

OS GALOS



REVISTA DE DIVULGACIÓN
DA CULTURA MARÍTIMA
€ FLUVIAL

Nº 18
BUÈU 2024

Limiar

Coa ollada na popa dos dezasete anos de singradura literaria e divulgativa de temas mariñeiros, sociais e históricos da nosa vila e doutras lideiras culturais máis aló do noso ámbito, somos conscentes de que o noso sustento é tan feble como o asteleiro de Purro cando ninguén daba un can por el. Mais, este é hoxe un dos emblemas da cultura marítima de Bueu, xunto co Museo Massó e outras iniciativas institucionais e particulares que colocan a Bueu como un importante punto referencial e imprescindible para o coñecemento da mesma.



Mosaico do Faro de Ons

A este labor de reconstrución e construción cultural e ao fortalecemento da nosa esencia mariñeira xa hai anos que a Asociación Cultural “Os Galos” tén contribuído abondo, de xeito material e humano, non sempre debidamente valorado.

Un ano máis, e pese ás onerosas dificultades de edición da súa Revista anual que xa chega ao número 18, esta volve un ano máis, a saír á rua grazas ao afouto labor dos seus colaboradores que contribúen con traballos de investigación exclusivos sobre a nosa área de influencia, creacións literarias e pictóricas de ámbito local, artigos de divulgación, recensións culturais...

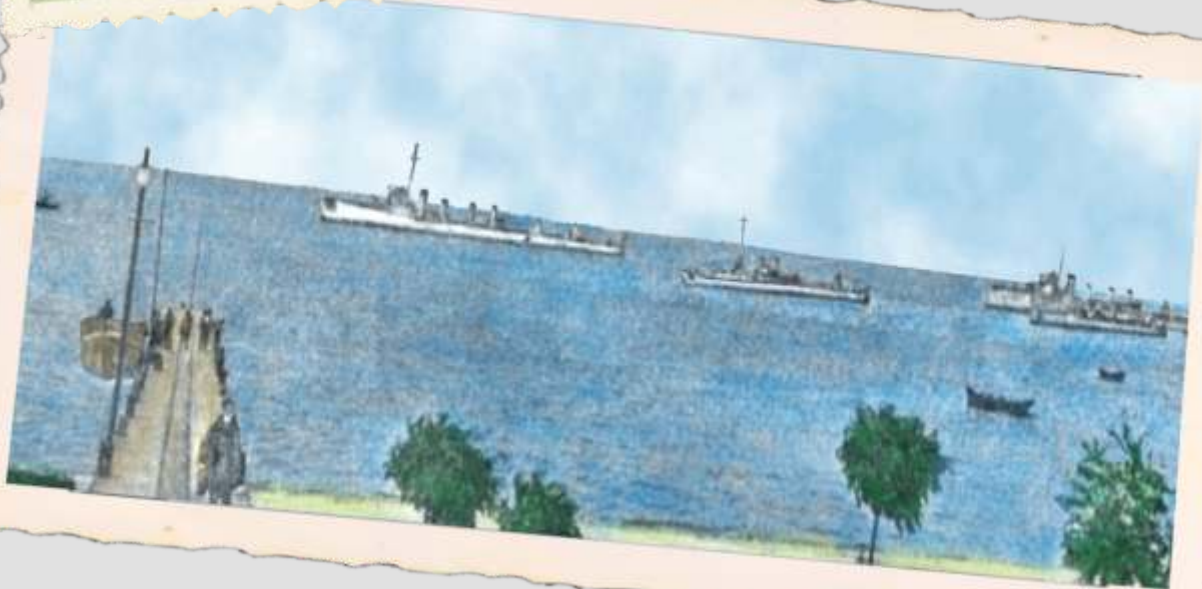
Ao tempo que a nosa Asociación procura manter o espírito fundacional de recuperación material e tamén espiritual da nosa cultura mariñeira, sacándoos dun esquecemento e desaparecemento anunciados, esta pode gabarse de ser pioneira neste esforzado labor de anos que hoxe pode gozarse no porto de Bueu como un práctico e activo museo flotante, complemento físico da historia dunha vila, esencialmente mariñeira desde as súa orixes.

A nosa revista non é máis que un soporte e proxección da actividade cultural da Asociación Os Galos, procurando manter a través das colaboracións a esencia milenaria de Bueu e as suas xentes co mundo do mar, acollendo ademáis outras recensións interesantes da cultura actual.

Imaxes de antano

Despois da I Gran Guerra, as democracias europeas consolidáronse e viviron aires de liberdade, mais os anos 20 en España aínda estaban lonxe do charleston. Aquí campaba o caciquismo político, a Igrexa gozaba de gran poder e a sociedade estaba moi polarizada entre proletarios desarraigados e señoritos burgueses. O exército, embarcado na guerra de África, dalle un golpe de leme á situación instaurando unha ditadura, o que non foi óbice para que a burguesía cidadá comezase a instalarse na praia de Beluso.

A imaxe de abaixo corresponde ao fondeo, fronte a Bueu, da escuadra de guerra española a comezos de maio de 1930 con motivo de realizar unhas manobras navais nas rias de Vigo e de Pontevedra, tendo como eixo a Escola Naval de Marín.



Revista Os Galos

Dirección: Ana Gil

Redacción:

Arturo Sánchez Cidrás
 Celestino Pardellas de Blas
 Gonzalo Pérez Barreiro
 Isidro Cortizo del Río
 Lidia Nieves
 Lino J. Pazos
 Lucía Novas
 Luis Davila
 Salvador Rodríguez
 Xaime Toxo
 Xerardo Dasairas

Maquetación: O'Xedas

Impresión: DC Artes Gráficas

D. L.: PO-459/2006

Edita: Asociación "Os Galos"-Bueu

INDICE

	Páx.
Bueu e a extracción das algas co "Merche".....	3
Poema.....	8
Carpinteiros de ribeira na bisbarra de Marín.....	9
O Faro de Ons.....	17
Humor: O Bichero.....	22
Arredor de Grândola.....	23
Illas españolas esquecidas no Pacífico.....	26
Fronteiras habitadas.....	29
A Obra viva de Víctor.....	32
Melide: O xardín de Dionisos.....	36
Algúns fitos da construción naval galega.....	40
Mergullo inclusivo.....	45
Actividades da Asociación "Os Galos".....	47
Axenda cultural.....	51

Bueu e a extracción das algas co “Merche”

Arturo Sánchez Cidrás¹

Dende a antigüidade máis remota, os habitantes que vivían preto da costa utilizaban os recursos que o mar lles aportaba como fonte de alimentación. Dentro desta dieta que descubren os “cuncheiros” nos castros galegos, atópanse restos de espiñas, cunchas e exoesqueletos de moluscos e crustáceos e non así das partes brandas dos mesmos. Cabe pensar que na dieta entraban nalgún momento as algas, como ocorreu ao longo do tempo, sobre todo en períodos de escaseza ou fame. Como é lóxico, serían as que atopaban con facilidade na zona intermareal, como podían ser as Ulvas como a leituga de mar e outras pardas como as Laminarias, Fucus etc. Este consumo extra aportáballes unha serie de nutrientes vitamínicos, sales minerais e ata algunhas un aporte proteínico.



Barco con algas que viñeron nos aparellos. Foto: Afonso Fernández



Cabalos en Sálvora 2005

Ao longo de todas as costas, en zonas accesibles, sen cantís, sobre todo nas illas ou na nosa contorna podíamos ver este mesmo aproveitamento das algas en poboacións de animais en estado salvaxe que de cando en vez acércanse ás pozas da beiramar para aproveitarse dos nutrientes e sales das algas.

Outro aproveitamento antigo das algas era a súa utilización como abono ou fertilizante. Para iso utilizaban as algas que o mar lanzaba ás praias e rochedos en certas épocas do ano ou despois dalgún temporal ou mar de fondo. Facendo o símil coa chegada de animais en determinadas épocas do ano a un determinado lugar, a este aporte de algas ás praias chamábanlle tamén “arribazón”. Houbo épocas nas que se prohibiu ou regulou a súa extracción, como en 1908 en Vilagarcía onde se chegaron a acoutar as horas de recollida e formas de transporte como me-

¹ Agradecer a información facilitada por Francisco Barreiro, Luís Gago, Miguel, Bobby, Julio, Manolo, Servilio, Pepe, Ángel, ...

didias sanitarias polos cheiros e prexuízos para a veciñanza. Ante o avance da actividade extractiva e dado o seu impacto ambiental comezan as primeiras ordes restritivas para as algas no medio natural: “*Só se permitirá a recolleita de algas que lance o mar nas praia, nada de extracción de viventes...*” (BOP de Lugo, 4-5-1911)

No caso galego habería que esperar a 1910 para coñecer os primeiros estudos, por parte dunha empresa alemá, da viabilidade para montar unha fábrica en Vilagarcía que fose rendible, para extracción de iodo das algas mariñas das Rías Baixas. Nos anos vinte do século pasado, os laboratorios Bescansa de Santiago de Compostela, fundados polo bueués Ricardo Bescansa Castilla, montaron unha fábrica en Vilagarcía para obter específicos derivados das algas mariñas, como laxantes, pímulas dixestivas etc. que pola súa calidade acadaron numerosos premios e un grande recoñecemento nacional e internacional.

Moitas foron as empresas que se dedicaron á extracción de algas nas costas galegas para o seu posterior procesamento por exemplo entre os anos 1956 e 1970: «Industrias químicas del Atlántico», «Laboratorios Made S.A.», «Zeltia», «Explotación de algas S.A.», «Instituto de bioloxía e sueroterapia S. A. de Madrid» (IBYS), «Elaboración de productos alimenticios básicos S.A.» (EPABSA), «Sanval S.A.», «Gomas marinas S.A.», «Sociedad española de coloides marinos», «Compañía Española de algas marinas S.A.» (CEAMSA) etc.

Se queremos mencionar a actividade e impacto dalgunhas empresas nas augas de Bueu poderíamos citar a modo de exemplo: En maio de 1956 dáselle permiso a «Laboratorios Made S.A.» para a extracción de 30 Tm. de argazos no distrito de Bueu. No verán de 1956 autorízase aos laboratorios «Zeltia» para a extracción de algas e argazos, con fins industriais, no distrito marítimo de Bueu (provincia marítima de Vigo), durante un período de 6 anos.

Cuantificábase anualmente en 60 Tm de Gelidium e 15 Tm de Laminarias. Pero no 1960 a empresa xa non extrae algas, polo que incumpre unha das condicións da concesión e a administración de Mariña dálle por caducada a mesma. «Zeltia» acorda que outros poidan dispor da súa concesión xa que a eles non lles é rendible pola insuficiencia de materia prima, o alto prezo exixido polos recolleiteiros e pola competencia do produto do exterior. Ás veces as concesións eran xenéricas, como en 1961, ano no que se permite quitar 2 Tm de algas e argazos para agar-agar.

En abril de 1963 autorízase, por un período de 6 anos, á empresa (EPABSA) «Elaboración de productos alimenticios básicos S.A.» a extracción de 15 Tm de Gelidium na zona de Bueu. Por esas mesmas datas dáselle autorización, para o distrito de Cangas, ao guipuscoano, Ignacio Alzueta, persoa que terá un papel importante na extracción das algas en Bueu e na industria e comercialización de produtos e derivados das mesmas a nivel nacional e internacional.

A partires dese ano, tanto EPABSA coma Ignacio Alzueta contactan con posibles colleiteiros ou coordinadores destes. Na illa de Ons fanno con José Vidal Patiño, “Checho”, que por esas datas exercía de alcalde pedáneo, o que facilitaba o seu labor de intermediario. El encargábase de recoller as algas que se precisaban, ás que xenericamente chamaban “marullo”, pero que previamente se demandaban polo comprador e que eles clasificaban como algas boas, ás Gelidium ou “Galirio”² e normais ou “Liqui” ou ás Laminarias. Normalmente entregábanllas a Checho xa secas, e este encargábase de prensalas cunha pequena prensa de man e, cando tiña suficiente cantidade empacuetada, avisaba a calquera dos tres transportistas que por esas datas tiña barco de pasaxeiros e mercadorías de Bueu a Ons (Agustín Pérez, Francisco Ferradás e Emilio Blanco Solla, “O Isleño” que era o máis habitual. Emilio tamén mercaba directamente, en fresco ou seco, non só a xentes



Argaceiras en Beluso 1922

² Recolleita de algas na illa de Ons” de Celestino Pardellas en Faro de Vigo do 28 de decembro de 2012

da illa senón a colleiteiros e colleiteiras de Bueu e contorna. O fresco que lle traían en sacos ou nas mesmas embarcacións (dornas, chalanas,...) levábanas para a “estacada” de Massó onde se secaban enriba de emparrillados de arames. Coas secas facíanse, nunha especie de lagareta de forma cúbica, fardos ou paquetes compactos de aproximadamente un metro cúbico. A prensa era do tipo de fuso colgante, modelo tamén utilizado en bastantes das fábricas de salga. Esta prensa era manipulada polo mesmo Emilio Blanco ou polo mariñeiro que traballaba con el, José Antonio Freire “Bravo”, polos seus fillos ou amigos. A todos eles dáballes 4 ou 5 pesetas por cada fardo, operación que adoitaba levar máis dunha hora. Esta prensa e os paquetes estaban almacenados no baixo da súa casa no lugar de Lombeiros do Canizo, a actual rúa Rosalía de Castro³.



Simil da prensa de Emilio Blanco



Ignacio Alzueta e o “Merche” en Bueu

En 1964 Emilio Blanco estaba a traballar na recollida e merca de algas exclusivamente para o guipuscoano Ignacio Alzueta Amunárriz, industrial e químico, que logo dun ano de estudos en Noruega para documentarse nese país como se colleitaba, procesaba e comercializaba o que el consideraba “ouro do mar” que eran as algas, decidise instalar

una pequena empresa na súa terra, Aia (Guipúzkoa), dedicadas á explotación destas. Anos despois, inauguraría⁴ outras instalacións, coma «Compañía Española de algas marinas S. A.» (CEAMSA)⁵, no polígono industrial do Porriño, onde se sitúan os laboratorios, a fábrica de procesado e unhas oficinas en Vigo.

Neste momento, Emilio Blanco deixou de empregar o baixo da súa casa como almacén e pasou a utilizar o baixo do encascador de redes da familia Bolívar, na actual Montero Ríos, que Ignacio Alzueta tiña alugado. Neste ano, Alzueta trae unha embarcación tipo gabarra: o “Merche”. Esta contaba con catro grandes tanques ou depósitos con fondo de arames, como se fose un grande coador ou reixa para reter as algas alí bombeadas. Polo bordo superior destes había uns raís onde ían montados os dous desaugadoiros das chuponas. Para a propulsión do barco tiña dous motores que tamén se utilizaban para as faenas de recolleita das algas, acoplándose ás dúas chuponas, o que provocaba non poucos problemas mecánicos de aquecemento do cambio de marchas que eran solucionados polo industrial mariñense afincado en Bueu, Luís Arias Pazos⁶, encargado do mantemento.



O “Merche” cos compresores na proa

³ Por aquelas datas rúa H e con anterioridade Antonio Villar Ponte.

⁴ «Compañía Española de algas marinas S.A.» (CEAMSA) o 12 de agosto de 1969.

⁵ Fundada en 1966, é hoxe en día unha empresa referente, a nivel mundial, “na produción, elaboración e comercialización de hidrocoloides naturais como son a carrexenina, a pectina, a fibra, o alginato...”. No 2016 a Cámara de Comercio de Tui outorgoulle a Ignacio Alzueta a medalla ao mérito empresarial. Entre outros, o consello Xeneral dos Colexios Oficiais de Químicos de España concedeulle á empresa por el fundada o Premio á Excelencia Química.

⁶ Casou en Bueu en maio de 1932 con Carmen Barreiro Piñeiro.

Coa embarcación viñeran dous mergulladores vascos que se aloxaban na fonda “Estevez”⁷. Un dos buzos, José Joaquín Perurena, era o que tamén facía de encargado ou representante de Ignacio Alzueta.

En 1965, Emilio Blanco xa se desvinculara da actividade das algas á vez que un dos mergulladores tamén marchara polo que tamén lles facía falta outro para substituílo, xa que para que fose rendible se precisaban dous, un por cada succionador. Decatados de que un dos rapaces que nadaban na praia de Banda do Río mergullaba ben, decidiron facerlle unhas probas no peirao que a empresa Massó tiña fronte á fábrica de conservas. Estas foron satisfactorias para o empresario vasco e propúxolle contratalo, previo recoñecemento médico que faría en Vigo. O rapaz-mergullador era Luís Gago Hermelo⁸. Despois de asinar o contrato preguntáronlle se coñecía a alguén que puidese patronear o barco das algas e el suxeriu ao seu cuñado, Francisco Barreiro Fiel máis coñecido por “Paco Juan”⁹, que por esas datas andaba de patrón á baixura nun barco, o “Ave del mar”¹⁰ de Francisco Cerejio Nores “O Americano”.



Luis Gago e Francisco Barreiro

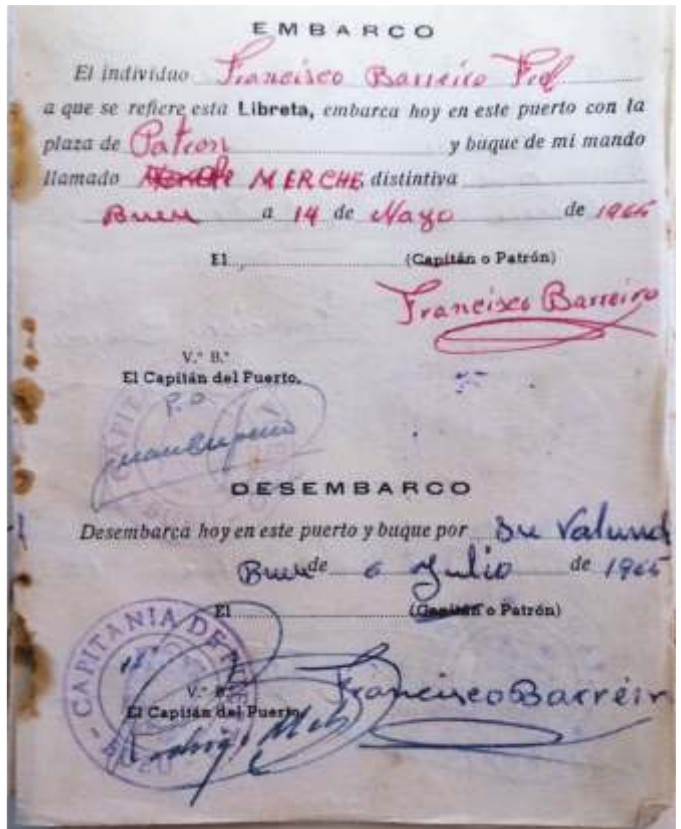
Aceptado o trato de 10.000 pesetas ao mes, por parte de Francisco Barreiro e Luís Gago, completouse a tripulación co mariñeiro, Francisco Novas Pierres, ao que lle pagarían 2.000 ptas. Deste modo o cadro de empregados en Bueu quedou composto por: José Joaquín Perurena, mergullador e encargado da empresa; Francisco Barreiro Fiel, como patrón e maquinista; Luís Gago Hermelo, como mer-

⁷ Do empresario Gabriel Estévez, hoxe Hotel Incamar.

⁸ Curiosamente, tempo despois, ao rematar o servizo militar marcharía para Canarias onde no seu porto traballou moito tempo como mergullador profesional. Cando deixou este oficio estivo patroneando remolcadores no mesmo porto.

⁹ “Francisco, fillo de Juan”.

¹⁰ Construído na praia do Santo-Ardán polo carpinteiro de ribeira Arturo Omil ‘O Pirigallo’.



Embarco/desembarco no “Merche” do patrón Francisco Barreiro Fiel gullador e Francisco Novas, mariñeiro contratando para o secado a dúas persoas máis.

O traballo diario no mar viña condicionado polo tempo e pola actividade dos mergulladores que estaba estipulado nunha duración de dúas horas, a pesar do cal sacaban, dependendo das zonas, unhas 12 toneladas de algas máis ou menos. Os lugares máis frecuentados para a extracción das algas, pola cantidade e calidade do extraído, eran Udra e Ancora-doiro, fronte a praia da Carrabuxeira (hoxe no núcleo urbano de Sanxenxo) e con menor frecuencia na “golfeira” fronte a Petís, onde hai unha prolongación de pedras con carromeiro.

Cando chegaban á zona de extracción fondeaban, e os mergulladores collían cunha man a manguera da chupona e na outra levaban unha fouciña coa que cortaban o pé da alga deixando uns centímetros suxeitos ao substrato para que puidese reproducirse de novo. O tipo de algas que recollían, e para as que ti-

ñan autorización, eran tamén chamadas “marullo” (Gelidium) e as laminarias pero sen desprezar outras que viñeran no medio como o repolo, leituga de mar etc..

Outra das limitacións era a profundidade máxima de extracción; esta era de 12 metros para non pasar da zona de descompresión, medida que tamén viña dada pola manguera de succión. Chegadas as algas ao peirao, pasábanse do barco a un camión vello, mercado ao industrial do transporte terrestre Manuel Ríos Pérez “O Pitorro”, que era conducido por J. Joaquín Perurena. Poñíanse a secar no lugar das Lagoas onde Massó Hermanos tiña unha grande superficie con postes de pedra para o tendido e secado das redes. Para as algas, estendíanse longas redes de arame e colocábanse a secar por enriba das mesmas. Xa secas, eran transportadas aos almacéns, neste caso ao que fora encascador de redes da familia Bolívar. Alí eran prensadas e empacuetadas en balas ou fardos que se ataban con arames á espera de ser transportados posteriormente ao centro de procesado.

O certo é que toda a campaña das algas en Bueu, dese 1965, estiveron almacenadas máis dun ano, o que motivou que algún fardos podrecéranse por mor da humidade, descoñecendo cal sería o seu destino final. O mesmo ocorreu coa embarcación Merche que estivo tamén algo máis dun ano amarrada á escollera do peirao de Bueu baixo a supervisión de Francisco Barreiro polo que lle pagaban 2.000 ptas. Durante ese tempo todos, excepto Joaquín Perurena que marchara para o País Vasco, todos volveron a traballar no barco de baixura “Ave del mar”.

Así acaba esta aventura da peculiar embarcación “Merche” en Bueu, mais non así da ceifa das algas no distrito dese concello no que seguiron con esta e outras compañías, recolectando e transportando en fresco ou xa secas dende o mar ou dende Ons a Vigo ou Vilagarcía segundo a empresa procesadora estivese nun sitio ou noutro. A finais dos anos 60 a actividade da extracción das algas na ría continúa con

certa normalidade. No 1968 hai autorización de recolleita neste distrito para a empresa «Sanval S.A.» que ven de recoller Liquen no Cantábrico; «Gomas marinas S.A.» que entre febreiro e xullo téñen permiso para 150 Tm de Gelidium e 20 Tm de Liquen e a «Sociedad española de coloides marinos», 25 Tm da clase Liquen, empresa da que hai constancia que en 1972 seguía a ter permisos de extracción de 10 Tm das mesmas algas na zona de Bueu.

A actividade recolectora continuará en Ons da man da «Compañía Española de algas marinas S.A.» (CEAMSA) ata mediados dos oitenta¹¹.

O seu cénit sería en 1969 no que se lle pagaron ás recoleitoras algo máis de medio millón de pesetas, das que “Checho” recibiu un 12%, o que lle supuxo, como pode verse na imaxe, uns ingresos de 61.886 ptas. Por tipo de alga recollida, o Liquen (Liqui) foi 13 veces máis abundosa que o Gelidium (Galirio). Ano a ano, aínda que o prezo aumentaba de 4 a 7 veces, a colleita diminuía drasticamente. Iso, por telo como traballo complementario e, sobre todo, polo abandono da illa por parte da poboación, fixo que desaparecera este labor no concello de Bueu.



Camión de Manuel Ríos “O Pitorro”



11 Artigo citado de Celestino Pardellas

Utopía escachada en mil anacos, insua perfecta. Mar
morto. Océano desecado.

Era tanta a transparencia, tanta a luminosidade,
cegaba tanto o resplandor. Era fulgor. Era edelwais
senlleiro. Era ilusión de liberdade. Era ilusión de cunca
asolagada. Era tanto todo e tan intenso...

Era rumor entre as pernas, sombras entre os ollos... era
vieiro moi longo e moi fermoso... Era espazo estraño,
era fóra do tempo, era atopía, acronía intensa. Eran
peixes rebulindo entre os cabelos. Era ruído, balbordo
de beleza. Era sensibilidade extrema, cotas altísimas...
Era o extremo do pracer... Era tanta a transparencia...

Utopía morta, vidros escachados, rumor de paxaros,
pavillóns abandonados, hortensias murchas... Dagas de
cristal, esgrima absoluta...

Era todo tan fermoso...

Utopía morta.

Utopía morta.

Ínsua poética.

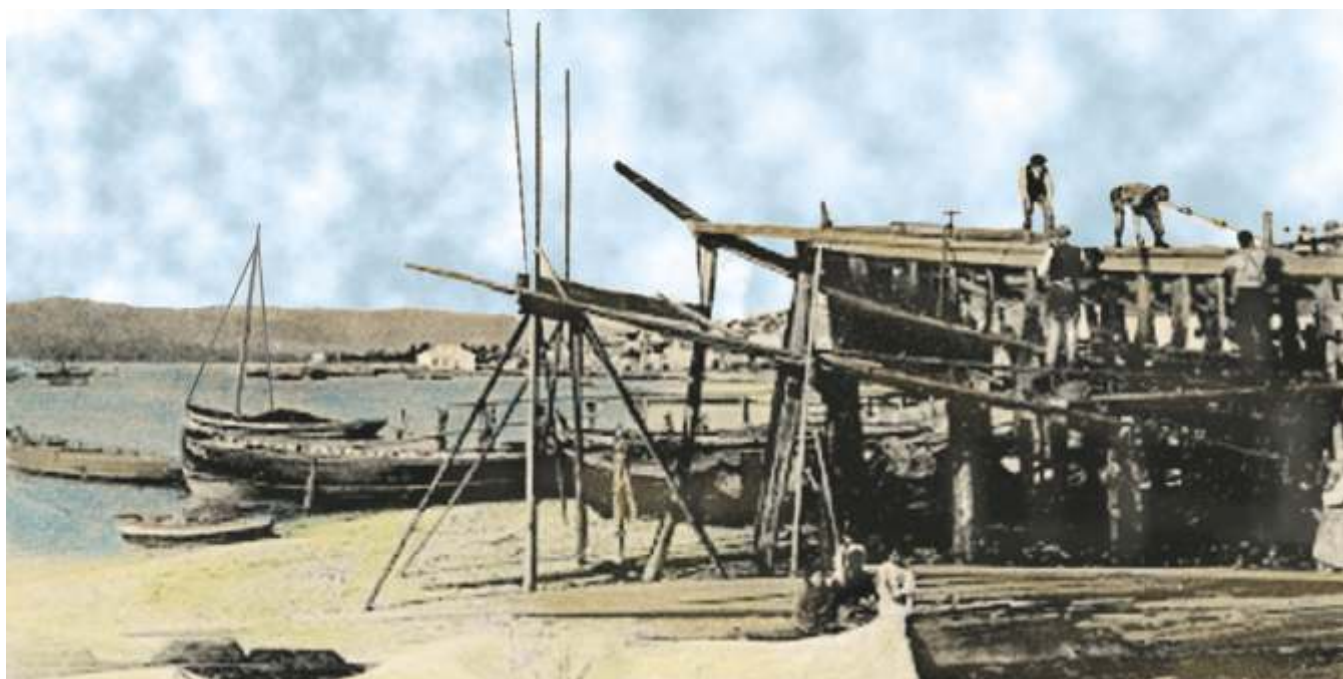


Lucía Novas

Carpinteiros de ribeira na bisbarra de Marín (1880-1890) Estudo das embarcacións¹

Lino J. Pazos

Enténdese por carpinteiro aquel home que con coñecementos, maioritariamente transmitidos polos seus maiores, se dedica á construción de embarcacións, especializándose nalgúns casos nun modelo ou clase determinada, ou facendo todo aquilo que lle pida o armador. Di Navarrete no seu “*Diccionario Marítimo español*”, que *carpinteiro é o que traballa ou labra as pezas da madeira que se empregan para formar unha embarcación*. E efectivamente, acolléndonos a unha das acepcións dese termo, labrar é darlle forma á madeira, convertendo unhas simples táboas nun barco que poda manterse a flote mentres navega...



Asteleiro na Praia do Tombo. Cantodarea a comezos do século XX

A nosa intención é coñecer aos carpinteiros dos que temos datos contrastados, tipos de embarcacións feitas por eles, entre 1880 e 1890, e, na maioría dos casos, o lugar onde traballaban, aínda que é de todos coñecido que nalgunhas xeiras, estes profesionais se desprazaban a determinados lugares ou

praias, coas súas ferramentas, para construír algún barco, chegando incluso a levantar un alboio onde resgardarse das inclemencias do tempo, todo isto efémero.

Cremos que para entender de carpintería é imprescindible ter un perfecto coñecemento da madei-

¹ Para realizar este traballo contei coa colaboración de J. M. Budiño Carlés, que foi quen de organizar o ficheiro de embarcacións.

ra, da súa corta, que debería facerse coa lúa min-
guante, preferentemente nos meses de decembro,
xaneiro ou febreiro (nese intre o zume baixa ás raí-
ces, polo que o tronco ten menos humidade e terá
menos enfermidades e pragas cando sexa cortado);
os mesmos carpinteiros desprazábanse en ocasións
ata os montes para comprobar as árbores e aquelas
polas coas que sería máis doado facer as cadernas,
rodas ou codastes, sobre todo nas embarcacións de
maior porte. Tamén contaban coas cuadrillas² que
abatían as árbores e cortaban as toradas no monte
baixándoas en carros de bois ata os estaleiros, onde
as amoreaban para despois facer as táboas no serra-
doiro, que non sempre pertencía ao carpinteiro.



A Nova Marina en Combarro. Ano 2000

² Contábanos Manuel González, Purro, mestre carpinteiro dos estaleiros da Banda do Río, de Bueu, que nos anos cincuenta, e posteriores, do século XX, traballaban no monte cortando árbores para as carpinterías, unha cuadrilla coñecida como “*dos portugueses*”, que facían ese traballo á perfección, dende botalos abaixo ata a súa entrega, transportados en carros de bois ata a porta dos seus estaleiros.

³ Entre a maquinaria adoitaba existir unha fragua coa que quentaban os ferros de calafatear, machadas e demais utensilios de ferro, para podelos afiar ou endereitar, unha pequena engra, sarxentas, afiadador das follas das serras, recipientes para quentar o alcatrán para o calafateado, pinturas, etc.

En realidade, soamente os máis importantes con-
taban con serra de cinta que puidese facelas de dife-
rentes medidas e grosos, limitándose ao uso de fer-
ramentas de man, serrón, aixola, machada cun bo
gume, etc.³, coas que darlle a forma final, axustán-
doas ás necesidades do barco.

Na maioría dos casos, as táboas eran somerxidas
na auga do mar antes da súa utilización co fin de sa-
carlle o zume e así evitar que apodrecesen, ou polo
menos que se retardase ese proceso. Tense por certo
que cando un carpinteiro é capaz de darlle vida a un
sinxelo bote, que navegue perfectamente, ese mes-
mo artesán é tamén quen de construír un barco de
altura, sempre que as súas instalacións e ferramen-
ta, operarios, etc., llo permitisen.

As primeiras anotacións que conseguimos extraer
dos Libros de “*Asiento*”, aínda que incompletos, iso
si, indicánnos que os barcos, construídos con made-
iras do país, piñeiro, sobre todo, e carballo para as
cadernas ou rodas e codastes, na súa maioría, non
duraban máis aló dunha ducia de anos, con honro-
sas excepcións. Así, vemos que no mes de xullo de
1880 matricúlase en Marín tres embarcacións,
dúas lanchas e un bote, enviándose esas mesmas
lanchas ao despece, unha aos 12 anos, e a outra a tan
só cinco; o bote duraría nove. Nestes listados con-
sultados comezan a figurar (1880-1890), aínda que
non en todos os apuntamentos, os mestres carpinte-
iros de ribeira que se adicaban á construción dos bar-
cos, dos que rescatamos os seus nomes, esloras, etc.

Cando se estuden estes datos habería que ter en
conta, para comprendermos o gran número de
embarcacións construídas, que nos falan dunha im-
portante demanda de peixe, debido posiblemente á
crise que sufriu a pesca na costa francesa, cando de-
sapareceu practicamente a presenza de sardiña nas
súas costas. Aínda que non temos referencias claras
de que o peixe o mercaran noutros portos, neste ca-
so español, di Xabier Brisset no seu artigo “*2ª Gue-
rra polas sardiñas (III)...*”, publicado na revista

“Nova Ardentia” nº 15 (2023), “*Cando xa existían máis de 160 fábricas (en Francia) e un negocio en franca expansión, sufriron a primeira crise da sardiña durante varios anos consecutivos (de 1880 a 1887, agás 1883) nos que as descargas nos seus peiraos quedaron reducidas a menos da metade. Entón, para poder atender a demanda, algúns fabricantes viron de procurar as sardiñas nas costas cantábricas e atlánticas da península Ibérica...*”. Ao citar os nomes das embarcacións tamén podemos percibir o cambio que pouco a pouco se vai notando entre os armadores, que deixan de bautizalas cos nomes do santoral, santos ou virxes, sobre todo, pasando a utilizar os das súas mulleres, xentilicios, etc.

Carpinteiros

Julián Acuña⁴ (Areosa), con estaleiro⁵ en Marín, botaría 17 botes de diferentes esloras, que van dende os 3,07 do *Tauro*, 4,87 do *Vad-Ras*, 4,59 do *Cáncer*, 3,84 do denominado *Dormido*, 4,28 *Gallego*, 6,47 *Perico*, 5,69 *Leviatán*, 6,07 *Hortensia*, 5,24 *Manuel*, 5,79 *Venus*, 6,02 *Peregrina*, 5,44 *Amador*, 4,24 *Pájaro*, 5,03 *Eduardo* (que foi o último que construíu nesta década), e os botes de tráfico, *Cuco*, de 6,33, *Adolfo* 6,00 e o *Feliz*, de 8,20. Tamén construíu cinco lanchas de considerables esloras, así, a *Géminis* acadou os 8,20 metros, *Isabel*, 11,30⁶, a *Felicidad*, 7,86, *Nuestra Señora del Triunfo*, 8,57, e 12,90 a *Valiente Espartero*.

Ademais, atreveuse cunha falúa⁷, a *Quince de Mayo*, de 7,84 metros de eslora, un galeón, bautizado como *Primitivo y Secundino e Los Gemelos*, de 11,74 metros, mandado construír polo fomentador da salga José Rocafort e Paratcha, de Marín, posiblemente para a compra de peixe a flote (*Fomentadores...*). En total, Julián Acuña construíu 24

embarcacións que sumaron un total de 159,58 metros de eslora.

Ignacio Cadilla, de Marín, botou dúas lanchas, a *Galicia*, de 6,58 metros de eslora, e a “*C y D*”, de 7,14 (valorada en 315 pts.). José María Cadilla, que traballou en Marín e Cantoarena, construíu un total de trece lanchas, entre los 5,76 metros de eslora y los 9,34 da *Victoria*, aínda que a maioría roldaban os oito metros. Así, nas súas instalacións botáronse a *Maruja*, de 7,80 metros, a *Garibaldi*, de 7,75, *La Peregrina*, de 7,78, *Juan*, 7,40, *Joven Bernarda*, 7,96, *San Antonio*, de 5,76, a *Victoria*, citada, de 9,34, *Navarra*, de 8,30, *Abril*, 8,49, *Benita*, 7,80, *Concepción*, 7,40, *Peregrina*, 8,60, e *Mariano*, de 8,55 metros.



Terceira, da Asoc. Ronsel, de Marín, fondeada en Pontevedra

Cadilla tamén construíría, nestes anos, catro botes, o *Tigre*, que acadarían os 4,90, *Charino*, para o servizo do porto, de 6,21, e o *Teresa* de 7,20, o mes-

⁴ Atopamos un Julián Acuña e un Julián Acuña Areosa, que consideramos unha soa persoa, aínda que puidesen ser pai e fillo, o mesmo que Ignacio Cadilla e José María Cadilla, ou o caso dos Souto.

⁵ Estes carpinteiros que citamos, todos eles recollidos nos listados da Capitanía Marítima de Marín e AHP de Pontevedra, posiblemente viviran das reparacións noutros barcos, ou incluso que exerceran de carpinteiros en terra, facendo carros do país (información facilitada por Gabriel Torres), botando pisos ou colocando portas, incluso de “*blanco*”, mobles para as vivendas dos seus conveciños, etc.

⁶ Esta embarcación podería considerarse como *lancha volanteira*, que se diferencia das de relinga que eran o resto das construídas en Marín, pola súa eslora, que chegaba a acadar os 15 metros.

⁷ O *Diccionario Marítimo* de Amich apunta que, “*Hacia finales del siglo XIX (espazo de tempo que nos ocupa), bote al servicio de la autoridad del puerto*”.

mo que o *Gordito*. As lanchas sumarían 102,93 metros de eslora, mentres que os botes acadarían os 25,51, aportando un total de 128,44 metros á flota. Como podemos apreciar por estes datos o Sr. Cadilla especializouse na construción de lanchas, aínda que non lle facía ascos a construír algúns botes.

Antonio Fandiño, de Marín, matricularía dous botes; o *Carmen*, de 4,12 metros de eslora, e o *Cecilita*, de 3,93. Ademais, atreveríase a construír unha lancha que acadaría os 11,80 metros, unha das máis grandes das que temos noticias nestes anos, nomeada *Ángela*. En total Antonio Fandiño aportaría á flota da ría 19,85 metros de eslora cos seus tres barcos.



Construción dunha lancha. Novembro 2001

Juan Fandiño, de Marín, aparece por primeira vez nos documentos consultados en febreiro de 1886, deixando de figurar Antonio Fandiño, polo que consideramos que serían pai e fillo. Botaría catro botes nestes cinco anos que restaban da década; o *Ángela*, de 5,96 metros de eslora, Francisco, de 4,83, *Frasquito*, 6,57, e un bote para o servizo no río, bautizado *Lérez*, de 5,65. Tamén botaría dúas lanchas, a *Pepita*, de 6,80, e *Pilar*, de 8 metros. O segundo membro da saga dos Fandiño construíría seis embarcacións que sumarían 37,81 metros de esloras.

Manuel Fariña (Cerrillo, Corbello, ou Carballo), traballaría en Loira, Aguete, Ardán e Estribela. As dúbidas medran con este carpinteiro que cremos era unha soa persoa, e así o facemos figurar, xa que os apelidos que aparecen nos documentos consultados

difiren entre eles, pasando de Cerrillo, Corbello a Carballo, sen solución de continuidade. Para complicar máis a cousa, os lugares onde traballou foron, Loira, Ardán, Estribela e Aguete, considerando que construía sobre as praias, a opción máis crible, e así o declaraba na Capitanía. Manuel Fariña atreveríase con case todo, botando botes, lanchas, e incluso un par de dornas, que ata agora non tiñamos visto.

Vintedous botes lanzou ao mar este prolífico carpinteiro (se é un so); o *Leonor*, de 6,20 metros de eslora, os 6,10, do *Emilia*, 5,24 do *Aldebarán*, 4,21 *Luchador*, 6,29, *San Ramón*, 6,59 do *San José*, 4,23 *Justo*, 4,83 *El Buen Viaje*, 6,62 *El Traidor*, 5,85 *San Benito*, 4,70 *Josefa*, 4,30 *Carmen*, 5,64 *La Rosa*, 4,28 *El Dirigido*, 4,70 *San José*, 4,28 *Boluntario (sic)*, 5,28 *La Luna*, 4,22 do *Rosalía*, 4,30 do *Argentino*, 4,76 do *Manolo*, 4,53 do *Fariña 1º*, e os 4,36 metros do *Tomás*.

En canto ás lanchas, Fariña botou oito unidades; *Carmen*, de 6,17 metros, *Pilar*, de 6,19, *Joaquina* de 6,24, *La Teresa*, 5,85, *Esperanza* 6,25, *El Héroe* 6,35, *Artículo* 6,83, e a *Sin Igual*, de 7,12. Ademais, como dixemos, o Sr. Fariña construíu dúas dornas, descoñecendo se foron de tope ou clásicas; unha, de 5,64 metros de eslora, nomeada *Sol*, e outra de 6,36, bautizada *Ardán*. Entre as 32 embarcacións sumaban 174,51 metros de eslora, dos que 12 correspondían ás dornas.

Luciano Pardavila, que botou os seus barcos en Marín e Mogor, tamén lle daba a todos os paus, que se di coloquialmente, así, foi quen de botar un par de botes, unha lancha e incluso unha dorna, traballando cara ao fin da década estudada, tanto que a lancha, nomeada *César*, de 10,12 metros de eslora, matriculouse en outubro de 1890. Os botes, de 4,17 e 5 metros bautizáronse como *Neptuno* e *Rosario*, respectivamente, e a dorna, de 5,47 metros de eslora, sería nomeada *El Amor*.

Antonio de Santiago (Fernández), de Marín, era un destacado membro da saga dos Santiago, que agrupaba carpinteiros e armadores, tratantes de pescado e outros empresarios que deixarían unha imprecedoira pegada na sociedade marinense que chega ata nosos días.

Vinte catro botes construíría este activo carpinteiro no seu estaleiro posiblemente instalado na praia da Comboa, ademais doutras vinte lanchas de pesca, o que o convirte no carpinteiro de ribeira máis importante da ría de Pontevedra, con corenta e catro embarcacións botadas neste período. Os botes, entre os que destaca o *Caseopea (sic)*, de 7,10 metros de eslora, arrancan co *Pepe*, de 4,21, os 4,04 do *Dudoso*, o bote de tráfico, *Virgen de los Dolores*, de 5,89, os 4,45 do *Benita*, 5,64 do *Rosario de Santiago*, 4,78, *Destino*, 4,63, *Madrugador*, 4,51, *Joven Antonio*, 4,57, *Americano*, 5,40, *Crisanto*, 5,80, *Pájaro*, 4,53, *Dolores*, 4,79, *Rosa*, 6,60, *Teresa*, 5,03, *Indalecia Díaz*, 5,90, *Febrero*, 5,10, *Por Esta Vez*, 5,05, *Oriental*, 5,40, *Marciana*, 5,70, *Antonio*, 4,28, *Francisca*, 5,78, *Nueva Carmen*, e os 5,44 do *Rufina Blanca*.

Das vinte lanchas construídas nesta época (1880-1890), sobresa a *Carmen*, cos seus 9,65 metros de eslora, sendo a menor a *Centelleador*, de tan so 6,47; o resto foron a *Soledad*, de 8,12, a primeira que se botou, *López*, de 7,53, *Luisa*, de 7,80, *Industriosa*, de 8,72, *Dominante*, de 8,85, *Pontevedresa*, 6,75, *Pilar del Norte*, 7,50, *Segunda Agradecida*, 7,57, *Miércoles*, 8,22, *Telmo*, 8,88, *Marciana*, 7,70, *Alfonso XII*, 8,50, *Princesa de Asturias*, 8,84, *María Carmen*, 9,03, *Aurora*, 8,33, *Saturna*, 9,47, *Martín*, de 8, e *El Valiente*, de 7,56, a última botada en 1890. Como pode verse, a maioría das lanchas botadas nestes anos superaban os 7,50 metros.

En total Antonio de Santiago aportaría á flota 124,62 metros de esloras, cos vinte catro botes construídos, e os 164,49 das vinte lanchas, o que nos dá un total de corenta e catro barcos e 289,11 metros de esloras.

Nos mesmos anos que traballaba Antonio de Santiago, atopamos a **Gabriel Santiago Villanueva**, posiblemente fillo ou sobriño (tentaremos aclarar o parentesco), que botaría entre Marín e Cantoarena 21 embarcacións; sete botes e catorce lanchas.

A flota de botes estaba formada polo *Divertido*, de 4,33 metros de eslora, *Enrique*, de 8,34, *Moscón*, 4,63, *Joven Pepito*, 4,60, *Consuelo*, 5,46, *Mercurio*, 6,10, e o *Lagarto*, de 4,03, o último que botou en 1890. En canto ás 14 lanchas, destacaríamos á *Carmen*, que acadaría os 10,09 metros de eslora, ou a

Adelina, con 8,80, as demais irían dende os 4,67 da *San José*, 6,22 *Aries*, 6,94 *Alcahueta*, 7,73 *Ignacia*, 7,80 *Libra*, e os mesmos (7,80) para a *Concepción*, os 7,96 da *Joven Dolores*, 8 metros *Virgo*, 8,06 *Vencedor de Pedro*, 8,48 da *Carmen*, 8,49 *La Descubierta*, e os 8,60 da *Dos Hermanos*. As 21 embarcacións matriculadas en Marín, aportarían á flota da ría un total de 147,13 metros de esloras, correspondéndolle 37,49 metros aos botes e 109,64 ás lanchas.



Bote A Pulso. Xullo 2000

Ignacio (María) Souto, ao que atopamos traballando en Ardán, Santo Tomé (de Piñeiro) ou Agüete, botou un total de 14 botes, polo que poderíamos consideralo como un especialista na construción deste tipo de embarcacións, e dúas dornas. Os botes, non serían de moi grandes dimensións; o menor acadaría 3,84 metros de eslora e o maior os 6,57, predominando os que estaban arredor dos catro e medio.

Arrancaríaa o Sr. Souto construíndo o *Agramunt*, de 6,18 metros de eslora, continuando co *San Blas*, de 4,44, *Francisco Pérez*, 4,44, *Quevedo*, de 4,48, *Alfonso*, 6,57, *Casimiro*, 5,05, *Dolores*, 4,09, *Agustín*, 4,83, *Marte*, 4,78, *Listo*, 4,30, *Joven Dolores*, 5,49, *Y...irt*, 5,22, *El Lindo*, 4,21, e o *San Vicente*, de 3,84, o máis pequeno.

Como dicíamos, Souto tamén botou dúas dornas, a *Monitor*, que acadaría os 3,84 (posible dorna polbeira), e a *Dolores*, de 5,15, seguramente xeiteira. As 16 embarcacións aportaría á flota da ría 76,91 metros de esloras, correspondéndolle 67,92 aos botes e tan so 8,99 ás dornas.

Houbo tamén unha serie de carpinteiros que construíron tan so unha embarcación, posiblemente para eles mesmos ou achegados, ou eses son os datos que

chegaron as nosas mans. Así, Simón Agulla construíu un bote en Marín nomeado *Leo*, de 6,57 metros de eslora. Imaxinamos que se trata do empresario da salga Simón Agulla Solabarrieta, que no último terzo do século XIX posuía fábricas en Marín e Beluso.

Tomás Cadilla, de Marín, posiblemente membro da saga dos Cadilla xa citados, botou en agosto de 1889 unha lancha nomeada *Francisca*, de 7,78 metros de eslora.

Manuel García, de Marín como carpinteiro de ribeira, matriculou un bote nomeado *Carmen*, de 5 metros de eslora, aparecendo por primeira e única vez en 1885.



Dornas. Xullo 1999

Agustín e Manuel Martínez, posiblemente familia, botaron en Cela e Pontevedra, respectivamente, dous botes, un de 4,43 nomeado *Antonio Pastoriza*, o *San Jorge*, de 4,35 metros e unha balandra de 11,30 metros de eslora nomeada *Rosaura* que se matriculou en Marín o 3 de xullo de 1889. A balandra é unha embarcación de vela, xeralmente dedicada ao tráfico de persoas ou mercadorías, que leva un só pau atiplado, ou sexa que carece de masteleiros, portando unha vela cangrexá e foque.

Francisco Piñeiro, de Cela, construíu unha lancha de 11,65 metros de eslora, nomeada *Habanera*, matriculada en Marín o 14 de setembro de 1873. Francisco Rodríguez González, contentaríase con botar un bote de 4,85 metros de eslora, bautizado

Alfredo, o mesmo que Andrés Manuel Santiago, de Marín, que construíu un bote de 4,70 metros de eslora, que nomeado *Ignacia*, foi matriculado en Marín o 2 de agosto de 1888. Outro, apelidado Santiago, pero coñecido como Felipe de Cantoarena, matricularía en outubro de 1890 un bote de 5,85 metros, que bautizaría *Vincenti*.

Nicolás Veiga Arrufana, de Marín, botaría no mesmo mes de outubro de 1890 un bote nomeado *Dos Amigos*, de 4,80 metros de eslora. O apelido Arrufana estaba ligado á salga dende os anos trinta do século que nos ocupa (ver *Fomentadores...*).

E finalizamos este percorrido polos carpinteiros de ribeira que traballaban na bisbarra de Marín con **Antonio Vidal**, que botaría o 24 de outubro de 1887 un bote nomeado *Manuel*.

Embarcacións

Pouco a pouco, os armadores foron deixando de bautizar as súas embarcacións con nomes extraídos do santoral, deixando de verse aqueles centos de barcos denominados *Virgen del Carmen*, *San José*, *San Miguel*, etc., e comezan a ollarse os nomes das mulleres, pais, fillos, etc.

Así, das embarcacións estudadas neste traballo vemos que ata o firmamento ten o seu espazo, con nomes como *Venus*, *Cáncer*, *Leo*, *La Luna*, *Caseopea*; incluso algúns nomes relacionados con persoeros, como, *Valiente Espartero*, *Garibaldi*, *Princesa de Asturias*; topónimos, *Galicia*, *Navarra*, *Ardán*; xentilicios, *Argentino*, *Americano*, *Galego...*; o curiosos, como *Vad-Ras* (recordando a batalla), *Leviatán*, *Pájaro*, *Dormido*, *Gordito*, *Luchador*, *Sin Igual*, *Dudoso*, *Centelleador*, *Dominante*, *Miércoles*, ou incluso a ocorrencia dun armador, que seguramente non cría nas supersticións, que bautizou o seu barco como *Lagarto...*

Os vinte e un carpinteiros localizados neste período estudado que abarca os anos comprendidos entre 1880 e 1890 construíron e matricularon en Marín un total de 181 embarcacións⁸, que lle aportaron á flota da ría 1.143 metros de esloras; encabezadas polos botes, dos que se botaron cento cinco, seguidos das

⁸ En realidade, en Marín matriculáronse 196 embarcacións, xa que dalgunhas non temos referencia dos seus construtores. Os custes declarados deben tomarse con precaución, pois sobre eles pagábanse os impostos, e moitas veces non eran reais.

sesenta e oito lanchas, por tan so catro dornas, unha falúa, un galeón e unha balandra.

Chama a atención que non houberse armadores que apostasen polo tráfico de persoas e mercadorías, como acontecía en portos como Noia, Corme, Vigo, etc., e que as dornas, que tanto pesaban na flota de Bueu, a penas tivesen presenza entre os encargos feitos aos artesáns marinenses. Quizais, algún día se faga unha comparativa entre as flotas da ría e veremos en realidade como estaban distribuídos os diferentes tipos de embarcacións, o que nos daría unha visión completa dos aparellos utilizados, zonas de pesca, polas súas esloras, puntais, etc.

O valor das embarcacións

O custe das embarcacións variaban ostensiblemente segundo fora o carpinteiro escollido, ademais de ter que contar coas necesidades de cada armador, aínda que, con excepcións, levaban un prezo por metro de eslora bastante común.

Cada artesán tería a súa tarifa, relacionada directamente coa madeira empregada; piñeiro para os costados e carballo para as cadernas, baos, roda ou codaste; os cravos utilizados; de ferro, incluso galvanizado, ou cobre, xeralmente utilizados na obra viva naquelas embarcacións que se supoñía ían durar máis; as poleas necesarias, se é que encargábase tamén de aparelhar a embarcación, cousa que non sabemos a ciencia certa, o pau, ou paus, remos, fondeo, cabos, etc., si podían ir no prezo, o que incrementaría considerablemente o custe final do barco.

Entre as embarcacións estudadas escollemos sen ningún tipo de preferencia, doce, pertencentes a cinco anos diferentes, para intentar buscar un nexo común entre os custes dos diferentes profesionais e o tipo de barco construído.

Así, en 1880 comprobamos que unha lancha de 7,14 metros de eslora tiña un custo de 315 pesetas, mentres que un bote de 6,18 acadaba as 190, o que nos da un prezo por metro de eslora de 44,12 pesetas para a lancha e tan solo 30,74 para o bote. Esta mesma operación a fixemos para 1885; a lancha viña a custar 46,23 pesetas o metro, e o bote 26,83. En 1886 o bote o atopamos a 23,33 (tamén vimos un

de 33,56), mentres que a lancha de 5,76 metros baixaba, como excepción, a 26,41.

En 1888 a lancha, escollida ao azar, custaba 46,36 pesetas o metro, e o bote 23,58; en 1890, último ano estudado, collemos unha lancha que tiña un custe de 49,40 pesetas o metros (outra 26,45) e un bote 19,80.

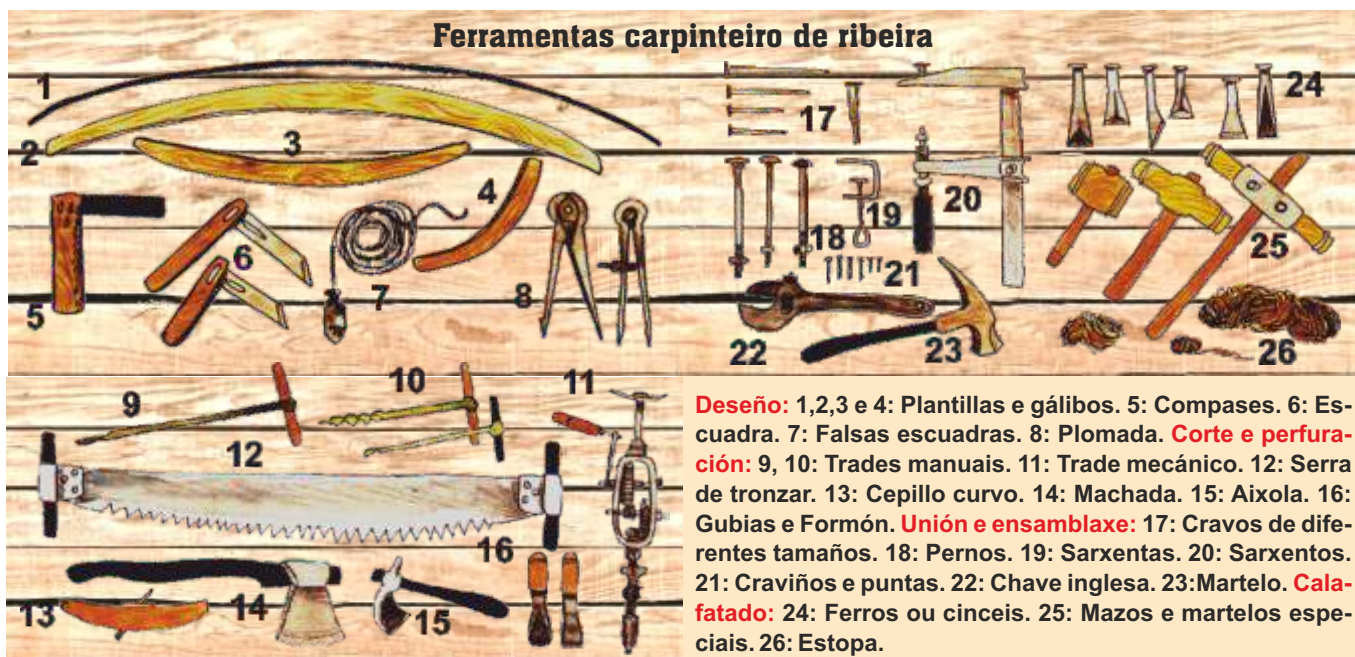
Por certo, de todas estas embarcacións, soamente dúas foron dadas de baixa por efecto dos temporais, tratábase das lanchas nomeadas *Abril* e *Adelina*, as demais foron pasando de man en man ou “*desguazadas por inservibles*”.



Dorna. Xaneiro 1997

Estes datos, que para sacar unha conclusión sería terían que ser máis completos, cousa que non o permite este traballo, apuntan a que a carpintería de ribeira en Marín, e a súa contorna, apenas variou de prezo na década estudada (en realidade foron once anos) movéndose o custe por metro de eslora entre as 40 e as 50 pesetas para as lanchas, e as 19 e as 26 para os botes, moito máis lixeiros, e consecuentemente necesitados de menos madeira, ferraxes, etc., e con menos man de obra.

9 A medida máis utilizada polos carpinteiros eran as cuartas de 21 cm, pero nestes listados oficiais figuran metros.



Chama a atención as poucas dornas botadas nestes anos, o que nos indica que este tipo de embarcación secular a penas era xa utilizada polos mariñeiros do saco da ría, quedando relegada a Bueu e á illa de Ons.

As cinco dornas localizadas neste estudo a penas acadarían os 6 metros de eslora, sendo a maior de 6,36 metros, e a menor, de 3,84, pero dado que este tipo de embarcacións se miden por “cuartas de quilla” e as anotacións oficiais non a fan figurar, quedámonos co que nos di Ricardo Mora naquel imprescindible libro “*Hombres y dornas*”: *Su tamaño oscila entre siete y dieciseis cuartas de quilla que es*

como las miden. Y, dados los grandes lanzamientos de proa y popa, una dorna de siete cuartas tiene cuatro metros de eslora, y una de dieciseis alcanza los siete metros. Esta última, xeiteira, tiene cubierta la proa, en cuyo espacio, tilla, caben tres hombres tumbados”¹⁰.

Os seus armadores eran todos veciños do concello de Marín; Santo Tomé de Piñeiro (dúas) Ardán, Loira e Aguete. Os carpinteiros foron **Ignacio Souto** (dúas) **Manuel Fariña** (dúas), e **Luciano Pardavilla**, de Marín, Ardán, e Santo Tomé, respectivamente. As dornas, nomeadas *Sol* (5,64 metros de eslora), *Monitor* (3,84), *Dolores* (5,15), *Ardán* (6,36) e



Asteleiros da praia da Mouta. Marín 1920

El Amor (5,47), tiveron un custe de 80, 50, 100, 160 y 150 pesetas cadansua, o que nos da unha media de 20,40 pesetas metro de eslora.

O carpinteiro **Manuel Fariña** cobrou polas dúas embarcacións construídas, a 14,18 ptas. o metro de eslora (1886) e a 25,15 en 1890, mentres que **Ignacio Souto**, en 1888, recibiu 13 e 19,45 ptas. e **Luciano Pardavilla**, en outubro de 1890 cobrou a 27,42 pesetas o metro de eslora.

¹⁰ A *Celia*, estudada por Staffan Mörling en “*Las embarcaciones tradicionales de Galicia*”, media sete cuartas de quilla, que supoñían 4,10 metros de eslora, contando cos saíntes de proa e popa.

O Faro de Ons

Un monumento cultural nunha importante acrópole

Celestino Pardellas de Blas

Din que os primeiros Faros do mundo foron construídos polos gregos alá polo século V a. C., xurdiron pola necesidade de ampliar as rutas no comercio marítimo. As marcas que existían para unha navegación segura, quedábanse curtas e obsoletas, polo que comezaron a facer fogueiras en zonas elevadas con doada visualización e localización nocturna e, co fin de preservalas dos temporais, construíron armazóns que foron mellorando posteriormente. Co paso do tempo, colocáronlles cubertas reflectoras para incrementar a luz e que tiveran unha mellor visualización a longas distancias.

Das diferentes definicións de Faro podemos dicir que: *É unha cúpula que emite sinais luminosas, situada na costa, polo xeral en terra firme, para aviso costeiro a navegantes e que sigue un código descriptivo que o identifica. Para o seu mellor funcionamento, xurdiu o oficio de Fareiro.*

Pasaron os anos e esas Torres costeiras, despois de superar moitas historias, intrigas, crónicas, relatos ..., pero, sobre todo de servir, xunto cos Torreiros, para axuda á navegación, agora están a sufrir unha reconversión que sen deixar, polo momento, o seu labor e importantísimo servizo marítimo, ven como perden o calor humano que lles daba o Fareiro, e as súas instalacións pasan a reestruturarse para outros cometidos.

O motivo de tal reordenación é a modernización destes sinais que pasaron a ser automáticos e controlados desde as oficinas de Portos, sen esquecer nos dos actuais medios electrónicos de apoio á navegación de que dispoñen hoxe en día os barcos, polo

que a figura do Fareiro xa non é necesaria e polo tanto esas instalacións, agás a lanterna e algún espazo necesario para a maquinaria, convértense para a administración nuns edificios que polas súas características e situación, van a representar un elevado custo económico de mantemento que non están dispostos a asumir.



Faro de cabo Silleiro. Baiona. Un dos últimos en incorporarse a Faro hotel

Dende hai uns anos os Faros, polo menos os da costa galega, están a sufrir esa reorganización e podemos comprobar que todos tiran cara a hostalería e restauración. Esta nova vida para os Faros, pode ser unha saída sedutora e atraínte, en especial, pola súa espectacular posición ao longo da costa, xa que están situados nos lugares máis impresionantes e sorprendentes do noso litoral, o que leva consigo un enorme atractivo e un embruxo que sería difícil de describir e que provoca un interese cara a eles e dalles unhas posibilidades turísticas extraordinarias, aínda sendo, en moitos casos, exiguos en espazo, o

que trae complicacións para a súa rendibilidade. De todos os Faros que se atopan ao longo da costa galega, temos que diferenciar os que están situados nas illas pois, aparte do encanto que xa teñen de por si, hai que sumarlle o feito de estaren emprazados nunha illa, o que provoca unha dobre fascinación e atractivo; e se aínda seguimos sumándolle que esa illa é parte integrante dun Parque Nacional, o embruxo convértese nun éxtase indescribible.



Foto cedida por F. Alonso Romero



O antigo Faro de Ons en 1867

Arquivo Autoridade Portuaria Marín-Pontevedra

O FARO DAILLA DE ONS

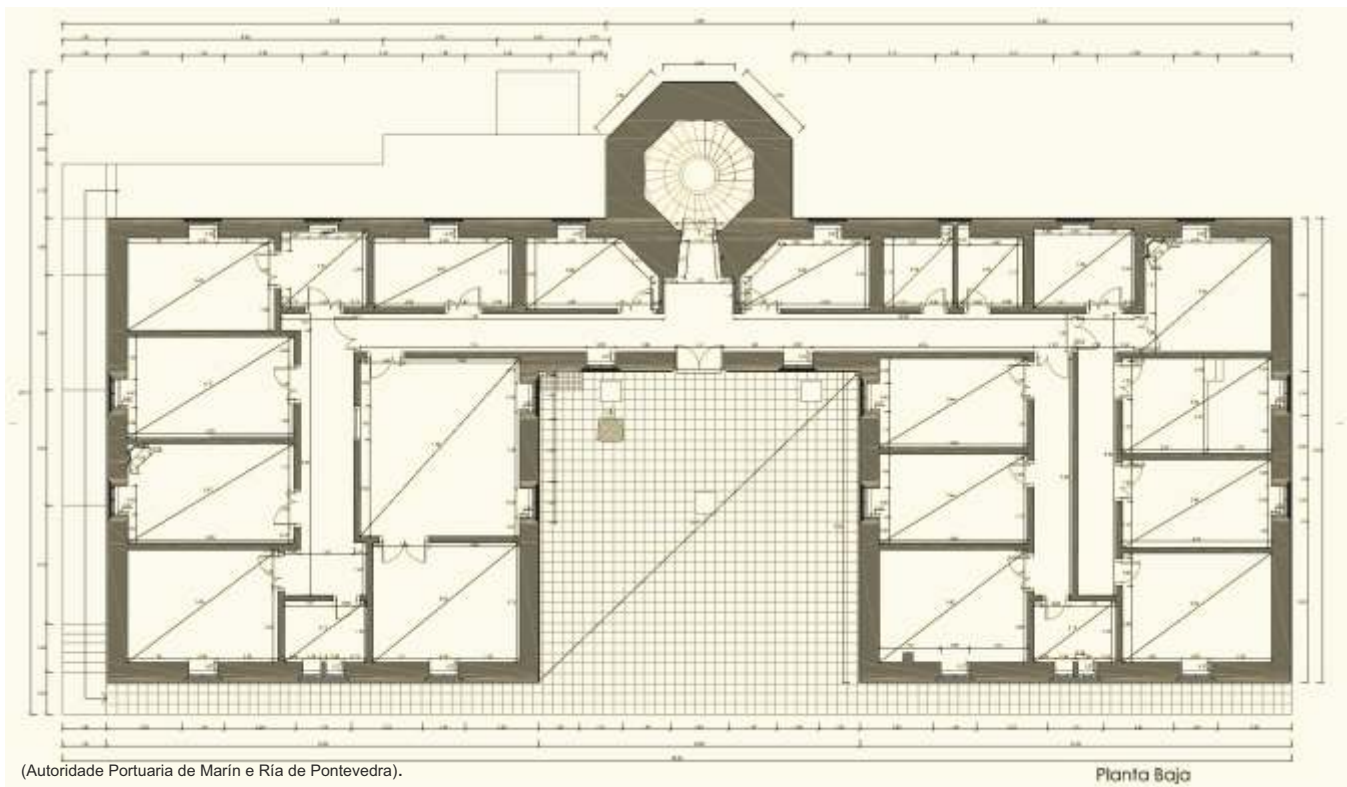
Sen entrar a comentar a súa historia e características, que podemos ler en centos de páxinas de internet, si imos buscar unha posible opción que evite a súa dedicación como espazo hostaleiro. En primeiro lugar, coidamos que Ons ten unha oferta hostaleira suficiente para o número de visitantes que permite o PRUX (Plan Reitor de Uso e Xestión), pois ten hostais con habitacións, apartamentos, cámping, un campamento xuvenil e, quizais en pouco tempo, algunhas das casas veciñais se podan converter en vivendas turísticas. Dentro da parte de restauración, conta con tres bares-restaurantes, que ben organizados en quendas de comida, tamén cobren a demanda diaria que poda xurdir.

É por iso que engadir un hostel ou restaurante a maiores no Faro, sería redundar demasiado nesta oferta, por iso, e tendo en conta que Ons é parte integrante do único Parque Nacional galego, que é unha illa habitada cunha importantísima historia que vén dende épocas paleolíticas, que conta cunha cultura popular única que se formou ao longo de dous séculos de total illamento que sufriron os seus habitantes, con aspectos naturais e medioambientais de considerable valor, cunhas características económicas

Pero, ollo!!!, non miramos os Faros do Parque Nacional convertidos en hoteis e restaurantes, sendo moitos os motivos que poderíamos esgrimir na contra deste uso. Como coidamos que algunhas destas illas xa teñen unha oferta turística respectable e ás outras non lle fai falla para non destruír o seu impresionante atractivo é polo que ofrecemos unha alternativa máis acorde coas características que ofrecen, e esta non é outra que a Oferta Cultural.

de interese representadas pola agricultura e, sobre todo, pola pesca, que posúe unha arquitectura popular mariñeira que foi considerada como a mellor conservada de todo o litoral galego,..., e que se converteu nos últimos anos nun atractivo turístico, o **Faro** pode representar e simbolizar un elemento arquitectónico que logre albergar no seu interior uns espazos de interpretación cultural sobre os Faros, os Fareiros, os Naufraxios da contorna..., e acoller unha Biblioteca e un espazo de traballo, estudo e investigación sobre todas as importantísimas características que esta Illa posúe.





Plano do interior do Faro da Illa de Ons

O Faro de Ons, por mor da súa amplitude, podería acubillar unha parte museística sobre a temática dos *Faros e Fareiros* e tamén admitir, unha ou varias salas para informar, expoñer e relatar temas referentes á cultura mariñeira. Neste apartado tamén habería que destacar pola súa singularidade e fascinación..., pola curiosidade que provoca, por mor da súa historia, información, fotos, hemeroteca, vídeos, documentais, etc., os restos dos numerosos *Naufraixios* que tiveron lugar nas súas proximidades. Segundo o espazo dispoñible, tamén se podería ilustrar aos visitantes sobre a cultura económica-pesqueira da propia illa.

O importante é que o Faro de Ons, como recinto cultural, conteña, mostre e presente uns elementos diferenciadores, con respecto aos demais Museos do Mar que podemos atopar ao longo da costa galega, que provoquen un incentivo e interese cara el, que faga que a visita sexa obrigada para todas as persoas que cheguen á Illa de Ons.

É por iso que os catro elementos que propoñemos: Faros, fareiros, naufraxios e biblioteca-investigación, sexan un estímulo ideal para conseguir esa distinción, que co xa instaurado Centro de Visitantes no barrio de Curro onde se mostra a parte

natural, histórica, arqueolóxica e etnográfica da Illa, teremos un perfecto e harmónico conxunto cultural que aportará ao Parque Nacional das Illas Atlánticas un alto nivel interpretativo que o erguerá a ser un dos mellores de España.

Por dar unha ideas, a grandes trazos, sobre as posibilidades de exposición desas catro unidades culturais propostas para o Faro de Ons, comentaremos:

Museo dos Faros: Ata o ano 2023, nunha das salas do Faro de Ons, había expostos un bo número de aparellos relacionados co propio Faro da Illa e doutros das proximidades.



Algunhas das pezas que se exhibían no museo do Faro

Eses mesmos elementos, con outros novos que a Autoridade Portuaria pode aportar de diferentes puntos da ría de Pontevedra, xunto con paneis explicativos, fotos, mapas..., e, o que sería interesantísimo, unha recreación do funcionamento do sistema de petróleo que tivo o de Ons, máis todo aquilo que coiden conveniente os técnicos e que poden contribuír a unha mellor didáctica sobre os Faros, poderían dedicárselle unha ou varias salas.

Tamén sería interesante, axudado con fotos e planos que supoñemos terá a Autoridade Portuaria, expoñer os diferentes aspectos que tivo o Faro de Ons a través do tempo. Sen esquecernos de ir ampliando estas mostras con todo aquilo que posteriormente e segundo as investigacións que se fagan, se poidan ir aportando.

Os Fareiros: A parte humana do Faro é importantísima. Ao longo de case século e medio dende a súa inauguración, pasaron un bo número de Fareiros polas súas instalacións. Estamos seguros que existe moita documentación sobre eles na Autoridade Portuaria así como fotos, aparellos empregados, escritos, datos, diarios..., que nos poden achegar á humanización do Faro e con iso á vida dos torreiros que non debeu ser fácil nunha illa.

Neste sentido e tendo en conta que Ons, dende 1810, estivo habitada, o podelo ensinar e así conseguir comprender como sería a vida e a relación entre os fareiros e os veciños, sería moi instrutivo para profundar nas relacións humanas entre persoas cunha importante preparación, como eran os Fareiros, e os veciños que, por circunstancias da vida, o seu nivel cultural era moi baixo.

Sabemos, segundo contan os aunienses, que os fareiros en Ons, non só cumprían co seu labor profesional como técnicos de sinais marítimos, senón que ta-

mén chegaron a exercer de médicos, practicantes, psicólogos, mestres..., e ata de árbitros cando se organizaba algún partido.

Naufraixios: Ons está situada nunha zona marítima privilexiada para a navegación sendo unha das mellores entradas por mar cara ao continente, de aí que as súas augas, ao longo dos séculos, foran frecuentadas por todo tipo de embarcacións, dende comerciais ata pesqueiras, sen esquecernos das numerosas razzias que sufriron e que provocaron o seu abandono durante espazos máis ou menos prolongados de tempo.

Este considerable ir e vir de embarcacións, tendo en conta que tamén é unha zona de pesca importantísima e que conta con numerosos e perigosos baixos, provocou que houbese nas súas proximidades múltiples accidentes marítimos, moitos dos cales remataron en encallamentos, danos nas embarcacións, naufraxios e, o máis grave, perda de vidas humanas.

NOME	DATA	LUGAR	VÍTIMAS
<i>Barco de gran porte</i>	1596	Ons?	Máis de 40
<i>Francés</i>	1604	Ons	1
<i>Brilliant</i>	04-12-1799	Cercanías Ons?	?
- Raposo - Alcudia	?-?-1801	Cercanías de Ons?	?
<i>Vizcaya</i>	1884	Ons	
<i>San Andrés</i>	18-09-1886	Ons	?
<i>San Juan Bautista</i>	20-11-1893	Ons	5
<i>Manuel</i>	14-05-1894	Ons	1
(Un patache) ¿	24-10-1900	Ons	1
<i>Carmen</i>	21-01-1918	Proximidades Ons	11
<i>Unión Pesquera</i>	1925	Ons	
<i>Pepita Sobral</i>	01-03-1928	Melide-Ons	0
<i>Constante</i>	17-10-1930	Melide-Ons	0
<i>Azaña</i>	¿-¿-1932	Ons - Sábvora	19
<i>Conde de Venadito</i>	16/06/ 1936	Cercanías de Ons	0
<i>Barsac</i>	09-01-1940	Onza	17
<i>Campos</i>	17-11-1942	Onza	21
<i>María Luisa</i>	10-11-1950	Onza	16
<i>Ciclope</i>	23-10-1952	Onza	7
<i>Santiago Cerviño</i>	18-11-1959	Onza	12
<i>General Mola</i>	23-12-1959	Freitosa-Ons	0
<i>Bella Otero</i>	05-08-1967	Onza	0
<i>Nuevo Maruja Costa</i>	31-10-1972	Ons	6
<i>Cordero González</i>	30-08-1975	Melide-Ons	0
<i>Soy de Ons</i>	¿-07-1979	Laxe do Crego-Ons	0
<i>Nuevo Virgen del Carmen</i>	17-02-1998	Onza	1

Naufraixios nas proximidades de Ons, moitos deles interesantes pecios para visitar e investigar



O submarino "General Mola" que encallou ao carón da Illa Freitosa, ao oeste de Ons.

Esta temática sería de grande interese para os visitantes, e se ademais se puidera contar con bo asesoramento de especialistas (Entre os que quero destacar aos Historiadores Navais: Lino J. Pazos Pérez e Yago Abilleira, así como ao "Club de Buceo Ons", que realizaron numerosas investigacións e mergullaron moitos pecios nas augas da Illa), serían de gran axuda á hora da montaxe sobre esta materia.



Veciños de Ons fronte ao faro en 1967

Biblioteca e Espazo para Investigación: O Parque Nacional, dende a súa creación, espertou unha importante tendencia investigadora sobre todos os aspectos destas illas. O Centro de Interpretación de Vigo, así como os diferentes Centros de Visitantes emprazados nas propias illas, ofrécenlle aos viaxeiros unha ampla oferta cultural.

Pero coidamos que fai falla unha boa Biblioteca, xeral no Centro de Interpretación de Vigo, e particular de cada illa nos Centros respectivos.

Ao seu carón, un espazo ben preparado e con material adecuado para permitir aos investigadores poder realizar pescudas e traballo de campo in situ.

Unha biblioteca especializada en todas as peculiaridades de cada illa, xunto aos elementos que acabamos de describir para a musealización do Faro de Ons, sería un importante atractivo que serviría de estímulo aos investigadores que queiran traballar sobre esta Illa.

Xa por último, non queremos esquecernos da figura dun **Técnico-Dinamizador** que sexa quen de poñer todo a andar e que saiba coordinarse perfectamente con todas as persoas e organismos que

farían posible que tanto o Faro como o Centro de Visitantes sexan uns **Espazos Activos** que esperten fascinación por esta Illa, polas demais do Parque e pola cultural en xeral.



A torre do Faro ofrece vistas exclusivas sobre a Illa, a Ria e o mar



Arredor de Grândola

50 Anos da Revolução dos Cravos en Portugal

Salvador Rodríguez

Non se trata, pola presente, de rachar un mito, nin moito menos, senón de contar o que en realidade aconteceu entre a noite do 24 e a madrugada do 25 de abril de 1974, cando en Portugal comezou, e al-gún diría que cáseque rematou, a revolución máis curta da historia contemporánea, aquela Revolución dos Cravos que provocou a caída dunha ditadura que duraba xa 48 anos.

Jose “Zeca” Afonso gravara en Hérouville (Francia) entre o 11 de outubro e o 4 de novembro de 1971, o seu álbum “Cantigas de Maio” no que fi-guraba, en quinto lugar, “Grândola vi-la morena”, peza composta en homenaxe á Sociedade Musical Fraternidade Operária Grandolense, que viña desenvolvendo un tan exemplar traballo musical e cultural que abraiara ao mesmísimo Zeca.

Dalgunhas das cancións incluídas en “Cantigas de Maio” foran prohibidas a súas emisións, reproducións e interpretacións en público polo Goberno de Marcelo Caetano, entre elas unha que xa chamara moito a atención dalgúns dos principais líderes da revolta, quen empezaron a comentar a posibilidade de emitir unha delas pola radio como sinal para que as tropas saisen dos seus cuarteis e tomasen, pacificamente, as rúas de Lisboa. E ao cabo, todo eles concordaron nesa idea. Porén, houbo que facer unha pequena modificación nos plans. E non, a canción elixida non fora “Grândola”, senón outra, tamén composta e intepretada por Zeca, a titulada “Ven-

ham mais cinco!”, moi do gusto de Otelo Saraiva de Carvalho, sen dúbida o máis destacado ideólogo da Revolución.



José Afonso “O Zeca” debuxado por Xulio Formoso

Segundo conta o xornalista Diego Carcedo no seu libro “Fusiles y claveles”, durante unha das últimas reunións previas ao golpe, Saraiva de Carvalho e o capitán Costa Martins acordaron co locutor de Emissores Associados de Lisboa, João Paulo Dinis, a emisión dun primeiro sinal musical de mobilización, mais aínda tardaron en poñerse dacordo no asunto do “repertorio”. Tivo que ser o citado Dinis quen rematase de convencelos para que elixisen outra peza, xustificando a decisión en dúas razóns: que “Venham mais cinco!” non era un “tipo de canción” do estilo das que se emitían a cotío por Emissores Associados (o cal podería causar suspicacias) e que esta emisora non acadaba escoitarse máis aló dun ra-

tio reducido a Lisboa e algunhas da súas vilas limítrofes.

E foi así como se elixiu “E depois do adeus”, de M. Paulo de Carvalho, cantante que se presentara aquel mesmo ano 74 ao Festival de Eurovisión celebrado el 6 de abril en Brighton (Inglaterra). Dinis tamén suxeriu que, unha vez en marcha a *Revolução*, se emitise unha canción de Zeca, pero non “Venham mais cinco!”, tan do gosto de Oteló, senón, precisamente, “Grândola vila morena”, que o xornalista consideraba máis axeitada.

Pero aquela no foi a única reunión dos militares rebeldes cunha emisora radiofónica. Diego Carcedo tamén narra que os sublevados contactaron cos redactores do programa cultural “Limite”, do canal católico Rádio Renascença, cuxas emisións chegaban a cáseque todo Portugal, para que con “Grândola” se abrise a que sería histórica xornada do día 25.

E que aconteceu? Pois que ás 22.55 horas do 24 de abril emitíuse “E depois do adeus” de Paulo de Carvalho a traveso das ondas de Emissores Associados e que, ás 00.20h. do día seguinte, xa no 25 de Abril, no programa “Limite” de Rádio Renascença se fixese o propio con “Grândola”, que era o segundo e derradeiro sinal para poñer a andar o movemento revolucionario que faría caír o réxime autoritario que fundara medio século antes António de Oliveira Salazar.

Manuel Paulo de Carvalho Costa, o eurovisivo, coñecido artisticamente por Paulo de Carvalho, daquela viña ser un xeito de Julio Iglesias á portuguesa, coa diferenza de que a súa fama rara vez traspasara as fronteiras do seu país, agás neses festivais, porque non somentes representara a Portugal no de Eurovisión de 1974, senón que, asemade, participou posteriormente no de 1977, malia que como membro dun conxunto musical chamado “Os Amigos”. E aínda estivo a piques de acudir en máis ocasións, xa que se presentara á preselección das edicións de 1971, 1973, 1975 y 1984, ficando en todas elas nos postos máis destacados da clasificación nacional portuguesa, pero sen obter a “medalla de ouro”.



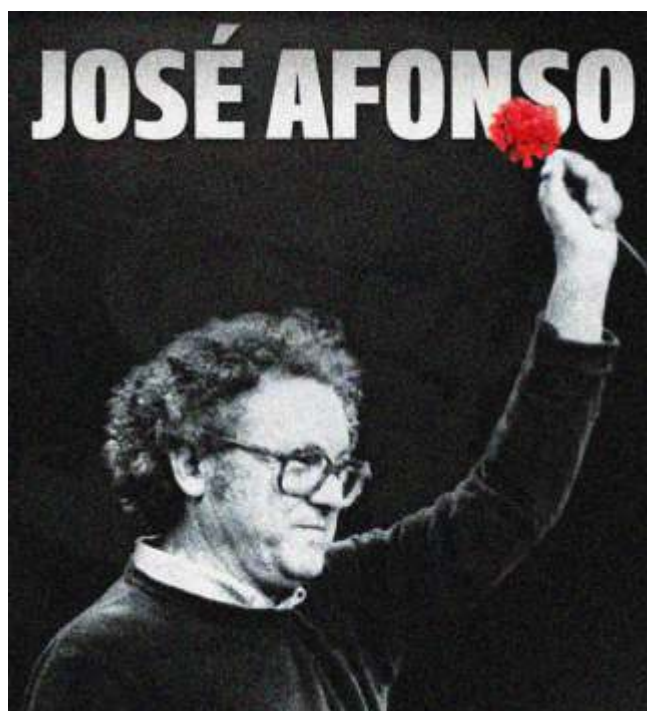
Paulo de Carvalho

Mais, hai que dicir que o non ter conseguido honorábeis clasificacións nas dúas veces en que si interveu (de feito, nunha delas quedou de último), non minguou a súa brillante traxectoria musical, porque sempre amosou ser un artista de moita prestancia, dotado dunha magnífica voz, e respectado no só polo seu público máis fiel, senón por outros que nunca compartiron o seu estilo “lixeiro”.

Galicia, Zeca e Grândola

José Afonso foi un home moi vencellado a Galicia, coa que durante toda a súa vida se sentiu irmandado sentimental e culturalmente. Sintonizou moi ben, no seu momento, cos cantautores de Voces Ceibes, nomeadamente con Benedicto, que foi o principal artífice de que “Grândola vila morena” fose interpretada en directo por primeira vez, tras da gravación de “Cantigas de Maio”, en Santiago de Compostela.

O 9 de maio de 1972 cando, na que probabelmente fose su primeira xira por España, centrada en Galicia, Zeca cantou a peza diante de, segundo reflicten as crónicas, perto de dúas mil persoas no Burgo das Nacións de Compostela, durante un acto presentado





A última actuación do Zeca en Galicia foi o 8 de agosto de 1981 no Parque de Castrelos, acompañado de Janita Salomé, Júlio Pereira e Sérgio Mestre.

por Emilio Pérez Touriño (logo sería presidente da Xunta) que naquela altura era delegado dos estudantes da Facultade de Económicas). A lendaria velada organizada, ademais de por Benedicto, por Xaime Quessada e Acisclo Manzano, forma parte daqueles anos, principios dos 70, nos que eran frecuentes as mobilizacións estudiantís en Santiago e, ao tempo, as folgas do sector naval rexistradas en Vigo e Ferrol.

Zeca tamén foi moi querido en Vigo, de feito, o 2 de setembro de 1985 arredor de 20.000 persoas asistiron no hoxe mítico Auditorio de Castrelos a unha grande homenaxe que, en realidade, tiña como ob-

xectivo recadar fondos económicos para o tratamento médico da grave enfermidade neurodegenerativa que padecía, un desgaste interno da médula e os músculos, que ía paralisando o seu corpo progresivamente.

Afonso non foi quen de enviar una cinta coa su voz, como el pretendía, pero mandou un telegrama “para afirmar a miña grande amizade á terra e os pobos galegos, cos que ao longo dos anos mantiven as mellores relacións, e para manifestar tamén a miña enteira solidariedade coa loita polo recoñecemento efetivo da lingua e cultura galegas”.

Moitos dos artistas participantes naquel evento renunciaron a cobrar, e recadouise perto de medio millón de pesetas. José Zeca Afonso finaba en Setúbal, menos de dous anos despois, o 23 de febreiro de 1987, aos 57 anos de idade.



Algúns dos músicos que interviron no Festival Poético e Musical celebrado en Castrelos o 31 de agosto de 1985 en Homenaxe ao Zeca.

Illas españolas esquecidas no Océano Pacífico

Xerardo Dasairas

Hai xa uns cantos anos que este avatar histórico nos chamou a atención e incluso foi noticia en moitos medios de comunicación que recollían a existencia no medio do Océano Pacífico dunhas illas aínda pertencentes á Coroa española. Logo soubemos dunha singradura que partiría de Combarro, o 4 de Novembro de 2017 para tentar (sabemos que fracasou o 13 de febreiro de 2018) de lle dar unha volta ao globo nun veleiro de 14,3 metros, chamado *Moflete*, tripulado por tres galegos e un manchego, dotado de modernos sistemas de comunicación.

Ao mencionarse que na súa derrota, tiñan pensado pasar polas devanditas illas, retomamos, xa que logo, a intención de comentar a singular situación histórica dunhas pequena terras insulares que semellan tiradas dun relato de Álvaro Cunqueiro.

Despois de se iren independizando as colonias de América do imperio español no ano 1898, ao perder a guerra contra os EEUU, España vai ceder as últimas colonias do Caribe (Cuba, Porto Rico) e tamén algunhas posesións no Pacífico como as Filipinas e logo a illa de Guam en 1899.



Ademais destes territorios de ultramar, España contaba no Pacífico cos arquipélagos das Carolinas, Palaos e Marianas que mediante un tratado se lle ían vender ao imperio alemán na mesma data. Mais, afóra deste acordo habían ficar esquecidas catro pequenos atoles (illas coralinas cunha lagoa no medio) chamados daquela Guedes, Coroa, Pescadores e Ocea, enclavados na chamada Micronesia española e cuxa localización se sitúa entre Melanesia e Polinesia no medio do Océano Pacífico.

Portanto, estas catro illas, aínda que ignoradas, seguirían estando baixo soberanía española ata que no ano 1948 un investigador do CSIC, Emilio Pastor, ao contrastar uns documentos, veu acreditar que estas illas quedarán fóra dos tratados asinados cos ianquis e os alemáns. Ao poñer isto en coñecemento do goberno de Franco, celebrouse o 12 de xaneiro deste ano un Consello de Ministros que, como noutros moitos asuntos, lle concedeu pouco interese a estas illas, aducindo que non posuían ningún valor económico nin estratéxico.

Dise que o propio Francisco Franco chegou a declarar que *mentres non se aclare o asunto, procede esperar antes de efectuar xestión algunha cos Estados Unidos ou coas potencias amigas que forman parte da ONU, xa que España non pertence a este organismo e sería este quen debería resolver sobre a sorte definitiva desas illas da Micronesia que pertenceron ao Xapón.*

Tampouco, desde aquela data, ningún Executivo posterior, nin sequera algún dos da época democrática, mostrarían interese sobre elas, aínda que na actualidade poderían ser explotadas como destino turístico como logo fixeron os franceses coas Seicheilles, os ianquis con Hawai... ou incluso como caladoiros de pesca.

Mais agora, co paso dos anos, o asunto semella ser máis complexo, pois moitos países emerxentes na zona, xa as levan usufrutuándoas desde hai tantos anos que conlevaría un árduo proceso internacional de reclamación. Estas illas ou atoles incluso mudaron de nome neste longo periodo e a chamada illa de

O descubrimento destas illas

Armada de García de Loaiza saíndo da Coruña 1525



Estas illas foran descubertas no ano 1537 por Hernando de Grijalva, explorador e conquistador español que navegara moito tempo con Hernán Cortés e que nese ano decidiu facer exploracións polo Pacífico a bordo da nave Santiago. Porén, sería este o seu último descubrimento e viaxe, xa que nese mesmo ano morrería a mans da súa tripulación tras un motín. Logo, por temor ás represalias, decidiron encamiñar o barco cara ás Molucas, territorio que os tratados asinados por España lle tiñan recoñecido a Portugal, pero en Nova Guinea van perder o barco, morrendo case toda a tripulación. Os tres sobreviventes desta expedición de Grijalva foron rescatados polo gobernador portugués da fortaleza de Ternate (Molucas), António Galvão, quen recibiu un relatorio da viaxe da man do contramestre Miguel Noble

que era un dos que se salvara. Este dixo que descubriran algunhas illas, cuxa identificación é hoxe moi especulativa, pero é a fonte máis completa sobre esta expedición e foi copiada por Martín Fernández de Navarrete na súa *Colección de los Viajes y Descubrimientos que Hicieron por Mar los Españoles desde fines del Siglo XV*. Tamén o gobernador Galvão había incluír estes relatos, escoitados da boca de Noble (agora semella portugués) na súa crónica denominada *Tratado dos Descubrimientos*, publicada inicialmente en Lisboa en 1563 e traducida ao inglés por Richard Hakluyt en 1601. Cabe dicir que nesta crónica, Galvão engadiría detalles e feitos inventados que non figuran na relación de Noble, modificando tamén algúns outros. Contodo, o máis interesantes dos textos conservados é a *Relación* feita por Juan Camacho, outro dos sobreviventes, conservada na Biblioteca Nacional en Madrid que contradice de plano o relato de Noble, acusándoo ademais de ser o asasino de Fernando ou Hernando de Grijalva.

Outra referencia ao descubrimento das illas e da expedición fíxoaa o Cronista Mayor de Castilla, Antonio de Herrera, na denominada *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas i Tierra firme del Mar Océano*, coñecida como *Décadas de Herrera*, publicada en Madrid entre 1601 y 1615. Nesta crónica, Herrera aportaría máis detalles que complementan os relatos por Noble e Galvão.



Kapingamarangi



Nukuoro

de Guedes no arquipélago das Marianas, tamén foi denominada polos aboríxenes como Pegan, Onaka ou Onella. A chamada Coroa era tamén coñecida como Arrecife, a de Acea nas Carolinas como Matador e a de Pescadores seguiría co mesmo nome, formando todas a chamada antano, Micronesia española. Na actualidade, integradas na Indonesia e na Micronesia, os nomes oficiais destes atoles xa son os de Kapingamarangi, Nukuoro, Rongerik, Mapia, Ulithi e que Matador non é hoxe máis que un arrecife coralino submariño.



A illa de Mapia nun selo

Pero visto o anterior, incluso con desinterese oficial español engadido, nós pouco podemos facer, agás darlle a este asunto que tratamos un carácter de curiosidade, matizando tamén de paso, a desidia institucional evidente. Pero aleccionados polas fermosas fotos destes lugares, ocórrenos matinar en que lle custaría ao Goberno español tentar a reclamación destes atoles tropicais para, ao menos, emular a ianquis e franceses e contar con algúns “paraísos” turísticos de sona? Pero será mellor deixar o tema aquí pois tal como se dan ultimamente as cousas en España, ao mellor lles dá por crear uns paraísos fiscais en vez de turísticos... Se xa houbo unha certa fraude coas Cies, segundo din que outro paraíso, que non farían con estas... Mágoa de quedarmos sen a información dos *argonautas* do *Mofletes*...

As illas na actualidade

Ainda que polo Dereito Internacional, España segue ostentando legalmente a súa soberanía, xa non exerce esta politicamente, pois actualmente, Mapia está baixo a órbita política de Indonesia; Kapingamarangi, Ulithi e Nukuoro están baixo a dos Estados Federados de Micronesia e Rongerik atópase baixo o control da República das Illas Marshall. Cada atol contén diferentes illotes e illas, todos eles baixo un clima tropical que fai que se desenvolva unha densa vexetación frondosa.

O atol máis grande é Rongerik, e Kapingamarangi é o que conta con maior poboación pois segundo o censo máis recente habitan nel unhas 750 persoas. Nukuoro tamén conta cuns 400 habitantes e Ulithi de 40 illas, tén catro habitadas cuns 800 habitantes e foi descuberto polo portugués Diogo de Rocha en 1526 pero en 1712 foi explorado polo vasco Bernardo de Eugui, chegando en 1731 os xesuítas para evanxelizaren as illas. O máis pequeno e occidental, perto de Indonesia, é Mapia que tén só 3 illas, estando practicamente deshabitado.

As poboacións de Kapingamarangi e Nukuoro, moi próximas, falan linguas distintas pero son comprensibles entre si nun 50%. Mapia atópase a miles de quilómetros destas, Rongerik está aproximadamente a 1.700 quilómetros de Nukuoro e un pouco máis ao norte, a 1.000 quilómetros cara o nordés de Mapia, está Ulithi. Mapia está próxima a Indonesia, mentres que Kapingamarangi e Nukuoro están ao nordés de Papúa Nova Guinea.



Fronteiras habitadas

Obra de Xavier Ríos, artista, coa colaboración de poetas do Morrazo

Xaime Toxo

Precisabamos falar do que está sucedendo nas fronteiras, nesas marcas entre, fundamentalmente, a desesperación, a persecución e a violencia impune contra a poboación -entre todo o que poderíamos denominar innomeábel - e os territorios ceibes de pexas que converten a vida nun azar entre a supervivencia e a desaparición.

Precisabamos falar diso, das fuxidas, dos caiucos, dos desertos e das illas transformadas en campos de concentración, dos pedregais afiadados coma coitelos e dos areais onde se amorean os últimos restos dunhas vidas xa sen memoria, do mar cemiterio e de probables horizontes que son crepúsculos de abusos e sufrimentos.

Non hai piedade na condición da extraterritorialidade, en ser de ningunha parte, en rachar os lazos coa comunidade onde medraches, en iniciar as rutas dun alén edificado de arames, torres de control, armas que descargan avisos que inmovilizan calquera intento de traspasar o prohibido, olladas e palabras con que se redactan os informes da infamia.

Xavier Ríos, o artista moañés, convócanos no seu libro-documento **FRONTEIRAS HABITADAS** (Deputación de Pontevedra. Editorial) a transitar esas coordenadas. A dos corpos sen nome, sen cara, sen emocións visibles, sen risos nin prantos, só unha mudez que empapa de suor o silencio.

A obra plástica de Xavier Ríos en **FRONTEIRAS HABITADAS** está composta de figuras que semellan manequíns dun escaparate que non vemos, como roupa ou obxectos que o tempo conseguirá enfelexar en fotografías de esvaecido branco e negro, ata que finalmente desaparecen.



Precisabamos falar diso, desa conciencia doente, da conculcación do dereito máis elemental: o de protexer a vida, o de acoller ao que non ten refuxio, o de ofrecer esperanza ao anónimo como quen prende un-ha luz na noite.

Precisabamos falar de quen somos nós, do que podemos facer, dos nosos códigos e regulamentos, de responder con voces de xustiza e solidariedade a tanto agravio e indefensión.

Xavier Ríos, o artista moañés, convócanos a ser testemuñas e a dar testemuño a través da obra plástica, a que el elabora, e da pala-

bra, a dos poetas do Morrazo. Xavier tece no seu libro **FRONTEIRAS HABITADAS** un documento gráfico e literario que materializa as imaxes entrevistas do que non vemos, ou do que vemos a medias, ou do que vemos e esquecemos, ou do que vemos e provoca en nós unha reacción de resposta necesaria, urxente, imprescindible. Causa-efecto. Acción-reacción. Conspirar para que as palabras adquiran a visibilidade da grafía.

As fronteiras de Xavier fican á marxe do espazo Schengen, dos pasaportes debidamente legalizados, das visas autorizadas, das salas VIPS e as cafeterías e hoteis climatizados.

A metáfora da fronteira é a do fin dun camiño non sinalado que leva a ningures, a do recinto, o valado e a devasa. É a do sendeiro escuro atravesando as noites do medo, a do agocho e o temor, a vulneración do íntimo, o abuso e a desprotección, a violencia e a rapina.



A metáfora da fronteira son as lindes entre a miseria e a vergoña, tamén as das ordes secas e monocromas, os berros destemperados e os uniformes regulamentarios, o desleixo, o frío e a fame.

As fronteiras están habitadas por corpos non identificados que viven en limbos de ninguén. Normalmente son mozos e mozas, como paquetes de roupa de grandes almacéns ou superficies comerciais, a delourar, pendurados nos trasmallos das concertinas, cariátides de campamentos levantados con deseño de cárcere en honor de non se sabe que protección.

Podemos poetizar unha concertina?

Facer un soneto de arames electrificados?

Unha caderna vía ou romance de papeis caducados?

O blues da fronteira é un lamento profundísimo que percorre as ribeiras sen esperanza. A realidade non metafórica da fronteira é converter en papel mollado o estatuto do refuxiado ou citar sen que nos caia a cara de vergoña a Declaración Universal dos Dereitos Humanos.

A Xavier Ríos debemos agradecerlle que contase con poetas e escritoras do Morrazo: Anna R. Figueiredo, Xosé Daniel Costas, Miriam Ferradán, Paulo Vilar Millán, Xaime Toxo e Lucía Novas, para conseguir unha mínima, mais intensa antoloxía da dignidade, e textualizar dalgún xeito a serie de obras plásticas que Xavier presenta, de fondísimo impacto visual, mais –por riba de todo– de fondísimo impacto ético.

Manifesta Anna R. Figueiredo no seu texto RAI-ZAME: *“Aceptar o éxodo é non ter cabida na mochila nin sequera para os dez libros que unha levaría a unha illa deserta”*.

E espeta Anna a pregunta sen resposta dunha indiferenza que nos desangra: *“E cando o meu rostro desapareza da pantalla, haste lembrar de min?”*.

Xosé Daniel Costas no seu poema FRONTEIRA, SUBSTANTIVO FEMININO, deconstrúe o mapa do irreal e traza a dor dos corpos en escorzos de feridas. Pula Xosé Daniel pola acción como alternati-

va e método, talvez como ouveo desesperado de derrota. Di Costas:

“Salta. Pendura. Observa.

Agárrate. Todo vai. Sombra.

Valado. Descalzos. Corpos prendidos aos valados de Europa.

Corpos ao clareo.”

Miriam Ferradán elabora unha cronoloxía de contrastes, unha pingueira de anos que son acontecementos, unha crónica do real que consegue murchar as flores que anuncian a primavera. Desa crónica de anos, no que corresponde a 2005, di Miriam:

“Agosto-setembro-outubro.

O salto. Balas. Un adolescente cae morto en territorio español.

Os ollos das bestas posúen armas.

A 120 km. unha avioneta cruza o ceo de Marbella, altura de miras, Europa descansa.”

Nesa nova humanización que reclamamos para todo o PLANETA, nesta era que nos tocou vivir; unha época que na que se volven construír muros,

téndense milleiros de quilómetros de arames de espiño e millóns de pantallas, retinas de ollos tecnolóxicos, retratan as intimidades ameazadas, Paulo Vilar Millán eríxese en entomólogo preciso dunha NATUREZA para todos.

Declara Paulo:

*“procurando a palabra
a cor
para reexistir
para nos volver a antropomorfizar
aquí
no
vértice de luz
no relampo creador
dunha nova e harmónica combustión
recomezar a ser
desaprender a morrer.”*

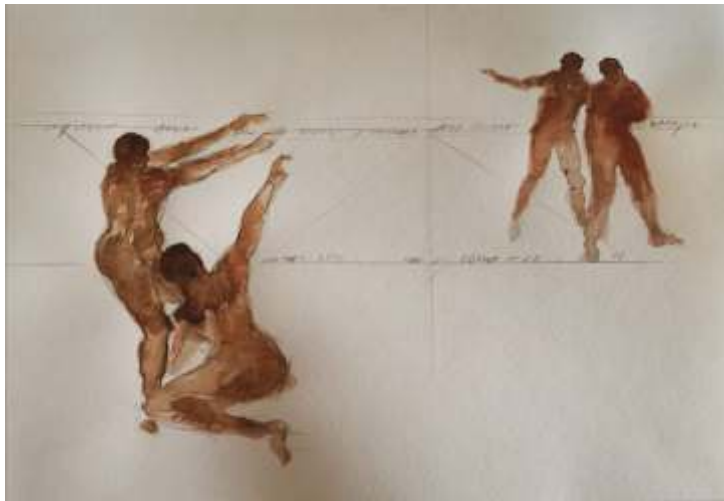
Xaime Toxo sitúase nos inicios do estar. No intre preciso dunha felicidade a piques de fracturarse. Cando a señardade do nomadismo aínda non fixo aparición e todo é posible aínda no reino de sabernos inmunes.

Di Toxo:

*“O pelo mollado de Wendy enchoupa
a camiseta coa cara de Djana Sissoko
que mercou nun concerto en Bamaco.
Soa música na camiseta de Wendy
que baila chimpendo
enriba dun sofá verde
vestida de Djana Sissoko
coas guedellas húmidas
aboando no aire.”*



Lucia Novas escribe sobre a sonoridade dos cantos e os sonhos que se acubillan no pasaporte dun continente. Inevitablemente somos as palabras que nos acompañan como rostros asustados dunha foto de carné grampada nun documento que entregamos nunha oficina sabéndonos ilegais.



Remato este artigo para a revista Os Galos cunha parte do palimpsesto de Lucia. Proclama a de Bueu:

*“Marrocos, as serpes, navegación, os turbantes;
os Cairos, os deltas, no lago Victoria, nas fervenzas,
nos bérberes, as delicias, o nácar, o hibisco e a
area, nas rochas, nas febres, no gato bravo, no escaravello
e o sésamo, na sémola, nos puntos, Simbad,
os estalidos de dor, os alfinetes, os arames e as
correntes; na chagas; e as milgrandas nas bocas; e os
ventos, e os illós que nacen; a esperanza.”*

Xavier Ríos convoca en FRONTEIRAS HABITADAS as voces poéticas do Morrazo para que adquira sonoridade unha cartografía que mostra os espazos de onde non se regresa, os relevos carentes de significado, o baleiro do non ser, a existencia da inmovilidade forzosa.

Unha bitácora, por outra banda, pintada de cores vermellas e apagadas, sangue e barro conxugados nunhas representacións plásticas que semellan postais sen enderezo nin selo, sen destino posible, nas que –nun reverso imaxinado– alguén podería escribir: *Estou vivo, aquí, nun lugar sen coordenadas no mapa da esperanza. Agardando pola redención última e eterna de sabernos nun alén sen retorno.*

**As ilustracións son pinturas de Xavier Rivas*

A obra viva de Víctor

O legado dun escultor minimalista en madeira

Ana Gil Medraño

Chámase “obra viva” a esa parte do barco que vai en contacto coa auga. A parte somerxida do barco. As persoas temos data de caducidade, unhas mais curtas que outras. Pero algúns deixan tras de si un legado que perdura no tempo... É o caso de Víctor Domínguez, o que foi presidente da Asociación de Amigos das Embarcacións tradicionais Os Galos de Bueu dende os primeiros anos da súa fundación ata o seu falecemento. No seu caso podemos dicir que a súa obra segue viva. Actualmente aínda podemos atopala repartida entre os familiares mais próximos e algúns amigos.



De onde sacaba o tempo? Víctor sempre acostumaba a levar enriba un anaco de madeira de buxo e una navalla mariñeira, coa que ía labrando, esculpindo, perfeccionando esas pequenas pezas. Unha parte delas podemos velas hoxe nestas páxinas.



Se observamos con detalle estas obras apreciaremos o inmenso abano de posibilidades do seu bo facer. Podemos deleitarnos con moitas cousiñas do mais interesante, sempre tan suxerentes, sorprendentes e divertidas porque o seu inventario era do mais variado. Ben sabemos que unha imaxe vale mais que mil palabras, por iso mostraremos con varias fotos o valor da súa obra.



Un parafuso, un anel, un caracol, unha serpe, un hipopótamo, un crocodilo, unha estrela, un sacarro-llas, un cravo, unha espiña, un lagarto, unha cuncha de vieira, un coitelo, unha culler, unha folla de carballo, un cabaliño, un peixe, corpos, mans, ...

Tamén pode verse algún xogo de madeira, corda e boliñas.



Unha vez díxome que lle gustaba descubrir as cousas que estaban no interior dun anaco de madeira. E certamente descubriu centos delas.



Ademais de todas estas miniaturas, tamén fixo unha fabulosa colección de medios cascos e varias maquetas de barcos tradicionais.



Ata chegou a construír unha cabana de madeira para deleite dos seus netos e sobriños.

Para todos nós tamén deixou un especial legado: os barcos dos Galos que cada ano arraxaba (axudado por algúns membros da Asociación). De cando en vez facíase un barco novo (normalmente contando coa inestimable colaboración do mestre carpinteiro Manolo Purro).

Se parece pouco facer, tamén foi o impulsor desta revista "Os Galos" que hoxe recolle esta pequena parte do seu inmenso legado.

Por todo isto é que nos resulta tan difícil non pensar nel cada vez que vemos un barco, una escultura ou un xoguete de madeira. Por estas e outras tantas cousas que nos deixou tras o seu paso por esta vida, nunca poderemos esquecerlo. Todo sexa dito: é que non debe ser esquecido, de feito debería ser museado. Pero xa non pido tanto, so é un inocente desexo que ben se corresponde coa súa enorme valía. Co paso do tempo, a súa obra colle aínda mais sentido para os que o coñecemos, e ata pode que no futuro veñan novas xeracións a poñelo en valor.



Víctor era un paciente escultor, un xenio sobrado de inxenio. Os grandes artistas, as persoas importantes, pasan así pola vida, coma el, sen darse mérito, case anónimo. Viviu sempre abrindo camiños, ás veces novos e outras xa andados polos devanceiros, como foi esta volta á navegación tradicional e ás embarcacións (dornas, traíñas, botes, chalanas,...) que salvaba da queima e con tanto esmero reparaba, mostrándonos nese andar o valor que tiñan certos trebellos, "aquelas pequenas cousas", como di o cantar de Serrat. A súa obra estará viva sempre entre a súa familia e os que o coñecemos. Sería unha pena non preservala ou botala a perder... "en un rincón, en un papel o en un cajón".



Melide

Isidro Cortizo del Rio

o xardin de Dionisos



O paraíso sempre esteve aí aguardando. e o seu momento chegou...



*Colliamos unha guitarra como escudo e cancela,
unha manta como fogar e unhas nécoras como
moeda, e “...Volando voy
volando vengo
por el camino
uo me entretenao...”*



*O camiño de día : herbas de namorar ,
troviscos e carpazas : de estrelas e sombras de
lúa pola noite .*

*O chegar berrabas...! Camaghucil! E alghên
respostaba : ¡Camaghucil.*



*A area máis branca, cegadora e azul,
a auga turquesaa e fría coma un vento de febreiro.*

*Un sol que zorrega, azoca, pincha e queima
os corpos espidos duns mozos que nos criamos
inmortais.*



*Na tardiña dun Domingo de setembro a
praia fica en silencio*



*"Someday game over".
Peter Taneyff-Ivanoff . Alemán de nacemento ,
illán eterno.*

Algúns fitos da construción naval de Galicia

X. Dasairas

A construción naval en Galicia vén dunha longuíssima tradición de séculos a través dos cales se foi acumulando unha grande experiencia que redundaría na industria navieira actual, moi avanzada tecnoloxicamente. A pesca, a cabotaxe e a guerra foron os elementos que propiciaron o desenvolvemento da nosa industria naval, desde as numerosas carpinterías de ribeira, instaladas arredor dos tamén numerosos portos pesqueiros, ata os asteleiros da Mariña de guerra ubicados na ría do Ferrol.



Carpintería de ribeira en Camposancos 1912

Asteleiros do Ferrol



Construción dun navío de liña de dúas pontes

En 1726 créase na Graña (Ferrol) o maior asteleiro e arsenal da Armada de Galicia e do Cantábrico que vai propiciar a construción de grandes navios de guerra de madeira. O primeiro que saíu das súas gradas foi o navío de liña “Galicia” con dúas cubertas e 70 canóns ou o “San Julián” (1768) que foi comandado polo famoso brigadier da Armada Real e científico, Alejandro Malaspina.



Navío “San Julián” 1768



Acoirazado blindado “Navarra” O Ferrol 1881

A mediados do século XIX empézase a incorporar o vapor como propulsión, aínda que os barcos seguirían utilizando tamén o velame. No aspecto militar, ao contar con esta nova propulsión, os barcos de guerra, aínda de madeira, comezaron a revestirse na súa obra viva con planchas de ferro. E neste sentido, o asteleiro ferrolán volveu a ser pioneiro sendo que poucos anos despois fabricaría o primeiro barco totalmente de ferro con planchas remachadas.



Primeiro barco de ferro. O Ferrol 1884

O desastre naval da guerra de Cuba en 1898 no que a flota blindada española sucumbiu ante os acoirazados ianquis, deixaría á Armada hispana desmoralizada e case sen barcos. En 1907 e para revertir esta situación, o goberno de Maura e o ministro de Mariña José Ferrándiz poñen en marcha no ano 1908 un plan de reforma naval cun presuposto de 200 millóns de pts. da época para a construción de tres acoirazados tipo Dreadnought, tres destrutores e outros barcos menores. A tal fin convocouse un concurso que acabou séndolle adjudicado á Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) que precisou de capital, tecnoloxía e asesoramento técnico de varias empresas británicas. Esta empresa contaría coas infraestruturas dos asteleiros da Carraca, Cartaxena e do Ferrol e podería construír barcos para outras armadas e empresas sempre priorizando os pedidos da Mariña española.



En 1912 experimentouse a propulsión con paletas laterais movidas a vapor nun barco de pesca pero resultou pouco operativo para as nosas costas.

En 1912 experimentouse a propulsión con paletas laterais movidas a vapor nun barco de pesca pero resultou pouco operativo para as nosas costas.



Acoirazado “Alfonso XIII” 1913

O “Cristóbal Colón”: O buque fantasma

Neste contexto, destacaríase a botadura no Ferrol en 1923 do trasatlántico “Cristóbal Colón” con capacidade para 3.000 pasaxeiros que facía a ruta España, Cuba México, Nova Iorque.

Ao comezar a Guerra Civil estaba en Veracruz baixo mando do goberno republicano. Desde aquí viaxou a Francia e logo a Santander transportando material de guerra para a República.



Trasatlántico a vapor
“Cristóbal Colón” 1923



O “Cristóbal Colón”
embarrancado

De aquí, marchou a Cardiff onde desembarcaron os oficiais e algúns mariñeiros que apoiaban aos rebeldes, sendo substituídos por persoal dos servizos marítimos republicanos. En Cardiff cargou mercadorías e pasaxe para México mais acabou embarrancando e desfacéndose nas Bermudas o 25 de outubro de 1936.



Bacallaeiro “Santa Celia” 1952

Despois da guerra Civil, a flota de guerra española (a republicana e a franquista) volveu a quedar moi mermada de efectivos pero ata o remate da II Guerra Mundial non comezaría a súa recuperación. Porén desde o ano 1940 a instalación no Ferrol da empresa bacallaeira Pysba vai propiciar que a Sociedade Española de Construcción Naval construíse numerosos barcos para esta pesca.

En 1944 creárase en Fene a empresa Astano (Astilleros y Talleres del Noroeste) que en 1963 vai iniciar a construción de cargueiros e petroleiros, empregando a máis de 5.000 traballadores.

O 11 de xullo de 1947 e por iniciativa do Instituto Nacional de Industria (I.N.I) vaise crear a Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S. A. como unha sociedade pública asentada nos asteleros do Ferrol, Cartaxena e San Fernando.

Adicaría-se fundamentalmente á construción naval militar, aínda que tamén había construír numerosos buques civís, incorporando unha sección que fabricaba motores e turbinas.



Petroleiro “Marquina” 1967



Petroleiro “Playa de Riazor” 1970

Neste asteleiro do Ferrol construíronse moitos barcos da Armada pero o maior fito na súa historia foi o portaaeronaves “Príncipe de Asturias” rematado en 1988.



“Príncipe de Asturias”

Após da reconversión naval e cos asteleros ferroláns xa en mans de Navantia, entraría en servizo en 2010 o novo portaaeronaves Juan Carlos I.



“Juan Carlos I”

Asteleiros da Ria de Vigo

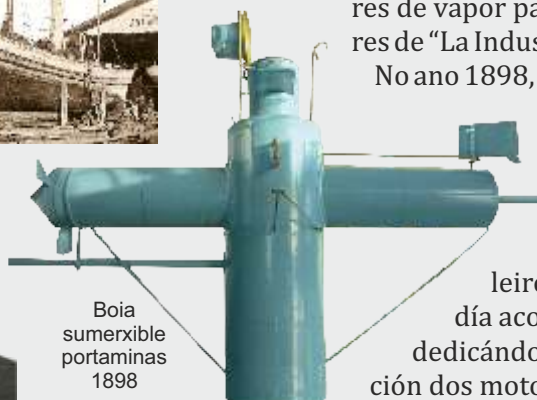


En 1863 e tras uns anos na emigración en Cuba, vai establecerse en Vigo o sadense Antonio Sanjurjo Badía que vai traballar no desenvolvemento de motores de vapor para automóviles e barcos pesqueiros nos seus talleres de "La Industriosa".

No ano 1898, despois da perda de Cuba, Sanjurjo alcanzaría moita sona ao construír unha boia submarina minadora coa intención de protexer a ria viguesa contra un ataque ianqui ás nosas costas, asunto que nunca se produciu.



A. Sanjurjo Badía



Boia sumerxible portaminas 1898

En 1913 abre un asteleiro cun varadoiro que podía acoller barcos de ata 80 Tm. dedicándose primeiro só á instalación dos motores e máis tarde, a fabricar tamén barcos de pesca e de pasaxe.



Barco de pasaxe "Vigo"



Asteleiros de Barreras

As orixes da construción naval na Ria de Vigo remóntanse a bastantes séculos atrás e o seu impulso debeuse basicamente ao sector pesqueiro con algunha incidencia do transporte na ria. Segundo as necesidades da pesca e o desenvolvemento das artes, as numerosas carpinterías de ribeira eran as que construían as embarcacións feitas en madeira.

Contodo, o sector naval non comezaría a despuntar ata o ano 1880, coincidindo coa chegada do ferrocarril a Vigo que posibilitou que as capturas da flota pesqueira pudesen chegar a zonas do interior, aumentando a demanda de peixe nas áreas urbanas e rurais. Isto traería unha mudanza das artes de pesca artesás cara a incorporación de aparellos de arrastre en barcos máis grandes

cos que se obtiñan maiores capturas. Isto sería posible grazas á incorporación dos motores de vapor que se importaban de países estranxeiros, sobre todo de Inglaterra, e se montaban nos barcos de madeira construídos aquí.

En 1892, instálase no Areal vigués o asteleiro de Viuda e Hijos de J. Barreras que poucos anos despois tamén fabricaría os seus propios motores de vapor e máis adiante sería pioneiro na construción de barcos de aceiro. En 1895 Paulino Freire abriría outro asteleiro e en 1900 sería a empresa Santodomingo y Troncoso o que abriese o propio chegando a fabricarse sesenta e sete barcos de vapor, abrindo un mercado dos mesmos en España que convertería a estas empresas nos piares da industria galega nestas datas.

Desde o ano 1909 comezan a escasear as capturas de sardiña e as empresas pesqueiras teñen que buscar caladoiros máis lonxanos polo que se comezaron a facer barcos de maior tonelaxe e dotados de avances tecnolóxicos existentes como a radio.

No ano 1919 instalárase Vulcano en Teis e dez anos despois xa existían deceseis asteleiros na Ria que tiñan construído máis de mil barcos de vapor.

A maioría destes barcos pesqueiros, denominados tipo "Vigo" ían destinados á pesca da sardiña en parellas, primeiro na zona portuguesa ata Leixões e despois ao abrirse o do Gran Sol aumentaría a construción de barcos de maior tamaño. Nos comezos dos anos trinta, os asteleiros de Vigo xa lideraban o sector en España, debido aos avances técnicos das embarcacións construídas.



Barco de pesca á parella "tipo Vigo" 1920

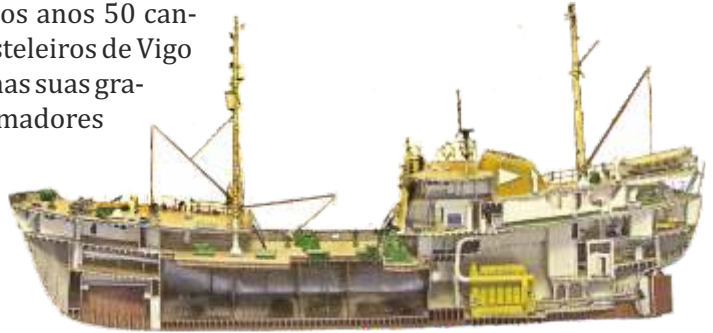


"Bernardo Alfageme".
Barco de pesca de aceiro 1944

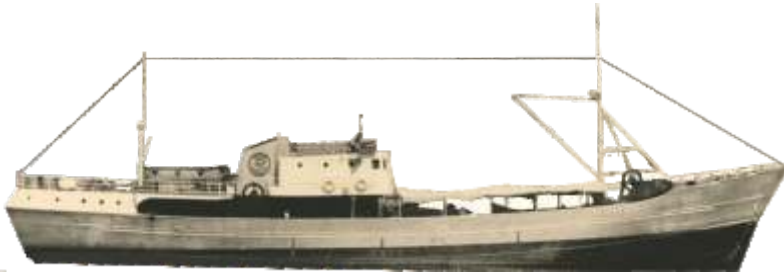
Despois da guerra civil, durante a posguerra, España atopábase illada internacionalmente, o que non foi óbice para que os asteleiros vigueses seguisen construíndo barcos e no 1940 fixéronse 40 barcos de pesca, xa non en madeira senón de aceiro. A instalación da empresa bacallaeira Copiba en Chapela tamén encargaría barcos para esta pesca e outras firmas conserveiras moitos outros para o Gran Sol como o coñecido "Bernardo Alfageme".

Contodo, non sería ata finais dos anos 50 cando os asteleiros de Vigo

volveron a ter unha época de grande produtividade nas suas gradas, grazas á concesión de créditos estatais aos armadores para anovaren as suas flotas pesqueiras. Esta inxeción de cartos públicos favorecería que os armadores contratasen a construción de modernos barcos conxeladores, aumentando así a actividade produtiva das factorías navais da Ria, atraendo a numerosos traballadores de Galicia e doutras zonas de España.



Barco bacallaeiro construído en Vigo



O "Lemos" de Pescanova 1961. 1º barco conxelador do mundo feito en Ascon

Nos anos seguintes, o sector naval vigués continuaría con bastante carga de traballo polas constantes innovacións tecnolóxicas nos barcos aportadas polas numerosas empresas auxiliares asentadas arredor dos asteleiros. Mais, a comezos dos anos setenta o sector naval entraría nunha grande crise provocada pola baixada de encargos dos armadores do sector pesqueiro ao perder al-

gúns dos caladoiros tradicionais. As dificultades para vender no mercado internacional (España non estaba na CEE) e a forte competencia doutros asteleiros europeos e asiáticos tamén tiveron o seu punto de inflexión nesta crise que tocaría fondo no 1980. Debido a estas circunstancias, os asteleiros diminuírían a súa carga de traballo atopándose cuns planteis de traballadores sobredimensionados.



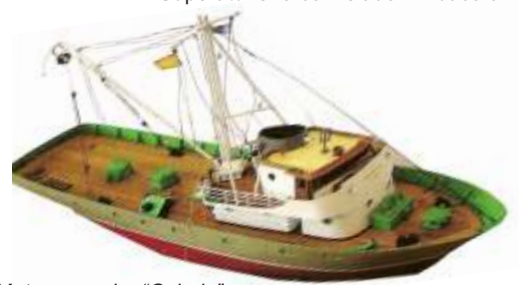
Plataforma petrolífera "Drilmar 1"



Superatuneiro-conxelador "Albacora"



Barco perfurador "Captain FPSU Texaco"



Motopesqueiro "Cabala"



Bacallaeiro "Bahía de San Sebastián"

manifestacións. Debido a estas medidas perderíanse máis de 4.000 postos de traballo, recolocándose a penas 771 operarios, a maioría en Rodman Poliships ubicado nas instalacións da desaparecida Ascón.

No ano 1981, o goberno socialista presidido por Felipe González decretaría a reconversión industrial do sector naval con medidas como as prexubilacións e a recolocación dos excedentes de traballadores noutras empresas. Mais, nalgúns casos non se cumpriron os acordos entre goberno, empresas e sindicatos provocando a suspensión de pagos en Ascón, un forte ERE en Vulcano e redución de planteis en Freire, Barreras e Santodomingo, que acarrexaron folgas e



Plataforma "Discovery Deep Seas"



Ro-Ro Train Ferry "Aratere"



Arrastreiro-conxelador "Akamalik"



Motopesqueiro-conxelador "Vilalba"

Desde o ano 1987 o goberno promovería novas medidas industriais con grandes investimentos en tecnoloxía que conseguirían aumentar a capacidade produtiva de barcos de toda clase, incorporando a construción de plataformas petrolíferas e de buques tipo offshore destinados ás mesmas. No norte, Astilleros y Talleres del Noroeste (Astano), a reconversión tamén acarrexou a perda de numerosos postos de traballo, buscando a súa supervivencia na construción de plataformas e barcos auxiliares da extracción petrolleira, encargados por Noruega basicamente. No século XXI, o sector naval galego aínda tería que enfrontar novas crises...



Arrastreiro "Rio Agabama"



Offshore "North Sea Giant". Metalships 2012



Oceanográfico "Discovery". Asteleiros Freire 2013



Ferry "Sorolla" 2000



"Azora" Cruceiro de luxo 2018 Ritz Carlton



Mergullo inclusivo

Gonzalo Pérez Barreiro

Cada vez é máis común que os deportes e actividades recreativas se abran a todo tipo de participantes, sen discriminación de idade, sexo ou discapacidade. E isto tamén é o que está a ocorrer no mundo do mergullo, coa auxe do chamado mergullo adaptado ou mergullo inclusivo.



Na actualidade, a partir dos 8 anos pódese practicar mergullo con escafandra baixo diversas condicións, e iso permítenos achegar aos nenos e nenas a un mundo que lles fascina e os motiva, como quedou de manifesto no último bautismo solidario celebrado no pasado Nadal na piscina de Bueu.

Desde Bueu, hai anos que o Club de Mergullo Ons organiza diversas actividades de descubrimento do mergullo orientado a un público infantil e xuvenil, á vez que colabora con outras entidades para facilitar que persoas con diversas discapacidades poidan experimentalo. Desde un punto de vista deportivo-recreativo, o mundo acuático é un mundo de calma, paz e tranquilidade e mergullando, sentímonos libres de movementos, de tensións, de pensamentos e preocupacións. A contorna acuática ofrécenos grandes beneficios físicos e psicolóxicos que todos podemos experimentar. Liberarse e deixarse levar pola ingravidez, é unha experiencia única que nos produce novas sensacións e emocións.





Doutra banda, mediante o mergullo inclusivo con escafandra autónoma e baixo a directa supervisión de persoal formado niso, os participantes con diversas capacidades poden practicar o mergullo coa máxima seguridade.



A auga axuda a fortalecer a musculatura e mellorar a psicomotricidade, pois exerce unha resistencia natural á vez que serve de soporte, co cal se poden experimentar novos movementos e tonificarse de maneira integral, axudando a manterse en boa forma. Na planificación das actividades de mergullo inclusivo é necesario adaptar a metodoloxía habitual do mergullo ás especiais características dos par-

ticipantes, expondo a actividade física como un xogo na auga. Desta maneira practican dunha forma amena e lúdica, progresando gradualmente dependendo das súas capacidades individuais.



Grazas á metodoloxía adaptada, o participante pode practicar unha modalidade deportiva que lle resulta gratificante e enriquecedora, pondo en xogo as súas estruturas emocionais, mentais e motrices, incorporando o mergullo como parte das súas experiencias e a súa vida. E non hai maior satisfacción para os que colaboramos nestas actividades, que ver as caras dos participantes cando rematan e o seu desexo de repetir e de avanzar. Por iso animamos ás persoas e entidades interesadas a contactarnos, pois seguiremos organizando bautismos infantís e xornadas de mergullo inclusivo.



Actividades da Asociación “Os Galos”

A barco vello, madeiras novas



Celebrando a Tradición Marítima

Neste ano 2024 celébrase o 25 Encontro de embarcacións tradicionais de Bueu, unha ocasión especial que pon de relevo a dedicación e o esforzo continuos na preservación do noso patrimonio marítimo. Sen embargo, é importante mencionar que foron outros os que emprenderon esta longa viaxe. A Asociación Cultural “As Lagoas” foron os promotores da recuperación dunha embarcación característica de Bueu como é o bote polbeiro. Por esta razón, só nos queda agradecer inmensamente esta iniciativa, que posiblemente ten moito que ver coa creación da Asociación de Amigos de Embarcacións Tradicionais Os Galos. Foi esta primeira embarcación, bautizada como “Lagoas”, xunto coa dorna de Paco Bicho “A Martola”, as pezas clave para emprender toda un labor de protección e recuperación do patrimonio marítimo de Bueu por parte da nosa asociación.

Ao longo do ano pasado, desenvolvéronse unha serie de actividades destacadas, centradas na construción e promoción das embarcacións tradicionais e da cultura mariñeira.

Construción da “Mareira”

Un dos fitos máis importantes do ano foi o rematar a construción dunha replica da “Roiba”, dorna feita na primeira metade do século vinte, polo carpinteiro coñecido como “señor Marín”. Trátase dunha dorna de media construción, xa que combina as bancieiras do casco a tope coa táboa de cubrir en escarva. A “Mareira” foi construída a unha escala algo maior, aínda que conserva as proporcións da orixinal.

Este proxecto, iniciado no 2022, foi liderado polo carpinteiro de ribeira, xa xubilado, Manuel González Ferradás, coñecido agarimosamente como “Purro”. A construción da dorna levouse a cabo nas instalacións da nave de Petís, onde dispoñemos dun espazo, cedido polo concello de Bueu, para labores de conservación, reparación e mantemento de embarcacións. Coa idea de darlle maior visibilidade a esta actividade de carpintería de ribeira, a dorna trasladouse ao estaleiro de Purro, para facerlle os traballos finais, de lixado, empastado, pintado e outros pequenos detalles.

Esta actividade non só se limitou aos expertos, senón que se convidou a toda a xente, que se achegou ao estaleiro con gran interese, a participar nos traballos finais, propiciando un sentido de comunidade e compartindo coñecementos.



Últimos traballos deposta a punto da dorna

II Xornadas de Cultura Mariñeira.

Con motivo da botadura da dorna Mareira, no mes de setembro tiveron lugar as II Xornadas da cultura mariñeira “Bueu vive o mar”. Bueu é un concello cunha rica tradición mariñeira que vai dende a pesca ata a construción naval, por iso o principal obxectivo das xornadas foi permitir aos veciños e visitantes coñecer e valorar o patrimonio marítimo, e a propia historia e tradición. A celebración deste evento en épocas de menor afluencia turística foi



Botadura da “Mareira”

intencionada, procurando unha maior participación local que poida aumentar a cohesión social e a participación comunitaria, así como unha mellor xestión dos recursos e dos espazos públicos. Consideramos que as condicións para a sensibilización foron máis efectivas xa que puideron desenvolverse nun ambiente máis tranquilo e propicio para a reflexión, sen as distraccións propias do verán.

Estas xornadas incluíron unha serie de actividades, sendo a principal delas a de portas abertas no Estaleiro da Banda do Río, co fin de fomentar a participación activa da comunidade na protección e promoción do seu patrimonio, polo que calquera persoa, de calquera idade, podía visitar e participar nos traballos finais da dorna. Por outra banda a iniciación á navegación tradicional, permitiu aos asistentes familiarizarse coa terminoloxía da embarcación, os rumbos e outras técnicas de navegación.

A experiencia práctica no mar foi unha oportunidade inestimable para aprender e apreciar as habili-



Homenaxe a “Purro”

dades necesarias para manexar unha embarcación tradicional. Ofrecéronse outras actividades como: obradoiro de nós mariñeiros, demostración de largada dunha rapeta e unha exposición da obra do pintor Xosé Conde Corbal, que incluía unha charla a cargo de Antón Mascato, o cal tamén estivo na presentación da revista Nova Ardentía, xunto a Emilio Ínsua e Rosa M^a Fernández Otero.



A “Mareira” navegando

Puidemos desfrutar ademais dunha actuación de clown gracias a Dani Blanco, e a actuación de música tradicional do grupo *Mediarea*, que engadiron un toque festivo ás xornadas. A chuvia non permitiu facer a sardiñada popular que estaba prevista, pero si a merecida homenaxe a Manuel González “Purro” e a esperada botadura da Mareira, na praia da Banda do Río, que atraeu a numerosos participantes e espectadores.

Homenaxe a Victor Domínguez

O 28 de decembro do 2023, quixemos recordar ao noso antigo presidente e compañeiro Victor Domínguez Antas, cunha humilde pero fermosa homenaxe, proposta por Xosé Vilas Graña, compañeiro da asociación cultural “Ronsel” de Aguite. O acto consistiu na lectura duns poemas de Manuel Antonio e un par de pezas musicais interpretadas pola violinista Lía Vilas. Foi unha xuntanza íntima, de amigos e familia, para agradecer a súa xenerosidade e o seu legado, que agora está nas nosas mans, e polo tanto fainos responsables de conservalo e transmitirllo aos que veñen detrás.

Actividades noutros portos

O ano pasado tivo lugar o XVI Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, que se celebra cada dous anos, e ten por obxecto poñer de manifesto a riqueza do patrimonio marítimo e fluvial galego. No pasado ano 2023 o porto de acollida foi Sada, sendo os anfitrións a ACM “Os Patexeiros”, que xunto a Culturmar puxeron todo o agarimo na organización do evento.

A participación foi concorrida, con máis de cen embarcacións de distintas puntos de Galicia, pero tamén de Portugal, Euskal Herria, Cataluña ou Irlanda. Algunhas das embarcacións de maior eslora, como o galeón “*Ave de Paso*” de Bueu, navegaron xuntas ata Sada, facendo a travesía en varias etapas.



Encontro de Sada 2023

Outras embarcacións máis pequenas foron trasladadas por terra, como foi o caso do noso bote insignia “*Lagoas*”. Unha vez alí, tivemos a ocasión de compartir navegacións, experiencias e coñecementos. O Encontro galego sempre é un lugar de reencontro con amigos doutros mares, onde celebrar a cultura marítima por todo o alto.

Outra das xuntanzas á que non adoitamos faltar é a Concentración de embarcacións de Combarro, que o ano pasado celebrou a súa 27 edición. Dende Bueu axuntamos tripulacións para levar dúas embarcacións, o “*Vila de Bueu*” e a traíñeira “*Pescadoira*”, que navegaron acompañadas do galeón “*Ave de Paso*”, o cal moitas veces é o noso barco de apoio, grazas á xenerosidade do seu patrón Fidel e dos seus tripulantes.

Este ano 2024 espéranos novas singraduras, con novos tripulantes, aos que queremos darlles a benvida e mostrar a nosa boa disposición a acompañalos na súa formación como patróns.



Concentración embarcacións Combarro

Os traballos “invisibles”

Ademais das numerosas actividades, que sempre son máis visibles de cara á galería, existen unha serie de traballos durante todo o ano que pasan máis desapercibidos, pero que son a base fundamental para que as embarcacións poidan participar doutros eventos nas tempadas de navegación. As embarcacións de madeira, ofrecen unhas características espectaculares para a navegación, permitíndonos disfrutar da sensación de navegar sen ruídos mecánicos, pero si co son da auga batendo no casco, o rincar da madeira ou o bater do vento nas velas.

Evidentemente este privilexio require dunha responsabilidade que é manter as embarcacións en perfecto estado. Por iso cada inverno temos que estar pendentes da auga da chuvia, para achicar e revisar que esa auga non estrague a madeira. Así mesmo, no verán temos que baldear con auga do mar, para que o sol non a seque demasiado.

Ademais desta rutina semanal, antes de que chegue a tempada de navegación, debemos varar cada unha das embarcacións para facerlle os debidos traballos de mantemento, así como as reparacións necesarias. Os recursos humanos son realmente valiosos, xa que son os equipos de traballo os que permiten que as embarcacións sigan a flote. Manter unha embarcación de madeira en bo estado require dedicación e coñecemento, pero os resultados, en termos de durabilidade e experiencia de navegación, fan que o esforzo pague a pena.

Actividades da Asociación “Os Galos”

Proa ao Futuro

Coa celebración do 25º Encontro de Embarcacións Tradicionais de Bueu, a asociación reafirma o seu compromiso coa preservación das tradicións marítimas. As actividades do ano pasado non só demostraron un gran interese por parte da comunidade, senón que tamén subliñaron a importancia de manter vivas estas prácticas para as xeracións futuras. Convidamos a todos/as a unirse a nós neste encontro anual para celebrar e preservar o noso rico patrimonio marítimo.



Xuntos, continuaremos navegando cara a un futuro onde as tradicións do pasado sigan tendo un lugar destacado na nosa cultura.

Unha vez máis queremos darlle as grazas a todas as persoas e entidades que contribúen, dunha ou doutra maneira, a que a nosa Asociación siga navegando con bo rumbo.

Agardamos que isto siga a ser así por moitos anos, e que continuemos a compartir novas experiencias e saberes cos compañeiros/as de navegación doutros portos.

Boaproa!

XXV Encontro de Embarcacións Tradicionais 26 - 27 e 28 de Xullo de 2024



Desde a Asociación “Os Galos” e a través da nosa revista queremos darlle os parabéns á Asociación Sueste de Moaña pola consecución dos seus obxectivos de recuperación dos antigos asteleiros tradicionais de Casqueiro e Carlagho. Desde Bueu sabemos ben o que son as longas loitas pola recuperación do noso patrimonio marítimo ao que incomprensiblemente se lle poñen trabas, tanto institucionais como particulares.



Barcos de papel

Libro sobre o Pazo do Casal



No salón de plenos do Concello, Miguel Ángel Nuño Vázquez-Garza, fíxolle entrega do primeiro tomo dunha extensa obra dedicada aos Fernández Aldao fundadores do Pazo do Casal no século XV cuxos descendentes serían propietarios do mesmo ata o ano 1914. No acto de entrega, estiveron presentes concelleiros e concelleiras da Corporación municipal, ademais de Belarmino Barreiro, arquivista, e Arturo S. Cidrás, investigador local. O autor comentou que este pazo foi en inicio “torre grande con troneiras e ameas e outros elementos para a súa defensa como un foxo” sendo derrubado polos señores da Torre de Meira e de Darvo”.

“Jarroa”



En abril e da man da Librería Miranda, a arousá Andrea Fernández Plata presentou a súa primeira novela “Jarroa” cuxa acción transcorre na illa de Arousa, recuperando un pasado de xentes que vivían entre maxias e costumes atávicos. É un exercicio mental de retorno a onde se fuxiu nun tempo e da recuperación da memoria da vida cotiá a través das mulleres e dos antigos ritos dun pobo mariñeiro, expresados nunha linguaxe de seu antes de que chegase a ponte.



Andrea Fernández

Premios Xohan Carballeira

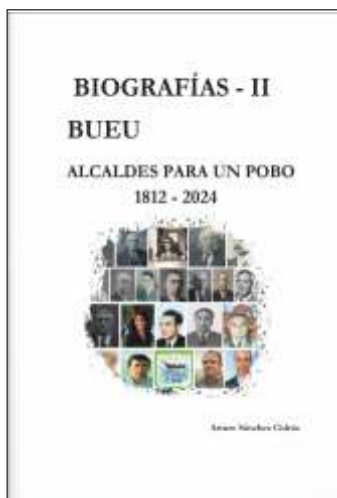


X. L. Mosquera

Lois Pérez

Os nosos parabéns aos gañadores dos Premios Johan Carballeira de poesía e de xornalismo convocados pola Concellería de Cultura de Bueu. Os gañadores deste ano foron Xosé Luís Mosquera Camba co poemario “Trece maneiras de mirar un almanaque” e Lois Pérez Díaz coa reportaxe “Eloxio do apenovismo” en referencia ao impacto histórico sociolóxico da autoestrada AP-9. Ao premio de poesía presentáronse 55 traballos e ao de xornalismo foron 23 os concorrentes.

Os alcaldes de Bueu



No mes de maio deuse a coñecer a publicación do libro *Alcaldes para un Pobo (1812-2024)* da autoría do noso colaborador e amigo Arturo Sánchez Cidrás, baixo o patrocinio do Concello de Bueu. Súmase este volume aos outros xa publicados anteriormente polo mesmo autor que recollen aspectos socioeconómicos e culturais da vila de Bueu no seu pasado e evolución histórica.

Agora, os protagonistas son os alcaldes da vila cuxas biografías, máis de noventa, se recollen con gran minuciosidade, incluso algunhas das súa xenealoxías, nun traballo exhaustivo no que mesmo se poden constatar aspectos decisivos, favorables e desfavorables, que proxectaron ou lastraron a evolución do concello en cada seu tempo. Desde estas seccións, os nosos parabéns a Arturo por seguir a engrandecer os coñecementos sobre a historia de Bueu.



Arturo Sánchez Cidrás



Barcos de papel



Desde o mes de abril xa está na rua unha nova edición da xa veterana revista AUNIOS publicada pola Asociación PiñeirÓns e que cumpre nesta data o número 27, acollendo nas suas páxinas non só traballos sobre a illa de Ons, senón tamén outros que abranguen as terras do Salnés ou aspectos importantes do ámbito histórico e cultural galego, poñendo tamén en valor figuras galegas da nosa cultura que dalgún xeito se relacionaron con Ons.

Unha novela



No mes de maio foille concedido ao escritor pontevedrés Manel Loureiro o 29º Premio Fernando Lara que convoca a Editorial Planeta na que este autor tén xa publicado numerosas novelas de éxito. Reseñamos aquí este “thriller” porque a súa acción transcorre na Illa de Ons á que se trasladara en busca dun refuxio tranquilo o escritor e xornalista Roberto Lobeira. Mais, coa chegada do inverno, na illa a penas quedan trinta moradores e durante uns días de forte galerna, o protagonista vai ir descubrindo que os veciños gardan un secreto...



Patrimonio marítimo

Unha merecida homenaxe



Non cabe dúbida que o máis prezado patrimonio do mar son os nosos mariñeiros e por iso, desde estas liñas queremos darlle os nosos parabéns a María Rodríguez Cerviño ao ser merecedora da VII Homenaxe que o Club Golfiños lle dedica cada ano a unha Bueuesa Senlleira. O acto tivo lugar no Centro Social do Mar o martes 19 de marzo e no mesmo recoñeceuse a traxectoria dunha muller afouta que, despois de diversas ocupacións, acabou traballando na pesca durante moitos anos, sendo pioneira nun labor que viña sendo de homes e no que se perfeccionou para exercer cargos de maior responsabilidade no barco.

Mª Rguez. Cerviño



Obituario



Desde estas páxinas queremos sumarnos ao pesar pola morte no mar do noso veciño de Beluso, Gustavo González Malvido, de 43 anos cuxa bonhomía era coñecida entre os mariñeiros e xentes dos tres concellos da Mancomunidade, sobre todo en Meira onde estaba casado e aveciñado en Bueu cuxo porto era a base desde onde partía para os seus periplos pesqueiros. Reiteramos o noso profundo pésame a toda a súa familia e sobre todo transmitirle afouteza á súa viuva e fillos neste duro e inesperado trance.



A derradeira singradura de Xavier Babé

As duas da tarde do 29 de marzo e a piques de rematar o seu último reto, falecía en augas do Caribe, Javier Babé (75 anos) dunha insuficiencia cardíaca que xa se manifestara horas antes. Era moi coñecido nas Rias Baixas polos seus retos e expedicións mariñeiras e nesta ocasión estaba a piques de rematar a denominada “Reto Astrolabio”, consistente en navegar no seu barco “La Peregrina” desde o porto do Xufre na Illa de Arousa ata a illa La Deseada, no sur caribeño (3.000 millas), utilizando só sistemas de navegación antigos. Desde estas páxinas mariñeiras queremos darlle alento á súa viuva e fillos e sumarnos á dor compartida pola perda dunha figura senlleira na familia do noso mar.



Asociación de Amigos
das Embarcacións
Tradicionais

