando VII e os distintos gobernos liberais (moderados e progresistas), axudaron a enrarecer aínda máis o clima social chegándose ata enfrontamentos na defensa das distintas posturas.

Os primeiros en alzar a voz foron os cregos que vían perigar os seus privilexios e as súas fontes de ingresos. Non é pois de extrañar a carta de 14-9-1812 na que o cura de Coiro lle notifica á superioridade, a resistencia ao pagamento das Rendas dos seus fregueses, sinalando algúns dos motivos polo que o fan, así como a esixencia de que os donos presenten os títulos de propiedade tendo en conta que, desde que se aprobou a Constitución política, os Tribunais se absteñen de intervir nestes casos².

Sen máis dilación, paso a presentar ao personaxe que nos vai servir de fío condutor para entender al-

gúns dos atallos tomados no declive económico de familias fidalgas rurais. Trátase de Pedro Pimentel e Rúa, nado na santiaguesa parroquia de San Fiz de Solovio, fillo do que fora Rexedor perpetuo de Santiago, Casimiro Antonio Pimentel e Soutomaior, e de Juana Luisa de la Rúa Aldao e Taboada Mondragón, dona do pazo e casa da Brea da Pela (Seixo-Marín), de Sta. Cruz e morgados anexos en Bueu. Pedro Pimentel estivo casado con M^a Dolores Alfeirán Pardo coa que tivo 9 fillos.

“Dn Pedro Pimentel de Soutomayor Rúa y Aldao, oficial retirado de los Ejércitos Nacionales, Patrono de los patronatos de los Santos Reyes, y de otros curatos, capellanías y simples, Señor del Placer y normal paridor del vínculo que se rienda de esta Casa y Torre de Santa Cruz”³.



Pazo de Santa Cruz. A Ramorta - Bueu

Sería en 1808 cando tomou posesión do morgado de Sta. Cruz en Bueu e segundo cita el mesmo, atopouno “*en un estado superior de ruina e inculto, que tuve por consiguiente uno y otro q^o mejorar, perfectar, reedificar y poner a vínculo cual se reconoce en lo que he gastado suma cantidad de dinero...*”.

E no mesmo documento segue a dicir que non recibiu cartos do seu pai, nin sequera as alfaias de ouro e prata que tiña a fundación do morgado pois, xa can-

1 Que reside na Nación Española (“todos los españoles de ambos hemisferios” Art. 1º)

2 Oficio do Rexente da Real Audiencia á Xunta Provincial no que se dá conta da carta do cura de Coiro e doutro ‘papel anónimo’. Arquivo Reino de Galicia (ARG): ES.GA.15030.ARG/1.3.1.12.1.11.115//Caixa: 400333-83-1

3 O 13 de marzo de 1840, testou ante o escribán Melchor M^a González. Arquivo Histórico Provincial Pontevedra (AHPP) Ca-3367 (2) Fol. 48-52v.

do seu pai casou coa súa nai que era a posuidora dos dereitos, estas “no entraron en su poder” e foron reclamadas ante o Tribunal Superior da Coruña en 1811 (e que de seguro neses momentos seguía a reclamación no arquivo do dito Tribunal).

Relevante é o feito de que el mesmo declara que fixo algúns foros de bens rústicos pertencentes ao morgado, cousa que non podía, xustificándoos pola “ventaja grande de aumento de rendas”, para conservar as rendas en estado de que ameazaban ruina, para que outras terras non quedaran como incultas etc. Os seus problemas coas rendas comezaron á morte do seu pai en 1811 pero non se fixeron públicos e perentorios ata 1813 en que xa estaba a acudir ás distintas instancias e tribunais competentes: Concello de Santiago, Intendente Xeral da Provincia, Xefes Políticos etc.

A “pinga que colmou o vaso” veu dada pola reclamación que lle fan as altas institucións da contribución extraordinaria para a guerra, de 4.800 reais. Pedro Pimentel acabaría reclamando dita cantidade para que lla anulen ou, no seu caso, a rebaixen de forma significativa. Xustifícao en base a que a contía da contribución está calculada polas rendas, e vai para dous anos que non llas pagan os colonos de Bueu e Stº Tomé de Piñeiro, polo que deixou de percibir 30.000 reais. E de cobrarlle algo sería do que ingresa ao administrar os bens da súa muller. A unha das instancias adxúntalle tamén unha relación de Débitos con 10.266 reais máis.

As explicacións ás distintas administracións dadas por Pedro Pimentel e os seus escribáns interlocutores, conforma un pequeno corpus no que se aprecian unhas actitudes e comportamentos, individuais e institucionais, que axudan a entender o declive económico dunha clase, a fidalga, que case sempre foi remisa aos cambios socio-económicos.

Uns parágrafos⁴ poden servirnol como exemplo para visualizar o problema: “Por informes y noticias fidedignas que he adquirido sobre la oposición

de los vecinos de Morrazo al pago de Rentas, y por el testimonio del ess^{no} executor que acompaña a esta instancia, no me queda duda en que aquellos seducidos tal vez por siniestras y violentas interpretaciones que hacen de los soberanos Decretos y Constitución Política de la Monarquía, se creen bastante autorizados para desentenderse y negarse á reconocer el sagrado derecho de propiedad; a lo que no contribuyen poco la malicia o ignorancia de algunos de sus Alcaldes constitucionales; quienes o por recelo de perder la estimación de sus convecinos, ó por que se hallen comprometidos en iguales obligaciones no solo no llenan sus deberes con los que directamente recurren a sus juzgados, sino que llega su ceguedad al escandaloso atentado de no obedecer los mandatos del tribunal Superior; según se reconoce del dho testimonio= ”

E para deixar constancia de que non é só un problema individual segue a dicir: “Lo mismo sucede a todos los Propietarios forasteros de aquel País, como son Santa Clara de Pontevedra, Priorato de Ermelo, Condes de San Román, y Maceda, Duque de Sotomayor, y otras varias corporaciones y particulares que hasta ahora han conservado la posesión de sus legítimos derechos: como la contribución extraordinaria de guerra se halle impuesta precisamente sobre rentas y utilidades liquidar, y no sobre derechos y acciones, y estos propietarios se vean privados de aquellas para las antecedentes causas, parece debe tener lugar el artículo 17 del Decreto de S. M. de tres de septiembre de mil ochocientos doce; mientras que el señor Xefe Politico en quien por el artículo 1º del Capitulo tercero de la Ynstruccion decretada por S. M. en veinte y tres de Junio de mil ochocientos trece, reside la superior autoridad para cuidar de la tranquilidad publica, del buen orden, de la seguridad de las personas y bienes de sus habitantes de la esecución de las leyes y órdenes del Gobierno, dá las disposiciones convenientes para reprimir y contener a sus principios,



Brasón en Santa Cruz
Debuxo Rafael R. Fdez-Broullón

de los vecinos de Morrazo al pago de Rentas, y por el testimonio del ess^{no} executor que acompaña a esta instancia, no me queda duda en que aquellos seducidos tal vez por siniestras y violentas interpretaciones que hacen de los soberanos Decretos y Constitución Política de la Monarquía, se creen bastante autorizados para desentenderse y negarse á reconocer el sagrado derecho de propiedad; a lo que no contribuyen poco la malicia o ignorancia de algunos de sus Alcaldes constitucionales; quienes o por recelo de perder la estimación de sus convecinos, ó por que se hallen comprometidos en iguales obligaciones no solo no llenan sus deberes con los que directamente recurren a sus juzgados, sino que llega su ceguedad al escandaloso atentado de no obedecer los mandatos del tribunal Superior; según se reconoce del dho testimonio= ”

4 Arquivo Reino de Galicia. ES.GA.15030.ARG/1.3.1.11. Sinatura 39984/62-13.

excesos tan perniciosos á los intereses nacionales, a la necesaria obediencia al supremo gobierno, y al sagrado derecho de propiedad, á cuya conservación está obligada la Nación por el artículo 4º Capitulo primero de su Constitución Política: También me parece que errando á cargo de los Ayuntamientos la conservación del orden publico y la recaudación de contribuciones; deberá remitirse al Xefe Político este Expediente, o instruírsele de los accidentes que entorpecen o imposibilitan el cumplimiento de aquella atribución para que eximiéndole de aquella responsabilidad, se sirva acordar las providencias de seguridad que le dicte su celo para hacerles entrar en sus deberes.



Capela da Sta. Cruz fundada polo abade de Bueu Fernando de la Rúa e que lle da nome aopazo

Y añado que a todos aquellos contribuyentes á quienes se les han compartido sus quotas consideración a las utilidades que deben percibir en este Partido; y de hallen en el mismo caso que este les consideró acreedores a la misma suspensión del pago de ellas: sim embargo de lo expuesto el Ayun-

tamiento acordará lo que estime mas conveniente. Santiago y Noviembre diez y siete de mil ochocientos trece= Y. S.= Agustin de Santos Trigueros”⁵

En medio desta loita por facer valer cada quen os seus dereitos, as acusacións e os medos mostran a dura realidade, como cando o alcalde de Bueu di que *“no habia que ablar ni pensar en cobrar rentas algunas, p^r q^a mandarlas pagar, le quemaban la casa los domiciliarios”⁶*

O certo é que nada volveu a ser igual. Todos aprenderon algo, ata ser máis flexibles na recadación por parte do arrendador, polo que se conseguiu que moitos pagasen de novo as *“Rendas dominiales forales y de zensos”*, a pesar do cal outros seguiron na actitude de non acatar as Providencias emanadas dos poderes públicos. O problema enquistouse e, esporadicamente, xurdían enfrontamentos administrativos e xudiciais de pouco calado. Atopamos como exemplo en 1837, cando acude a un acto de conciliación pola utilización do monte próximo ao lugar da Chadiza, o que Pedro Pimentel reivindica como da familia⁷ mentres que Manuel de la Rúa o cataloga de Monte Comunal. Outro acto de conciliación, tempo despois, sería cos levadores do foro chamado de Fontiñas e Soutelo.

En 1838, o alcalde 1º de Bueu, Juan Fontenla e Sotelo, emite un Auto dirixido ao Sr. Intendente da Provincia, no que un tal José Antonio Paz toma partido a favor dos arrendatarios bueueses afirmando que si que deben pagar as rendas pero en función do que indican *“los primeros contratos forales, y según costumbre, pero no a los precios arbitrarios y con las vejaciones y perjuicios”⁸* cos que tentaba cobrar. E móstralle o camiño de bo facer no cobro das rendas de *“los demás Dominios, entre ellos Dⁿ Pedro Pimentel y Dⁿ Esteban Aldao mayores perceptores por la medida de Cangas”⁹*.

A medida que pasaba o tempo, parecía que as augas da economía de Pedro Pimentel se ían amainando, ou cando menos normalizándose, pero non foi así. Amén de diminuír as rendas, comeza a súa loita

⁵ Secretario do Concello de Santiago de Compostela. 1813

⁶ Arquivo Reino de Galicia. ES.GA.15030.ARG/1.3.1.11. Sinatura 39984/62-4.

⁷ Mercado en 1677 unha parte a Juan Davila (de Lago Mansiño) e a outra a Alonso Parada (do Gorgullo), en 1699.

⁸ Arquivo M. de Bueu (AMB). Carpeta 131/5

⁹ AMB. Ca. 131/5

por rabuñar todo o posible na paga de impostos ás administracións. Así, en marzo de 1839, denuncia ante instancias provinciais¹⁰ a expropiación de froitos que lle deben por parte do concello de Bueu. Pimentel retén o pago, pois di que agora xa non é veciño de Bueu, senón de Vigo¹¹, como antes o fora de Pontevedra¹² e de Santiago de Compostela. Todo isto era xustificable polos pagos dos impostos nestes concellos, censos electorais, etc.

De Bueu di non residir senón que ía e viña “*únicamente de cobranza, jamás reclamé p' tal vecino dho ayuntamiento*”. Tamén se queixa de que o concello de Bueu lle embargase os froitos e que pensaran vendelos sen citalo nin ter permiso del, así como que o incluía no re-parto de cota de consumos para a contribución ex-traordinaria para a guerra.

Aproveitando esta discusión xurídica deixa caer a posibilidade de facerse veciño e pagar impostos en Bueu se lle fan unha rebaixa na cota, que non consume, de 12.000 reais¹³. Mais, a rápida resposta¹⁴ da administración provincial desbarata todos os seus plans e argumentos. Declaran “*al D. Pedro Pimentel bien comprendido en el contingente de ese expresado Distrito de Bueu para la contribución de consumos*”¹⁵ por non cumprir as normas dos decretos e circulares emitidos pola Deputación en 1837.

A partires destas datas xa aparece nos empadronamentos como veciño de Bueu, como viúvo, con dous fillos, dúas netas e dúas criadas. Pero Pedro Pimentel segue a intentar protexer o seus intereses e fai caso omiso aos requirimentos que lle chegan ata do nivel xudicial. A este último contéstalle que el é “*oficial retirado e disperso*”¹⁶ polo que goza do¹⁷ o que implicaría que só recibiría oficios do Capitán Xeneral e non da Xustiza Ordinaria que non se debería entender con el. Estas escusas non lle serviron para nada, ou quizais só para acelerar cargos de pa-



Arquivo M. Bueu. Carpeta 131/5 Correspondencia

gos como o que recibiu á semana seguinte do “*pago del Tercio de la Contribución Territorial no medio lugar a retener la excesiva cuota que se me cargó de doscientos ochenta reales, en cada Tercio que totalizan ochocientos cuarenta a los ya agregados [...] y cuando hizo el abance la contaduría por la razón que constaba en este ayuntamiento hacen una cuota barbaramente excesiva a lo q' por razón de propiedad debe corresponderme, para concluir el pago de esta contribución de guerra, porque según dha. Larguísima cuota se me hace poseedor de la séptima parte de todo Bueu*”.¹⁸

Á morte de Pedro Pimentel faise cargo do morgado de Sta. Cruz o seu terceiro fillo¹⁹ Melitón Pimentel Sotomaíor Alfeirán. Con esta herdanza tamén recibiu a morea de problemas que tiña seu pai, incre-

¹⁰ AMB. Ca. 133/1

¹¹ Dende 1832

¹² Rúa Ferrería nº 29

¹³ Cantidade que dende 1830 lle pasas a algún dos seus fillos e filla.

¹⁴ Ao día seguinte, 14 de marzo de 1839.

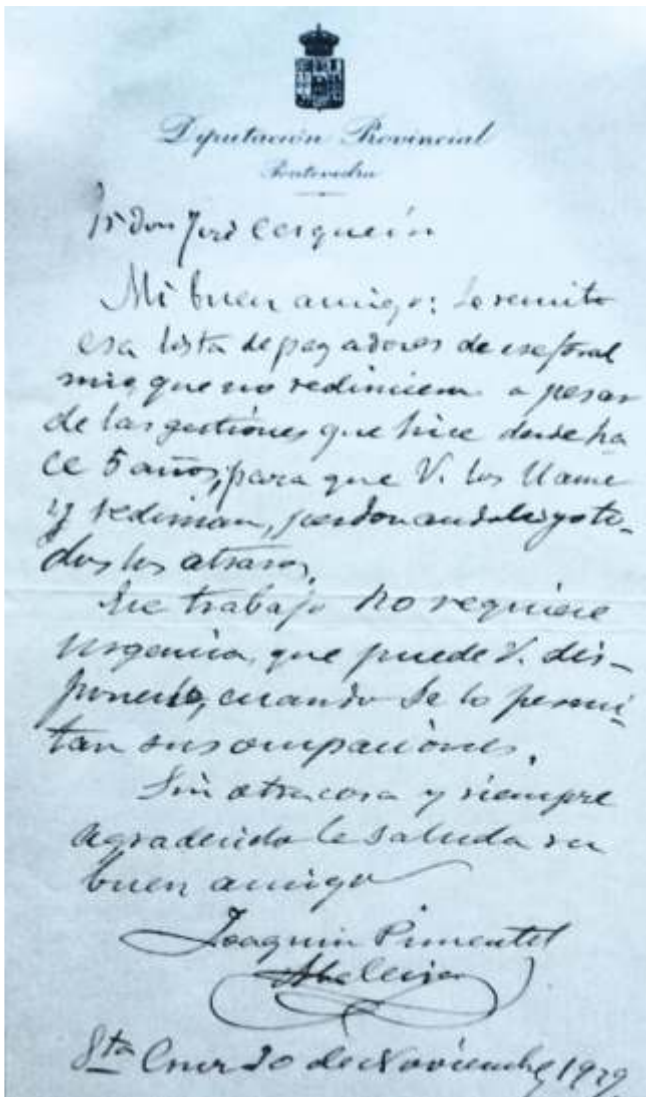
¹⁵ AMB. Ca. 133/1

¹⁶ Co rango de Tenente.

¹⁷ Polo tanto tamén que os seus criados e mordomos.

¹⁸ A.M.B. Carpeta 131/5. Correspondencia. Asina Pedro Pimentel, Teniente disperso. 25-7-1839.

¹⁹ Porque os seus irmáns Cayetano e Juan tiñan problemas psicolóxicos.



Carpeta 2641 / 1h - Nota de Joaquín Pimentel Abeleira a José Cerqueiro- 30-11-1929

mentado, polo menos nos primeiros anos, con desavizas con algúns dos seus irmáns sendo, de forma máis exacerbada, con Ramón.

Algúns colonos do morgado aproveitan as circunstancias políticas e familiares dos Pimentel e “*reusan presentarse a contribuir con las rentas que deven satisfacerle con pretestos frívolos hijos cuando no de la mala fe, al menos de la rusticidad produciendole con ello al compareciente dilaciones y perjuicios en el pago*”.²⁰

Neste punto vemos que, a pesar que na costa hai un incipiente creación de almacéns de fomento da salga, moitas das terras propicias para a instalación destes pertencen a familias fidalgas que, de forma

xeneralizada, seguen coa política de alugalas ou vendelas. No caso da familia Pimentel, aínda que participou de forma fugaz no mundo da pesca coa súa participación nunha embarcación, o que si fixo foi vender terreos para instalar salgas na praia de Beluso, na Banda do Río e Pescadoira.

Pouco a pouco Melitón Pimentel foise facendo co cobro dunha grande parte das rendas ata incrementar o patrimonio con pequenas compras que logo alugaba.

Mais os tempos ían cambiando cos ventos do panorama económico soprando en contra o que propiciou unha adaptación no *modus vivendi* dos seus descendentes apostando polas profesións liberais. Así vemos que Joaquín Pimentel Abeleira estuda Dereito²¹ e, dende a súa profesión, conseguir defender mellor os intereses e patrimonio familiares así como diversificar e non depender exclusivamente das rendas da terra.

A pesar de todo, e como estigma de decadencia dun sistema económico caduco, non se librou das longas demoras e impagos dos seus locatarios. Podemos comprobar esta circunstancia nas notas que lle enviaba a José Cerqueiro, oficial do concello e amigo persoal, nas que lle daba as listas dos que lle ían pagando e dos debedores para que este se encargase das xestións dos cobros.

Na nota adxunta vemos que tamén lle pide que faga as xestións precisas para que paguen, aínda que lle teña que perdoar a débeda atrasada, e iso que algúns levaban sen pagar uns 5 anos. En 1929 posuía unhas rendas que procedían de máis de 14 foros e de 65 alugueres nas parroquias do concello de Bueu.

Logo do seu falecemento, os fillos²² acabaron por vender o “buque insignia” da familia que era o Pazo de Santa Cruz. A venda levouse a cabo por escritura pública o 18 de xaneiro de 1945 a outro bueués de nacemento chamado Ricardo Bescansa Castilla, impulsor da industria químico-farmacéutica no noso país.

Esta venda estivo acompañada doutras que pouco a pouco fixeron que a pegada dunha parte da fidalguía bueuesa se diluíra na memoria do tempo.

²⁰ Arquivo Provincial Pontevedra. Protocolos notariais. Escribán Francisco Orge Novetil. 8-1-1844.

²¹ Durante bastantes anos exerce como xuíz de Paz en Bueu.

²² Luis Pimentel Gil, estudou medicina; Joaquín Pimentel Gil, farmacia etc.

Pacto co diaño (Unha autophicción)

Salvador Rodríguez

É hoxe o día no que me atrevo, por fin, a contarlles a historia dun home ao que de agora en diante lle chamarei William B., cliente ocasional da Taberna do Eligio, en Vigo. Coñecino unha noite de choiva, con raios e tronos, cando xa case todos os tertulianos marcharan, incluídos Álvaro Cunqueiro, Celso Emilio Ferreiro e Urbano LUGRÍS, que adoitaban ser os últimos en abandonar o local, así como don José María Castroviejo, que horas antes xa embarcara rumbo á súa casa de Moaña no barco da ría. O que non sabía daquela era que William B. si que me coñecía a min, como me demostrou cando me dispuña a pedir a conta:

-É vostede Salvador Rodríguez, o xornalista de Faro de Vigo, non si?”

Asentín para, case inconscientemente, verme enredado entre cunca e cunca de viño nunha conversa con efluvios literarios da que, produto do alcol consumido, apenas lembro case nada, só que en primeira instancia rematou cun “Amigo Salvador. Se conseguise descubrir que é o que se dirá e escribirá de min e dos meus libros dentro de cen ou douscentos anos... Ata sería quen de vender a miña alma ao diaño!”

Diante da presenza do entrañábel Eligio, que con razón nos fusilaba coa súa mirada porque “Xa son horas!”, decidimos marcharnos e dar un paseo polo porto, á beira do Club Náutico, para despexarnos

mutuamente a cabeza dos efectos secundarios do albariño do Salnés. Non sei a partir de que momento puido empezar a lembrar a nosa segunda charla que, intúo, en realidade era a continuación da primeira, e que reproduzo en síntese con palabras que seguramente non foron as mesmas, aínda que o seu significado ía na dirección que apunto. É máis, ata recordo que fun eu quen reiniciou a conversa que comezara na de Eli-gio.

-Oia, Mr. William! En verdade estaría vostede disposto a pactar co demo só por enterarse do seu futuro literario?

“Que non lle caiba dúbida, benquerido amigo!” confirmou o meu novo colega literato. Foi entón cando me decatei da presenza dun terceiro home na nosa charla, alguén que xa estaba na taberna, que saíra un pouco antes que nós, que nos seguía silandeira e moi discretamente e que non tardou en alcanzarnos

e interromper-nos de maneira un tanto abrupta.

- Permítanme que me presente! Eu son o diaño, e creo que podería solucionar o seu problema, espetou o descoñecido, dirixíndose directamente a William.

O lector suporá a nosa sorpresa, pero non me deterei agora nos detalles da conversa entre o meu compañeiro e aquel individuo, a quen supuxen un tolo de atar.



O último que lembro daquela noite, é que o meu novo amigo xa non estaba, porque nalgún momento desaparecera e, ao pedir unha explicación, Satanás tranquilizoume:

-Non se preocupe. Dentro duns días, volverá a velo na Taberna de Eligio.

Non durmín moi ben aquela noite, da que somentes reteño recordos en forma de fugaces soños que tiñan relación coa segunda conversa que mantivera con William B., da que coido lembrar que me confesara que tiña publicados un par de libros e que estaba a preparar a edición da súa terceira obra, un, seica, “proxecto de metanovela” coa que estaba tan ilusionado que ata ousaba prognosticar que “se teño sorte, e unha boa promoción, estou certo de que tras da publicación desta obra, haberá un antes e un despois da historia da Literatura galega e, aínda diría, mundial”. Como xa me gañara a súa confianza, agasallóume con senllos exemplares das súas obras xa editadas que levaba gardados nun cartafol e mesmo me permitiu que poidese ler un adianto da que ía saír.

Naqueles tempos, para min poder coñecer en persoa a un escritor viña a ser algo así como cumprir un soño aínda que, hei de confesalo, o que escribía non me parecía nomeadamente interesante. Claro que, ao cabo de contas, quen era eu para xulgar a calidade literaria de ninguén? Nas escasas recensións dos seus libros que se incluíron na prensa, a penas se lle dedicaban as típicas liñas para saír do paso: estaba claro que William B. non trunfaba en vida mais, quen se atrevería a afirmar que despois da a súa morte non se convertería nun dos grandes clásicos da historia da literatura, como adoita ocorrer en non escasas ocasións? Era, precisamente, desa incerteza da que William buscaba saír, aínda que fose á conta de asinar un diabólico pacto.

Poucos días despois regresei a medianoite á Taberna do Eligio e a miña mirada alcanzou, marxinado nun recuncho do local, a percibir a un William B. que tiña un aspecto horrible, que semellaba un home afundido e envellecido trinta anos en compara-

ción coa última vez que faláramos entre nós.

-Non ten vostede moi bo aspecto, -espetteille.

- Maldita sexa a hora en que se me ocorreu a idea!, -berrou.

-Que idea? -preguntei.

- A de viaxar no tempo, a de querer saber do meu futuro literario.

- Pero, de que me está a falar?

- Do meu pacto co diaño. De que vai ser?

- Refírese vostede ao descoñecido co que nos atopamos xunto ao Club Náutico?

William asentiu, e proseguíu.

- Pois si, tal e como me prometeu aquel individuo, puiden realizar unha viaxe no tempo e materializarme na hemeroteca máis grande de España. Alí busquei e busquei o meu nome, pero nada. Nin a máis mínima mención, ningunha referencia, nada! Nada ata que...

- Ata que...?

- Ata que a un funcionario, ao deletrearlle o meu apelido, soóulle familiar e guioume cara a un arquivo de publicacións de vello, algunhas rilladas polas ratas.

- E?

- Pois que o atopei e souben...! Souben que William B. só será identificado dentro de cen anos polo título dun relato que vostede, vostede mesmo, Salvador, publicou na revista dos Galos, segundo puiden comprobar nunha recensión do suplemento cultural de Faro de Vigo. Iso é todo o que se saberá de min! Serei só un personaxe de ficción, un invento seu! Maldita sexa a miña sorte!

Nunca máis volvían ver a William B., aínda que non faltou quen me dixese que en máis dunha ocasión o vira camiñar, dando tumbos e sempre máis aló da medianoite, pola rúa do Príncipe, como “alma que leva o diaño”. A Satanás, dende entón, tampouco o volvían a ver, aínda que me consta que el si a min. E hai momentos en que me percorre entre os ósos un calafrío polo medo de que me faga a mesma proposta que a William B. Meu deus! Será unha desas que non se poden reixear?

**En débeda con Max Beerbohm, autor de "Enoch Soames".*



Taberna do Eligio

Que non morra a dorna!

Ons: Unha posible alternativa na estapa estival



Ceferino Pardellas de Blas

O tema da Dorna, como embarcación tradicional que necesita axuda para que non desapareza das nosas costas, xa o tratei na revista Os Galos no seu nº 7 co título: “A Illa de Ons, alternativa turística agrícola-mariñeira”, tamén no minixornal Onstopus, nº 48 e 51 cos títulos: “A dorna, alternativa turística, lúdico-didáctica, en Ons” e “As dornas, unha alternativa turística para a súa conservación”. Á vez tamén foi analizado polo meu irmán Xulio Pardellas na revista AUNIOS nº 17 co título: “A pesca e o turismo mariñeiro na Illa de Ons” onde a dorna é un pilar importante.

Neste pequeno artigo non vou entrar a analizar os diferentes tipos de dornas nin os seus aspectos técnicos, senón que vou intentar dar unhas modestas suxestións e ideas para que, a Dorna, siga sendo un elemento náutico que prolongue e continúe, coa súa presenza grácil e elegante navegación, dignificando e enriquecendo a Cultura Mariñeira das nosas rías baixas. Vou centralizalo na Illa de Ons, aínda que a base do meu ensaio pódese extrapolar a calquera punto das rías baixas.

Pasos previos ao xurdimento da dorna en Ons

A Dorna xorde na Illa de Ons a mediados do s. XIX, aínda que xa antes se achegaban ás súas augas dornas procedentes da ría de Arousa e Pontevedra para realizaren faenas pesqueiras, sendo Ons unha parada obrigada e tendo cos seus veciños transaccións económicas de troco de produtos agrícolas e pesqueiros. Coa instalación da salga na Illa, a chegada a Ons de embarcacións da costa próxima que se dedicaban á pesca da sardiña e a súa venda na propia illa, aumentan e promove outro tipo de intercambio comercial cos aunienses.¹

Despois da venda da sardiña, mercaban aos veciños, a carón de produtos agrícolas, diferentes peixes de calidade, mariscos,..., pero sobre todo, polbo, que despois revendían a un maior prezo nos seus portos de orixe. Isto provocou un cambio na vida dos habitantes de Ons.



Por un lado, principalmente as mulleres, pasan a traballar na salga e os homes dedícanse máis á pesca (en especial do polbo que collían ao visto e andando á marea nas baixamares), para logo venderlo a eses pescadores que viñan a traer sardiña á salga, o que orixinou un salto económico coa entrada e movemento de cartos nas familias aunienses.

Á vez, a abundancia de sardiña nas proximidades de Ons e a doada venda na illa, trae que moitos mariñeiros fagan varios lances ao longo do día, co conseguinte beneficio económico, e ata intentar conectar coa veciñanza co fin de poder quedar a durmir nas súas casas e así non teren que desprazarse ata os seus portos de orixe á espera, a maioría das veces, de cobrar e levar cartos ou outros produtos para o seu porto base. Esta circunstancia foi a que provocou a entrada dos aunienses no mundo do mar.

¹ Auniense: Plinio el Viejo, foi un historiador e militar romano que acompañaba ás lexións nas súas conquistas. Debido á súa erudición ía tomando notas continuamente e, chegado a Galicia, puxo nome, entre outras illas, á que hoxe chamamos Ons, á que denominou AUNIOS. Agora, sabedores da verdadeira estancia dos romanos en Ons, podemos dicir que os habitantes de Ons son Aunienses, por iso empregarei, ao referirme a eles, este nome.

Contaba a Sra. Juana Otero (A Sra. Juanita, a finais dos anos 70 do s.XX, tería 75 anos) como algúns mariñeiros facían amizade cos veciños e desta harmonía uns e outros sacaban os seus beneficios. A Sra. Juana comentaba “*Contaba o meu pai que os que viñan a vender a sardiña á salga, a maioría das veces cobraban a finais de semana, por iso, moitos fixeron amizade cos veciños e quedaban a durmir nos alboios das casas, deixando as redes a secar alí onde estaba o hórneo (piorno) de madeira de Chin. Despois, ao cobraren, algúns comprábanlle aos veciños de Canexol e Pereiró, que eran os que mellor pescaban á seca, o pulpo que tivesen, tanto fresco como seco...*”.



A Sra. Juanita Otero

Estes feitos provocaron que eses mariñeiros lles ensinasen aos veciños que os acollían, a navegar na dorna e aprender as artes de pesca do polbo: ao espello e á raña. Comentaba Juanita: “... *había días que non ían ao mar porque na fábrica non collían sardiña, entón, animaban aos homes da illa a que foran con eles nas dornas e ensinarlles a pescar co espello e coas liñas e cotelos... Podían ir eles sos a pescar o pulpo, pero tiñan medo que os da Illa fosen a por eles por quererem quitarlle os pulpos, por iso levaban a un da Illa e así non pasaba nada...*”

De seguro que foi nestes intres cando, debido a que, por unha banda algúns veciños dispuñan de cartos e pola outra tiñan un novo aliciente ao coñecer outros xeitos, quizais máis doados de pescar o pol-



Piorno de madeira no barrio do Canexol 1965

bo, que os máis podentes decidiron meterse á compra dunha embarcación adecuada á zona onde residían, e esta foi claramente a Dorna.

Xorde a Dorna en Ons

Como comentaba a Sra. Juanita, os homes da Illa comezaron a ir ao mar e aprender os oficios pesqueiros tradicionais con eses mariñeiros da costa próxima, sobre todo da zona do Barbanza (Aguíño e A Pobra). O pequeno xurdimiento económico fixo que se atreveran a mercar as primeiras dornas. Comentaba o Sr. Manuel Piñeiro: “... *as primeiras dornas que compraron os isleños, eran un pouco grandes, había catro ou cinco dicía o meu pai. Vendíanas,*

do que agora chaman segunda man, os mariñeiros de Aguíño que ían a cambiar de embarcación e meteronolas a nós. Esas embarcacións non valían para o noso oficio da pesca do polbo, congro, lura e centola, polo que ao final utilizáronse para desprazamentos a Bueu e Portonovo cando se ía a moer, ás feiras, a vender a pesca, a mercar gando...”.



Dorna polbeira a vela en Ons. 1966

Pode ser que nun principio os aunienses intentaran aprender o oficio de mariñeiro (como contaba a Sra. Juanita) para a pesca da sardiña de aí o de mercar as primeiras dornas do tipo chamado “de tope”, pero, de seguro a pesca da sardiña non era tan rendible para eles como a do polbo, a parte de requirir uns

coñecementos e uns aparellos que non tiñan, por iso, decantáronse posteriormente pola denominada “Dorna Polbeira” que é a que predomina nas rías baixas, que pode ser manexada por unha soa persoa e era a ideal para a pesca do polbo ao visto, con espello e con liña ou raña.

A Dorna Polbeira triunfou en Ons, principalmente a partires de que o Sr. Riobó comprara a Illa e a súa dedicación comercial fora a compra-venda de congro e de polbo. Cada familia tiña unha dorna, era o aporte do home ao matrimonio, habendo algunhas casas que tiñan máis dunha debido a que vivían dúas ou tres familias nela. En pouco tempo, os aunienses convertéronse nuns expertos na pesca do Polbo, do Congro, da Lura e de varias especies de mariscos, entre os que destacaba a Centola.



Símbolos económicos aunienses:
O Piorno e a Dorna

1960: Comeza a decadencia da Dorna en Ons

Como xa teño explicado, a finais dos anos 60 do s. XX, comeza o declive da dorna ao enfrontarse os aunienses ao desafío da compra de barcos a motor grazas ás boas perspectivas económico-pesqueiras da época e ás facilidades que estaleiros como o de Purro en Bueu e a motores Pazó en Pontevedra lles daban aos aunienses para mercaren barcos e motores.

Nunha década, as dornas pasaron a realizar tarefas de auxiliares dos barcos motorizados ou á pesca estival do polbo con métodos tradicionais. Estes barcos xunto co xurdir da nasa do polbo e na década dos 90 coa reestruturación da pesca e a aparición das planadoras para ir ao percebe, déronlle a puntilla á dorna



Modernos barcos a motor aunienses

que a pasos de xigante foi desaparecendo de Ons ata chegar aos nosos días, 2023, no que só contamos coa do auniense Cesáreo, en activo. Ons non pode perder este símbolo da súa economía, de aí o buscaremos fórmulas para que a Illa siga a manter a Cultura da Dorna que tanta vida lles deu.

Como se pode recuperar a Dorna en Ons

A perda desta embarcación (símbolo económico), xunto cos piornos (etnográfico) de Ons, orixinou en principio en min e posteriormente na asociación PineirÓns, unha reivindicación desta tradicional embarcación para a súa dedicación a fins culturais dentro dun Turismo Mariñeiro asociado ás vivendas aunienses que quixesen dedicarse ao Turismo Rural-Mariñeiro.

Aínda que, tamén, pode verse como un recurso sostible, onde a Consellería de Medio Ambiente e Parques xunto coas Asociacións de Embarcacións Tradicionais que hai nas rías de Pontevedra e Arousa, poñan as facilidades para que en Ons, durante o verán, estas asociacións, en acordos coa administración, realicen actividades lúdico-didácticas sobre a Dorna.

A perda desta embarcación para a pesca é unha realidade que dificilmente vai volver atrás, de aí a dedicación das diferentes Asociacións de Embarcacións Tradicionais das rías baixas para a súa recuperación. Pero ese rescate non vai ser doado pois require unha dedicación, uns coñecementos de carpintería de ribeira e unhas dotacións económicas. Sobre todo estas últimas cada vez van ser máis complicadas de conseguir dos organismos oficiais se non se lle busca outras actividades que as especificamente deportivas para animar ás administracións a dotar de subvencións a estas asociacións para a recuperación destas embarcacións. Coido que a alternativa turística pode ser unha solución para unha embarcación mariñeira na que se lle pode ensinar ás persoas interesadas, todo o relacionado coa súa navegación e dedicación pesqueira: Vogar cos seus típicos remos cruzados, manexo e navegación con vela, artes ás que se dedicaba, prácticas ecolóxicas desas artes... e

como non a competición a vela e a remo, cun o dous mariñeiros onde voga cada un no seu posto de “couso” ou “arca”. Sería unha dedicación lúdico-didáctica, que en Ons podería estar promovida polo Parque e patrocinada pola consellería de M. Ambiente, Xuventude, Cámping, Hostais, Navieiras... Casas turísticas, para levar a cabo un Turismo Mariñeiro na Illa, que sería unha alternativa ao sol e á praia... e que redundaría nun turismo sostible cun impulso etnográfico de coñecementos arredor da historia mariñeira desta engaiolante Illa de Ons.



Pescando polbos coa arte da Raña a carón do peirao

Documentais: Fotos, vídeos...

En Ons a Dorna empregouse para a pesca do polbo principalmente. Tamén, segundo a época do ano, para a pesca do choco e da lura, do congro con palangre e para a pesca da centola. Tamén se intentou para o trasmallo, betas, nasas..., e ata para a pesca de arrastre á ameixa, pero foron oficios que non daban o resultado desexado polas características desta embarcación, polo que se deixaron de traballar con ela. Un punto importante para que non se perda ese valor patrimonial etnográfico da Dorna, e tendo en conta que aínda queda unha en activo e mariñeiros que traballaron a eses oficios nelas, que se preparase un documental de cada oficio para que as xeracións vindeiras coñezan a utilización pesqueira tradicional da Dorna.



Pescando polbos co Espello

Cursos de remo e vela na propia Illa

Na Illa, a dorna polbeira, na súa maioría, era impulsada pola forza do mariñeiro ou mariñeiros (podían vogar dous, un no costado de babor, chamado Couso e outro no de estribor chamada Arca). Poucas utilizaban vela, iso non quere dicir que non a tivesen, pero, agás nos desprazamentos longos, era un estorbo máis que unha axuda, polo xeral traballaban a carón da illa e os remos eran a mellor solución.

Sería interesante organizar, uns pequenos cursos de 4- 5 días ao mes no verán, onde nenos, mozos ou maiores interesados, e despois dunhas charlas previas, aprendesen a manexar os remos cruzados e a

navegación a vela. Poderían estar organizados polo Parque ou por algunha asociación de embarcacións tradicionais. Os cartos para levalo a cabo poderían sacarse de subvencións ou sufragadas polas Consellerías do Mar, M. Ambiente, Cultura e Turismo, Parques, Concello... Tamén se lle podería ofrecer aos rapaces do Campamento que a Xunta

organiza na Illa e podería ser patrocinada pola Dirección Xeral de Xuventude. Os gastos serían para o pagamento dos monitores, comidas e estancia. Para estas últimas podería chegarse a acordos con Parques e Campamento.

Turismo Activo nas Vivendas

aunienses, apartamentos, cámping...

Como quedou explicado, a Dorna foi o elemento económico máis importante dos veciños e se dedicaron a varios oficios pesqueiros con ela destacando a pesca do polbo, lura-choco e peixe como fanecas, lirios, maragotas... Chegando a acordos económicos coas asociacións de embarcación tradicionais posuidoras de Dornas, durante uns días á semana, segundo a meteoroloxía e estado do mar, poderíase organizar unhas xornadas de Pesca sen Morte, onde ademáis de aprender a navegar cos remos cruzados, coñecerían os diferentes oficios e aparellos para a pesca do polbo, da lura e dos peixes.

Coñecerían as marcas pesqueiras e como se facían. E, se houbese a sorte

de pescar algo, sería devolto no intre ao mar. Estaría pensado para persoas que se atopasen de vacacións na Illa e os gastos sufragaríanse co pagamento da actividade por parte deles.

Poderíamos seguir a dar ideas de actividades con Dornas na Illa de Ons, pero coido que nun principio estas tres servirían, de querer desenvolveselas, como unha primeira iniciativa para axudar a salvagardar estas embarcacións, dándolles un uso diferente ou paralelo, ao deportivo de navegación e competición a vela e con iso tamén presentarlle á administración uns obxectivos acordos e diferenciados á hora de solicitar subvencións para o seu mantemento.

Gonzalo Viana: O argonauta tranquilo

Xaime Toxo

Volver a Gonzalo. Regresar aos último anos da década dos setenta e comezos dos oitenta. Unha década fundamental para entender o presente. Gonzalo é Gonzalo Viana, nado en Vigo en 1949. As peripecias familiares levárono aínda meniño a vivir primeiro en Bilbao e logo na Coruña, cidade esta esencial no seu desenvolvemento académico e artístico; tamén, por suposto, no humano. A idea dun retorno a Gonzalo Viana é, ao mesmo tempo, a idea dunha viaxe múltiple e desnortada. Unha viaxe coa equipaxe do paso do tempo na memoria. Ambiciosa. Quedará para as xornadas de conferencias e relatorios apuntalar detalles e establecer matices; polo de agora, abonda o trazo grosso da présa...

Gonzalo Viana foi artista, foi navegante, patrón de veleiro, maquinador de historias, carpinteiro de piraguas, usurpador de identidades que xogaban a confundir a realidade. Iremos por partes. A breve crónica biográfica indica que estuda na Coruña na Escola Náutica, que navega en buques mercantes. Unha vez rematada a carreira, afeccionase ao surf, nomadea todo o que pode, debuxa, pinta, fai cómics, establece un pacto de fidelidade sen caducidade co mar a través do veleiro *Celina*, fondea e atraca en moitos portos, entre outros e de xeito recorrente na illa de Ons, que pasa a converterse durante anos nun destino inevitable. Sociable e solitario a un tempo, asiduo da celebración da amizade, desenvolve unha actividade metódica como creador. As peripecias dun navegante artista.



Gonzalo Viana

Gonzalo iníciase como debuxante gráfico na cidade da Coruña na altura da década dos setenta incorporado no grupo SISGA en compañía de Fernando García Varela, Bea Rey, Xaime Cabanas e Xosé Espoña, entre outros. Teoría e práctica da función do arte. Arrédanse da consideración elitista do artista como figura destacable á marxe do comunal. Iso

que entendemos como arte tense que mover na cadea de produción dunha mercancía accesible, nin moito menos exclusiva de elites beneficiadas polo seu estatus social.

O estoupido do cómic neses anos entre os novos, o deseño gráfico de revistas clandestinas e marxinais, fancines, programas de exposicións e concertos, cartaces e murais... Todo un despregue de posibilidades para mozos e mozas desexosos de intervir e facerse ver. A prontitude dunha mensaxe que pode amosarse cun custo asumible, a poder ser de balde, non intervida polo mercado -moi crítica con este- e afastada do institucional. A década que vai do 1975 a 1985, posiblemente vai ser a máis radical na transformación social e cultural que sufrirá España nos últimos trinta anos do século pasado.

Á idea cosmopolita de sociedade urbana que fai agromar os cambios nas urbes, tendencia propiciada polas transformacións ideolóxicas que se produciran en Europa occidental a raíz do Maio do 68, habería que engadirille dous fenómenos novidosos: o nomadismo viaxeiro e a descuberta dos paraísos na-

turais incontaminados. Gonzalo Viana, desde unha óptica moi persoal, produto dunha personalidade sedutora e firme na concepción da liberdade persoal como regra de vida, participará dun xeito moi activo destes fenómenos xeracionais.



No ano 1975 entrara a formar parte do grupo SISGA de Artes Plásticas co obxectivo de “socializar a cultura, aproximando a arte contemporánea a grupos tradicionalmente marxina-dos e poñendo en valor estas fontes paralelas de creatividade para mostrar a inestabilidade das fronteiras que separan ao artista

profesional do afeccionado, ao cidadán san do enfermo” (Xesús Ron Pereiro).

Unha vez esborado e desaparecido o grupo SISGA, en 1977 celebra a súa primeira exposición individual na Galería Ceibe da Coruña e colabora cunha candidatura troskista realizando murais nas rúas da



cidade herculina durante o tempo que dura a campaña electoral naquelas primeiras eleccións lexislativas após a ditadura.

As influencias artísticas nese período son a cultura pop, o cómic underground e pintores como De Chirico ou Philip Guston. Practicamente a partir dese ano, e ligado a un proceso poliédrico de desencanto político, é cando se produce unha virada nos intereses dunha parte da xeración que fora máis activa no derrube do réxime franquista. A mirada vólvese cara ás viaxes interiores a través de prácticas de auto reflexión mística e poética, ou filosófica, fóra xa dos perímetros escolásticos do marxismo, e o descubrimento de espazos naturais arredados dos circuitos visitados ata entón.



Conxelados no tempo e conservados na súa esencia debido á escasa influencia que recibiran dun exterior que os ignorara: Ons era un deses espazos. Gonzalo instálase nunha casa que aluga enfronte do areal de Canexol e pasará longas xeirias de anos vivindo nese hábitat costeiro que é morada, obradoiro, almacén, pendello de aparellos e artes de pesca e centro neurálxico da elaboración dunha obra de pequeno tamaño que virara do plástico ao escultórico. Madeira, barro, arxila, pedra... pasan a converterse en materiais cos que Gonzalo elabora pezas que, segundo Rosalía Maside (comisaria da exposición GONZALO VIANA. MITO, FÁBULA E DISTOPÍA. VIGO, CASA DAS ARTES. 2014), “se carac-



terizan pola sinxeleza formal e por un certo arcaísmo na factura que, xunto ao sui generis da iconografía, lévanos a evocar algo semellante ao imaxinario cultural dunha sociedade tribal. Este é, diríamos, a obra que reflicte o aspecto máis íntimo da cosmovisión vianiana, o seu universo mítico, sen ofrecer pista ningunha sobre as inquietudes do artista polo social”.

Gonzalo coñece unha illa de Ons aínda comunamente viva, habitada en grande parte polas familias que durante xeracións mantivéronse como exclusivos ocupantes dun reducido espazo de convivencia e traballo, que dera como resultado un grupo humano con lazos identitarios de arraigo etnográfico moi marcado. Unha paisaxe agraria e mariñeira, unha comunidade en proceso de transformación acelerada cara o abandono e a desaparición.

Gonzalo, como noutros lugares nos que se establecera, constrúe un forno para cocer as pezas na devasa entre o camiño e a praia. As figuras, pequenas, sinxelas, antropomorfas ou étnicas, intenta vendelas nos postos de ocasión para visitantes á illa que establece ben no Curro ou ben no peirao. O artista robinsoniano, mimetizado coa natureza de arredor, participa como un máis das cuitas que acontecen nas tabernas, incorporado como actor principal nese prebe de convivencia entre nativos e foráneos, que non son aínda turista nin visitantes; mais si de fóra, do continente, de terra. Nese escenario de mesas e barras, na de Checho e na de Acuña, quedaron rastros desa tribo. Unha illa aínda reflexivamente habitable, que Gonzalo adopta como espazo vital preferente.

Navega no Celina, apaña percebes e mexillóns, mergúllase na procura de polbos e robalizas, fuma, traballa, pasea, recibe a coñecidos, acólleos dándolles aloxamento, percorre incansable os carreiros acantilados e participa das xoldas que polas noites poñen fin á vida nas baiucas.

O artista robinsoniano tamén ten algo de silandei-ro pirata, ou de Neptuno, é calado e expansivo case ao mesmo tempo, lento ou fugaz coma unha estrela viaxeira, del mesmo e popular. Esencialmente seu e de ninguén máis. Nin propietario nin propiedade, retranqueiro sen maldade e tenro. Xeneroso.

Gonzalo Viana, un artista artesán fugaz debido a unha morte prematura, resume a vitalidade meteórica dunha época na que todo sucedía cun frenesí devorador, e as múltiples e diverxentes facetas que exercía e que o fornecían, acabaron formando un Aleph perfecto que deixou en nós o pouso do inesquecible, e que pasados un quiñón de anos sigamos concordando que a mellor obra de Gonzalo foi el mesmo.



Todo aquello que pertenece a nuestra olvidada naturaleza interior tiene un eco en nosotros que se manifiesta en los momentos en que estamos en lucha con el tiempo.

VIAXANDO cara ás Illas luminosas, a transparencia, as utopías perdidas, as insuas das herbas, a brancura dos seixos, os ríos na anoitecida, o espiño albar, os lobos nas tebras, a tardiña, as tartarugas durmidas, os elefantes de antano, os hipopótamos de pracer, os regueiros sombrizos, os areais translúcidos, as Illas das Mazás; viaxando cara ó túmulo dourado, o Norte luminoso, as lufadas de vento, os tremelucires da tarde, as fiestras abertas, os dolmens fincados, as ausencias no tempo; e xorden abrollos de ocasos, outeiros de lume, latitudes perdidas, palmeiras da nostalxia, hedras rubidoras, pedras de rafia; viaxando cara ás insuas, ás espirais da terra, horizontes de océanos, bocas turbadoras, recunchos de sombras, mananciais fresquísimos, fulgores tinguidos, rumores afastados, lirios entre os fentos. Viaxando cara á intensidade do Atlántico.

Lucía Novas

Conxeladores e rampleiros

Evolución dos arrastreiros

Humberto V. Santiago Esperón

Hai xa tres anos, nesta mesma revista, publicabamos unhas breves notas sobre a evolución e desenvolvemento dos denominados rampleiros. Dende o prototipo inicial e experimental, o "ORIANA", ao que pode considerarse o primeiro conxelador arrastreiro rampleiro, (ou Stern Trawler pola súa terminoloxía inglesa), o "FAIRTRY". O pequeno anaco de historia quedaría incompleto se non lle dedicásemos outras notas aos arrastreiros conxeladores, sexan ou non rampleiros, aínda que na actualidade non se constrúen arrastreiros dun certo porte que non sexan rampleiros. A brevidade e alcance destas notas, fai que se nos queden no tinteiro moitos outros condicionantes, menos importantes, que levaron ao proxecto e construción dos actuais buques de pesca de arrastre por popa.*

Métodos de conservación do peixe.

Dos cinco métodos fundamentais de conservación do peixe: o secado, o afumado, o enlatado, o sal e o xeo, só os dous últimos foron os utilizados a bordo, ademais da conxelación. O enlatado practicamente só foi utilizado nos grandes e modernos factorías rusos, e son contados os casos dos barcos que contan cun afumador industrial a bordo. Hai vestixios de que quince séculos antes de X.C. os fenicios xa comerciaban con atún conservado en sal. E, máis recentemente, antes de que a illa de Terranova fose descuberta polo veneciano Juan Cabot para Inglaterra no 1499, semella que pescadores viscaíños xa explotaban os bancos de bacallau da illa. A salgadura era o método para manter a conservación deste gádido'.

O xeo, utilizóuse por primeira vez en Galicia para a conservación do peixe a bordo, a principios do século pasado. Este conservante permite manter a pes-



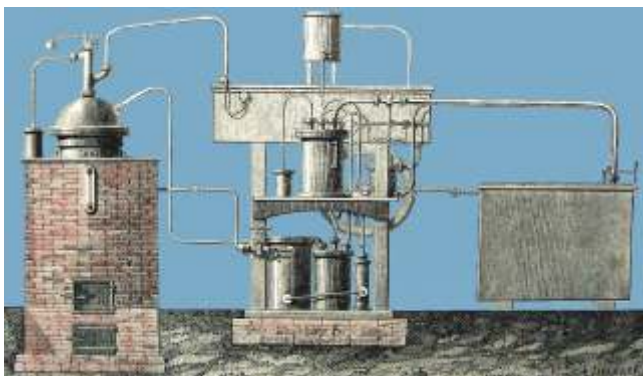
Esquimós e peixe conxelado

cada e outros peixes, por exemplo, a temperatura de aproximadamente, 4° C., axudado polas neveiras convenientemente illadas e refrixeradas, ata os 14 días. Pasar destes, afecta de xeito sensíbel á calidade do peixe almacenado. O xeo, consumido nos barcos, ou ben se cargaba nas fábricas construídas en terra que existen en todos os portos de certa importancia, ou ben se producía a bordo a partir de fábricas de xeo por suposto máis pequenas. O aumento global do consumo de peixe fixo necesaria a explotación de caladoiros afastados. A conxelación do peixe a bordo manténdoo a baixas temperaturas, foi a solución para poder abordar esta empresa.

Xa os antigos esquimós, desde tempos inmemoriais, practicaban a "conxelación ao aire libre", que consistía en deixar o peixe á intemperie, en condicións climáticas de temperatura baixo cero e exposto ao vento.

(*) Como xa avanzamos anteriormente, a palabra RAMPLA non existe en castelán, considerándose un barbarismo. Debe dicirse RAMPÁ, cuxo significado é PLANO INCLINADO ou costaneira. Pola contra en galego a tradución de RAMPÁ é RAMPLA. Así que é perfectamente válido decir, en galego, RAMPLEIROS. Non así RAMPLEIROS nin RAMPEIROS.

Isto foi probablemente o comezo da industria moderna do conxelado de peixe. Existen rexistros que indican que o “conxelado ao aire libre” era aínda utilizado na rexión dos Grandes Lagos, (EEUU e Canadá), a principios do século XIX e que o método tamén era aplicado na década dos 60 do pasado século. É tamén coñecido, e temos constancia escrita, de que o parlamentario británico, George Dempster, en 1786, aplicou neve para manter o salmón “fresco” desde Escocia ata Londres. Contodo, non foi ata o desenvolvemento da refrixeración mecánica no século XIX, cando o xeo e as instalacións de frío estiveron realmente dispoñibles. O enxeñeiro francés Ferdinand Carré, construíu a primeira máquina para fabricar xeo en bloque, que foi presentada na Gran Exhibición de Londres en 1859.



Máquina de Ferdinand Carré

A conxelación

A finalidade de conxelar o peixe, tanto fresco eviscerado como procesado, (descabezado e eviscerado, ou en filetes), ten por obxecto obter un produto que poida almacenarse durante algúns meses e que despois de desconxeadado apenas cambie en absoluto como consecuencia dese proceso. A conservación do peixe por conxelación mecánica, non é unha idea nova. A primeira patente europea corresponde a Gran Bretaña e data de 1842. A conxelación comercial do peixe comezou nos EE.UU. na década de 1860. Desgrazadamente non se coñecía moito sobre o xeito de preparar produtos conxelados de boa calidade e a forma de almacenalos durante certo tempo e, en consecuencia, vendeuse ao público peixe conxelado de moi mala calidade. O peixe conxelado adquiriu por iso mala reputación, que apenas foi mellorada polos mediocres produtos obtidos antes da década dos 40 do século pasado.

Unicamente a partir da Segunda Guerra Mundial se conseguiu producir peixe conxelado aceptable, a pesar do cal aínda hoxe a fama do peixe conxelado, sen ningunha razón que o fundamente, non é excesivamente boa e un dos reclamos para xustificar o excesivo prezo do peixe, é engadir... “É que é fresco”.

En 1877, a primeira carga de carne de carneiro foi transportada usando refrixeración mecánica, dende Francia a Bós Aires (Arxentina) a bordo do barco “Le Frigorifique”, principalmente para demostrar que era posible o transporte intercontinental de alimentos conxelados. Os arxentinos coa axuda de Carré, montaron un segundo barco, o “Paraguay” e escomezaron o transporte de carne roxa conxelada cara a Europa. Como xa dixemos, os norteamericanos foron os primeiros en decatarse das posibilidades do mercado potencial do peixe conxelado e arredor do 1865 escomezaron a conxelar peixe, poñéndoo en recipientes rodeados de xeo e sal.

Arredor de 1880, comezou a utilizarse o sistema de refrixeración por amoníaco, e para o fin do século XIX, o conxelado do peixe era unha importante industria nos EE.UU., que xa tiña empezado a exportar salmón conxelado cara a Europa. Naquel tempo, na Europa, o peixe era conxelado en pequenas cantidades en comparación cos EE.UU. A calidade inicial dos produtos pesqueiros conxelados era moi deficiente e o proceso non era ben entendido.

En 1929, un norteamericano, Clarence Birdseye, decidiu voltar ás orixes e averiguar por qué o peixe conxelado polos esquimós (“conxelado á intemperie”) era de superior calidade que o peixe conxelado na forma mecánica. Despois de permanecer un tempo cos esquimós do Labrador, descubriu que o secreto estaba na velocidade de conxelación. De volta aos EE.UU. de América, desenvolveu os primeiros conxeladores “de placa e de dobre cinta” nos EE.-UU. e iniciou a era da “conxelación rápida”, a chamada hoxe “ultraconxelación”.

O pioneiro

Hai constancia de que en 1951, no porto italiano de Xénova, se instalou a bordo do pesqueiro de bandeira grega “EVRIDIKI” un equipo de conxelación capaz de elaborar 7 toneladas de pesca ao día:



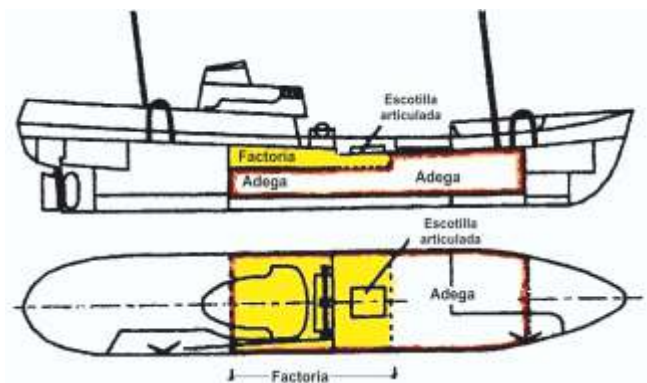
O "Evrídiqi"

Pode ser considerado este como o primeiro conxelador do mundo. Este barco enviouse a faenar aos caladoiros de África Occidental, experiencia que está a ser considerada como a primeira instalación a bordo dun barco de pesca². O "EVRIDIKI"³, de deseño clásico e arrastre polo costado, cuxa fotografía adxuntamos, presentaba moitas dificultades en canto á manipulación do peixe, xa desde o cobrado da arte. Por iso, tal como se explicou no seu momento, evolucionou, non sen dificultade, cara aos rampleros.

Nos barcos de arrastre polo costado, a manobra de entrada do copo por la banda e o conseguinte baleirado do mesmo sobre a cuberta orixina a case total obstrución do parque de manobra ou cuberta de pesca pola proa da ponte. Unha nova largada non permite, antes da finalización desta manobra, o inicio da selección do peixe. Os posteriores pasos de eviscerado, lavado e carga de bandexas, manobras previas a da conxelación, significan unha atropelada actividade e perda de tempo, ademais dun certo grao de degradación na calidade do peixe ao ter que realizarse na maioría destes barcos a intemperie, agravándose esta actividade nos casos de mal tempo con perigo para as tripulacións.

Os que comezaron no estudo para achar un prototipo capaz de resolver ou paliar en gran parte os variados problemas de manipulación e seguridade persoal a bordo, foron enxeñeiros e proxectistas navais da antiga Alemaña Federal (RFA), mesmo antes que os escoceses co seus "ORIANA", "FAIRFREE" e "FAIRTRY"⁴. Os alemáns dous anos despois de rematar a Segunda Guerra Mundial, experimentaron con novas técnicas, partindo dun pesqueiro clásico de arrastre polo costado.

A idea fundamental era que a manobra de pesca non interferise na manipulación desta. A solución achada foi a incorporación dunha nova cuberta, como no caso dos rampleros, aínda que aá diferenza destes, non era unha cuberta corrida de popa a proa, destinando a superior para realizar soamente as manobras dirixidas a operacións de pesca. Esta cuberta inferior, inmediatamente debaixo da de pesca, en amarelo no esquema que aparece a dereita, supuxo un parque para manipulación do peixe, protexido da intemperie, no que o peixe era recibido directamente desde o copo da arte a través dunha escotilla con tapa articulada accionada hidráulicamente. Nesta nova cuberta, ademais das máquinas de procesamento como descabezadoras, lavadoras ou fileteadoras, atopábanse tamén os túneles e armarios de conxelación, cuxos compresores houbo que incorporar na cámara de máquinas. Debaxo desta cuberta de factoría e por enriba do dobre fondo do buque, atopábanse as adegas de conservación e almacenamento de peixe xa tratado, que podían chegar ata os -22°C .⁵



Todo isto supuxo, evidentemente, unha nova reformulación da Disposición Xeral dos buques, no senso de aumentar o puntal ata o máximo permitido sen comprometer a estabilidade, con obxecto de dar cabida a esta nova cuberta parcial e á súa vez, aumentar, en modelos sucesivos, a eslora e a manga para conseguir un aumento da capacidade de carga, obrigada por outra banda polo incremento da distancia aos novos caladoiros e en definitiva a rendibilidade das novas unidades de pesca. Chegados a este punto, convén lembrar que os sistemas de conxelación empregados a bordo, no caso da pescada e outros peixes demersales, son dous: por contacto, que tén lugar nos chamados "armarios" de conxela-

ción ou ben en “túneles”. Nos primeiros, que poden ser verticais ou horizontais, a expansión do líquido refrixerante téñen lugar no interior das denominadas placas, e nos segundos onde o aire se arrefría nun evaporador e a continuación, mediante unha circulación forzada de aire impulsado por ventiladores, faise pasar sobre as bandexas que conteñen o peixe⁶. Nas imaxes podemos ver o deseño dun armario de placas horizontais e outro de tipo vertical e os operarios procedendo á carga do mesmo. A conveniencia dun sistema ou doutro depende de múltiples factores, entre os que convén lembrar o tipo de produto a conxelar, (enteiro e descabezado ou en filetes) e o tipo de peixe.



Armario conxelador horizontal

Os “armarios” verticais, xa en desuso na frota española, montáronse por vez primeira no ramplero “LORD NELSON”, construído en Alemaña no ano 1961 para una compañía inglesa. Este tipo de armario tiña sido experimentado pola Torry Research Station en Aberdeen. Actualmente só é empregado pola frota rusa.



Armario conxelador en vertical

A aventura do “ EVRIDIKI ” nos caladoiros de África Occidental foi tan positiva que a casa armadora, a Atlantis High Sea Fishing Company, abordou a construción de novas unidades coas modificacións pertinentes, facéndose á mar a primeira destas

en 1955. (Lémbrese que en 1954 partiu o “FAIRTRY I” de Aberdeen, Escocia). O peixe conxelado procedente do buque foi destinado aos mercados de influencia do Pireo en Grecia. E todo iso co inconveniente de que as técnicas de conxelación a bordo estaban aínda en coiros. A partires desta experiencia, comezou un desenvolvemento dos métodos de conxelación, que nos trouxo á situación actual, na que, por exemplo, hai especies nas que a súa comercialización só se produce conxelada, dada a distancia dos seus caladoiros de extracción. Véxase se non, especies como a merluza austral, a rosada ou o fletán negro.

Buques conxeladores galegos

No que respecta a Galicia, que é o mesmo que dicir España xa que na pesca conxelada pouco nos teñen que ensinar, hai que destacar o seguinte: No mes de xuño de 1960 fórmase a primeira empresa galega, (e por tanto española), de barcos conxeladores, PESCANOVA SA., con base na Ría de Vigo e situada, actualmente, nas antigas instalacións da empresa de bacallau COPIBA, en Chapela na marxe sur da citada Ría.⁷ Esta empresa foi fundada, entre outros, por D. José Fernández López, con experiencia na carne conxelada, pero sen moita idea de peixe. Este empresario lugués, da zona de Sarria, vai rodearse de xente competente e coñecedora do sector pesqueiro, e encárgalle a Alejandro Barreras, naquel intre enxeñeiro e director de ASCON, Astilleros y Construcciones de Meira - Moaña, a construción de dous buques xemelgos de pesca, “armados ao bou”, é dicir, conxeladores de arrastre polo costado: Son o “ LEMOS ” e o “ ANDRADE ”. Ambos os dous tiñan 523 TRB., 52 metros de eslora, 950 CV. de potencia, cunha capacidade de almacenamento de 250 Tns. e unha dotación de 32 homes.

Posteriormente amplíase a serie a catro, (engádenselle o “PAMBRE” e o “DONCOS”), todos de semellantes características. Logo, complétase a sucesión con outros dous barcos, algo máis grandes: o “SOUTOMAYOR“ e o “SOBROSO” de 1500 TR B. 75 m. de eslora e con 1.000 Tns. de capacidade de carga, ambos bous clásicos. Con eles péchase a primeira serie dos “castelos” que referencian fortificacións medievais da Galicia .



O conxelador "Lemos"

O "LE MOS" zarpou de Vigo a primeiros de setembro de 1961 con destino ao hemisferio sur, onde estivo a faenar na altura de Baía Branca, no Brasil, a 200 millas ao nordés de Arxentina. O "ANDRADE" marchou cara a augas da República de Suráfrica, augas as que non chegou xa que na altura de Namibia, naquel intre chamada South West Africa, largou o aparello e atopou tal cantidade de peixe que non seguiu baixando e unha vez "sellado", volveu a Vigo, porto a o que arribou o 13 de xaneiro de 1962.

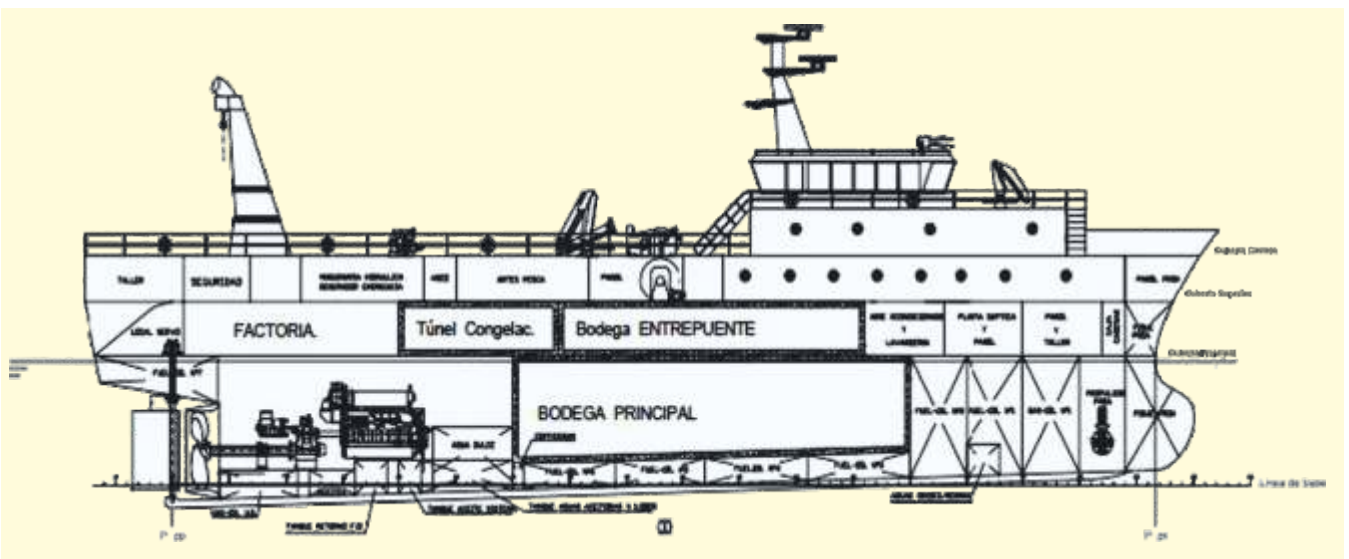
O "Lemos" arribou a Vigo, tamén "sellado", o 8 de decembro de 1961. Estamos no ano 1961 e non esquezamos que no ano 1954 o "FAIRTRY I", primeiro arrastreiro conxelador con rampla do mundo, zarpara de Aberdeen. Chegados a este punto, conven lembrar que, como un paso máis da súa incursión no mundo do peixe conxelado, Pescanova vai transformar un vello trasatlántico no primeiro buque factoría español adicado unicamente a elaborar, conxelar e almacenar o peixe subministrado por un-

ha froitiña de dez arrastreiros de fresco, a semellanza dos factorías xaponeses. Logo virían o "Pontevedra", o "Coruña", o "Lugo" e o "Ourense" que, á vez que factorías, traballarían de transportes frigoríficos. En efecto, a comezos do ano 1962 empeza en ASTANO de Ferrol a transformación do "HABANA", ex "ALFONSO XIII" que sería renomeado como "GALICIA"⁸.

Seguro que entre os posibles lectores destas notas, queda algún tripulante do citado factoría ou dos barcos froitiñas ou subministradores, todos nomeados con nomes de ríos galegos: Lérez, Umia, Ulla, Louro... O "VILLALBA", primeiro arrastreiro conxelador español con rampla, tamén de Pescanova, e con cuberta de pesca corrida de proa a popa, fíxose ao mar no 1963, como xa sinalamos nas notas dos anos pasados.



A Disposición Xeral que se mostra a continuación, corresponde a un moderno arrastreiro "rampleiro" no que pode verse con claridade a cuberta de factoría, e cal foi a solución finalmente adoptada e que segue hoxe en vixencia.



Un barco conxelador actual



O "Galicia", antes "Alfonso XIII" e "Habana" despois de ser reconvertido en factoría conxeladora

1 En terra firme, e sin ir tan lonxe, e durante séculos, algunhas especies do litoral galego como a sardiña, eran tratadas con sal para a súa comercialización. Primeiro "sancochadas" e logo da chegada dos, autonomeados, fomentadores cataláns " en salmoira", ao estilo do arenque europeo ou "de Nantes". Menos coñecido, quizáís, é o establecemento tamén en Galicia, en 1906 de dúas fábricas de salgadura para tratar a pescada como substituto do bacallau. A sobrepesca sostida por arrasteiros estranxeiros e o aumento do número dos autóctonos, na plataforma litoral galega, xa de seu estreita aínda que moi productiva, deron ao traste con un tipo de empresa que competiu en prezo e calidade co bacallau nórdico. Nembargantes esta non é a primeira experiencia de salgazón da pescada, e mais do abadexo, nas costas galegas. Xa no 1770 en Noia, J. Hijosa, amigo e colaborador de Cornide de Saavedra, trouxo de San Juan de Luz, uns técnicos na salgazón de bacallau para preparar as especies antes citadas como substitutos. Por desgraza esta experiencia tampouco tivo continuidade.

2 Nese momento, como xa se dixo, xa existían buques mercantes frigoríficos que transportaban carga conxelada.

3 As características do "EVRIDIKI" eran, Eslora: 38 m.; Manga: 6.8 m.; TRB: 400 t.; HP: 450 cv.; Velocidade: 11 nós. Capacidade de Conxelación: 7 ton/día. Capacidade de Carga:130 tons. Sistema de Conxelación: Túneles.

4 Ver artigo, no número de hai dous anos.

5 Convén lembrar que para a almacenaxe recoméndanse temperaturas por debaixo de -18º C. A lexislación vixente permite, dependendo da especie, un almacenamento máximo de entre 18 e 24 meses, cos bloques de peixe convenientemente protexidos con glaseado, embolsados e si é posibel, empacados en cartón Kraft con obxecto de evitar a deshidratación a que se ven sometidos no caso de bloques espidos.

6 Mención á parte, é o caso dos atuneiros, onde se empregan cubas de "salmoira" para conxelar as pezas individuais. Á súa vez, esta "salmoira" arrefriase con serpentins nos que téñ lugar a expansión do líquido refrixerante.

7 Curiosamente esta empresa non escomenza con barcos de fresco, como outras moitas como por exemplo Casa MAR, senón que escomenza directamente con barcos conxeladores.

8 As características principais deste barco eran: Eslora: 146.49 m.; Manga: 19.09 m.; Puntal: 9.83 m. e de rexistro: 10.511 TRB. Capacidade de Conxelación: 100 t/día. Tiña ademáis, fábrica de xeo, fábrica de fariña e de aceite de peixe, contando cun taller para reparar os barcos da frotiña e unha tripulación de 240 homes, que incluía médico e practicante, cura, xastre e un quirófano. Os nomes anteriores foron primeiro " Alfonso XIII ", e cando chegou a República mudou para " Habana ", facendo dende a súa botadura, a ruta España, Cuba, México e EE. UU. (N. York).

Bibliografía básica.

- El empleo del frío en la industria de la alimentación. R. Plank. Ed. Reverté. 1963
- El pescado y las ind. derivadas de la pesca. G. Burgess. Ministry of Technology. 1965
- Boats of the World. Volum. I, II e III. Fishing News. (Books). Ltd. London. 1968.
- The Stern Trawler. Fishing News (Books) Ltd, 1972
- Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego. (1880-1936). Jesús Giráldez Rivero. Mapa.1996.

Naufrazios

A fragata Sta. M^a de Magdalena

Lendas dos “Salcedo” e do pescador “Almanegra”



Raúl Villa Caro

A fragata *Santa María Magdalena*, que foi construída en 1773 nos Estaleiros de Esteiro (en Ferrol), tiña 41 m. de eslora, 10 m. de manga, montaba 38 canóns, e desprazaba 500 toneladas. Este buque naufragou xunto co bergantín Palomo en 1810, en Covas, na Ría de Viveiro (Lugo). Os dous buques formaban parte da frota hispano-inglesa que tiña como misión defender a costa cántabrica contra os ataques dos franceses. Tratábase de anos nos que se construíron moitos buques en Ferrol.



Pecio da Magdalena en Exponav; roda, forro e codaste

A *Madalena* foi un gran buque, que contaba con boas calidades mariñeiras, entre elas a velocidade, coas que estivo a prestar servizo na Armada naquela época. E conta a historia que cando os franceses invadiron Ferrol, en 1809, a fragata atopábase alí fondeada, e o ministro Mazarredo, parece que conseguiu evitar que se izase nela o pavillón francés.

Un ano despois, en 1810, organizouse unha escuadra hispano-inglesa, a Expedición Cántabra,

con intención de tomar Xixón nun ataque lóstrego, co obxectivo de distraer ao inimigo e despois dirixirse a Santoña (Cantabria), o verdadeiro obxectivo da campaña. Santoña era un enclave estratéxico da costa cántabrica naquela época.

A expedición española, estaba formada por 20 unidades mercantes, ao mando de Antonio Renovales, e xunto a elas ían a fragata *Magdalena* (buque insignia a cuxo mando se atopaba o capitán de Navío Blas de Salcedo) e o bergantín *Palomo*. Máis tarde, á altura de Ribadeo, incorporáronse á expedición a goleta *Liniers*, os canoneiros *Corzo*, *Gorrión*, *Estrago* e *Sorpres*, xunto a outras unidades británicas.

Unha vez alcanzada a costa cántabra, a escuadra fondeou naquela zona, pero debido á chegada dun forte temporal do noroeste, viuse obrigada a levar ancoras ante os numerosos garreos, e a *Madalena* e o *Palomo* fixéronse ao mar para capear o temporal, iniciando a que sería a súa morte anunciada.

A escuadra decidiu reagruparse na Ría de Viveiro, e mentres se procedía ao reaprovisionamiento, ocorreu a traxedia. Aínda que non se trata dun suceso moi coñecido, no mesmo perdéronse máis de 550 vidas, xa que un temporal esnaquizou o casco da *Madalena* e esta non tardou en irse a pique. O *Palomo* tamén foi arrastrado polas ondas ata a praia de Sacido (Covas, Viveiro).

O terrible suceso desenvolveuse da seguinte forma:

Figura 2. Praias de Covas, Sacido e Celeiro (Viveiro)

Na noite do 1 ao 2 de novembro de 1810 levantouse un forte temporal do NE., e a *Magdalena* acabou enca-



Praias de Covas, Sacido e Celeiro

llando na Praia de Covas, onde a ondada desfíxo a sen piedade. O *Palomo* estrelouse contra os cantís de Sacido, onde aguantou case ata o amencer, momento en que se partiu en dous.

A fragata tentou fondear mediante as súas dúas áncoras (unha delas quedou finalmente nun monumento da praia), pero a forza do vento sobre as velas provocou o garreo. E minutos despois, caeu o pau maior, arrastrando tras del a maior parte das velas. O barco quedou sen goberno, e á deriva. Nun intento final desesperado, Salcedo cortou os paus para que o buque non fose arrastrado polas súas propias velas, aínda que non conseguiu evitar que se producise unha vía de auga ao embestir contra a fragata inglesa *Narcisus*, quedando finalmente varada nos Castelos, preto da beira.



Blas de Salcedo

Desde a praia, as persoas do pobo vían como se desenvolvía a traxedia e algúns pescadores, tentaron axudar, pero todo esforzo foi inútil. Nese momento Salcedo ordenou que se abandonase o buque, e a tripulación tentou chegar nadando ata a praia, xa que a distancia á beira era curta. Pero a resaca do mar non axudaba, e só uns poucos puideron alcanzar a praia. Un dos poucos que puido alcanzar a beira foi o gardamariña Blas Salcedo Reguera, pero unha parte da historia conta que ao escoitar entre as voces pedindo auxilio, a do seu pai, o comandante Blas de Salcedo, adentrouse de novo entre as ondas, para atopar o seu triste final.

Á mañá seguinte púidose contemplar un cadro de desolación terrible, con algúns taboleiros flotando, centenas de cadáveres e extenuados náufragos feridos e esgotados polo esforzo. Dos 508 tripulantes da *Magdalena*, só chegaron vivos á praia oito, pero cinco deles morreron ás poucas horas: O número de mortos elevouse a 480 e e práctica totalidade deles foron arrastrados aquela noite, polo mar, á praia de Covas. Morreron tamén 70 homes do *Palomo*, polo que a cifra total de falecidos (550) convértena nunha das maiores traxedias marítimas ocorrida na costa española. A gran cantidade de cadáveres existentes na praia obrigou a que algúns fosen enterrados nas mesmas dunas da praia de Covas.

Unha das consecuencias desta traxedia que tivo moita repercusión foi o feito de que aparece o corpo do capitán de navío Blas de Salcedo abrazado ao do seu fillo. Isto fixo que a Armada prohibise o embarque de pais e fillos, ou irmáns, no mesmo buque, mediante unha promulgación nas Cortes de Cádiz ditada por Real Orde que ordenaba que desde aquel momento se impedise que embarcasen nos buques de guerra pais e fillos, así como irmáns, na mesma dotación.

Esta Orde, que ao parecer segue vixente, pretende impedir que un mariño tome decisións erradas baseadas na comprensible preocupación pola situación dos seus familiares directos, feito que por outra banda, non está certificado que ocorrese no caso da *Madalena*: Non queda claro se deu este problema ou se pola contra o fillo morreu ao tentar salvar ao seu pai, como conta a outra versión da historia.

Excepto para as xentes da zona, e aínda que pareza increíble, ambos os naufraxios caeron no esquecemento. Pero a principios do Século XX descubriuse o pecio da fragata *Mag-*

dalena e recuperouse un dos canóns máis pequenos. Coa devandita peza e un anclote, levantouse en 1934 un sinxelo monumento aos náufragos daquela desventurada noite, monumento que pode ser visitado na actualidade.



O monumento na praia de Covas

A recuperación do pecio

Antón López Polo, coñecido como “Almanegra”, foi un pescador de Viveiro que no ano 1951, mentres pescaba, atopou novas pezas e o casco da fragata *Magdalena*. A continuación, foi contarlle o seu descubrimento ao Axudante de Mariña da época (Luís Cebreiro, heroe no afundimento do vapor Santa Isabel uns anos antes), grazas ao que un mergullador enviado pola Armada conseguiu extraer varias pezas de canóns e proxectís, entre outros restos e aveños.

Posteriormente, a mediados dos anos 70, comezou o saqueo dos restos da fragata, ata que en 1976 a Armada tomou cartas no asunto, e recuperou bastante material que pode ser visitado no Museo Naval, e no Museo da Construción Naval (Exponav), ambos en Ferrol e moi próximos. No Museo Naval pódense admirar balas, campás, elementos de vida a bordo, artillería e munición, e un longo etcétera de elementos. A maior parte dos canóns están expostos no Arsenal de Ferrol, pero leváronse dous a Cantabria (Parque do Estaleiro e Museo da Cavada), doouse un obús modelo Rovira, ao Museo Provincial do Mar de Lugo (San Cibrao) e remitíronse varios canóns ao Museo Naval de Madrid, onde se atopa exposto un pequeno obús de bronce de 3 libras.



Campás do pecio

A pesar dos danos que sufriu o buque a partir do naufraxio, o pecio da *Madalena* é un dos máis antigos e espectaculares de España. A madeira consérvase en bo estado e resulta sorprendente, non só porque transcorresen xa máis de dous séculos desde a súa construción, senón porque a fragata permane-

ceu enterrada baixa a auga durante máis de 165 anos. O poder ver o costado dun buque de guerra, a proa e a popa, a vela, e do Século XVIII, é algo impresionante. En Exponav exponse a roda, peza que forma a proa, o codaste que serve de fundamento á parte da popa, e dous anacos de fo-rro.



Planta baixa de Exponav

O naufraxio na lenda e na cantiga

Conta unha lenda que, se se acode a Covas a noite de todos os Santos, data na que ocorreu o naufraxio, por enriba do marmurio do son das ondas pode oírse o berro de:

“Pai aguanta, vou salvarte”.

E as xentes de mar desa zona aseguran que algunhas noites entre o 1 e o 2 de novembro, case ao albor, pode chegar a aparecer entre as ondas un mozo co uniforme de catorce botóns dos gardamariñas, introducíndose no mar en dirección aos Castelos, para tentar axudar a un comandante que estaba tentando alcanzar a beiramar.

Parte desta historia tamén quedaría reflectida nos romanceiros da época como é leste:

- Dime, bergantín *Palomo*,
onde foi a tua perdición?
- Na ría de Viveiro
ao toque da oración.
- Di fragata *Magdalena*,
que mal vento che deu o mar?
- Todos os ventos son bos
se Deus non dá tempestade.

**Raúl Villa é Enxeñeiro Naval e Océanico e secretario de EXPONAV do Ferrol.*



Museo da Construción Naval do Ferrol

Ferrol xa conta desde hai anos co Museo Naval situado no complexo denominado "As Ferrerías" pertencente á Armada. Este museo conta nos seus fondos con máis de 2.650 rexistros catalogados entre pezas, conxuntos e coleccións de valor histórico, artístico e técnico, relacionados coa actividade da Armada, a súa relación con Ferrol e a historia naval e marítima españolas. Nel poden verse áncoras, pecios, modelos a escala de buques, armas, instrumentos náuticos, uniformes, cadros... e dispón dunha nutrida Biblioteca con máis de 20.000 obras catalogadas.



Desde hai uns anos e nunha parte restaurada en 2001 incluída no mesmo edificio das Ferrerías, abriu o Museo da Construción Naval que ocupa dúas plantas dedicadas exclusivamente a este sector, centrándose en áreas como a historia e diversas técnicas de construción ou os servizos máis esenciais dun barco. Ademais de exposicións temporais conta con salas temáticas dedicadas ao asteroiro Astano e á Armada cos seus barcos e escolas, ás naveiras, os portos... incluíndo nunha delas unha biblioteca



e un fondo documental referente á construción naval civil e militar. Para todo isto conta en total con máis de 4.000 metros cadrados, ocupando o edificio histórico construído en 1765 por Sánchez Bort para ubicar nel as ferrerías navais.

A creación deste novo museo partiu da Fundación para o Fomento do Coñecemento da Construción Naval e das Actividades Marítimas creada en 1995 baixo o patrocinio da Armada e da Asociación de Enxeñeiros Navais de España (AINE) que desenvolveron a través dun Comité Técnico a idea, o acopio dos materiais e un abondoso Fondo Bibliográfico.

Desde 2004 está rexida xuridicamente por un Padroado no que teñen representantes a Xunta de Galicia, o Concello do Ferrol, a Deputación da Coruña, a Universidade da Coruña, a Autoridade Portuaria de Ferrol-San Cibrao, a Armada, a empresa Navantia e outras institucións como o Instituto de Enxeñería de España, a Fundación Innovamar, etc. As donacións e cesións foron a base principal do material exposto que téñ como finalidade conservar o patrimonio técnico, ornamental e documental relativo á construción naval e ao sector marítimo, propiciando actividades complementarias relacionadas co mar e a construción naval, tales como recopilación e mostras de fotografía e pintura, obradoiros de restauración, salas de conferencias permanentes e temporais, exposicións, etc. Porén, no concepto museístico destaca o exceso de paneis e custosas duplicidades como a reprodución do interior dun barco do XVIII.

Visitas colectivas: telf. 981 359 682 e en exponav@exponav.org



Bosques flotantes:

Da madeira e dos barcos

Xerardo Dasairas

Desde a antigüidade e ata mediados do século XIX, a madeira foi o elemento primordial na construción de barcos de todo tipo pero o maior consumo e reserva da mesma estivo ata mediados do século XIX baixo o control da Mariña que consumiu milleiros de bosques para armar as flotas de guerra e comercio de cada época sobre todo os galeóns e navíos de liña.

A consulta de documentación sobre unha denominada *Visita de las Dehesas y Plantíos de la Jurisdicción de Cangas* en 1789 levounos non só o coñecemento da situación forestal desta zona do Morrazo senón tamén a abrir campos de pescuda sobre o emprego da madeira, materia básica xa desde tempos antigos na construción de barcos. O primeiro que se deduce é o monopolio e control que se lle outorgou á Mariña desde séculos atrás sobre as masas forestais, incluso as privadas, co fin de prover de madeira aos asteleiros para a construción dos barcos de guerra e transporte. Coñecendo esta longa exclusividade do Estado sobre os bosques, cabe unha segunda reflexión que nos leva a inquerir como conseguían entón os nosos mariñeiros a madeira para construíren as súas pequenas embarcacións de pesca. Da documentación só extraímos a necesidade de presentar un Memorial ante as autoridades de Mariña no que constasen as medidas e tipo de barco e a madeira a extraer para construílo, asunto este que demoraba bastante na súa aprobación ou condicións de corta, pois tiña que ir ao Ferrol e voltar co ditame do Intendente.

De certo que temos avanzado un bo treito no coñecemento histórico dos nosos barcos “tradicionalis”, nas artes de pesca e na súa adaptación a estes, xerando novos tipos de embarcacións e velames, todos axeitados a cada circunstancia do traballo...

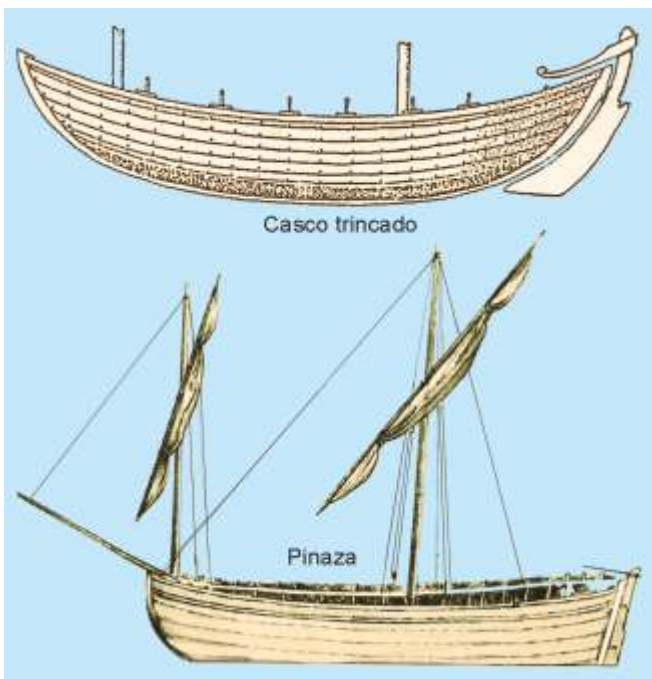
Mais, os datos sobre a obtención da chamada madeira de construción segue a ser escaso e incluso os que hai sobre os nosos carpinteros de ribeira son confusos ao declararen este oficio a mediados do século XVIII, só uns poucos, ao igual que os calafateiros que se contan cos dedos da man. Ante isto só cabe deducir que a obtención de madeira (pouca) para facer un barco procedería das demoucas (po-

| ANO 1758 | Barcos pesca | Carp. ribeira | Calafateiros |
|---------------------|--------------|---------------|--------------|
| CANTO DA AREA | 59 | | |
| MARÍN | 43 | | 1 |
| SAN TOME DO PIÑEIRO | 3 | 2 | |
| ARDÁN | 1 | | |
| CELA | 12 | | |
| BUEU | 12 | | |
| BELUSO | 4 | | |
| ALDÁN | 8 | | |
| HIO | 16 | | |
| DARBO | 2 | | |
| CANGAS | 77 | 4 | |
| COIRO | - | | |
| TIRÁN | 4 | | |
| MOHAÑA (sic) | 3 | | |
| MEIRA | 2 | | |
| DOMAIO | 2 | | |
| SAN ADRIÁN | 3 | 2 | 6 |
| SANTA CRISTINA | 16 | | |

das) ou eludindo o control oficial mediante a corta furtiva. Quen debían ter fácil acceso á madeira polas grandes flotas de barcos de pesca baixo o seu control eran as entidades con certo poder autónomo como eran os gremios da época, baixo xurisdición eclesiástica a maioría deles. Neste aspecto temos atopado tamén que moitas embarcacións de pesca (dornas ou lanchas) pertencían a xentes adañeiradas que lles alugaban a embarcación a un ou varios mariñeiros en troques do quiñón correspondente (como os foros na terra) o que indica a dificultade de contar con barco propio, aínda que tamén se constatan varios mariñeiros compartindo embarcación.

Desde o século XIV xa temos referencias de utilizarse o xeito como arte de pesca nas rías e posteriormente xurdirían os societarios cercos da sardiña que empregaban basicamente un barco longo (trinca-do), pinazas e pirlos. Deste sistema de pesca comunitario que decae a mediados do XVII temos bastantes referencias pero a penas podemos enxergar que os trincados se chamaban así polo seu casco a calime e as pinazas (a tope) por utilizar o piñeiro (?) na súa construción.

No século XVIII a dorna seguía en activo con certa especialización, cedéndolle logo a predominancia na pesca ás lanchas (do xeito) ata a chegada das trañeirás do Cantábrico a finais do XIX. Entremedias, hai constancia da construción dalgunhas lanchas de xábega propiciada polos asentamentos dos



fomentadores cataláns en Bueu e na ría de Aldán.

Contodo, na Galicia do século IX se ben non había problema de madeira, si que carecíamos de expertos navais pois o bispo Xelmírez tén que recorrer a construtores italianos para facer uns barcos cos que combater as incursións agarenas na súa xurisdición. Estes construíron en Cesures uns barcos definidos como *galeas* e que polas notas aportadas (poucas) eran semellantes aos *dromon*, predecesores das galeas mediterráneas. Despois disto, non volvemos a ter datos sobre a construción de barcos en Galicia, nin da materia prima empregada nos que habitualmente se facían para a pesca, aínda que o podemos deducir polas fragas de carballos, os soutos e piñeirais existentes, por esta orde de importancia.



Reprodución dun barco medieval

Os asteleiros

A construción de flotas de guerra e transporte iniciábase na área mediterránea pola necesidade de combater o poder turco-agareno, xa que era unha cuestión de expansión e conquista dos respectivos reinos. Tense como certo que as primeiras atarazanas (asteleiros) foron construídas en Sevilla en 1252 en tempos de Afonso XII, seguíndolle logo as de Barcelona, Málaga, Denia, Valencia, Cádiz... que constrúen galeras con madeira de piñeiro, aciñeira, olmeiro, freixo, laranxo e outras árbores propias destas zonas.



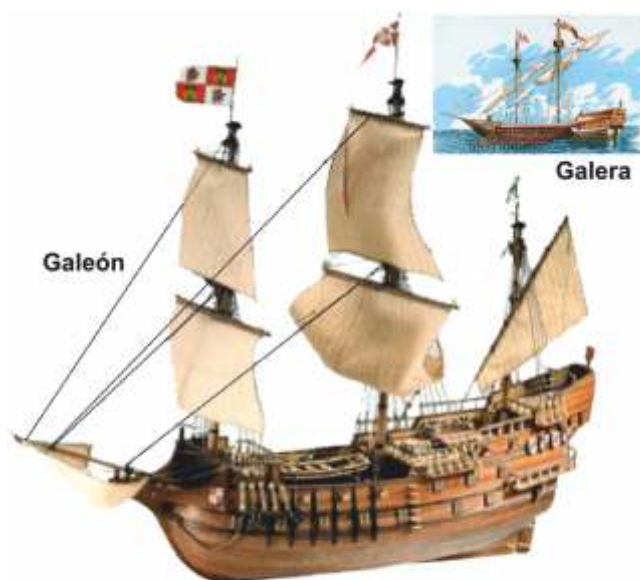
Carabela portuguesa

Mais, o descubrimento de América vai mudar ante a perspectiva de ter que cruzar o Atlántico, que se fixo, curiosamente, cunhas embarcacións portuguesas denominadas carabelas e construídas en Sagres, adoitadas para os periplos marítimos (costeando) coloniais iniciados por este país anos antes.

Porén, a experiencia da navegación, puxo de manifesto a febleza destes barcos pola madeira utilizada na súa armazón, chegando á conclusión de que a de carballo era a máis idónea para enfrentar os embates das ondas atlánticas e para facer uns barcos máis rexos, xurdindo os chamados galeóns. Agora, a solución estaba no norte, cuxas masas forestais tiñan o carballo como especie predominante pero van topar coa resistencia popular polo rendemento que os veciños lle viñan tirando a estas fragas, aínda que preferían dedicalas a outros usos como o pastoreo pois segundo eles *as árbores estorbaban*. Esta situación vaise agudizar co incremento da poboación e a falta de arborado para a construción naval comeza a ser un serio problema polo que en 1518, o emperador Carlos V vai emitir unha Prágmática o 21 de maio deste ano baixo o título de *Formación de Nuevos Plantíos de monte y arboleda y de ordenanzas para conservar los viejos y nuevos*.

Prágmática de Carlos V de 1518

Bien sabeys como para remediar la mucha deshorden en cortar e talar de los montes de las dichas ciudades, villas y lugares e por la mucha falta que abra e ay en estos nuevos reynos de montes e pinos e otros arboles [...], e viendo que sin esto no se prove e se pusiese remedio podría venir andando el tiempo en mucha necesidad ansi de leña como de madera e pasto e abrigo de ganados [...] que en la parte donde oviere mejor disposición se pongan e planten luego montes de encinas e robres e pinares, los que convengan e vos vieredes que fueren necesarios de poner e plantar para que en cada una d'esas ciudades, villas y lugares aya abasto de madera e leña e abrigo para ganado [...] e deys horden como los dichos montes e pinares e otros arboles ansi los antiguos que teneys como los que están puestos y plantados [...] se guarden y conserven e que no se arranquen ni talen ni saquen de cuajo...



Galeón

Galera

Unha galera das construídas nas atarazanas barcelonesas precisaba de entre 200 e 300 piñeiros mentres que para un galeón de 560 toneladas (grande) empregábanse ata 900 carballos. Na construción de sete barcos, feitos en 1568 en asteleiros do norte empregáronse 8.300 carballos.

Mais, o asunto seguiu sen funcionar a teor dun informe de 22 de febreiro de 1567 onde se manifesta que *los montes antiguos están desmontados, talados y rozados, y sacados de cuajo y de nuevo son muy pocos los que se han plantado, ni los arboles, ni las plantas que se han puesto en las riberas y otros lugares públicos concejiles y de otros heredamientos particulares y que la tierra en la mayor parte de estos Reynos esta yerma y rasa sin arboles ningunos, que leña y madera ha venido a faltar de manera que, ya en muchas partes no se puede vivir*.

Xa que logo, esta situación vai xerar unha sucesión de ordenanzas para os plantíos, primeiro municipais ou concellís e despois de interese real como a Ordenanza Real de Montes y Plantíos, unha vez que o problema xa alcanza a cuestión de Estado. Unha das razóns estaba na cantidade de incendios intencionados para a obtención de pastos que obrigan ao rei Filipe II en 1558 a decretar “... *que cada y quando acaesciere quemarse algun monte, dentro de cinco ó seis años no entrase en él ningún ganado so grandes penas*”.

A construción naval en tempos de Felipe II vai decaer nas antigas atarazanas mediterráneas e as abondosas plantacións de carballos do norte levarían, a partir de 1562, ao establecemento de varios asteleiros en Colindres, Santoña, Orio, Zorroza, Pasaia... onde se fixeron algúns barcos de ata 50 m.

Foi Cristóbal de Barros y Peralta, Superintendente de Fábricas, Montes y Plantíos do Cantábrico, quen desde 1570 comezaría a elaboración dun extenso informe sobre a recuperación da flota naval e a situación dos recursos necesarios (bosques) para esta industria. Reproducimos unha parte do Informe por aportar interesantes datos sobre a situación dos montes e bosques galegos nestas datas.

Galicia no Informe do superintendente Cristóbal de Barros y Peralta 1570-1575

En la costa de las Quatro Villas, Asturias y Galicia hay mucha falta de montes, y en la de Asturias y Galicia grandissima porque apenas en toda ella se vè un roble que aproveche sino donde la aspereza de la tierra le defiende: solamente hay algunos en Galicia dende Rivadeo hasta Ferrol y Neda, y en estas dos Provincias cortan y disipan, y que man sin orden los montes públicos y concegiles, y con mas exceso en la de Galicia. ...en Asturias y Galicia no se ha provehido hasta ahora cosa alguna, que manda, que los Corregidores vayan personalmente à todos los lugares de sus corregimientos que estubieren à dos leguas de la Mar y Rios navegables... En estas tres Provincias (Santander), y señaladamente en Asturias y Galicia hay poquissimo ò ninguno cuidado de plantar, y grandisimo desorden en el cortar, quemar, y disipar los montes, porque no hay aquella precisa necesidad dellos por no haber herrerias en cantidad considerable, ni necesidad de carbón para ellas, y porque como muchos montes son publicos cada uno se aprovecha dellos à su voluntad, se ha de prohibir en ellos que ninguno pueda cortar pie de roble sino fuere para edificio de casa ó de Nao que se haga en la propia Costa, ni descortezarle, porque como al roble le sube la virtud entre la corteza y madera, descortezandole se seca.

Sería o mesmo Barros quen en 1574 elixise o lugar de Potrañés na bahía de Santander para establecer un asteleiro e centralizar a construción naval do norte. Mais, ao aumentar o tamaño dos barcos, a falta de calado obrigou a trasladalo a Guarnizo, perto do anterior, escollido polas suas condicións de protección e calado e tamén cerca das masas de carballos, madeira primordial para as pezas da estrutura dos barcos e da obra viva dos mesmos. Un ano despois, ademáis do País Vasco e Santander, incorporáranse Asturias e Galicia á política de plantíos e suministro de carballos, freixos e outras madeiras para a Mariña. A xurisdición establecida por Barros comprendía ata as dúas légoas (11Km.) de bosques da costa ao interior e incluía os ríos para o traslado



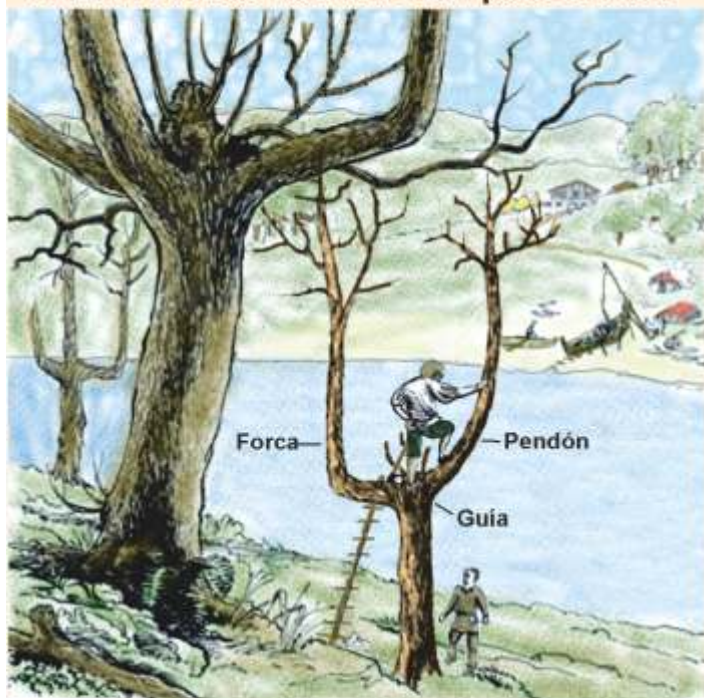
da madeira, obrigando a unha replantación técnica anual establecendo unha lexislación e consecuencias legais por incumprimentos, sentando as bases da política forestal da Armada ata as disposicións de Madoz en 1848.

En 1581 consta que se botaron en Guarnizo por primeira vez, nove barcos, nomeados agora como galeóns, con destino ao transporte e escolta (artillados) da flota chamada de Indias. Sete anos despois, en 1588 cando se forma a chamada Armada Invencible, que tentou invadir Inglaterra, xa son vinte os navíos desta clase que formaban parte da flota, xunto con naos, urcas, galeras e incluso carabelas, falúas, pataches e pinazas, estas coa misión de abastecemento, correo... Todas ían artilladas, desde as 50 pezas das galeras e dalgunhas naos e galeóns ata un só canón que portaban as pinazas.

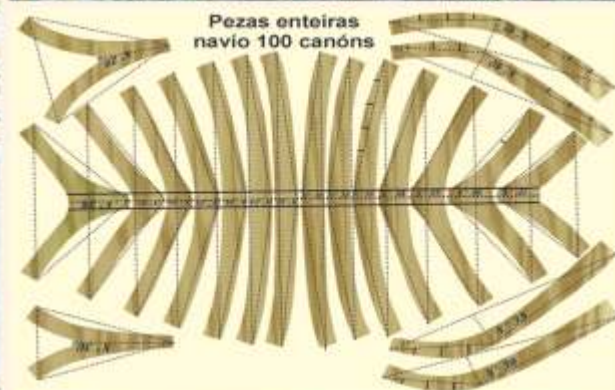
O 17 de marzo de 1606, xa en tempos de Filipe III, vaise ditar unha Real Orde que obrigaba ás autori-



O demoucado das árbores para navíos



A técnica do demoucado das árbores xa se remonta a unha ordenanza dos Reis Católicos de 28 de outubro de 1496 que prohibía cortalos polo pé, ordenando facer un derramado "e dexando en ellos horca y pendón por donde puedan tornar a criar..." En 1743, as Ordenanzas Reais aínda explicaban que se aplicase o sistema de forca e pendón "que es dejar vna buena rama azia un lado en angulo recto con el tronco, y otra derecha o en angulo obstuso para que tenga curvatones, qenoles o varengas para navios..."



Mais, o grande requerimento de madeira había contar coa oposición das institucións comarcais e locais, producíndose unha forte resistencia, incluso enfrentamentos dos veciños cos axentes da Mariña pois vían moi mermadas as súas necesidades locais dos montes. Por outra banda, os asentistas de madeira da zona pirenaica, de Álava e doutros lugares tamén presentaron certas reticencias e oposición ás normas ditadas pois consideraban moi baixo e abusivo o prezo que fixaba a Mariña para a madeira polo que numerosos *Valles* e *Concejos* facían todo o posible por fuxir da xurisdición naval.

Finalmente, esta resistencia foi apagada a base de ordes xerais e decretos locais e os intendentos de Mariña ditaron a prohibición da tala por particulares, declarando como presunto infractores a "asentistas, factores, gandeiros, pastores, serranchíns, colmeeiros, carboeiros e arrastradores".

Por Real Orde de 5 de decembro de 1726 créanse os departamentos e arsenais marítimos de Cartaxena, Cádiz e Ferrol, abranguendo este último toda a franxa cantábrica e a atlántica de Galicia. Ubi-

caríase no lugar da Graña, decisión que levaba implícita a incorporación da Vila do Ferrol á Coroa polo que o conde Lemos vai proceder á súa cesión segundo recolle o Real Decreto de 21 de setembro de 1733.

Este feito, se ben incrementou o peso e importancia da provincia de Betanzos, á que pertencía Ferrol, tamén lle supuxo soportar unha enorme carga de servizos para os seus habitantes.



dades locais a apoiar a conservación dos bosques, regular as talas e podas e fomentar a repoboación intensiva e o control da mesma. Pese a isto, hai que dicir que a efectividade destas medidas foi escasa, mais as plantacións de árbores seguían sendo vitais para a Armada Real, composta loxicamente de barcos de madeira e estas masas forestais, incluso as particulares, foron postas baixo a súa supervisión e control. Asemade, no ano seguinte e debido á penosa situación da flota, vaise constituir en xaneiro de 1607 unha xunta de mestres construtores navais entre os que destacan Diego Brochero e sobre todo Agustín de Ojeda quen vai definir un modelo construtivo para os barcos españois e portugueses baseado na estandarización de pezas para cada tipo de barco o que supuña non só unha máis rápida construción en serie senón tamén unha máis fácil reparación mediante a substitución como se fai hoxe cos coches e máquinas. Neste concepto de unificación



João Baptista Lavanha

construtiva tamén destacaría a gran aportación do arquitecto naval portugués João Baptista Lavanha, que ademáis era matemático e cosmógrafo que elaborou un tratado de náutica recollendo nel todos os detalles relativos á madeira, o seu tratamento e os pasos construtivos para facer un bo barco.

Finalizada a guerra de Sucesión que remataría coa dinastía dos austrias (1713), vaise producir unha gran mudanza na política naval que se inicia en 1720 polo tenente xeneral da Mariña, J. Antonio de Gaztañeta que elaborou varios tratados navais, un deles o titulado “*Proporciones de las medidas más esempciales que se consideran para la fábrica de navíos y fragatas de guerra que puedan montar desde ochenta cañones hasta ciento diez...*» que se converteu en Regulamento de obrigado cumprimento por Real Cédula de 1721 estando en vigor ata 1750.

Outra figura sobranceira na construción naval foi José Patiño, primeiro exercendo como Intendente Xeneral (1717-1726) e logo como Secretario de Mariña ata 1736. Cando foi nomeado Intendente por Filipe V no seu título constaba que entre as súas



José Antonio de Gaztañeta



José Patiño Rosales

funcións estaba “*la conservación de montes y plantíos cercanos a las costas destinados hasta ahora a este servicio, y la plantificación de los árboles para que cuando sea menester se corten, ó ya sea para construcción de bajeles, ó ya para carenas, en cuya consecuencia deberá pedir y tomar desde luego individual noticia de todos los que se hallaren capaces de servir a estos fines, con distinción de los que hubieren en mis montes realengos ó de particulares y sus distancias á los astilleros donde yo mandaré construir las fábricas, con lo demás que mire á la mayor comodidad y beneficio en su conducción*”.

Isto provocaría un cambio moi grande na construción naval pois era evidente a necesidade dunha flota para equilibrarse coas de Inglaterra e Francia e para iso vanse crear novos asteleiros e arsenais que Patiño xa tiña planificado anteriormente.

A estes lugares chegaría a madeira talada ou mercada de zonas próximas que foron localizadas previamente seguindo unhas *Instrucciones y Ordenanzas* publicadas en 1725.





O navio Galicia de 70 canóns, construído no Ferrol en 1730 precisou dunhas 2.600 árbores na súa construción. Un de 80 canóns xa consumía unhas 3.500.

A intensidade da construción naval pronto evidenciaría a carencia de madeira a mediados do século XVIII polo que se reordena a política forestal coa emisión dunha Ordenanza Real do 31 de xaneiro de 1748 centrada na promoción dos montes perto do mar e sos cursos fluviais navegables. Agora, as dúas légoas anteriores (11 km.) de control forestal vanse ampliar ata as 25 de distancia á costa (138 km.) pois a Mariña contemplaba tamén o traslado dos troncos en barcazas ou xangadas polos ríos ata un punto de carga. Esta tarefa estáballe encomendada aos Intendentes do Departamento do Ferrol pero estes habitualmente delegaban nos chamados “ministros” ou administradores dos portos (porteiros) co rango de capitán de navío ou brigadier, centrados na xestión dos montes para abastar de madeira á Armada, sen descoidar as funcións relativas aos asuntos do mar.

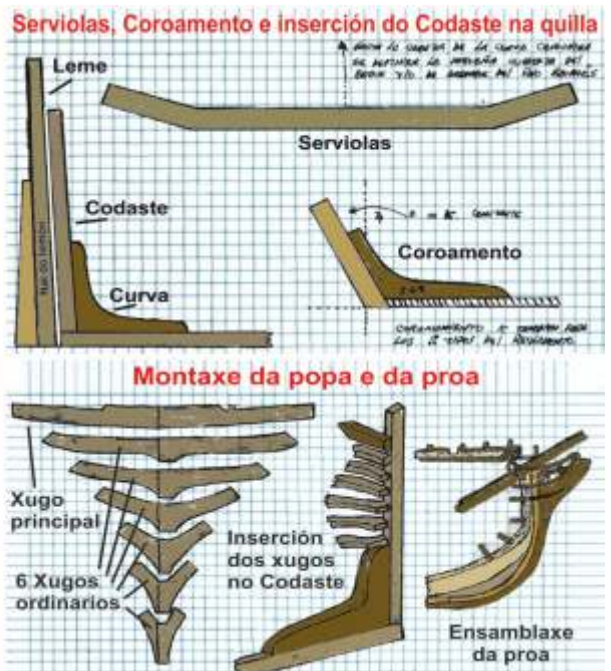
Nestas datas de mediados do século XVIII, co ministerio de Mariña dirixido polo marqués de Ensenada, é cando se comezan a ampliar as *Dehesas Reales* (fragas de carballos) a outros puntos de Galicia distantes do Ferrol, para iniciar a construción de navíos de liña primeiro e fragatas despois. As *Dehesas Reales* y *Cotos* xestionados pola Mariña alcanzarían en Galicia o número de 729 sendo pouco máis dunha vintena as situadas na chamada Xurisdición de Cangas ás que xa lle dedicamos un traballo específico no Faro de Vigo.

Na altura de 1788, baixo Carlos IV, xa escaseaba a madeira das fragas situadas perto da costa e as novas *Dehesas* da Mariña vanse estender ao interior, promovendo a creación de plantíos particulares, facilitando o seu cerramento, obrigatorio durante vinte anos para que o gando non arrasase as árbores novas. Despois da Guerra da Independencia a construción de barcos foi moi baixa debido aos estragos económicos do conflito e ao abandono dos asteleiros, tendo que recorrer a Mariña española ao aluguer de barcos noutros países.

Co novo réxime, implantado polas Cortes de Cádiz, daríase o primeiro paso para o alleamento das *Dehesas* y *Plantíos* e un Real Decreto de 1833 vai quitarlle á Armada a xestión secular destas fragas e plantíos veciñais que agora, xunto coa xestión dos montes ían pasar a estar baixo a dependencia do Ministerio de Fomento.

Pezas enteiras de madeira para construír unha fragata recollidas na Libreta de Trazamentos

| Parte | Nº pezas | Parte | Nº pezas |
|---------------------------------|----------|---|----------|
| Quilla..... | 5 | 1ª lig..... | 12 |
| Sobrequilla..... | 5 | 2ª lig..... | 12 |
| Cerre popa-Xugo principal.... | 1 | 3ª lig..... | 12 |
| Cerres Ordinarios..... | 6 | Baos:1ªCuberta: Pezas enteiras 20. De 2 pezas 13 (26) | |
| Gambotas... 7 largas e 2 cortas | | 2ª Cuberta: Pezas enteiras 19. De 2 pezas 15 (30) | |
| Codaste..... | 1 | Roda..... | 24 |
| Cerre de Proa-Escobenes... 10 | | Alcázar e Castelo..... | 4 |
| Branque..... | 1 | Curvas-Bandas..... | 4 |
| Cabeza branque..... | 1 | Valonas 2ª Cuberta..... | 12 |
| Contra branque..... | 1 | Valonas 3ª Cuberta. (alcázar) 8 | |
| Tallamar..... | 1 | De corramento..... | 1 |
| Guía bauprés..... | 2 | De xugo principal..... | 2 |
| Busardas..... | 5 | Mesa Grande, mesana..... | 12 |
| Estrut. Transv.-Varengas.... 65 | | Mesa Maior, Trinquete..... | 16 |
| Xenois..... | 130 | Baixo as mesas de Xenol... 12 | |
| 1ª lig..... | 130 | De alto a abaixo serviolas..... | 2 |
| 2ª lig..... | 130 | Xardíns..... | 2 |
| 3ª lig..... | 130 | Aletas..... | 2 |
| Varengas sobre plan..... | 6 | Contra aletas..... | 2 |
| Xenois sobre plan..... | 12 | Reveses de aletas..... | 2 |



O carrexo da madeira desde as fragas

Nos informes adoitan anotarse visións e conceptos sobre os usos e xeitos de vida dos galegos por parte dos enxeñeiros, ben da Mariña ou de estradas, que paga a pena reflectir. Neste caso é o enxeñeiro francés Charles Lemaire que estivo varias veces traballando na Coruña e incluso deixou un estudo sobre o noso carro de bois (1765), apuntando que o radio das rodas era pequeno mentres que o eixo era demasiado ancho. Isto debeu deducilo ao utilizalos para cargar pedra para as fortificacións militares, traballo non habitual no seu uso ancestral polos nosos paisanos. Tamén deduciu que o xugo de cangas usado nesa zona non era axeitado para o tiro, pois igual que o de cancis ían xunguidos ao pescozo dos bois, aconsellando o tiro de forza pola cabeza. Está claro que ignoraba que noutras partes de Galicia xa se usaba este sistema de tiro chamado xugo de molidas polas peles ou almofadas recheas de palla miúda que se colocaban baixo o xugo para evitaren o roce coa pel dos bois.



Contodo, os nosos carros, os todoterreo do país durante séculos, cumpriron un papel fundamental no carrexo e arrastre de troncos e madeira desde as fragas: Cando

comezou a funcionar o asteroio da Graña no Ferrol, só desde a provincia de Betanzos vanse mobilizar en 1727 xentes das parroquias, debendo aportar 288 xugadas (576 bois) e 130 carros do país. Cabe deducir que os carros só podían transportar pezas non moi grandes pero os bois eran capaces de arrastrar grandes troncos.

A creación dos novos concellos e deputacións provinciais vai mudar tamén a xeografía e competencias administrativas e estes entes van por os ollos nos réditos dos montes, incluso nos veciñais. Contodo, non se podía deixar a Armada sen a base principal para a anovación da maltreita flota e esta se-

guiu sacando proveito das fragas, agora moi miniguadas, ao estaren os veciños exentos do seu coidado. No ano 1844 nos novos concellos de Meira, Cangas, Bueu e en Ardán e San Tomé de Piñeiro (Marín) aínda quedaban catorce destas *dehesas* que serían subastadas despois de 1855 cando a Desamortización do ministro Madoz lle transfere xa definitivamente ao Ministerio de Fomento o control destas masas forestais, liberalizando o sector.

A chegada do vapor substituíría á navegación a vela primeiro e pouco despois a construción metálica, irían modificando a construción e fasquía dos barcos, facendo menos necesaria a madeira. Contodo, a maioría da flota galega de pesca litoral e de curto radio, seguiría contando con barcos de madeira, realizándose os últimos a finais dos setenta e que con adaptacións diversas aínda estarían en servizo ata finais do século XX en caladoiros como o Gran Sol ou o no Canario-sahariano.



Un dos últimos "gransoleiros" de casco de madeira con sobreestrutura metálica adaptada

O final da madeira nos barcos: datos evolutivos



O "Isabel II"

O primeiro barco de vapor da Armada foi alugado en Inglaterra e rebautizado como "Isabel II". En 1834 foi armado no Ferrol con seis canóns e seis carronadas de gran calibre con alto poder destrutor como demostrou no ataque a Zarauz. En 1850 vaise botar no mesmo asteroio o "Jorge Juan", primeiro barco de vapor da Mariña española. A fragata "Numancia" foi o primeiro barco de guerra español en contar cunha blindaxe de chapas de ferro, remachadas sobre madeira de teca, pero foi construído nuns asteroios franceses en Toulon. Custou uns oito millóns de pesetas da época pois os arsenais españois, moi obsoletos, carecían desta tecnoloxía.



A fragata "Numancia"



Botadura do 1º barco de ferro

Os de Carril sosteñen que o primeiro barco de ferro saíu da fundición Alemparte, moi importante no terzo final do XIX pero oficialmente consta que foi no Ferrol onde se pode fixar tal evento segundo o recollido na prensa da época. Segundo recolle "La Ilustración Española y Americana" de 15 de setembro de 1884 "la botadura del primer barco de hierro construído en Galicia tuvo lugar en los talleres de los Sres. Otero, Gil y Cia."

A finalización do control da Mariña sobre os bosques supuxo a eliminación de obstáculos para a carpintería de ribeira, dedicada a facer os barcos que as flotas de pesca precisaban para a evolución das artes de pesca. Con remos, a vela ou vapor, os nosos barcos de pesca e cabotaxe costeiro seguiron facéndose con madeira durante boa parte do século XX, acudindo as ceifas ata Leixoes ou faenando nos perigosos caladoiros do Gran Sol. O paso á construción en aceiro e logo en poliéster acabaría cun oficio que se ben con moitas dificultades, creou barcos adaptados ás necesidades de cada momento e cumpriron un papel importante na historia náutica, comercial e mariñeira do noso país.

Calafateiros: Un oficio extinguido

X. Dasairas

Este oficio estivo moi relacionado coa construción dos barcos de madeira pois precisaban da estanqueidade nas xuntas. Ata mediados do século XVIII non atopamos a algúns (poucos) dedicándose exclusivamente a este labor no Morrazo pero é fácil deducir que os propios carpinteiros de ribeira xa adoitaban entregar os barcos ben estancos.

Neste sentido, tamén hai que matizar que os construtores galegos de barcos de madeira figuran nos primeiros catastros só como carpinteiros (numerosos) non podendo discernir cales se especializaban na tarefa náutica, aínda que non descartamos unha certa autonomía mariñeira, construíndo o seu propio barco.



A propia palabra calafate, de orixe árabe, tampouco axuda moito nestas datas pois chegou a Galicia tardiamente e os especialistas locais en construír as embarcacións quedaron sen definir pois os mariñeiros galegos, eclécticos e simbióticos, non adoitaban concretar esa categoría que viña de fóra.

Contodo, este oficio era moi importante na Mariña Real e os asteleiros do Ferrol contaban cun nutrido número deles e incluso era obrigada a súa presenza en todos os barcos da *carreira* de América pois consta en 1587 que as naos debían cargar necesariamente *...dos cuartos de brea que pesen doce quintales, cuatro barriles de alquitrán, diez arrobas de estopa...* e o persoal para utilizala.

Os calafates da Mariña debían levar os instrumentos necesarios como os ferros de fender e rebater, o mazo, e materiais como a brea ou a *grassa*, que era



unha mestura de resina e sebo coa que se untaban os mastros, masteleiros e perchas da velame para conservalos.

Para o estanco do casco e da cuberta usábase a brea (con manteiga ou sebo), o alcatrán e a estopa, procedente do cânabo coa que se fiaba un cordón do grosor e longura necesarios e impregnado co alcatrán metíase nas xuntas cos fendedores e o mazo.

Logo, previamente diluída a brea con lume, aplícase esta con máis facilidade. Os calafateadores empregaban ata oito ferros fendedores do cânabo impregnado (segundo o tamaño da fenda) que se golpeaban con mazos ou macetas. O calafateo do barco era a última operación antes da súa botadura e aínda que hoxe se utiliza na reconstrución de velas embarcacións, nas de nova construción a penas se usa pola mellora da técnica e das ferramentas.



O bichero

AVILA



Os fondos mariños de Bueu: Unha mirada profunda



Gonzalo Pérez Barreiro



Fanecas en pecio



Nudibranquio (*Polycera quadriliniata*)

Bueu é un municipio con gran tradición mariñeira. A maioría dos seus habitantes continúan ligados dunha ou doutra maneira co mar, ese mar que tanto lles deu e que tamén, por desgraza, tanto lles quitou.

Moitos traballan a diario como pescadores ou mariscadores, outros tantos gozan do seu lecer navegando polo seu litoral, e cando chega o verán, as praias da súa costa abarrótanse de visitantes dispostos a tomar o sol e bañarse nas súas augas. Pero só uns poucos, moi poucos, se sumerxen nesas augas para descubriren os secretos que se ocultan baixo a súa superficie.

Desde hai máis de 15 anos, o Club de Mergullo Ons organiza cursos e saídas de mergullo desde o porto de Bueu, para poder adentrarse nese mundo submarino tan próximo e á vez tan descoñecido que non deixa de sorprendernos por máis veces que o visitemos: augas azuis e ás veces



Raia (*Raja undulata*)



Polbo (*Octopus vulgaris*)



Peixe pipa (*Entelurus aequoreus*)

verdes, claras e ás veces escuras, frías e ás veces máis frías, fondos con formacións rochosas caprichosas que son fogar de innumerables especies, a cada cal máis espectacular que a anterior: desde os coñecidos polbos e centolas aos descoñecidos nudibranquios (pequenos animais similares a babosas terrestres pero de cores vibrantes), e dos grises congros aos belos espirógrafos e pólipos *corynactis*.

Cando comecei a mergullar, hai máis de 40 anos, descubrín a maxia que se produce ao abandonar a superficie e descender co equipo de respiración autónoma: o mundo “habitual” coas súas preocupacións cotiás desaparece, o tempo cambia de ritmo, e un novo universo de sensacións, sons e visións rodéanos durante o escaso tempo que a nosa reserva de aire nos permite permanecer nel.



Un pequeno camarón

No meu caso, sempre tiven un sentimento encontrado: por unha banda práceme enormemente poder contemplar a beleza que me rodea cada vez que me mergullo, pero por outra banda entristéceme comprobar que omeu entorno familiar, amizades e xente en xeral non poidan deleitarse e gozar desa inigualable e esplendorosa visión, desa sensación que xera o estar suspendido entre augas respirando o aire acumulado no noso equipo de mergullo e contemplar as marabillas que forman ese mal chamado “mundo do silencio”.

Por ese motivo comecei a practicar a fotografía submarina, para poder capturar imaxes instantáneas do que vía e mostrarllas a aqueles que non tiñan esa posibilidade. E agora quero compartir con vostedes algunhas fotos tomadas nos fondos de Bueu agardando que lles sirvan para descubrir a algúns dos seus descoñecidos “veciños” e, quen sabe, quizáis algúns se animen a unirse á pequena familia de afortunados visitantes dos fondos de Bueu.

**Non se permite a reprodución das fotos sen permiso do autor.*

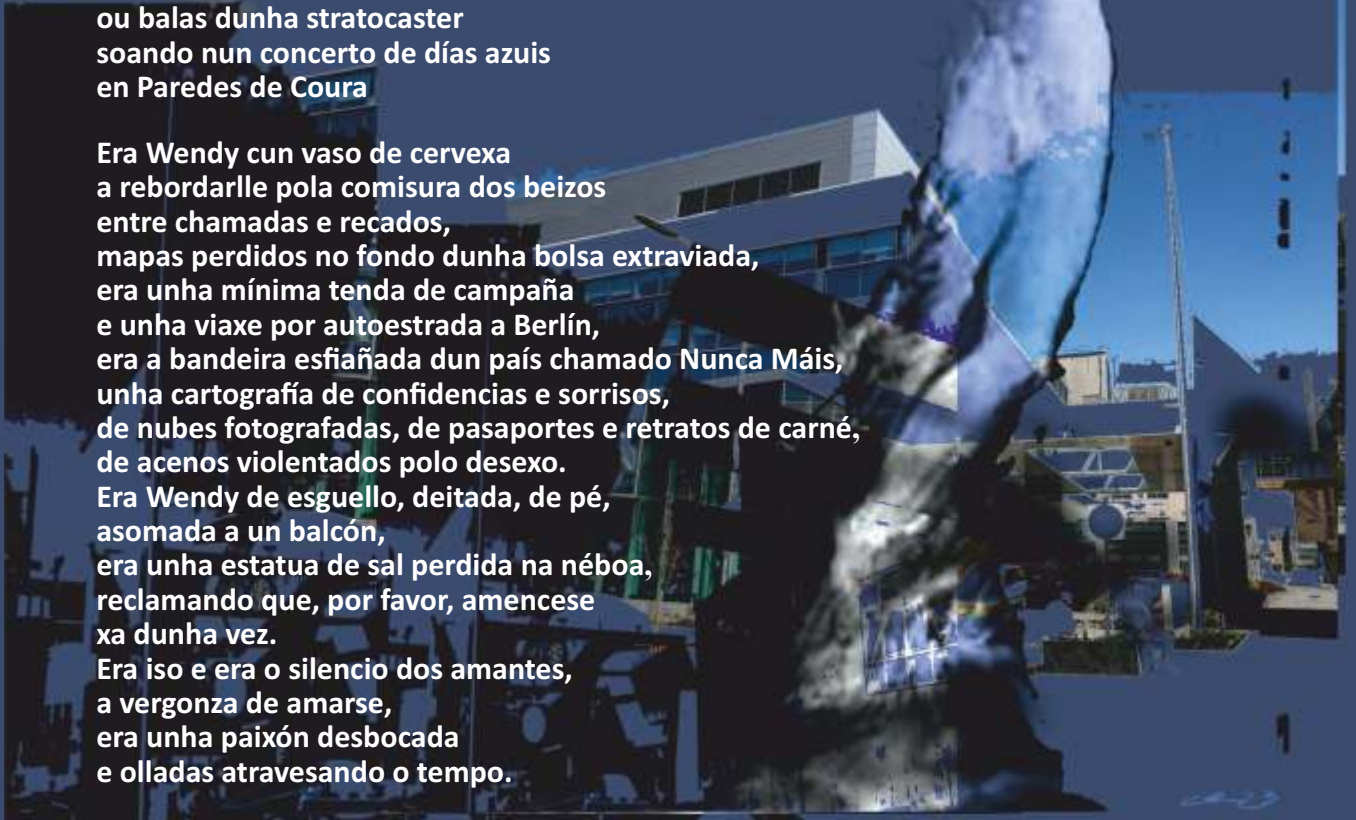
EN ESTADO DE ESPERANZA.

Como o canto rodado dunha canción de Dylan
ou unha illa en Grecia con Cohen de fareiro,
como un atardecer na estación espacial
rodeado polo éter da nada,
como unha grea de esmoleiros,
calzados con zapatillas deportivas
e chaqueta de smóking, durmindo
sobre os bancos do xardín máis fermoso
dunha cidade de plástico e lixo,
con Wendy correndo entre unha multitude
de fume e sangue,
esparexendo ronseis de poemas ás súas costas.

Unha escrita de alaridos,
de pés e mans retumbando,
de libros abertos polas ilustracións terribles
dos relatos infantís, de fadas e dragóns,
de homes lobo anoando gravatas
en camisas de veludo,
de fragas onde perderse e eclipses sen final.

Con Wendy a remollarse no areal sen nome
da Illa do Tesouro, ou na praia das Dornas,
á sombra das tostes, mascarón de min,
danzando baixo as constelacións en Ortigueira,
nas escaleiras de Trafalgar Sq.
con movementos de miñoca,
zafando dos trasmallos,
de amocelos de chumbo como lóstregos,
ou balas dunha stratocaster
soando nun concerto de días azuis
en Paredes de Coura

Era Wendy cun vaso de cervexa
a rebordarlle pola comisura dos beizos
entre chamadas e recados,
mapas perdidos no fondo dunha bolsa extraviada,
era unha mínima tenda de campaña
e unha viaxe por autoestrada a Berlín,
era a bandeira esfiañada dun país chamado Nunca Máis,
unha cartografía de confidencias e sorrisos,
de nubes fotografadas, de pasaportes e retratos de carné,
de acenos violentados polo desexo.
Era Wendy de esguello, deitada, de pé,
asomada a un balcón,
era unha estatua de sal perdida na néboa,
reclamando que, por favor, amencese
xa dunha vez.
Era iso e era o silencio dos amantes,
a vergonza de amarse,
era unha paixón desbocada
e olladas atravesando o tempo.



Era Wendy andando en silencio,
cruzando a fronteira de Portbou
cara á República de Saló,
era Walter Benjamin nunha escena muda
dirixida por Pierre Paolo Passolini
nunha noite sen ceo, un ceo sen estrelas,
un mar de imaxes oceánicas
navegando por prazas e descampados,
en cines de herba que fumabamos
con mirada desenfocada polo pracer,
con Wendy emerxendo dunha pantalla
que era espello e chaira de papel,
parede e muro de grafito nun arrabalde de Rabat,
ou nun barrio perdido de Barcelona,
ermo devastado e ardido de non saber toparnos,
respirando ausencias de balea varada
ou melancolías de paxaro engaiolado.

Era non saber prender lanternas
ou carrexar baleiros en baldes de folla de lata,
era unha estrutura en Compostela
e unha esquina que inauguraba abismos,
era Jean Seberg en Nanterre e Margarite Duras en Hanoi,
eran milleiros de pasquíns preñados de rabia
sobrevivendo a Praza do Toural,
eramos unha enchente en movemento,
empoleiradas nun berro,
enrouquecendo de volume e esixencia: nós parimos, nós decidimos.

Era a doce barba branca dun poeta de nome Walt Whitman
despedíndose da transparencia do aire,
no vagón dun tren con rumbo ás estrelas,
era un neno soñando que viaxaba nese tren.

Eran ondas a traballar sen fin
nas mans agarimosas da miña nai
mentres amasaba o amado das liñaxes familiares.

Era estar alí, inmóbil,
fundido no tempo único da escoita,
era liscar dos mandados,
de ir apañar ovos ao galiñeiro,
de mazar polbos no penedo,
era a penumbra ameazante do interior dun confesionario
e corredores de buxo no campo santo da orfandade.
Era Wendy asubiando sons en chifres que viñan de tan atrás
no tempo que neles cabía a sen razón dunha especie
que alindara mamuts no albor do mundo.
Eran filas de botóns en braille
dun elevador viaxando cara ao interior da terra
por túneles de acibeche,
eran músicos a tocar nas estacións
himnos de futuras revolucións.



2013

Eramos cinco irmáns, cinco, en armas,
con orde de avanzar en trincheiras de sabas e almofadas
que voaban coma meteoritos,
brancos dunha guerra sen mortos nin feridos,
eramos corpos en construción,
sen culpa nin linguaxe,
coa xeografía do mar aos nosos pés.
Era Wendy reclamando a paz e a palabra,
mendigando un prato de esperanza ás portas do paraíso,
era a ausencia desa esperanza
na morte por eliminación sen posibilidade de reencontro.
Eran arames, estadullos, muros,
valados, lindes, cancelas,
ferrollos, atrancos, barreiras,
vidros de fío metálico,
eran miles de toneladas de terra equivalentes ao tamaño do planeta,
toneladas que non chegaran para encher o buraco onde soterraran
a Federico García Lorca.

Eran moitas horas de desvelo e pregarías,
como barcos fondeados
ou á espera de amarrar nos portos do exilio,
naves da materia líquida que circula polas veas da miseria e do odio,
dunha fame milenaria en doses de castigo e renuncia,
tortura de ter nacido nos páramos desolados
dunha historia da que non se fala,
esa que avanza por avenidas sen autos nin luces de neon,
sen árbores de Nadal,
epiderme asfaltada de bagoas e lamentos,
blues rítmico de palmas, de guitarra sen cordas,
de gorxa afónica e auditorio sen ninguén.

Era Wendy apagando as luces e pechando
as portas dun pub en Londres, era aboiar por
Istambul, agardar por un taxi en Bos Aires,
ler en voz alta os poemas de Mark Strand,
alugar un cuarto en Amsterdam para chorar de soidade,
prender un cigarro e apoiar os cóbados nunha das mesas do fondo,
na taberna de Checho, no Curro de Ons,
e oír voces amigas nos patios da infancia.

Era Wendy oficiando a cerimonia sen liturxia de
querernos, era revirarnos no escuro, deixarnos ir,
esquecer, calar, abandonarnos ao non estar de ser.
Era todo iso e aboiar no mar sen fondo de Pedrón,
cos ollos pechos, sen goberno nin corrente...
alén de nós, máis alá.



Poema: Xaime Toxo
Ilustracións: Isidro Cortizo

Trifulca no areal de Beluso en novembro de 1908



Encascador e faenas de pesca na praia de Bueu en 1904

Volvo sobre a pista, como se di nos circos acrobáticos, e nas pesquisas policiacas; e asociando ideas, facendo memoria, xa que non podo facer entendimento, vén ao meu fráxil recordo, o conato de motín que ocorreu hai unhas semanas na praia de Beluso entre mariñeiros de Cabo da Cruz, Palmeira, Muros, Ribeira, Vilanova e Vilagarcía, en número de máis de douscentos, patróns e tripulantes de lanchas e dornas, verdadeiros almacéns flotantes de salga, que se dedican á compra da sardiña nesta ría. Foi un barullo inmenso o que se armou por diferenzas de prezo nunhas cestas

de peixe, agredíndose con pedras e remos, en batalla campal, de cuxas resultas apareceu ferido, por golpe de remo e machucado, un mariñeiro de Cabo da Cruz, intervindo con este motivo nos autos, o xulgado de instrución do partido.

Isto lévanos, como pola man, á necesidade de proveer á seguridade persoal en Bueu, volvendo a solicitar, da autoridade competente, un Posto da Garda Civil, que xa noutra ocasión estivo concedido, sen que saibamos por que non se realizou tan urxente mellora, que reclama este pobo a voz en grito.

Buen amigo



Praia de Beluso



Alegoría e cantigas de Bueu

A illa de Ons
preñada do mar
durmiuse no berce
que abala o luar.

(Amado Carballo)

Pr'onde vas nena
non pérda-lo tren
Troque, troque, troque...
Vou para Bueu.

Téceme unha rede d'ouro
tecedeira, tecelán
que quero sair á ardora,
amores quero pescar.

O Temporal

*viaxe á Illa
parte II*



A saída estaba prevista para o xoves , nun barco bateiro : Luis , Santi , Hénar , eu ; tamén Arturo , e o irmán Pepe , un rapaz de Medio Ambiente , o patrón e catro vultos ; pero o temporal do sur era tan forte que foi imposible partir . Era o Xoves Santo.

O venres amainou un pouco e , por fin saímos.

O rebasar a punta de Udra o mar presentouse en serio , baldeaba a cuberta de banda a banda arrastrando todo o que non estaba ben amarrado .

Neses momentos o medo , a inquedaanza provócase unha especie de excitación que se confunde coa valentía.



*Chegamos á Illa e despois dun difícil ,
e comprometido salto á terra , puxemos os pés
mollados no chan do peirao . por fin .*



2

*E difícil explicar a fascinación que
produce andar pola Illa valcira
baixo a ameaza da chuvía , o zoar do
vento e o mar batendo nos penedos ; os camiños sen
pisar , cheos de flores , as carrasacas violetas , os
toxos e as xestas co seu arrecendo dulzóne o*

De fondo un profundo silencio .



3

*Refuxiados nun cuberto dun campo de traballo deserto xantamos latas de pataghullos * e mexillóns en escabeche con pan reseso . Non hai cartos abondo no mundo para pagar eses almorzes.*

()Aleriques.*



Chán da pólvora

4

O domingo tiñamos prevista á volta no barco de pasaxe ,o "VILLA de MEIRA" , pero o mal tempo , outra vez , aprazou a saída ó lans , chovía tanto que pasamos todo o día na de Checho , e aí pinteí algúns de estes apuntes.

Ese lans non fomos á clase.



5



Actividades OS GALOS

Na hora de comezar estas liñas semella que os tempos da pandemia e homenaxes quedan moitas millas atrás, como cando a costa comeza a perderse afundíndose no horizonte. Se ben os dous últimos anos foron, por mor de todo o acontecido, un antes e despois na asociación, a chegada de novas socias, novos proxectos, novas ideas e, especialmente, volver a navegar e asistir a Encontros sen limitacións, son o combustible que precisabamos para erguer a vista cara adiante e mirar cara o futuro con ambición.

XXIV Encontro de embarcacións tradicionais de Bueu

O noso particular curso comezou cunha das mellores novas que podiamos ter: a organización do noso tradicional Encontro. Agradecemos dende estas liñas a todos os tripulantes que compartiron con nós uns días de ledicia entre navegacións, actividades, vermús, papatorias e cantares. De entre todas as actividades quixeramos destacar o moi sentido homenaxe a Víctor Domínguez con todas as embarcacións fondeadas na Banda do Río ao carón do *Chasula*, dende onde Beatriz Martínez e Diego Langarika tocarían unhas pezas que, fusionándose co son das ondas do mar e o respecto dos asistentes, fixeron do acto un momento moi agradable e sentido á vez que solemne.



A volta aos encontros

Con todo, como ben saben todos aqueles que organizan esta clase de eventos, estes non se disfrutaban realmente cando toca ser quen o organiza, polo que a sensación de tornar á normalidade veu da man de volver a asistir a outros encontros.

En xullo tivemos a sorte de termos unha pequena representación nas XVII Xornadas de Cultura Mariñeira, Muros Mira ao Mar, acudindo a unha das máis altas das Rías Baixas co pequeno bote polbeiro *Lagoas*, que despois de moito tempo confinado na nosa ría, percorría unhas cantas millas (e uns cantos quilómetros).

Xa no mes de agosto, participamos na XVII Xuntanza de Embarcacións Tradicionais de Moaña, desta vez tendo a oportunidade de darlle unha volta case enteira ao Morrazo nunha travesía de practicamente sete horas na que alternamos momentos de moitísimo vento, e outros de quedar aboiados. Contodo, a sensación de navegar paralelos á Costa de Vela endexamais aburre, nesta ocasión no *Vila de Bueu*.

Xa enfilando o final do verán mandamos o primeiro conxunto da tempada, desta vez ao que xa constitúe un clásico na nosa axenda como a XXVI Concentración de Embarcacións Tradicionais de Combarro. Atoparnos en grupo nun entorno tan excepcional como o que se xunta nesta vila foi un bálsamo para moitas de nós; terrazas cheas no maravilloso casco vello, música do Armadiña de fondo e velas no fondo da Ría de Pontevedra, ofrecen unha das mellores panorámicas que os amantes das embarcacións tradicionais podemos ter. Este carácter de irmandade que manteñen os Encontros continuou na





regata a vela, onde as tripulacións se mesturaron para coñecer e probar outras embarcacións.

Por outra banda, case sen quererlo, fixémoslle a nosa particular homenaxe á nosa vila gañando a regata de remos coa traíñeira *Pescadoira*, dándolle un uso semellante ao que este tipo de embarcacións tiña no pasado, aínda que sen peixe para vender. Debe ser que algo se nos pegou dos nosos veciños e amigos do Club do Mar de Bueu...

Pero se cabe, a mellor sensación despois de asistir a estes encontros é a de que nos soubo a pouco, e que de aquí en diante queremos navegar máis e asistir a máis xuntanzas.

Este ano toca o XVI Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia en Sada, mirámonos aló!

O noso día a día: os traballos na nave

Con todo, aínda que sexan as navegacións as que enchan a nosa memoria de anécdotas, non podemos esquecer o noso día a día dos infinitos traballos que teñen lugar no noso pequeno templo da nave de Pes-



cadoira. A praia de Petís é testemuña das veces que entran e saen barcos polo portalón, sexan os nosos, polos traballos habituais de mantemento (lixar, botar aceite e alcatrán, restaurar) ou con outros barcos tradicionais de particulares, amigos e outras asociacións cos que sempre estamos encantadas de colaborar. É aquí onde se tece o compañeirismo da asociación e onde se planifican as vindeiras travesías e singraduras.

A restauración do José I

Continuando os labores do pasado ano, seguimos coa posta a punto do *José I*, como xa comentamos no artigo anterior, o primeiro bote a motor da Asociación, o que fai que, máis aló de madeira, trapos e cabos, aos que estamos acostumados, teñamos que familiarizarnos un chisco coa mecánica. Non sen re-compensa, sexa dito, pois o son destes motores vellos é dos que fan viaxar ao pasado e non deixa de ser un símbolo para os nosos devanceiros que comezaron a dedicarse á baixura tendo que adaptarse aos, daquela, novos tempos.

A construción da Mareira

Tamén enlazando cos traballos do ano pasado, seguimos da man do incombustible Purro avanzando na construción da dorna de tope Mareira, a cal esperamos que neste 2023 viva a súa botadura. Sempre é unha lelicia observar como aos poucos se vai conformando, do que ao primeiro era unha quilla ao que agora é xa practicamente un barco completo.

Sen máis, agradecerlle a todos aqueles que ao longo destes meses viñestes a xunto nós, sexa á nave a botar un tempo ou a navegar. Seguiremos outro ano para contarvos como nos foi nos nosos proxectos e andainas e, á hora de que se publique este artigo, estamos seguros de que teredes novas dalgún evento que andaremos a argallar.

Coma sempre, boa proa!



O 19 de xaneiro, as autoridades marítimas xa alertaran da chegada dunha potente galerna pero esta non se produciría ata o día 27, sendo que a falta de noticias das parellas de Vigo puxo en alerta ao gardacostas “Uad Martín” de Marín que saiu en auxilio dos mesmos. En Bueu, o imponente mar botou cara a Montero Ríos ás embarcacións, quedando moitas destrozadas, un balandro de Alonso e Hijos foi a pique en Portomaior cun cargamento de 18 bidóns de aceite e caixas de conservas por valor de 5.000 pts. e o vapor “Maruja”, de Arturo Pereira, quedou esnaquizado ao bater contra o dique fronte á Lonxa. As xentes do mar e moitos veciños empregáronse en auxiliar a algúns barcos en serio peligro. Nesta altura, os danos eran contiosos e temíase a prolongación da galerna...

Efectivamente, na madrugada do día 1 de febreiro volveu a repetirse e algúns barcos buscaron refuxio en Beluso o que non evitou danos contiosos nos botes e lanchas, que se amoreaban esnaquizados en Montero Ríos despois de levaren un hórreo por diante. As ondas e o vento derrubaron a

torre da Mourisca, unha casa situada en primeira liña da praia acabaría esborrallada, o espigón e o molle, recién rematados, sufriron grandes desperfectos, igual que as ramplas e a Lonxa.

Moitas vivendas, a fábrica de Pereira e algúns comercios e Correos resultaron asolagados. Os danos causados calcúlanse nuns 50.000 duros pero non houbo perdas humanas, ao contrario que nas flotas de Bouzas e Redondela das que perderon a vida 45 mariñeiros.

Fotos de Ocaña





Vodas de Prata da Asociación PiñeirÓns

Desde a Asociación “Os Galos” dámoslle os parabéns a esta asociación amiga e compañeira que xa cumpre 25 anos na defensa e recuperación dos valores culturais de Ons, de Bueu e de Galicia. Con tal motivo, recolleemos o artigo que publicou Marcos Gago na Voz de Galicia o 13 de maio deste ano.



Una boa parte da memoria dos veciños de Ons sobreviviu aos avances da modernidade grazas ás actividades da Asociación Cultural PineirÓns, que cumpre 25 anos divulgando e protexendo o legado etnográfico, cultural, histórico e ecolóxico da illa budetense. Este colectivo xurdiu da fusión de dúas agrupacións, Pineira e Amigos Illa de Ons, de aí o seu nome, e o seu primeiro presidente foi Laureano Mayán, ao que seguiron Lino Pazos e posteriormente Tino Pardellas, o seu actual portavoz.

Pardellas explica que naqueles días de 1998, PineirÓns xuntou a un grupo de persoas que tiñan interese na Illa e que pasaban nela tempadas máis ou menos longas no verán. «Coñeciámonos, tiñamos inquedanzas culturais e nas nosas conversas sobre Ons deducimos que os seus aspectos sociais, etnográficos e históricos estaban faltos de estudos e traballos e que había que poñelo en valor», resalta. Había traballos en marcha, pero a título individual e, daquelas charlas sobre a illa xurdiu a asociación que ata o día de hoxe mantén o seu legado, investigando «todas as peculiaridades» deste enclave insular budetense. Charlas, mesas redondas e, sobre todo, a edición anual da revista *Aunios*, cuxo último número se presentou en maio, foron a cara máis visible ante o público, tanto na illa no verán, como na comarca no inverno. Os estudos abarcan unha gran variedade de aspectos relacionados coa illa e as súas páxinas acollen artigos e poemas de numerosos autores, tanto locais como doutras partes de Galicia. A vinculación de moitos dos integrantes de PiñeirÓns co Grove é a razón pola que a revista tamén acolle habitualmente varios artigos da cultura e sociedade meca. A comunidade insular que se estableceu a principios do século XIX abandonou a illa na segunda metade do século XX, regresando, polo menos no verán, desde as dúas últimas décadas do século pasado. Moito se perdeu entón, pero PineirÓns logrou cumprir algúns dos seus obxectivos, evitando que se perdesse o recordo do que foi e como cambiou esta microsociedade sen igual en Galicia e cuxo illamento, nunca mellor dito, lles permitiu desenvolver unha forma de ser e de tradicións únicas.

Entrevista a Tino Pardellas

-Cales son os obxectivos de PineirÓns?

-Dar a coñecer todas as peculiaridades de Ons: históricas, antropolóxicas, arquitectónicas, naturais e económicas. Queremos que as poidan logo estudar xente especializada e se lles dean o valor que teñen e se protexan. Ese é o obxectivo principal da asociación e da revista *Aunios*, e creo que o conseguimos ao longo destes 25 anos.

-Que artigos destacarías neste cuarto de século?

-Practicamente todos. Dentro da parte histórica po-ría todos sobre a propiedade da illa, porque sobre este tema hai moitas dúbidas sobre a súa legalidade e pasaron moitas cousas. Foi doada no seu momento por certos reis á Igrexa Compostelá e digamos que o Arcebispo foi o que era e sigo pensando que é o dono da illa. Ao longo dos séculos ocorreron unha serie de temáticas e problemáticas de pasos e foros que foron da Igrexa a particulares. Son uns foros que tiñan unhas cláusulas que había que cumprir.

-Cumpríronse?

-Creo que non. E despois hai unha gran historia no século



Tino Pardellas

XIX cando despois da invasión francesa se quixo fortificar a illa e de aí xurdíu outra vez a problemática da propiedade da mesma. Eu penso que eses artigos sobre a propiedade da illa son aos que eu lle daría máis valor.

-Algún outro máis?

-Si. O segundo grupo importante de artigos serían os etnográficos porque durante dous séculos Ons foi unha comunidade que estivo illada, tanto xeográfica como institucionalmente e non tiveron ningunha influencia de fóra. Por iso todas estas características etnográficas tiveron un gran valor e é un punto que se perde. Mentres que a parte histórica se pode estudar en calquera momento indo a arquivos e bibliotecas a parte etnográfica pérdese coa morte dos vellos que a formaron. E iso é o que está ocorrendo en Ons.

-Por exemplo?

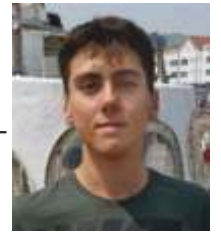
-Hoxe, persoas que nos poidan falar da Santa Compañía, da bruxería... contaríanse cos dedos da man e igual ata nos sobraría algún. Outro caso é a toponimia. Hoxe en día só se coñecen os trinta ou corenta lugares onde a xente vai pescar, pero se lle falas doutros lugares dos que nos falaron os seus avós, a xeración actual xa non sabe onde están.



Opera prima literaria de Mario Otero



Adoitamós reseñar aquí con preferencia aquelas publicacións que teñen algunha relación co mundo do mar e aínda que xa vai case un ano da súa presentación en Bueu pola Librería Miranda non queremos deixar de apoiar aquí a divulgación deste libro. Trátase de “La canción de la salitre”, primeira obra publicada do xoven autor cangués Mario Otero Lemos, ambientada no Morrazo e cunha forte dose de realismo máxico: O protagonista decide deixar a casa familiar nunha apacible mañanciña ao escoitar que o vento lle empeza a contar historias de navegantes nas que o océano cobra vida, aflorando sentimentos de amizade, amor e tamén de desgrazas.



Mario Otero

Operación Marea Negra

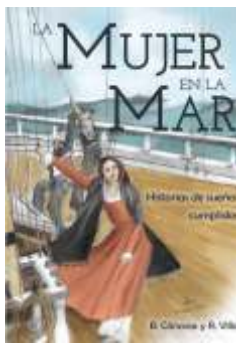


En agosto do pasado ano, a librería Miranda coa colaboración do Concello, organizaron a presentación do libro “Operación Marea Negra” do xornalista galego Javier Romero. A modo de crónica moi documentada, narra as peripecias dos tres tripulantes, un deles de Vigo, do primeiro semisumexible capturado en Galicia que transportaba uns tres mil quilos de cocaína desde Colombia baixando polo Amazonas e cruzando o océano Atlántico ata Galicia nun percorrido de 3.000 quilómetros de río e 6.000 de mar. A súa peripecia, como sabemos, remataría co seu afundimento na enseada de Aldán e a captura dos tripulantes.



Javier Romero

Sobre a muller no mar



Entre as novidades aparecidas no pasado ano reseñamos este libro, escrito en castelán, que fai fincapé nas numerosas pexas históricas referentes á incorporación da muller aos ámbitos mariños. Curiosamente, está escrito por dous homes, Bartolomé Cánovas e Raúl Villa pero, iso si, prologado pola ministra de Defensa Margarita Robles e máis a Conselleira do Mar de Galicia, Rosa Quintana.

O traballo recolle dous periodos: Un que chega ata o século XV e outro máis actual que comeza en 1984 ao se incorporar a primeira oficial da Mariña Mercante ou á Armada española en 2005. Este libro foi publicado o pasado ano pola editorial Bita, ligada ao Museo Naval de Ferrol,

Luis Davila, Premio Trasalba 2023



Cando estabamos a pechar este número, recibimos a noticia de que o prestixioso Premio Trasalba deste ano foille concedido ao noso veciño e colaborador Luis Davila que desde hai moitos anos vén publicando as viñetas de O Bichero no xornal Faro de Vigo, xa recopiladas en varios libros. A Fundación Otero Pedrayo, que é a que convoca este premio, destaca os méritos de Luis Davila na defensa e divulgación do idioma galego, non só a través das súas tiras cómicas e publicacións, senón tamén polos espectáculos creados en torno a elas coa colaboración de Carlos Blanco que foi o encargado da laudatio o día 25 de xuño que foi cando se lle entregou o premio nun acto na Casa de Trasalba en Ourense. Desde estas liñas queremos darlle os nosos parabéns e sumarnos ao recoñecemento público do seu labor a prol da lingua e a cultura galegas.



Asociación de Amigos
das Embarcacións
Tradicionais

