

ARDENTÍA

Revista Galega de Cultura Marítima e Fluvial - Nº5 - 9 €

PROA A MUROS!

**IX Encontro de Embarcacións
Tradicionais de Galicia**

**Navegando por Brest e Ferrol.
Pailebotes, caneiros, o xeito...**



*¡Penedos da beiramar!
E a Area Maior no medio,
como un espello a brillar...*

ARDENTÍA



SUMARIO

- Páx. 3 *A Atalaia*
Luís Rei
- Páx. 5 *Proa a Muros!*
Manuel García Sendón
- Páx. 9 *Muros e o territorio. IX Encontro de embarcacións tradicionais.*
Francisco X. Fernández Naval
- Páx. 14 *A motora dos Canedos, a alma dun barco sempre vive*
Moncho Bouzas
- Páx. 17 *Monte Louro, o monte dos milagres*
José Luís Iglesias García
Manuel Chazo Cores
- Páx. 22 *Ferrol, mar de amigos*
Lois Rodríguez
- Páx. 28 *A arribada da FGCMF a Brest 08*
Francisco Fernández Rei
- Páx. 36 *Raxó 1951. Retrato en cor dun tempo en branco e preto*
Fotografías de Faustino Gómez Paz
Texto de Xaquín Agulla Gómez
- Páx. 41 *Os pailebotes no comercio marítimo de cabotaxe na Galicia de hai cen anos*
Dionísio Pereira
- Páx. 52 *O xeito quere xeito. Memoria de José Manuel Parada Mascato*
Manolo Parada e Eduardo Parada
- Páx. 62 *Artes tradicionais da pesca fluvial*
Lois Ladra
- Páx. 68 *De redes, caneiros e outras historias*
Orlando Viveiro
- Páx. 71 *O derradeiro arpoeiro galego*
Manuel P. Rúa
- Páx. 76 *Letras na Almadraba*
Antón Losada Diéguez
- Páx. 78 *Sobre o leste duro e outros ventos mareiros. (Bolinando no mar de Cabanillas)*
Luís Rei
- Páx. 84 *Pintores do mar: Abelardo Miguel*
María Fidalgo Casares
- Páx. 90 *Sino de proa: Travesía pola Costa da Morte, entre a raxor e a augatinta*
Francisco Fernández Rei
- Páx. 91 *Sino de proa: Monte Louro, de Luís Rei Núñez*
Emilio X. Ínsua
- Páx. 92 *Sino de proa: Lecturas para navegantes*
Sole Rei

Ardentía nº 5. Xuño 2009

Enderezo postal: Centro socio-cultural "A Mercedes". Avda. da Coruña s/n. 36630 Cambados. Pontevedra

Edita: Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial.// www.culturamaritima.org

Dirección: Luís Rei.

Axudante Dirección: Sole Rei

Consello de redacción: Francisco Fernández Rei, Ivone Baptista, Emilio X. Ínsua López, Dionísio Pereira e Lola Varela.

Foto Portada: Cancelo

Imprime: Gráficas Salnés

Patrocina: Xunta de Galicia.

Prohibida a reprodución sen o consentimento dos autores/as.

Dep. Legal: PO-295/04

I.S.S.N. 1699-3128



A ATALAIA

Foto: Sole Rei

Hai agora un ano que o patrimonio marítimo galego foi amosado con éxito no maior andel do mundo, na festa marítima de Brest. Aos que estivemos alí para contemplalo aínda nos emociona reencontrarnos coas fotografías da botadura da dorna Javiota ou a lembranza da parada naval nocturna en que os nosos barcos abrían un grandioso desfile de “velas de traballo” baixo os potentes focos e os fogos de artificio, espectáculo contemplado ao vivo por preto de duascental mil persoas.

Tamén a cidadanía galega tivo nos últimos tempos ocasión para comprobar a riqueza do noso patrimonio marítimo e fluvial en mostras como Nabeira, que achegou durante dous anos consecutivos os saberes de cultura do mar e dos ríos ás principais cidades e vilas galegas. Seguramente nunca antes fóramos capaces de chegar a tanta xente.

O VIII Encontro Galego de Embarcacións Tradicionais, celebrado en Ferrol, tivo unha difusión e uns orzamentos que nin soñamos hai relativamente poucos anos, cando esta convocatoria estaba nacemento. Con seguridade o IX Encontro que agora nos convoca, a celebrar en Muros, vai revalidar as expectativas que todos os amadores da cultura marítima e fluvial temos postas nel.

Moitos máis indicios nos sinalan a grandeza do camiño andado, tal é o caso das moitas publicacións editadas nos últimos anos, o éxito e consolidación das xuntanzas locais ou o nacemento constante de novos colectivos. De todo isto dá conta este número de Ardentía e contámolo con tanta paixón como veracidade.



Foto: Francisco Fdez. Rei

Os galegos en Brest 2008 transportando unha embarcación

Pero cairíamos na propaganda vergonzante se só falásemos de velas ao vento e festa rachada. En Brest, mentres comíamos o rancho dos tripulantes que a organización amabelmente nos preparaba, escoitei a un compañeiro da expedición galega lamentarse de que aquilo era ben lindo, pero que axiña tería que retornar á súa vila para atoparse coa desfeita patrimonial e paisaxística recentemente perpetrada para construír un flamante porto deportivo onde, por certo, non había un lugar para os barcos que en Brest estabamos amosando con orgullo ao mundo.





Ao día seguinte, navegando unha memorábel tarde nunha fermosa dorna, mentres pasabamos a uns bretóns e eramos pasados por un malgache, o patrón lembrou que eles non tiñan onde meter o barco no inverno, aquel barco que estaba naquel momento a ser filmado e fotografado. De volta, efectivamente, os galpóns seguían a selo e iso para os colectivos que teñen a sorte de ter un. Si, a realidade, despois de Brest, continuou sendo precaria para quen se afanan na recuperación das embarcacións tradicionais galegas e da cultura marítima e fluvial.

En absoluto pretendemos co anterior comentario anular ou contradicir o relato do comezo deste artigo; estanse dando grandes pasos e iso non é relativizábel senón que é un feito contrastábel, mensurábel e absolutamente positivo. Pero non abonda.

Debemos reflexionar sobre este fenómeno e, coa brevidade que este artigo editorializante require, poñémonos co caso. A mesma aparición de Ardentía cunha demora de dous anos é unha mostra das contradicións e limitacións en que andamos metidos. No noso caso podemos dicir que non houbo tempo, nin xente nin orzamento para máis, ou, como di o refrán, “mentres se capa non se asubía”. Poñemos aquí o propio exemplo para sinalar un problema que nin é exclusivo nin aillado. A febleza organizativa e financeira e a falta de apoio da que se queixan case todos os colectivos, a crise por esgotamento físico e mental coa que saen ineludiblemente do Encontro galego os clubs aos que lle toca organizalo, non son máis que o resultado dun problema simple: a tarefa de protexer, recuperar, conservar e poñer en valor o noso patrimonio marítimo e fluvial non pode ser acometida en solitario por un grupo de voluntariosos e voluntariosas navegantes. Debe ser unha obriga e unha responsabilidade de toda a sociedade e, polo tanto e en primeiro lugar, das institucións públicas, diante das que, por certo, a FGCMF é tratada como unha simple asociación cultural.

Pero a política institucional (utilizamos un termo tan xenérico non para difuminar responsabilidades, senón para abranxelas na súa exacta extensión) ten máis interese na inmediatez da foto e na rendabilidade eleitoral ou mediática que en asumir os cometidos aos que, polas propias competencias legais, está obrigada.

En resumo e como conclusión diremos que, despois de Nabeira e despois de Brest, fica, claro que si, moito camiño por andar no ámbito da divulgación e da festa e estamos fervendo de gañas de encetar os novos retos, dos que Muros é o primeiro e magnífico porto. Pero tamén hai travesías pendentas que non deben agardar máis: a do reforzamento real (organizativo e financeiro) do movemento pola cultura marítima e fluvial e, sobre todo e primeiro que nada, o do compromiso efectivo das administracións públicas co patrimonio que teñen a obriga de conservar.



Foto: Fernando Piñeiro

Navegando durante o VIII encontro, en Ferrol



Foto: E. Parada

A Javiota, xa no mar, no peirao bretón

LUÍS REI





Foi no pasado outono cando a directiva da FGCMF decidiu que Muros fose a sede do IX Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia. Agradecemoslle profundamente que amparase a candidatura presentada polas asociacións Mar de Muros e Canle de Lira e que acollese favorablemente os nosos argumentos.

De entre estas razóns, unhas insírense nos propios obxectivos da Federación: que os Encontros vaian rotando por toda a xeografía galega, para así espallar aquilo que a todos nos move: a reivindicación e a posta en valor do noso patrimonio marítimo e fluvial. Outras achéganas as características da vila de Muros e a súa contorna: unha vila mariñeira de orixe medieval, actualmente en proceso de rehabilitación dos seus edificios e espazos públicos, que conserva toda a fasquía tradicional e está declarada conxunto histórico, o que a converte nun escenario acaído e privilexiado para a celebración da grande festa marítima de Galicia; asemade, sermos encrucillada entre as Rías Baixas e a Costa da Morte ofrécenos a posibilidade de impulsar nesta ampla contorna a devandita angueira: activar nesta beiramar a querencia pola cultura marítima e mariñeira, e espertar o inmenso e rico patrimonio de noso, a fin de o recuperar ou darlle nova vida.

Desde a mesma primeiría estivemos arroupados por unha auténtica fervenza de apoios e colaboracións en Muros e en toda a bisbarra: Concello, confrarías de Muros e Lira, carpinteiros de ribeira do Freixo, asociacións culturais,

profesionais... e ducias de veciños e veciñas dispostos a botar unha man no que cumpra. De maneira que esta novena edición do Encontro será de total feitura colectiva e comunal: o acontecemento máis compartido da bisbarra do que teñamos noticia. En vésperas do IX Encontro, proseguimos agora todos xuntos, capeando de cando en vez algunha pequena treboada, nesta travesía leda e apaixonada.

Por entre as liviás rachas de vento e os salseiros xa pode des albiscar o acubillo que vos agarda. No centenario porto muradán agardamos arelantes a vosa chegada preparando a vila para as xornadas desta grande festa galega. Que os



Casa mariñeira na vila de Muros





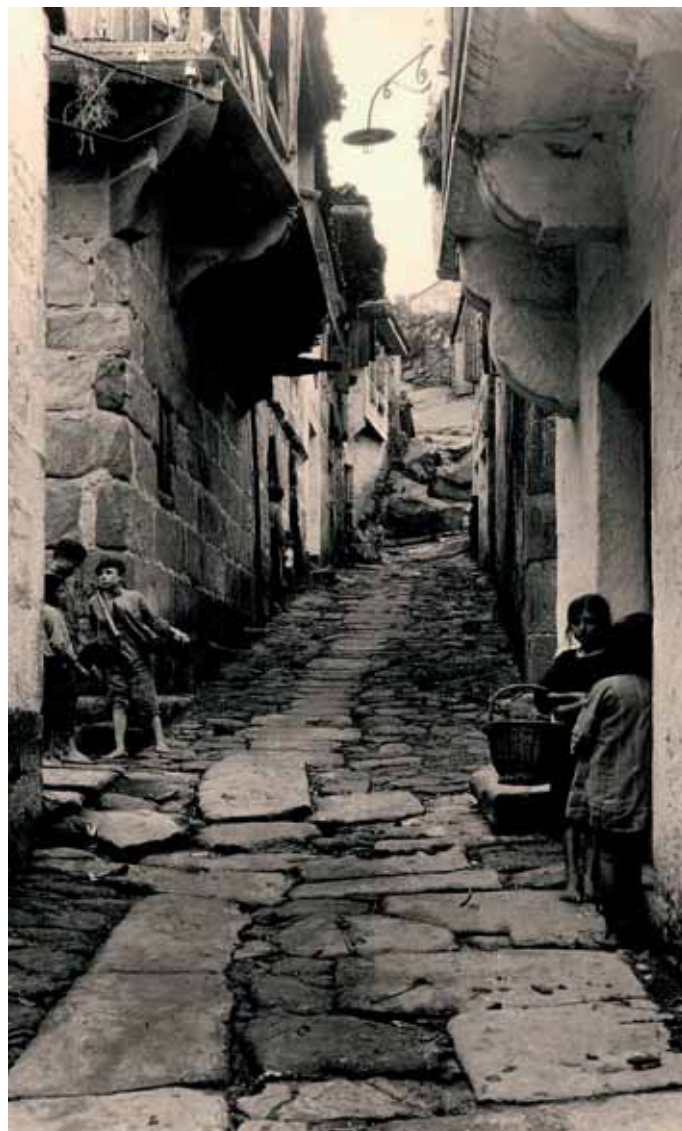
ventos vos sexan favorables e que Lourenzo alumee as vellas pedras salitrosas dos nosos soportais, que espallarán a súa nostálgica ledicia nas calmadas augas que serán leito das vosas embarcacións e daqueloutras de noso, algunhas nacidas para o día.

Monte Louro, a illa da Creba, Portocubelo, Fisterra, o monte Pindo, a lagoa de Xalfas ou o areal de Carnota, a Ponte dos Muíños e os vellos petróglifos, que gardan nos seus labirintos a memoria de vellas navegacións, envíanvos un radiograma de convite: proa a Muros.

Vinde navegar e contemplar outra volta o noso mar cheo de velas. Vinde ver traballar os carpinteiros de ribeira, os cesteiros, as palilleiras, as redeiras, os oleiros; vinde ver afumar ou secar os nosos peixes, encascar as redes, facer sancosmeiros... Vinde oír as gaitas, o acordeón e o orfeón; escoitar os nosos poetas e contemplar a obra dos nosos artistas. Traede as criaturas para enredaren cos xogos dos avós. Vinde contemplar o noso patrimonio e o noso territorio; e falar, comer, beber e cantar coa nosa xente.

Vai ser unha gran festa, amigos e amigas, pero de sentimento e esperanza fonda. Disto falaremos nas Xornadas Técnicas. Os nosos antergos souberon vivir e traballar en comunión coa natureza: velaí unha ensinanza que non debemos esquecer. O IX Encontro, iso pretendemos, fará soar o apupo que libere esa enerxía realizadora do noso pobo para que, coa intelixencia creadora de hoxe, atinemos a valorar a cultura mariñeira e a construímos sobre ese riquísimo patrimonio un futuro harmónico co medio, un futuro de noso e universal.

PROA A MUROS!



Muros segue a conservar as súas estreitas e empedradas congostras



Canoa de Muros



Panorámica da vila





Avance da programación de Muros

A vila de Muros acollerá, do 9 ao 12 deste mes de xullo, os IX Encontros de Embarcacións Tradicionais de Galicia. Trátase dunha convocatoria obrigada e de enorme interese para todos os afeccionados ao mar e ás embarcacións tradicionais que, nesta novena edición, contará cun completo programa de actividades.

Así, ademais das sesións de navegación, que incluírán regatas a vela, a remo e de canoas, e dous percursos ata a Illa de Creba e Monte Louro, os organizadores teñen preparadas para os dous primeiros días do encontro unhas xornadas técnicas que, baixo o título *Ecomuseos e desenvolvemento sostible. Experiencias e bases teóricas. Proxectos de dinamización e posta en valor de elementos culturais marítimos*, contarán coas achegas de expertos vidos de Francia, Croacia, Portugal, Galiza, Catalunya e Andalucía.

Igualmente, os que se acheguen a Muros nestas datas poderán participar en numerosos obradoiros: de navegación e cabullería; de carpinteiría de ribeira; de redes e nasas; de cesteiría; de sancosmeiros; de encaixe de Camariñas; de oleiría e cerámica; ou mesmo de gastronomía. E tamén gozar dos xogos tradicionais e das mostras organizadas, que permitirán coñecer, por exemplo, o proceso de secado do congro, de afumado da sardiña e de cascallo.



Xogando a tirar da corda

Cultura e entretemento

Manifestacións artísticas e culturais do máis diverso daranse cita en Muros nestes encontros. O teatro virá da man de Quinquilláns Teatro de Rúa, Picompé e Viravolta e mais Pistacatro Productora de Soños, e haberá proxeccións de cinema que achegarán filmes de Margarita Ledo Andión, Antón Dobao, Maribel Longueira e Manuel Sendón e tamén de Miguelanxo Prado, así como o *making off* e o *trailer* dunha longametraxe de Miguel de Lira e Quique Otero.



Embarcación de traballo no peirao muradán



Muros servirá tamén de foro para os encontros nos que participarán once escritores e once artistas plásticos vinculados ao territorio comprendido entre O Barbanza e Fisterra. Ademais, a vila ofrecerá a oportunidade de visitar diferentes exposicións e de gozar dun espectáculo poético-musical realizado sobre os versos de *De Catro a Catro*, de Manoel Antonio.

Os máis pequenos tamén terán en que pasar o tempo, cunha ludoteca, xogos tradicionais e diversos obradoiros e exposicións nos que poderán adquirir as primeiras nocións de navegación ou de cerámica, por exemplo.

E os máis trasnoitadores, que poderán gozar de músicas ao vivo que irán dende o rock de Doomsday Clok, Trapos Sucios e Som do Galpom ata os sons máis tradicionais de Suso de Slomes, Treixadura, Quempallou, o Trío Vaamonde, Susana Seivane e Lamas e Romero, pasando polo concerto de corais que achegará ás de Don Diego de Muros, Agustín González de Louro, San Xoán de Serres e Santa Mariña de Esteiro. Ademais, os días tamén estarán amenizados con charangas e grupos de música tradicional que animarán as rúas muradas.-(S.R.)



Dorna exposta coa vela extendida



Foto antiga de Muros na que se observan lanchas e canoas





MUROS E O TERRITORIO

IX Encontro de embarcacións tradicionais



Texto: Francisco X. Fernández Naval
Fotos: Maribel Longueira

O litoral comprendido entre o cabo de Corrubedo e o Ézaro, alí onde o río Xallas se precipita no océano, vén sendo coma un tránsito entre as Rías Baixas e a Costa da Morte, un territorio e un mar con personalidade propia e unha xeografía diferente a outras, non só no seu aspecto, senón tamén no seu carácter. Terra e mar manteñen unha relación vital e permanente, ás veces agarimosa, ás veces abrupta, alí onde os altos montes delimitan o ceo cara o interior: velaí o Barbanza, a serra en Outes, os outeiros dos petróglifos de Muros e Carnota, o macizo do Pindo ou o cordal da Ruña. Do outro lado, contra o horizonte

marítimo os Bruios e os Meixidos desvélanse en escumas, e polo norte, máis alá dos Forcados, as Lobeiras aboian coma os restos dun naufraxio.

Entre Corrubedo e o Monte Louro, penetrando na terra cara o abrente e Tambre arriba, a ría que uns chaman de Noia, outros de Muros e outros de Muros-Noia, pero que ten outras referencias que a enriquecen: Porto do Son, Portosín, O Freixo, Esteiro, A Abelleira ou Louro, por non citar a Tal, Roo, Boa, Baroña ou Xuño. Máis alá, seguindo a costa en dirección a Fisterra, logo do Acoradoiro e aberta ao solpor, Lariño co seu faro; e indo algo máis lonxe, Lira e Caldebarcos, ollándose, limitando, cada unha nun extremo, o inmenso areal de Carnota.

Foron estes portos e abrigos de xeiteiras. Sobre oitocentos barcos deste tipo estimaba Artaza que había na ría nos últimos anos do século XIX, traballando arreo para as fábricas dos cataláns que se instalaron aquí acolléndose ao proclamado beneficio da revolución industrial. Sería por iso que, cando os membros da Asociación Cultural Canle de Lira decidiron construír unha embarcación tradicional, optaron por unha xeiteira que encargaron nos estaleiros Triñanes, na parroquia de Cabo de Cruz, e o primeiro mastro fóronllo adquirir a un crebeiro con almacén propio nun lugar recollido da Costa da Morte. Esta asociación e máis a de Mar de Muros recibiron a encarga de organizar os IX Encontros de embarcacións tradicionais de Galicia deste ano 2009.



Vista da liña de costa desde Lira





A xente aquí sabe que o mar leva e trae sorte e fortuna, loito e esperanza, saloucos e sorrisos. A xente aquí conserva a memoria dos días en que as velas alumeaban as ondas, cando as redes preñadas de sardiña fundían os boureis na hora que precede á ardora. Esa memoria lembra a cantiga que expresa devoción e confianza á virxe da Creba, a illa que pecha a ría polo leste, que tivo capela, ermitán e lenda recollida por Vicente Risco:

Indo polo mar abaixo
O aire rifoume a vela
Nosa Señora da Creba
Deume o pano para ela.

A capela, que hoxe non existe, aparece debuxada, presidindo o illote, no Atlas do Rei Planeta, elaborado en 1634 polo portugués Pedro Teixeira.

Os pasaxeiros que viaxaban no “carreto”, o vapor de carga e pasaxe que cubría a ruta Noia-Muros, ao pasar a rentes da illa saudaban cun “Salve a Virxe!”. A xente de Lira aínda recita os versos que fan referencia a outra Virxe, a súa, a dos Remedios, aquela que non quixo ir a Sevilla porque



As rúas do casco antigo muradán conservan aínda vestixios góticos



Esta fotografía de Maribel Longueira serviu de base para a elaboración do cartel do IX Encontro de Embarcacións Tradicionais





Adiós Muros! Adiós Muros!
a popa che vou virando:
a saída éche boa
a volta, sabe Dios cando!

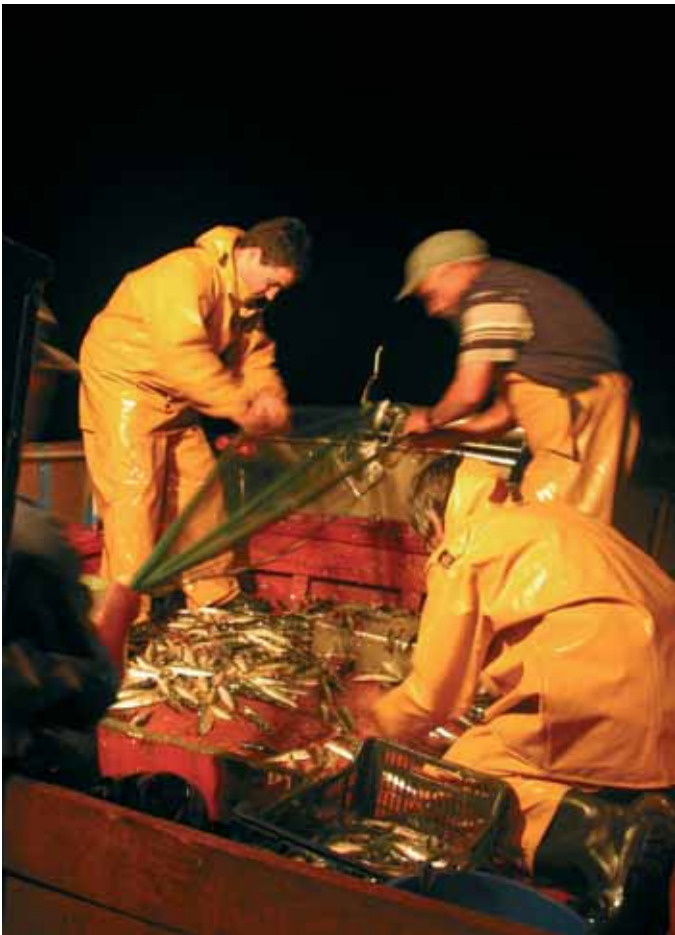
Era esa a mesma incerteza que levaba a ofrecer os exvotos mariñeiros que poden ser contemplados na igrexa da Virxe do Camiño en Serres e na capela dos Remedios na parroquia de Lira. A mesma devoción e o mesmo temor á incerteza que preside as celebracións das festas do Carme no mes de xullo en Muros e da Virxe de agosto en Lira, con ofrenda de flores ás ondas en memoria de cantos atoparon nelas a fin e, tamén, coma un esconxuro futuro; rosas que o mar deixará logo sobre a liña da marea nalgún dos longos areais, coma delicadas crebas vermellas entre escumas.

Esa mesma memoria lembra que os homes do Gremio do Mar de Muros elixían cada ano dúas xeiteiras que debían tensar entre elas unha peza de rede no centro da cal pousaban a imaxe de San Pedro, patrón da vila. E así navegaban dende o Monte Louro ata o interior da ría seguidas



Exvoto mariñeiro

decidiu ser a padroa dos mariñeiros de Lira. Moita devoción neste litoral, coma noutros, aínda entre os que non cren; será pola incerteza das navegacións, polos perigos dun oficio que sempre entrañou risco, por máis que o mar sexa coma un veneno ou unha paixón ou, se cadra, por iso que xa dicía a cantiga:



Mariñeiros de Lira traballando ao xeito



Preparativos para saír ao mar na xeiteira *A Canle*





de todas as demais lanchas, centos de velas despregadas dándolle textura ao mar e chamando polo cardume.

Un cadro de Mariano Ramón Sánchez pintado no século XVIII ofrécenos a imaxe de como era Muros entón. As velas e mastros das xeiteiras, dos balandros, dos pataches ou dos bergantíns ancorados ao abrigo da vila, ou das chalanas varadas nas ramplas que chegaban ata os soportais do barrio da Xesta, o das xentes do mar e as casas mariñeiras e, máis alá, o forte e a muralla coas súas torres, sobre as que xa escribiu Álvaro Cunqueiro: “Torres militares defenden a Porta da Vila. Dezaoito torres almeadas din que tiña Muros, máis que Siena, tantas coma San Geminiano”. Da vella muralla que pechaba o barrio da Cerca só resta hoxe algún vestixio nas proximidades da igrexa de San Pedro.

Logo sería a dársena que neste mes de xullo acollerá galeóns, dornas, gamelas, botes, bucetas, racús e traíñas, embarcacións que participarán no encontro. Esa dársena vella forma parte fundamental da fachada marítima dese



Distintos tipos de embarcacións amarran no peirao muradán

Muros que nunca deixou de ser mar, que viste de sal as galerías brancas, que contempla o transcórrexer dos días dende as fiestras góticas, que canta ao son das fontes, que se viste de muradana cando cae a tarde.



Porto de Muros





En pago ao esforzo realizado polos habitantes de Lira cando o naufraxio do Ariete, arriscando as súas vidas para salvar a dotación do buque da armada nunha complicada acción de rescate, as autoridades da época construíron o peirao do Porto Cubelo. Hoxe este pequeno porto e a súa Confraría de pescadores son referencia de dinamismo, de imaxinación e de modernidade, promovendo iniciativas que tentan abrir novos horizontes a unha profesión en crise, ao tempo que pretenden salvagardar o que resta dunha cultura, a mariñeira, que constitúe en si mesma un xeito de entender a vida. Lonxanet, Fishernet, turismo mariñeiro, a rede mundial da pesca sostible ou a reserva pesqueira son algúns exemplos deste quefacer que sitúa a este pequeno porto na vangarda da actividade pesqueira do noso país.



Portocubelo

Muros e Lira acollerán aos participantes do encontro, aos amantes das navegacións, a visitantes e a curiosos, e ofreceranlles o mellor do que son e todo canto teñen, porque

humanidade e hospitalidade son conceptos que non só figuran nos escudos dos concellos, senón que a xente sente coma propios, parte esencial dun xeito de ser, aquí, neste mar e neste territorio con carácter.

A xeiteira *A Canle* navegando

A MOTORA DOS CANEDOS A alma dun barco sempre vive

Moncho Bouzas
Fotografías antigas restauradas por Manuel Lestón Lado

Foto: Sole Rei

Un barco é froito dun saber milenario que adopta unha fasquía e que se materializa dunha forma determinada; os seus materiais e a súa configuración física proporcionánnos unha noción equilibrada de utilidade e beleza. Isto non é pouco, mais tamén é un punto de encontro innegable que un barco ten alma e que esta é tan importante como a súa realidade física.

O que xa non é tan común é o barco que temos en Esteiro, que vai camiño do século de vida e que é alma integralmente. Chamado desde os anos 20 do século pasado *A motora dos Canedos*, foi construído no lugar da Insuela, na Vila de Esteiro, e a súa botadura foi dirixida por un equipo interdisciplinario de magníficos carpinteiros esteiráns.

A ditadura de Primo de Rivera decretara a prohibición dos partidos políticos e asegurárase do mantemento da orde establecida mediante a represión e a persecución. Os adeptos ao réxime gozaban do dereito de reunión, mais non era así para os que actualmente chamariamos progresistas, que liberados da pesada carga do exercicio dos principios democráticos gañaron un tempo estupendo que decidiron entregar á causa da construción dunha motora. Sábese que eran amantes da navegación a vela e a remos, así como da aplicación dos avances técnicos dedicados á pesca, polo que quixeron conseguir ter en Esteiro unha embarcación a motor. Tratábase da primeira, e nesa proba piloto tiñan depositadas as esperanzas para a modernidade e o progreso.

A construción da motora comezou con total e absoluta calma e discreción. O traballo estableceuse por quendas e mediante un sistema rotatorio entre todas as persoas vo-

luntarias, de forma que todo o mundo puidese aportar sen desatender as súas obrigas laborais.

A dinámica dunha sociedade complexa que asenta as súas raíces na transformación que representou a implantación da industria da salgadura no alborexar do século XIX non se detivo. Non foron alleos destacados patróns das lanchas



Xosé Agrelo Hermo dirixiu a publicación *A motora dos Canedos*





O Mazarico, coa súa embarcación atracada no peirao de Esteiro

xeiteiras, nin tampouco algún dos experimentados mariñeiros no uso da xávega, na pesca da sardiña, así como mulleres e homes do amplo abano de oficios que a división do traballo xerou nas salgadeiras de longa tradición e na primeira conserveira. Tamén colaborou o mestre da Escola da Sociedade, mais sobre todo fixérono os carpinteiros-capataces das fábricas e os mestres carpinteiros de ribeira, a pesar do pouco tempo que lles quedaba por mor da demanda inducida pola lonxana Primeira Gran Guerra Europea, de efectos económicos acentuados na produción da salga e na construción naval, que volveron a coñecer un gran avance.

Cando, en función das horas de traballo dedicadas á motora, esta debería ter estado xa practicamente lista para a botadura, a saída ao mar non se producía, probablemente por problemas de índole mecánica. Unha cousa era facer o barco e outra moi distinta montar o motor e que este funcionase. Fose o que fose tratábase de algo importante, porque se incrementaron as quendas de traballo sen que se producisen novas do éxito da empresa.

Os esquivos favores dos ventos seguían a encher as velas dos pailebotes das compañías que comerciaban desde o Mediterráneo ata as Illas Británicas, con tripulacións que converteran a cabotaxe na odisea cotiá do horizonte oceánico. As arboraduras dos galeóns e dos racús propulsaban a unión dos pobos todos da ría con carreiras estables a Vigo e a Vilagarcía, e tamén, como non, a Coruña. As relingas das lanchas do xeito, das canoas, dos botes e dalgunha

dorna eran unha garantía. Porén, o desgaste aos remos da traiñeira e das enviadas ás inacabables sesións de remo, así como as xornadas completas perdidas nas encalmadas, non deixaban lugar ao desánimo ante as vantaxes no mar do uso da propulsión mecánica.

Os homes e mulleres que plantexaran o reto eran Os Canedos. Sabíase que eran xente pouco dada a rendérense con facilidade, así como a recoñecer publicamente o seu fracaso, polo que só podían ver a motora os que participaban directamente na súa construción. O resto do pobo tería que agardar ao día da botadura.

Os Canedos pasaban horas traballando na motora sen ningún resultado visible e palpable. O que si medraba era a curiosidade por ver a motora e por coñecer os detalles concretos que impedían o avance da súa construción. Incluso algúns aseguraban, para escarnio dos Canedos, que aquel barco nin existía sequera e que todo era un conto para reunírense, e a saber qué andaban falando.

O certo, amigas e amigos, foi que, en canto os ventos foron propicios, Os Canedos impulsaron a Protección Social Esteirana á categoría de importante referente asociativo na comarca, con capacidade efectiva para a acción social e política na conquista dun mundo mellor. Esta idea ficaba recollida e expresada, agora si aos catro ventos, no seu lema oficial; Viva a Libertade, a Igualdade e o Asociado.

Logo de establecida a II República no 1931, os concelleiros membros da Protección Social Esteirana presentes na primeira sesión plenaria do Concello de Muros, Joaquín Rama Cernadas, José Portals Piñeiro, Ramón Núñez Velloso e Manuel Fernández Lago, explicitan a solidez da madeira dos soños que a maioría social de Esteiro comparte. No 1932 a Sociedade, a través de Francisco Rodríguez e José Velloso, participa nas discusións para a elaboración do proxecto de Estatuto de Autonomía de Galicia.

No 1933 prodúcese unha confluencia de navegacións que dan lugar a un feito histórico absolutamente transcendente: o primeiro congreso da Federación Comarcal Muradaza, creada pola Protección Social Esteirana, coa Agrupación de Traballadores e Agricultores de Serres-Muros e coa Unión de Traballadores de Mar e Terra de Muros-UGT, presididas respectivamente por José Velloso, Alejandro Martínez e Pedro Fernández.

De outubro do 1934 a abril do 1935 a asociación estivo clausurada, mais era tan grande o seu corazón que non





Ile collía no peito. Aquela vivenda particular da Insuela na que se comezaran a tecer as realizacións dos Canedos xa quedara pequena, habitando o espírito canediano na Casa da Sociedade e mantendo acesa a referencia, sustentada nas grandes correntes de pensamento do momento e concretada no propio Local Social, na cooperativa de consumo, na caixa de aforros, no impulso da dotación de infraestruturas públicas e nas iniciativas educativas de tecnificación das traballadoras e traballadores do mar e do agro, tan necesarias no contexto dun ciclo económico recesivo no que a construción naval, a salgadura e mesmo a actividade conserveira xa non eran o pulmón económico en expansión, como si o foran unha década atrás, para o desenvolvemento do benestar social.

No 1936 a candidatura municipal da Fronte Popular, impulsada polo alento da Federación Comarcal Muradaza, consegue a Alcaldía para Manuel Tobío Romaní, destacado membro da Protección Social Esteirana. Este feito converteuse nun chanzo de ilusión na consecución dun soño longa e rexamente calafateado.

O 18 de xullo do 1936, cos aparellos militares señoreando, representa o punto de inflexión cunhas correntes de fondo e uns ventos bárbaros e esterilizantes que secan os froitos que agromaban e os caladoiros das pesqueiras todas, o que por certo, se ben de efectos nefastos, é fariña doutra muiñada.

O 26 de xullo confluíron os persoeiros republicanos da comarca no Peirao de Muros; os de Tállara, de Argalo, de Lousame, do Couto, de Noia, da Serra, de Abelleira, de Serres, de Muros e tamén os da Sociedade de Esteiro. Embarcaron rumbo ao Bilbao republicano en dous bous de Muros, o “Santa Eulalia” e o “Santa Rosa”, que debuxaron no mar uns ronseis xa nunca desandados por aqueles homes e mulleres.

Durante décadas dominaron a ocultación e o silencio, mais en Esteiro unha lenda ou un mito (non se sabe moi ben a que categoría pertencía) sobre a Motora dos Canedos perviviu coa forza dunha obra viva ben construída. Netas e netos, orgullosos dos nosos devanceiros, tivemos así un símbolo dunha realidade deconstruída e da que unicamente dispoñiamos de información fragmentaria.

Con todo, hai constancia, porque hai memoria, de que aqueles homes e mulleres de Esteiro, xa durante a ditadura de Primo de Rivera, dedicaron os seus esforzos á construción dun barco que non era un barco calquera, senón toda unha motora. A motora dos Canedos só foi vista polos que traballaron nela, mais a súa existencia é tan real e innegable que hoxe sabemos que tan coñecida e lonxeva embarcación era toda ela ALMA.

Moncho Bouzas é membro do Grupo de Cultura Mariñeira da Asociación Cultural O Xeito (Esteiro-Ría de Muros e Noia).



A lancha xeiteira do mariñeiro esteirán coñecido coma “O Mazarico” na praia de Parameán





MONTE LOURO, O MONTE DOS MILAGRES



Artigos de José Luis Iglesias García e Manuel Chazo Cores

J. L. Iglesias García- Monte Louro foi un dos principais fondeos de compra. Alí acudía a flota de galeóns de Vilanova nos anos 30 e 40 do pasado século para abastecer de sardiñas as máis de 20 fábricas que daquela existían nesa vila. Cada viaxe á Costa da Morte era un risco que os barcos tiñan que correr, afrontando temporais e ventos duros do nordeste ou do noroeste.

Un destes galeóns foi o Joaquín, que cargou de sardiñas unha noite calma na praia de Area Maior, en Monte Louro, ás catro da madrugada. A tripulación acordara navegar enfilando Cabo Corrubedo, despois de arrancar a motor e coa vela tringueta arriba. Mais ao chegar aos baixos Basoñas comezou a entrar de súpeto un vento fresco e comezou o cerrazón de chuvias que deu lugar a unhas ondas o bastante grandes como para derrubar o cargamento de sardiñas.

Outros galeóns de Vilanova, que aquela mesma noite ían tamén cargados de peixe un pouco máis atrás que o Joaquín, derribaron de volta para Muros. Mais o Joaquín seguiu o seu rumbo, por fóra de todos os baixos de Corrubedo, aínda que coa forza do vento perdeu a vela tringueta. A loita e o medo marcou a estes mariñeiros. O encargado de alumear con un farol o compás a carón do patrón ía chorando coma un meniño porque pensaba que estaban no medio dos baixos. Foi ao mencer cando o vento comezou a ceder na súa forza, e a nave foi deixando pola popa os baixos de Pragueiros e entrou polo sur de Sagres, enfilando o faro do Sargo para entrar na Ría de Arousa.

Chegaron ao porto de Vilanova cansos de loitar co temporal, e o patrón ordenou aos mariñeiros que fosen ás súas casas a quitar a molladura e a tomar algo quente para que, máis tarde, voltaran para atracar o barco e descargalo. Así, cando a tripulación estivo de volta a bordo do galeón e o patrón mandou prender o motor saíu despedido todo o corpo de bombas de inflación e os espárragos cederon; o motor arriou o volante a xa non houbo máis motor.

O patrón, agobiado, pensou no que podía ter pasado se aquilo acontecera de noite no medio do temporal, e na seguinte singladura que fixo ata o cabo Fisterra o home visitou a Igrexa da Nosa Señora das Areas, que gardaba no seu altar unha preciosa Virxe do Carme. Aquel mariñeiro rezou á súa salvadora, e cando regresou ao porto de Vilanova creou con moito afán unha comisión que se ocupou de realizar o encargo dunha nova imaxe do Carme, que chegou a Vilanova no ano 1950.

Cando fallou a salazón na década dos 60, o galeón Joaquín foi vendido como barco areeiro para o río Ulla. Cando Marcelino Chazo, o patrón que sempre o mandara, xa xubilado e voltando do médico en Santiago, avistou o galeón abandonado nunha praia de Ponte Cesures mandou parar o taxi que o traía e foi ata o pé do buque. E lembrando os vellos tempos caéronlle as bágoas e deulle o seu último adeus.

José Luís Iglesias García é membro da A.C.D. Rabandeira





M. Chazo Cores-. Monte Louro e a súa praia de San Francisco co seu vento fresco do nordés. Mes de setembro e as fábricas baleiras de sardiñas. Arrumbando a Cabo Corrubedo dende a praia de Langosteira, dende a Foz de Carnota, Caldebarcos e da praia de San Pedro, os galeóns de compra a flote izaron as velas e marcharon para as festas patronais de Vilanova de Arousa despois de catorce días de nordés que voaba o mar.

En Area Maior, tamén chamada Longa, con tres amarras, no mar só o noso motoveleiro, fronte á praia de San Francisco, agardaba. Foi nesa cando meu pai, José Marcelino Chazo Martínez, decidiu botar a chalana auxiliar ao mar para ir a Muros de San Pedro falar co xefe. Unha vez na praia camiñou monte arriba. Preferiu ir pola Atalaia e non pola estrada de Cabo Rebordiño; subiu o monte, que coñecía de memoria, e chegando a Muros falou por teléfono co xefe salgadoiro. A orde que recibiu foi de non abandonar o mar ata o día do Carme. Como quedou dito, eran as festas patronais. A do Carme era o último día despois da Virxe Pastoriza e de San Roque, e remataban as festas con San Cipriano entrando a vendima.

Ao chegar o patrón á praia de volta de Muros, fórono buscar na chalana dous mariñeiros a vogar. Unha vez a bordo falou moi claro: “orde do xefe de non abandonar a Ría de Muros e Noia ata o día da celebración do Carme en Vilanova de Arousa”. Logo, dirixíndose a min, soproume ao ouvido: “síntoo por ti, pero Barcelona pide sardiñas prensadas e na fábrica non hai nada”.

Ese mesmo día, despois de xantar, coma un milagro, a ría quedou en calma e ao axexo levantamos tres amarras, a áncora e dous rizóns, prendín o motor e marchamos. Polo costado o Monte Louro e polo carreiro o illote de Leixóns. Víase a costa e fondeamos.

O nerviosismo notábase en toda a tripulación, mais meu pai non perdeu a esperanza. Ao chegar a noite estivo pola boca do rancho ollando a costa leste do Son e Portosín. Na súa garda ven unha luz de situación buscando costa, e despois deitou no seu catre, non sen antes acender un farol á metade do sol.

De madrugada paseaba por un dos costados da cuberta como se o corazón agardase algo. Os mariñeiros saíran tamén á cuberta; meu pai non sacaba a vista da costa, cando de súpeto exclamou:

-Se non me engano ven aí unha motora, e ven metida!

Coas ondas tendidas, daba ilusión mirala; ilusión que ía en aumento a medida que a motora do cerco se achegaba a Monte Louro. Ao entrar no carreiro do illote Leixóns buscounos.

Atracou ao costado, e vaia sorpresa!: era o Rapaciño de Portosín, cheo de ledicia porque coñecía a meu pai. Trataron o prezo, e veña a facer salmoira nas tinas. Eu a salgar as sardiñas; medíanse por caixón e a motora do cerco traía unha carga de 150 cestas. Ao rematar de salgar, e cando



Panóramica antiga do porto de Muros





meu pai ía pagarlle, díxolle: “son as festas patronais no noso porto”, e coa mesma mandou acender o motor. O patrón de pesca, coñecido como Rapaciño de Portosín, colleu na súa motora de cerco dúas pescadas grandes e deullas ao meu pai. Déronse a man e as grazas e colleron rumbo a Portosín.

Os xeiteiros de Noia fixéronlle un cantar a Monte Louro, e eu chameille sempre a este monte “Monte dos Milagres”. Ao seu costado pescábanse con poteiras luras como mangueiras, e a pesca do xeito sempre foi aquí moi abundante.

Ao chegar o día varios galeóns estaban embandados con sardiñas. Nós compramos sardiñas polo día na ría. Os xeiteiros de Noia traballaban á corda polo día, antes do axexo e, se picaban, izaban o pendón no pao indicando que ían desmaiando sardiñas.

O amencer de aquel día foi o milagro da vida no mar, e navegando en calma entramos na Ría de Arousa. Sobre as tres da tarde estabamos fondeados no porto de Vilanova de Arousa, e pola noite fomos á procesión marítima da Nosa Señora do Carme. Foi o premio da Virxe do Carme ao motoveleiro Joaquín e a meu pai.

Cando chegamos a porto fondeamos á altura do faro e, aos poucos minutos, as xentes que estaban nos bares e paseando (hai que ter en conta que estabamos nas festas patronais) saíron buscando o cabo para mirarnos cargados de sardiña. O xefe tamén veu, chamou polo meu pai e



Descarga do galeón industrial

díxolle: “Chazo, enche tres cestas de sardiñas e cando veñan para terra repartímolos entre os amigos”. Á noite meu pai durmiu a bordo para que non roubaran as sardiñas. Ao outro día descargámolas.

Este artigo foi publicado na revista *Aunios* nº 12 - Maio 2007.



Monte Louro



PROVINCIA NAVA

N.º 4. Diseño de un Galeón de los que se usan en la ría de Muros para tender el aparato denominado Jarra.

Dimensiones principales	Pies.	Pulg.
Estora	37	..
Quilla	35	8
Manga	10	..
Puntal a la borda	4	..



N.º 5. Lancha de pesca con su yelva de las que se usan en la ría de Muros.

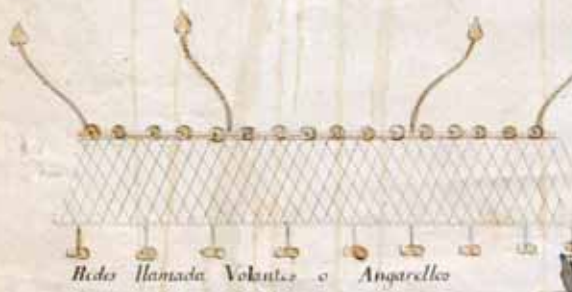
Dimensiones principales	Pies.	Pulg.
Estora	28	..
Quilla	25	..
Manga	7	..
Puntal a la borda	5	..



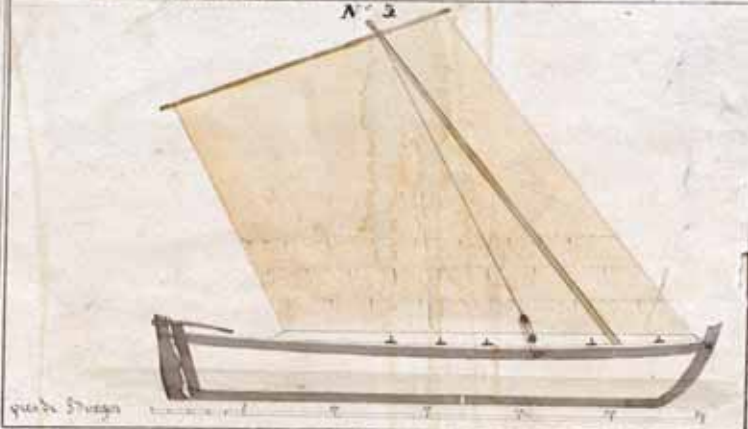
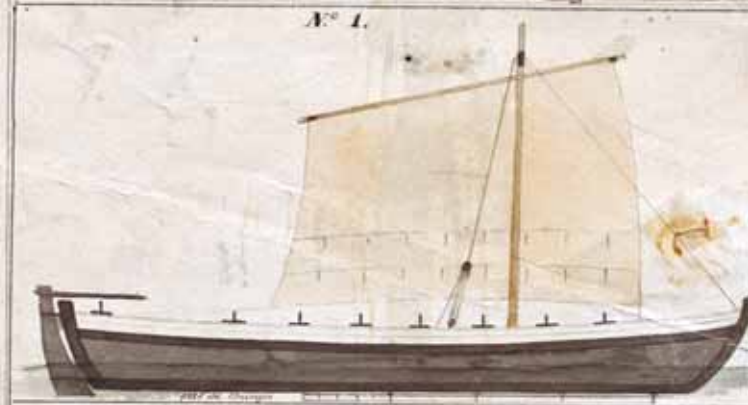
Fecato de la Jarra que sirve para estar en el mar junto por los cordones en la parte superior y por el plomo en la inferior.



Cope de una Jarra que manifiesta las cuatro clases de que se compone.



Redes llamadas Volantes o Angarellas



Red llamada Xeito



Lancha de Xeito de 18 a 26 p.º de quilla



Galeon

Diseño de aparros e embarcacións empregadas na Ría de Muros para a pesca con xábega. Imaxe cedida polo Museo Naval de Ferrol



L DE LA CORUÑA

N^o 2. Lancha de pesca de las que se usan y montan 12 remos incluso el de la popa con que se gobierna mediante un buen timon por no mezclarse con el macho y lumbra la red a tiempo de largarla y recogerla al gukora que la recibe.

Dimensiones principales	Pies	Pulg ^a
Estora	40.	
Quilla	34.	10.
Manga	10.	1.
Puntal a la Borda	4.	2.

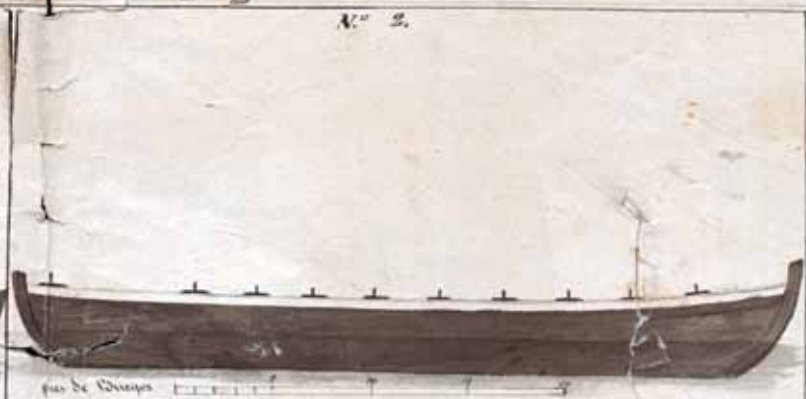


N^o 4. Botina de pesca con su vela de las que se usan en la ria de Murros.

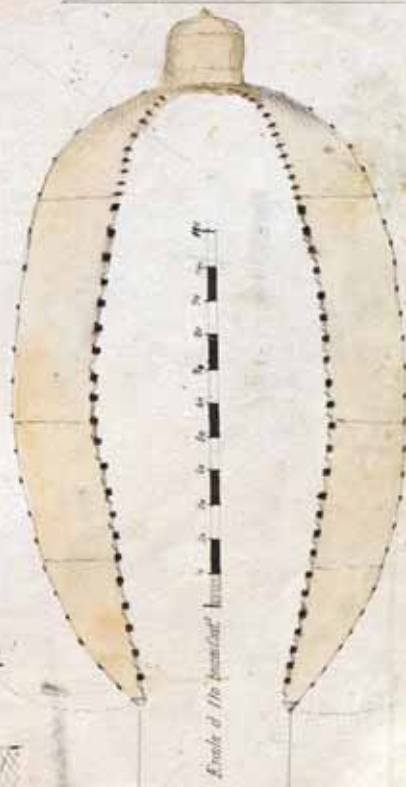
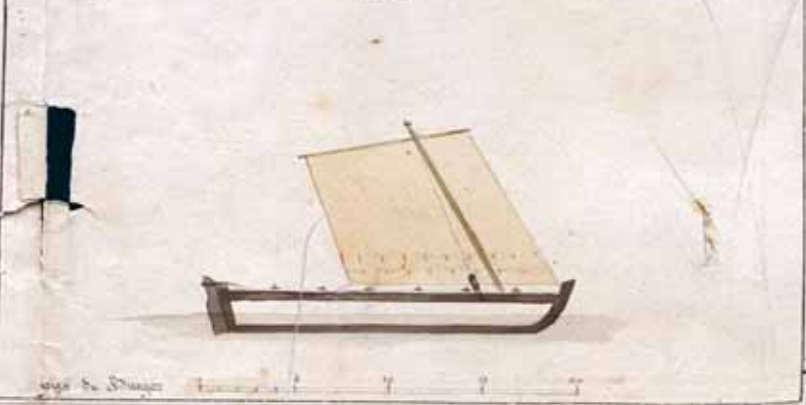
Dimensiones principales	Pies	Pulg ^a
Estora	18.	..
Quilla	16.	..
Manga	7.	..
Puntal a la borda	2.	6.



N^o 3.



N^o 4.



Redes llamadas Trasmallo



Boq ó lancha menor, de 12. a 18 p^{as} quilla

Apoye de las que se usan en el Puerto o Ria de Murros.



FERROL, MAR DE AMIGOS

VIII Encontros de embarcacións tradicionais

Texto e Fotos: Lois Rodríguez

“Aínda que non teña moito perdón teño que xustificarme: ao chegar onte a Ferrol atopei tantos vellos amigos e fixen tantos novos que a noite botouse enriba”. Así comezou Staffan Mörling a conferencia inaugural das xornadas técnicas de Ferrol 2007 e as súas referencias á amizade definen o que alí se viviu. O 5 de xullo principiaba a oitava edición dos encontros que tras catorce anos chegaban a unha cidade. A escolla foi un acerto. En Ferrol todos temos relación co mar, quen non ten familia mariñeira, tena na Armada, nos estaleiros ou traballa no porto, e as ferrolás e ferroláns non defraudamos as expectativas. A cita foi un éxito.

A cidade do mar

Ferrol naceu co mar e aínda que teñamos poucos espazos urbanos para velo, sabemos que está aí e máis que a súa presenza notamos a súa falta.

A esa saudade do mar púxolle paixón científica Staffan Mörling, ilustrándonos co seu saber e evidenciando o amor pola nosa cultura marítima, por esa “identidade propia que tanto interese esperta nos antropólogos”.

“En Ferrol nacemos cun lapis pequeno na man para comezar a debuxar, dende nenos, liñas rectas, tal é o espírito cartesiano desta cidade na que todos, sen excepción, atrevémonos a opinar dos temas do mar”, apuntaba Bernardo Máiz aquel mesmo día. Unhas reflexións que son exemplo das xornadas celebradas a bordo do *Hidria* ao redor da antroploxía e a dinamización aplicadas a barcos de madeira, tradicionais e clásicos e que axitaron un debate “vivo”, ben lonxe dun simple expositor de lugares comúns. Foron a oportunidade para facer didáctica, entre interesados e veciños, e actualizarmos a comunión que nos trouxera á cidade do mar.

Velas en Curuxeiras

Neste peirao de fins do século XVIII abrollaron en xullo do 2007, e dun día para outro, uns pantaláns despertando curiosidade no porto, e aí principiou todo. Comezaron

a chegar velas e xentes: barcos euscaldúns de Santurzi, Bermeo e Pasaia, co *Saltillo*, o *ketch* da UPV á fronte; folios mediterráneos dos Países Cataláns e Cartaxena; un irlandés que eu non vin; armaduras de piñeiro e carballo que bolinan nas rías da Coruña, Vigo, Pontevedra, Ares, Arousa e Ferrol; os portugueses, sempre con nós, chegados de Vila do Conde, O Seixal, Esposende, Póvoa de Varzim, Lanhelas e Viana do Castelo; a baleeira da illa máis baleeira do mundo, *Pico nos Azores*; a embaixada bretoa de Brest, *La Recouvrance*; e á par dela os nosos grandes, o *Nieves*, o *Nauja*, o *Hidria*, o *Nova Sofía* e o trincado da casa, o *Ría de Ferrol*. Facíamos un total de media milla de eslora e perto de cincocentos tripulantes inscritos. Todo ía máis que ben e anunciaba festa. E así foi.



A calidez das velas despregadas contrasta coa planta de Reganos





Milleiros de persoas no porto viron como os do *Amerike-tatik*, a traíñeira vasca, deron en vogar e saír cara o mar de fóra. Non se sabe onde foron, nin onde chegarían. Volveron felices e coas “txapelas” tan ben chantadas como marcharan, pasándolle ao *Nove Metros* do Clube do Mar, preparado para esta cita. Mentres, o *Hidria*, fumegando branco, cruzaba a ría coas cubertas cheas de xente. Os que alí ían non daban crédito ao ver como a *Ester de Lajes do Pico*, unha navalla no mar todo trapo e alegría, era quen de arrepoñérselle ás motoras da prensa. Ao tempo, o *Ría* collía ventos no medio de dornas, lanchas, botes, gamelas, catraias, racús, galeóns e bucetas, que bordaban do Arsenal a San Felipe e da Graña á Palma. Sen Reganosa, un espazo perfecto.

Desde Entrecastelos os brancos das velas e os guindastres fusionaban nun “skyline” que non se vía hai ducias de anos. O sorriso de todos facíanos reafirmarnos na razón dos encontros, polo menos aos ferroláns: facemos isto porque nos peta, porque nos “ghusta” e porque podemos. E aquí estamos. A parte dunhas cervexas, que máis pedir?



O Nuevo Sofía

Volvendo a porto demos co *Canouro*, un bote de Ferrol, no que Mini e os Loureiro levaban a Tonecho tocando a gaita na proa e dándonos a benvida. Vimos tamén os faluchos



O peirao ferrolán convertiuse en punto de encontro para os apaixonados do mar e das embarcacións tradicionais





Algúns dos navegantes na súa singladura pola boca da ría



Estampa da popa do barco *La Recouvrance*

e as dificultades para navegar no mar da barca de dornas, que cun vento cativo perdía estabilidade. Amarraron axiña e nós tamén. Subindo polas escaleiras escoitamos dous vellos retellar:

-Éche ben bonito ver Curuxeiras cheo de velas.
-Si, ho! Pero xa me gustaría ver aquí hoxe ao *Galatea*.

O *Galatea* era o barco máis querido na cidade, un buque escola que a desidia duns e a falta de capacidade de todos, permitiu que rematase na lama do Guadalquivir antes de

que o mercasen e restaurasen en Escocia. Agora chámase *Glenlee* e ten base en Glasgow, onde fora construído. Hoxe podería ser a nosa *La Recouvrance*.

Músicas salgadas

Cada día, á volta do mar, a noite ía chegando e dos salseiros de auga pasabamos aos de cervexa e viño. As terrazas e tabernas do porto esgotaban existencias mentres falabamos da saída da que volvíamos, doutras travesías e do ben que ían os encontros. A uns metros Bedoia berraba Pasaiaaaaa! e os bascos, compinches de varios encon-



O *Canouro*, coa súa tripulación de músicos e mariñeiros, é bo exemplo do espírito festivo que impregnou o Encontro





tros, respostaban Ferroooooo! Manolo Bacallao, agobiado pola coordinación, relaxaba bebendo cos dos Azores. Fixéronse amigos e levárono na baleeira, e a min non e comeume a envexa.

Mentres descansabamos e riamos, Pío e os outros nachos da cociña faciánnos a cea. Na carpa das comidas e das actuacións, a Taberna Mariñeira, enchiamos o bandullo e repuíñamos enerxías, faciámos amigos, intercambiabamos experiencias, recuperabamos lembranzas e sementabamos recordos futuros. Pouco a pouco as conversas mesturábanse coa banda sonora dos encontros e nun cacho descubríaste cantando ao que che daba o peito “Sara, Sara, Sariña, Sara ti es a miña”. *Os Cempés* facían a súa derra-



Algúns barcos que participaron no encontro

deira actuación, que máis adiante pasaría a ser a penúltima ou a antepenúltima, xa ninguén sabe. Canto máis berrabamos, máis xente viña... os dos bares, os das terrazas e os que estaban no cine dos Encontros no Baluarte. Unha feira. Por alí pasaron entre outros a *Banda de Ferrol*, *os Raparigos*, *os Estrobos*, *Malvela*, *Toxos e Froles* e as mulleres salgadas galego-caboverdianas de *Batuko Tabanka*, un agasallo multicultural, un refacho da afrogaliza chegada de Burela.

A carón do mar

Se en terra, pero perto do mar, as pezas musicais axitáronnos o corpo, outros momentos axitaron a memoria. Foi o caso da carpintería ao vivo, unha fermosa idea coa que



A baleeira das Azores en plena travesía ante o litoral ferrolán

ensinar da sabedoría e esforzo que están por tras de cada barco. Porque aprender das nosas embarcacións e patrimonio mariñeiro é recordar tamén ese vizoso labor dos carpinteiros de ribeira xa desaparecidos dos que escoitamos contar, de Mugar dos, Tarrío ou da Graña.

Do brillo dos ollos dos máis pequenos ao mirar no martelo traballar a madeira depende tamén que a cultura marítima non estea nos museos e siga vogando no futuro. O mesmo pasou co taller de nós, coa cabria das redes e con outras demostracións. De aí, tamén, que reparáramos con ledicia na estampa dos enredos argallados para os cativos. Xogaron a pescantíns, encerellaron con pinturas e debuxos, brincaron con tesouros e parches piratas, desentrañaron recortábeis e encrucillados mariñeiros.

Perto da zona dos nenos estaban as casetas de información e das consellarías que nos apoiaron, a de Pesca e a de



Un momento da cea, que estivo amenizada por música ao vivo



Cultura, entregada desta vez aos encontros. No seu *stand*, dúcias de persoas facían cola para recoller o póster e as postais de Javiota, a reprodución da foto de José Suárez. Máis aló a carpa das exposicións e das asociacións, inzada de cousas que ver e aprender. E por todo o porto milleiros e milleiros de xentes de Ferrol, da comarca e de todo o país paseando, descubrindo e divertíndose. Repito, un éxito.

NaBeira, a exposición e conxunto de actividades desenvolvida pola FGCMF e a Consellaría de Cultura e Deporte tiveron o seu lugar. Funcionou antes, durante, e despois dos Encontros, como ponte entre estes e a festa Marítima



Dous nenos participan nas actividades organizadas para os cativos

de Brest 2008, onde Galiza era país convidado. A bordo de *La Recouvrance*, nunha festa de presentación, o seu capitán Jean Cozanet pediunos: “antes de encher o estómago escoiten este convite, reunámonos novamente en Brest para o ano que vén”. E aló puxemos temón, pero iso é outra historia.

“Homes de ferro en barcos de madeira”

O palco da taberna mariñeira serviu, tamén, para ser acubillo da emoción e as bágoas. Aconteceu coa lembranza de Manuel Lopes, home carismático, loitador e traballa-



As carpas e stands foron un fervedoiro de xente



O capitán de *La Recouvrance*, Jean Cozanet, aproveitou a celebración a bordo do seu buque para reiterar o convite a Galiza ao encontro de Brest



dor infatigábel pola cultura mariñeira, tal e como o recordou João Baptista, patrón da *Fe em Deus*, conmovendo en especial os seus compañeiros tripulantes.

E para espantar as penas unha lembranza musical. A das esforzadas gorxas do grupo da sección de embarcacións tradicionais do Clube do Mar. Era o momento da clausura, da mención para todos os que participaron, para embarcacións, colaboradores... Non había palabras abondo para peneirar o esforzo triunfante de tantos días. Así que, nun domingo que chegaba regado polo albariño medicinal agasallado pola *Calmoiseira*, subiron ao palco, co impulso do traballo ben feito, para botarlle unha peza. Lembrando isto, paga a pena tomar prestado o título do libro para expresar o esforzo, a ilusión e a capacidade destas mulleres e homes e do conxunto da FGCMF que posibilitaron o convivio do que puidemos gozar naquel comezo de verán do 2007. Salseiros de entrega, de amor pola navegación, de fachenda de termos unha tradición viva e de veneración polas persoas que deixaron a súa pegada na historia do



Festa celebrada a bordo da nave *La Recouvrance*

noso patrimonio mariñeiro, enchoupáronnos aos que alí estivemos. A todos e a todas o meu respecto e parabéns. Opa!



Mascarón de Proa de *La Recouvrance*



A ARRIBADA DA FGCMF A BREST 08

Texto e Fotos: Francisco Fernández Rei

Nos días en que Staffan Mörling recibía en Bueu a merecida homenaxe a tantos anos de estudo dos barcos dos pobres e a anos de constante apoio ó movemento asociativo que trataba de dignificarlos, o sueco radicado en Beluso declaraba que Galicia estaba na vangarda da recuperación das embarcacións tradicionais, co apoio da Administración, e que iso se realizara “canda a Bretaña francesa ou Noruega. Pero non se fixo imitando, senón que se fixo ó mesmo tempo e coa xente nova que estaba especialmente interesada en botar cada día máis dornas”¹. As moi diversas angueiras dos pioneiros que soñaron e que tanto traballaron para erguer a actual Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial (FGCMF) contounas Dionísio Pereira, o primeiro presidente da Federación, cando aínda non era fluvial².

En xullo do 2008 Galicia foi convidada de honra na Festa Marítima Internacional de Brest, onde o papel da FGCMF

como integrante da delegación galega foi fundamental, antes e durante o evento. Nas liñas que seguen presento unha crónica do que foi Brest 08 (con especial atención á Federación), precedida dunhas consideracións sobre os inicios do movemento de recuperación do patrimonio marítimo en Bretaña, pois os bretóns foron un dos referentes para o asociacionismo galego.

De Pors Beac’h a Douarnenez³

En agosto do 1980 xuntáronse en Pors Beac’h (concello de Logonna-Daoulaz no fondo da rada de Brest) 70 barcos tradicionais para gozo dunhas 5.000 persoas. No verán de 1982 e 1984 a posta en valor dese patrimonio xa formou parte do cartel das festas dese porto bretón na procura dun reencontro coa historia e cos saberes marítimos asociados a esas embarcacións, para que os visitantes gozasen coa evocación das ancestrais técnicas de pesca e coas esquecidas velames e as manobras para velear.

1. Entrevista a Staffan Mörling en *La Voz de Galicia* (edición dixital do Morrazo), de 22-01-2006.

2. Dionísio Pereira: “Foulas e ronseis”, en *Revista de Cultura Marítima. VI Encontro de Embarcacións Tradicionais*. Illa de Arousa 3,4,5 e 6 de xullo de 2003. Federación Galega pola Cultura Marítima, 4-8.

Cando eu non tiña ningunha relación coa FGCMF e cando practicamente descoñecía a súa existencia, nun simposio de Antropoloxía Mariñeira organizado por Paco Calo, que se celebrou en xullo do 1997 en Pontevedra e na Illa de Ons, tiven a fortuna de coñecer e de falar con Antón Pais, Staffan Mörling, Bernard Cadoret... En descansos de conferencias Antón falábame do labor do asociacionismo das Rías Baixas e dos diversos encontros de embarcacións tradicionais que se organizaban tanto a nivel galego como local.

3. Este apartado, tirado dunha crónica de Brest 08 para *A Trabe de Ouro*, redacteino seguindo *L’album souvenir de la Fête Brest 92. Textes de Daniel Gilles. Douarnenez: Le Chasse-Marée*, 1992, particularmente as pp. 5-15, xunto con información que me forneceu Antón Pais en diversas ocasións, e particularmente un domingo de xaneiro do 2009, cando fomos á mesma praia de Beluso onde Mörling sentira un “efecto electrizante” cando viu por primeira vez as dornas galegas.





Os pantaláns do peirao bretón eran un bosque de mastros durante o encontro

A grande orixinalidade das festas de Pors Beac'h foi lograr que nun marco natural o visitante non fose un simple mirón, senón que formase parte da aprendizaxe dunha nova cultura. Nas augas do porto podíase gozar cunha demostración de pequenas embarcacións tradicionais dos países celtas ou ver as últimas novidades de kayaks de mar e de embarcacións deportivas, mentres que no mar, a bordo de gabarras de barcos a motor, podían seguirse as regatas. En terra o público tiña a posibilidade de participar en debates, en exposicións da cultura marítima tradicional e da recuperación de barcos antigos, en obradoiros de encascado de velas, calafateo ou carpintería de ribeira ou podía ver cinema con temática mariña.

En 1986 a festa marítima deslocouse da rada de Brest a Douarnenez, onde tiña a sede a revista *Le Chasse-Marée*, que desde a súa creación en 1981 xogara (e segue a facelo) un papel fundamental na recuperación do patrimonio marítimo bretón e europeo. Douarnenez, que fora a primeira vila comunista de Francia, a comezos do século XX vivira do monocultivo total da sardiña que pais e fillos pescaban en chalupas de dous mastros (había 800 o ano 1911) e que as esposas e fillas traballaban nas fábricas propiedade de capitalistas de París, como puiden ler en paneis do Museo dos Barcos, onde o litoral galego está representado cunha dorna polbeira e o portugués cun fastuoso moliceiro da ría de Aveiro; por outra parte, Douarnenez fora un dos ba-

luartes da loita polo recoñecemento da lingua bretoa e un porto onde os mariñeiros non abandonaron o seu idioma propio. Moita da nomenclatura bretoa de *Ar Vag*, a obra de etnografía mariñeira bretoa por excelencia dirixida por Bernard Cadoret⁴, está recollido nese porto.

Douarnenez 86 supuxo o punto de encontro entre a tradición e a modernidade, entre os amadores e os profesionais do mar, pois nas augas da súa baía, a carón das vellas embarcacións, navegaron palangreiros, atuneiros e outros barcos de pesca modernos. No seu porto de Rosmeur xuntáronse 400 barcos con 2.500 tripulantes que chegaran de toda Europa para gozo de 100.000 persoas. Como sinalou Daniel Gilles, “por primeira vez, un acontecemento marítimo e cultural era tamén un éxito popular”.



O catro mastros *Kruzhenstern* no porto de Brest

4. *Le Chasse-Marée* leva editados catro volumes de *Ar Vag* ('o barco'), considerada a “biblia” do patrimonio marítimo bretón, de igual xeito que *As embarcacións tradicionais de Galicia* (1989) de Mörling é a “biblia” da recuperación do patrimonio marítimo galego.



En 1988, as 800 embarcacións atracadas ou abarloadas en Douarnenez facían revivir en certo modo a grandeza do porto que antano acollera case un millar de chalupas sardiñeiras. Nesa edición *Le Chasse-Marée* puxo en marcha o concurso “Barcos das costas de Francia”, coa finalidade de restaurar ou reconstruír cen barcos tradicionais dos máis de douscentos que daquela existían, co obxectivo de recuperar a memoria e logo, de ser posible, procurarlle o sentido de futuro no litoral.

Os carteis de Yvon Le Corre destas catro pioneiras festas da cultura marítima permiten ver a ascendente evolución de contidos e obxectivos deste proceso de socialización do patrimonio marítimo, que prendería en Galicia a comezos da década de 1990. No cartel de Pors Beac’h 82 aparecen unhas drizas con cabos e sobre elas un acordeón cun par de músicos, para simbolizar a navegación tradicional e a diversión; e no fondo, unha chalupa sardiñeira bretoa, con dúas velas de relinga ó terzo. Para o cartel de Pors Beac’h 84 os motivos eran outra chalupa sardiñeira varada, coa popa coa feitura dun contrabaixo (de novo barco e música xuntos); pero agora, en primeiro plano, parecían ferramentas de carpinteiro, artesán fundamental para poder renovar o patrimonio material marítimo.

O cartel de Douarnenez 86 salienta a apertura da festa bretoa á Europa marítima, simbolizada na proa de tres barcos (un moliceiro portugués, un *nordlansbåter*⁵ escandinavo e unha chalupa bretoa), os tres veleando sobre unha mesma vaga. No cartel de Douarnenez 88 vese, por unha parte, que a semente da recuperación do patrimonio marítimo prendera, pois Yvon le Corre pintou un mar de barcos con distintos tipos de velas e algúns barcos a remo; e por outra parte, en primeiro plano, á dereita, aparece un neno sentado no peirao mirando como navegan os barcos, mentres terma dun barquiño de xoguete, un *nordlansbåter*, que é un dos que mira que vai navegando. Ese neno simboliza o necesario relevo xeracional na transmisión do patrimonio marítimo.

A Festa Marítima de Brest

A festa de Douarnenez séguese realizando cada dous anos, pero desde 1992 convive coa de Brest, a maior celebración no seu ámbito a nivel mundial, que organizan *Le Chasse-Marée*, a Mariña nacional francesa (a denominada Royal) e o concello de Brest. Nesta cidade bretoa, onde a Mariña e o seu arsenal militar teñen unha enorme importancia, cada catro anos conflúen e interrelaciónanse xentes de moi diversas culturas marítimas.



Barcos de distintos países do mundo acudiron a gozar do mar de Brest

5. *Nordlansbåter* é termo xenérico que designa unha serie de barcos do norte de Noruega.



Mar de velas en Brest 08

Na semana da Festa Marítima Internacional de Brest 08, do 11 ó 16 xullo, atracaron ou abarloadaron nos seus peiraos preto de 2.000 barcos. Eran modernos catamaráns, trimaráns, goletas, lugres e grandes veleiros de varios mastros, dos que este ano a estrela foi o ruso *Kruzhenstern*, un catro mastros con 114 m. de eslora; e tamén había embarcacións tradicionais coas máis variadas fasquías, que viñan de toda a fachada atlántica europea e de países como Croacia, Viet-Nam e Madagascar (nacións invitadas de honra, o mesmo que o foron Noruega e Galicia) ou da illa caribeña da Martinica. Á mañá e á tarde a maior parte dos barcos saían a navegar, creando un espectacular mar de velas.

Espectaculares resultaban tamén os desfiles nocturnos con distintos tipos de barcos, que navegaban a modiño, iluminados por potentísimos focos a medida que ían pasando, o que lle daba a ese desfile un aspecto un tanto fantasmagórico, pero que á vez resultaba dunha impactante beleza; e todo acompañado dunha potente música que se escoitaba en todo o recinto portuario de Brest. O 11 e o 14 de xullo non houbo desfile, senón unha gran sesión de fogos no mar, con pólvora e música ben sincronizada.

En terra, nos peiraos, estaban os “villages” das nacións convidadas, con barcos en terra feitos ou en construción, con mostras da súa cultura marítima (e fluvial) e da súa gastronomía; pero tamén co seu exotismo, coma o teatro de auga de Viet-Nam ou os cabos que de casca facía unha parella norueguesa; coas súas aromas, particularmente o forte olor a vainilla do pavillón de Madagascar, onde mesmo facían barquiños e outra artesanía con grans que parecían de café; e con noticias conmovedoras para os galegos, como a do vello croata que contaba que o seu avó andara á sardiña na Costa da Morte. Ademais, había diversas exposicións da cultura marítima e fluvial doutros países.

Brest foi unha espectacular festa, onde preto dun millón de visitantes pagou por entrar no recinto portuario e gozar dos barcos e da súa cultura, pero tamén da música de rúa e de espectáculos teatrais que animaban os 8 ou 10 km das instalacións portuarias civís e os km da zona militar de Penfeld, que se abre ó público soamente os días da Festa. Impactante era a actuación diaria dun grupo de Niza que cunha grúa reproducía un enorme dragón, con acrobáticas danzas da xente que baixaba da boca do dragón, cunha escenificación que lembraba *La Fura dels Baus*.



Os barcos tradicionais e a cultura galega en Brest

A Brest 08 Galicia levou unha delegación de 150 persoas, das que case dous terzos eran tripulantes dunha flota de 25 barcos de asociacións da FGCMF: nove dornas (seis polbeiras, unha de tope, unha meca e unha xeiteira), cinco botes (un de Carril, un de Cesantes, un de Ribadeo, un xeiteiro e un de instrución de Ferrol), dous galeóns, dúas “ghamelas” (unha “ghuardesa” e outra coruxeira), unha buceta, unha lancha xeiteira, unha lancha do xeito de Bueu, unha traiñeira, unha catraia do litoral miñoto portugués e un caroch, barco anguleiro propio do tramo final do Miño e que se constrúe a escarva como as dornas. Todos os días estes barcos aparellábanse e saían a navegar, ademais de izaren as súas velas algunhas noites cando xa estaban atracados ou abarloados, co que se creaba un insólito espectáculo nocturno.



Galicia e Madagascar únense para facer música

Tamén estivo en Brest toda a semana o *Hidria Segundo* (o “Barco da Memoria” no verán do 2006), a xeito de buque insignia, constantemente cheo de xente que quería visitar un dos poucos barcos a vapor europeos.

O derradeiro día da Festa, como era o Día de Galicia, o desfile nocturno que fechaba Brest 08 iniciárono os barcos galegos, encabezados pola lancha xeiteira “Nova Marina” da Illa da Arousa, coa súa gran vela de relinga ó terzo, como a das dornas. Esa vela tamén era a propia das vellas chalupas sardiñeiras de Bretaña, pero desapareceu agás na chalupa de Plougastell. Como este barco, ademais da vela de relinga leva na proa outra vela, naquel inmenso mar de velas que era a rada de Brest non se confundía esta chalupa coas dornas nin coa xeiteira⁶. A atlántica vela de



O público puido ver desde o peirao como os barcos saían ao mar

Tamén se levou unha barca de dornas do Miño, especie de rudimentario catamarán, que estivo sempre en terra, onde causaba auténtica admiración; e non foi menor a expectativa que se foi creando cando un día se subiu o caroch e outro día unha dorna polbeira, que se aparellaron para que os visitantes do “village” galego visen en terra as mans e logo puidesen tocar barcos que antes vían a certa distancia no mar.



Un grupo de gaiteros galegos tocou na delegación irlandesa

6. Algún barco noruegués navegaba con vela cadrada co mastro no medio, pero en terra, no “village” de Noruega, podía verse un barco aparello coa vela de relinga.





Obradoiro de danza

relinga foi o símbolo de Galicia en Brest, pois un mar de sas velas con diferentes cores estaba en todas as prendas da indumentaria de todas as persoas da delegación, estaba no xornal que se repartía a quen visitaba o “village” e en bandeirolas que marcaban este espazo.

Galicia tamén levou a Brest unha excelente embaixada musical, formada polas cantareiras de *Leilía*, o grupo de música tradicional *Treixadura* e o seu Orfeón, que no serán fixeron actuacións por separado e logo unha conxunta o Día de Galicia. A calidade e a entrega deses grupos fixo

A naquela altura conselleira de Cultura asistiu á botadura da *Javiota*

que contasen cun público fiel. Diariamente houbo polas tardes obradoiro de baile galego, a cargo dunha das Leilías; e mañá e tarde funcionaba o obradoiro de cestería, arreo visitado, como tamén o era o pavillón en que se traballaba na fase final da construción dunha dorna polbeira.

No “village” galego presentouse unha exposición que en tres carpas distintas e complementarias mostraba o noso patrimonio marítimo e fluvial vivo e a estreitísima relación dos galegos co mar, exposición da que fun comisario xunto con Luís Rei e Pepe Barro, e que en Brest montou Pablo Carrera (director do Museo do Mar de Galicia) coa axuda de xente da FGCMF. Na primeira carpa podía verse a rica tipoloxía dos barcos tradicionais galegos, froito da adaptación a múltiples ecosistemas e, sobre todo, froito do bo saber facer dos carpinteiros de ribeira e dos mariñeiros, mentres que na segunda carpa se mostraba a estreita relación de Galicia co mar, particularmente a importancia deste na alimentación, na espiritualidade, no xeito de vivir, na cultura e na economía. A terceira carpa estaba dedicada á dorna, símbolo da cultura marítima, a máis popular e a máis literaria das nosas embarcacións tradicionais. En paneis e fotos mostrábase a tipoloxía da dorna no mesmo espazo onde un carpinteiro de ribeira da Illa da Arousa calafateaba, vernizaba e cortaba as táboas do empanetado dunha dorna. As explicacións dos paneis de toda a exposición estaban en francés, bretón e galego, o mesmo que nun xornal de 16 páxinas que, á parte do programa de actividades da semana, facía de catálogo da exposición.

A botadura da dorna *Javiota*

Galicia, en terra, non ocupou un lugar marxinal en Brest 08 xa que o seu “village” era o mellor situado de todas as nacións invitadas, no céntrico porto do Comercio. A estribor e babor o seu espazo estaba enmarcado por unha serie de bandeirolas moi visibles, unhas coa palabra Galicia en moi diversas linguas e outras cun colorido mar de velas de relinga. Era a primeira vez que unha nación sen estado era convidada de honra nunhas “olimpíadas” da cultura marítima.

Para Galicia a participación en Brest 08 foi unha maneira de estar no mundo sen ningún complexo, mostrando a nosa identidade e singularidade a través do patrimonio



marítimo-fluvial, pero tamén a través da música tradicional. Para os colectivos que integran a FGCMF era o maior reto organizativo da súa curta pero intensa historia, que oficialmente arrinca de 1993 cando houbo o I Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia no peirao e nas augas aousáns de Ribeira, porque nunca tantos barcos nin tanta xente deslocara⁷. Polo que puiden comprobar a xente da FGCMF que acudiu a Brest quedou moi satisfeita do seu labor e de ter representado a Galicia con moita dignidade; porén, para algunhas persoas da Federación o proceso de participación en Brest 08 resultou unha oportunidade parcialmente frustrada para proxectar e afianzar a FGCMF como interlocutor en todo o relativo á revalorización e activación do patrimonio marítimo-fluvial galego.

Tamén puiden comprobar a satisfacción dos responsables da Dirección Xeral de Deportes que tanto empeño puxo, en constante e estreito contacto coa FGCMF, para que a presenza galega en Brest 08 fose un éxito. Cando o Día de Galicia remataba o desfile nocturno das embarcacións galegas a Conselleira de Cultura e Deportes Ánxela Bugallo volveuse cara a min, sorrindo, para dicirme “¡Conseguímol!”⁸. E era ben certo.

Ós milleiros de persoas que visitaban o “village” de Galicia regalábaselles, entre outras cousas, un póster coa fermosísima foto de Xosé Suárez onde un meniño de 6-7 anos ten na man unha dorna chamada *Javiota*, a mesma foto do cartel histórico Encontro de Ribeira 92; e con este nome bautizouse a dorna polbeira que se rematou e botou ó mar en Brest. Vela ir entrando na auga e á vez ver como dous mocíños da Illa da Arousa (un de 14 anos e outro de 15) aparelaban por primeira vez a *Javiota* e comezaban a velear con ela, iso púxonos a moitos os pelos de punta, porque a botadura desa dorna simbolizaba as angueiras e os sonhos de moita xente que nos últimos vinte anos tanto se esforzou para recuperar e dignificar o patrimonio marítimo-fluvial galego.

De arriba abaixo:

- Detalle dos paneis instalados no pavillón de Galicia
- Vista aérea da zona de exposicións galega
- Un carpinteiro amosou nas carpas como é o proceso de construción dunha dorna



7. No 2004 a FGCMF acudira á vila bretoa de Douarnenez con 10 (ou 12) barcos cuns 45 tripulantes e cunha parella de cesteiros para un obradoiro.





Que Galicia estivese en Brest como nación invitada de honra era un soño que, sen dúbida, vai contribuír a afianzar a difusión internacional do noso patrimonio marítimo e fluvial, aínda tan vivo; pero a FGCMF prosegue a súa particular travesía na procura da socialización e posta en valor do rico patrimonio material e inmaterial dos mares e ríos da Gallaecia, e vai ter a próxima grande arribada en Muros o vindeiro xullo nun novo Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia.

E xa que saíu goberno das eleccións do 1 de marzo, a FGCMF e os seus colectivos terán que seguir presionando para que a Xunta de Galicia realice o prometido inventario do patrimonio flotante e para que impulse unha normativa de discriminación positiva para todos os barcos de interese tradicional, como se fixo en Francia. E dado que a xente da FGCMF sempre defendeu mares (e ríos) vivos, debería estreitar relacións cos pósitos galegos xa que neles está a xente que vive do mar e que vive o mar.

Que os ventos sexan portantes!



Artesáns noruegueses tecendo cabos con casca de árbores



Unha nave vietnamita, coa súa tripulación uniformada de vermello



Un patrón croata lembra que seu avó ía á sardiña á Costa da Morte



RAXÓ 1951: RETRATO EN COR DUN TEMPO EN BRANCO E PRETO

Fotografías de Faustino Gómez Paz Texto de Xaquín Agulla Gómez

As fotografías que hoxe ofrecemos nesta sección teñen, ademais do interese histórico e etnográfico habituais, o valor engadido de amosarnos en cor a vida cotiá da vila mariñeira de Raxó a comezos dos anos cincuenta.

Así, grazas a uns medios técnicos eiquí descoñecidos até algunha década despois, podemos admirar os cromatismos reais dunha paisaxe e dunha vida difícil e moura que transcorre baixo un réxime dictatorial cuxo discurso se desenvolve en branco e preto.

É o ano 51 do século pasado, e ás xentes retratadas nestas imaxes aínda lles quedan por diante anos de dura existen-



cia baixo o réxime franquista, que vai recibir en breve o espaldarazo definitivo coa visita de Eisenhower, presidente norteamericano de turno. Con el por chegar están aínda as latas do leite en po e de carne de boi que, como contrapartida ao pacto americano, vai recibir unha sociedade depauperada que non está para reparar en detalles como a caducidade dos alimentos.

Outro feito importante que daquela está por acontecer é a substitución do algodón por materiais sintéticos -o nylón, nomeadamente- nas artes de pesca. Unha auténtica revolución que vai supor a supresión gradual, a medida que os aparellos vaian sendo reemprazados, de tarefas tan fatigosas como o secado e o encascado das redes.

Van aparecer tamén as primeiras bateas na ría de Pontevedra, da man sempre de persoeiros adeptos ao réxime e que se van beneficiar exclusivamente destes artiluxios, pois o emprego de novos xeitos de explotación pesqueira supón, tamén, a introdución de fórmulas retributivas menos equitativas. Así, a aparición dunha incipente -nunca pasou de aí- “clase pudente” non tivo consecuencias positivas nin relevantes na localidade de Raxó.

Pese a todo, os nosos devanceiros non perderon o sentido do humor, e mesmo na súa desgrazia souberon atopar motivos para a diversión, compoñendo coplas e cancións de auténtica literatura popular, como aquela na que a mesma fame é motivo central e que aínda hoxe lembramos.





Faustinito para os coñecidos

Do autor das fotos, Faustino Gómez Paz –en Raxó todos somos Gómez,- familiarmente coñecido por Faustinito, gardo un moi difuso recordo que se perde nos anos da miña infancia, co seu coche americano, admiración de todos polo pouco ruído que disque facía, aparcado perante a nosa casa matriz nunha das súas visitas á miña familia. Emigrante de segunda xeración, marcha aos Estados Unidos en plena guerra civil coa súa dona, (recentemente falecida), e co seu fillo recién nado, despois dun sonado incidente, que ben podería servir como argumento dunha novela de John LeCarré, cun grupo de falanxistas que pretende irromper na súa casa, onde están ocultos o seu hoxe centenario cuñado, Herminio Barreiro, e mais o mestre de Raxó, Lobato, a quen os desvelos do seu protector non lle evitarían, desgraciadamente, ter que dar a súa derradeira lección.

Faustino Gómez Paz volta a Galicia en 1951, ano no que, fedatario sen sabelo dunha época felizmente superada, realiza estas fotografías para amosárllelas aos seus conve-



ciños residentes, coma el, en Norteamérica, e que lle piden que, á volta, lles leve novas instantáneas do seu pobo e das súas familias.

Así, coa súa cámara en ristre, Gómez Paz vai recollendo naquel soleado verán imaxes de vellos farrapentos con



O bo estado das redes era de vital importancia para a veciñanza de Raxó, igual que para a doutras vilas do litoral galego que gañaban o sustento a partir dos froitos do mar. Nesta instantánea de Gómez Paz a praia da vila de Raxó semella un campo sementado de redes nas que veciñas e veciños traballan. Na páxina seguinte podemos apreciar máis momentos dese labor colectivo arredor das redes.





parentes no outro lado do Atlántico, de nenos sen infancia cangados de leña e miseria, de mariñeiros vestidos con tantos remendos na roupa que é imposible saber a cor da prenda orixinal, de redeiras en plena faena protexidas da xustiza do sol -a única daquela coñecida- con sombreiros de palla, o momento de descanso duns mariñeiros á porta da taberna...

Todas esas fotografías foron cedidas xentilmente á Sociedade Cultural Deportiva “Raxó” polo seu fillo, Faustino Gómez Rodríguez, eminente dermatólogo en San Antonio de Texas. As imaxes foron expostas pola SCD Raxó no ano 2001 na serie “Raxó na Memoria”, que nese ano acababa a súa IV edición coa intención de botar unha ollada retrospectiva a un pobo e a unhas xentes entrañábeis.









OS PAILEBOTES NO COMERCIO MARÍTIMO DE CABOTAXE NA GALICIA DE HAI CEN ANOS



Dionisio Pereira
Fotos: Cancelo*

“Se vírades entrar un veleiro na ría co velame despregado ao vento, os foques tensos no botalón de proa e a vela escandalosa alta no vento coma unha bandeira, veríades a miña nenez sorrir”

(Avilés de Taramancos, *Nova Crónica das Indias*)

Hai poucos anos, a adquisición dun vello veleiro de regulares dimensións por parte dunha empresa radicada en O Grove e dedicada ao turismo marítimo, representaba unha chamada de atención sobre a evidencia de que practicamente ningunha embarcación a vela das moitas que outrora se dedicaron ao trasfego de cabotaxe na nosa beiramar ten chegado ate nós. Tan só algúns pequenos galeóns de carga no interior das rías e o patache “Carmen Barcia”, que sofre unha inacabada rehabilitación no porto de Vilagarcía, recuperan para os habitantes da beiramar das Rías Baixas as robustas fasquías daquela esforzada vela de traballo. O veleiro en cuestión é un pailebote de lonxana (1918) orixe galaica e delongada andaina mediterránea, denominado

por eiquí “Nieves” e por alá “José Miguel Masiques”. Logo falaremos un chisco da súa singradura vital; agora cómpre saber algo máis deste tipo de embarcación.

Do “pilot’s boat” ao pailebote

No ámbito do Mediterráneo o termo “pailebote” fai referencia á embarcación que aparelan de goleta, orixinaria, seica, das Illas Bermudas. As goletas de hai cen ou cento cincuenta anos eran embarcacións de mediana tonelaxe (realmente foron os máis pequenos dos grandes veleiros, como as fragatas, as corvetas, os bergantíns, as polacras...) definidas polo seu aparello de cangrexas, que consiste en dotar a cada pao dunha vela trapezoidal ou de “cuchillo” disposta no sentido proa-popa, envergada ao mastro coa axuda de botavara e pico; ademais, nas partes superiores dos paos (os “masteleros”) levaban, adoito, unhas pequenas velas chamadas “escandalosas”, ou mesmo cargaban no trinquete dúas ou tres gavias de feitura cadrada ou rectangular. Completaban o aparello os foques, que son unhas velas triangulares situadas na proa. No Mediterráneo, os máis correntes foron os pailebotes de dous ou tres paos, feitos de dúas pezas; non obstante, nos Estados Unidos construíronse pailebotes de ata sete paos.

* A maior parte das fotografías que acompañan este artigo foron tomadas por Juan Cancelo, e retratan a vida mariñeira da cidade de A Coruña arredor de 1930. Fóronnos entregadas polo tamén fotógrafo Carmelo Parrado, que as herdara do seu avó, amigo do gran fotógrafo coruñés. Non levan rodapé.





A verba “pailebote” ven do inglés “pilot’s boat”, ou sexa, embarcación dos pilotos prácticos de porto, xa que era o tipo de barco máis utilizado por aqueles na costa Leste dos Estados Unidos debido á súa lixeireza e manobrabilidade. Ademais, era un navío moi popular nas augas onde había grandes flotas bacalloeiras, tal que Terranova ou a península do Labrador. Ben coñecidos e estudados polos mariños cataláns e levantinos que comerciaban naquelas costas no século XVIII, a súa fasquía vai ser adoptada no

Mediterráneo por aqueles armadores que arelaban ter nas súas flotas embarcacións máis pequenas e rápidas e que levasen menos tripulación (entre oito e dez mariñeiros) que os clásicos bergantíns, corvetas ou fragatas. De feito, o aparello de goleta pódese atopar en todos os mares do mundo, pero quizáis foi no Mediterráneo occidental onde tiveron un papel máis destacado, pois convertéronse nos barcos típicos da cabotaxe entre o Golfo de León, as Illas Baleares e a costa catalá ou levantina.

Adoptados polo mundo mediterráneo no transcurso do século XIX, os primeiros pailebotes foron maiormente antigos bergantíns, polacras ou corvetas de velas cadradas aparelados de novo como goletas para facer máis sinxelo o seu manexo e reducir a tripulación. Logo, as carpinteirías de ribeira catalás, levantinas, murcianas ou das Illas Baleares, fixeron moitos pailebotes aparelados xa como tais, e os derradeiros serán botados en Mallorca durante a posguerra española. Un período no que terán unha presenza moi acentuada será o dos anos da I Guerra Mundial e inmediatamente posteriores, debido á grande demanda de navíos polos países contendentes. En torno á decada dos anos 30 do século pasado moitos deles incorporarán motores de explosión, converténdose en motoveleiros primeiro e conservando do aparello tan só os paos con posterioridade, sobrevivindo ate os anos 60 como transporte económico de mercadorías baratas como laranxas, sal, cemento, etc. entre as Baleares e a Península. Hoxe, dunha gorentosa flota que enchía os portos do Mediterráneo occidental hai algunhas décadas, tan só fican algunhas unidades que son consideradas verdadeiros tesouros dun pasado non tan lonxano¹.

O comercio marítimo na Galicia de comezos do século XX

Na tardiña de verán de 1994 en que o “María Assumpta”, daquela derradeiro bergantín-goleta de cabotaxe en uso, arribou a Vilagarcía, viña desandando o ronsel das súas raíces². Construído en 1858 na vila barcelonesa de Badalona, o veleiro pertenceu entre 1878 e 1917 a diversos armadores galegos³. E, polo que sabemos, debeu ser un dos últimos barcos a vela que fixo dende portos galegos

1. Ver “Un vaixell històric com a perllongació del Museu Marítim al Port de Barcelona in *Drassana, Revista del Museu Marítim*, nº 7, Barcelona, 1997 e Moret, Xavier: *La edad de oro de los grandes veleros*, Barcelona: Museu Marítim, 1997.

2. Pouco despois, o 31 de maio de 1995 tivo lugar o afundimento do “María Assumpta” en augas de Cornwall (Inglaterra), co triste resultado dun tripulante morto e dous desaparecidos.

3. *Le Chasse Marée*, Douarnenez, nº 81, Xuño 1994.





a carreira do Caribe, levando conservas e sal e voltando con madeira tropical. Cando atravesou por vez primeira as augas da Arousa, as fragatas e corvetas de grande tonelaxe armadas para singraduras transoceánicas polos fabricantes de Muros e A Pobra remataban unha delongada andaina⁴. Así mesmo, xa eran historia os derroteiros das corvetas e bergantíns de Carril, que transportaron emigrantes en condicións infames e mercadorías ás Américas, encheron as adegas de liño no Báltico e competiron coas goletas británicas no carrexo de gando vacún cara os peiraos ingleses. Nestes mesteres coincidiron a mediados do século XIX coas súas irmás das matrículas de Ferrol, Coruña e Ribadeo⁵. Posteriormente, no derradeiro tercio daquela centuria, os anticuados veleiros galegos foron substituídos por vapores ingleses, franceses e alemáns no trasfego de emigrantes. E os armadores de Coruña, Vigo e Carril, pouco dados á unión e sen as fontes de acumulación de capital precisas para competir coas modernas técnicas de navegación, abandonaron o negocio ou ben convertéronse en consignatarios das casas estranxeiras⁶.

A comezos do século XX, os navíos de grande porte, quer dicer bergantíns, pailebotes, corvetas e fragatas de entre 200 e 1000 toneladas de desprazamento, cargaban en Vilagarcía e Carril rollas de piñeiro para as minas de Asturias e o País de Gales, xunto con lastros e barro para as rotas do Cantábrico e do Mediterráneo. De volta, procuraban fretes de sal e froita en Levante, carbón e carga xeral en Gales e Asturias e ferro e cemento no País Vasco. Asemade, embarcacións máis lixeiras como os pataches, balandros, quechemaríns e galeóns atendían na Ría de Arousa un trasfego intenso co porto de Vigo, bo cliente das conservas e salgazóns producidas nas fábricas ubicadas na beiramar arousá e, ao tempo, distribuidor de produtos alimenticios tal que fariña, aceite, sucre..., e coas vilas mariñeiras do Norte como Noia, Camariñas e Corcubión, fornecedoras de madeira e receptoras de tellas, ladrillos e barro procedentes das telleiras de Castrelo, Dena, Vilalonga ou O Grove. Estas, xunto coas fábricas de salga, conserva e os serradoiros, aprovisionábanse por medio dun enxamio de pequenos galeóns, compañeiros inseparábeis do acontecer social arousán nas súas diversas tonalidades.



4. Romaní, Arturo: *As novas tecnoloxías na industria salgadeira*. Pontevedra: Unipro Editorial, 1991.

5. Ver Abuín, Marcelino: *Vilagarcía y el mar*. Vilagarcía: Junta de Obras del Puerto, 1993; Allegue, Gonzalo (coord.). *Galegos: as mans de América*. Vigo: Nigra Editorial, 1992; López Taboada, X.A. *Argentina: Destino da emigración española e galega no século XIX e primeira década do XX*. Pontevedra: Unipro Editorial, 1993.

6. Carmona, Joam: *Producción textil e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*. Tese de doutoramento inédita, Universidade de Santiago, 1983.





O “María Assumpta” coñeceu todo este universo inzado de panos e mastros e, ate abandonar os nosos mares, levou madeira dos serradoiros do Baixo Miño, propiedade do seu armador Constantino Candeira, aos portos de Levante, e deles trouxo o sal preciso para a salgazón. Nunha colaboración no “Faro de Vigo” correspondente ao 23 de Outubro de 1927 o xornalista e mariño mercante Julio Carballo Romero lembraba con admiración as súas entradas en Camposancos, río Miño arriba, sen remolque, conducido pola man experta do capitán José Lustres, de rancia familia de nautas orixinaria de Santa Uxía de Ribeira.

Por ese tempo, o armador Candeira xa era o derradeiro en empregar os seus catro veleiros para transportar as prezadas madeiras tropicais do Caribe, coas que despois traficaba. Daquela, o remate da I Guerra Mundial dera ao traste coa euforia construtora de barcos de vela, que viñan suplir os numerosos mercantes vendidos aos países contententes; posteriormente, a competencia dos vapores europeos nun contexto de crise económica retirou inmediata e definitivamente da circulación a fachendosos bergantíns de máis de mil toneladas destinados ás travesías transoceánicas, como aquel bautizado prosaicamente “Astilleiros de Arosa”, o maior construído nunca en Vilagarcía e que levaba como mascarón un Neptuno saído das mans de todo un Mariano Benlliure⁷. E afundiú a empresas como a “Marítima Suárez”, constituída en Vigo no ano 1919 con cinco millóns de pesetas de capital, e que presumía contar co maior veleiro do litoral español, a corveta con casco de aceiro e 3700 toneladas de desprazamento denominada “Suárez nº 2”, que nun principio ía a cubrir a liña Vigo-Montevideo⁸. Así mesmo, a suspensión da exportación de pontóns de piñeiro para as minas do País de Gales, decretada polo Goberno en 1920, obrigou a varios armadores vilagarcíans a abandonar a liña cos portos de Cardiff e Newcastle que cubrían cos seus vapores⁹.

En resumo, no devalo dos anos vinte do século pasado, a penas se podía falar de navieiras galegas. A maioría, eran pequenas empresas familiares dedicadas á cabotaxe a vela en Noia, Muros, Camariñas, Cedeira, San Cibrao, etc., a bordo de arcaicos trincados, escangallados pataches, cuxa humildade foi maxistralmente descrita por Pereda en *Sotileza*, ou nos pequenos vapores que cubrían singraduras entre rías. Se acaso compre falar da vila de Corme, famosa polos seus patróns de cabotaxe e que contaba na segunda década do século con preto de 50 bricbarcas, corvetas, quechemaríns, bergantíns e pailebotes, comprendidos entre 70 e 500 Tns.¹⁰. Fóra do común eran, á parte do propio Candeira, que ademais dos veleiros participaba na explotación dalgún vapor, o opulento navieiro de Vilagarcía, Wenceslao González Garra, propietario dun mercante de 8.000 TRB co que subministraba carbón de Cardiff a por-

7. *Galicia Nueva*, Vilagarcía, 16/9/20.

8. *Vida Gallega*, Vigo, Agosto 1919.

9. González Probados, Manuel e Pereira, Dionisio: “Empresarios, Fábricas e Traballadores: O sector da madeira (1920-1936)”. in Pereira, Dionisio: *Sindicalistas e Rebeldes*. Vigo: A Nosa Terra, 1998.

10. Mörling, Staffan. *As embarcacións tradicionais de Galicia*. Santiago: Consellería de Pesca, 1989.





tos da India e Australia¹¹; o potentado coruñés Dionisio Tejero, armador de catro vapores empregados no comercio con Francia e Portugal, e a “Naviera Viñas Aranda y Cía” vencellada á casa de banca viguesa de igual denominación¹².

Neste intre viviuse, pois, o tránsito inexorable da vela de traballo á propulsión mecánica, nun contexto de extrema debilidade das empresas navieiras do noso país. Substitución acelerada cando, dende comezos de século, os famosos “Montes” (“Mendi”, en euskera) e “Cabos” das compañías Ibarra, Sota Aznar, Transmediterránea, etc., enlazaron as liñas do Norte (Bilbao) e do Mediterráneo (Barcelona) cos portos de Vigo, Marín, Vilagarcía e Coruña, deixando progresivamente marxinados os veleiros na pequena cabotaxe e no transporte de ría. Aínda así, no ano 1924 a metade dos barcos mercantes que recalaron en Vilagarcía navegaban coa forza do vento¹³, en tanto que en Vigo superaron o 40%.

Os pailebotes galegos

Moi posibelmente estas goletas finas e rasas chamadas pailebotes apareceran pola rótula noroeste da Península Ibérica da man dos cataláns que comerciaban coa sardiña que, dende mediados do século XVIII, pescaban nas nosas praias os seus compatriotas con aqueles aparellos barreiros chamados “xábegas”. Nun primeiro intre, os comerciantes cataláns utilizaron corvetas, bergantíns, bergantíns-goleta, polacras ou “llauts”, construídos en Blanes ou Arenys de Mar, para arribar aos portos galegos con viño, augardente ou sal; logo, enchían as adegas de peixe salgado nos almacéns que daquela inzaban ata as enseadas máis arrecunchadas do país, e retornaban ao Mediterráneo. Aos poucos, o novo aparello de goleta debeuse ir implantando na navegación de cabotaxe debido ao seu bo manexo para navegar de orza na costa e á súa economía de brazos a bordo, deixando os derroteiros transoceánicos para as fragatas, corvetas e bergantíns, máis robustos e cuxo aparello redondo se comportaba ben nas empopadas

e coa navegación a un largo. Deste xeito, a fins do primeiro terzo do século XIX xa temos novas da presenza de pailebotes nos portos de Bueu¹⁴ e Ribadeo e, mesmo, do transporte de sal neste tipo de embarcación dende o porto alacantino de Torrevejea ate aquela vila das Rías Baixas¹⁵: principiaba, naquel tempo, a chamada rota do sal, transitada dende a derradeira metade do século XIX por bergantíns, bergantíns-goleta e pailebotes “torrevejenses” e galegos, que debían afrontar tanto as deficientes condicións daquela desprotexida enseada levantina, como a difícil singradura do Estreito de Gibraltar e da costa portuguesa,



11. *Galicia Nueva*, 5/5/20.

12. González Probados, Manuel: *Crise económica, Movimento Obrero e Socialismo na Galiza republicana (1931-1936)*. Tese de doutoramento inédita, Universidade de Santiago, 1988.

13. Abuín, M.: *op. cit.* 1993.

14. No ano 1835 xa se rexistra a entrada de 10 pailebotes no porto de Bueu. (Massó, José María. *Barcos en Galicia. De la prehistoria hasta hoy y del Miño al Finisterre*. Pontevedra: Diputación de Pontevedra, 1982.)

15. Ver listado de entrada de buques en Bueu correspondente a febreiro de 1846, onde figura o “pailevot Anita”, comandado por Matías Domenech, cun cargamento de sal procedente de Torrevejea, in Sánchez Cidrás, Arturo, Cerviño Meira, Xosé Manuel, Fernández Aldegunde, Xosé Luís: *A industria da pesca salgada. Os portos de Bueu e Beluso*. Santiago: Consellería de Pesca, 1998.





Pailebote varado en Ortigueira. 1935

azoutada por todos os ventos e todas as mareiras sen portos onde se abrigar, a non ser Cascais ou Peniche¹⁶.

A partir de entón, a silueta dos pailebotes resultou familiar nas Rías a carón dos vedraios pataches e bergantíns, que xa navegaban por augas galegas no tempo anterior ao século XVIII. E tamén dende aquela, as súas fasquías foron habituais nos alboios dos carpinteiros de ribeira de Cabana, na foz do Allóns; do Freixo, A Bogalleira, Anido, A Gardiña, As Abruñeiras, Broñas e A Barquiña, na Ría de Muros e Noia¹⁷; de San Cibrao, na Mariña lucense¹⁸; de Portochao, perto de Viveiro; de Maniños, na ría ferrolá; da Pasaxe de Camposancos, ao pé do facho de Santa Tegra....., que deron en construír pailebotes para navieiros de Corme, Cedeira, Viveiro, San Cibrao, Noia, Muros ou o propio Camposancos. Nestes catro derradeiros portos, por exemplo, casas navieiras e propietarios tan coñecidos como os Cucurny, Barcia, Romaní ou Candeira, respectivamente, incluíron dende o derradeiro terzo do século XIX ate ben entrada a pasada centuria pailebotes nas súas flotas.

Para evocar aqueles veleiros lanzais que, procedentes do Mediterráneo ou con proa aos portos do Cantábrico, enfeitizaban as nosas costas alá pola alborada do século pasado, qué mellor que deixar falar ao propio Avilés

de Taramancos describindo a súa entrada na Ría de Noia: “Os veleiros chegaban do sur cargados de sal, de viño, de aceite, de laranxas e traían un perfume mediterráneo, un aire de aventura irrepitíbel, unha canción nova que se aprendía de contado nas tabernas da vila....Balandros, goletas, pícholas, pailebotes de proa afiada que viñan varar nas ribeiras de Noia a invernarse, a reparar fondos nos estaleiros de A Barquiña. E deixaban na ría o aroma do gali-pote, da brea, da pintura fresca. Os rapaces coñecíamolos coma se certamente foran nosos, e debuxábamnos nas libretas da escola a súa liña fermosa con ondas e gaivotas, pondo sempre o seu nome no costado de popa: Consuelo María, Maniños, Pepito Hermoso, Lealtad, Nova Flor do Barqueiro, Olga¹⁹”.

Mercé a un interesante estudo publicado hai poucos anos²⁰, coñecemos as características de moitas daquelas embarcacións que admirou Avilés dende o casal encostado de Taramancos. Velaí o “Consuelo María”, pailebote de 160 toneladas e case 24 metros de eslora, construído no transcurso do ano 1919 na Bogalleira para seis armadores noieses pola módica cifra de 68.000 pesetas. Patroneado por Manuel Santamaría “Pexego” ao mando de catro ou cinco homes e un “cho”, o barco realizou nos seus 37 anos de labor numerosos fretes a Cádiz e ao Levante, levando madeira en táboa fina e traendo de volta sal e tella plana alacantina, ata que naufragou en 1956 nunha singradura a Puerto del Rosario, nas Illas Canarias. Mesmo aquel veleiro contou co galano dunha cantiga inventada por un seu mariñeiro:

*¿Qué barquito será aquel que viene del mar afuera?
Es el Consuelo María, cargadito de madera
Al salir de Cádiz al palo mayor subí
para aferrar la escandalosa por ver si te veía a ti”.*

Xustamente, a tarefa de cargar ou aferrar as velas escandalosas era unha das máis arrenegadas polos mariñeiros, que debían gabear polo pao arriba; o devandito, aconsellou a máis dun armador de pailebotes prescindir daquelas velas

16. Sala Anierte, Francisco: “Torrevieja y Galicia unidas por el mar” in *XIV Congreso Nacional de Cronistas Oficiales. Ponencias y Comunicaciones*, Concello de Betanzos, 1987.

17. Na beiramar do Concello de Outes, construíronse medio centenar de pailebotes entre 1890 e 1922. Ver, García Suárez, Xoán Francisco: *A carpintería de ribeira e os estaleiros no Concello de Outes*, Noia: Toxosoutos, 2008.

18. O pailebote “Electra del Masma”, foi construído na Espiñeira no ano 1850. Logo de máis de 70 anos de navegación, embarrancou na entrada de Ribadeo dándose por perdido. Ver Pardo Gómez, Fernando: *La navegación a vela en la Mariña lucense*, Lugo: Edición propia, 2002.

19. Avilés de Taramancos, Antón: *Nova Crónica das Indias*, Vigo: Ir Indo, 1989.

20. Hermo Insua, José Luís: *Historia de la Vela en Noia*, Noia: Edición propia, 2004.





e dos “masteleros” para facilitar a manobra: entón dicíase que era un pailebote “abalandrado”. E xa que falamos das tripulacións, cómpre que fagamos mención ás múltiples penalidades que debían aturar, sempre pendentes da carestía de fretes, pois eles cobraban á parte²¹, das espaciadas singraduras encirradas polo mal tempo e a fame derivada da falla de provisións, e, obviamente, dos naufraxios, que de xeito fatal hoxe ou mañá remataban coa vida das embarcacións e, ás veces, dos seus tripulantes.

A idade de ouro dos pailebotes

Alá polos anos vinte do século pasado, os informes oficiais recoñecían que o negocio navieiro e a construción naval foran as actividades máis beneficiadas pola I Guerra Mundial e as súas consecuencias. Como xa quedou dito, o desmedido aumento do prezo dos fretes e a masiva venda de vapores (mesmo os de pesca) e veleiros a especuladores, que logo os exportaban aos países contendentes, devolveu un esplendor fuxidío á vela de traballo e, como resultante, á grande construción en madeira case que esquecida. Comentaba a revista viguesa “Vida Gallega” correspondente ao 25 de xuño de 1918:

“...Aquí se construye pensando en las...mil doscientas pesetas por tonelada que ofrecen en la Bolsa de Bilbao. Comentando estas cotizaciones...se reúnen al pié de las cuadernas, los hombres de negocio de cada puertecito. A veces llega al corro una oferta: ¡Cuarenta mil duros por ese barco!’. El naviero la desdeña. Su brick o su pailebot tienen 300 Tns. Han de valer mucho más...”²².

Daquela, entre 1917 e 1920, “Vida Gallega” daba conta da euforia dunha morea de improvisados navieiros, que acreditaban chegado o “momento marítimo de España”. Segundo a publicación, á altura de maio de 1918 douscentos buques estaban en gradas, entre eles os maiores veleiros construídos nunca nas praias da beiramar comprendida entre Ribadeo e A Guarda. Nesa morea de cascos e mastros, o tipo de embarcación máis habitual nos improvisa-

dos pendellos que invadiron as praias do país semella ter sido o pailebote, moi valorado polos armadores debido á economía de medios derivada da simplicidade do seu aparello. Reparemos, por exemplo, nas robustas 240 Tns. do “Compostelano II”, pailebote dos hoteleiros de Santiago Srs. Mosquera e Carballo²³ botado en setembro de 1918 nos obradoiros muradáns da Gardiña, ou nas imponentes 700 TRB do pailebote “Celso Candeira”, de catro paos e construído no ano 1920 para o devandito madeireiro Constantino Candeira nos estaleiros de Camposancos, que tamén eran da súa propiedade. Tampouco quedaba atrás a empresa “Marítima Suárez”, dedicada nun primeiro intre ao comercio con sal e carbón nos portos de Vigo, Marín e Vilagarcía e que, no remate da Grande Guerra, apostou pola construción nada menos que de catro grandes pailebotes de entre 400 e 500 toneladas para a navegación de altura, aínda que tan só puido botar en Marín no mes de marzo do ano 1919 o denominado “Vicente Suárez”²⁴, antes de dar en creba. Tamén por aqueles días da posguerra europea, no verán de 1920, botouse ao mar o pailebategoleta de tres paos “América”, o de maior envergadura que se lembraba na Ría de Muros e Noia: superaba os trinta e nove metros de eslora e tiña máis de nove metros de manga e case que cinco de puntal. Fíxose no lugar de Maris (Outes) baixo as ordes do carpinteiro Manuel Domín-



O *María de las Nieves*, nunha imaxe restaurada por Manuel Lestón Lado

21. No porto de San Cibrao os beneficios das viaxes distribuíanse un 54% para os compañeiros e un 46% para os armadores. Pardo Gómez, F.: *op. cit.*

22. Pereira, D.: *Foulas e Ronseis*, Santiago: Positivas, 2005.

23. En realidade, estes dous armadores tiñan por xunto o 65% do capital, repartíndose o restante entre dez socios radicados en Noia. O barco fora construído polo carpinteiro de ribeira Juan Malvárez Baamonde e navegou moitos anos entre o Cantábrico e o Mediterráneo ata que foi motorizado e adquirido por unha navieira barcelonesa, correndo o ano 1954; ver Hermo Insua, J.L.: *op. cit.* No libro antedito, dáse conta dunha singradura entre Baiona-Sevilla-Gandía-Cartagena-Huelva-Cádiz-Ribeira, que durou entre o 15 de febreiro de 1927 ate o 25 de maio do ano devandito, ben ilustrativa dos perigos e dos traballos que vivían os mariñeiros da cabotaxe.

24. *Vida Gallega*, Vigo, nº 121, 10/2/1919 e nº 122, 15/3/1919.





Manoel Antonio, co resto da tripulación do *Constantino Candeira*

guez Lestón, e por algún tempo alternou as viaxes ás Canarias, ao Cantábrico e ao Mediterráneo coas travesías oceánicas a Cuba, onde finou aos poucos²⁵.

Foi neste tempo, correndo o verán do ano 1918²⁶, cando o que hoxe coñecemos como “José Miguel Masiques” iniciou a súa andaina. Mercé ao bo facer do Grupo de Cultura Mariñeira da Asociación Cultural “O Xeito” de Esteiro, animador do interesante blog “Singradura da Relinga”, hoxe sabemos con toda certeza que o barco armouse na carpintería de

ribeira de Gumersindo Romero Lago “O Carabeiro”, emprazada na Ribeira de Solleiros, en pleno Esteiro. Para facer a preceptiva solicitude de construción ás autoridades de mariña, o devandito carpinteiro contou coa axuda do seu colega Manuel Domínguez Lestón, que tiña pendello aberto na praia de Broñas, xusto no linde entre os concellos de Noia e Outes. E se cadra por iso, Domínguez Lestón ficou “administrativamente” como construtor do navío; de aí que Hermo Insua lle atribúa, erroneamente, a súa autoría. Daquela, o pailebote de tres paos levou na amura o rótulo de “María de las Nieves” e tiña de eslora 27,09 mts., de manga 7,01 mts. e de puntal 3,08 mts., desprazando case que 128 toneladas de rexistro neto²⁷. Noutroora, as botaduras dos veleiros eran consideradas un acto social de primeira orde, que reclamaba a atención non só dos veciños senón de xentes chegadas *ex-professo* para o acontecemento. E iso debeu pasar co “bota-abaixo” do “María de las Nieves”, acontecido no mes de agosto de 1918 contando coa asistencia de numerosa veciñanza, nutrida banda de música e dun feixe de excursionistas que acompañaron ao armador Domingo López nun ómnibus dende Compostela. Ao seu paso por Noia, os convidados puideron admirar a maiores ao “Arroutado”, outro fermoso pailebote de tres paos listo para o seu bautizo de mar no Guindaste, mesmo fronte á igrexa de San Martiño. Xa en Esteiro e co barco enfeitado con bandeirolas, houbo botadura solemne, onde non faltaron botella de champagne, discursos da madriña, do armador e do carpinteiro, benzón do párroco e foguetes a esgalla. Para rematar, festón de “enxebres” e foto colectiva no humilde pendello levantado na praia, arrodeados os visitantes dun nubeiro de rapazas do lugar vestidas de branco e protexidas polos seus quitasoles²⁸.

Deste xeito escomezou o “Nieves” un derroteiro que ate 1941 o levou a transportar a arxila das barreiras de Dena e os piñeiros de Noia ate os portos levantinos e

25. García Suárez, X. F.: *op. cit.*

26. Tomamos a data do rol do barco e do traballo de Enric García Domingo “La casa Masiques (1890-2005). Apunts per a una història d’empresa”, publicado en *Drassana, Revista del Museu Marítim de Barcelona*, decembro de 2005; sen embargo, Hermo Insua, de quen recolleamos as informacións relativas á construción do barco, refírese a 1919 como o ano no que tivo lugar a súa botadura. Hermo Insua, J.L.: *op.cit.*

27. Se ben con pequenas diferenzas, os datos do rol e os aportados por Hermo Insua coinciden basicamente (agás na eslora, pois o rol apunta na actualidade 26,45 mts. e o autor devandito incrementa as medidas ate 27,09 mts.), e o mesmo acontece co traballo de Enric García Domingo, que dimensiona o barco en 26,45 mts. de eslora, 7,07 mts. de manga e 3,20 mts. de puntal

28. Vida Gallega, nº 114, 25/9/1918.





do Cantábrico, de onde retornaba con cargamentos de sal de Torrevieja e carbón asturiano²⁹. A partir daquel ano, o pailebote vendeuse, primeiro a uns armadores de Vigo, e logo, en 1946, á casa navieira barcelonesa Masiques, que o transformou en motoveleiro mudándolle o nome polo de “José Miguel Masiques”.

Singraduras dun pailebote fora do común: o “Constantino Candeira”

*“Pendurando en dous puntos cardinais
a randeira esguía
do pailebote branco
Coas súas mans loiras
acenan mil adeuses as estrelas”*

(“Intencións”, *De Catro a Catro*, Manoel Antonio)

Logo dos anos de fartura, o trasfego de cabotaxe afondou a súa crise mediada a terceira década do século pasado: o desenvolvemento dos transportes

por estrada, a caída do comercio internacional derivada do “crack” de 1929 e a redución dos fretes de madeira en táboa fina, afectados pola merma das exportacións fruteiras do Levante, foron algunhas das causas. Como xa se apuntou, tan só os adañeirados madeireiros e construtores navais Matías e Constantino Candeira, instalados na Pasaxe de Camposancos, teimaron nas angueiras transoceánicas, de maneira que os seus catro pailebotes continuaron a facer de xeito ocasional ate o devalo dos anos 20 a carreira de Cuba, para comerciar con madeiras caribeñas. Nun deles, o “Constantino Candeira”, habitual nas travesías entre a perigosa foz do Miño e os portos de Gandía, Santa Pola, Torrevieja, Cádiz, Sanlúcar ou os do Cantábrico, fixo Manoel Antonio os seus primeiros días de mar como piloto agregado, correndo o ano 1926.

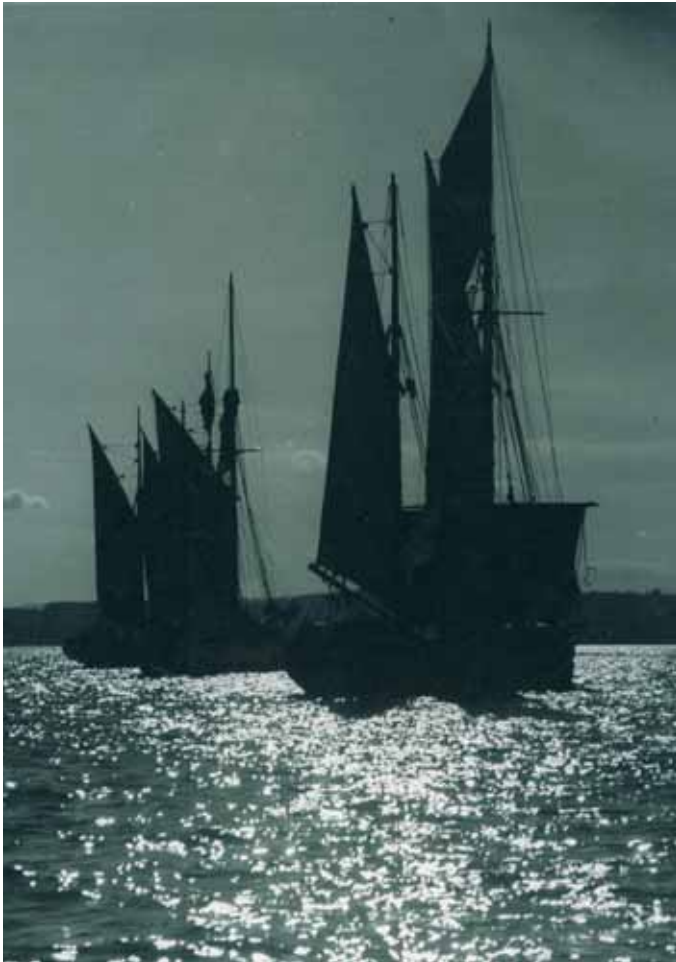
“O pailebote branco” do poeta rianxeiro era un magnífico veleiro de tres paos e 300 toneladas de desprazamento, botado de xeito multitudinario contra



O Constantino Candeira en 1915

29. Herno Insua, J.L.: *op. cit.*





1915 nos propios estaleiros dos Candeira. Capitaneado dende 1922 polo fillo de José Lustres, Augusto, naquelas viaxes con madeira e conservas nas idas e sal de Torreveja ou cemento de Tolosa nos retornos, aboiou en gardas de catro horas e recaladas sen tempo o poemario De Catro a Catro, un inmortal caderno de a bordo paralelo ao do Capitán Lustres; a este, precisamente, foille dedicado o libro polo autor “en lembranza das navegacións feitas á par”³⁰.

Velaí a primeira singradura da travesía Camposancos-Castellón, realizada entre o 7 e o 20 de decembro de 1922, segundo o Diario de Navegación do “Constantino” asinado, cunha poética sobriedade, por Lustres fillo:

“Con 31.120 paquetes de madeira y bajo cubierta abordo, peso 343 tons. con destino al pto. de Castellón, calando el barco 13’ y 11’1/4 a proa y popa

respectivamente, 10 tripulantes en total y en regla la documentación, en la marea de 4h.30m. con el vapor “María” por la proa y el práctico a su bordo fuimos para fuera, desembocando el río sin novedad y largando el remolque a las 5h. con aparejo suficiente izado.

Gobernamos a zafar un poco de la costa y anocheciendo, cuando demoran Sta. Tecla al N 46° E/r y la farola de Montedor al S 54° E/r arrumbo al SSW con el viento flojo al ENE, despejados cielo y círculo, mar bella y todo el aparejo largo.

En el curso de la noche fué el viento más de tierra. Amaneció y continúa en un todo igual, transcurriendo la mañana y situándome a 39°-40’ de latitud y 9°-51’ de longitud, sin que ocurra nada digno de mención”.

Precisamente á altura do porto de Castellón e durante a Guerra Civil española, a embarcación e os seus tripulantes ían vivir un episodio angustiante. O “Constantino”, transformado en motoveleiro, xa non pertencía daquela aos seus armadores primixenios e realizaba viaxes por un Mediterráneo inzado de barcos e avións franquistas, que non dubidaban en atacar aqueles indefensos navíos de cabotaxe que, para maior seguridade, realizaban as súas singraduras de día e moi perto da costa. Nunha delas, cando navegaba de Barcelona a Valencia, o pailebote foi bombardeado e ametrallado por dous aparatos facciosos, salvándose “in extremis” pola proximidade do porto



O pailebote *Nieves* no porto de Mugarlos

30. Pereira, D.: *op.cit.*



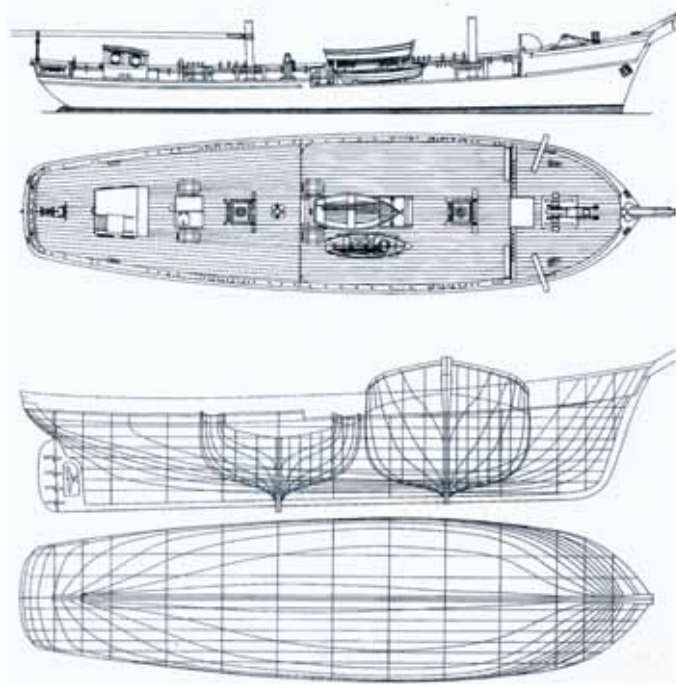


de Burriana³¹. Alí perdemos a pista daquel pailebote lanzal, de fondo significado na cultura contemporánea do noso país.

Coda

Os derradeiros pailebotes aos que se incorporou motores de explosión deixaron de navegar nos anos 60 do século XX, non sen antes venderse na posguerra española moitos deles para o Mediterráneo, onde coñeceron unha fuxidía recuperación coa miserenta autarquía dos primeiros tempos do réxime franquista, debido á carestía de carburante.

Este foi o caso do “José Miguel Masiques”, quen tras unha delongada singradura de traballo naquelas costas, foi vendido inicialmente no ano 1972 á Sociedade Codaste S.A. e dous anos máis tarde ao daquela alcalde de Madrid, Juan de Arespachoga y Felipe, para rematar ate hai poucos anos nas Illas Canarias coa fasquía moi deturpada, facendo roteiros turísticos baixo a súa derradeira e conradiana denominación de “Nóstromo”³². Ogallá que a súa aínda non rematada recuperación no Grove poida servir de estímulo para unha renovada actualidade dos pailebotes na Galiza, xa que é un tipo de embarcación que pode adoptar nun futuro novas funcionalidades vencelladas á di-



Planos do *María Assumpta*

vulgación cultural e ambiental, xogando, asemade, un papel relevante como referente institucional en todo tipo de campañas de imaxe. Neste caso, poderemos apreciar outravolta aquelas mariñeiras fasquías que, segundo o sentir de Manoel Antonio, acenaban *no vento as súas velas / como ese pano das despedidas*.



31. Huertas Morión, José: *Los Motoveleros: El final de una época*, Alicante: Ayuntamiento de Torrevieja, 1992. O autor formaba parte da tripulación do “Constantino Candeira” cando aconteceu o episodio en cuestión.

32. García Domingo, E.: *op. cit.*



O XEITO QUERE XEITO

Memoria de José Manuel Parada Mascato

Manolo Parada e Eduardo Parada
(Asociación Amigos da Dorna Meca)

“Fulano de tal ou tal barco está aparellando”. Aparellar é pertrechar, preparar a embarcación, aparellos e utensilios para unha determinada arte. Pero, mentres na maioría dos casos engádeselle o substantivo en cuestión: aparellar para os trasmallos, (aparellar para as rascas, etc.), para o xeito bastaba con dicir está aparellando. Coma se esta fose a orixe do verbo.

Despois de mediados de abril, cando o sol vai gañando en latitude e os nortíños espellan os ceos deixando amornar o tempo, as “pesas”¹ da arte máis antiga en plena actividade son repasadas e atadas polas atadeiras e carrexadas ao lombo en senos ou nas angarellas polos tripulantes dende os alboios, xa encascadas da seifa pasada, para racús, dornas e lanchas xeiteiras.

No Grove, a comezos do século XX, as lanchas eran tipo “traíneira pequena”, precedentes dos racús. Coa chegada dos primeiros motores a gasolina ás embarcacións xurdiron certas envexas entre os mariñeiros, o que provocou que os que aínda navegaban a vela, cando pasaban polo costado, lles chamaran aos outros de xeito despectivo “gasolinos”, sobre todo cando estes quedaban avariados, cousa que ocorría con bastante frecuencia.

Ata a primeira trintena da centuria de 1900, a pesca da sardiña era a explosión xubilosa que arredaba as invernadas dos faiados sen peixe seco e salgadoiros baleiros.

Logo mudarían os costumes ao escasear o peixe de prata e valorarse o marisco como substituto nas conservas.

“¡Dous homes que se encarguen dos boureis, do chumbeiro, da cúa e do pavieiro. Repasar as seneiras, o carro de alar, os trueles, as patelas de embasar, as agullas e o fío de atar, o barril para a auga doce, a lousa cosedeira, a caldereita, a leña seca, a bota de viño e o pan pó mar!” Os pataches e galeóns traían sal de Aveiro, de Cádiz e de Castellón. As caldeiras dos fabriquíns collían presión.

“Mulleres para cochar, mulleres para empacar e mulleres para atar!” (esas que quedan poucas, as atadeiras) ¡Mulleres á carreira, os pitos das fábricas tocan a todas horas do día e da vela!

-¿Cantos pitos van? – preguntan correndo e apurando unha codia de pan. Mulleres dos peiraos das ribeiras, conserveiras e salgadeiras eran as “mulleres do mar”, aquelas que tanto traballaron.

Un día de mar

Comezos dos 60. No noso porto había sobre uns trinta ou corenta xeiteiros, racús de 7,5 a 9,5 m. a motor, (maiormente Lores) con tres, catro ou cinco homes. No noso barco, o “3 HNS”, de patrón meu pai, Manolo Parada, “O que toca o acordeón”. Os tripulantes eran tío Paquito “O Carroño”, tío Tucho, “Moreno” e Manolo o de tío Daniel. Eu, como non tiña escola, ía de “rapás”.

1. Pezas





Ese día pola mañá fomos á Cabreira botar os aparellos a secar na praia, acabados de encascar. Ó medio día fómolos a palmear, e unha hora máis tarde collémolos ó lombo e levámolos a bordo.

- ¡Despois de xantar, todos a bordo!-dixo meu pai, o patrón-. Hai que meter o aparello na cadeira, mestar e atar os “boureles”² ás boureleiras, meter combustible e arrombar.

Chamoume a atención como Manolo o Danielo arrombaba os boureles no costado de estribor con moita maña: ía atando cun cote o chicote de cada seneira nun remo sobre a forquiña, gardando a mesma orde coa que os arrombaba. Logo, tío Tucho ó palmear o aparello para a cadeira ía desatando as seneiras do remo e atándoas ás boureleiras coa mesma orde e a mesma maña.

Ás cinco da tarde (hora oficial, unha máis que a civil ou solar, que daquela non se mudaba no verán) saímos ó mar, con ventíño mareiro. Meu pai íame dicindo os pobos da ría que eu non vira de perto: Palmeira, Carreira, Aguiño... E tamén os faros, as pedras e os illotes: Con Destro, Os Mesos, Os Isqueiros, Rúa, O Sargo, Con de Agosto, Con de Noro, A Insuabela, A Vionta, As Forcadiñas, Coroso, A Cobasa, Falcoeiro, Sagres e O Carreiro da Punta das Sete Linguas, que para min foron oito: a outra quitábaa eu co mareo que tiña, porque ao pasar de aquí, o mar era máis mar, non a ría mansa que eu coñecía. Era o mar de mares, onde os barcos desaparecían tras as ondas da marusía e volvían aparecer sobre elas.

Estabamos na abra de Corrubedo, e o sol ía baixando. Había máis de douscentos barcos de toda a ría navegando lentamente. Eu preguntei: “¿Que fai tanto barco xunto?”, e dixéronme que estaban buscando xeito. “O xeito quere xeito”, dixo tío Paquito o Carroño, que era o máis vello. Meu pai explicoume que había que mirar o mar e fixarse nas aves: mascatos, charráns, pardelas, chorletas, araos e gaiivotas. “Se hai aves, hai peixe”, dicía el. Tamén se poden ver os cardumes se sae á superficie con calma; e se os mascatos van altos quere dicir que o peixe vai fondo.



Manolo o Danielo e Tucho Moreno, tripulantes do 3-HNS.

O mar escacha nos Baixos de Corrubedo, en Canteiros, na Dianteira, no Rinchador, nas Baleas e na Marosa. Eu sigo botando a oitava lingua. Quérome deitar no catre, pero tío Paquito dime que hai que ser un home. Os mascatos danse (chúmbanse) dende o alto de vez en cando; iso quere dicir que a sardiña comeza a xurdir. Os barcos van tomando posición para comezar a arriar. Cada un busca o oeste da manada, porque a sardiña nada rumbo ó sol, cara á luz. Xa comezan a chumbarse as pardelas e os charráns; o peixe segue buscando a luz a menor profundidade (para ver o placton e o zooplacton que os alimenta). Meu pai preguntoulle a un barco que xa estaba largando:

-A que corda se vai?

-A dúas brazas e media –contestaron.

Tomámoslle media braza; as seneiras tiñan tres. A pesca ía máis a flote.

2. Boureis





Os domingos aproveitábanse para asollar e arranchar

O vento rolou a nortiño e a marea tiraba para o sur, así que houbo que arriar o pavieiro e largar de norte a sur a favor da marea e do vento, todos parexos, gardando distancia para non apariguar (xuntarse as redes) e non derivar a unha zona de baixos.

Cando falta unha cuarta para a posta de sol (uns 11° de arco), ó berro dado polo patrón de “¡arriar o rabo!” arriamos o pavieiro pola popa e largamos catro “pesas” e dous cuarteis de malla do 12 en 20. Correrá a voz de que o peixe era mediano. Xusto na posta do sol a peza de man (a última en arriar, primeira en levantar) ten que estar no mar. Comentábanme os compañeiros que este era o lance do axexo no que máis se soe pescar. Amarramos o chumbeiro da peza de man á proa do barco, e a esperar que malle.

A tripulación aproveitou para prender o chisqueiro e calar un pitillo, comer algo, botarlle un trago de viño da bota



Racú de vela no peirao. Apréciase a vela aferrada, a dos anos 30

e contar unha vantaxe (aventura). Eu co mareo tireime enriba dun chumbeiro (cabo) collido en roda no costado de estribor, entre a cámara do motor e a regala. “¡Nica, compañeiro novo, tormenta ou mar tesó!” exclamou tío Paquito. El a todos os rapaces lles chamaba Nica, e a algúns quedoulle. Por certo, ese día había mar tesó (mar de fondo).

Pasada unha hora aproximadamente di meu pai: “Ímoslle mirar a rede”. Mirar a rede consiste en levantar a primeira rede por comprobar se mallou algunha sardiña. Se mallou ben, xa se levanta todo o aparello, para que non estea morta e ir pronto á venda.

Na rede vén pouco peixe; volvemos arriar e esperarlle un pouco máis. Houbo quen botou unha liña ó fondo para tomar unhas fanecas, que de noite saen da pedra a pastar no limpo. O lance dura entre hora e media e dúas horas e media. Unha vez é noite fecha, no intre no que arde a auga, hai que levantar. O peixe con escuro total non vai ó aparello, porque coa ardentía este forma unha parede no mar, e polo tanto non malla (na primavera, os ocasos son máis longos e o lance dura máis).

Ás 11 da noite aproximadamente (hora oficial da época) o patrón mandou vestir a roupa de augas e dispor para levantar o aparello. Así foi.

-Mans a elas! – dixo meu pai mentres se poñía ó carro e empezaba a alar o chumbeiro. Tío Tucho ía á cadeira, tío Paquito e Manolo a debagar (desmallar as sardiñas do aparello), e eu arrombaba os “boureles” no costado de estribor. Cando chegaba un, aínda non lle acabara de colocar ben as cortizas ao anterior, e iso que viña bastante peixe e o aparello subía lento, por mor de desmallar.

Tomamos oito caixóns de sardiña de tamaño medio. Levantado o lance, fomos vender a Cobaza. Alí había barcos e galeóns comprando a flote para as fábricas de conserva. Medíase o peixe por caixóns de uns 50 Kg con submúltiplos de medio caixón; menos desa cantidade despreciábase a favor do comprador ou quedaba para a caldeirada. Despois de vender, preto da unha da mañá, fomos fondear a Sálvora á praia do Castelo, e alí deitámonos un par de horas a esperar o día. Durmíamos no castelo (tilla) de





proa, e tío Tucho, que era o motorista, no catre da cámara do motor. Ás tres da mañá meu pai chamou á tripulación. “Xente a cuberta!”, dicía. A min díxome que seguira durmindo. Arrancaron para largar ó día, por fora das Figueiras, entre Sálvora e Ons. Pouco antes de chegar á zona de pesca meu pai chamoume por se quería subir a cuberta. Eu estaba moi a gusto pero non quixen perder a manobra. Subín e pregunteille como iamos saber onde había peixe. El levoume a proa e díxome:

- Mira o fondo do mar.
- Non se ve nada -contestei eu.
- Espera...

De súpeto vin coma se de debaixo da proa saíran frechas de luz que deixaban estelas no mar.

-Iso que é?

-É a ardentía³. Son peixes que escapan ao pasar o barco, e ao moverse deixan un risco de luz. Só ocorre se a noite é escura.

Dependendo da forma dos riscos que deixaban, os mariñeiros sabían se era sardiña, xurel ou xarda. Cando se vía bastante sardiña amoderamos para esperar que deixara de arder a auga. Nese intre, co reflexo da luz do día sobre os montes do leste (entón non había contaminación lumínica), comezamos a largar o lance do día ou manexo.

-¡Este é mar de quenllas! -dixo alguén, que non tardou en botar pola popa unhas xogadas iscadas con sardiña e amarradas ao caldeiro que estaba colgado dunha forquiña.

-¿Poñemos a pota ó lume e facemos un café? -propuxo outro.

Prenderon lume na cosedoirá con estopa empapada en gasoil para axudar á leña, e fíxose un café de pota con achicoria. Que bo estaba!, eu nunca o probara sen leite. De alí a un pouco, o caldeiro comezou a bater. Xa amenecía. Fomos á popa e unha quenlla de metro e medio daba unhas idas tremendas co anzol aferrado na gorxa; metémola a bordo. De seguido fomos mirar a rede, e apenas tomamos unha ducia de sardiñas. O lance do manexo non era moi prometedor. Meu pai decidiu deixar ir o lance ata



Dorna xeiteira buscando xeito ao axexo

o sol, a ver se había sorte. O normal é levantar cando xa é día, pero antes de asomar Lourenzo. Nese intre tío Paquito “O Carroño” abre a faca, raxa á quenlla en canle e larga a magha ó mar.

-Qué fai, tío Paquito? -pregunteille con curiosidade.

-Escaldar ás quenllas -respondeume. Os vellos de antes tiñan a crenza de que as quenllas fuxían ó sangue delas mesmas.

Cando comezamos a alar, o chumbeiro destellaba ó leste en raiolas. Nas primeiras dúas “pesas” apenas tomamos medio caixón de sardiñas. A partir de aí comezou a vir peixe. Este era algo máis grande que o do axexo. Algún viña mallado polo beixo. Ó alar o aparello caía moito ó mar, e tivemos que botar man de cada un seu truel. Eu e Manolo “o Danielo”, un pola amura de babor e outro pola de estribor, iamos collendo as que caían. Acabamos con nove caixóns a bordo.

Mallou con sol, xa que rematando o lance corría o peixe en manadas. De volta para terra, coa cuberta chea de peixe, uns acababan de “debaghar” a “pesa” de rabo, que se meteu con todo a bordo para non chegar tarde á venda; outros ían “enxaguando” o aparello, pasando senos polo mar e sacudíndoos para quitarlle o limo da auga e os restos de escamas mentres se vai en marcha, e collendo en roda sobre a cuberta facendo un oco no medio do peixe.

Chegamos a O Grove e houbo que ir ofrecer a pesca ás fábricas de conserva. Acabouna mercando a de Rons, e

3. No Grove, “ardéntigha”.





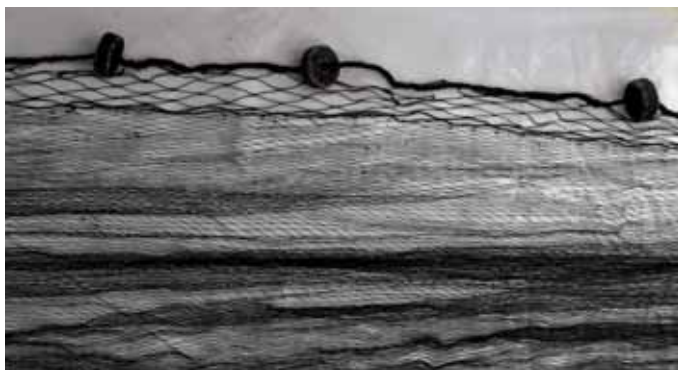
O Rubí, a finais dos anos 50, cargado co lance do día sen debagar

fomos descargar ó Peirao de Cantodorxo, que aínda hoxe existe, en tal estado.

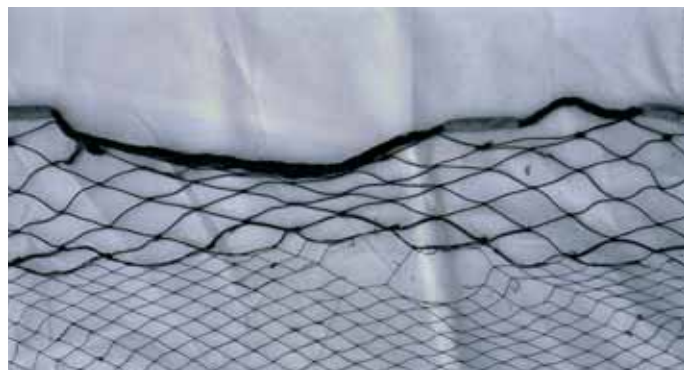
No día seguinte, (domingo) San Bieito de Lores, lembro que fomos á romería. Levamos, como era habitual, sardiñas para asar, cochadas e lixeiramente areadas para mantelas óptimas, xa que non había neveiras. Estaban tan boas que “superon”⁴ a pouco.

Así lembro o primeiro día de compañeiro novo, cando tiña 11 anos.

Xuño de 1963.



Tralla da cortiza



Tralla do chumbo na que se aprecia a cadeneta

Nomenclatura, usos e datos do xeito

O xeito é unha arte de enmalle á deriva para a pesca, esencialmente, da sardiña.

Unha “pesa” do xeito estaba armada coas seguintes pezas:

-As trallas do chumbo e da cortiza que, atadas á cadeneta, dábanlle resistencia ó aparello. A primeira levaba un chumbo que pesaba arredor de 40 gramos cada 35 centímetros ou cada seis mallas de cadeneta, e a segunda levaba unha cortiza de 48 mm de diámetro por 18 mm de espesor, con un furo por onde pasaba a tralla á mesma distancia que o chumbo. Á súa vez, levaba un seno atado chamado boureleira, duns 50 cm, cada catorce metros.

-Os “boureles”. Eran boias feitas con cortizas de forma trapezoidal e alongada, atadas con unha rabiza que á súa vez ía atada ós senos das boureleiras con unha seneira de tres ou catro brazas.

Os tramos de aparello entre bourel e bourel chamábanse redes. Unha “pesa” tiña sete “boureles” e seis redes. Se a unha “pesa” lle faltaba algunha rede debido a averías grandes chamábaselle un cuartel. Adoitaba dicirse: “ nós imos con tres “pesas” e dous cuarteles” ou “cinco “pesas” e un cuartel” según de cantas se formase a cadea.

-Os matafións eran chicotes tomados en senos na cabeza do pano e feitos con fío máis gordo que o da cadeneta que, atados a esta nas cabezas das “pesas”, serven para entomar unha con outra e amarrar a cúa. Levaban aproximadamente vinte entre a tralla da cortiza e a do chumbo.

4. Souberon.





-O aparello leva dúas cúas: a cúa de man, máis longa, e a cúa de rabo, máis curta. Están formadas por quince ou vinte rabizas a xeito de bolinas que, atadas ós matafións, van todas a un estrobo formando unha gaza onde se ata a cala do pavieiro ou o chumbeiro. Nalgúns casos só se utilizaba a cúa de man. A “pesa” de rabo atábase colléndoa do extremo final, toda xunta con uns cotes dados coa mesma cala do pavieiro.

-O chumbeiro era un cabo dunhas quince ou vinte brazas que quedaba amarrado á proa ou á popa da embarcación. Era o último en largar, xunto coa pesa e a cúa de man.

-O pavieiro era unha boia grande, feita con varias cortizas, unha sobre a outra de forma troncopiramidal, atravesadas verticalmente por unha vara que soportaba unhas ramas de loureiro ou oliveira (estas duraban máis) para ser máis visible e un cabo chamado cala ou rabiza de rabo de cinco ou seis brazas (nalgún caso utilizábase un barril pequeno de madeira). O pavieiro era o primeiro en arriar, ó berro dado polo patrón para largar de “arria-lo rabo!”.

Unha “pesa” medía sobre uns oitenta metros (unhas corenta e seis ou corenta e oito brazas de longo) [unha braza = 1.5 m] e uns dez metros de alto (sobre catrocentas ou quinientas mallas) segundo fose para peixe mediano, grande ou xouba (parrocha na radio).

Unha casea era o conxunto de aparellos que utilizaba cada barco para traballar, que se compoñía de entre catro e seis “pesas” dependendo do tamaño do barco ou do número de tripulantes.

Esta arte cálese en liña recta: a tralla do chumbo e da cortiza fan que manteña a verticalidade (coma case todas as redes). Ten flotabilidade lixeiramente negativa, do contrario quedarían as cortizas na superficie. Utilízanse “bourelles” para regular o calado ó que se vai traballar, dando ou tomando máis corda segundo a profundidade á que entendemos vai o peixe (o aparello fica pendurado da superficie do mar).

Antigamente (falamos de datas anteriores ós anos trinta do século pasado), as seneiras dos “bourelles” eran máis



Boureira

longas, dunhas doce ou catorce brazas, debido a que neses tempos traballábase ó xeito todo o ano e o peixe ía máis fondo no inverno.

Armar as “pesas”

Para armar as “pesas” o máis habitual era comprar o pano de algodón en branco. Este íase encascando e secando varios días. Despois de dous ou tres baños de casca lavábase no mar, volvíase encascar e armábase coa cadeneta, trallas e corcho; logo volvíase a encascar unha ou dúas veces, e a continuación metíase o “plomo” e xa se levaba ó mar a traballar. O feito de levar por primeira vez unha “pesa” ó mar chamábase marear o aparello, como moito unha semana. Se non mareaba ben tiñamos que rectificar o “plomo”, ao que se lle metían uns 7 ou 8 quilos aproximadamente por “pesa”, e se mareaba ben outra vez a encascar, e a partir de aí era unha “pesa” máis como as outras.

Os armadores máis pobres para conseguir o pano compraban madeixas de fío ó longo dun ano ou ano e medio, sobre todo no inverno. Cando había boa pesca compraban unha ou dúas madeixas e facían o pano a man na sala da casa. Este traballo era moi laborioso. Íano facendo os “vellos” e as mulleres nas horas “libres”, e tamén nalgún caso, aínda que máis ben en poucos, os mariñeiros nos



Bourelis





ARDENTÍA



Cabeza da peza con matafións

días de tormenta poñíanse a facer rede. Unha vez rematado o pano eles mesmos armaban o aparello, tal e como explicamos anteriormente, incluíndo os “plomos” que eles mesmos fundían e aos que lles daban forma de maneira artesanal.

Nomes das avarías no aparello

Se rompía en liña recta chamábase un *guincho* ou un *xis*.

Se faltaba un bocado de máis de cinco mallas chamábase un *ratoeiro*.

Se tiña media, unha ou dúas mallas rotas era unha *malladisa*⁵. Se quedaba unha malla enteira solta e rompía ó redor era un *tres*.

Se rompía en L era un *racho*.

O venres levábanse as “pesas” para terra, e había que secar e atar. O sábado encascábase e deixábanse “escorrer”⁶ ata o luns, que había que secar e carrexar para abordo e saír para o mar.



O chumbeiro a carón da fogaadura

Encascar

Como comentei anteriormente, o sábado era día de encascar os aparellos, labor que debía facerse cada 15 días. Había quen prefería pagar ós encascadores, que se dedicaban a esta tarefa, polo cal tiñas que chegar cedo ó encascador para coller vez e ter a faena lista no mesmo sábado. Se chegabas tarde tiñas faena ata o domingo. Tamén había armadores que tiñan encascador de seu en aloxes ou alboios. Estes tamén encascaban nalgún caso a veciños, amigos ou familiares, compartían o traballo e aproveitaban mellor a casca.

Para facernos unha idea do proceso, tomei datos do encascador do racú *Tito*, que era do pai de Antonio Pérez “Tonio Carabuña”. Tiña unha caldeira de cobre de 300 litros, e dentro metíalle 25 kg de cache de piñeiro ben picada e cinco quilos de pedras grandes de tanino dentro dun saco ben atado, enchía 3/4 de auga, poñíalle lume por baixo e deixaba a ferver durante 4 horas. Unha vez rematada a ferverura abríase a billa, e esta pasaba a través dun tubo ata un “pilón”, onde se remexía cun “palote” ata que ó meter a man non escaldase. Nese intre metíanse as “pesas” de mollo no “pilón” durante dúas horas, e logo pasábanse para outro “pilón” a escorrer ata que estaban frías, momento no que xa se podían botar a secar.

A cor da auga da casca era castaña escura; semellaba ó café. Esta auga aplicada no fío e nos cabos de algodón ou cánabo favorecía a súa conservación, protexendo os tecidos de fungos, parásitos e xermes que os danaban. Ó mesmo tempo dábanlles a cor escura que, segundo os pescadores, facía menos visibles as artes para os peixes.

Secar as redes

Despois de encascar botábanse as “pesas” a secar. Había que separalas unha ou dúas brazas nunha praia ou extensión semellante, ben fose monte baixo ou mesmo nos “muelles”. Un ou dous días despois de traballar con elas había que secar outra vez, porque se deixabas unha semana sen secar o aparello quedaba “ablancuxado”⁷. Unha vez dada a primeira seca, o normal era secar cada dous

5. Malladiza

6. Escorrer

7. Que a súa cor clarexaba





ou tres días, segundo se presentase o tempo, houbera sitio nas praias, etc. Na metade da seca, palmeábase por se quedaba algunha zona húmida.

Esta faena de secar os aparellos bastante a miúdo e cun protocolo que non era a capricho nin a rumbo, senón que gardaba unha orde e unha lóxica, requiría, sobor de todo, moita delicadeza e profesionalidade; por exemplo, que a ninguén se lle ocorra en días moi calorosos recoller as “pesas” de secar co sol arriba, xa que isto podería ocasionar roturas no aparello.

Desta maneira, o feito de secar os aparellos facía que as tripulacións pasasen moito tempo xuntas, tanto nos peiraos e praias de orixe coma noutros portos e praias onde se atracaba para este mester, entre outros. Unha das cousas que se facía mentres se esperaba á seca era asar sardiñas, e facíanse apostas entre os tripulantes do mesmo ou doutros barcos sobre quen comía máis. Unha destas apostas acontecía no Acoradoiro, na de “Parrilladas”, entre dous xa experimentados campións: Román o de Muros e o anteriormente mencionado “Tonio Carabuña” do Grove.

Era o verán do ano 1954. Fixéranse brasas, e as sardiñas asábanse directamente sobre elas, xa que non había “parrilla” nen nada de viño (porque estaba caro): con auga e pan pouco ou nada. Apoiaban a sardiña sobre un “corcho” colléndoa directamente da brasa. Os tripulantes dos barcos que alí atracaron apañaban leña e asaban mentres os dous apostantes comían. Román plantouse en 120 e Tonio deixouno en 125 sardiñas. Estas apostas eran moi frecuentes, pero sen xogar nada.

Frase: “Naqueles anos, sendo eu un chaval, as praias volvíanse da cor do chocolate, cheas de pezas do xeito a secar”. Sr. Checho de Ons.

O xeito de marear

O xeito non só se traballaba en lances de axexo e ó manexo. Nas noites de lúa facíanse “posturas” entre os dous lances habituais. Despois de vender o peixe, ou antes, se se tomaba pouco, largábanse dúas ou tres pezas a media noite. Ó non arder a auga, polo reflexo da lúa o peixe seguía activo e non se escaldaba (asustaba). Nestes casos

non se contaba con información de “xeito”: as aves non estaban para sinalar o cardume, e tampouco se podía divisar pola ardentía dende a proa. Ademais, con lúa o peixe ía máis espaxado. Polo tanto, os lances de “postura” eran a oito, e ao cabo de 15 ou 20 minutos íase mirar a rede. Se viña algo deixábase ir o lance e arriábase o resto do aparello. Se non mallaba, levantábase e probábase noutra posta (zona). Tamén era doado traballar con sol antes do lance de axexo ou despois do de manexo, en caso de tomar pouco. Isto facíase máis nos meses de setembro en diante.

Cando se vían manadas na superficie porque o peixe xurdía ó sol, arriábase tamén o aparello por se mallaba, o cal era moi probable, pois non sempre o facía. En tempos, era habitual tomar, á parte de sardiña, xureliño pequeno (moi malo de desmallar), trancho, (tamén chamado espadín, un peixe moi valorado na época), bucareu (boquerón ou anchoa) e alcrique, tamén chamado pataguillón ou agulla unha vez enlatado. Estes peixes podían vir mesturados con sardiña ou en bandos. Téñense tomado en tramos de rede mesturados con sardiña e noutros tramos con algún destes peixes, sen máis.

Era habitual mentres se estaba largo botar unha liña a pescar ás fanecas, sobre todo con lúa, ou pola popa ás quenllas. Mesmo se se fondeaba a media noite na pedra pescábanse congros, botando unhas xogadas cun pandullo ó fondo, para tomar a caldeirada e non comer só sardiñas, sobre todo cando se facían mareas de varios días fora da casa, traballando pola ría de Muros ou Fisterra nos comezos da seifa, cando se botaba unha ou dúas semanas.



Metendo as pesas a bordo despois de encascar





O racú *Tito*, cos pertrechos a asollar

A vixía durante o lance

Unha vez xa largos e co chumbeiro amarrado á proa do barco, tocaba vixiar o aparello. Unha das primeiras cousas a ter en conta era que este non aparigüase (que non se xuntasen as redes) co de outro barco. Traballar a diferente calado pode ocasionar que se aparigüe, ó non derivar todos igual por mor da distinta intensidade da marea en cada altura. Tamén debimos estar pendentes dunha mala auga (mala corrente), para que non levase o aparello ó fondo, ou o xuntase todo en senos. A mala auga era producida polo encontro de correntes de distinto rumbo ou distinta intensidade. Unha vez tirou tanto para abaixo que o barril que levabamos de pavieiro chegou a bordo cheo de auga, e non soltaba nin unha gota. Tamén tiñamos que vixiar que ó mallar o peixe o aparello podía dar para arriba ou dar para abaixo. Cando dá para arriba vese como os “bourelles” se “tumban” e mesmo se deitan; pola contra, cando os “bourelles” se poñen de pé ou van ó fondo quere dicir que o peixe dou para abaixo.

Dunha vez, estando largos ó día mallou moito peixe e tirou para arriba. Primeiro vimos os “bourelles” deitados e logo apareceu o aparello en senos e a flote. Se calquera destes casos acontece, o normal é levantar as redes e ver que pasa. Tamén se levantaba ante a presenza de arroases, toniñas, etc. De non facelo, era moi probable que estes atravesaran o aparello, ocasionando avarías moi grandes. Tamén se controla que a marea (corrente) non faga derivar a arte a algún baixo. Se cando se “miraba a rede” viña peixe con patelo, non se lle daba moito tempo ó lance para que este non viñera comesto.

Traballando aforados, por fora de Ons, Sálvora, Cabo Corrubedo, Fisterra... era bastante habitual avistar cetáceos como o xibardo (balea jibarte) ou as candorcas (balea orca), e tamén caldeiróns, peixes espada, etc. Estamos falando dos anos 50. Contan os vellos que as candorcas enchían e baleiraban as rías de peixe; cando andaban por fóra de Cíes, Ons e Sálvora enchíanas, e cando entraban nas rías baleirábanas.

As postas ou caladoiros

As pesquerías na zona das Rías Baixas producíanse nos anos 60 habitualmente con racús de 7,5 ou 9,5 metros, e tamén con algunha lancha xeiteira a motor, das derradeiras, en mares costeiros como a enseada de Fisterra, a boca da ría de Corcubiión, a bocana da ría de Muros (de norte e sur), o mar do Cabo de Corrubedo, a abra de Corrubedo, o mar de Sálvora (por fóra), o canal (boca da Ría de Arousa e interior de Sálvora), O Carreiro e o canal de Rúa (bocanas interiores de Arousa), mar das Figueiras e Zacarías (por fóra entre Sálvora e Ons), A Barrosa (entre a enseada sur do Grove e a Lanzada, Faxilda e Rodal das Figueiras), o mar da Illa (polo leste dela), a boca da ría de Marín e Pontevedra, a boca e ría de Aldán, a costa de Soavela, a Ría de Vigo e o mar de Cíes, a enseada de Baiona e a costa da Guarda. Tamén era moi común aínda nesta época a pesca dentro das rías con aparellos máis pequenos e de menos calado, sobre todo, e con mención especial ós xeiteiros de Rianxo, que seguen traballando na actualidade no interior da ría de Arousa, facendo valer a calidade da súa xouba (sardiña pequena).

Tamén queremos mencionar aos da Pobra do Caramiñal e aos da Illa de Arousa, con testemuño especial do amigo Pardavila “Larry”, que me confirmou a diferenza entre andar ó xeito nos tempos de antes respecto ós tempos de agora.

Xa no século XXI, teño comprobado a presenza de xeiteiros: na ría de Vigo 10 ou 12 barcos en 2008, un en Aldán (2007), un en Fisterra (2005), e seguro que tamén quedan noutros portos. Andan con tres ou catro pezas, en barquiños de 5 a 7 metros e en planeadoras nos interiores das rías. Van habitualmente dous homes, e mesmo vin un home só largo ó axexo na abra de Liméns, na Ría de Vigo, no 2005. Venden para o fresco, mesmo no peirao a parti-





culares ó chegar a terra. “Se vai moita levo menos aparello pa tomar menos e manter o prezo” díxome o de Fisterra no ano 2005. Dende finais dos 60 e comezos dos 70 as redes son de nylon. Na actualidade, utilízanse sondas e GPS. Os “boureles” son de poliexpán.

En xuño de 2009, no peirao de Portonovo, tiven a oportunidade de conversar con Víctor Balea, xeiteiro de Combarro, orgulloso e convencido do seu oficio. Comentoume que en Combarro están traballando doce ou catorce barcos ó xeito, catro ou cinco en Marín, un en Sanxenxo e posiblemente un ou dous en Bueu. No “Balea”, que é o seu barco, duns oito metros de fibra PRF, van el e outro compañeiro. Levan cinco pezas e utilizan alador. Andan con malla de 10 en 20 e traballan en toda a ría, dende Tambo ata Ons. Tamén faenan na Barrosa e nas bocas das rías de Arousa e Vigo. Estes días están largando no canal da ría de Arousa, por fóra de Laxe de Abade e Con da Agueira, pescando 20 ou 25 caixas de 12 a 15 quilos.

Hoxe en día o máis importante neste oficio é chegar canto antes á venda levando o máximo de peixe posible, como pasou sempre para acadar o mellor prezo. Este pode oscilar entre 18 euros a caixa nos primeiros “míos” e só 5 nas últimas “cantadas”. Só venden para o “fresco”. En lugar de mestar as pezas entre elas, empregan un sistema de unión con dúas cúas e un mosquetón que lles permite, con rapidez, ampliar ou reducir a casea sen ter que mestar ou desmestar segundo vaia máis ou menos peixe. Este ano teñen moito problema cos arroaces, que lles ocasionan bastantes avarías. Están vendendo en Marín e Portonovo. Traballan ó axexo e ó día. É ben seguro que tamén quedan xeiteiros noutros portos non mencionados.

A información

Os barcos pasábanse información entre eles, tanto en terra coma no mar, de por onde ía o peixe. Sabíase que nos primeiros días da seifa o normal era tomalo ó norte. Tamén se daba información de que tamaño de sardiñas estaba tomando, sobre todo nas primeirías. Deste xeito, os patróns sabían con que malla aparelar. Logo o peixe ía baixando para o sur. A mediados dos anos 50, ó escasear a sardiña nas nosas costas, motoras da rodea do Grove chegaron a pescar a Leixões no mes de setembro e outubro, con aqueles motores que non daban máis de 5 nós. Tamén era

costume ó chegar ó caladoiro preguntar a que corda se vai. Isto era para que todos os barcos traballasen coas mesmas brazas de seneira para evitar apariguar. Outra das informacións que se pasaba ó chegar a terra era o prezo que se estaba pagando nos distintos compradores.

A venda

O lance do axexo era o lance no que máis se pescaba normalmente. Antigamente vendíamolo nos compradores a flote que estaban en fondeos como Aguiño, Sálvora, Corrubedo, por baixo de Monte Louro ou na Area. Eran botas e galeóns que mercaban por centos ou milleiros. Anos máis tarde preguntabas o prezo e dábancho por cento ou por caixón. Cando vendías por cento, as sardiñas eran contadas polos mariñeiros e botadas en caixas que levaban sobre 200 se era grande e 300 se era pequena. O comprador contaba unha das caixas; se tiña de máis non pasaba nada, pero se faltaban facíache botar por cada caixa tantas coma faltaban nesa, ou descontábache a mesma cantidade por cada caixa. Isto levaba a moitas e duras discusións.

Cando eu fun ó xeito nos anos 60 vendíase habitualmente a flote para as fábricas de conserva, e posteriormente en Portonovo, sobre todo o lance do axexo, como antes mencionei. Tamén se vendía moito en Cambados e en Portonovo para o fresco o peixe do día. E segundo me ten contado Papá Costa, meu avó materno, que foi moi bo xeiteiro dos anos 20 ós 50, nos seus tempos era moi boa praza Vilaxoán. Alí xuntábanse barcos de toda a ría. El tiña unha dorna meca de 12 cuartas.

Con este artigo queremos facer unha homenaxe a Manolo o Danielo, que finou xunto ao compañeiro Rodolfo Meis. Estando largos no lance do axexo, levantando as pesas no racú xeiteiro “Lola” por fóra de punta Agueira (frente aos canóns da batería de San Vicente), foron abordados por un cargueiro que viña por fóra de Sálvora para pasar polo norte da Illa de Ons rumbo a Marín. O Lola partiu en dous, afundíndose de súpeto na seifa do ano 1962.



ARTES TRADICIONAIS DA PESCA FLUVIAL

Lois Ladra

A pesca fluvial sempre tivo unha certa importancia en Galiza, aínda que hoxe por hoxe seguen a ser relativamente poucos e moi puntuais os estudos centrados na explotación piscícola artesanal do país dos mil ríos. Os tempos mudan e o certo é que actualmente xa é moi pouco o que resta do labor dos vellos pescantíns de antano. Porén, a nosa rica tradición oral atesoura unha chea de ditos, refráns, cantigas, contos, historias e lendas vencelladas coa pesca fluvial.

Ao longo deste traballo iremos vendo diferentes aspectos do aproveitamento piscícola fluvial tradicional, desde a Prehistoria até o presente e desde o Navia até o Miño, tomando como principais fíos discursivos as vellas artes de pesca e os coñecementos etnoictiolóxicos dos pescantíns.

Baixo un punto de vista antropolóxico, en Galiza non podemos falar con propiedade da existencia de comunidades pesqueiras especializadas economicamente no aproveitamento da riqueza ictiolóxica dos nosos ríos, pois, aínda que os pescantíns desenvolveron unha actividade moi específica, sempre o fixeron desde a auto-percepción de si mesmos como individuos pertencentes a comunidades campesiñas. Dito con outras palabras: a pesca fluvial constituíu, polo xeral, unha actividade económica complementaria da produción agropecuaria e non un sector especificamente diferenciado da economía labrega, cando menos ao nivel de agrupamentos comunitarios: o pescantín sempre foi, ante todo, un campesiño plenamente integrado no sistema económico agropecuario rural, por moi específicos que fosen os seus coñecementos verbo das técnicas e dos aparellos propios da actividade pesqueira.

As evidencias arqueolóxicas máis antigas que posuímos actualmente para poder constatar a práctica da pesca fluvial en Galiza recúan no tempo uns dous mil anos, sendo os primeiros restos de anzós e de pesos de rede hoxe por hoxe coñecidos os diversos exemplares recuperados nas escavacións dos castros galaicos, moitos deles localizados nas comarcas do interior e por iso orientados necesariamente á pesca continental. Isto, como é obvio, non quer dicir que non se pescase nos ríos con anterioridade á existencia dos castros. O que acontece é que, de momento, carecemos de probas arqueolóxicas que poidan confirmar o que até agora non deixan de ser hipóteses máis ou menos razoábeis.

Será ao longo da Idade Media (séculos V-XV) cando as mencións documentais á existencia de diversas instalacións piscícolas fluviais en Galiza proliferarán, especialmente no que se refire aos arquivos vencellados ás comunidades monásticas. O sistema de pesca-colleita será aplicado principalmente polos monxes bieitos e cistercienses grazas á implantación nos ríos e lagoas de numerosas *piscarias* (pesqueiras), *nassarios* (naseiros) e *cannaros* (caneiros). Non debemos esquecer que as prescricións cristiás relativas á prohibición do consumo de carne en certas datas do ano favoreceron o desenvolvemento da pesca como actividade fornecedora dun alimento substitutivo daquela e cun aporte proteico considerábel para a dieta humana.

Lois Ladra é antropólogo e arqueólogo.
Lúnula – Patrimonio Cultural e Arqueoloxía.
lunulapatrimonio@gmail.com





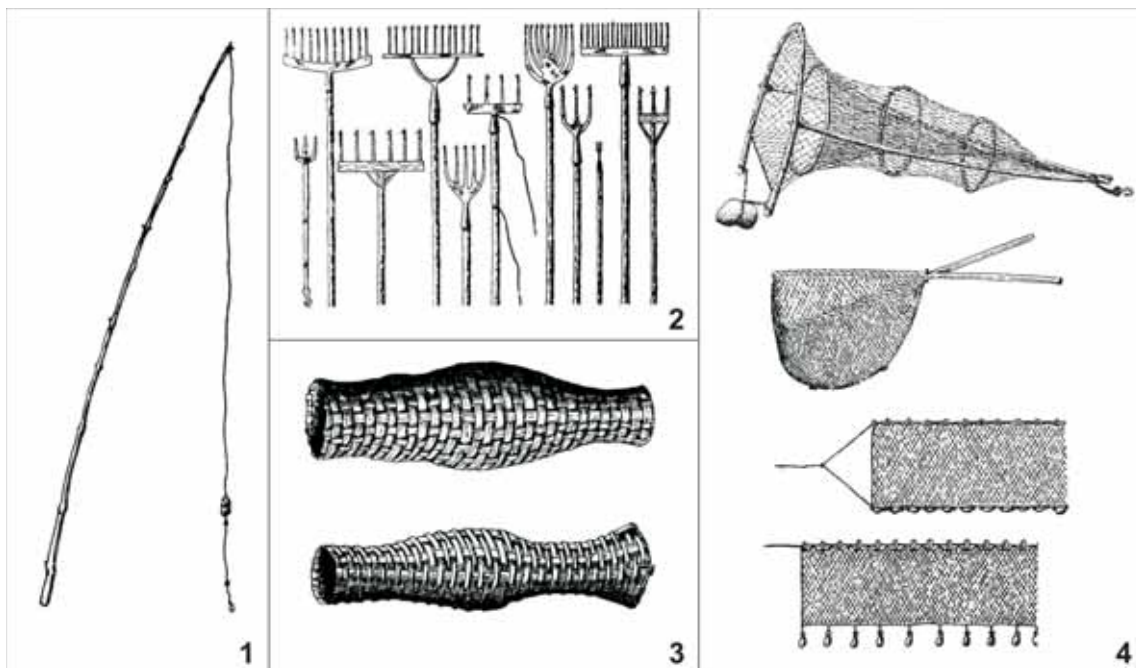
Entramos así na Idade Moderna (séculos XVI-XVIII), cando o Antigo Réxime acada o seu esplendor e a posesión de pesqueiras muda paseniñamente de propietarios, pasando aos poucos das institucións eclesiásticas aos particulares laicos, nun proceso lento que se verá culminado primeiro coa desamortización de Mendizábal no século XIX e logo coa Lei de redención foral promulgada en tempos de Primo de Rivera. Finalmente, nesta moi sintética viaxe pola nosa historia, chegamos aos últimos tres cuartos de século, nos que unha serie de bruscas mudanzas virían a prexudicar a pesca fluvial dun xeito case que dramático: a construción de encoros nos ríos, a polución nos cauces, a introdución de novas especies, as novas disposicións legais de carácter restritivo verbo da pesca artesanal ...

Actualmente o aproveitamento económico tradicional da riqueza piscícola dos nosos ríos está mergullado nunha grave crise e as expectativas de futuro non resultan nada prometedoras: cada vez hai menos peixe, moitas das antigas técnicas pesqueiras están prohibidas por lei, a cualidade medioambiental dos nosos ríos é preocupante, os vellos pescantíns están a morrer sen ter asegurado o necesario relevo xeracional... En fin, sexa como for o certo é que, por ventura, en certos lugares do noso país e durante determinados períodos do ano aínda podemos contemplar a lenta agonía das vellas artes de pesca tradicional, fronte ao crecente pulo da moderna pesca deportiva.

En relación coas técnicas artesanais de aproveitamento piscícola dos nosos ríos poderíamos efectuar unha primeira clasificación que incluíse as artes de liña, as artes naseiras, as artes de arbolado e as artes redeiras. Non incluímos entre as artes de pesca certos procedementos claramente ilegais e pouco éticos, como poden ser as secas e os desvíos artificiais dos cauces, así coma o uso de venenos ou explosivos. Como é obvio, resulta frecuente a existencia dunha clara relación entre o tipo de arte empregada, a especie capturada e o rendemento económico da actividade.

Entre as artes de liña estaría a pesca con cana, practicada de xeito individual, cunhas capturas moi limitadas e até certo punto considerada como unha actividade de lecer semellante á actual pesca deportiva, sen maior trascendencia para a economía doméstica e comunitaria. Este tipo de pesca pódese considerar coma un fenómeno universal, practicado ocasionalmente na maioría dos nosos ríos e destinado principalmente á captura de troitas e salmóns. Para o noso refraneiro, o “pescador de cana, máis perde que gana”, pois “pescador e troiteiro, nin tulla nin diñeiro”.

Outra técnica pesqueira de uso cotián nos ríos galegos era a que tiña por base o emprego de artes de arbolado: fisgas, francados, arpóns, garfos... Todas elas eran de uso



Diversos tipos de artes de pesca fluvial (elaborado a partir de X. Lorenzo)





Detalle dunha fisga, empregada na pesca a xeito de arpón

individual e marcadamente estacional, sendo frecuente a formación de grupos de pescantíns que acudían ao río cos seus aparellos para a captura ocasional de certos peixes migratorios, tal e como aínda se fai coa lamprea no val do río Tea.



O Sr. Paulino de Francelos, elaborando unha nasa para anguías

Os diferentes tipos de nasas que coñecemos elaborábanse tradicionalmente con vergas, vimbios, corres ou láminas de madeira, conformando pequenos receptáculos vexetais que variaban de tamaño e feitío, aínda que todos eles adoitaban ser colocados individualmente nos leitos dos ríos á espera de recibiren a chegada de peixes que, como a anguía, podían ser así doadamente capturados. Teñen diversos feitíos en función dos que reciben variados nomes: nasas, nasóns, cestóns...

As redes que se usaban na pesca artesanal tiñan diferentes tamaños, panos e feitíos. Podían ser fixas, coma o viturón, a cangalla ou o arco –normalmente colocadas nas bocas das pesqueiras– ou móbiles, sendo neste caso moi frecuente a participación simultánea de varios individuos nos labores de largado e recolla das mesmas. Fornecían un maior número de capturas que as nasas e que as artes de liña e en determinadas ocasións era necesario recorrer ao uso de embarcacións fluviais de apoio para colocar e retirar os aparellos (trasmallos, miños, barreadeiras...). Algunhas destas redes teñen nomes moi claros sobre o tipo de capturas ás que se destinaban: salmoeira, solleira, sabaleira... Xa se sabe que “non hai mellor rede que a que colle o peixe”, aínda que sempre haxa que ter en conta que “non todo o que cai na rede é peixe”.

As instalacións pesqueiras supoñen a culminación da complexidade técnica e construtiva nos labores da pesca fluvial tradicional. Coñecidas cos nomes de pescos, caneiros, canais, estacadas ou pesqueiras, son arquitecturas inicialmente construídas con materiais perecedoiros que co paso dos séculos manifestaron unha clara vontade de permanencia no tempo cando pasaron a seren construídas en pedra, normalmente xisto ou granito, consonte as zonas xeográficas.

Úsanse como instalacións de pesca comunitaria nas que adoitan participar propietarios, usufructuarios, familiares ou amigos, sendo frecuente o seu emprego nos meses en que se producen os desprazamentos estacionais de peixes migratorios como a lamprea ou a anguía. En moitos casos o recurso a embarcacións de apoio manifestábase como unha necesidade imprescritíbel para acceder a estas instalacións e desarmar os aparellos, coa axuda das barcas no Ulla, dos batuxos en Lugo ou das batelas no Miño.





Nasas empregadas para a pesca da anguía (foto tirada polo autor)

Pódese dicir sen temor a equivocación que a inmensa maioría dos ríos galegos foron sometidos tradicionalmente a un aproveitamento ecolóxico e racional da súa riqueza piscícola, sempre en función de diversos paráme-



Pesca tradicional con rede no río Avia.

tros: proximidade física ou xeográfica aos núcleos de poboamento, maior ou menor presenza de peixe, capacidade técnica das comunidades ribeiregas, existencia de maior ou menor tradición piscatoria...

Sexa como for, o certo é que a maior complexidade da actividade pesqueira e o maior peso económico destas operacións extractivas na base económica produtiva das comunidades ribeirás atópase directamente relacionada co tamaño dos cauces fluviais susceptibles de explotación racional. Por dicilo con outras palabras: a pesca fluvial artesanal tivo unha maior importancia económica e tradición histórica naquelas zonas polas que discorren os grandes ríos galegos, nomeadamente o Miño, Sil, Ulla e Tambre, nos seus diversos treitos e ao longo dos seus principais tributarios.

O que máis nos sorprende á hora de encetar o estudo da pesca fluvial artesanal é a existencia dunha moi rica e variada tradición na que teñen cabida diversas manifestacións culturais de grande interese, desde os aparellos e as artes até as embarcacións e a organización dos procesos extractivos, pasando por uns profundos coñecementos do medio e das especies obxecto de captura. Toda esta cultura etnoicliolóxica atópase actualmente en crise como consecuencia directa das enormes mudanzas que se están a producir nas economías de tradición precapitalista, baseadas en sistemas de aproveitamento que seguen pautas eminentemente artesanais. Porén, aínda é moito o que podemos aprender deste “know-how” ou sabedoría popular.

Os materiais cos que se elaboraban as instalacións, artes, aparellos e barcas eran principalmente a pedra, a madeira e as fibras vexetais, sen esquecer os metais, nomeadamente o ferro e o chumbo. A escolla de cada un deles era totalmente consciente e respostaba ás demandas funcionais propias da actividade pesqueira en augas doces.

Á hora de construír unha instalación piscatoria de carácter arquitectónico, como podía ser un caneiro ou un pesco, empregábase como materia prima o granito ou o xisto, consonte o substrato xeolóxico local. Nesta altura poñíanse en práctica unha serie de técnicas edilicias tradicionais moi concretas: cachotaría en seco, coroamentos con chapacuña, orientación e canteado dos muros en función da obtención dunha maior hidrodinamicidade que reducise os previsíbeis estragos das cheas outonais...





Coa escolla das madeiras acontecía algo semellante: unhas eran máis lixeiras, flexíbeis e duradeiras que outras. Así, por exemplo, practicábase unha selección consciente de determinadas especies forestais, variedades, formas e tamaños de cara á elaboración de certas artes e aparellos. Vexamos con algo de detalle o exemplo dos caneiros de Portomarín.

A cadea é un dos elementos fundamentais destas instalacións pesqueiras. Na boca dos caneiros ármase en posición vertical o arco da rede, apoiando a súa base contra a cadea, que permanece mergullada baixo as augas do río durante todo o tempo e que ten como principal función exercer de tope para o arco, evitando así que este sexa arrastrado pola forza da corrente río abaixo. A cadea terá que ser necesariamente un elemento resistente e duradeiro, polo cal adoita elaborarse en madeira de piñeiro bravo (*Pinus pinaster*) ou de ameneiro verde (*Alnus glutinosa*), debido ás súas especiais características en contextos de humidade extrema. Do mesmo xeito, o arco da red –coma o seu propio nome indica– consistía nunha soa peza de madeira que describía unha marcada curvatura en forma de U. Facíase con madeira de loureiro (*Laurus nobilis*) pola súa consabida flexibilidade e maior facilidade para ser domeada ao lume ou por tensionamento progresivo en frío.

As fibras vexetais obtíñanse de diversas plantas e árbores coma o liño (*Linum usitatissimum*), o cânabo (*Cannabis sativa*), o vimbio (*Salix viminalis*), o salgueiro (*Salix alba*) ou a xesta (*Sarothamnus scoparius*), fornecendo a materia prima necesaria para a confección de redes e nasas a base de fíos, cordas, vimes, corres, varas e vergas.

No que respecta ás barcas de armar os caneiros, convén destacar que se adoitaban facer de madeira de castiñeiro (*Castanea sativa*), moi resistente á humidade, duradeira e cun elevado coeficiente de dilatación. Os remos, esguíos como longas pértegas coas que os barqueiros facían avanzar os batuxos á vara, tiñan que ser feitos cun piñeiro lanzal, novo e verde (*Pinus pinaster*), aínda que no século XX tamén se comezaron a facer de madeira de eucalipto (*Eucaliptus globulus*).

E así poderíamos seguir a citar unha mancha de exemplos, referindo o uso de cortiza de sobreira (*Quercus suber*) para a elaboración de boureis, o recurso a candullos e



Caneiro da comarca lucense de Portomarín (Lois Ladra)

seixos para conformar poutadas e pesos de rede, etc. etc. A experiencia adquirida ao longo de varias xeracións de artesáns e pescantíns poñíase moitas veces a proba, sempre sobre a base certa que ofrecía o aval das tradicións locais longamente experimentadas.

Actualmente xa resulta moi difícil atopar artes e aparellos elaborados en materiais naturais. O máis frecuente é constatar a case que total substitución do binomio madeira-fibras vexetais pola tríada metal-plástico-fibras sintéticas. Este proceso témolo observado directamente en artes coma os vituróns no Baixo Miño, as cangallas no Baixo Ulla, os arcos en Portomarín e os diversos panos das redes en case



Pesqueira da comarca pontevedresa de Arbo (Lois Ladra)





que todas partes. Os pescantíns adoitan xustificarse estas mudanzas en función da maior durabilidade, resistencia e lixeireza dos materiais industriais fronte aos naturais. Estes cambios tamén afectaron ás instalacións pesqueiras, dándose casos nos que os paramentos esborrallados polas cheas foron reparados con bloque ou tixolo, ao tempo que facía acto de presenza o recurso a morteiros de cal, formigón ou cemento para unir os elementos que conforman a cachotaría e dotala así de maior cohesión.

Como reflexión final deste traballo salientaremos o feito de que as artes da pesca tradicional representan un “saber-facer” propio de sociedades campesiñas nas que o profun-

do coñecemento do medio e das materias primas naturais que este é capaz de fornecer levaron ao desenvolvemento dunha tecnoloxía pesqueira artesanal e respectuosa coa Natureza, documentada ao longo dos últimos dous mil anos. Porén, esta cultura material atópase actualmente nun proceso de forte crise identitaria que, de non ser atallada a tempo, provocará irremediabelmente a desaparición total das artes da pesca fluvial artesanal no prazo dunha ou dúas xeracións. Cómpre tomar medidas urxentes e proceder ao seu inventariado e recolla selectiva, antes de que sexa demasiado tarde e de que só as poidamos contemplar fóra do seu contexto orixinal, inmóbeis e inermes, no interior das frías vitrinas ou nos almacéns dos museos.



Dous homes sosteñen un caneiro e a súa rede na zona de Portomarín (fotografía de Lois Ladra)



DE REDES, CANEIROS E OUTRAS HISTORIAS

Texto e Fotos: Orlando Viveiro

A Terra Chá é un mundo de seu, onde se debullan existencias e soños mentres ao lonxe, pechando o horizonte dos ollares, esvaece unha liña que debuxan as serras que a circundan. Alá nas vagoadas das súas faldras agroman regatos que devalan cargados de humildade nunha andaina incesante ata xuntar e dar forma aos ríos que acó embaixo coñecemos, testemuñando cada un deles historias de vidas, gastadas ao longo de séculos, criadoras dun pouso de saber agora case esquecido mais en tempos parte esencial do propio existir cotián dos seus habitantes.

-Os coñecementos da pesca eran aprendidos de xeito natural -relata Xesús Blanco, da familia Candal, propietarios que son do caneiro de Santo André, situado no Ladra ao paso deste río pola parroquia de San Martiño de Caboi, preto da súa desembocadura no Miño á altura da Santa Isabel-. Acordo dende sempre o habilitar aparellos destinados á pesca da anguía, que se conservaban en disposición para cando fose precisa a súa utilización no caneiro, lugar onde eu mesmo teño acudido de neno para alumear cun candil de carburo mentres se armaba. Daquela, durante as noites do inverno dedicábanse horas a reparar redes vellas, ou a tecer de novo as necesarias, utilizando fío cargado en agullas feitas con salgueiro ou cerna de carballo que tiñan diversas medidas segundo o tamaño das mallas.

A arte de pesca utilizada para a captura da anguía estaba composta por un forcado de madeira, xeralmente de salgueiro, que levaba “entrallada” unha rede chamada “de manga” na súa parte inferior. Este forcado consta dun mango que se divide en dous gallos na parte baixa, unidos

por tres “traveseiros” colocados en sentido horizontal. O primeiro deles, situado preto da galla, é o de “agarrar”, en referencia á súa función, e os outros dous, nomeados “de augas”, serven para soportar a rede.

A rede propiamente dita consta de tres partes diferenciadas: a situada máis próxima ao forcado, por onde se ataba nos gallos deste, levaba o nome de “raro”, sendo a que tiña as mallas de maior tamaño e o lugar polo que entraba a pesca. O tramo central, que mide arredor de dez ou once cuartas, coñécese co nome de “pesqueira”. Por fin, estaba a parte da punta, coñecida como “maza”, que andaba polas seis ou sete cuartas, sendo o lugar polo que se comezaba a súa feitura e a parte que tiña as mallas de tamaño máis reducido. Esta arte, que no seu total podía alcanzar as vinte cuartas, tecíase seguindo uns patróns de medida establecidos de vello, tanto no longo e ancho da rede como no tamaño das mallas, que se anoaban usando como medida de referencia unhas pezas de madeira de feitura oval que reciben o nome de “formas”.

Utilizando este mesmo modelo de formas confecciona “os redes” o señor Xesús de Cosmede, dono dunha fecunda vida de actividade arredor do río que vive no lugar de Robra, alí onde o Miño demora por uns instantes a marcha, tal e como se pretendese abarcar nunha única mirada a inmensidade da chaira antes de brincar ao caneiro do Piago para continuar camiño de Lugo.

-Teño aprendido esta labor hai moitos anos dun meu veciño chamado Demetrio de Benito -conta o señor Xesús,





ao tempo que ata un tras doutro os nós que dan forma á rede, amosando unha habilidade propia de quen ten feito moitas coma ela, mentres na súa faciana se conforma un amplo sorriso.

-Comézase pola punta, facendo dezasete voltas de mallas para colocar o primeiro arco dobrando o fío; logo outras dezasete ata o seguinte, e así ata catro arcos que pode levar o modelo máis longo, rematando no semiarco da boca, chamado “avanzal”, que tamén leva as mesmas voltas mais con mallas dun maior tamaño. Despois, enlazado polo interior do derradeiro arco en sentido contrario vai o “seo”, que leva asimesmo un total de dezasete voltas e vai restando ata conformar unha pequena boca pola que entra a pesca, rematando en tres fíos que van atados á punta da rede. Todo o conxunto fica tensado por dous “gallitos” de salgueiro, colocados dende o semiarco do avanzal ata a punta no intre de quedar armado -continúa este home, a quen os ollos escintilan de maneira especial cando está a falar das súas andanzas no río.



O señor Xesús de Cosmede amosa unha arte de pesca chairega

A baixada das anguías provocada polas enchentes do outono era agardada sempre con expectación nas ribeiras. A súa captura era como unha especie de ritual colectivo no que cada movemento estaba perfectamente aprendido e cada persoa participante tiña asignada unha función ben definida. Unha vez reparadas as desfeitas que os invernos tiñan producido nos guaires dos caneiros e acondicionados os aparellos, agardábase o momento de aproveitar este recurso que ata hai poucos anos proporcionaban xenerosamente os nosos ríos.

-Situados enriba do caneyro -explica Xesús Blanco- procedíase ó atume do forcado a un pau ou a unha chanta, en prevención da súa posíbel perda arrastrado pola forza da corrente. Logo deixábase caer a rede na auga para que enchoupase, procurando gañar peso e deste modo evitar o encerellamento co forcado. Seguidamente procedíase a armar o aparello na boca do caneyro, agardando a entrada da pesca ao tempo que se vixiaba con atención por se fose preciso “erguer”, cousa que se facía obrigada cando a rede “entullaba” ao encher co bullo que baixaba pola auga, pois en tal caso as anguías “véñense ao raro” e “despéscanse”.

O traballo efectuado no caneyro forma parte dun proceso que se completa coa preparación das pezas capturadas para a venda, labor que fai precisa a participación de todos os membros da familia. A comercialización tiña lugar en feiras e mercados da comarca, presentando as anguías en lotes dun determinado número por cada libra de peso, amarradas por tras da queixada con corizas de salgueiro ou “engambitadas” en chambricos: unhas varas cortadas polo nó cunha pequena galla ascendente que impedía que se ceibasen.

-“Os redes”, pola contra, armábanse boca abaixo nos carreiros areosos que hai entre as oucas -apunta o señor Xesús de Cosmede- dado que a pesca sube sempre augas arriba. Daquela, unha vez tensado o aparello cos “gallitos” e depositado no leito do río, faise preciso amarrar a punta e os extremos do avanzal cunhas pedras a xeito de contrapeso, que reciben o nome de “empedradoiros”, coa finalidade de evitar a súa perda arrastrado pola forza da auga.

-Os arcos que leva esta rede están feitos de salgueiro e unidos con canas de sabugo. A súa permanencia na auga non debe sobrepasar os tres días, polo que pasado ese





tempo hai que erguer e poñer todo o aparello a enxugar, senón acurta o tempo de duración, podrecendo máis pronto –declara, convencido-. Eu teño feito moitos, pois neste lugar a pesca era abundosa, tanto no Miño, cos caneiros de Silvestre e do Barco, como no mesmo río Pequeno, seu afluente, onde houbera o caneiro do Paxariño -asegura o señor Xesús, rematando a conversa.

-Na casa houbo sempre caneiro -relata de novo Xesús Blanco-, do que agora é dono un meu tío, que o coida ano tras ano a pesar de non quitarlle ningún rendemento. A pesca da anguía, que a día de hoxe non está permitida na bacía alta do Miño, en tempos significou unha importante riqueza que fica desaparecida. Por outra banda, a perda deste recurso provocou a desfeita do noso patrimonio cultural; non hai máis ca ver como se atopan esborrallados os caneiros. Unha situación que ven de vello e que realmente non sorprende a ninguén. Así, ano tras ano os propietarios padecen máis atrancos ca vontade de axuda á hora de reparar o deterioro que sofren –conclúe, un chisco entristecido.

Remata Maio entre un zarzallar intermitente. Tordos e ouriolos enchen cos seus cantos as ribeiras, en contraste



Imaxe dun caneiro situado no cauce do río Ladra

con aquel estourar xordo da auga ao brincar por enriba dos caneiros. As raiolas do sol andan a voltas coas nubes alumeando por veces ata o fondo das fragas, agoirando un verán que semella estar ás portas. Nas veigas a herba deixa arrecendos que espertan en nós sensacións de tempos idos vagamente familiares. A luz rexurde con firmeza nos amenceres chairegos facendo do presente un tempo de esperanza.



O caneiro de Santo André, na parroquia de San Martiño de Caboi, é propiedade da familia Candal, da que fai parte Xesús Blanco





O DERRADEIRO ARPOEIRO GALEGO

Texto e Fotos de Manuel P. Rúa

A “historia de vida” deste número de Ardentía ven da man de Manuel Pérez Rúa, sociólogo, técnico de cultura e especialista en memoria oral. Manuel P. Rúa é tamén un magnífico fotógrafo e decidiu acompañar este seu texto, que viu lume por primeira vez na revista Tempos Novos en 1991, cunha serie de fotos de vigas de batea: unha ollada poética a un mundo de presentes que axiña han ser memoria viva.

“Unha orca nunca pasa do través do barco para proa, xamais da vida. A orca é o inimigo número un dunha balea, é como o lobo das ovellas. Unha vez traíamos unha...” A Miguel López Pérez quédalle a memoria do vivido en tantas horas na enorme chaira azul do Atlántico. Os fillos ou o neto agradecerán escoitar historias de baleas, cachalotes e orcas que, por veces, aínda aparecen por esta costa na que nada nos quedou por pescar. Foi arponeiro, unha profesión xa desaparecida no noso país.

É forte, alto, semella algo a Nick Nolte, co pelo negro abundante sulcado polas estrías do peite. Ergue un arpón de 80 quilos como quen levanta un remo, este home da xeración do 27 que naceu en Ares pero tamén viviu no País Vasco, en Ceuta e en Vigo. Co retiro, volveu a un Ares distinto do que coñecera. “Agora a xente vén aquí a poñerse en biquini un mes e medio, é do que vive o pobo hoxe. Antes, meus avós, miña nai, todo Ares traballara na salgazón. Posiblemente pasaran de 20 as fábricas nos anos 1935 ou 36. Viña o barco do sal e había que descargarlo, iamos os rapaces co carretillo. A anchoa tamén se pescaba aquí”.

A emigración histórica foi a Cuba. “Os emigrantes que ían alá sen saber ler nin escribir querían que os fillos

aprenderan”, e mandaron cartos para construír tres escolas, en cada unha delas as fotografías dos benfeitores, rebautizados como cubanos. Miguel López Pérez, o noso home, foi ata os 14 anos “das escolas da Alianza Aresana; podíase presumir de que cada neno tiña un exemplar do Quijote”.

Non lembra historias ou relatos de neno, pero si en cambio cando se poñía os pantalóns brancos mercados ós mariñeiros da Escola Naval de Ferrol cunhas zapatillas de corda “todas chulas” e ía polas festas e romaxes. Fotograma a fotograma constrúe toda a película e o calendario: “hoxe, día 24, é a Mercede en Chanteiro, en Cervás; antes as Peras en Pontedeume; os Caneiros en Betanzos; o Sampaio, preto de Miño; o Santiago da Franza, en Murgardos; a Festa do Mar ou a do Carme en Ares... Collías a empanada, as sardiñas, unhas cacheladas e alá ías andando, ti concibes...? a San Andrés de Teixido, ás Pontes de García Rodríguez, á feira do Trece, en Xubia... Todo iso desapareceu, meu home”, di con voz de queixa.

A súa nai era a mandadeira na casa, porque o pai, tamén emigrado ó Caribe no 29, nunca máis lembrou volver. Había tamén en Ares unha factoría de salgazón transformada en cine mudo. “Custaba un patacón daqueles de co-





bre. Eu non tiven a sorte de ir. ¿Quen tiña un patacón?”. A vida era pelexar coa fame, entre xogos de billarda, pelotas de trapo, bolas e trasnadas para roubar mazás polas hortas. Casas humildes de mampostería con cortello de galiñas no baixo, patacas para o ano, a galiña, o coello, o peixe, o cine mudo de patacón de cobre, o baile da Parrocha, as mallas comunitarias nas que se agardaba a mazorca roxa para lle dar bicos ás mozas... “En Ares non te pares/en Redes non te quedas/en Camouco para pouco” sentencia o dito, e aínda que outro tenta compensar “por moito apuro que leves/sen ver Redes non te quedas...”, aqueles eran anos de ter a orela ben atenta para se buscar a vida, e a xente marchaba á pesca a Bermeo, a Lekeitio, a Ondárroa. Miguel tamén proba ó arrastre do 49 ó 51. Non lle gusta, e volta aquí, á pesca na tarrafa. Tampouco é gran cousa.

-¿E que che parece un baleeiro?

-Home, pois paréceme que do mar é o que me falta.

Ceuta. Abril do 53. Enseada de Benzú. Factoría baleeira. “Probei e gustoume. Xa che daban unhas sabas para durmir, tiñas onde asearte, era moi distinto dos arrastreiros. ¿Daste conta? Eran barcos feitos xa para a balea, con obra viva e obra morta de ferro. Cando eu cheguei os arpoeiros eran noruegueses, e ensináronnos a cazar baleas. Viñeron como Beбето ó Deportivo, contratados, igual daba que pescaran catro que catorce”.

-¿Era a única factoría baleeira?

-Había outra na praia de Getares, en Alxeciras, houbera outra en Setúbal, e a de Caneliñas en Galicia.

-¿Como era o traballo?

-Sinceramente, visto despois como traballamos aquí, alí non se traballaba. Era un oficio de bo tempo, había que estar ó pé do canón, con mal tempo non fas nada. Iamos ata Arcila, polo Atlántico, sempre a 100/150 millas da factoría. Chegabamos polo Norte a Portugal: San Vicente, a praia de Sardao. No estreito entraba moito cachalote. Polo sur chegabamos a Casablanca.

A balea é un animal -”porque chamarlle peixe...”- máis coñecido pola mitoloxía e a literatura que na historia costeira de Galicia, onde tivo arraigo e importancia. Cosmo de Médicis en 1669 explica como a pescaban en Malpica

de Bergantiños, e cando G. Borrow pasou por Fisterra en 1837, deixou escrito: “dos dez mil barcos que pasan cada ano polas augas do cabo, nin sequera un se podía ver. O mar era un deserto azul brillante do que, de cando en cando, saía a cabeza negra dun cachalote botando dous chorros pequenos de auga...”.

A Costa da Morte está sementada de topónimos como as Baleas do Tosto, en Camariñas, as Laxes de Baleeira, en Laxe ou os Baleeiros, en Malpica. Balea, en Cangas do Morrazo collerá o nome da fábrica onde moitos anos máis tarde vai traballar Miguel, nas factorías de Massó. Esta conserveira e tamén IBSA, de Caneliñas, en Cee, son as empresas baleeiras de Galicia. A concesión era dende Estaca de Bares ó río Miño. Posteriormente Massó instala unha factoría en Morás (Xove), preto de San Cibrao (Lugo), e os barcos saen tamén polo Cantábrico.

-Vostede volve a Galicia en 1955, para Cangas.

-Si. Dende 1955 a 1964... Recordo que o primeiro persoal de terra para descuartizamento eran moros. Don Gaspar Massó tíñalles que mercar o cordeiro para o Ramadán, eles viñan da factoría de Ceuta. Había tamén en Caneliñas. Despois marcharon todos, din que a morriña a temos nós, pero tena todo o mundo.

-¿Como era un barco baleeiro?

-Tiña unha tripulación de 16 ou 17 homes: cinco mariñeiros, un cociñeiro, un axudante de cociña, contramestre, e na máquina van 6 homes: 3 maquinistas e 3 engraxadores. Teñen que ir a 4 horas de garda. Cando vas na persecución non podes ir máis horas e chega abondo porque é unha máquina alternativa. Eran barcos a vapor, con fogoneiro. Despois estaba o arpoeiro, que normalmente era tamén o capitán. Eu era capitán de pesca. Levaba o barco e era o arpoeiro.

-¿Aínda barcos a vapor?

-Comentábase que non hai tanta crepitación cunha máquina a vapor, xa sabes cal é a velocidade do son no mar, porque hai que estar alí para ver cousas que logo cóntanchas e parecen fábulas. Unha vez avisáronme dun boniteiro: “vén, que están varios diseminados; hai un ó lado do barco, están os mariñeiros a enredar con el...” Porque o cachalote fai unhas inmersións moi grandes e sube a encherse de respirar. Ben. Xa te teño localizado,





vaite que xa imos nós. “Non, non. Quedo para ver como é a faena”. Poñemos rumbo e un pouco antes de chegar, xúntanse os cachalotes e vanse todos. Chega outro barco calquera e pásanlle rascando, pero ós baleeiros chéiran-nos. Aquel home, cada vez que me atopaba dicíame: “se non o vexo non o creo”. Parece increíble.

-¿Como é o traballo?

-Sempre de día. Saes ás catro da mañá e a unha media de 10 millas/hora. Ás oito estás no mar. Empezas en zonas coñecidas, o mar máis ideal era a 60-70 millas da base. O cachalote pasa a 30 millas, normalmente busca o cantil. Para as baleas, no banco de Galicia, a cento e pico millas ó oeste de Fisterra, en outubro xa tes baleas. Localízaas o que vai dentro do niño do corvo, mal chamado cofa. Sae do temón e sube. Sae do temón e sube, e así todo o día. Todo o que se vexa, unha estela... A arte de pesca do baleeiro é a ollo. Tivemos sónar, pero non o utilizamos nunca. O oficio, coma todos, chega a ser unha rutina.

-Localizado o animal...

-Eu prefería as baleas navegando en grupo a todo trapo, porque sempre quita máis branco, asoma máis o corpo. Vas en paralelo a elas, porque marcan un rumbo e aí van. Ti vas contando mentalmente os segundos que fan, ás veces non che dan moito tempo. O cachalote, é curioso, fai unha inmersión de tres cuartos de hora; son cronometrados. Ergue a cola e aí vai. Logo, cando sube, queda no mar igualiño que un tronco. Pode estar así catro ou cinco

minutos, pero é difícil, porque saca moi pouco á superficie. Está tan quedo que se hai un pouco de mar o arpón pode planchar, rebotar na auga. Procuras dispararlle debaixo da aleta, para coller o tórax todo. Ás veces dun tiro quedan arriba, outras ir abaixo. A unha velocidade de vertixe. Imaxina un animal deses tirando dunha estacha. Levabamos na bodega preto de 800 metros dela, 600 de 6' e logo a que vai no arpón, de 4,5'...

-¿Que pescaban máis, cachalote ou balea?

-A balea era sobre todo pola carne; os xaponeses mercábanos todo, aquí deixaban só a osamenta. Pero o cachalote interesaba moito. Eses cachalotes grandes que van sós, porque os cachalotes de manada son de 8 ou 10 metros. Se ves un, despois aparece a manada. Téñoas visto tremendas. O máis grande que pesquei tiña 17 metros.

-¿E os que van sós?

-Un cachalote é como o sultán dun harén, pero chega un momento no que aparece outro e el lárgase. É como un solitario, bota ó mellor unha hora de inmersión, pero igual trae ámbar, unha boa cantidade de barrís de aceite, porque se chega a facer un carcamal tremendo. A un deles, na altura da Guarda, pegueille un trallazo. Abriulle todo o ventre e vin saír unha raia grandísima. O que come son luras, potas e polbos. Así sube á superficie coa cabeza marcada de tanto pelexar, porque o polbo trata de taparlle o espiráculo.





Co cachalote femia, é curioso. Cazábalo e, sabes onde está Sada?, pois de dúas millas máis ou menos, veñen o resto onda el. Ás veces deuse o caso de ter un ferido, na proa, e vén outro e ponse paralelo onda el, e para saber quen é quen tes que tirar pola “maquinilla” para saber cal está enganchado.

-Teñen unha vida curiosa.

-Moito. Ás veces, en manada, xúntanse para facer a estrela. Din que é para protexer á femia cando vai parir. Non é verdade, porque ás veces son todos machos. Vense acurrallados, ou non me digas porque, e xuntan todos as cabezas. Se houberse unha femia víala alí, no medio. Pero non. E cando o cachalote se pon vertical, porque a posición del é horizontal, para min que é por qué quere ver quen é o barco, porque o ángulo de visión non lle dá ben.

-¿Estaba regulamentada a pesca?

-Dende que entramos na Comisión Baleeira Internacional (CBI), o tamaño mínimo para cazar eran 18 metros. Ás veces equivocáste, claro, pero eu teño que dicir a verdade. Antes, o baleeiro que cazaba bichos superiores a 15 ou 17 metros, a fin de campaña tiña unha gratificación, non estaba no ánimo da empresa que se matasen animais pequenos. Tiñamos unha medida, por un escobén.

-Existe dende sempre a admiración pola balea azul.

-É unha mole enorme. Por aquí baleas azuis había poucas, e aínda que a vises non lle disparabas. Era un ris-

co tremendo e estaba prohibida dende sempre, porque é unha especie en risco de extinción. Unha vez vin unha que levaba de parella unha balea fin. Era tan enorme aquela balea azul que a pescariamos a paos. A outra, que nos parecía pequena, enganchámola e tiña 18 metros. A azul podería ter 25 ou 26 metros. Estamos falando do animal máis grande do mundo, pero son de abaixo, onde están os polos, os icebergs, a auga doce... Nós cazabamos a balea fin, o rorcual común.

-Antes falou do ámbar...

-Pagábase, dicíanme en Ceuta, igual o gramo de ouro que o gramo de ámbar. Fisicamente é como a “escoria” do carbón, así, pardo, resina. O ámbar fetén, non o de laboratorio, é un aroma. Curiosamente, é unha enfermidade que ten o animal, como se dixeramos un cálculo. Teno no intestino. ¿Daste conta?. Son bichos igual ca nós.

O aceite de cachalote tamén tiña consumo nacional. Acordo a Gaspar Massó: “isto é ouro”. Ía para cosmética, lubricantes de aviación... Todo se aproveitaba. Os osos que deixaban aquí os xaponeses triturábanse e facíase fariña para pensos. Unha balea ou un cachalote era un negocio moi grande. Un xaponés contárame que daquela xa pagaban 10.000.000 por cada unha.

Pero mudaron tanto os tempos e a pesca que en 1979 empezáronse a establecer controis e límites de capturas. Organizacións como Greenpeace déranse a coñecer con





accións que logo comprometerían ós gobernos dos países pesqueiros. Uns máis e outros menos. Aparece a polémica. “Aquí, sen que viñese ninguén, as campañas principiaban en xuño e remataban coa primeira invernada de outubro. Pódense ver os diarios de navegación, e agora, con moratoria oficial, Noruega pesca, Xapón tamén, e Islandia... Porque teñen quen governe”. Láíase Miguel dun país que deixou esmorecer unha industria, ás veces por incapacidades “na empresa, os que valían algo xa morreron”, e outras por política. “Aquí non se pesca por decisión política. É como o das volantas, que son francesas ou inglesas, se fosen españolas xa falaríamos”.

Na disputa científico-política, o número de animais estimados como stock pola CBI non é, nin por aproximación, os que presentan Noruega, Xapón ou Rusia. As presións destes países non foron quen de evitar este ano [1991] a declaración, por segunda vez neste século, da Antártida como zona de plena protección. “Acábase así o 90% da caza de baleas en todo o planeta”, segundo Ricardo Aguilar, de Greenpeace. Pero a cambio concédese a Xapón cazar 100 baleas no Pacífico oeste e outras 300 como caza científica. Noruega obtén 127 polo mesmo motivo. Miguel puntualiza: “viñeron a por nós, a pechar unha factoría con só dous baleeiros de pesca artesanal que tiñan para as dúas últimas campañas 48 ou 50 baleas, e Xapón ou Noruega está pescando para usos científicos. Xa. O carnicero mata unha vaca e o veterinario pode examinala, pero logo vende a carne. Van cazar baleas

para o que se foi sempre”. Partidario da ecoloxía, conclúe “claro que hai que controlar, pero controlalo todo”.

Estando en paro polo peche das factorías, Miguel López ía ter oportunidade de convivir outra vez con científicos, porque en 1989 embarca nunha campaña de avistamento como asesor e experto. “Ó mellor estábamos rodeados de 15 ou 20 baleas. Eles anotaban 5”. A desconfianza que xa coñecía de cando os levaba a bordo. “Pensaban que cazabamos baleas marcadas para controlar e que non lle diciamos nada. Unha bióloga pedíume que lle disparase un dardo científico a unha balea xa morta para comprobar se logo, na factoría, o encargado do descuartizamento lles daba conta do dardo, como así foi...”

Pechando un ciclo vital, de cazador a vixiante. Foi a última vez que navegou. “Chegamos ata o paralelo 52, eu nunca fora tan arriba e vin comportamentos que non coñecía: aí soprou unha balea fin...!, espera, espera... 20 minutos de inmersión. Discutimos e non nos demos posto de acordo. As que pescabamos nós botaban 2 ou 3 minutos. Non sei como farán os islandeses ou os noruegueses para pescalas...”

É o último arponeiro de Galicia, le a Suso de Toro e a Torrente Ballester e, coma todos os que traballaron nese mundo, ten saudade do mar cos seus 67 anos. Cada vez que pode pasea por Ares e pregunta como vai a pesca. Seguro que a Álvaro Cunqueiro teríalle gustado falar con el.



LETRAS NA ALMADRABA



Losada Diéguez caricaturizado por Castelao

Achegamos nesta ocasión un relato publicado no quinto número do boletín Nós (24 de Xuño de 1921) por Antón Losada Diéguez (Boborás, 1884-Pontevedra, 1929). Destacado activista agrario-católico e “irmán da fala”, participou en numerosas empresas culturais do seu tempo e exerceu fonda influencia ideolóxica sobre figuras como Risco, Cuevillas, Otero Pedraio e Castelao.

Conto

Dous rapaciños rifaron, y-estábanse batendo cegos. Un d'iles san e rexo, y-o outro un malpoca-diño que choraba. Dúas mulleres apartáronos e levaron ó meniño dos choros dándolle bicos. O outro, o san e forte, soil o, vermello de vergonza quedaba sin agarimo, cheo de tristura, e foise indo paseniño. Fíxenlle unha festa ó probe do rapás e dixen pra min, “tamén os fortes dan compasión ás veces”, lembrándome dun sucedido.

O sucedido foi esto. Había unha vés n-unha aldea veira mar, n-a ría de Marín, dous mozos mariñeiros. Chuco e Manoel. Eran tempos n-os qu'aínda non ian as motoras a buscar sardiña a Leixões, nin xiquera as artes da traíña eran donas das rías. Os barcos xeitosos ían mar afora máis alá d'a illa d'Ons e chegaban moitas veces a Finisterre.

Manoel era un rapás ergueito e finiño, churruqueiro y-amigo das rapazas. Chuco era un mozo forte e valente que se desfacía de bó; nin-

guén bogaba coma il que pasaba horas sin arrial-o remo, e sin falar, nin se conecía nadador coma il n-a ría.

E Chuco e Manoel tiñan tolería por Carmela, unha meiga rapaza d'ollos mouros, moi beiladora. Cada un d'os mariñeiros á súa maneira lle buscaba as voltas, y-ela por ningún s'acraraba. Con Manuel ría e parolaba a desfacerse, diante de Chuco baixaba os ollos, e toda s'alcendía.

Pasou o caso cando Manoel e Chuco saíron ó mar n-o mesmo barco con oito homes máis. O barco era nóvo e foron á despedida vellos, nenos e mozas, y-antre eles Carmeliña que non separaba os óllos de Chuco, nin Chuco d'ela. Foron as miradas unha promesa d'amore, e Chuco bogou con máis forza que nunca, cheo de vida.

Non se soupo bén nunca, porque estas cousas non se saben bén endexamais. O mar estivera calmo, e batía un pouco de Nordeste. Fixéranse dous bos lances n-a illa, y-o barco voltaba pra terra cando caía o sol, con toda a vela pra aproveitar as frías. Debeu ser com'un lóstrego a nortada, a





escota non correu a tempo, a carga foise a unha banda, calquer cousa, o conto foi que d'un soilo batido o vento dou volta ó barco y-os homes fóronse ó mar co'a sorte de se poderen por a salvo n-a quilla.

Xa todo se cerrara d'escuma, e rompendo avantaban as augas. Non se vía un barco, zoaba o vento y-a noite chegaba. Foi estonces cando Chuco, o máis forte nadador de todol-os xeiteiros, botouse ó mar confiado e surrindo a buscar en terra axuda pr'ós probiños que alí se quedaban engarrados n-o barco deitado n-as olas. Todol-o viron loitar, avantando en longas brazadas con toda seguranza e ninguén dubidou que conseguise o proposto.

O tempo pasou en balde, e n-a noite coidaron os mariñeiros morrer moitas veces, mollados y esmoreados de frío. Pol-a mañán unha motora topou o barco perdido e salvou ós nove homes.

Aquela mesma mañán apareceu Chuco morto n-a area de Beluso despois de nadare cinco millas: o seu esforzo fixo soste a esperanza n-os que quedaban n-o cativo amparo d'as madeiras do barco. Os probiños salváronse y-o mozo forte morreu.

Non pasou un ano e a Carmeliña, sempre meiga e beiladora, casábase con Manoel, de cote finiño e churrusqueiro. E certo que co'a lembranza de Chuco pódese decir qu'os fortes dan compasión ás veces e que non está de máis o pregar por eles.



Losada Diéguez



Foto: Faustino Gómez Paz

Perspectiva da Ría de Pontevedra, onde se desenvolve este conto de Losada Diéguez, ollada desde Raxó



SOBRE O LESTE DURO E OUTROS VENTOS MAREIROS (Bolinando no mar de Cabanillas)

Luís Rei

Ao longo do presente ano estanse a desenvolver múltiples actos en honra do poeta Ramón Cabanillas, de quen se cumprirá o 9 de novembro o cincuenta aniversario do seu pasamento. Cabanillas non só foi o autor dun famoso poemario intitulado *Vento Mareiro* senón que resultou verdadeiramente un poeta do mar, polo que é ben merecente de que *Ardentia* lle dedique unha ollada neste seu ano. Faremos a seguir un roteiro pola faceta máis mariñeira da súa biografía e, sobre todo, da súa obra.

Ramón Cabanillas naceu o 3 de xuño de 1876 nunha pequena casa de fasquía ben mariñeira no seu Fefiñáns natal (unha casa con patín, do ancho dun remo, como apunta Francisco Fernández Rei). Pero non era fillo de mariñeiro nin de mariscadora ou regateira. A súa nai, Joaquína Enríquez, solteira, alugara aquela casa para traer nela ao mundo o seu fillo Ramón para crialo alí.

Os cons da ribeira e as dornas varadas na praia foron, pois, o espazo de xogos do neno Ramón, igual que do resto dos miúdos da veciñanza, espazo magnificamente retratado polo poeta en múltiples poemas de evocación dos tempos idos:

*[...] eran os capitáns das tratanadas
de aquela idade cándida e bendita,
compañeiros da escola do convento
co seu Fleury, os palotes e a cartilla,
compadres no mollarse na ribeira
a coller caramuxos e buguinas,
e de ir ós niños, esgazando a roupa
nos estripas, nos valos e nas silvas.*

Rematada a súa etapa de enredos na praia e de alumno da “escola do Convento”, acudiu o futuro vate ao Seminario Conciliar de Compostela e alí estudou varios anos, non rematando os estudos eclesiásticos. Posteriormente comezou a traballar no Concello de Cambados, pois tanto a súa nai como o seu pai estaban vencellados laboralmente a Eugenio Fraga Mascato, un avogado e político que ostentou o poder no distrito electoral do Partido de Cambados durante décadas.

Cando Cabanillas definiu os anos nos que lle tocou ser un burócrata cambadés dixo que por aquel tempo se divertira nas tabernas, no medio dos mariñeiros. Pero aqueles anos resultaron para a clase mariñeira, ademais de tabernarios, ben conflictivos, xa que foron os días das “guerras da sardiña” entre xeiteiros e traiñeiros.

O funcionario Cabanillas viviu de perto estes conflitos sociais non só pola veciñanza nas tabernas senón, e sobre todo, porque o Concello e o cárcere estaban no mesmo edificio e foron moitos os sindicalistas mariñeiros que foron apresados durante aquelas loitas e non faltaron manifestacións e tumultos diante do cárcere para esixir a liberdade dos presos. O poeta que axiña se había converter no portavoz lírico do movemento agrario non deixou desta vez, porén, moitas pegadas do seu interese polo conflito social do mar. Por ese tempo escribía xa Cabanillas nalgúns xornais e poucas referencias fixo a tal fenómeno. Como moito, cando González Besada, o político ao que el seguira e do que se estaba xa a distanciar, renunciou a renovar a acta de deputado por Cambados para concorrer





Ramón Cabanillas na súa etapa de emigrante en Cuba

por Algeciras, Cabanillas, bastante enraibado, escribiulle esta cuadra no seu xornal *El Umia*:

*Ahora que te vas, te vas,
a visitar Algeciras
escribe y manda a decir
si allí hay jeitos o traññas.*

Cousa distinta era a preocupación dos redactores de *El Umia*, con Cabanillas á fronte, porque se executasen por fin as obras do peirao cambadés, asunto que foi tema central nalgúns números da citada revista.

O funcionario Cabanillas, apurado polas necesidades económicas do seu fogar, deixou o posto burocrático para meterse en negocios, ao mesmo tempo que a súa desconformidade co mundo político que o rodeaba era cada vez maior. Rotas as relacións co caciquismo local, abrazou a causa republicana e o incipiente agrarismo e publicou un xornal satírico chamado *El Cometa*, aventura que provocou que tivese que rematar collendo as maletas para facerse emigrante.

Embarcou Ramón no porto de Vigo o 12 de setembro de 1910 no vapor *Dania* con rumbo a Cuba e foi na illa caribeña onde aquel xornalista local con tendencia ao “rexoubeo” se transformou en poeta. Os primeiros ver-

sos do emigrante foron evocacións saudosas da patria ausente, estampas do mundo que o Dania deixara por popa. Nestas lembranzas líricas aparece con forza rotunda o mar cambadés e a memoria daquelas noites pasadas na taberna, entre mariñeiros:

*Os mozos mariñeiros da fiada
lémbanse rindo alleos de coidados;
cheira a aceite e pemento requemados
rustido de xurés en caldeirada.
Conta o patrón nun corro a trebonada
do ano sesenta, -hestoria de afogados;-
e empuxándose, inando, entran mollados
os homes dunha “lancha de enviada”.
Pasa de man en man a xerra roiba
e o vento fai tembrar a casa enteira,
de trás do mostrador crarexa o ceo
nas trenzas de ouro, no mirar sereo,
na surrisa de luz da taberneira.*

A memoria do emigrante a padecer saudade non só facía de menos as tradicionais lanchas, pois tamén as modernas trañeiras tiveron oco entre os seus versos. Recorría Ramón á veloz embarcación sardiñeira para pedirlle que acudise no seu rescate, igual que antes Curros reclamara dos “airiños” que lle facilitasen o retorno. Fica claro, cando se le o poema “A trainera”, que Cabanillas coñecía ben a terminoloxía mariñeira cambadesa, o que non debe resultar extraño se temos en conta que, como contou el propio nunha evocadora carta, unha noite de troula el e uns amigos salváronlle a trañeira ao seu compañeiro da infancia “O Peludo”, porque marchaba á garrea. En fin, dicían os versos caballinianos referidos á citada embarcación:

*¡Ou berce dos meus sonos!
¡Ou trainera branca!
¡Solta rizóns e cabos!
¡Valente e leda arranca,
a proa ó sol que morre,
desque ó Caribe mar!
¡Ou branca trainera
da ría cambadesa,
ergue bulindo a vela,
mete o timón apresa
e o probe desterrado
devolve ó patrio lar!*

Con poemas como os anteriores, que fora publicando nalgúns revistas galego-cubanas, compuxo Cabanillas en 1913 o libro *No desterro*, que o converteu, por méritos propios pero tamén mercé a un prólogo do seu camarada





agrarista Basilio Álvarez, en sucesor de Curros Enríquez, no poeta agardado.

Como disque non quedou Cabanillas, a pesar do éxito do poemario, contento co resultado, propúxose facer un libro novo, pensado como un conxunto e escrito e corrixido co vagar necesario. Falamos de *Vento mareiro*, que se acabou de imprimir na Habana o primeiro de marzo de 1915 e que constitúe o traballo que o consagrou e o lanzou definitivamente á fama literaria.

A pesar de tan mariñeiro nome, *Vento mareiro* tiña moi pouco mar no seu contido. Se cadra foi por iso polo que, en 1921, cando viu lume a segunda edición, Cabanillas incluíu o poema “Mariñeira”, que pensamos que puido estar influído, dada a proximidade nas datas, polo naufraxio do *Santa Isabel* na illa de Sálvora. Neste poema Cabanillas non alude ao real e tráxico naufraxio do barco cargado de emigrantes, senón ao simbólico dunha dorna:

*Salseada e batida das escumas,
de lombo en lombo das hinchadas olas,
a vela a catro rizos, bolinando,
coa quilla ó descuberto vai a dorna!
A dorniña pulpeira
durmirá mar afora...*

*O patrón unha man aferrollada
na caña do timón, outra na escota,
leva os ollos chantados
nos cons ergueitos da lonxana costa.*

*Ferve o mar. Brúa o vento...
¡Probe da dorna!*

Cando en febreiro de 1921 se publicou por primeira vez o anterior poema nas páxinas do boletín *A Nosa Terra*, Cabanillas, que había varios anos voltara de Cuba, traballaba como secretario no Concello de Mós. Pronto deixaría ese emprego para marchar a Madrid, de onde retornaría para pasar a vivir e traballar no balneario de Mondariz. Foi xustamente o tempo en que Cabanillas morou na vila termal (que coincidiu co da súa colaboración continuada no diario *Galicia* de Vigo) o período de maior preocupación polos temas históricos e míticos. Nese ámbito o mar estivo vivamente presente na obra do cambadés. Un xemplo do antedito podemos atopalo no poemario *Na noite estrelecida*, onde o de Fefiñáns trae ás paisaxes e ao idioma galego os mitos do ciclo artúrico. Nesta saga a espada Escalibor preséntasenos nunha rocha da illa de Sálvora:

*[...] hai unha illa encantada
de rochedos de coral,
esmeralda verdegaia
ó resplandor do luar,
bicada de manseliñas
ágoas de limpo cristal
nas que as sirenas ensaian
seu namorante cantar.*

No mesmo universo da poesía histórica Cabanillas reivindicou a orixe galega de Cristovo Colón, tese tan en boga daquela como agora, e para tal fin ambientou os seus versos na Pontevedra do Gremio de Mareantes e na descrición do bairro da Moureira. Como axiña veremos, sabía Cabanillas das antigas naos e baixeles, de trincados e pinazas:

*Os baixeles esguíos e as pinazas
gañan o porto coas abertas azas
das longas velas. En bolina
chega o fuste de Pedro de Tavares,
o da quilla lixeira,*



Capa do libro *No Desterro*. 1913





Embarcacións atracadas en San Tomé

*o axexador dos tromentosos mares;
e das postas de Adina,
de Raxó, Cantoarena e Samieira,
veñen tras del as dornas pescadoras
fendendo o mar coas afiadas proas,
a sardiña bulindo na cadeira.*

Tamén foron estes anos de Mondariz e de Vigo tempos nos que o escritor cambadés traballou a poesía relixiosa, gostando especialmente de facer rimas de aire popular, para achegarse ao xeito sinxelo da fe dos labregos e mariñeiros. Tamén Castelao compartía tal gusto e criterio e, sendo o de Fefiñáns e o rianxeiro dous grandes amigos e colaboradores en mil proxectos, non tardaron en pórse de acordo para relatar en verso e debuxo a lenda de *O bendito San Amaro*. Nela, como é sabido, non faltaban os mariñeiros entre os beneficiados polos presuntos milagres do santo:

*Mariñeiros da Lanzada
que o trebón no mar colléu
chamaron por San Amaro,
do mar saíron con ben.*

E se San Amaro era quen de salvar mariñeiros, moito máis capaz tiña que ser a Virxe do Carme, devoción que comezaba a prender con forza na costa galega como patroa do mundo do mar. Así, nos versos escritos para a “Coroación da Nosa Señora do Monte Carmelo na vila de Cambados”, Cabanillas pídelle á Virxe:

*Bendice a chouza labrega, o millo, a viña, o centeo
e o fume que sube ó ceo
como oración do fogar,
e trai a porto seguro a dorna que está no escuro
loitando co leste duro
sobre das ondas do mar.*

Como “poeta de cabeceira” do xornal *Galicia*, dirixido por Valentín Paz Andrade, fixo tamén Ramón poemas para engalanar as edicións especiais que o diario editaba para as festas dalgunhas vilas. Tal é o caso de Sanxenxo, lugar ao que a biografía de Cabanillas estaba moi vencellada por ser o lugar de nacemento do seu pai. Escribiulle, daquela, á terra dos seus devanceiros:

*Padriñán encastelado,
Portonovo en mar aberto
en que bogan, ras das ondas,
ó dondo ir e vir do vento,
voces de vellas cantigas
nadas ó chaschás dos remos.*

Para rematar esta etapa do *Galicia* e de Mondariz, tan farturenta en materia marítima, como pode verse, sinalaremos outro poema moi mariñeiro e paisaxístico. Titúlase “A calzada de Cambados” e constitúe, en realidade, a descrición dun cadro que o seu amigo Francisco Lloréns pintara pouco tempo atrás nesta alameda cambadesa, coa súa esposa Eva Rodríguez como protagonista. No verán do 25, Eva morre sorprendentemente e Cabanillas evoca esa pintura para darlle o pésame ao seu camarada. No poema cabaliniano, efectivamente, a paisaxe leda vaise tornando, paseniño, en tristeira e agoirenta até rematar en traxica despedida. Recollemos aquí un fragmento do comenzo:

*Nas ágoas craras e mornas;
as velas albas ó sol,
agardan o leste as dornas.
Adiantan quedo quedíño,
preguiceiras, soñadoras,
durmíndose no camiño,
deixando a popa, tras delas,
leviáns ronseles de prata
como regueiros de estrelas.*

Non caben no noso relato todas as peripecias biográficas de Cabanillas pero hai que sinalar que a partir do ano 27, no que resulta eleito para a Real Academia Española, vai mermar significativamente a súa produción lírica e non vai xerar textos de relevo até finais dos anos cuarenta. Aínda





así, e se cadra isto pode darnos a medida da importancia do mar na obra do de Fefiñáns, entre o pouquísimo que Cabanillas escribiu durante os anos da Segunda República figura un poema mariñeiro. Trátase dun breve prólogo poético para un libro, daquela próximo a aparecer, pero finalmente frustrado, de Francisco Vega Ceide (Fientosa), que antes publicara un poemario co título de *El alba del quechemarín*. A esa emblemática embarcación aludía Cabanillas nos seus versos:

*Sobor da ágoa espellada
da ría -lago e xardín-
do día á primeira luzada
bolina o quechemarín.
Inda tembran as estrelas
no ronsel que se desfía
e van inzadas as velas
do vento dunha lelía.
¡Mariñeiro
e viaxeiro
e patrón,
dáanos a nova canción!*

En 1939 Cabanillas padecía, como case todo o mundo, os males do momento. Era de novo secretario nun concello rural, nesta ocasión en Meis, pero estaba expedientado porque o seu pasado non ofrecía garantías ao novo réxime. Nese contexto escribiu para a revista *Mar*, boletín dos Pósitos de pescadores, o artigo “Flor y espejo de marinería”. Un artigo evocador dos mariñeiros cambadeses de outrora e de Alfredo Brañas, fundador en Cambados, nos anos finais do século XIX, dunha Asociación pioneira no societarismo mariñeiro galego. Aportaba Cabanillas, despois do “Arriba España” de rigor con que se abría o artigo, interesante información sobre a historia das artes de pesca na ría de Arousa:

Duro era el trabajo, una quimera de ruda labor lejos del hogar, en soledad de mar y cielo, entre las rocas de la isla que cierra la boca de la ría, atalaya sobre la costa brava, halando sin descanso en escuradas y luzadas, y remendando pacientemente, en los escasos ratos de ocio, la ropa humilde maltratada por el cinturón de las jábegas.

Todo pasa. Las fuertes redes sardineras de las antiguas artes catalanas fueron vencidas y fenecieron en derrota, al aparecer, plenas de gracia y aleteos, sobre la tersura espejante de nuestras aguas, las velas latinas de las traineras cantábricas que, al correr de los días, como bandada de gaviotas heridas en el vuelo, huyeron también asustadas por las trepidantes explosiones de las modernas motoras. Queda solamente de aquellos tiempos, y mis ojos la ven siempre con íntima ternura, la frágil dorna saltarina que, eterna en su mocedad,

continúa trenzando la maravilla de su graciosas danza reidora sobre las olas del mar arosano.

O tema mariñeiro apareceu, así mesmo, nun novo artigo, igualmente escrito en español, no ano 42, pero é no 44 cando consta que Cabanillas retomou o idioma galego como instrumento de escrita e de publicación. Tamén nese punto o mar tivo unha importante presenza. Con efecto, o primeiro texto en galego do cambadés é unha especie de auto relixioso intitulado *A ofrenda das fadas no portal de Belén*. Unha das fadas protagonistas é, precisamente, a Fada do Mar, que roga deste xeito polos mariñeiros:

*Señor, cando o mar se erga
entre o fervor das escumas
e nas neboentas brumas
oubee o leste traidor,
Señor, acalma a tromenta
é os que loitan mar afora
dalles unha boa hora,
trainos a porto, Señor.*



Retrato de Ramón Cabanillas





O Cabanillas entrado en anos e de frouxa saúde de finais dos anos corenta e primeiros cincuenta do século XX emprestoulle moita atención ás lembranzas para a confección da súa obra. A memoria foi o seu refuxio vital e unha das principais musas da súa poesía. Así, na serie de poemas “Dos meus días de neno”, dedicou un a evocar aquelas noites nas que a praia cambadesa fervía de lanchas, regateiras e arrieiros:

*No areeiro e nas laxes do peirao,
as algareiras mozas pescantinas,
- copras con rabo, verbas arroutadas,
risadas estalantes de malicia -,
descabezan o peixe. Na taberna,
os arrieiros xogan á malilla
e valeiran os xerros agardando,
mulas á porta, para montar a estiva
das cargas que, trotando toda a noite,
han levar, val abaixo, monte arriba;
a feiras e mercados, Pontearas,
Lalín, a Estrada, Caldas, a Cañiza...*

Outra mostra evocadora dos tempos idos foi o poema “Veiramar”, no que, aínda que é o poeta quen fala, parece que é unha vella dorna que se desfai na praia quen relembrá as noites de calma e as de invernía, poema que se reproduce íntegro noutro lugar deste número de *Ardentía*.

Imos rematando xa o noso percurso polo mar de Cabanillas, advertindo a quen desexa pescudar na súa obra que vai atopar moito máis do aquí exposto sobre todo se decide achegarse ás moitas investigacións sobre o mar de Cabanillas que ten publicado o membro do Consello de Redacción desta revista Francisco Fernández Rei, singularmente ao seu discurso de entrada na Real Academia Galega *Ramón Cabanillas, Manuel Antonio e o mar da Arousa*. Queremos, en todo caso, que sexan os versos de Cabanillas os que fagan de “peza de rabo” deste artigo e desbotando para este ramo a preponderancia de ningún tipo de embarcación nin de ningún mar local, senón do mar puro, do “mar inxente”, despedímonos cos versos máis clásicos, os máis graves, os de acento máis solemne, que Cabanillas dedicou aos dominios de Tritón:

*Mar en desbordo da comba dos espazos sin fondura,
folgado na escuridade do vaso dun caracol!
Mar sin termo, mar inxente,
inescrutable e insondable como unha bágoa de Dios!
Mar esmeralda da rosa de saietas en fervor de meridianos,
en arrollo de deslumbros, silandeiro, soedoso,
de día zugando azúes, de noite contando estrelas,
acochado no mantelo das pardas neboas sin ollos...
a terra dorme tranquiá cando rezas!*



Ambiente do peirao cambadés a comezos do século XX



PINTORES DO MAR



Texto de María Fidalgo Casares

ABELARDO MIGUEL

Abelardo Miguel López Leira (1918-1991) foi un pintor excepcional que dedicou a súa vida á proxección pictórica de Galicia e as súas xentes. Desenvolverá unha das traxectorias menos coñecidas pero máis persoais y representativas da pintura galega dos últimos séculos.

Abelardo Miguel naceu en Pontedeume, vila natal dos seus pais e avós. Cuarto de once irmáns, fillo dun mariñeiro e dunha peixeira, malia a humilde tradición mariñeira da súa familia sorprende destacando polas súas excelentes aptitudes para o debuxo. Pontedeume era entón unha vila mariñeira como tantas outras da costa galega, coa estrutura socioeconómica propia de finais do XIX e principios do XX, na que convivían a emigración a ultramar e a maioritaria dedicación á pesca con actividades agropecuarias complementarias na bisbarra.

A súa valía levoulle a conseguir unha gran formación técnica con bolsas na Escola de Artes da Coruña e na Academia de Belas Artes de San Fernando de Madrid, a máis prestixiosa de España, bolsa que entre outros foi negada a pintores da valía de Bello Piñeiro, Laxeiro,

Imeldo Corral e outros consagrados. Ampliou estudos en Italia, Francia e Países Baixos.

Durante a década dos 50 expuxo en numerosas ocasións en salas de Galicia, en León, Bilbao, Oviedo, Madrid e Salamanca.. Titulaba sempre todas as exposicións “Xentes e cousas de mar”. Independentemente de onde as presentase, en Galicia o fóra dela, sempre enfatizaba a súa identidade poñendo título en galego, algo moi pouco frecuente nos pintores desta época.

Os 60 foron os seus anos mais decisivos. Presentase en cidades lusitanas coma Porto e Lisboa., onde é recibido como primeira figura galega, e realiza unha grande incursión no tema mitolóxico no complexo programa iconográfico dos murais da Cooperativa agrogandeira de Castro. Tamén presenta o seu grande encargo para o Centro Galego da Habana.

Pese ás influencias claras de Sotomayor, Vázquez Díaz, Zuloaga ou Cezanne, e dos clásicos barrocos como Velázquez e Zurbarán, Abelardo é, sen dúbida, un gran creador.

Extraordinario debuxante e colorista arrebatador, o seu estilo completamente persoal pode considerarse postim-





O artista Abelardo Miguel traballando nun lenzo

presionista, aínda que sempre estea presente o peso da tradición e dos clásicos, sobre todo nos seus exquisitos bodegóns e nos seus intensos retratos mariñeiros. Pero o gran valor de Abelardo como artista é a posesión dun idiolecto estético, un selo persoal que fai as súas obras completamente inconfundíbeis. As súas obras son absolutamente singulares, e nesta singularidade radica o seu gran

valor como artista, xa que non só é un excelente pintor, senón que é creador dun estilo completamente único. E desta conxunción de creación e execución xurde o xenio do artista.

Abelardo Miguel foi coñecido polas súas fermosas pinturas de mariñeiros e as súas emblemáticas peixeirias, que aparecen nas súas obras coa dignidade de heroínas clásicas. Pero os seus bodegóns de terra e mar convertérono, sen lugar a dúbidas, no mellor bodegonista galego do século XX.

A muller é omnipresente na pintura de Abelardo Miguel. O pintor achégase ao tema por varias e profundas razóns: estas mulleres son testemuña e reivindicazón do labor feminina no proceso de produción artesanal da pesca e, por outra banda, é un recoñecemento á figura da súa nai, Efigenia, tamén peixeira. Mais, como a súa pintura é completamente identitaria, recolle o emblema da muller galega que xestaron os homes do Rexurdimento como símbolo de Galicia, a súa nazón.



Neste lenzo e no da páxina anterior poden apreciarse a riqueza cromática e o dinamismo con que Abelardo Miguel retratou o marisqueo a pé



A través dos seus lenzos, deulle voz a un colectivo que xamais o tivo: as mulleres do mar. Nos pobos mariñeiros a muller non só traballaba na casa e ocupábase dos fillos; ademais, axudaba a gañar o xornal coas tarefas pesqueiras. Abelardo pinta vellas, mulleres de mediana idade e mozas facendo todo tipo de labores subsidiarias da pesca: remenda de redes, recollida do peixe, mariscando na marea... co gran valor de presentalas tal e como el as vía: fortes e aguerridas, facendo unha homenaxe continua en todos e cada un dos seus cadros e logrando, coa súa grandeza, que o espectador transcenda do marco local para situalas nun mundo de valores universais.

Tamén pintou paisaxes de lirismo cegante, tanto do entorno natural como vistas urbanas, e feiras agroganadeiros de captación ambiental insuperábel que se converten nun documento único á hora de estudar antropoloxicamente ao pobo galego. Son claramente a expresión dun pobo que afunde as súas raíces en elementos telúricos e ancestrais.

En todos os xéneros o pincel do artista atinxe coutas de calidade inusitada, coa orixinalidade de crear un peculiar

xénero mixto onde mesturaba todos eles. Galicia e os valores identitarios estarán presentes en toda a súa prolífica obra, dende os xéneros máis evidentes, como a paisaxe, ata outros máis herméticos, como o bodegón e o retrato. É significativo, á hora da reivindicación da figura do pintor eumés, incidir tamén no alto valor etnográfico e antropolóxico das súas pinturas, ao ter sido testemuña cos seus pinceis dunha sociedade de campesiños e mariñeiros hoxe desaparecida.

As súas dotes como pintor e súa meteórica carreira podían telo convertido en primeira figura da arte, mais cando tiña que buscar prazas máis dinámicas e comerciais a grande querencia que sentía pola súa terra e unha grande independencia persoal fixéronlle permanecer na súa vila á marxe dos circuitos artísticos que encumbran aos pintores e foi ignorado pola crítica artística, aínda que se sentía plenamente recoñecido polo público, tal e como amosa o grande éxito comercial das súas obras. Tamén fuxiu da asistencia a certames e premios, malia ter obtido galardóns como o 1º Premio e a 1ª Medalla na Feira da Mar en 1961e a 1ª medalla da Exposición Cara ao Mar en 1973.



A vida das xentes do mar queda reflectida en obras que, coma esta, recollen un enorme trafego e transmiten unha intensa sensación de actividade



A súa proxección foi moi limitada porque nunca buscou o apoio da intelectualidade que encumbrou a pintores de salón, non prodigou en asistir a eventos sociais, nin vinculou a camarillas o grupos artísticos de renome. Non deixou a pintura ata Marzal de 1991, data na que morre en Pontedeume pintando un lenzo de mariñeiros que deixa inconcluso. Aínda hoxe é un gran descoñecido na Historia da Arte galega.

Extraordinariamente prolífico, e pese a este grande alarde de facultades, nunca foi recoñecido, nin pola historia da arte galega nin sequera polos seus paisanos, que nunca viron nel máis que un pintor local, sen constatar a xenialidade dun artista que a través das escenas do seu pobo transcendía a unha Galicia de valor universal.

Mais, desde Risco a Bouza Brei, a reivindicación da unidade e da identidade dun pobo non debe argumentarse só no valor filolóxico, senón que debe transcender as súas esencias culturais. E Taboada Chivite consideraba que tiñan un valor relevante as creacións estéticas que posúan os rasgos diacríticos que xeran unha identidade definida.

Isto aproxímanos á vertente etnográfica na historiografía da arte de Galicia e á existencia máis que evidente destes rasgos diacríticos de identidade no pintor eumés. A obra de Abelardo Miguel cobra nestes momentos plena vixencia, xa que o debate actual da arte galega céntrase na existencia dunha arte identitaria, e o conxunto das obras do pintor eumés son unha demostración rotunda da súa identidade galega, co valor engadido de que en Abelardo o proceso identitario é completamente existencial e non teórico. Abelardo, pintor de praxes e non de tese, dá respostas ofrecendo unhas imaxes contundentes.

Este ano o Concello de Pontedeume presentou ao pintor como Candidato ao Premio Nacional da Cultura galega. Esperemos que sexa un paso para o recoñecemento da súa figura, para a creación na súa vila natal dun museo permanente e para a futura concesión da Medalla Castelao, medalla que se concede a aqueles galegos que dedican a súa vida á plasmación de Galicia no eido artístico, palabras que semellan escritas para este solitario e esquecido pintor de Pontedeume que dixo: “gustaríame ser lembrado como o pintor dos mariñeiros”.



Neste lenzo, as embarcacións forman unha contrastada diagonal que semella o ecuador entre terra e mar, entre o que queda e o que nos leva



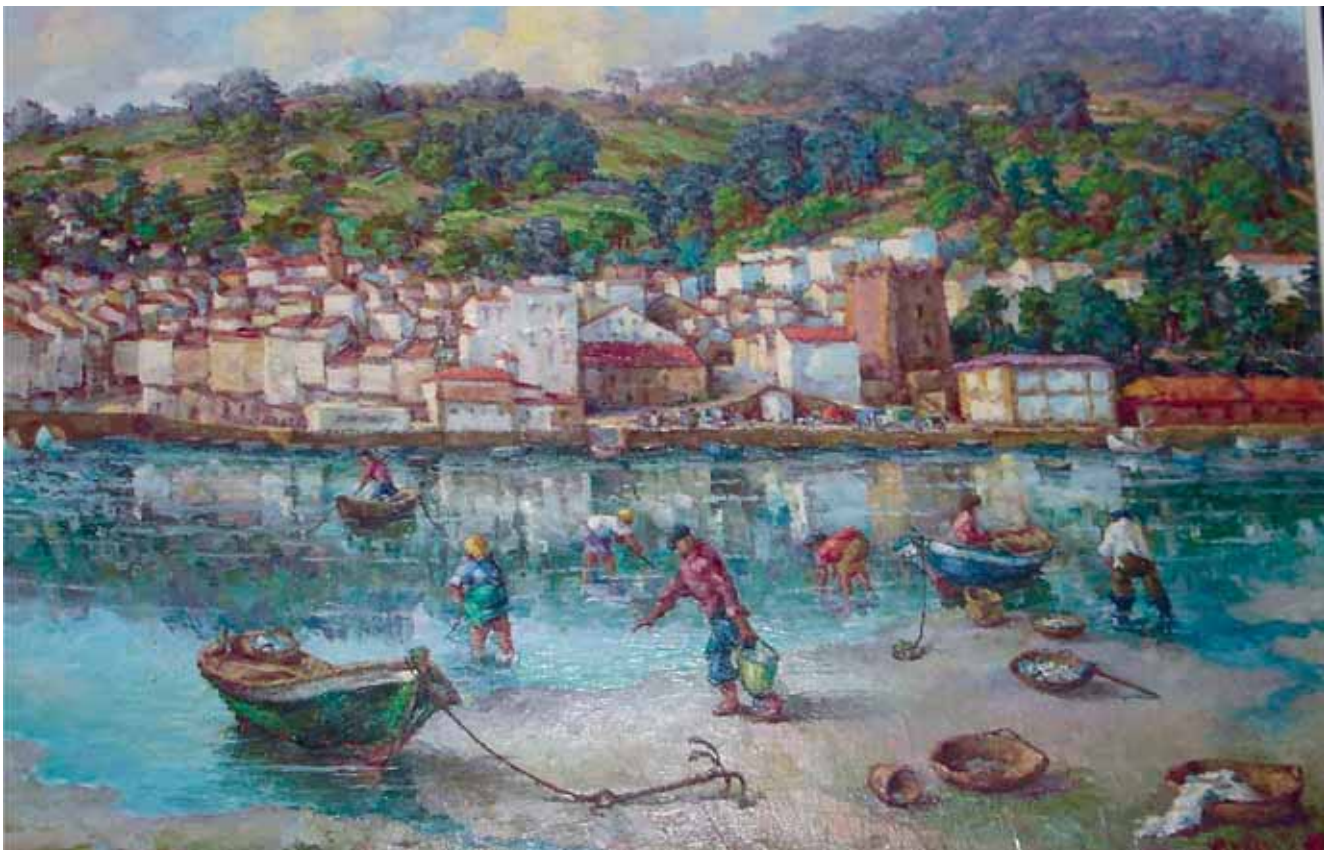


Abelardo Miguel realizou numerosos retratos das xentes do mar; nesta páxina, unha parella de anciáns e unha redeira nova





As dotes de Abelardo Miguel como bodegonista quedan patentes no deballe e realismo das cunchas da patela da obra da parte superior



Travesía pola Costa da Morte, entre a raxor e a augatinta

Edicións Sotelo Blanco, 2008

Francisco Fernández Rei



En *Nocturnidade do sal. Trala raxor do día* (Sotelo Blanco 2008) o mariñeiro-poeta Alexandre Nerium fai unha travesía polo litoral comprendido entre a Serra da Lobeira –a rompenete continua que vai da Lobeira ó Carrumeiro Grande, cerca de Corcubión– e as illas Sisargas, navegando entre illas e illotes, baixos e faros que son referencias vitais para a xente desa batida costa, á que el lle dedica o poemario (“Á miña xente, á da Costa da Morte”). Trátase dunha travesía pola memoria e pola adversidade nun continuo navegar sós, que comeza á raxor, cando nace o día e aparecen as primeiras luces, e remata á augatinta, cando o día vai morrendo e xa entra a noite.

Os capítulos do poemario titúlanse con léxico mariñeiro de Fisterra, como *raxor* e *augatinta* (termos moi queridos dos que andan á sardiña coa arte do xeito, pois son os dous momentos en que o peixe enmalla), *xaramiño* (remuíño de vento na area ou na auga do mar, que xira pola moita axada ou refacho de vento), *frieiro* (corrente de auga fría que leva para o fondo do mar as pezas do xeito) ou *garoupa* (manchón pequeno de sardi-

ña, cando non malla en toda a peza do xeito).

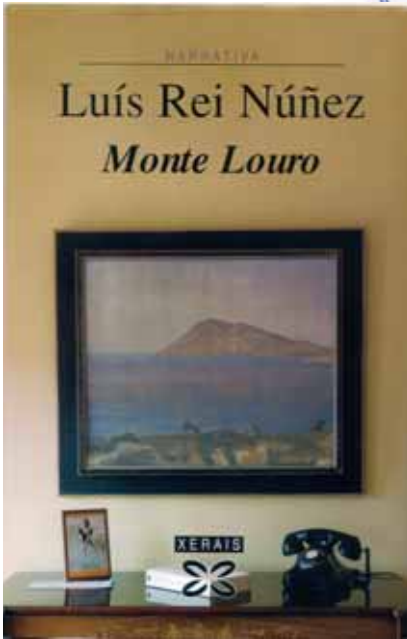
Nocturnidade do sal é unha travesía pola destrución da Costa da Morte por mor dos naufraxios que acaban coa vida no mar (Cason, Prestige... non se citan, pero están ben presentes) e por mor do secular abandono da comarca, tan ben reflectido no épico e triste poema “Levamos o crepúsculo tatuado nas cadernas”. Tamén é unha travesía pola soidade humana (“Alén de nós o ar: naufragar sós”, lese no pórtico da obra); pero nese navegar e naufragar en solitario pode estar presente o amor, como na aparente prosa poética con que comeza o capítulo “Á raxor”, cun fermosísimo texto dedicado a Carme, a compañeira de Nerium. Este texto en realidade son dous sonetos con hendecasílabos, un que comeza co verso “Hei naufragar nas vagas dos teus ollos” e outro co verso “E bicareite núa cada instante”.

Igual que no seu primeiro poemario, *Vogar de couse*, Nerium usa léxico do mar introducido por Manuel Antonio ou por Bernardino Graña (as *goldrías* e *augacións* dos mariñeiros de Cargas) ou que procede doutras fontes

(a *gradicela* do mar da Arousa, que é a *tallanta* fisterrá e o literario *estrela de mar*), á vez que emprega termos de Fisterra e doutros portos da Costa da Morte, como *raquear* (roubar algo no mar), *atalingar* (atar fortemente un anzó); *carrasca* (unha alga moi dura), *urola* (ameixa xigante que o mar botaba ás praias cos temporais e que moita fame lle ten tirado ós fisterráns) ou *envetillar* (xirar o pano do xeito con moita forza cando enmallou o peixe). Tamén usa voces fisterrás que son máis ben de terra, pero que usa a xente do mar, como *turtullo* (algo que aprisiona, que crava a un), *froio* (un trapo, roupa vella e pesada que é a que se leva para o mar), *nun garapaldo* (nun instante) ou *esmunda* (mol e esbranxugada, cando se di da sardiña).

En xullo do 2008, días antes de facerse a presentación pública en Fisterra de *Nocturnidade do sal*, cando nun xornal lle preguntaban a Alexandre Nerium qué era para el o mar, respondía deste xeito: “Para min o mar éo todo. Cántolle sempre aos avatares da Costa da Morte, dos nosos mariñeiros. Escribo poesía sobre o mar porque vivín sempre no medio del. Podería definirme como poeta do mar”.





Monte Louro

Edicións Xerais, 2009
Premio Novela Longa Blanco Amor



Acaba de saír do prelo, da man da colección de Narrativa das Edicións Xerais de Galicia, a novela gañadora da vixésimo sétima edición do Premio de Novela Longa Eduardo Blanco Amor, organizada polo Concello de Burela. Trátase de Monte Louro, da autoría de Luís Rei Núñez (A Coruña, 1958), presentada ao certame baixo o lema “Arcadia bis” e merecedora do citado galardón por decisión unánime do xurado.

O autor, ben coñecido xa pola súa brillante biografía do rianxeiro Rafael Dieste (A travesía dun século), por poemarios como A rolda invisible e Alma mareira e por obras narrativas como Expediente Artieda, A estrela dos polisóns, Toda a vida ou O señor Lugrís e a negra sombra, ofrece neste seu Monte Louro unha novela de enorme alento e calidade, moi ambiciosa do punto de vista estrutural e argumental, escrita nun galego rico e pulcro e, por iso mesmo, chamada a se converter nunha referencia imprescindible no panorama da narrativa galega da nova centuria.

Monte Louro reconstrúe en catro grandes capítulos a complicada peripecia dun individuo desde a súa infancia no Muros da inmediata posguerra a carón da súa pobre nai, “viúva de vivo”, e do seu avó Domingos, que lle ensina a pescar, ata o seu internamento nun psiquiátrico bonaerense nos anos setenta, onde o acabará atopando en 1983 unha filla cuxa existencia el propio ignoraba.

Ao longo da novela, o protagonista verase impelido a fuxir en varias ocasións (de Muros a Barcelona, primeiro; de Barcelona a Bos Aires, despois) e terá que mudar mesmo de nome e apelidos varias veces (Delio, Artemio, Yago...). Irá así medrando, coñecendo os resortes máis profundos da conduta humana, gozando dalgúns grandes amores e enfrontándose a todo tipo de reptos e desafíos, sempre coa paisaxe de Monte Louro como ancoraxe espiritual necesaria para non derramar a propia identidade.

Os amantes da cultura marítima, coidamos, toparán especialmente

celmosas e significativas moitas das páxinas desta grande novela, nomeadamente da súa primeira parte, “O fillo da robinsona”, en que se recrea con trazo maxistral o ambiente mariñeiro do Muros de antes e despois da guerra do 36.

Retrántanse aquí, efectivamente, as marcantes diferenzas sociais entre proletarias da conserva, reghateiras e fillas de patróns e armadores (os Artaza, os Romaní, etc.) e as evolucións e loitas da rillotería masculina criada na ribeira. Tamén se evocan o espertar, auxe e desfeita posterior do societarismo mariñeiro no porto muradán (representado na obra polo personaxe Xacobe), algunhas traxedias no mar e mesmo os baños nas praias da contorna das humildes “poubanas”.

Páxinas brillantes, emotivas e ben escritas, que tornan máis máxico, se couber, o perfil xa de seu inesquecível do Monte Louro real.



Lecturas para navegantes

Foto: Sole Rei

Sole Rei

Conscientes de que a periodicidade de Ardentía non cobre as necesidades de información editorial das persoas amantes do mar, achegamos os títulos de algunhas das publicacións relacionadas coa cultura marítima e fluvial que saíron do prelo dende o último número desta revista. Agardamos que a máis de unha este documento lle sirva de guía para as tardes das ferias que (desexamos que para todo o mundo) están a chegar.

Foron varias as obras tiradas por museos en relación a exposicións ou aos fondos dos mesmos. Así, o Museo do Mar de Galicia editou *Onde o mundo se chama Terranova: diario dun observador a bordo; Tendendo Cabos; O futuro era inmenso... Memoria e fotografías dun tempo en Terranova*, de José Rodríguez; e *Terra e Mar: cesteiros na Ría de Vigo*. O Museo Massó, tirou *Modelos de barcos*; e tamén *O deseño gráfico na colección do Museo Massó*. E o Museo Marítimo de Ílhavo publicou *Portugal no mar. Homens que foram ao bacalhau*.

Recopilan a historia marítima galega obras como *O mar nos séculos modernos*, editado pola Xunta de Galicia; *Imaxes da memoria: tempo e paisaxe no porto de Marín*, da Autoridade Portuaria de Marín; *As mulleres da conserva*, da Asociación Cultural A Cepa de

Cangas; *A pesca na Galicia do século XVII*, de Andrés Canoura Quintana; *Á beira do Mar de Arousa: Vilaxoán*, de Teodomiro Cardalda; *Onde se vive o mar. Pequena guía de embarcacións*, de Lino Prieto Prol; *Naufraixios e accidentes no mar da Ría de Muros e Noia (desde Punta Remedios a Punta Falcoeiro)*; *Naufragios en las Rías Baixas*; estes dous últimos de Lino Pazos Pérez; *A carpinteiría de ribeira e os estaleiros no concello de Outes*, de Xoán F. Suárez García; *Cazadores de barcos: historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la primera Guerra Mundial*, de José A. Tojo Ramallo; *Naves celtas. Reflexiones en torno a las primeras embarcaciones de mimbre cubiertas con piel de buey*, de Alberto Vera Meizoso; *Submarinos al acecho: guerra submarina en Finisterre* de Lino Pazos Pérez; *El Sanatorio Marítimo de Oza*, de Fausto Galdo Fernández; *Redes e peixes: saberes dun mariñeiro*, do Centro Ramón Piñeiro para a Investigación en Humanidades; *Ferrol y las defensas del puerto de guerra del rey: la edad moderna (1500-1800)*, de Alfredo Vigo Trasancos e Irene Mera Álvarez; *El puerto y los puertos de Ferrol: el pasado y el futuro*, de Esperanza Piñeiro de San Miguel e Andrés Gómez Blanco; *José Rodríguez Fernández: Motores Ayón*, de José Rodríguez Ínsua.

En relación cos hábitats mariños saíu *La Ría de Vigo: una aproximación integral al ecosistema marino de la ría de Vigo*, de Alberto González-Garcés, Federico Vilas e Xosé A. Álvarez.

Tamén foron varios os títulos relacionados coas artes de pesca fluviais. Así: *A pesca tradicional nos ríos de Galiza: caneiros, pescos e pesqueiras*, de Lois Ladra; *La pesca en los ríos de Galicia*, de Eduardo de la Peña y López de Neira e Juan de la Peña Loureiro; *Lampreas e pesqueiras: historia, artes de pesca e recetario*, de Miguel Piñeiro; e *Da figa á chumbeira. Guía das artes de pesca fluvial*, de Cristina Ouro e X. M. Vázquez.

Igualmente, publicáronse dúas obras relacionadas co léxico mariñeiro: *Diccionario galego de construcción naval*, de Teresa Díaz Fagúndez; e *Os nomes beiramariños: desde o Cabo Silleiro ata o porto da Guarda*, de Gerardo Sacau Rodríguez; así como unha sobre talasonimia: *Talasonimia da costa sur de Galicia, da Punta do Caranguexo (Panxón, Nigrán) ó Regueiro da Gándara (Salcidos, A Guarda)*, de Xosé L. Vilar Pedreira.

Tamén saíu do prelo un texto máis legal: *Os cercos e as ordenanzas pesqueiras galegas*, de Juan Juega Puig.

NOTA DE ERROS E OMISIÓN

No nº 4 de Ardentía, no artigo "Un testemuño sobre as mulleres armadoras no mar galego", asinado por X.L.T., esquecemos citar a procedencia da carta que reproducíamos. Trátase do libro. *La Navegación a vela en la Mariña Lucense*, de Fernando Pardo Gómez. Fique aclarada a omisión e trastimito o noso agradecemento ao autor.

No artigo "As barreiras teñen nome de muller", de Dionisio Pereria, tamén do nº 4 da nosa revista, manexouse o dato incorrecto de que o deputado pola CEDA en 1933 don Nicasio Guisasola era o propietario da "Fábrica de Guisasola", unha das empresas ás que tal artigo aludía. Por aclaración de don Rafael Iglesias debemos sinalar que Nicasio Guisasola, sendo familiar dos propietarios, non tivo relación coa titularidade nin coa xestión da citada empresa.

L.R.





“VEIRAMAR”

Tumbada, quilla ó aire,
desfaisa no areeiro a vella dorna.
Gloria e relembro dos lonxanos días
nos que se déu ó mar como unha noiva,
repulida e locente das carenas,
ben presada de estopas,
a branca vela ó vento cantareiro
nas atesadas cordas...!

Noites de lúa crara,
fondeada na posta,
deixándose ir e vir de vagariño
nas latexantes ondas,
como berce de neno
arrola que te arrola,
mentres as liñas soltan, rebulindo,
brincando, dando voltas,
os buraces de prata
nos paneles de proa...!

Firentes invernías,
tardes de vento e choiva
nas que galgante, a pulos, enrabiada,
entre as ágoas bruantes e revoltas,
sin medo de arroaces nin refachos,
co duro leste traicioneiro en loita,
coa guía daquel santo patriano
- ¡Dios o teña na gloria!-
que dende Ons ou Noro,
deixando pola popa,
rabexante e fervente,
longo ronsel de escumas briladoras,
unha Salve nos beizos
e unha man no timón e outra na escota,
san e salva, metíase no porto
mollada dos salseiros, trunfadora...!

Tumbada, quilla ó aire,
desfaisa no areeiro a vella dorna...
Nunha cuaderna núa, apodrecida,
está pousada, inmobre, cavilosa
ollando a lonxanía,
como unha ibis sagra, unha gaivota.



Muros. IX Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia.

www.culturamaritima.org



XUNTA DE GALICIA

