

ARDENTÍA

Revista Galega de Cultura Marítima e Fluvial - Nº8



Marga Santiago



ARDENTÍA



SUMARIO

- Páx. 5 *A Atalaia*
Xunta Directiva da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial (FGCMF)
- Páx. 7 *O Freixo - Outes 2013. Recuperando patrimonio*
Paz González
- Páx. 19 *Cabo de Cruz: un pobo de mar*
Colectivo Mareachea
- Páx. 23 *Arousa de noite: mosaico de Luces*
Colectivo Mareachea
- Páx. 25 *Embarcados*
Colectivo Mareachea
- Páx. 28 *A gamela de Cabo de Cruz e outras travesías*
Francisco X. Fernández Naval
- Páx. 34 *Identidade e cultura das comunidades avieiras do Tejo e do Sado*
Carlos Barbosa, João Monteiro Serrano e Alexandra Ferro
- Páx. 39 *Cinco crónicas dun naufraxio*
Fernando Salgado
- Páx. 43 *Os herois anónimos do racú "San Antonio"*
Manuel Fajardo "Chicolino"
- Páx. 46 *Holanda: outro xeito de comprender e salvagardar o patrimonio marítimo*
Pablo Carrera
- Páx. 53 *Vinte anos concentrando tradición: XX Edición da Concentración de Embarcacións Tradicionais de Poio*
C. M. A Reiboa
- Páx. 56 *Pintores do mar: Xaquín Chaves*
Carlos A. Besada
- Páx. 60 *A dorna na poesía galega*
X. Pastor Rodríguez Santamaría
- Páx. 66 *De cando os barcos non espantaban o peixe*
Pablo Carrera
- Páx. 70 *O triunfo da "Manuela"*
Borobó
- Páx. 72 *Semblanzas: As mulleres do mar*
- Páx. 74 *Semblanzas: Devalando o mar, devalando a vida. Delfín Sieira e Gabriel Fernández*
Antón Vidal Sánchez

Ardentía nº 8. Xuño 2015

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

Edta: Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial. / www.culturamaritina.org

Dirección: Lino Prieto

Axudante de dirección e maquetación: Sole Rei

Foto de contraportada: Pablo Carrera

Imprime: Deputación da Coruña

Prohibida a reprodución sen consentimento dos autores/as.

Dep. Legal: PO-295/04

ISSN 1699-3128



A ATALAIA

Despois de vinte anos continúa a singradura

Xunta Directiva da FGCMF

S. Rei

Un ronsel de vinte anos

No XI Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, celebrado hai dous anos no Freixo de Outes, conmemoramos o vixésimo aniversario do Encontro e da propia Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial (FGCMF). O resultado exitoso desta undécima edición tivo para nós unha singular transcendencia, pois estabamos poñendo a proba a vitalidade e fortaleza da FGCMF: fomos quen de sobrepoñer-nos a un contexto de crise económica que minguou en dous terzos os recursos do Encontro e superamos polos nosos propios medios a forte débeda da edición de Carril, causada pola desleal falta de pagamento da achega económica comprometida polo Concello de Vilagarcía, que a piques estivo de botar a pique a continuidade do Encontro e a existencia mesma da FGCMF. E esa superación foi posible grazas á entrega das asociacións que compoñen a FGCMF e ao compromiso cómplice de moitas persoas, nomeadamente da veciñanza do Freixo e arredores.

Ao ollarmos desde a popa o ronsel de dúas décadas de singradura, sentímonos satisfeitos de termos acadado unha chea de obxectivos. Fixemos realidade a existencia dunha frota tradicional galega: as asociacións da FGCMF acubillan actualmente máis de trescentas embarcacións, maioritariamente de propiedade colectiva. Multiplicamos por oito o número de colectivos que traballan a prol do patrimonio marítimo e fluvial: somos arestora corenta e seis e seguimos medrando. Crece e consolídase o calendario de actividades que enche a xeografía galega durante todo o ano con dúcias de actividades de diversa feitura: xuntanzas, concentracións, regatas, cursos e escolas de navegación,

obradoiros de carpintaría de ribeira etc. Non esquecemos a atención e defensa doutras manifestacións do patrimonio: do medio natural marítimo e fluvial ou da preservación de inmobles históricos de alto valor que corren perigo de desaparición. Convertemos o Encontro na gran celebración festiva de reivindicación, exhibición e valorización da cultura mariñeira que engaiola a propios e alleos. A nosa traxectoria acadou prestixio na Península e é recoñecida internacionalmente: somos participantes de referencia en actividades relacionadas co patrimonio desenvolvidas en Portugal, País Vasco, Cataluña, Asturias; nos mares de Bretaña, Escocia ou Irlanda; e levamos media ducia de anos formando parte da principal asociación europea adicada ao patrimonio marítimo, a European Maritime Heritage, participando actualmente do seu comité executivo.

Albiscando desde a proa

Empreamos agora cara aos anos vindeiros fretados coa mesma arela orixinaria que nos trouxo ata aquí, a preservación e dinamización do patrimonio marítimo e fluvial de Galicia, procurando a consolidación da axenda acometida nestes anos, e coa intención dunha adicación máis intensa a outras manifestacións da cultura marítima e fluvial, e de establecermos unha relación máis estreita cos movementos sociais de preservación doutros eidos patrimoniais.

Sempre acreditou a FGCMF en que a riqueza cultural dun país depende da importancia do seu patrimonio, pero fundamentalmente do que se fai con el. Conforma o noso ideario a crenza de que o noso patrimonio vinculado ao mar e aos ríos, dunha inmensa riqueza





As velas sempre á espera dunha singradura/ *Manolo Lores*

apenas enxergada por boa parte da cidadanía, é protagonista esencial da identidade cultural galega, isto é, conforma a nosa personalidade e a nosa tradición no máis amplo sentido do termo: é testemuño dos nosos devanceiros, un legado que debemos deixar aos descendentes e estreita lazos no presente conformando a nosa singular maneira de sermos e estarmos no mundo. Tamén, alén do ámbito máis estritamente cultural, é unha fonte de riqueza económica practicamente inexplorada entre nós, capaz de impulsar unha chea de sectores e de achegar un recurso turístico sostible e non deslocalizable. Son estes os principios que orixinaron a creación da FGCMF e que inspiran o seu labor de conservación, preservación e dinamización do patrimonio.

Ora ben, o patrimonio é de todos e, polo tanto, a súa preservación correspóndelle á sociedade enteira. Neste sentido, o labor altruísta de persoas e asociacións, entre as que a FGCMF ocupa un lugar sobranceiro, é vital para iniciar, esperar e mesmo encamiñar esa angueira, pero non é suficiente. A preservación e posta en uso do patrimonio precisa fundamentalmente de dous destes máis: a cidadanía e a Administración. A sociedade ha ser partícipe a través, como primeiro paso, do coñecemento, a fin de superar estereotipos que ensombrecen e minusvaloran a cultura marítima e fluvial e impiden albiscar a súa potencialidade; a este obxectivo van dirixidas as máis das nosas actividades. Á Administración, máis alá das axudas e colaboracións puntuais coas iniciativas cidadás, compéttelle o recoñecemento e a regulación dos bens patrimoniais, así coma o deseño dunha política de preservación e posta en uso e valor dos mesmos. De non se activaren efectivamente eses dous piares, o da sensibilización

social e o da política de preservación dos bens móbiles, inmobles e inmateriais, proseguirá unha realidade de ignorancia, esquecemento e desaparición de bens patrimoniais, en definitiva, unha inmensa perda de cultura e recursos.

As follas por escribir deste caderno de bitácora darán testemuño de marusías e tempestades, pero agardamos que poidan recoller asemade acontecementos felices na travesía. Así, deberían precisar máis cedo ca tarde que, por acaso, a Administración botou a andar as liñas básicas dunha política integral de preservación e uso dos recursos patrimoniais do mar e dos ríos; que as embarcacións tradicionais foron á fin recoñecidas legalmente como bens culturais a protexer, podéndose acoller a rebaixas tarifarias para atracaren nos portos e a medidas de impulso para usos culturais, recreativos e turísticos; que as mariñas tradicionais deixaron de ser anecdóticas e abundan os portos con espazos especialmente reservados para a exhibición e uso cultural, pedagóxico... do patrimonio frotante; que o Encontro rompeu definitivamente fronteiras e pode ir acollendo máis delegacións doutros mares; que as delegacións enviadas pola FGCMF fóra de Galicia, pobres arestora por falta de recursos, se converteron realmente en verdadeiras embaixadas itinerantes da cultura mariñeira e fluvial dos galegos. É demasiado ambicioso? Outros países, en liña coas políticas impulsadas desde as institucións europeas, véñeno facendo desde hai tempo con excelentes resultados.

XII Encontro: rumbo a Cabo da Cruz

Desde que a asemblea da FGCMF, convencida e atraída polo proxecto presentado polos nosos socios locais, optou por Cabo da Cruz como sede da duodécima edición do Encontro, os membros da Asociación Cultural e de Tradicións Mariñeiras GAMELA non aforraron esforzos en transmitir ilusión entre a veciñanza, procurar recursos e construír un amplo e dinámico equipo organizativo no que se integran o Concello e numerosas entidades, asociacións e persoas da localidade e da contorna.

O vínculo permanente co mar desde as súas orixes prehistóricas ata a actualidade, a riqueza patrimonial e o esplendor natural fan de Cabo da Cruz un contorno privilexiado para celebrarmos esta nova xeira da gran festa marítima de Galicia. De maneira que aparellemos as embarcacións, subamos a bordo e poñamos rumbo ao XII Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia.



O FREIXO-OUTES 2013: RECUPERANDO PATRIMONIO

Paz González

Manolo Martínez

O Freixo (Outes), xoves 11 de xullo de 2013. Comeza a súa andaina unha nova edición dos Encontros de Embarcacións Tradicionais de Galicia, a décimo primeira, aínda que o ambiente de celebración e exaltación da cultura no seu sentido máis amplo sobrevoa o concello desde a semana anterior coa chegada das embarcacións máis madrugadoras e as primeiras actividades programadas: a inauguración das exposicións, a presentación do número especial de Ardentía e un sentido e precioso recital de poesía no que Eva Veiga, poñendo voz a Avilés de Taramancos, fixo estremecer a un pobo tan identificado cos carpinteiros de ribeira a quen o poeta noiés atribuíu a construción da “torre de cristal da súa infancia” no poema “Na outra banda do mar constrúen o navío”. Catro días de festa, música, exposicións, obradoiros, navegación,

... que transformarán o tranquilo porto do Freixo nun lugar de confluencia de amantes da cultura mariñeira de toda a península e de visitantes con gañas de coñecela, de navegar pola fermosa ría, de gozar das atractivas actuacións musicais que amenizarán as noites. Catro intensos días nos que a veciñanza do Freixo e de todo o concello traballará arreo pero con alegría, como xa fixo nos meses previos, para que todo saia ben, para que as tripulacións dos fermosos barcos que vestirán o mar do Freixo coas súas velas se sintan coma na súa casa, para amosar un retallo do que é e do que acontece neste concello tan pouco coñecido fóra da comarca. Catro días que, agora podemos dicilo con orgullo, pagaron a pena; que puxeron a cultura marítima e fluvial e, por suposto, O Freixo e Outes no centro da atención dos medios de comunicación da Galiza. Porque esta edición foi un éxito a pesar de contar cunha cativa dotación económica debido á situación de crise que atravesabamos. E foino grazas ao esforzo da Asociación Terra de Outes, organizadora do Encontro xunto co Concello de Outes e a Federación Galega pola Cultura marítima e Fluvial, e sobre todo ao traballo desinteresado de centos de veciños e veciñas de Outes que supliron con entusiasmo as carencias de orzamento. Foi un éxito porque ata o tempo se aliou con nós para favorecer a navegación; as preocupacións dos mariñeiros do Freixo, que cunha grande profesionalidade se encargaron de preparar os amarres para que as embarcacións puideran soportar mesmo o forte nordés que adoita soprar por esas datas, dispáronse co suave vento que nos acompañou.

Quizais este Encontro foi máis modesto que os anteriores. Por unha banda, as precarias condicións eco-



O logo do Encontro lembra a carpintería de ribeira/ M. Santiago





Preparando a navegación / *Manolo Lores*

nómicas do momento determinaron que as achegas económicas das administracións foran sensiblemente inferiores ás doutras ocasións e que as asociacións participantes viran limitada a súa capacidade para mobilizar embarcacións e tripulacións. Por outra, as propias características do Porto do Freixo, cun espazo

limitado, impediron o desenvolvemento de actividades que precisaran de grandes infraestruturas. Porén, estas condicións “a priori” desfavorables, conferiron ao XI Encontro unha personalidade propia que seguramente todos os participantes lembrarán.

A falta de recursos económicos fixo que todo o concello se mobilizara e contribuíra á organización; xentes diversas en canto a idade, afeccións, aptitudes,... traballaron conxuntamente deixando de lado as súas diferenzas. A estreita convivencia de veciñanza, voluntariado e tripulacións, obrigadas a compartir espazo e experiencias ao longo de todo o día (e boa parte da noite) durante catro días, xerou tal ambiente de cordialidade, camaradería e simbiose, no sentido máis literal do termo, que a xente implicada dun xeito ou outro funcionou como un todo, coma unha comunidade con afinidades e intereses comúns, dando entidade propia ao Encontro. Durante eses días todos e todas tiñamos un único obxectivo: celebrar que a nosa cultura está viva, desfrutar dela e compartila. O traballo colaborativo, desinteresado, entusiasta e desvolto con alegría permitiunos acadalo.



Barcos ateigados antes de saír/ *Marga Santiago*



Malia as dificultades do momento, o Encontro estivo repleto de actividades e a participación foi moi elevada. Como en todo Encontro, barcos e tripulacións foron os principais protagonistas. Moitos anos despois de que os últimos sancosmeiros a percorreran, a ría trocou os botes marisqueiros por embarcacións tradicionais de todos os tamaños, procedencias e tipoloxías; o ruído dos motores por velas danzando ao ritmo do vento; o rebumbio dos e das mariscadoras descargando berberechos e ameixas polo son de gaitas e pandeiretas. Unha fermosa imaxe que nos transportou a un pasado que a maioría só coñecemos polas fotos que se conservan; un pasado no que as condicións de traballo eran duras e de gran risco, pero no que o mar aínda non fora esquilnado e ofrecíanos toda a súa riqueza.



A estación especial EG1ETG emitiu desde Outes/ X. M. Vázquez

Dúas exposicións instaladas no centro Náutico do Freixo: “O marisqueo na ría” e “Outear” permitíronnos albiscar algo dese pasado. A primeira amosaba a historia da actividade marisqueira na nosa ría, un dos seus principais sustentos tanto no pasado coma na actualidade. A segunda, un extraordinario traballo

de recompilación das tradicións outenses realizado por profesorado e alumnado do IES Poeta Añón coa colaboración de moitos veciños e veciñas do concello, amosaba con fotografías e obxectos diversos a vida cotiá en Outes: as romarías e festas, as vodas, os traballos no campo e no mar, a escola, ... Tamén no Náutico, puidemos desfrutar doutras exposicións:



Unha ollada á memoria de Outes / Xosé Manuel Vázquez





Aprendendo a navegar / *Manolo Lores*

mariñas de varios artistas do Freixo e os cadros que o noiés Alfonso Costa pintou para dar a imaxe ao XI Encontro, coas velas e as ondas como protagonistas; unha exposición de emisoras de radio-aficionados, un mundo tan ligado ao mar e tan descoñecido para a maioría de nós nesta era das novas tecnoloxías, que ademais, a través das súas emisións en directo, serviu

de fiestra cara o mundo do que estaba acontecendo no Freixo; e moitas outras.

O Náutico acolleu tamén a ludoteca, un espazo no que os máis pequenos puideron iniciarse na navegación e participar en diversos xogos que organizou, tamén desinteresadamente e coa colaboración de voluntariado mozo e non tan mozo, a empresa Etnoga. Preto dalí, Estivada Ecuestre ofreceu unha actividade lúdica novidosa nos Encontros: os amantes dos animais e da natureza puideron gozar dun atractivo paseo a caballo pola ribeira. Tamén como novidade, organizouse unha navegación para persoas con discapacidade, unha fermosa iniciativa que lles permitiu sentir o engado do mar e que, de seguro, se repetirá en próximos Encontros.

Como non podía ser doutra forma, por seren o pobo de Outes o anfitrión deste XI Encontro, o eixo artellador foi a carpintería de ribeira. Como homenaxe aos carpinteiros de ribeira que exerceron e seguen a exercer tan nobre oficio, levantouse no paseo do Freixo un monólito conmemorativo que exhibe o fermoso poe-



Unhas rapazas aprenden cestería da man dunha artesá / *Xosé Manuel Vázquez*



ma de Avilés e o evocador logo do Encontro, deseñado e cedido pola artista María Álvarez. Ademais, nas Xornadas Técnicas, adicadas á construción naval en madeira, partindo da historia da carpintería de ribeira en Outes e da comparativa entre a madeira e o poliéster como materiais de construción das embarcacións, analizáronse as posibilidades de futuro deste sector e as liñas de actuación para a protección do noso patrimonio marítimo e fluvial.

Houbo máis motivos para a festa. Os Encontros celebraban o seu vixésimo aniversario; vinte anos de arduas tarefas de xestión, coordinación, organización,... que cada dous anos culminaban nunha gran festa. Compartindo espazo coa placa que homenaxea aos carpinteiros de ribeira, outra agradece a súa entrega a todas as persoas que fixeron e seguen facendo posible que a cultura mariñeira e fluvial permaneza viva. Tamén a Asociación de Mariñeiros Artesanais e Deportivos San Miguel de Bouzas quixo aproveitar a presenza de tanta xente amiga para celebrar o nacemento de dúas novas embarcacións cunha cerimonia botadura.



Voluntarios e tripulación na sobremesa/ *Xosé Mamnel Vázquez*

Unha gran carpa acolleu artesáns locais e foráneos que exhibiron as súas creacións. Novamente, a colaboración das asociación de veciños e veciñas do concello e da comarca fixo posible que visitantes e participantes puideran, ademais de observar e mercar as súas creacións, aprender as técnicas de elaboración dos sancosmeiros, as pamelas típicas da comarca, de



Aproveitando os poucos momentos de descanso no obradoiro de cestería / *Marga Santiago*





A carpa da artesanía/ *Xosé Manuel Vázquez*

encaixes e bordado, de cestos, de redes, de cerámica... A cultura escrita tamén estivo presente: unha librería mariñeira ofrecía títulos tanto técnicos como literarios e o escritor outense Ramón Blanco presentou o seu libro “Emily on the road”.

E a cultura gastronómica: os numerosos establece-

mentos hostaleiros do concello ofreceron aos visitantes unha mostra da calidade dos nosos produtos, tanto nos seus locais propios como en varias carpas instaladas no porto. A gran carpa mariñeira, convertida en centro de reunión, tinguíase do laranxa e azul das camisetas do voluntariado e das tripulacións en cada comida prolongada en sobremesa e enchíase de colorido e ambiente de festa á noite, como preludio dos concertos nocturnos.

Porque un ambiente festivo como o dos Encontros, non sería tal sen música. E quizais foi esta o prato forte do XI Encontro, cun cartel completísimo no que todos os estilos tiveron presenza. A coincidencia da inauguración do Encontro coa festa de San Benito do Freixo (buscada polas asociacións organizadoras), fixo da tradicional verbena, á que asiste xente de toda a comarca, o primeiro punto de contacto festivo entre veciñanza e participantes. A esta noite seguiron outras tres nas que o paseo do Freixo se encheu de boa música e un público entusiasta atraído pola calidade das bandas. A noite do venres, a máis cañeira, comezou co rock-and-roll do grupo de Outes The Wayfarers



Obradoiro de vainica / *Xosé Manuel Vázquez*





que nos fixo vibrar coa súa potencia e calidade; tras eles, a carismática Sés coa súa mestizaxe de estilos e o agropunk festivo de Terbutalina; tres mostras de que o galego e os e as galegas podemos con todo tipo de música e ademais sabémolo facer. Na noite do sábado, a fusión entre música tradicional e modernidade foi a protagonista. A extraordinaria, polo enorme número de artistas que a integran e pola súa calidade, orquestra de música folk SonDeSeu ofreceu un fermoso concerto que seduciu a un público que deveía por poder coñecer en vivo os froitos do traballo de Rodrigo Romaní, o outense de adopción que a formou e dirixe. Tras ela, o folk festivo dos veteranos ferroláns de Os Cempés. Máis vibracións en chave galega! A noite do domingo, tras a partida da maioría dos participantes, converteuse nunha homenaxe á veciñanza que encheu a carpa da música para escoitar as tres corais do concello e o daquela case debutante grupo local Meridiano Zero. Fermoso fin de festa!

Mais a música non só foi protagonista nas calorosas noites. Desde a mañanciña ata o solpor, todas as agrupacións musicais do concello e algunhas da comarca



O autor da imaxe do XI Encontro/ Paz González

se encargaron de crear un ambiente festivo para acompañar os distintos actos e para recibir con alegría aos e ás tripulantes á volta das navegacións. Os sons das gaitas, pandeiretas, tamboriles e bombos dos grupos folclóricos; das cantareiras e charangas; dos metais de Onde Brass? e da Banda de Música de Outes, mesturados co balbordo da xente que tomaba uns viños na



A música tradicional sempre soando/ Marga Santiago





Eva Veiga interpretando a Avilés de Taramancos/ Paz González
carpa mariñeira transformaron o porto do Freixo nun campo da festa.

O XI Encontro de Embarcacións Tradicionais deixou pegada en Outes, en especial, no Freixo. Fotos das embarcacións adornan hoxe o Náutico e cobren as paredes dalgúns establecementos hostaleiros do Freixo; anécdotas e contos daqueles días enchen con frecuen-

cia as conversas dos bares; moitos esperamos con ilusión participar no XII Encontro en Cabo de Cruz, para revivirmos aqueles momentos, para reencontrármolos coas amizades xurdidas á calor da festa. E unha pegada moi especial: a Asociación Terra de Outes é xa propietaria de dúas embarcacións tradicionais, cedidas pola Consellería do Mar, coas que continuaremos a andaina que comezamos, non sen dificultade pero con entusiasmo, coa organización do Encontro e coas que, por suposto, navegaremos en Arousa en xullo.

Asumindo o risco de ser pesada, quero reiterar en nome da Asociación Terra de Outes, o noso máis profundo agradecemento ao voluntariado, ás agrupacións musicais, ás asociacións, aos organismos públicos, ás empresas e a todas as persoas que a nivel particular contribuíron co seu traballo ao éxito do XI Encontro e, por suposto, e de xeito especial, aos e ás participantes e visitantes, os verdadeiros responsables de que os Encontros sigan cumprindo anos.

Convido ademais e tamén en nome de Terra de Outes, ao pobo de Outes a que se sume a esta fermosa tarefa de recuperar o noso patrimonio marítimo e nos acompañe na próxima cita en Cabo de Cruz. Vémonos alí!



A música tradicional convertiu O Freixo nun gran campo da festa / Xosé Manuel Vázquez



As tripulacións traballan arreo para ter todo preparado para as sesións de navegación / *Xosé Manuel Vázquez*



A marea laranxa tamén tivo ocasión de navegar / *Xosé Manuel Vázquez*





Embarcacións amarradas a porto, algunhas aínda coas velas despregadas / *Xosé Manuel Vázquez*



As mulleres tamén navegan / *Marga Santiago*



Unha vista do porto do Freixo con numerosas embarcacións / *Manolo Lores*



Algunhas das embarcacións máis pequenas que participaron no Encontro / *Manolo Lores*



A flota tradicional segue medrando / *Marga Santiago*



Tecendo redes / *Marga Santiago*



CABO DE CRUZ, UN POBO DE MAR

Colectivo Mareachea

Asociación Olláparo

A orixe

A historia documentada de Cabo da Cruz, un pobo mariñeiro cunha orixe no fondo dos tempos, comeza no século VI a.c. O castro do Achadizo¹ é un poboado castrexo que ocupa boa parte do cabo a escasos metros do mar, con poboadores que ben se poderían considerar mariñeiros, na medida en que se aproveitaban do mar para existir: consumo de moluscos e mariscos que collían na praia e mesmo peixes de rocha que non se podían coller en seco nas praias, polo que os primitivos veciños do Cabo da Cruz eran tamén pescadores.

Descrición física

No Catastro do marqués da Ensenada² contestando á 3ª pregunta do interrogatorio describen a Cabo da Cruz (antigamente, A Insúa):

O partido da Insua ocupa de largo, de N. a S., media legua, e dende leste a poñente, un cuarto de legua (isto polo ancho). A súa circunferencia ándase en hora e media. Linda polo leste e norte coa freguesía de San Cristovo de Abanqueiro e polo poñente e sur, co mar. A súa figura é de media lúa.

Cabo da Cruz pertence a Santa María do Castro, a parroquia máis nova do concello de Boiro, cuns datos do censo de poboación de 2521 habitantes no ano

1 Concheiro Coello, Angel e Vilaseco Vázquez, Xosé I. Os materiais de importación de orixe mediterranea do casro do Achadizo. Arquestudio, S.L.; ** GEPN, Departamento de Historia 1, USC. 2011

2 Agrelo Hermo, Xosé. Catastro de Ensenada. Boiro e ás súas freguesías (1753) NOIA 2007 : TOXOSOUTOS.

2000, que foron mingando ata os 2253 do censo de 2014 (IGE). Esta parroquia conta con outros lugares: Pesqueira, Banda ó Río, Aldea de Arriba (integradas en Cabo da Cruz), Esteiro, Cariño, Fontedemouro, César, Romarís e outros asentamentos formados hai pouco tempo: O Castro, Valiño, Xión.

A parroquia do Castro conta con varios quilómetros de litoral que comezan nun cruceiro preto da praia de Xió, último tramo da praia de Barraña, segue ata O Careixo, onde se ubica a fábrica de Paquito S.L, factoría de produtos do mar que comezou sendo unha depuradora de mexillón nos anos 60. O Esteiro é un núcleo con historia de tradición mariñeira, conta cun pequeno porto que pecha unha praia e daba abrigo ás lanchas xeiteiras, racús, dornas e gamelas da súa contorna.

Cabo da Cruz e o seu importante porto é a seguinte parada deste percorrido polo litoral. A actividade laboral vira cara ó porto de onde saen os barcos para o traballo diario nas numerosas bateas, propiedade dos veciños deste pobo, ademais está a actividade marisqueira tanto de explotación a pé como a flote, cuxas capturas centran a actividade da rula deste porto. O porto deportivo na parte leste da dársena de Cabo da Cruz completa os servizos que Cabo da Cruz oferta no ámbito marítimo.

A praia urbana da Ribeira Grande conforma unha pequena baía entre a punta do Campo, onde está a cruz do cabo, e a punta de Piñeirón, onde recentemente se puxo un cruceiro de capela dedicado á Virxe do Carme que mira ó mar. A praia de Piñeirón, bandeira azul



no 2014, dá paso á praia de Carregueiros, das máis importantes do concello de Boiro, tamén de bandeira azul. A pedra Rubia que separa Carregueiros e a Retorta fai de marco para o linde da parroquia que medra xa terra adentro levándonos ós lugares de César, Fontedemouro, O Castro (igreja parroquial) Romarís, Cariño e Xión, na estrada de Boiro, pechando así a media lúa que se citaba no Catastro de Ensenada.

Recunchos de interese

Todos e cada un dos núcleos da parroquia teñen o seu encanto. Nun percorrido por estes lugares pódense descubrir pequenos anacos da memoria e a historia do noso pobo.

Cariño, as dúas fontes que alí hai, unha no medio do pobo, aínda descoñecida para moita xente de Cabo da Cruz, a eira de Cariño, hoxe ocupada cun parque infantil e mesmo ó lado o hórreo de Pepito de Romero, dos máis grandes da parroquia. Romarís, hórreo e casa de labranza de José o Cuco, afastado no camiño vemos tamén o único pombal de todo o pobo. Fonte de Mouro, neste lugar está a mesma fonte de nome análogo, un pequeno recuncho de tranquilidade natural para imaxinar lendas de mouros. César, o cruceiro no mesmo centro do núcleo, é un elemento do noso patrimonio a ter en conta, tamén o hórreo do Cuco é modelo da arquitectura agraria. Esteiro, o pequeno porto devólvenos ó mar, ás lembranzas das tradicións mariñeiras. No Esteiro cargábanse as lanchas (as mesmas xeiteiras da sardiña) coa parte das colleitas que pagaban as rendas das terras aforadas para a fortaleza de Goiáns. A Granxa do Esteiro, unha posesión que os señores de Goiáns, a través da casa de Romelle tiveron na parroquia do Castro (daquela a Insua), é unha antiga casa fidalga con brasón e unha importante finca, na cal en tempos non moi remotos se producía boa cantidade de viño, a existencia de dous lagares na adega da casa así o acreditan. Cabo da Cruz, principal poboación da parroquia do Castro, é lugar para ver máis amodiño: a dársena do muelle vello con peiraos dos séculos XVIII e XIX, o muelle do vapor do XX, os outros peiraos dos últimos anos, reflicten hoxe a simbiose entre Cabo da Cruz e o mar. O castro do Achadizo, espazo moi preto do porto e onde prenderon as raíces do pobo. A punta do Campo, ou sexa o cabo da cruz, un mirador para a ría onde rompen as grandes ondas cando hai un mar de vendaval forte. O hórreo de Carreró, unha construción de indubidable feitura arquitectónica, dá entrada a Ribeira Grande. A Torre dos Canónicos no petón despois de tempo en situación de abandono, hoxe aparece restaurada polo

actual propietario que intentou manter a estrutura orixinal.

Os nomes do pobo

Non é nada difícil saber de onde sae o nome do pobo, efectivamente, no cabo hai unha cruz, outra cousa é saber a orixe desa cruz, quen e porque a puxo, dado que o nome Cabo de Cruz de moi antigo só identificaba ao cabo, punta de terra que se adentra no mar, así o acredita o cartógrafo portugués Pedro Teixeira nun mapa da ría que o nomea como entrada a Padrón no 1634.

Unha tese que explicaría a orixe da cruz na punta do cabo sería unha cristianización máis dun lugar de culto pagán. A cercanía ao castro do Achadizo podería respaldar esta suposición, e como se sabe de moitos outros sitios, o catolicismo foi poñendo cruces e facendo ermidas en lugares destacados onde se practicaban cultos de submisión a outros deuses pagáns.

O pobo, asentamento de poboación que hoxe se coñece como Cabo da Cruz, tivo, noutros tempos, varios nomes: A Insúa (partido), Loureda, Pesqueira, todos eles acreditados en diversos documentos, ás veces coincidindo no mesmo período temporal, algo lóxico pois non se cambia de nome da noite para a mañá. O partido da Insua formaba parte da freguesía de Santa Baia de Boiro e pertencía á xurisdición de Rianxo, pero o dominio sobre as terras era dos distintos señores feudais ou eclesiásticos que exercían o poder en cada tempo. Aínda que Cabo da Cruz é un nome moi usado e coñecido en moitos lugares e ámbitos, con especial recoñecemento no Cantábrico e País Vasco grazas ao Club de Remo, cando se busca no Instituto Galego de Estatística (IGE) como nome dunha poboación non aparece. Os nomes de núcleos da parroquia do Castro que o IGE indica co respectivo código son: A Pesqueira, Aldea de Arriba, Banda ó Río, Cariño, Esteiro, César, Fontedemouro e Romarís, vemos pois que Cabo da Cruz que abranguería Pesqueira, Banda ó Río e Aldea de Arriba, non consta de forma oficial para o Instituto Nacional de Estatística (INE) nin para o IGE.

A parroquia de Santa María do Castro

Cabo da Cruz era o núcleo poboacional máis importante da parroquia de Santa Baia de Boiro. A lonxanía coa igrexa de Boiro e percorrer o tortuoso camiño (a pista, hoxe estrada a Boiro, data dos principios do século XX, arredor do ano 1912,) tiña serias dificultades para que os maiores devotos do noso pobo puidesen





Imaxe cedida pola Asociación Olláparo

desenvolver o seu culto, dificultades que complicaban o traslado dos defuntos a Boiro e o seu acompañamento. Nese contexto, un grupo de fregueses da Insua promoveu, mediando o século XVII, a construción dunha capela para desenvolver moito máis facilmente o seu culto relixioso. Esta capela ou ermida foi declarada axuda da parroquia de Santa Baia de Boiro polo cardeal Paya Rico, con permiso posterior para celebrar nela bautismos, matrimonios e enterros aínda que isto non supuxo que os veciños de Cabo da Cruz renunciaran a ter unha parroquia propia. Nos primeiros anos do século XX, D. Joaquín Sánchez Vázquez un crego veciño da Aldea de Arriba en Cabo da Cruz, lidera os veciños para constituír a parroquia de Santa María do Castro fronte ao parroco de Santa Baia que se opoñía. No ano 1929, D. Joaquín Sánchez estaba de cura rexente en Boiro e aproveitando a ausencia do anterior cura que se opoñía, solicita do arcebispo de Santiago a creación da parroquia. O padre agostiño Zacarías Martínez Núñez (1864-1933), que era o arcebispo naquel momento, accede e o Boletín Oficial do Arcebispado de Santiago de 31 de decembro de 1929 publica unha Real orde que autoriza a parroquia de Santa María do Castro.

O traballo no mar e a industria

A economía do Cabo da Cruz sempre foi e segue sen-

do moi dependente do mar; como xa se dixo dende a época prerrománica e castrexa o mar foi fonte de vida para as xentes do pobo; a pesca de baixura, principalmente a captura da sardiña, e o marisqueo son actividades que se veñen practicando dende tempos inmemoriais. José Cornide Saavedra³, nunha publicación do 1774, cita 22 barcos de pesca e 2 vascotes amén da descarga de 18 00 milleiros de sardiña.

Na actualidade son as bateas de mexillón as que predominan na explotación do mar polos veciños da parroquia do Castro. O porto de Cabo da Cruz convertiuse nun dos primeiros na descarga de mexillón, sen esquecer o importante movemento no marisqueo tanto a flote como a pé e a pesca con artes menores que tamén perduran no pobo.

A economía do mar non se limitaba ó sector extractivo; a salgadura foi a primeira industria do sector marítimo que acadou unha grande importancia. Antonio Mejjide Pardo⁴ data en 1790 cando o fomentador Peregrino Riba instala a primeira salga da zona en Pesqueiras. En datas posteriores abriron outras ata acadar unhas 5 ou 6 factorías de salgadura. Cabe nomear a Antonio e Manuel Carreró, fomentadores de orixe catalá, devanceiros dunha saga familiar de moi importante traxectoria no Cabo da Cruz, cuxa familia actual aínda mantén unha vivenda no espazo que foi a súa salga preto do Porto.

Andando o tempo son as conserveiras as que toman o relevo das salgaduras para aproveitar os produtos do mar. Nos primeiros anos de 1900 instálase a primeira conserveira en Montedeira, que durante moitos anos pertenceu á familia conserveira de Vigo de José Ramón Curbera, ata que hai poucos anos a fábrica de Curbera foi vendida a Jealsa, que pouco despois pechou a factoría de Cabo da Cruz. Pita Hermanos foi outra empresa conserveira, con orixe en Vilaxoán, que polos anos sesenta do século pasado montou unha fábrica no Cabo da Cruz e no 2011 foi vendida a Conservas Garavilla e hoxe segue traballando aínda que non durante todo o ano.

Conservas Hermanos Places, con instalacións no propio porto do Cabo da Cruz, foi unha conserveira máis,

³ Cornide Saavedra, Josef. Memoria sobre la pesca de la sardina en las costas de Galicia MADRID :Jochin Ibarra,1774.

⁴ Mejjide Pardo, Antonio: Negociantes catalanes y sus fábricas de salazón en la Ría de Arosa (1780-1830). Moret: 1973.



neste caso, propiedade duns veciños do pobo: Pepito e Ricardo Places Sánchez. E xa rematando este apartado, Paquito S.L. que comezou sendo unha depuradora de mexillón nos anos 60, é hoxe unha moderna empresa transformadora de produtos do mar situada na punta do Careixo no Esteiro. Outras empresas máis modestas de cetáceas, depuradoras e comercializadas de peixe, completan o tecido das industrias do mar de Cabo da Cruz.

Apartado propio para as carpinterías de ribeira. Foron moitos os talleres de carpintería que ao longo dos anos desenvolveron a súa actividade no pobo. Os mestres carpinteiros que neles traballaron crearon verdadeiras estirpes na construción naval en madeira, como exemplo hai que citar os Places, carpinteiros de varias xeracións, que moldearon as formas das embarcacións tradicionais que navegaron en augas do Cabo: lanchas xeiteiras, racús, dornas -principalmente de construción a tope-, e crearon unha embarcación única como é a gamela de Cabo da Cruz: o mestre carpinteiro Pepito Places construíu no 1947 a Esperanza, última das gamelas de Cabo da Cruz.

O traballo da terra

Aínda que Cabo da Cruz sempre tivo dependencia do mar, tamén é certo que o agro, o traballo da terra, tivo a súa importancia a través da historia, só temos que ver o minifundismo no que está o agro hoxe en día, para darnos conta da importancia que tivo en moitos fogares da parroquia do Castro o cultivo dunha leira por pequena que fose.

No antigo réxime, os labradores da parroquia do Castro cultivaban as terras dos dominios feudais e dominios eclesiásticos que llas tiñan aforadas polo que pagaban unha importante parte da colleita “seis ferrados de trigo, seis de centeo e unha galiña anuais” era a “carga ou pención” dun foro redimido en maio de 1911. As rendas dos foros que os labradores de Cabo da Cruz (da Insua) tiñan cos dominos das terras, pagábanse ós dominos eclesiásticos como o convento de monxas de Velvís, ó priorato da Mercé e tamén ós señoríos de Goiáns, Montesacro e Maceda en Ourense, este último como consecuencia dos lazos familiares que levaron a que o señor de Goiáns e o conde de Maceda fosen a mesma persoa: Juan José Caamaño y Pardo (1761- 1819).

Coa derogación dos foros, moitos dos labregos aforados fixéronse donos de pleno dereito das terras que traballaban, o que significou unha mellora na calidade

de vida destes veciños e por extensión do pobo da parroquia do Castro. Unha época na que o traballo na terra foi un puntal para a economía e o sustento do pobo foron os anos previos á guerra civil e os duros anos da posguerra, os anos da fame, ata os anos 60 do século pasado, cando aumentou a emigración dos homes e mozos cara ás Américas ou embarcaron en barcos das distintas pesquerías, principalmente na pesca do bacallau.

A intercomunicación con outros pobos

Hoxe a vía de comunicación de Cabo da Cruz e a súa contorna desenvólvese pola única vía terrestre que é a estrada a Boiro, pero hai que lembrar que esta estrada se abriu a primeiros do século XX e que antes o camiño a Cabo era unha simple correioira non fácil de transitar, sobre todo nos duros invernos da época. Así as cousas, o movemento de mercadorías e persoas do Cabo da Cruz valeuse do mar; os outros pobos e vilas da ría de Arousa eran os destinos dos movementos de viaxeiros e mercadorías do pobo, principalmente Vilagarcía que era o porto principal de tráfico marítimo con destino ou orixe no Cabo da Cruz. Os barcos Ría de Arosa I e Ría de Arosa II mantiñan un servizo regular diario, se o tempo o permitía. Era soado o embarque dos reemprazos dos quintos que no medio de sonoros foguetes iniciaban a súa incorporación ás filas do servizo militar no cuartel de instrución do Ferrol del Caudillo durante a dictadura. Os vapores Ría de Arosa tamén eran a vía de saída dos mariñeiros que na estación de tren de Vilagarcía collían rumbo ó portos de Vigo, A Coruña e outros portos de embarque para a navegación de altura na pesca ou mariña mercante. Non se pode esquecer unha serie de barcos de viaxeiros e transporte de armadores locais que tamén operaron no porto de Cabo da Cruz: Delfín, Dichosa e Mary Laura eran motoras mixtas de pasaxe e carga; Manolo, J.D. (Vicente), Hermanos, Carmen eran galeóns, os dous últimos propiedade dos Carreró, que se dedicaban ó transporte da sardiña.⁵

No tocante ó transporte en terra, eran os carreteiros os que facían o labor, dende coller as mercadorías no porto e distribuílas polo pobo, ata facer carretos de calquera tipo pola zona: pedra, area, madeira, etc. Queda na memoria do pobo os máis de vinte carreteiros que nos anos 50-60 do século pasado transportaron a pedra para a construción da capela do Carme no Cabo da Cruz.

⁵ Antón Vidal e Xerardo Triñanes, Coord. : Gamela de Cabo da Cruz; ó socairo da historia. Asociación Cultural e de Tradicións Mariñeiras “Gamela” : 2003.



AROUSA DE NOITE: MOSAICO DE LUCES

Colectivo Mareachea

Sole Rei

A ría de Arousa, espectacular paisaxe de mar con gotas de terra deixadas caer a chou para formaren illas, illotes, cons..., paisaxe de terra con longas labaradas de auga que amornecen a costa. Ría da Arousa, paisaxe de agasallo para desfrute das xentes, esta e moito máis é Arousa de día: unha marabilla.

Arousa de noite; nas noites de Arousa vemos moi claramente un verdadeiro mosaico de luces. Na noite calma ollamos resplandores de cores que semellan saltar do mesmo fondo das puras augas da ría. Acó aparece un fulgor cal lostrego vermello! Acolá, fulgores verdes que saen ordenados cal disciplinados vagalumes que visten as súas mellores galas de cor para transmitir unha mensaxe de paz na noite queda: comezamos a ollar AROUSA DE NOITE.

Poñémonos en marcha e quedamos parados, atentos, na punta do Campo no Cabo da Cruz, estamos no fondo da ría, mesmo, mesmo fronte á grandiosa entrada que gardan Sálvora e San Vicente (*Ai Sálvora, ai san Vicente, ai Sálvora boca da ría*). Esta noite é das últimas do mes de San Xoán –hai moitas máis durante o verán para este desfrute-.

Ollamos á nosa dereita. O espectáculo comeza, luces

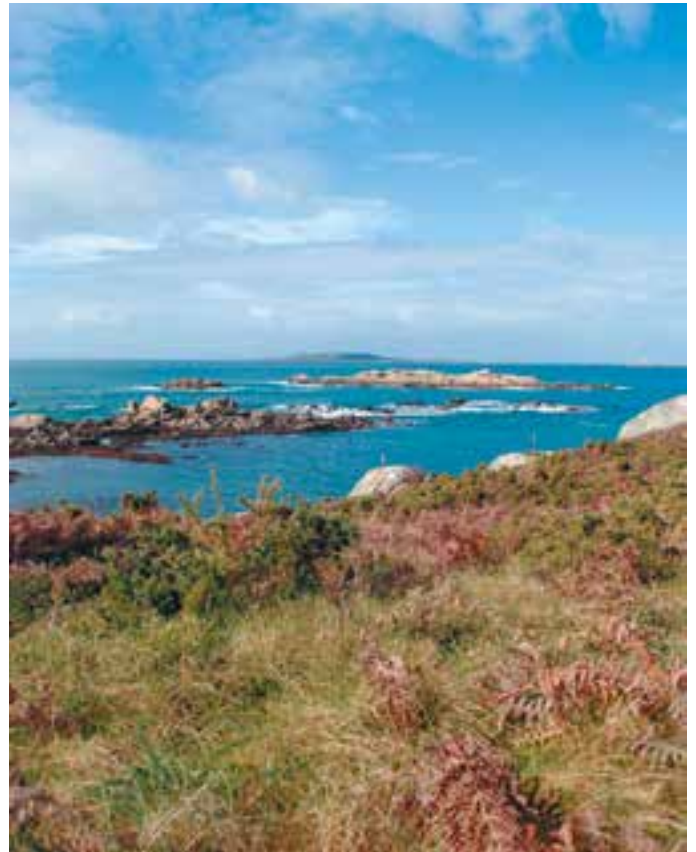
no peirao que temos máis preto, o vagalume púxose un traxe verde e descóbrese a un ritmo lento, pausado; “déixate levar, abandónate”, parece dicirnos. Máis lonxe, no fondo da enseada de Barraña, o flash vermello do porto de Escarabote trocanos de rumbo e saímos en ruta de abano cara á nosa esquerda. A verde luz do porto do Caramiñal fainos lembrar os desembarcos en “A Vila” das xentes doutros pobos que faciamos as travesías no “vapor” ao mando do Sr. Isaac, o seu patrón, unhas veces con leve marusía do nordés nos veráns ou, xa non tan leves, mareiras do inverno. Un lóstrego vermello fainos acordar á realidade, repítese tres veces, é a ostreira en Cabío. Este sinal avisa do cambio de garita, paseo marítimo de Carregueiros, imos amodo, non paramos, as augas claras na leve escuridade reflicten a luz do cuarto mingunte da lúa que tamén percorre a ría no sentido inverso ao noso, erguemos a mirada ao fronte, o baile de gala que os vagalumes de cores están a representar para nós segue a ser un deslumbrante mosaico nesta noite; o Sinal do Maño asoma, se cadra coa timidez de ser unha humilde boia, mesmo cando de seguido a illa de Rúa desvela o seu poderío de fortaleza con potentes fulgores de vermello e branco dende a granítica altura onde se asenta o seu faro, que esnaquizando a calma do silencio dá gritos de aviso: coidadiño, coidadiño!



Parade quietos, sentade aquí nas rochas da “pedra Rubia”, atentos, aló moi lonxe, fitade un chispaciño verde, case non se ve, semella que o noso amigo o vagalume que está de garda nos Carreiros está canso, pero aínda é quen de marcar o rumbo aos mariñeiros de Castiñeiras e Ribeira que pasan seguro pola “pedra do Sargo”: teñen vía libre. Non nos decataramos, pero pasamos moi preto o “Sinal do Castro” estaba intentando comunicarse con nós: tres destellos vermellos, outros tres e tres máis.....levantade a vista hai que mirar máis alto, hai que mirar *ata a mesma porta da ría*. A branca luz do faro de Sálvora fai de guía e presentación da Arousa para os viaxeiros que chegan alén do mar e cos destellos da súa luz escribe no medio das estrelas un saúdo de cordialidade : *benvidos á ría da Arousa, a marabilla do mar na terra*.

Voltamos a nós mesmos, de Sálvora damos un pulo e, atravesando a luzada na noite, caemos en San Vicente, outra garda da ría xa na costa pontevedresa da Arousa e os luminosos vagalumes das augas poñense en ringleira pola banda de estribor, case todos con vistosos traxes verdes, vannos guiando cara ao fondo da ría: o Pombeiriño é o primeiro que nos manda máis para o medio do canal; os Mexos de luz branca forma parella coa cor vermella da luz do sinal do Castro; Pedra Seca enfronta a súa verde mirada coas laparadas multicores do faro de Rúa; o Ter en verde dá animos para seguir penetrando na ría; Punta Cabalo ponse de punta en branco para descubriros A ILLA, así con maiúsculas, A ILLA, tesouro da ría ao descuberto.

Trocamos de Posta e imos para a punta do Chazo, aquí quedaremos tempo, estaremos atentos, hai motivos, podemos virar un pouco a cabeza e sorprender a todos os vagalumes do mar que intentan agochar os seus traxes de festa pero moi axiña volven descubrirse orgullosos do festival de luz e cor que representan toda a noite. Xa entramos no último cadrante do compás, os Moscardiños de vermello fai garda da illa da Bensa e dos Baos como se tratase de impedir que se rompa a beleza deste conxunto natural que por si só paga a pena ver coa tranquilidade que dá o lusco e fusco de calquera tarde do ano. O Seixo, catro vagalumes de verde dan brincos sobre as ondas do mar de Vilanova e deixan camiño para o porto de Vilagarcía. A boia de Aurora ten detrás do seu manto de luz a illa de Cortegada, que se achegou a Carril para deixar saír ao río Ulla que trae nas súas augas historias e lembranzas de terra adentro para o mar da Arousa cun primeiro recado para as ilustres terras de Rianxo do lado norte e Carril no sur.



A illa de Sálvora vista desde San Vicente do Grove / S. Rei

“Os cóbados no varandal”

*Atopamos esta madrugada
Na gaiola do Mar
Unha illa perdida*

*Armaremos de novo a gaiola
Vai a saír o Sol
Improvisado e desourentado*

*Xa temos tantas estrelas e tantas lúas sumisas
que non caben no barco nin na noite*

*Xuntaremos paxaros sin xeografía
Para xogar cas distancias
Das súas ás amplexadoras*

*E os adeuses das nubes
mudos e irremediabes*

*E armaremos unha rede de ronseles
Para recobrar as saudades
Co viaxe feito
Polos ouceanos do noso corazón*

DE CATRO A CATRO
Manoel Antonio, Poeta do Mar





EMBARCADOS

Colectivo Mareachea

“Intencións”

*Encheremos as vela
c`a luz naufraga da madrugada
Pendurando en dous puntos cardinaes
a randeeira esguia
d`o pailebote branco.
C`as suas mans loiras
acenan mil adeuses as estrelas*

Manoel Antonio

Documentación necesaria para embarcar: certificado de boa conduta (oficialmente, de antecedentes penais), certificado de nacemento, autorización paterna e dúas fotos. Con estes documentos acadábase a libreta de inscrición marítima, xeralmente antes da maioría de idade e, en moitos casos, con 14 ou 15 anos, e xa estaba un listo para embarcar, ir “navegar,” dicíamos os máis novos.

Embarcados. Con esta palabra queremos facer unha pequena lembranza daqueles mozos e homes do Cabo da Cruz que durante longos anos traballaron encima de, practicamente, tódolos mares e océanos do mundo para sacar “a frote” as súas familias e con iso mellorar o nivel e calidade de vida do noso pobo.

Embarcamos, pois, en parte da nosa historia como pobo mariñeiro e navegamos hoxe cos nosos mariñeiros de sempre no mar chan dunha folla de papel. Esta travesía na memoria mariñeira vai ser breve,

non caben nesta “carta” tódolos rumbos seguidos polos nosos mariñeiros, navegaremos nalgúns dos barcos en distintas pesquerías e mares.

Ó bacallao, Terranova

As frías augas do mar de Terranova, os xeos nas costas de Grenlandia, os fríos ventos das norteñas costas de Noruega foron os taboleiros nos que os mariñeiros do Cabo da Cruz desenvolveron o seu xogo do traballo pola vida, pola súa vida e pola das súas familias.

Os barcos da PYSBE (Pesquerías y secaderos de bacalao de España), fundada en Donostia, (San Sebastián) eran a segunda casa, ou a primeira porque estaban máis tempo embarcados que en terra, para os mariñeiros do pobo. A ruta de Cabo da Cruz a Pasaiá en Donostia traducíase nunha singradura máis das campañas bacallaeiras, os barcos transformábanse en autobuses e o mar solidificábase nunha senda de montes e vales tal cal ondas do, ás veces visible, mar Cantábrico. *Huracán, Virazón, Mareiro, Céfiro, Tifón, Vendaval* son algúns dos barcos desta armadora dos que seguro se lembran aínda hoxe en Cabo da Cruz.

A PEBSA (Pesquerías del bacalao S.A.), con sede operativa no porto da Coruña, colle o relevo da PYSBE. As primeiras campañas dos barcos da PEBSA fanse no 1948 cos “Santas”, serie de barcos clásicos, eran uns doce barcos desta tipoloxía e nome, citamos algúns dos últimos desa frota: *Santa Regina, Santa*





O mercante Charola de Cespón no ano 1924

Matilde, Santa Mónica, Santa Elvira. Mariñeiros de Cabo da Cruz navegaron nestes barcos e, posteriormente, nos xa modernos ramperos: *Dianteiro, Brincador, Esquíu...*

Costa de Labrador e o *Costa de Terranova*, da armadora Ojeda, son unha parella de bacallaeiros das poucas que ían quedando. Quedaría por falar doutras empresas como a COPIBA e outras parellas de barcos do bacallau, pero non nos cabe dúbida que alá onde navegaron os mozos e homes do noso pobo deixaron constancia da súa profesionalidade a bordo: contramestres, xefes redeiros, salgadores, mecánicos, patróns.

A entrada nos portos de Saint-Pierre ou de Saint Johns eran as novas máis esperadas polas tripulacións no que significaba un breve descanso das duras



Regatas en Cabo de Cruz

tarefas de a bordo, diversión e tamén o máis emotivo; recibir cartas da familia, moitas veces coa boa nova do nacemento dun fillo, que tardarían algúns meses en coñecer. A volta dos bacallaeiros ao seu pobo no remate das “mareas”, principalmente no nadal, convertíase nun acontecemento social que inzaba de alegría ás familias e achegados dos mariñeiros. O éxito do baile dos “bacalladeiros” que os homes e mozos que estiveran embarcados organizaban no local do “cine de Chameira”, daba fe pública do ambiente de festa no Cabo da Cruz.

Na Pescanova

En 1961 a Compañía Pescanova S.A. constrúe o Lemos, primeiro conxelador do mundo, segundo fontes da propia Pescanova, poucos meses máis tarde poñen no mar outros buques da serie “castelos”: *Castillo de Andrade, Castillo de Pambre, Castillo de Doncos...*

O Lemos fai a súa primeira campaña na costa atlántica de América do Sur: Uruguai, Arxentina, ...e sela as bodegas en poucos días. O *Andrade* sae para Sudáfrica, pero a altura de Namibia xa completa a carga e regresa a Vigo. A compañía armadora dá nome á nova zona de pesca e comeza no pobo unha frase de despedida “ marcho para navegar á pescanova”.

Hai un barco que debe ter un sitio propio nestes texto, o *Galicia*, buque factoría de Pescanova, trátase dun vello barco de pasaxeiros, o *Alfonso XIII*, despois *Habana*, reconvertido en factoría conxelador para traballar o peixe que capturaban unha frota de pesqueiros. Os últimos anos de servizo do *Galicia* foron no banco canario-sahariano onde daba servizo ós pequenos pesqueiros do polbo. Outros (e non todos) barcos da Pescanova que tamén están na lembranza da memoria colectiva son: *Vimianzo, Sil* e tamén o *Manuel de Falla, Estreito de Rande*, doutros armadores.

O porto de Walvis Bay foi lugar de repouso dos mariñeiros do Cabo da Cruz que estiveron activos na frota que pescaba en Namibia ata os anos 90 cando a frota española foi expulsada daquelas augas. Lembrar un partido de fútbol internacional entre galegos e portugueses no cal gañaron os portugueses coa revancha dos galegos na festa celebrada a bordo do barco portugués.

Un último apartado nesta zona de pesca temos que dedicarllo a un barco no que tamén estivemos xente





de Cabo da Cruz: o *Marbel*, un barco de 1300 Tm, 75 metros de eslora e 2000 C.V. Botado no 1969, era un habitual do porto de Walvis Bay, faenaba en augas de Namibia. O *Marbel* foi protagonista dun naufraxio dos máis tráxicos de Galicia co resultado de 27 mortos.

Na tarde do 27 de xaneiro de 1978 o *Marbel* sae do porto de Vigo, unhas catro horas máis tarde cando xa rebasaran as Illas Cíes unha explosión no motor principal déixaos á deriva. Aquel día o temporal era terrible, o barco deriva cara ás Cíes e horas máis tarde naufraga, e rompe en pedazos batendo contra as rochas da illa de San Martiño. O resultado da desgraza: 27 mortos e 9 supervivintes que conseguiron acadar terra.

O sábado 28 a mala nova chega a Cabo da Cruz onde causa unha grande tristura e profundo lamento. Na marea anterior (do 24 de maio ao 2 de decembro do 78) do *Marbel* a Namibia foramos varios os veciños de Cabo da Cruz os que compartimos meses de mar e amizade cos compañeiros do Morrazo vítimas do naufraxio.

Na mariña mercante

Imos pois a unha navegación e un traballo moito máis levadeiro que a pesca “nin punto de comparanza“ dicimos os que “padecemos” o traballo da pesca e tamén os que “vivimos” a navegación mercante. Barcos de pavillón nacional, buques de bandeiras europeas: alemáns, daneses, suecos, noruegueses e outros tiveron a bordo os nosos mariñeiros do Cabo.

Son moitas as compañías españolas que acolleron a mozos e homes do noso pobo, neste breve traballo non podemos citar a todas pero si a unha que, por dous motivos distintos, tivo repercusión en toda a flota española, en xeral, e no Cabo da Cruz, en particular, a flota de CAMPSA (Compañía Arrendataria de Petróleos S.A.).

No ano 1979 CAMPSA ten unha frota de 45 buques, en setembro dese ano, 39 destes barcos presentan solicitude de folga legal, paralelamente naqueles días estábase negociando o primeiro convenio colectivo para a mariña mercante, como era de esperar, ANAVE, a patronal do sector non estaba por facilitar as melloras laborais que as tripulacións demandaban, o que levou á primeira folga xeral na mariña mercante logo de 40 anos de sometemento

da frota pola lei penal e disciplinaria da mariña mercante. Vintecatros dos trinta e nove barcos de CAMPSA comezan unha folga ao mesmo tempo que outros moitos barcos doutras compañías, uns, estando xa en porto e outros, que están navegando entran no porto máis cercano para amarrar.

Anos máis tarde, outro buque de CAMPSA aparece nos medios de comunicación cun protagonismo tráxico: o 26 de maio de 1985 o *Camponavia* está operando nos pantaláns da refinería de CEPSA na baía de Alxeciras, preto del o *Petrogen One*, de bandeira panameña, en labores de descarga. Ás 11 da mañá dese día, domingo 26 de maio de 1985, produciuse unha explosión neste último buque que alcanza ó *Camponavia* que explota tamén quedando destrozado e perecendo doce dos seus mariñeiros, un deles natural e veciño do Cabo da Cruz.

Outra frota de navegación na mariña mercante foi aquela de “bandeira pirata”, máis singularmente panameña e liberiana. O *Birkall* da compañía Birkall Shipping Corp. de Monrovia (Liberia), *BulkCarrier* de 12570 Tm, con matrícula de Monrovia (Liberia), acolleu a moitos mariñeiros do Cabo da Cruz, ben seguro que aínda hoxe estes tripulantes do *Birkall* lembran as súas vivencias nos diversos mares e portos que arribaron. Outros nomes deste buque foron *Schrim* e *Prassa*.

O *Sierra Aracena* navegaba desde Puerto Deseado na Arxentina para Vigo, na súa tripulación tiñamos tamén a xente do Cabo da Cruz. Era un dos sete barcos de Marítima del Norte de bandeira panameña, facía pouco que a compañía española cambiara a bandeira nacional dos seus barcos popa. Efectivamente, nesta travesía do Atlántico, o primeiro maquinista do *S. Aracena*, era de Cabo da Cruz.

A historia dos nosos mariñeiros navegando e traballando en tódolos mares do mundo non colle neste pequeno texto, ben merecería un traballo máis extenso: as súas vitorias, as súas derrotas, as alegrías, as tristuras, as súas lembranzas, as súas esperanzas, en definitiva, a súa vida a bordo.

“¡Oh a miña voz condecorada coa insignia mariñeira: sobre o corazón unha áncora, e sobre a áncora, unha estrela, e sobre a estrela, o vento, e sobre o vento, a vela!”

Rafael Alberti



A GAMELA DE CABO DE CRUZ E OUTRAS TRAVESÍAS

Francisco X. Fernández Naval

No ano 2002, a Asociación Cultural e de Tradicións Mariñeiras GAMELA de Cabo da Cruz, a mesma que organiza este XII Encontro de Embarcacións Tradicionais, publicaba o libro “Gamela de Cabo da Cruz, ó socairo da historia”. Eran varios os traballos que reunía o volume: *Anacos da carpintería de Ribeira*, asinado por Gerardo Triñanes; *Construción da Esperanza –Liberdade; Embarcacións tradicionais no porto de Cabo da Cruz*, inventario elaborado por Antón Vidal; *Artes e aparellos*, escrito con mestría por Pepe Sieira. Daquela a Asociación pediulle ao amigo e escritor Francisco X. Fernández Naval un texto que recollese a historia da carpintería de ribeira no litoral da parroquia, acompañado de imaxes da fotografía Maribel Longueira. O artigo, que encabezaba o libro, tiña por título *A gamela de Cabo da Cruz e outras travesías*. A Asociación Cultural e de Tradicións Mariñeiras GAMELA, considera que aquel texto representa, aínda hoxe, un referente emocional e de memoria que convén ter presente, por iso, para facilitar o acceso a el á xente máis nova ou chegada de fóra da parroquia, acordou incorporar aquel texto, como achega propia, ao número da revista *Ardentía* que será presentada no trascorrer dos Encontros. O texto someteuse a unha corrección lingüística, en base a normativa vixente na actualidade. Dende entón faleceu Xosé Triñanes, memoria e soño de futuro, a quen se debe o esencial desta invocación. O resto, permanece.

A gamela de Cabo da Cruz e outras travesías

A Francisco e Ramón Places, berces da estirpe.

A Xosé Triñanes, in memoriam.

Aos amigos da Asociación Cultural e de Tradicións Mariñeiras Gamela.

Aos que viven o mar e os seus carreiros e a todos os que, con esperanza, manteñen vivo o remol da liberdade.

*“N-a fasquía d’os barcos anónimos
postos a flote pol-a madrugada
estraviados no roteiro d’o serán
persistiron sempre
a mesma foula e o mesmo ronsel”*

Manuel Antonio. *Travesía*.

Ondas do mar amado, razón de ser dunha estirpe de mulleres e de homes que soñaron o mundo dende os peiraos das ausencias, dende os areais do argazo e do berberecho, dende a fartura das latas de conserva, nos días do carroto, nas horas dos cantares retranqueiros, nas velas que alguén bautizou como místicas, velas recortadas contra un horizonte de escumas e pedras, de voos mariños e lances de touliña. Quillas que navegaron un mar aplacado, ao que durante anos quixeron roubar a dignidade e a memoria, que houbo un tempo no que as lembranzas foron a mallentada, tempo en que o único dereito era o esquecemento. Esperanza. Esperanza ou liberdade de ser, de vivir e respirar este mar que se prolonga máis alá do Noro e da Vionta, mar no que caben todos os mares que abrangue a estrela do compás, ollada que espreita un soño no ronsel de occidente, máis alá do crepúsculo, onde o sol dá a volta acompañado da intermitencia estrelecida dos faros, de todos os faros desta costa: o de Sálvora, o da Punta do Cabalo, o da illa de Rúa, o de Pombeiro ou o de Corrubedo, nese longo cabo que semella estirarse coma un salouco de serea, acaso a mesma que foi mascarón bébedo de horizontes e que hoxe pendura adormecida, na súa realidade de caruncho, nunha parede do pazo de Sálvora,

*“O faro de Corrubedo
co seu ollar largasío
¡Ai amor! púxome medo.”*

mar de temores e, sobre todo, mar da vida, proas nas



que navegan os corazóns e as ilusións dos homes, tímóns afeitos a se afirmar nas ondas, a non dubidar nas viradas, nas do mar e nas da vida, velas cumpridas de ventiños leves.

A historia da carpintería de ribeira en Cabo da Cruz vén sendo a crónica dunha saga, un tronco inicial do que nacen, coma gallas ou cadernas, as vocacións que aínda hoxe se manteñen, que hai moito de vocacional nesta profesión, moito de amor e de sabiduría, que a vida dos homes do mar, a mantenza familiar, dependían da fasquía do barco, da súa feitura. “Viste ben”, dirían ao ver a nave rematada, ergueita sobre as cuñas, agardando para ser bicada polas ondas.

Todo semella iniciarse cos irmáns Francisco e Ramón Places Fernández, que emprenden a actividade no estaleiro do Chazo, alá polo ano 1890. Quizais aprenderon eles dos carpinteiros do Freixo, que viñan aquí a construír embarcacións por encarga. Estes do Freixo serían a memoria daqueles especialistas e artesáns que chegaron de Italia, nos últimos anos do século XIII, reclamados por Xelmírez para deseñar, construír e aparellar as galeras da que sería a primeira armada peninsular; barcos cos que protexer Compostela dos piratas do norte e do sur que cada ano, coa primavera, penetraban nas rías e incendiaban as aldeas do litoral. Os italianos traerían canda si os instrumentos do oficio, o dominio das fiadas e balderas e unha canción nos labios, tal vez a de Arnault Daniel, xoglar primeiro e trovador, protexido de Ricardo Corazón de León e amigo de Bertran de Born, ao que Dante denominou “*mellor artesán do falar materno*”. Este Arnault Daniel, para explicar a súa labor poética tomaba como exemplo a arte da carpintería: “*Nesta melodía graciosa e alegre/ fago palabras e cepilloas e desbástoas/ e serán verdadeiras e certas/ cando por elas teña pasado a lima*”.

Con eses mestres do Freixo, herdeiros de tanto saber e de tanto pasado, axiña aprenderían Francisco e Ramón, que pronto emprenden o traballo por conta propia, logo de facer seu un oficio no que o aprendiz debe estar atento, que un bo mestre garda o seu segredo, ás veces ata o extremo de morrer sen chegar a transmitir aquilo que daba personalidade e carácter aos barcos feitos da súa man. “*O barco lévase na cabeza*”, iso debían pensar, memorizando o ser das tres cadernas esenciais, a maestra, a de proa e a de popa, sen as cales non é doado elaborar o modelo e artellar a estrutura. E acaso escoitarían dicir a algún mariñeiro curtido en travesías “*canta máis quilla máis milla*”,

imaxinando naves de quilla prolongada e proa e popa lanzadas para abrir as ondas. Proseguirá logo o labor a saga familiar: Faustino, Manuel, Emilio, Andrés, Xesús e Francisco; Pepito, Manuel e Ramón Places Miguéns, fillos e netos de linaxe, xunto aos que é obrigado nomear a Luis Triñanes (*O Fanado*), Mauro Silva Carreño, e tamén a Xosé Triñanes Domínguez e o fillo Xerardo, xunto a todos cantos con eles traballaron e traballan.

A construción do *Guadaira*, veleiro de tres paus e encarga de Luís Orellana, anmador andaluz, aínda palpita na memoria comunal como o fito máis importante da construción naval na parroquia ou quizais na ría. Trasatlántico, así o define Xosé Triñanes, xa que o buque cruzou o océano e navegou ata Brasil, coas súas concavidades repletas de mercadorías e anhelos. No río Amazonas, mentres sorteaba illas á deriva, humidades equinocciais, lóstregos de plumas e espellismos de cores irisadas, mentres soñaba coa fartura do regreso, atacouno a broma, que non é brincadeira, senón molusco, tamén el con nome latino que evoca paixóns náuticas, “*teredo navalis*”, que gusta das frebas das madeiras, que as perfora coma un berbequí, abrindo galerías adornadas que chegan ata a cerna, causando grandes destrozos no casco e nas cadernas. Esa é a razón pola que antes queimaban as embarcacións que xa non estaban en uso. Tiña o barco unha eslora de 37 metros, 7,80 de manga e un desprazamento de 400 T.R.B. Os cálculos da estrutura foron realizados por Francisco Places, axudándose dun libro de construción naval. Ese libro, que aínda se conserva, con debuxos e anotacións de man inexperta nas cubertas interiores, titúlase: “*Tratado práctico de Arquitectura Naval. Exposición dos principios necesarios para a construción de buques de guerra e mercantes; así de vela, coma vapores de madeira e ferro, con motor de rodas ou hélice. Obra escrita en francés por M.M. Mazandier et Lombard e verquido ao castelán polo enxeñeiro da armada D. José Barrera y Ariño*”. Este tratado de 1853, é considerado, aínda hoxe, como unha enciclopedia de saberes en que se formaron xeneracións sucesivas de carpinteiros de ribeira.

O **Guadaira** sería botado en 1922. Lémbrese que o día amenceu feliz e axiña se transformou en festa, congregando aos veciños da propia parroquia e das restantes da bisbarra. Alguén acorda que nunca se viu tanta xente polo mar abaixo, como na botadura do **Guadaira**. Alí estarían os carpinteiros todos, e as rapazas que traballaban nos almacéns de salga,



dando continuación ás festas e aos bailes que viñeron celebrando durante os meses que durou a construción da nave. Naqueles bailes, angaiolados polo ritmo do acordeón de Francisco Suárez, que tiña por alcumes O Protestante ou O Farrista, que estivera en Buenos Aires e que aprendera a tocar de oído escoitando a radio, formábanse parellas que, xa contra a noite, soñaban e rían baixo a luz dos candís, procurando enfiar o apunte do botín e da alpargata co teimudo compás dunha polca ou coa cadencia de abalo e de devalo dun valse, levado sobre o estaribel de pranchas do sollado ou sobre a terra pisada do taller, que sería ao aire libre, ao final da avenida dos plátanos que, daquela, chagaban á ribeira. E alí, á beira das cadernas, durante semanas, as cintas de cuberta e os bancos, o cepillo e a goiba serían testemuñas de amores e desamores, de palabras nunca ditas e de olladas cativas, entre o recendo a brea dos calafates e o denso alcatreo dos argazos. Quizais foi dese xeito, medrando ao son das rumbadeiras, curtíndose no afiado delirio de alalás e de aturuxos, que o **Guadaira** se transformou no barco de todos, ou cando menos, no barco de todos os soños.

O Chazo, situado na beirada, diante da capela do Carme e San Luís, era un bo lugar para armar embarcacións e botalas ao mar, aproveitando as boas mareas. A técnica sería semellante á cantada polo trovador Joam Zorro, na cantiga CCCLXXXIII da Vaticana e que ben podería ser coma un himno dos carpinteiros facedores de naves:

*En Lisboa, sobre lo mar
barcas novas mandei lavar,
ai mía senhor velida!*

*En Lisboa, sobre lo ler,
barcas novas mandei fazer,
ai mía senhor velida!*

*Barcas novas mandei lavar
e no mar as mandei deitar,
ai mía senhor velida!*

*Barcas novas mandei fazer
a no mar as mandei meter,
ai mía senhor velida!*

A festa do Carme do Chazo foi sempre o segundo domingo de agosto e tamén ese día habería festa, cantaríase a popular *Non te quero por bonita* e outros cantares novos ou vellos do país, e se cadra unha

parella, máis animosa có resto, estrearía a cuberta dun barco como o *Guadaira* ou o *Soberano*, bailando a *Riveirana* sobre as bancas recén postas. Aínda hoxe, cando o devalo, apréciase a rampla de pedra para as botaduras, se ben o taller sería de chan terreo e nel irían medrando os barcos, principiando sempre pola quilla, completada co codame e co dodaste, coa estrutura repousando na firmeza das escoras e os tornos. Andarían arredor os rapaces, ocupados en endereitar os cravos, aprendendo as palabras do oficio, atentos aos airiños e os ventos que secan, e á lúa que invita a visitar a fraga, mellor nos días invernízos, en tempo e hora de pouco sol, de pouca lúa e de pouca luz, que daquela é cando menos sofren as árbores, que están coma sen sangue, anestesiadas ou durmidas. Escoitarían falar do *raio de Xúpiter* e aprender que ese é o nome que se lle dá a unha forma de unir o codaste coa quilla. Acaso sentirían mágoa ao escoitar dun mestre a quen admiraban e que os ollaba de esguello, dicir que: “*é mellor facelo que mandalo*”. Soñarían con ter na man as ferramentas de nomes sonoros e escuros, eses nomes que definen unha tradición anterior á propia historia: aixós, formóns, trados, aixolas, garlopas, sarxentos, serra de aire. E é que sabemos, dende que se escribiu o *Kalevala*, ese grande poema que refire a fundación de Finlandia, que as naves fanse con madeira e con palabras máxicas, lenda esta, ou memoria, que resulta ser común a todos os mares.

Esta historia merece ser contada, xa que refire o inicio da profesión nos tempos primixenios e aínda que é mito ou fábula nórdica, de aires e aves azuis coma o frío, sábese que a feitura da dorna deriva de embarcacións daqueles mares que durante varios meses do ano non son máis que xeo e invernia, polo que é posible que sexa este un asunto máis noso do que a simple vista puidera parecer. Sucedeu que Wäinämöinen, o mago cantor, un dos heroes do poema –protagonismo que comparte con Ilmarinen o ferreiro, Lemminkäinen o namorado, Kullervo o de destino trágico ou a fermosa Pohjola– andaba a construír a que sería primeira nave daquel mar. Tala árbores no tempo, canta e, mentres o fai, sente que as árbores lle entregan os seus segredos, palabras que só el escoita, pero que explican o ser distinto da bidueira e do umeiro, da nogueira e da faia. E así, seguindo os consello dun carballo, arma e coloca a quilla e axiña decide construír a proa. Pero fáltanlle tres palabras que non coñece e que ningunha árbore, nin paxaro, nin cervo ou fonte, nin vento ou lóstrego lle desvelan. Na súa procura, inicia unha viaxe que o levará máis





alá do tempo e do mundo das sombras, ata que dá con Kaleva, o pai de canto existe. Kaleva durmía no centro do seu labirinto dende o principio dos séculos e del brotaban as árbores todas dos bosques e das selvas e Wäinämöinen debe cortar coa espada as raíces que nacen do corpo de Kaleva e cando chega a el, espértao colocando na súa boca a lanza de ferro forxada por Ilmarinen. Kaleva revólvese irado, pero entón o heroe empeza a cantar. O canto aplaca o ánimo do deus, transforma a cólera en sorriso, as tebras en luz, ata que Kaleva, engaiolado, desvela as tras palabras, esas tres palabras primordiais coas que é posible construír a proa dunha nave.

Unha das figuras máis mitificadas da saga familiar dos Places foi Faustino, sen dúbida o máis preparado dende o punto de vista técnico. Aínda novo emigra a Francia e, nos estaleiros do Garona, chega a coñecer os segredos da construción naval, traballando na sala de Gálibo, onde se fai o trazado das embarcacións e onde se aprenden as palabras necesarias. Regresa ao principio da segunda grande guerra, e instala o seu taller en Triñáns. Alí forma a futuros carpinteiros, xa que el é xeneroso de nacemento e non ten reparo en transmitir canto sabe. A formación faise na xornada de traballo, pero tamén pola noite, á luz do carburo. Alí aprendeu Xosé Triñanes a construír modelos,

desenvolver a escala os medios cascos e a trazar a liña dos barcos novos.

Non había moita xente traballando daquela. Pocos mariñeiros podían pagar unha embarcación nos primeiros anos da década dos corenta do pasado século. Foron malos tempos para a xente do mar, cando un cesto de nécoras se cambiaba por catro espigas de millo. Ou quizais eran malos tempos para a xente toda e tamén, por suposto, para os carpinteiros de ribeira, que un barco faise por encarga, sempre de acordo co que demanda o cliente, normalmente un *patriano*, que vén sendo patrón e propietario a un tempo. Nese ambiente e nesas circunstancias, construírse a *Esperanza*.

Outro dos nomes que perviven na memoria de todos, é o de Manuel Places, que casou en Ponte Beluso, armando alí o seu taller, onde no ano 1959 constrúe un buque destinado á navegación de cabotaxe, encargando duns madeireiros de Pontecesures, *La Bella Otero*, embarcación de 33 metros de eslora, 7,5 de manga e un desprazamento de 350 Tm., medidas que non desprezaría a propia Carolina. E un imaxina que sería nave ben fermosa para merecer tal nome, engaiolando co seu porte aos mariñeiros de todos os portos e océanos, atraendo príncipes das mareas, le-



Unha vista do caneiro do peirao de Cabo de Cruz cedida polo Colectivo Mareachea

vando tras de si os pasos vagabundos da mallentada e o afiado voo dos mascatos.

Ricardo e Francisco representan hoxe a memoria de todo aquel mundo. Tamén eles foron carpinteiros de ribeira, aínda que acabaron por buscar fortuna noutras profesións. Ricardo é fillo de Pepito Places. Os dous, Ricardo e Francisco, debullan lembranzas, pero non hai nostalxia nas súas palabras, só a constatación dun tempo que pasou, como pasan todas as cousas dos homes. Semellan darse azos, que se animan escoitándose, de xeito que unha memoria activa a outra, e así xorden comentarios e anécdotas, comúns as máis das veces, e chama a atención que non discuten cando un ten que puntualizar ou corrixir o que di o outro.

Do piñeiro só se desaproveitada a casca, lembra un. Os mestres carpinteiros familiares sabían onde estaba o pau preciso, e ían eles mesmos a procurar a madeira nos bosques da parroquia, atentos ao murmurio da árbore cando cae vencida. No carballo había unha peza moi apreciada para a construción de lanchas, formada polas gallas da raíz. Escarbaban con xeito arredor para non estragala e levábana para a ribeira.

Cumpriría citar aquí a testemuña de Staffan Mörling, quen lembra estar falando con José Places, sentado sobre un tronco de 78 cm. de diámetro: *“un grosor suficiente para prover ás dornas de calime ata os tamaños máis extraordinarios de táboas de cubrir, de virar ou do plan”*. Acordan tamén os dous que os mestres traballaban sen reloxo, e que almorzaban dando voltas arredor do barco, concentrados, buscándolle os defectos. Nas secas, Pepito ía buscar a súa caldeirada de nécoras, que era o marisco que máis lle gustaba. Para botar cubertas xuntábase toda a familia, lembra un, e o outro recorda que a máxima de Pepito era a de medir catro veces e marcar unha. En ocasións, para as bancas de cuberta, chamaban aos carpinteiros de “branco”, e máis dun conflito habería, se estes non respectaban o tras bolillo, sistema de cravado simétrico e exacto. ¡Carpinteiros de escuadra!, chamaríanlles retranqueiros, que é sabido que na construción de barcos a escuadra non se usa. Logo viñan os calafates, cos ferros e a estopa, co saín e o betume, que xa está no Xénese que é así como calafateou Noé a arca de madeira resinosa que construíu por orde de Iavé.

Tanto a Ricardo como a Francisco gústalles cantar, que por veces dá a impresión de ser este un oficio musical, e lembran algunhas des estrofas que se cantaban

nos días de festa, cando a botadura dunha dorna ou dunha gamela:

*“O home que quer ser home
Ha de ter a man lixeira
Para coller a Rosiña
Sen abalar a roseira”*

E aínda que a cantiga é ben delicada, non é mariñeira, por iso axiña xorde outra estrofa, e esta, aínda non sendo patrimonio de Cabo da Cruz, satisfai a todos, que o mar vén sendo todo el unha soa parroquia:

*“Hai unha lancha en Rianxo
Que lle chaman a Manuela
En toda a ría de Arousa
Non hai lancha coma ela”*

Di Staffan Mörling que *“a aportación máis orixinal de Cabo da Cruz á rica etnoloxía mariñeira da ría de Arousa eran as súas chalanas”*, ou gamelas, poderíamos puntualizar. Nin dorna, nin chalana, así era a gamela de Cabo da Cruz; curva de fondo, astilla morta e máis calado, co que cortaba mellor o vento. A primeiras das que se ten constancia documental foron feitas no Chazo en 1916, e todos os informadores coinciden en que Francisco Places Fernández foi o seu inventor. Concebidas nun principio para navegar a remo, logo adaptóuselles a vela. Calculada para levar catro ou cinco homes, fixéronse de varios tamaños, modelo individual ou colectivo, variando as dimensións en función das necesidades, pero sen modificar as formas. Para ser grandes tiñan que ter manga e o xeito que se lles deu era a apropiada para a andadura, comenta alguén. A de maior tamaño construíuse no estaleiro de Ramón Places, nas laxes de Bandaorrío. O fondo, aínda que plano, non é o clásico da gamela de táboas de babor a estribor, senón que a súa colocación é de proa a popa. Caída para abaixo, rabela de popa que ten forma exagonal. Trátase dunha embarcación singular, cun alto nivel de prestacións que son corroboradas polos mariñeiros que tiveron a sorte de navegar nelas. A vela é a denominada mística, tipoloxía que nace como consecuencia do acortamento da verga. A arboradura é sinxela, leva un obenque a barlovento que serve ao mesmo tempo de driza, leva tamén un motón e no tope do pau incrustase unha peza chamada noz, para que poida correr ben a driza. Andaban aos trasmallos e o que máis traballaban era o chincho e o pión. Estes eran capturados coa súa propia arte, moi pescadora, na que enmallaban os peixes, que xa se sabe que *“en xaneiro*





e febreiro o pión val carneiro”. Faenaban na Arousa, pola Illa, entre o Areoso e o Pedregoso, pero tamén soubo deles o mar maior, na procura das pegadas do cardume e o brillo da ardora. Ían tamén ata Sálvora e cambiaban broa por peixe, fondeados no abrigo da praia, e alí durmían. *Diana, Gaviota* ou *Esperanza*, nomes transparentes para unhas embarcacións rápidas e mariñeiras, ás que quizais vareaban coa ramallada da xesta, como din que facían en Ons cando escaseaba a pesca, convencidos de que así espantaban o meigallo.

A *Esperanza* foi obra de Pepito Places, en 1947, sendo a última das embarcacións tradicionais deste tipo construída ata a botadura da *Esperanza e Liberdade*. Foi encargo de Francisco Outeiral –Francisco dos Pinales- e o prezo que se pagou por ela foi de 600 ptas. Construída nos baixos dunha casa na que tamén se facía baile e na que houbo xogo de bolos, foi a máis pequena das gamelas deste tipo. Quizais nese taller, un día de Nadal, acompañado de saxofón, clarinete e acordeón, alguén contou unha coplas que aínda hoxe ecoan na memoria da xente:

“*No día de noiteboa
abriu o baile Pepito
porque se marcha Fontán
e máis o pobre de Quico*”

“*A Asia gañou unha copa
a Sirenita gañou tres.
Deulle una á virxen do Carmen
para gañar outra vez*”

“Chámome Esperanza, por non ser Liberdade, palabra temida e prohibida. Chámome vida, que esa foi sempre a miña relación cos mariñeiros deste litoral da Arousa ao que din Cabo da Cruz”. Así podería contar ela a súa propia biografía, que é sabido que o nome que Francisco lle quería era o de Liberdade, pero non era esa palabra ben vista naqueles días, polo que, non se sabe se inocente ou retranqueiro, propuxo que na folla de inscrición e no bautizo constara aquela outra que axudaba a vivir nos días grises, esperanza. E tal vez esta Esperanza, rematando de contar a súa historia, propoñería entoar unha canción, composta polas propias palabras que lle daban vida e forma:

*Estampa, cadernas, sobrequilla
caperol, regala, remadoira,
Varenga, roda, bao.*

*Corredor, xunquillo, fncadoira,
peanas, barragán, bordo darriba.
Varenga, roda, bao,
Caperol, regala, remadoira,
xunquillo, agulla, fncadoira,
Varenga, roda, bao.
Peanas, barragán, bordo darriba,
paneta, pé de amigo, guías,
Varenga, roda, bao.*

Así, con leixaprén, como se fose cantiga de Meendinho, trobador do mar ou de Paio Gómez Chariño, que amais de trobador era almirante e saía ben dos horizontes de flores e das bateolas dos navíos.

Consérvase unha fotografía na que se observa a Francisco Outeiral navegando a súa *Esperanza*. É breve a espuma causada nas ondas pola quilla e leve o ronsel, que o navegar da gamela semella un agarimo. Vai el no barco, de proa, gobernando o leme co aceno dos grandes pilotos do mar dos que fala a literatura. Quizais os aires teñen con el a mesma consideración que con San Patricio, preguntándolle con cal deles quere encher hoxe o seu velame, ou acaso aquí, neste mar, non é necesaria tanta consideración, que estes ventos, que levaron ata Padrón a barca de pedra, saben a cal deles prefire cada mastro e cada vela.

Unha tarde de primavera do ano 2002, ao día seguinte da festa grande das palabras, nunha cerimonia na que participou boa parte da parroquia, madiñado comunal para un acto de afirmación do ser colectivo, soubo do mar a nova *Esperanza* e *Liberdade*. Navegou a carón da vella *Esperanza* e alguén, entre os asistentes, comentou que a Esperanza tiña máis manga ca nova embarcación. Entón, unha voz grave, afirmou, coma nun murmuro: a esperanza sempre será maior ca liberdade. Seguramente tiña razón, e así ten que ser, que a esperanza conxuga utopía e soño. Pero aquela tarde, observando o deslizar das dúas embarcacións sobre as ondas, coas súas velas abertas como nun abrazo, rodeadas de todas as outras velas das naves alí congregadas en homenaxe, panos como corazóns enchidos por aires de roncón e saias de baile, convivindo cos remos das traíñas e o silencio das chalanas, diante da paisaxe recortada contra as rendidas grúas do mexillón, sobre unha auga purificada, xunto ao vello peirao que albergou a vida e que todos debemos protexer, pensamos que o mar é ese territorio, a illa de auga rodeada de ceo, que dicía Manuel Antonio, onde esperanza e liberdade teñen igual tamaño e un mesmo significado.



IDENTIDADE E CULTURA DAS COMUNIDADES AVIEIRAS DO TEJO E DO SADO

Carlos Barbosa¹
João Monteiro Serrano²
Alexandra Ferro³

- 1 IADE-U: Instituto de Arte, Design e Empresa - Universitário
2 Instituto Politécnico de Santarém
3 Universidade Lusófona

vo_fotografia

A Praia da Vieira (Vieira de Leiria) localiza-se nas terras da Gândara, nos areais entre o Atlântico e o Pinhal de Leiria, no litoral central português. Neste pinhal, os construtores de embarcações - nomeadamente de naus portuguesas que serviram a epopeia das Descobertas Marítimas e dos barcos para as actividades piscatórias -, procuraram madeiras, resina e pez necessários para a construção naval. Nesta região arenosa e infértil para a exploração agrícola de toda a região central do litoral oeste, o mar bate essas praias abertas e sem abrigos naturais. A enorme força das ondas e da rebentação tornam essa costa muito perigosa para a pesca, o que tem sido um desafio historicamente constante, em particular para as populações murtoseiras (da região da Murtosa), varinas (da região de Aveiro e Ovar) e vieirenses (da região de Vieira de Leiria). Foram obrigados por isso a construir uma embarcação muito segura. O barco de mar que criaram é perfeitamente adaptado a essas condições.

Referindo-se ao *barco de mar* do litoral centro de Portugal, Alfredo Pinheiro Marques¹, considera-o “o

1 Director do Centro de Estudos da Mar, na Figueira da Foz e investigador.

mais belo barco do mundo”. Como investigador universitário designa Fernando Alonso Romero como o *druída da memória da Galiza*, e este define a mesma embarcação como “a mais interessante da Europa”. Neste barco de mar, também designado por *Meia-Lua*, de dois ou quatro remos, forjaram os pescadores



Avieiros: habitação palafítica e bateira



da Praia da Vieira a sua capacidade de conhecer e desafiar o mar e enfrentá-lo, tantas vezes de modo quase suicidário, com os perigos inerentes à arte da pesca, com que também se confrontam nos rios Tejo e Sado. No passado, nos meses em que os rigores do inverno e da falta de peixe mais se faziam sentir, os pescadores -numa primeira fase individualmente e mais tarde com a família-, deslocavam-se para o Tejo em modo sazonal, praticando a pesca fluvial no *jardim de peixe*, como aquele rio era por eles referido. Aí encontravam, em abundância, espécies como o enguia, a lampreia, o sável e a fataça.

População de pescadores de mar, resolvem abandonar a sua região por falta de sustento para eles e suas famílias especialmente no Inverno. O mar, não só lhes roubava a possibilidade de terem ali o seu ganha-pão, como também no auge da sua força lhes ia ceifando vidas nos vários naufrágios ali ocorridos. Dadas as circunstâncias, resolvem abandonar esta região e dirigir-se para sul na esperança de melhores condições de vida que o mar lhes vinha negando. Procuraram o rio Tejo e o rio Sado onde se instalaram nas suas margens.

Essa movimentação integrou-se no fluxo migratório interno, especialmente importante desde meados do século XIX até aos anos 30 do século passado, como

o demonstram os estudos de Amorim Girão². Estes pescadores com origem na Praia da Vieira de Leiria, ou *Praia da Avieira*, passaram a ser chamados de “Avieiros”.

Alves Redol³ na obra neo-realista *Avieiros* achava que eram “nómadas do rio, como os ciganos na terra” sintetizando assim a sua maneira de viver. Redol escreveu esse trabalho de ficção aí descrevendo a realidade factual que ele próprio viveu, nos anos 30 do século passado, no convívio direto com estas comunidades de pescadores.

Dentre os factores etnográficos que permitem identificar a cultura das comunidades avieiras, ganham evidência as habitações com estruturas palafitas. Eram, por norma, construídas nos leitos de cheias, assentes em estacas, com materiais efémeros (caniços e colmo), evoluindo depois para barracas em madeira e, mais tarde, já em aldeias, para casas construídas pelo menos parcialmente em alvenaria.

Ganha também evidência o papel da mulher. Enquanto na comunidade marítima é o homem que vai à pes-

2 In: Geografia de Portugal. No mapa de migrações internas portuguesas, aí se assinala o percurso dos Avieiros desde a Praia da Vieira até à região do rio Tejo.

3 Vulto maior do ficcionismo português da corrente neo-realista, ele próprio descendente de Avieiros



Barcos de mar retratados na praia de Vieira



O modelo de Ur

ca e a mulher assume as responsabilidades da casa e da família, no Tejo é a mulher, camarada e mãe, que sempre acompanha o marido na faina, rema o barco enquanto são lançadas as redes, trata dos filhos e a quem compete governar e tomar conta da própria economia familiar. No fim da faina, de porta em porta, vende o pescado para sobrevivência da família.

No entanto é o barco que, para além das funcionalidades próprias das actividades de pesca, se afirma, sob o ponto de vista antropológico e com especial relevância, como referência identitária no âmbito da cultura avieira.

Tendo em consideração os diversos aspectos que lhe estão associados, o barco revela-se também um repositório de valores humanos onde se destaca a capacidade de adaptação às circunstâncias particularmente exigentes na procura de meios, para sobreviver e ultrapassar no dia-a-dia as vicissitudes duma vida de incertezas. Raúl Brandão⁴, na sua obra *Os Pescadores*, criou o cenário onde se evidenciam as características das gentes que trabalham o mar português, aí os considerando como “os mais pobres dos pobres”.

4 Escritor português do início do século XX



Família avieira em bateira, no rio Tejo

A história de vida das comunidades avieiras demonstra que esta asserção se lhes aplicou sem, no entanto, nunca lhes fazer perder as expectativas de uma vida mais digna e, ao mesmo tempo, consentânea com a preservação das suas matrizes identitárias.

O barco avieiro é o símbolo de um mundo de vivências que confere a estas comunidades referenciais únicos e diferenciadores, sem mitos. Trata-se de pessoas com um mundo próprio de vivências fechadas, que ainda hoje se referem aos das suas comunidades - com o orgulho próprio de quem tem consciência dos seus valores culturais – como sendo “gente do nosso pano”.

Sem praticarem a endogamia, as famílias eram normalmente constituídas no seio das comunidades avieiras, sem se admitirem casamentos fora das comunidades. Um dos primeiros objetivos dos casais que tomavam a decisão de viver em conjunto - antes mesmo de pensar em ter casa -, era adquirir um barco, já que invariavelmente este era parte integrante do seu plano de vida. A sua importância sempre foi decisiva no quotidiano das famílias avieiras, tanto mais que o dimensionamento da embarcação⁵ obedecia a uma lógica de funcionalidades, compartimentado e definido em três zonas distintas:

1. O *Quarto*, na proa (complementado pela cobertura, ou toldo, para resguardar do sol e das intempéries);
2. A *Cozinha*, na área intermédia (com os indispensáveis apetrechos para a confecção das refeições);
3. A *Oficina*, situada na popa (espaço para as artes e armanejamento do pescado).

A decisão para a vida em comum de um casal avieiro supunha o barco, não só como instrumento de trabalho, mas também como habitação, berço, escola de vida e mesmo leito de morte. É um testemunho de intimidades, de anseios, de sonhos, de expectativas, de alegrias e de tristezas que constituem o universo dos indivíduos que formam essas comunidades. Em suma e recorrendo a Alves Redol⁶, os avieiros tinham “o céu para telhado e coberta no tempo bom, um toldo de oleado para os dias de inverneira; e todas as margens do Tejo para encostar o barco e o rio inteiro para lançar as artes”. Identifica-se este barco através da sua forma peculiar que a distingue das restantes embarcações fluviais por ser uma “bateira de duas

5 Também chamada bateira, ou saveiro, de acordo com a região do Tejo

6 Obra citada



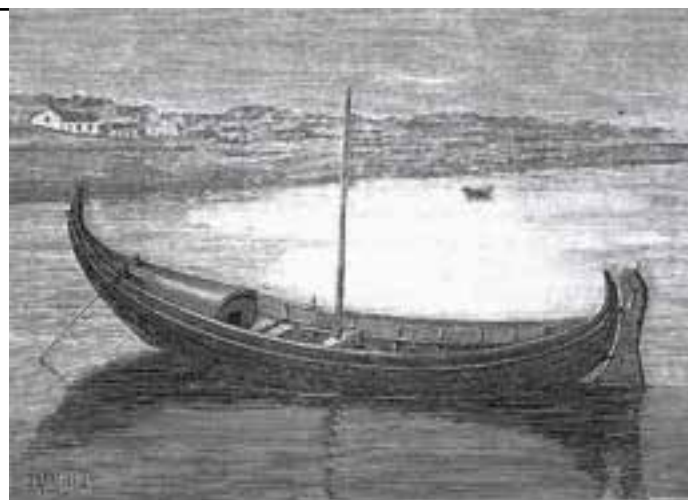


bicas”, com ou sem leme, cuja mobilidade era assegurada por uma vela de espicha e por dois remos. A sua construção é da responsabilidade dos próprios pescadores, ou por mestres avieiros, que definem os parâmetros estruturais de maneira mais ou menos empírica, socorrendo-se apenas do *pau de pontos*. A forma destas embarcações do Tejo fazem-na associar ao *Meia-Lua*, da Praia da Vieira. Há no entanto pelo menos três teses sobre as origens desta forma de construir. A primeira é a de Octávio Lixa Filgueira⁷, que defende o *moçarabismo náutico*, como ilustra a figura 5 (modelo de barco de Ur, que se encontrava num túmulo real). Para o confirmar, ainda hoje há povos da Baixa Mesopotâmia (Ma’dan) que usam canoas de tábuas cuja arquitetura remete inequivocamente para as embarcações da civilização suméria.

A segunda é a de Senos da Fonseca⁸, que defende que a *Ílhava* é o tipo de barco que está na origem das bateiras de duas bicas, e que a sua concepção foi desenvolvida na lagoa da Ria de Aveiro, com os saberes de

7 A. Garrido, in “Octávio Lixa Filgueiras, Arquitecto de Culturas Marítimas”, Âncora Editora, 2009

8 “Embarcações que tiveram Berço na Laguna – Arquitectura Naval Lagunar”, Papiro Editora, 2011)



Barco Ílhavo

Barco ílhavo (Baldaque da Silva)

construção naval a resultarem da longa experiência adquirida pelos mestres que nessa zona geográfica se dedicaram à arquitectura dos barcos lagunares.

A terceira é a de Carlos M. Carvalho⁹, que tem vindo a elaborar um sistema taxónimo que permite classificar os tipos de barcos portugueses, tendo já identifica-

9 “Embarcações Tradicionais Portuguesas: uma proposta de classificação tipológica”. In “Octávio Lixa Filgueiras, Arquitecto de Culturas Marítimas”



Numerosas bateiras avieiras e tripulação

do mais de duzentos diferentes. Na sua comunicação “As Bateiras: genealogia, tipologias, distribuição¹⁰” refere a bateira avieira, o que parece ser a primeira vez que aparece em estudos deste género.

Curioso será verificar que Baldaque da Silva¹¹, já em 1891, incluía uma gravura de um tipo de embarcação do Tejo que é semelhante à dos pescadores avieiros, mencionando-a no entanto como *barco ilhavo*.

Finalmente, num notável trabalho de rigor, integrado no projecto da Cultura Avieira, o Arquitecto Fernando Simões Dias tem vindo a fazer o levantamento dos tipos de embarcações usadas pelas comunidades avieiras.

Dentre os vários tipos de barcos já estudados – são onze tipos diferentes já identificados e analisados – e por ser o que tradicionalmente mais se identifica com a imagem dos pescadores avieiros, apresenta-se um dos seus desenhos técnicos de uma bateira.

10 Apresentada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 2011

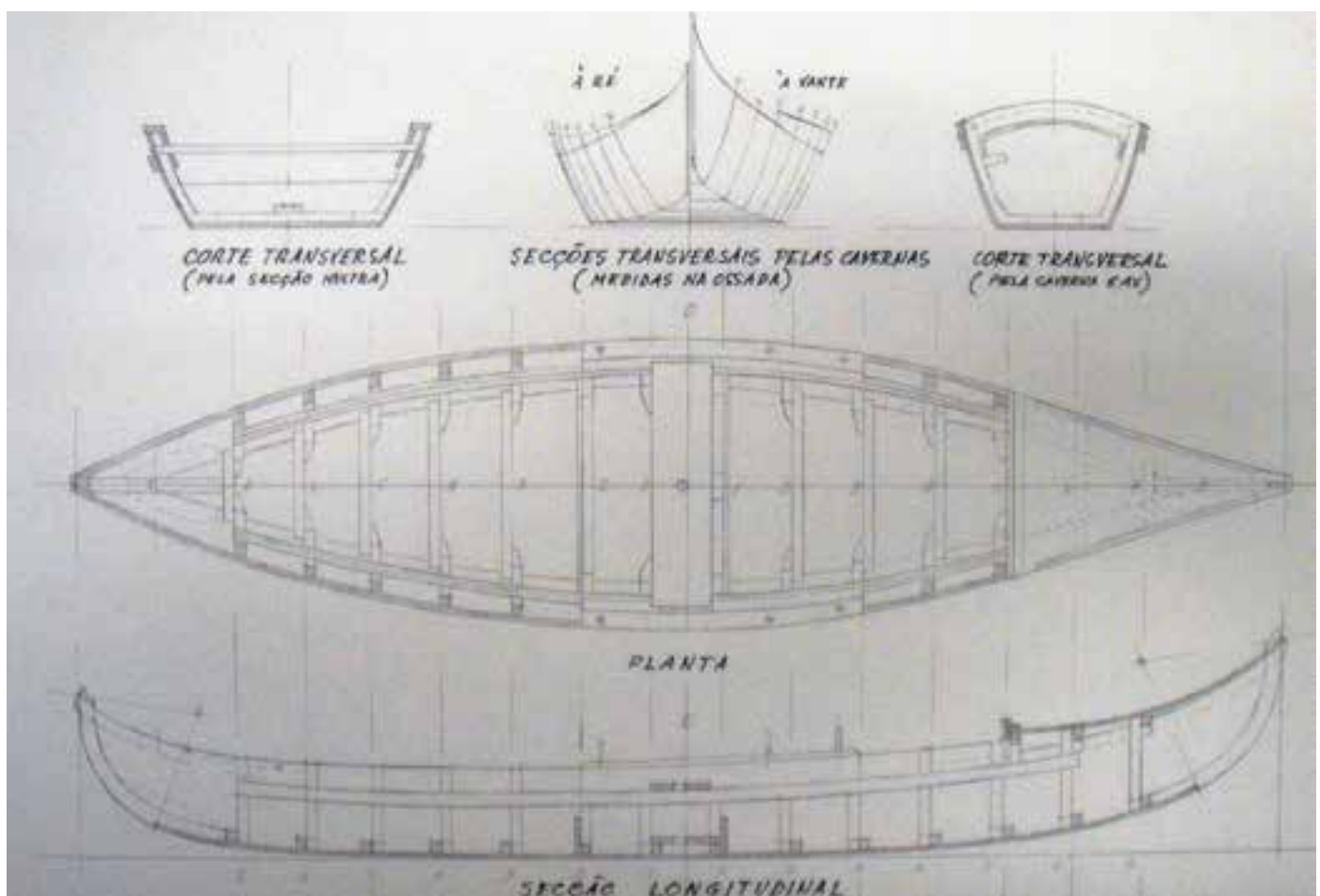
11 Na incontornável obra “O Estado Actual das Pescas em Portugal” (Lisboa, 1891)

Tanto quanto tem sido possível observar, as opções construtivas estarão relacionadas com a geomorfologia fluvial, com o tipo de pesca e com os hábitos de cada comunidade.

As cores do barco, embora ainda insuficientemente estudadas reflectem aspectos da personalidade e das mundividências dos seus proprietários, traduzidas pelas histórias que nos vão contando.

O que deste quadro resulta é a emergência do barco como um símbolo que identifica esta comunidade com a relação que estabelece directamente com o meio natural envolvente, com as memórias dos seus ancestrais e, em simultâneo, com a capacidade que essa mesma comunidade revela em se adaptar ao Tejo, fonte permanente da sua subsistência.

Esta riqueza cultural, extensa e profunda, enraizada nas práticas ancestrais das comunidades piscatórias marítimas e fluviais, é actualmente sujeita a um projecto de candidatura a património imaterial nacional e da Unesco. Com esta acção visa-se reconhecer a enorme importância do contributo dos pescadores e das suas práticas de vida para a criação multiseccular da identidade cultural e nacional.



Bateira Avieira: peças técnicas (Arquivo F. Simões Dias)





CINCO CRÓNICAS DUN NAUFRAXIO

Fernando Salgado

Fotos: O Faiado da Memoria



Os familiares dos tripulantes do “Cabo Razo” que vivían nas proximidades de Vilagarcía desprazáronse até o porto arousán para dicirlles adeus. O barco fixo escala para cargar taboleiros, procedentes de Pontecesures, conservas e leite condensado.

Nas súas adegas tamén levaba sosa e lingotes de ferro de Xixón e Bilbao. Ademais da tripulación, formada por 39 mariñeiros, viaxaban cinco pasaxeiras, tres francesas e dúas vascas, alumnas do Colexio-Escola Bériz, de Bilbao.

Era o 4 de agosto do ano 1958. Un día asollado deu paso a unha noite plácida. A áncora foi levantada ás 22.30 horas e a embarcación partiu con destino a Málaga.

Pouco despois de partir, enfilou por un rumbo equivocado, e en lugar de dirixirse pola canle de navegación para saír da ría de Arousa, fíxoo cara á península de O Chazo, en Boiro, onde tocou co baixo da Barsa.

O TONERO. «Estabamos a traballar ó boliche meus tíos Manuel e Lucho, Benigno, un rapaz chamado Francisco, ó que lle levaba dous anos, e Manuel, o fillo de Lucho. Cando metiamos o aparello sentimos un ruído». José Outeiral, “O Toner”, tiña 18 anos e creu que caera un avión.

«Díxenlle ó señor Benigno, “non sei, aí sentín un ruído”. El respostoume, “ti sempre estás escoitando cousas raras”. Seguimos traballando, e de alí a sete ou oito minutos díxenlle, “sinto berrar”. “Eu non”, repetiu, “eu si”, insistín».

«Paramos, escoitamos, e sentíase pedir axuda. Arriamos en banda. Era un racú a remos. Eu estaba adestrando para as regatas e dáballo bastante ben. Nunca remei tanto na miña vida. Din todo canto tiña», asegura.

Seguindo o son dirixíronse ao lugar do que procedían as voces. Sacaron da auga once náufragos que viaxaban no “Cabo Razo”. Non había cabida para máis nunha embarcación de 5,5 metros de eslora. «Atopamos a un que ía co salvavidas e estaba morto. Deixámolo. Se non había sitio para os vivos, como íamos meter un morto», argumenta.

Dirixíronse á praia de Ribeira Grande e leváronos á panadería Saborido, de Cabo de Cruz, onde buscaron roupa para os sobreviventes. Tamén para unha francesa, «era de miña nai, que tería hoxe 113 anos. Como sería? Pero ela vestiuna contenta», sinala.

Despois cruzou a ría de Arousa co seu pai. Era día aberto cando avisaron na Comandancia de Mariña de Vilagarcía, da que saíu unha embarcación de



salvamento que fondeou preto do lugar onde se vían os paus do “Cabo Razo”. «Cren que os náufragos van vir nadando ó barco? Vaian vostedes buscalos», díxolle o seu pai aos soldados.

O impacto da estrutura do barco contra a pedra fora súbito, provocando o seu afundimento en apenas cinco minutos, sen que a tripulación puidese organizar unha evacuación ordenada e botar á auga os botes salvavidas.

IÑAKI ITURRI. Con un milleiro de habitantes, Ea é unha pequena poboación de Bilbao que vive do mar. Soa a música da festa mentres Iñaki Iturri fai memoria. «Botamos taboleiros á auga e, cando estaba a nadar, atopeime cunha francesa, que foi agarrada ao meu xerse durante máis de unha hora. Preto dunha laxe pregunteille se podía aguantar, porque estaba esgotado».

Sentiu que uns brazos o amarraban. «Non podía máis, e cando estaba tombado na pedra alguén comentou que ao subir a marea quedaría debaixo da auga. Dixen que podíamos subir aos brazos dunha cruz que me pareceu ver, cando resultou que era unha baliza», expón medindo moito as súas palabras.

Un barco levounos até Cabo de Cruz. En Vilagarcía «tocoume identificar os cadáveres, tamén os das francesas, que tiñan as caras cheas de moscas. A súa nai quixo botarse encima delas. Tivemos que agarrala. Aquilo foi terrible», describe nun ton reservado.

Con 260 toneladas de mercadoría e unha eslora de 96,86 metros, o “Cabo Razo” quedou afundido de costado, escorado cara a babor, a uns 18 metros de profundidade e a uns 200 da baliza da Barxa, que está situada a medio quilómetro de terra.

MANUEL SIERRA. «Iamos tres compañeiros durmindo no camarote de proa cando, de súpeto, entrou auga pola porta e a xanela. Saímos nadando e o barco afundiuse rapidamente sen dar tempo a botar un SOS», rememora Manuel Sierra nunha aldea de Cantabria.

Era o encargado da limpeza quen fala. «Aínda que nadaba ben, agarreime a un bidón, pero abandoneino porque viraba e mergullábame. Ao cabo de varias horas fixen unha pequena balsa con taboleiros que estaban a flotar. Uníronse outros compañeiros. Sobre

as cinco da mañá veu unha barcaza, na que había máis náufragos, que nos levou até o “Cies”, no que voltamos a Vilagarcía».

Que lle pasou entón pola cabeza? «Boh, nese momento pensas en todo, estás a nadar e daste conta de que non podes facer nada máis. O asunto era aguantar o que puidese. Escoitei berros, se cadra a uns 200 metros. E logo xa se fixo o silencio na escuridade», engade pensativo.

Nas inmediacións do lugar onde se produciu o naufraxio non se atopaba ningún barco, só o “San Antonio”, un pequeno racú a remos de Cabo de Cruz.

Ao decatarse do que sucedera, os seus tripulantes tiraron ao mar a pesca e os aparellos para tratar de chegar o máis rápido posible ao lugar onde escoitaron berros. Tardaron unha hora en facelo.

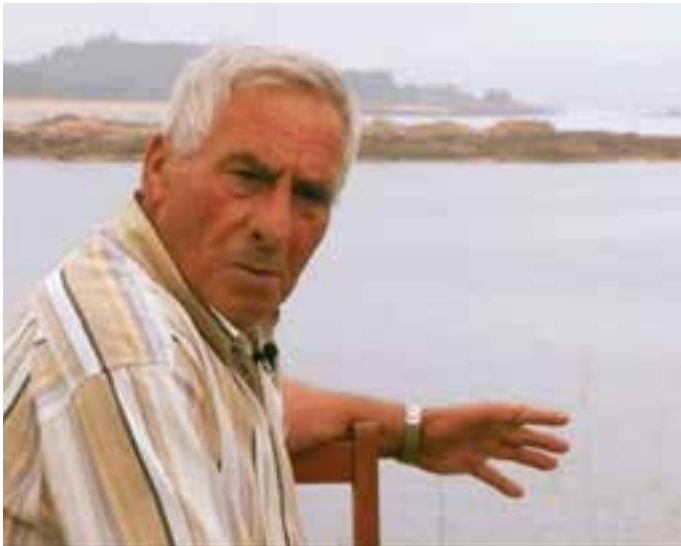
JOSÉ RAMÓN ABUÍN. «Estaba a comer cando empezou o noticiario de Radio Nacional de España. Aos catro ventos anunciaron que se produciu un naufraxio dun buque de carga e pasaxeiros na ría de Arousa.

José Ramón Abuín viviu esta situación cando tiña 14 anos. Produciuse en Barcelona. O seu pai, Ramón, nacido en Carril (Vilagarcía), era o primeiro maquinista do “Cabo Razo”.

«Dixeron que houbera mortos. A miña nai empezou a chorar e a miña curmá, que era pequena, patexaba no chan. A continuación empezaron a dar a lista cos



Imaxe dun naufraxio cedida por O Faiado da Memoria



O Tonero

nomes dos mortos. Foi o peor momento, porque, aínda que curta, pareceunos extremadamente longa. Era un calvario porque estaba a esperar que o seguinte fose o meu pai. Non foi así e dixeron que houbera sobreviventes», explica.

Comezaron entón as xestións para confirmalo. Tentárono por medio dunha conferencia telefónica. E así foi, sobre as sete da tarde díxonos que falara con el e que se atopaba ben». Atrás quedaban as catro horas e media máis angustiosas da súa vida.

Os cinco mariñeiros do racú lograron rescatar das rochas aos dez tripulantes que se afincaron a elas e a unha pasaxeira francesa. O barco a motor que os trasladou até Vilagarcía recolleu da auga tres cadáveres que se atopaban flotando. Chegaron ás 7.30 horas.

Ás 9.30 horas, desde o gardacostas “Cíes”, da Comandancia de Mariña, comunicaron que traían 20 sobreviventes, que atoparon no mar, preto de Ribeira, cando trataban de manterse a flote axudándose dos tableiros, e dous cadáveres.

Ao mediodía do 5 de agosto foron achados tres cadáveres máis e á tardiña, preto da Praia do Castro, próxima a Ribeira, apareceu outro. Transcorridas 24 horas do naufraxio, o balance era de 31 sobreviventes, nove mortos e catro desaparecidos. A procura prolongouse polo litoral.

CHELO PAULOS. Non lle foron ben as cousas ao vilagarcían Amadeo Paulos como emigrante en Francia. Regresou a España e embarcouse en Bilbao no “Cabo Razo”.

«Miña nai baixou ó mercado a Vilagarcía, e ao chegar á altura do cemiterio viu un grupo de xente falando. Chamoulle a atención que chegaran varios coches fúnebres, preguntou que pasaba e respondéronlle, “non te enteraches de que un barco foi a pique?” Nese intre toleou pensando non pior». Quen o conta é Chelo, irmá de Amadeo.

No porto trataron de tranquilizala dicíndolle que había varios sobreviventes en Aguiño (Ribeira), pero pasou o tempo e o seu fillo non era un deles. E como o mar tampouco llo devolveu, quince días despois do accidente oficiouse unha misa na súa memoria na igrexa de Cornazo.

«Foron os 15 días máis negros na nosa casa, foi un sen vivir, e na noite daquel día, un pescador atopou ou seu corpo», narra Chelo. Tiña 25 anos, había tres que casara e tiña un fillo de 18 meses. Veu morrer á casa.

AS DECLARACIÓNS

«Non me explico o accidente, o mar estaba en calma e a noite era clara cando, de súpeto, sentimos un gran golpe. Estaba a traballar na cuberta, facendo unhas pequenas reparacións. Eramos seis, o contramestre, catro adegueiros e eu», declarou o vilagarcían Eduardo del Río nas dependencias xudiciais.

«Estaba co contramestre no seu camarote. Ao sentir o golpe subín á cuberta e, ao ver que o barco se inclinaba, baixei de novo aos camarotes e dei a voz de alarma», afirmou José Cancela, de Moaña.

«Fun o primeiro en arroxarme ao mar ao ver que non era posible arriar os botes salvavidas. Nadei durante algo máis de unha hora», agregou.

A INCÓGNITA

«A ría ten unha boa entrada e o capitán levaba moito tempo entrando por alí. Penso que se confundeu coas luces de Palmeira e Ribeira», argumenta o mariñeiro Vicente Mallo na súa vivenda de Tal (Muros). «Aquela noite non había ningunha néboa. Era unha noite estrelada», puntualiza.

«Comentouse que os empresarios querían desfacerse do barco», sinala Manuel Sierra. «Houbo moitísimos comentarios de que o levaran para afundilo, pero nós non sabemos o que pasou nin por que colleu aquela dirección, porque non era normal», di Chelo Paulos. «Non se coñece o motivo real do accidente,



cousa que probablemente, xamais será coñecida», publicaba *El Pueblo Gallego* o día 12 de agosto.

«Debe terse en conta o contexto. O accidente produciuse en plena ditadura e era un asunto suxeito á xurisdición militar, absolutamente opaca aos medios de comunicación», detalla Javier Bouzada nunha publicación editada con motivo do 50 aniversario do naufraxio.

O EPÍLOGO

A pasaxeira francesa que se salvou, Anny Tissier, enviou unha carta de agradecemento e contribuíu na recuperación do litoral tras a catástrofe provocada polo "Prestige".

A bilbaína María Teresa Juaristi nadou durante varias horas suxeitando o cadáver da súa irmá, Vitoria, para evitar que afundise. Nunca quixo falar daquel episodio.

O naufraxio do "Cabo Razo" foi o terceiro do que saíu indemne José Cancela, de Moaña.

José Outeiral, "O Toner", atopábase no Porto de Barcelona, onde estaba a ser reparado o barco da Campsa no que traballaba. Alí atopouse cun veciño, apelidado Oliveira, que lle propuxo que se enrolase



Algúns pezas de modelismo naval expostas no seu barco, no que había unha praza libre e o salario era máis alto.

«Levoume ao posto de mando e o encargado das contratacións dixo que non. Era un dos do "Cabo Razo" que salváramos. Seguro que non me coñeceu, porque eu tampouco lle dixen nada», lembra.

«E fíxome un favor moi grande porque de alí a pouco tempo desapareceu, foi a pique o barco e aínda agora non se sabe nada deles». O barco ao que se refire "O Toner" era o "Monte Pombais", que se afundiou despois de saír de Norfolk (Virginia) con dirección a España en xaneiro do ano 1966.



Imaxe cedida a O Faiado da Memoria por José Sierra Iglesias



OS HEROIS ANÓNIMOS DO RACÚ “SAN ANTONIO”

Manuel Fajardo “Chicolino”

Paz González

Era unha noite maina, clara e de lúa chea a do luns 4 de agosto do 1958. Ás once da noite, na ría de Arousa, o son que máis se escoitaba era o dos acordes dos gaiteiros que celebraban a romaría da Virxe de Exipto, en Boiro. Pero non todos estaban na festa; doutra volta, algúns vecinos de Cabo da Cruz traballaban a bordo duha embarcación de pesca que faenaba na procura de xurelos ou buraces, á altura da Illa da Bensa, fronte á praia de Carragueiros. A bordo do racú “San Antonio” pescaban dous homes, Manuel Vazquez e Benigno Romero, de 48 e 60 anos respectivamente, acompañados de tres rapaces: Jose Outeiral de 17 anos, Francisco Muñiz de 15 e Manuel Vázquez de 11.

A xornada era de fartura e boa pesca, as pezas estaban á espera de seren transportadas para a venda na lonxa de Vilaxoán. Pero pouco se imaxinaban os tripulantes do “San Antonio” o que a noite lles ía deparar. De súpeto commoveunos un grande estrondo. O patrón tranquilizou os rapaces dicíndolles que o ruído correspondía á solta do vapor das caldeiras dalgún barco, mais un dos mozos, Jose Outeiral “Toner”, permaneceu atento aos sons, parecíalle moi estraño semellante ruído, coma de media ducia de tronos á vez; de repente pareceulle oír uns lamentos: “Axuda, axuda por Deus...”. Os berros proviñan do interior da ría, á altura da punta do Chazo, a unhas tres millas de onde eles se atopaban. Tiraron de inmediato as redes e as capturas ao mar, e puxéronse a remar coma posuídos, coma se esa distancia en millas non fose nada. Inmersos na aventura cara ao descoñecido, vogaron ata quedaren exhaustos.

O panorama que atoparon era estremeecedor: un gran mercante de 6000 toneladas e 98 metros de eslora,

con cuarenta e catro persoas a bordo, chocara contra a Barsa, un penedo situado a uns cincocentos metros da punta do Chazo. Todo eran xemidos e queixas. Mentres algúns tripulantes tiraban as madeiras que transportaba o barco coa intención de salvarse agarrados a elas, outros intentaban alcanzar terra nadando, pero a corrente frustraba o seu intento lévandoos mar adentro. Moitos flotaban xa cadáveres.

Os mariñeiros, coa súa barquiña de seis metros, trataban de izar a bordo cantos náufragos podían. Os rapaces, arrepiados pola escena da que eran testemuñas, sen nin sequera mirarse uns aos outros, sacaban forzas e valor dando todo de si. O racú estaba a piques de afundir co peso das once persoas que auxiliaron e salvaron. Cando xa non puideron embarcar máis náufragos, levantaron os ollos para veren como o resto dos superviventes se ataban aos madeiros e eran levados pola corrente mar adentro. Xa non lles quedaba máis remedio que ir para o porto dar a voz de alarma o antes posible e, ao mesmo tempo, deixar en terra a xente que rescataran. Apenas chegaron ao peirao de Cabo da Cruz e deron a voz de alarma, saíron en auxilio dos náufragos os barcos “Natividad”, “Nosa Señora de Gracia” e “O Can da Rabia”, que foron quen de rescatalos preto da Illa de Rúa, a unhas seis millas do lugar do afundimento. O operativo da comandancia púxose en marcha sobre as 5 da mañá con buques da armada, pero os verdadeiros heroes foron os rapaces do racú, que salvaron a vida de dez homes e unha rapaza francesa de 20 anos. Despois de desembarcalos, leváronos á panadería de Saborido, onde queceron os corpos a carón do forno e recibiron roupa enxoita. Para a rapaza francesa “O Toner” foi buscar roupa da súa nai. A moza chamábase Anny Tissier e non deixaba de preguntar





Unha imaxe do buque “Cabo Razo”

polas tres amigas do colexio que canda ela viaxaban. Ninguén se atrevía a contarlle que desaparecieran no remuíño que producira o barco ao afundir. Tampouco ninguén era capaz de informar á dona e ao fillo do temoeiro, Jose Mariño, veciño da aldea boirense de Triñáns; levaban toda a noite no porto agardando pola nova de que o logaran rescatar, pero por desgraza estaba desaparecido.

Xunto co temoeiro morreron outras doce persoas, algunhas delas veciñas do mar de Arousa. Anny Tissier foi levada de volta a Vilagarcia, o seu punto de partida, para retornar máis tarde a Francia. Dende entón, Anny segue enviando unha tarxeta de agradecemento polo Nadal aos seus salvadores, e cando se afundiou o Prestige nas costas galegas, saíu publicada na prensa a nova de que unha anciá francesa enviara unha importante doazón económica dirixida aos mariñeiros da ría de Arousa. Esa anciá non era outra que Anny.

Os nenos do racú non volveron saber nada das demais persoas rescatadas ata que, buscando traballo pasados uns anos, encontráronse cun oficial ao que lle salvaran



O “Cabo Razo”

a vida, que recrutaba mariñeiros para o buque “Monte Palomares”. Foron pedirlle traballo, que lles denegou sen telos recoñecido, pero en realidade, sen sabelo, estáballes devolvendo o favor, pois o buque afundiou ese ano nos Azores e non houbo superviventes.

Nunca esperarían os tripulantes do racú “San Antonio” que o destino lles tiña previsto ter que demostrar a súa valentía nunha noite de lúa chea, converterse nun heroes anónimos aos que nunca se lles deu unha homenaxe. Da tripulación do racú xa só vive Jose Outeiral “O Toner”, quen daquela tiña 17 anos e na actualidade conta con 74.

O RACÚ “SAN ANTONIO” fora construído no ano 1922 por Faustino Places no seu estaleiro do Chazo, tiña o folio 2632 3ª Caramiñal, eslora de 6 m e manga de 1,90. O seu TRB era de 2,16 e o puntal de 0,75, custara 400 pesetas da época. O primeiro armador fora Antonio Romero Rodriguez, no ano 1935 pasa a mans de Vicente Saborido e, 21 anos despois, é comprado por Manuel Vazquez Muñiz. O racú, aparelado con vela latina e impulsado a remos, era moi axeitado para a pesca ao cerco ou ao chinchorro. Despois do naufraxio do Cabo Razo, montóuselle un motor de gasolina marca Renault de 16 CV.

O BUQUE “CABO RAZO”, que fora construído no ano 1926 nos estaleiros Euskalduna, contaba cun rexistro de 5900 toneladas, tiña unha eslora de 97 metros, manga de 13 e puntal de 8; posuía ademais unha potencia de 1800 CV. Pertencía á compañía navieira Ybarra. Facía servizo de cabotaxe entre os portos da Península e contaba cunha longa historia de navegación, pois xa nos inicios da Guerra Civil fora “cabeza de ponte” prestando servizo de desembarco ás tropas franquistas dende Ceuta cara a Alxeciras, acción crucial no futuro desenvolvemento da contenda. Antes, no inicio da Segunda República, a avoa do actual Rei de España, Maria de las Mercedes, descendera coa súa familia neste barco dende Sevilla cara ao desterro. O 4 de agosto do ano 1958 partira do porto de Vilagarcia ás 11 da noite con destino a Málaga, cargado cun total de 260 toneladas de leite condensado e conservas de sardiñas; viaxaban, ademais, 39 tripulantes e cinco pasaxeiros. Ás 11:30 horas afundiou.

O “CABO RAZO” rematou a súa historia na Ría de Arousa, encaixado contra a rocha da Barsa, afundíndose en cinco minutos e levando consigo a





vida de TRECE PERSOAS. Quedou afundido a unha profundidade de quince metros, sobre un leito de área, escorado a babor nun ángulo de 90°, a cen metros da rocha, coa proa N-NDE, e esperando a ser reflotado catorce meses despois, en outubro do 1959, para ser varado na Praia da Piquita. A día de hoxe pódense ver as tres plataformas de cemento e ferro que serviron de suxeición ás grúas na punta do Chazo en Boiro. Deste triste acontecemento queda como testemuña un balizamento que marca o perigo desta rocha para facer acordanza por sempre do lugar onde afundi o buque, pero ata agora en ningún sitio se colocou unha placa para recordar a valentía duns rapaces que arriscaron as súas vidas nunha noite clara e serea de lúa chea.

DECLARACION DO CAPITAN, D.ANDRES PEÑA (5 de agosto de 1958)

“El día 4 del corriente mes, con Práctico a bordo, a las 23 horas largamos amarras... Situado en la boya verde de Ferrazo arrumbamos al W 21/2 S del compás. El tiempo en estos momentos eran vientos flojos del norte y horizontes brumosos con calima, navegando a este rumbo no se vio la boya roja de la Aurora. Aproximadamente a las 23:30 el buque sufrió una fuerte colisión, viendo inmediatamente una baliza

y apreciándose que se trataba de la baliza de la Barsa ; IGNORANDO los motivos por los cuales el buque fuese abatiendo hasta encontrarse en ese punto.

Dado que con el rumbo que había marcado el timonel al estar a la altura de la boya de Ferrazo, todos los bajos quedaban libres hasta entrar a la altura de la punta Campelo de la Isla de Arosa, cabe suponer que una tormenta magnética, no extraña en estos lugares, haya perturbado sensiblemente el compás, no dando tiempo al exponente a cerciorarse de ello, debido a la poca distancia y tiempo transcurrido desde el momento de dar rumbo y el momento de la colisión, ya que durante dichos instantes fuimos el oficial de guardia y yo pendientes de los prismáticos, de reconocer la farola de Punta Caballo, debido a la calima entonces existente. Después del naufragio pude observar varios ligeros golpes de niebla. El buque se fue a pique en unos cinco minutos y durante este corto espacio de tiempo se intentó organizar en lo posible el salvamento, sin que hubiese lugar a arriar botes y únicamente a ordenar colocar los chalecos salvavidas, mientras funcionaba el pito de alarma y se habrían las seguridades de calderas para evitar una explosión.....”



Outra vista do “Cabo Razo”





HOLANDA: OUTRO XEITO DE COMPRENDER E SALVAGARDAR O PATRIMONIO MARÍTIMO

Pablo Carrera

Os alicerces

Deus fixo o mundo e os holandeses, os Países Baixos. Rara é a persoa que, de viaxe por Holanda, non teña escoitado ou lido este dito. É que, efectivamente, a tenacidade dos holandeses por dominar un mar que literalmente tentaba engulir o seu país, levounos a converter lamaceiros en eirados. Porén, poucos saben que este esforzo, paradoxalmente, fíxose grazas ao mar. Mellor dito, grazas ao saber facer dos holandeses que viron no mar, ese mar que ameazaba roubarlles a súa terra, a súa principal vía para agromar como país. Xa dende a prehistoria os poboadores destas rexións, sometidas pola súa pouca elevación aos embates das tormentas do Mar do Norte, comezaron a facer outeiros, con arxila como principal material, onde ficar a salvo das crecidas do mar. Estas elevacións reciben o nome de *terp*, que en frisio significa vila (*terpen* en plural) ou *wierde* como se lles chama na zona de Groningen e que, de novo en frisio, significa outeiro (*wierden* en plural). Co tempo, para aseguraren a conexión entre *terpen* ou *wierden*, construíron diques. Só cumpría, a seguir, desecar as zonas delimitadas por estes diques para dar vida á grande obra dos holandes: os *polders*. Nova terra que requiría un esforzo continuado de drenaxe para evitar o seu enchoupamento. A este fin aproveitaron outra forza natural que de xeito continuado varre o país: o vento do mar. Sobre os diques inzaron muíños, encargados de converter a forza do vento en enerxía mecánica, cos que baleirar de auga as lagoas artificiais formadas polos diques. Asemade, crearon unha rede de canles que permitiron o movemento de xente, mercancías

e gando utilizando barcos e barcazas como medio principal de transporte.

Estas comunidades do norte, amais de gandeiros e agricultores, tamén eran pescadores. Apañaban as súas colleitas de peixe no chamado Zuiderzee ou Mar do Sur, unha bacia con pouca fondura protexida do Mar do Norte polas Illas Frisias. Na outra banda deste mar interior atopábase a provincia de Holanda. Esta, xunto coas provincias de Brabante, Güeldres, Zutphen, Zelanda, Frisia, Malinas e Utrecht, asinaron, a finais do século XVI, a acta de abxuración do rei de España Felipe II. Sete provincias que crearon a República dos Sete Países Baixos Unidos, xermolo do que hoxe en día chamamos Bélxica e Holanda. De Zeven Provinciën. Nome mítico co que foi bautizado un dos buques estandarte do novo país e que deixou, precisamente en Vigo, unha gran pegada. O 23 outubro de 1702, sendo o buque insignia de Philips van der Goes e con 90 canóns, rachou a cadea estendida no estreito de Rande coa que se tentaba impedir a entrada á enseada de San Simón da frota anglo-holandesa. Rachada esta cadea, a derrota da escuadra franco-española era unha cuestión de tempo. A Batalla de Rande. Un gran triunfo que marcaba o ocaso de España e Francia no control marítimo e daba paso a británicos e a holandeses.

Os holandeses fixeron desta e doutras vitorias un elemento clave na súa propaganda nacional identitaria. Porén, a súa merecida fama non a acadaron como ilustradores dos gravados conmemorativos das





contendas navais. Malia seren claves estas pezas para entender o nacemento da súa nación, o seu poder marítimo xerouse no seu saber facer como cartógrafos. Probabelmente, logo de Ptolomeo, Gerard Mercator sexa o máis coñecido cartógrafo. Deixounos a proxección mercator, aínda hoxe en día utilizada para trazar os rumbos marítimos. A grande escola de cartógrafos, iniciada polo mestre de Mercator, Gemma Frisius, foi seguida por Abraham Ortelius, Lucas Waghenaer ou polo fillo e o neto de Mercator, ata completar unha lista de máis 50. Algúns deles foron famosos exploradores, como Willem Barentz. O conxunto de cartógrafos e exploradores foron a mellor arma para a expansión ultramar de Holanda, especialmente da man da Compañía Holandesa das Indias Orientais, a Vereenigde Oostindische Compagnie, coñecida como VOC; unha multinacional que creceu grazas ao monopolio do que gozou nos seus inicios, que deu esplendor marítimo ao país e propiciou o século de ouro de Holanda. Estamos a falar do século XVII, centuria de esplendor da escola pictórica flamenga.

A fama de bos comerciantes gañouse grazas á meirande frota endexamais construída en Europa. En Amsterdam, o centro comercial de Europa, chegaronse a construír preto de 5000 buques para a Compañía, moitos máis que o conxunto de buques do resto das frotas europeas. Eis que nomes como iate (*jatch*), quilla (*kiel*), boia (*boei*), sloop, skipper (*schipper*), cruceiro (*doorkruisen*) ou mesmo brandy (*brandewijn*) sexan palabras holandesas.

Un século de ouro ben aproveitado: as riquezas xurdiron do carácter emprendedor e da confianza que os primeiros banqueiros depositaron neses novos negocios. A puxanza das cidades desprazou o poder da aristocracia á burguesía, o coñecemento e o respecto á persoa desprazaron o temor relixioso (non en van foi en Holanda onde se publicaron as obras de Galileo). Unha consecuencia, segundo moitos, do nivel de pragmatismo acadado pola sociedade holandesa: en cuestións de negocios, sexo, raza, crenzas ou relixión non teñen importancia. Aínda máis. Nas cidades a propia cidadanía elixía democraticamente os oficiais que comandaban as patrullas que velaban pola orde. Organización, liberdade de pensamento e credo, tolerancia e iniciativa privada eran e son os alicerces desta sociedade.

Unha sociedade que comezou sendo rural, pero que



Aparellando

axiña pasou a ser urbana. Con todo, a súa puxanza urbana e de ultramar non os levou a descoidar un aspecto primordial para soste tanto mariñeiro e cidades cada vez máis poboadas: a agricultura, a gandaría e a pesca sufriron procesos de capitalización, incrementando produtividade e rendementos a través dunha industrialización ou mecanización nunca vistas. A raza frisoa de vacas e o queixo gouda (dise *ghouda*) fixeron un tándem que aínda hoxe é recoñecido. O estrume desta gandaría, maiormente localizada na rexión norteña de Frisia, utilizábase para estercar as novas terras que se ían gañando no sur do país, facendo, xa que logo, máis produtiva a súa agricultura. Pero tamén na pesca os holandeses foron innovadores: os *drifters* holandeses eran os reis do arenque do Mar do Norte e o seu sistema mixto de salgado e afumado para conservar o peixe foi mesmo copiado en Galicia.

O resultado

Cómpre ter en mente este resumo da historia holandesa, onde destaca a iniciativa privada sobre a pública, para comprender as accións de salvagarda do patrimonio cultural marítimo que se levan a cabo neste país. E hai que comezar salientando que o Estado, velaí a súa principal acción política neste e noutros moitos eidos, non intervén: simplemente non dificulta que a cidadanía leve a cabo o que de xeito democrático e transparente estime oportuno acometer. Ou dito doutro xeito, os holandeses decote prefiren desenvolver polos seus propios medios e sen inxerencias do Estado aquelas accións necesarias para acadar fins ou políticas elaborados mediante consenso. Dende fóra pode parecer un sistema pouco proteccionista e tolerante, xa que é a propia sociedade



a que asume a salvagarda do seu patrimonio. Un xeito de liberalismo patrimonial: en Holanda, a xestión do patrimonio é case que privada, auspiciada, iso si, pola Axencia de Patrimonio Cultural. Non quere dicir que todos os bens considerados de interese estean en mans privadas; o que normalmente se deixa á iniciativa privada é a custodia, a conservación e mesmo a explotación comercial dos bens inventariados, catalogados ou declarados bens de interese público. A Axencia facilita medios, cando for preciso, e fornece consello e guías para levar a cabo as boas prácticas en materia de custodia, conservación e protección do patrimonio cultural, pero delega estas funcións en terceiros, quer públicos quer privados. Así, non é de estrañar que a Axencia non teña rexistro propio de embarcacións tradicionais. Porén, existen rexistros privados que amais de dar soporte técnico e legal aos armadores, certifican as embarcacións. Entre estas asociacións que xestionan rexistros, as máis importantes son a Federatie Varend Erfgoe Nederland (Federación de Vela Tradicional dos Países Baixos), a Stichting Stamboek Rond en Platbodemjachten (Fundación para a Conservación das Embarcacións de fondo plano e popa redonda) e a Landelijke Vereniging tot Behoud van het

Landelijk Bedrijfsvaartuig (Sociedade Nacional para a Preservación das Embarcacións Comerciais Históricas). Entre todas suman máis de 7000 embarcacións inscritas. Cada unha ten criterios de seu para considerar unha embarcación como “tradicional” (cumpren os requisitos establecidos pola asociación). En xeral, estas asociacións son estritas nos procesos de certificación das embarcacións inscritas. Con todo, xunto coas máis de 7000 que manteñen uns estándares validados no balazo entre operatividade e integridade patrimonial, hai outras moitas que non conservan esta integridade e mesmo non é raro ver réplicas feitas en PVC e outros materiais. Non é de estrañar. Segue a ser un país idóneo para navegar grazas á infinidade de canais e bacías interiores. Tanto é así, que un número importante deste navíos son adicados ao charteo. A alta demanda que teñen, tanto polo alto poder adquisitivo dos holandeses como pola facilidade de desprazamento por toda Holanda grazas aos canais, fainas practicamente autosostibeis.

Pola outra banda, as asociacións facilitan innumerabeis servizos aos seus asociados: dende a capacitación de mariñeiros e tripulacións; a publicación de guías e manuais para a restauración e mantemento en uso das



Rumbo á pesca





propias embarcacións, en especial velas e enxarcias, nalgúns casos observando as directrices da Axencia; ata contribuíren mesmo a formar os inspectores nas especificidades das embarcacións tradicionais, facilitando o seu traballo de inspección e conseguindo, xa que logo, que estas cumpran cos estándares de seguridade esixibéis, sexan para uso privado ou para transporte de pasaxeiros.

Tamén cómpre salientar que en moitos casos o interese sociocultural está supeditado ao rendemento económico: como adoitan dicir, sen ganancias non hai patrimonio. Así, a conservación do seu enorme patrimonio cultural marítimo depende de intereses comerciais e motivacións privadas. É o paradoxo holandés: posúen un patrimonio marítimo en uso dos meirandes e máis variados a nivel mundial, pero mantido por intereses maioritariamente privados, non sempre ligados a razóns culturais nin a unha consciencia colectiva de preservación. De calquera xeito, a suma de esforzos individuais, sen apenas inxerencias da Administración Pública e nalgúns casos sen afán de salvagarda patrimonial, ten como resultado un conxunto harmónico e representativo do patrimonio marítimo. Podemos dicir, xa que logo, que algúns dos donos destas embarcacións non son conscientes nin da riqueza e variedade deste patrimonio nin do valor inmaterial que rodea a súa embarcación, observando nela un barco distinto e de madeira, que lle permite facer persoalmente os traballos de mantemento (cosa importante para un holandés: está xustifico calquera aforro, quer en materiais quer en man de obra, para ter un barco de madeira); ou que nalgúns casos lle garante uns ingresos; ou que mesmo lle serve como vivenda flotante. Así, aínda que non numerosos, existen casos de verdadeira deturpación do patrimonio marítimo co fin de aumentar os ingresos, como a transformación dun baleeiro, ou un buque faro ou mesmo dunha gabarra en veleiros.

Un chanzo máis na salvagarda

Aínda que o panorama reflectido neste relato mostra un mundo excesivamente materialista, sen apenas oportunidade para o patrimonio inmaterial, isto non é así nin moito menos. Por unha banda, en Holanda está a Sail Training Association Netherland (STAN), que conta cunha serie de grandes veleiros, ideais para desenvolver cursos de veleiría e navegación dirixidos a xoves que a súa vez poden participar na Tall Ships. Unha canteira de futuros navegantes, xa que as condicións nas que desenvolven os cursos, no Mar do



Recollendo o aparello

Norte, son francamente duras. Pero se a STAN crea futuros navegantes para embarcacións tradicionais, noutros sitios de Holanda, recréase a historia marítima do país.

Workum, unha pequena vila situada na marxe nororiental do noutrora Zuiderzee (Mar do Sur), comezou como un asentamento agrícola-mariñeiro construído sobre *terpn* que se viu favorecido pola súa localización estratéxica na ruta coñecida como “Wymerts”; unha ruta de grande importancia para a conexión norte-sur do país. Nesta localidade ten lugar dende hai máis de corenta anos un evento marítimo que axuda a comprender o xeito de entenderen e conservaren o patrimonio os holandeses. Ora ben, denantes cómpre completar a historia salientando o gran cambio que tivo lugar no Zuiderzee. No ano 1932 remataron as obras do Afsluitdijk, o dique de 32 km que pechaba o Zuiderzee do Mar do Norte converténdoo nunha enorme lagoa. A domesticación



Embarcacións listas para zarpar





No Festival da Música

deste mar permitiu que as enchentes provocadas polos temporais do Mar do Norte deixaran de atemorizar as comunidades das terras baixas, pero significou o ocaso das súas actividades marítimas. Mesmo o nome, Zuiderzee, foi mudado polo de IJsselmeer. E as especies piscícolas foron paseniñamente desaparecendo conforme as augas deste mar interior foron desalinizándose ata converterse nun lago de auga doce.

Perdidas as actividades marítimas do Zuiderzee, un grupo de entusiastas quixo darlle unha nova vida ás embarcacións tradicionais, das que unha gran maioría foran xa transformadas en barcazas con motor, aptas polo seu fondo plano para navegaren polos canais e o *IJsselmeer*, e mesmo para usárenas como vivendas e iates de aluguer. O reto consistiu, xa que logo, en crear un novo tipo de regata que combinara a historia e o saber facer mariñeiro. Sobre esta base, creouse a *Strontrace*: unha revisión daquelas singraduras de



Probando o aparello

cabotaxe que levaban o estrume dende Frisia ás zonas agrícolas do sur, nomeadamente a Warmond, para crear leiras e aumentar a súa produtividade. Para esta regata, os participantes deben partir dende Workum, portando agora, no canto de estrume, un saco de fertilizante que deben deixar en Warmond e dende alí voltar a Workum. A travesía sería sinxela se non fose que para chegar a Warmond hai diferentes rutas, isto é, diferentes canais, de maneira que os participantes deben elixir, en función dos prognósticos de tempo, a mellor ruta para navegar polos canais. De non atinaren, terán que turrar da embarcación... E como estamos no século XXI, as embarcacións participantes levan cadanseu dispositivo AIS (Sistema de Identificación Automático de Buques) polo que se pode seguir a regata vía internet e mesmo ver fases da mesma, nomeadamente os pasos polos canais.

Amais da *Strontrace*, organizase tamén a semana da pesca tradicional, a "*Vissers voor een week*". Nesta semana de pesca na que só se utilizan aparellos tradicionais e propulsión única e exclusivamente a vela, como na "carreira do esterco" (tradución literal de *strontrace*), trátase de pescar e vender as capturas obtidas durante unha marea que dura unha semana. E gaña o que acade o mellor prezo de venda. É dicir, o que máis diñeiro gaña, non necesariamente o que máis pesque.

No ano 1974 fíxose a primeira edición. Apenas tres barcos de pesca tipo *zeeschouw* e poucos *tjalks* participaron naquela primeira edición. Un éxito? Para o organizador, Reid Jelle de Jong, un arquitecto namorado das embarcacións tradicionais como Octavio Lixa Figueiras, non houbo dúbida. Logo das reticencias iniciais dos pescadores, que recearon dunha diminución das súas posibilidades de pesca, do difícil que foi recuperar aparellos tradicionais e mesmo da falta de mariñeiros que lembrasen o uso da vela para pescar, todo isto unido ás dificultades de navegar de novo a vela polos canais, o inicio foi esperanzador. Porén, e como é natural en Holanda, nada de diñeiro público foi asignado nin tan sequera pedido polos organizadores. Debería ser, xaora, a propia sociedade a que debería, se albiscaba interese algún por recuperar tradicións perdidas, apoiar dito evento co seu esforzo económico e dedicación. Ese espírito austero aínda está vivo neste evento. Non hai carpas, megafonía nin nada que faga pensar que vai ter lugar un dos meirandes eventos de exaltación da cultura inmaterial de Holanda. Nada..., agás un peirao ategado de embarcacións. Un caos indescribíbel pero





fantástico. Non se precisa máis nada. Aqueles tres *zeeschouw* deron pé a que arestora xa teñan participado na semana de pesca 26 tipoloxías distintas, a saber: *staversejol*, *botter*, *lemsteraak*, *zalmschouw*, *Wieringer aak*, *bons*, *schokker*, *sloep*, *vlet visaakje*, *blazer aak*, *pluut*, *groninger boot*, *rondbouw*, *blazer*, *vischaak*, *zaldrijver*, *punter*, *kwak*, *kotter*, *Waterlandse visjol*, *hoogaars*, *tjotter* e mesmo se contou en tres edicións coa presenza dun mítico Hooker de Galway e noutra dun Nordlandbåt, o que lle dá un carácter internacional ao evento. Compre tamén destacar a antigüidade dalgunhas destas embarcacións: o EB65, un *botter* de 13.65 m de eslora construído en 1908; o ST48, un *staversejol*, construído en 1894; ou o *schouw* ST16 de 11.40 m, de 1900; o máis antigo é probablemente o BU130, un *botter* construído en 1875. É dicir, moitos deles coñeceron o verdadeiro Zuiderzee. E no tocante á *strontrace*, aínda que parecidos, faise distinción dos *tjalks* segundo a súa provincia de orixe. Así temos: *Beurttjalk*, *Boltjalk*, *Dektjalk*, *Friese tjalk*, *Groninger tjalk*, *Hektjalk*, *Hollandse tjalk*, *Ijsseltjalk*, *Oostzeetjalk*, *Paviljoentjalk*, *Skûte*, *Skûtsje*, *Zuid-Hollandse tjalk*.

Tiven a sorte de presenciar a *Strontrace* e a *Visser voor een week* o ano pasado. A nosa casa en Workum foi o *friese tjalk* “Bruinvisch”, (Touliña). A embarcación,

unicamente modificou a adegade carga para poñer nela unha mesa que, chegado o momento, pode retirarse para poder cumprir o seu oficio orixinal de cabotaxe, que, por certo, fai de vez en cando. O único camarote, con doce catres, estaba no pique de proa. A travesía que fixemos foi dende Enkhuizen, onde se atopa un museo marítimo plenamente orientado á recuperación da tradición da construción naval, a Workum. É dicir, cruzando o noutro Zuiderzee. O máis salientábel é o traballo das orzas laterais, indispensabeis para que este tipo de embarcacións, de fondo practicamente plano, non abatan. A chegada a Workum coincidiu co festival de música tradicional internacional. Como non podía ser doutro xeito, os cantantes e grupos, vidos de Italia, Francia, Croacia, Francia, Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Irlanda e un longo etcétera, non perciben nada, agás, xunto cos gastos de viaxe, a manutención e hospedaxe, moitas veces en casas particulares ou embarcacións. Porén, para escoitar o festival hai que pagar unha pequena cantidade que serve para sufragar os gastos. Amais de participaren no festival, os propios músicos amenizan as rúas. A nós, afeitos a que o Encontro gravite arredor de tabernas e carpas mariñeiras, íanos abraiar moito a falla de espazos comúns. En Workum, as tripulacións levan cadanseus víveres. Iso si, compártese cervexa e algún petisco cos que amenizar as conversas.



Tjalk rumbo a *Strontrace*



Ao día seguinte asistimos á reunión dos pescadores que tivo lugar nunha vella carpintaría de ribeira aínda en activo. O único acto colectivo. Á parte de recordar as normas e, sobre todo, a obriga de contar co permiso de pesca, sortéanse as artes e aparellos que van ser utilizados. Estes consisten en aparellos estáticos, tipo miños e butróns, e tamén dinámicos, moi semellantes ao boliche. No peirao pódese ver unha mostra dos mesmos. Os aparellos son tradicionais pero, curiosamente, non parecían estar encascados. E están gardados nun caseto, onde cada participante os recolle baixo a verificación dunha persoa do comité organizador. Un xeito de evitar fraudes.



Revisando normas na Carpintaría de Hoop

A participación da xente está garantida. O domingo previo, todas as embarcacións saen ao mar para probar manobras e aparellos. Pero, canda a súa propia tripulación, levan tamén parte do público asistente. No meu caso fun no barco de Bertien Broekmans, unha bolseira que está a facer unha estadía post-doc na Universidade. O aparello probado era unha especie de xeito. Non houbo problema coas manobras, pero o éxito na pesca foi escaso: en realidade, semella que estas probas son un engado para o público.

O luns é un día de festa. Literal. Non hai colexio e todo o mundo atende á saída dos barcos. Certo caos apodérase da dársena. O único acto no que hai unha autoridade: o foguete que inicia a saída dos barcos é acendido pola alcaldesa. Sen discurso nin protocolo. Os primeiros en saír son os participantes na *vissers voor* en *week*. Paseniño, enfían a canle de saída ao *Ijsselmeer*. A miúdo a orientación deste paso non favorece a navegación a vela. Así aconteceu. Como a propulsión a motor está prohibida, so hai dúas alternativas: usar grandes varas que, unha vez firmes no fondo e facendo forza sobre elas, permiten que a embarcación vaia andando amodo, ou axudarse do público asistente que as remolcan mediante cabos ata saír da canle. Logo dos barcos de pesca, son os *tjalks* os que comezan as súas singraduras cara a Warmond e volta. Un desfile case que sen fin de buques que en numero superior aos 75 participan en ambos desafíos.

Sementes de futuro

A carreira do esterco de outrora foi recreada no século XXI, como di a Convención para a Salvagarda do Patrimonio Inmaterial. O esterco foi substituído por sementes. Pero estamos a falar de Holanda, onde nada se fai deixando cabos soltos. Este evento dunha semana aproximada de duración é seguido por

internet, do mesmo xeito que unha gran cantidade de público presencia a poxa das capturas obtidas nun mercado cada día máis atraente: a mudanza de augas fixo que agora prolifere un cangrexo, cuxa cotización está a aumentar dentro e fóra do país. Xunto con este cangrexo, anguías, percas, sollas e outros peixes de río configuran as capturas. E como non podía ser doutro xeito, o sistema de poxa é o holandés: á baixa. No ano 2012 o diñeiro recadado na semana chegou aos 3.000 euros. Non é un gran quiñón pero permítelle á organización ser autosuficiente. Aínda máis: durante o ano, adícanse parte dos fondos a preparar as vindeiras xeracións: mozos e mozas de apenas 12 anos comezan a aprender os segredos da pesca tradicional do seu país.

Serán pescadores durante unha semana, pero o espírito da tradición, o amor á madeira e á vela e a comunión co medio ambiente vailles durar toda a vida.



Inicio da saída polo canal





VINTE ANOS CONCENTRANDO TRADICIÓN

XX Edición da Concentración de Embarcacións Tradicionais en Poio



C.M. A Reibo

O que no ano 1995 comezou como unha pequena concentración de embarcacións tradicionais no porto de Campelo (Poio) complementaria á Festa da Ameixa, acabou dando lugar a unha das concentracións de embarcacións tradicionais mais grandes que se celebran nas Rías Baixas.

Primeiros anos, do 1995 ao 2001

O compromiso coa cultura marítima da AVV Boureante fixo que no ano 1995 o Concello de Poio solicitase a súa colaboración para organizar actividades complementarias á Festa da Ameixa, que o concello



O galeón Luísa

organizaba, e aínda organiza, no lugar de Campelo. Así, a AVV Boureante organiza charlas, coloquios e cursos ao redor do mar e das actividades relacionadas co mesmo. Entre as actividades organizadas toma forma a I Concentración de Embarcacións Tradicionais. No porto de Campelo xúntanse unhas poucas dornas, entre as que salientan as que viñan de fóra da Ría de Pontevedra, do Grove, da Illa e da Arousa. Por aquela, a AVV aínda non tiña unha embarcación de seu, pero xa empezaba a tomar forma o proxecto de construción da buceta A Boureante, que sería botada o ano seguinte. Certamente, as embarcacións non encheron o peirao, pero estaba cheo de ilusión pola posta en marcha dun novo proxecto do que ninguén sabía se tería continuidade no futuro.

Foi na 3ª edición, en 1997, na que a Concentración de Embarcacións Tradicionais inicia un rumbo de seu, diferenciándose da Festa da Ameixa. A Concentración toma identidade propia e trasládase ao porto de Combarro.

Na 4ª edición estreouse o galeón Luísa nas concentracións. Esta embarcación, doada por un particular á AVV Boureante e recuperada pola AVV despois dun longo traballo motivado polo mal estado de conservación no que se atopaba, foi durante moito





O peirao nun momento do V encontro de Poio

tempo a única da súa tipoloxía navegando polas rías, e tamén a meirande da frota da FGCMF. Ata o ano 2001 a concentración tiña lugar no peirao da Chousa, non había carpa nin infraestruturas propias e as tripulacións confraternizaban polos bares de Combarro, onde os cánticos de taberna facían tremer ata os alicerces dos hórreos. Eran tempos nos que se

mesturaban os participantes da Concentración cos “parroquianos” das tabernas locais dándolle vida ao pobo e converténdoa nunha festa moi popular.

2001 Nacemento do CM A Reiboa e celebración do V Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia

En marzo de 2001, e coa finalidade de dar continuidade ao traballo que viña realizando a AVV Boureante, nace o Club Mariño A Reiboa, que será o encargado de organizar, xunto a AVV Boureante, o Concello de Poio e a FGCMF, o V Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia en Poio. Esta edición contou coa participación, entre moitas outras, das embarcacións de coiro do proxecto Sant Efflam procedentes de Irlanda, a Bretaña Francesa e Euskadi. O éxito acadado neste Encontro foi tal que deu pé ao nacemento da Festa do Mar, que se celebra dende entón coincidindo coa Concentración de Embarcacións Tradicionais, festa que xa conta co título de festa de interese turístico. A celebración do V Encontro e o nacemento da Festa do Mar supuxeron un importante pulo para as seguintes edicións da Concentración, nas que xa se dispón de carpas e dunha importante colaboración do Concello.



As tripulacións reman arreo para facerse co primeiro posto da Regata Pamplina



Dende o 2001 a Concentración cambia de situación para localizarse no interior da dársena de Combarro, entre os peiraos da Chousa e a Canteira, a onde poden achegarse embarcacións de maior calado e xuntarse máis de un galeón.

A partir desta edición a organización da Concentración pasa a mans do CMA Reiboá, que continúa a organizala actualmente coa colaboración do Concello de Poio. Cada ano a Concentración medra en participación e importancia.

2005: 1ª Regata da Pamplina

A necesidade de organizar a navegación a vela e de conseguir máis vistosidade para os visitantes, deu lugar á organización da Regata da Pamplina nas modalidades de remo e vela, que tivo a súa primeira edición no ano 2005. Toda unha exhibición onde os máis de corenta barcos asistentes “compiten” para levar o premio.

Como o seu nome indica, non naceu coma unha regata suxeita ao cumprimento do regulamento que rexe estas competicións, senón na procura da vistosidade da navegación a vela con tódalas embarcacións agrupadas, xa que nesta regata participan tódolos barcos independentemente da eslora, vela, casco etc. Malia ser este o obxectivo, co paso das edicións, os participantes cada ano son máis competitivos.

A regata a remo é todo un exemplo do bo humor e camaradería dos que fan gala as tripulacións participantes na Concentración e cada edición deixa anécdotas e imaxes para o recordo, dende remos rotos a perdas da boia.

Tempos modernos: pantaláns

A construción de pantaláns e a ordenación da dársena de Combarro supuxo de primeiras un punto de incerteza para a organización da Concentración. Non obstante, a colaboración do porto deportivo (Combarromar), de AMECOMRA, das Confrarías de Pescadores e dos mariñeiros en xeral, fixo que a Concentración fose máis accesible tanto para os visitantes como para os participantes, facilitando mesmo o incremento de actividades e de embarcacións participantes.

Aquelas concentracións onde o Luísa era o barco máis grande quedan lonxe e hoxe na Concentración non é estraño atopar cinco ou seis galeóns, algúns de esloras superiores aos 12 metros e outros de primeiros o século XX.



Dorna de tope navegando



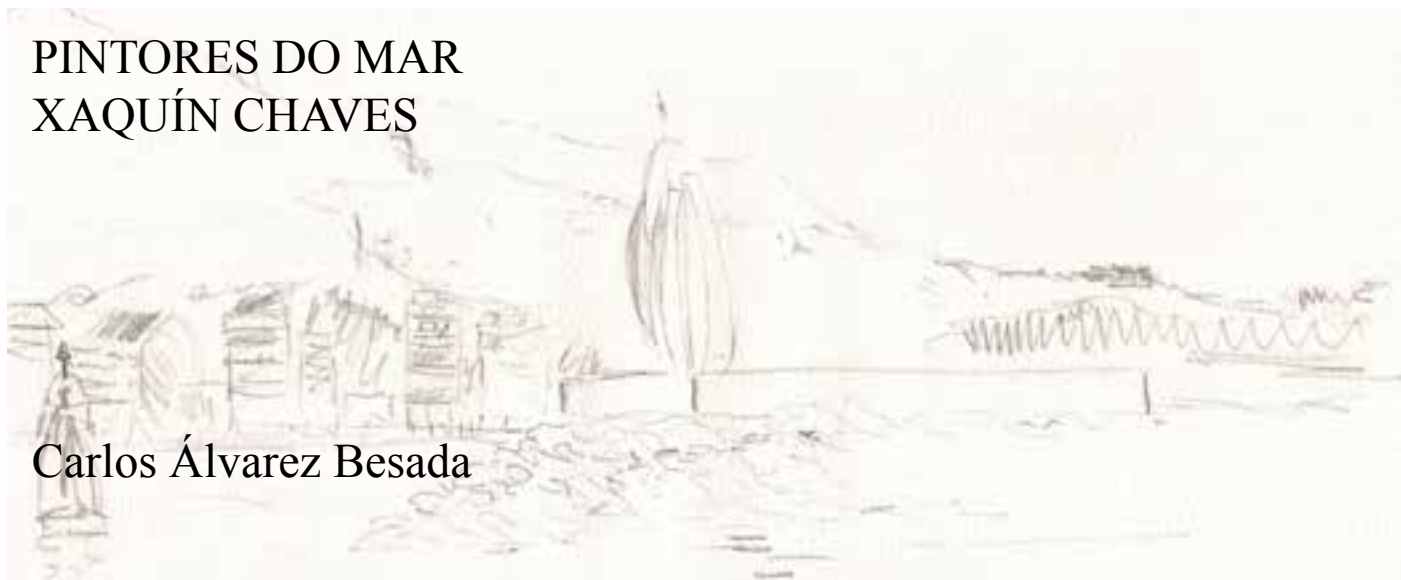
Un momento do primeiro encontro de Poio



Buceta en proceso de construción



PINTORES DO MAR XAQUÍN CHAVES



Carlos Álvarez Besada

“Balizando”

Xaquín Chaves (Vilaxoán 1959) é coñecido na actualidade coma un artista formalmente abstracto, con obra en toda Europa e partícipe de numerosas coleccións tanto privadas coma públicas. O dinamismo de Xaquín Chaves e a reflexión impresa en cada unha das súas obras convérteno nun creador de extraordinaria capacidade. Chaves organiza o seu discurso visual ao servizo da paisaxe.

Nos anos 80 realiza unha obra vencellada ao mar e á Ría de Arousa en particular, cun uso poético da cor que logra composicións cargadas de forza e de luz. Unha linguaxe indiscutible propia dun autor inconfundíbel. Unha etapa figurativa cun expresionismo figurativo vigoroso que manifesta a realidade da paisaxe na súa grandeza, as dornas, as gamelas, as bateas e outros obxectos atopados nas beiras do mar que constitúen uns elementos presentes en moitas das súas obras: “Dornas mouras” 1984, “Dorna” 1984, “Esquelete” 1984 e “Racú” 1984, e outras decenas de acuarelas e óleos que marcaron unha etapa na traxectoria deste afamado artista. A arquitectura naval e a paisaxe doutras rías galegas tamén están presentes nas súas obras máis recentes como “Os Aguillóns do Cabo Ortegal” do 2002, unha acuarela sobre papel extraordinaria que reflicte a intensidade emotiva do lugar.



Dornas mouras, 1984

RosadoMar

Un dos fitos máis importantes da traxectoria de Xaquín Chaves é sen dúbida a RosadoMar, un proxecto escultórico capaz de configurar no horizonte un volume que achega unha dinámica unificadora e harmonizadora de todos os elementos que constitúen a Ría de Arousa e o dique de Ferrazo. Un lugar moi vinculado ao artista que o converte, polo tanto, nun reto persoal. Constitúen esta escultura oito elementos, dos cales seis son de formigón en forma de media lúa e outros dous de aceiro cortén. Nos máis de 12 m de altura incorpora unha luz de balizamento que indica a entrada no porto de Vilagarcía. A singular localización de extraordinaria beleza con Cortegada, Malveiras, O Con, As Briñas, Vilaboa e Ferrazo fai que esta escultura sexa unha construción poética.

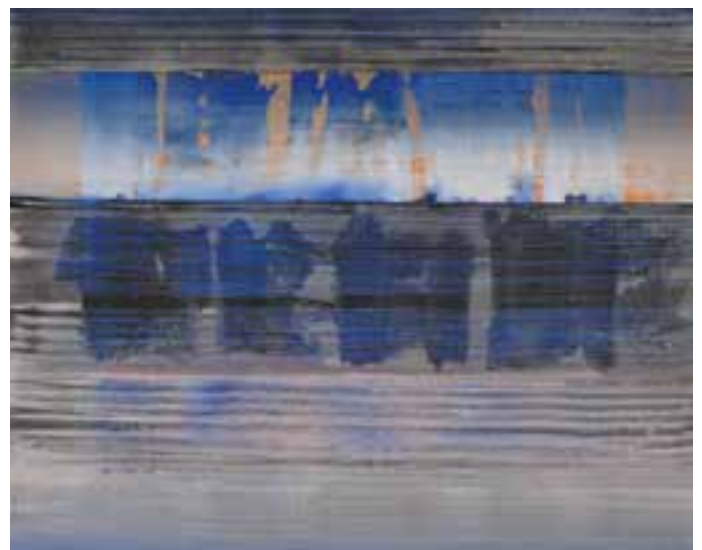


A pesar de traballar a abstracción nas últimas décadas, mantén presente a paisaxe e o seu contorno que se manifesta indiscutiblemente na súa obra pictórica. No ano 2012 fai unha serie de obras vinculadas á ría como “espellismo II”, unha observación atmosférica sobre a Illa Vionta, sobre as súas cores, a súa forza e o seu enclave na Ría de Arousa. Outra obra recentemente rematada e de magnífica execución é “ Dende abril á onda de Hokusai”, unha técnica mixta de pigmentos e acrílico sobre lenzo que rende homenaxe ao artista Katsushika Hokusai e ao seu gravado do 1830 titulado “La gran ola de Kanagawa” que está no museo metropolitano de Arte de Nova York. Na obra orixinal obsérvanse tres barcazas que retan a grande ola para transportar o peixe a porto, XCh concretiza unha obra abstracta que roza a figuración introducindo todos os elementos desta coñecida obra, co seu indiscutible selo de cor e vigorosa luz. Esta obra foi exposta recentemente na sala Rivas Briones de Vilagarcía.



Gamela, 1984. Óleo sobre lenzo. 200x160 centímetros

Aínda que no seu labor creativo se tocan outros campos artísticos como as instalacións, happenings, escultura ou poesía, na pintura é onde desenvolve dunha forma plena o seu mundo interior, logrando unhas composicións cargadas de forza, luz e cor, alternando grandes campos cromáticos con amplas pinceladas, conseguindo impactos coa súa personalidade e inconfundíbel modo de fundir as cores.



Espellismo II. Técnica mnixta sobre tea. 200x200 centímetros

XCh é sen dubida un dos artistas máis internacionais da Galiza e polo tanto un grande embaixador das artes plásticas galegas no exterior.



Skyline RosadoMar. Acuarela sobre papel



Os aguilóns de Cabo Ortegal, 2002, acuarela sobre papel



Boceto montaxe, acuarela sobre papel



Camelle, 2001, acuarela sobre papel



Esquelete, 1984, óleo sobre cartón. 75x105 centímetros.



RosadoMar, acuarela sobre papel



Dorna, óleo sobre lenzo. 200x160 centímetros



Racú, 1984, óleo sobre cartón. 75x105 centímetros

A DORNA NA POESÍA GALEGA

X. Pastor Rodríguez Santamaría

No imaxinario galego, a dorna é un dos elementos que case todos consideramos moi de noso, parte daquilo que chamaríamos “*enxebre*”, característico da nosa cultura, do noso sermos comunidade, como o dolmen, o carro, o cruceiro, a choiva, a retranca ou o merlo, un conxunto material e inmaterial que nos definiría. Ben é verdade tamén, que a cultura galega no seu Rexurdimento percibiu o mundo agrario como o propiamente *enxebre*, aquel no que residía o espírito do pobo galego, en prexuízo do mundo marítimo, que se percibía non só como minoritario senón coma máis en contacto co exterior e, xa que logo, co menos galego. E isto mesmo se deu no eido dos estudos etnográficos, no que o estado dos temas mariñeiros, da súa cultura material e espiritual foi máis serodio, e atopará o primeiro gran estudoso en Xaquín Lorenzo, precisamente co artigo “*As dornas de Porto do Son*”, aparecido na revista *Nós* en 1934.

O mar está moi presente na poesía galega xa dende a Idade Media, como ben o proban as cantigas de trobadores como Joan Zorro, Paio Gomez Chariño, Joan Bolseiro ou Nuno Fernandes Torneol, pero os termos marítimos empregados son moi xenéricos (*barca, navío, barco*) e non lembro ningunha cantiga medieval que cite a dorna. Temos dúas antoloxías, boas, de tipo temático que escolman poemas do mar en galego, *O mar na poesía galega* (1985) a cargo de M. Cacheiro Varela e *Tamén navegar* (2011), escolmada por Fernández Naval, esta moito máis especializada pois é unha “*Escolma da poesía galega sobre carpintería de ribeira e embarcacións tradicionais*”. Consultan-

do ambas as dúas vemos con abraio que a dorna so é cantada na poesía galega dende comezos do século XX. Tampouco na poesía popular, nos cancioneros do pobo, é a dorna elemento moi presente.

A dorna, tan nosa, é, non obstante, de orixe non autóctona, segundo os especialistas, xa que non chegaría a Galicia ata os séculos XIV-XV, e sería de orixe normanda. Non a teríamos documentada ata o século XVI e non sempre as referencias se dan ao mesmo tipo de embarcación, xa que na zona de Viveiro e Ortigueira se trataba dunha embarcación de fondo plano, mentres que nas Rías Baixas é, case era, unha embarcación montada coa técnica de “*tingladiño*”, é dicir, coas táboas superpostas unha sobre a outra polas extremas. Eladio Rodríguez González no seu *Diccionario enciclopédico gallego-castellano* distingue dous tipos de dorna pola técnica (de barragán ou de tope) e varios polo uso (polbeira, xeiteira, peixeira e tramalleira) e por tamaños. Asegúranos que as houbo en Pontedeume e Ferrol no século XVII, pero afirma que o núcleo fundamental foron Ribeira, O Son, Cambados, Marín, Portonovo e Ons. Xulio Xosé Pardellas asegura que o núcleo orixinario estivo en Aguiño (Ribeira), pero isto provoca dúbidas, xa que Aguiño é unha vila relativamente recente e ademais houbo dornas en Palmeira ou a Pobra do Caramiñal. Se imos á etimoloxía tampouco nos é de moita axuda, pois parece que procede do occitano antigo (*dorne*), co significado de medida de capacidade, de aí que dorna significa tamén o recipiente onde se pisa a uva ou unha artesa de pequeno tamaño. Dorna é tamén



un topónimo, pois é a denominación dunha aldea de Taragoña e doutra de Sacos, en Cotobade.

Probablemente o poeta máis vello que emprega a dorna na súa poesía é Victoriano Abente Lago (1867-1926) no poema “*Virxen da Guía*”:

*As dornas alá van, deixan a ría
da vila de Muxía:
con bon vento xuntiñas navegando,
soltas as velas, firmes as escotas,
asomellan un bando
de brancas gaivotas
que van do mar ás rentes aleando.*

Pero o primeiro gran poeta que canta a dorna é Ramón Cabanillas (1876-1959) en “*Veiramar*”:

*Tumbada, quilla ó aire,
desfaise no areiro 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...!*

Na seguinte xeración á de Cabanillas, coetáneo da Xeración Nós, vai destacar Antón Zapata García, (1886-1953), quen inclúe en *A roseira da saudade* (1954) o poema “*Dorna saudal*”:

*Migrante nauticela
de medoñenta costa de Briganza
que, en suidosa derrota,
ben atesada a escota,
levas á miña esperanza
no turxéncea albeiral da túa vela.*

*Sin che dar medo os feros temporaes,
vas rachando nas augas teu vieiro,
xeitosa, ben segura
que pra o teu mariñeiro,
jé grórea solagar teus imbornaes
na salgada negrura!*

*Dorniña, ¡miña dorna!,
mariñeira galega:
Non che importe se chove ou se lostrega,
que a destra no timón, en ti confiada,
agarímate, morna,
je lévate a Galiza de arribada!*

Na mesma xeración, o padronés Ramón Rey Baltar (1882-1969) na súa obra *A gaita a falare* (1939) e no poema “*Mariñeiro*”, de forte contido social, fai tamén aparecer a dorna:

*Na túa pequena dorna
moito non aguantarás,
e, por máis forte que sexas,
irás ao fondo do mar.*

Na xeración das vangardas os cantores da dorna serán Xulio Sigüenza (1898-1965), Anxo Sevillano (1906-1989) e Álvaro de las Casas (1901-1950), pero tamén estará presente en Luís Amado Carballo (1901-1927), quen no poema “*Outa mar*”, coas súas características personificacións, nos di:

*As estrelas pescadoras
maman o leite do abrete,
nas cuncas de pan das dornas
a escuma das velas ferve.*

Xulio Sigüenza publicará o seu libro *Cantigas e verbas ao ar* en 1928 e nel aparece “*Dorna*”, poema tamén publicado nese ano na revista *Céltiga* de Bos Aires:

*Caeu a lúa nas augas
i-a dorna,
que vai pescar,
esnaquizouna unha noite
coma si fora cristal.*

*Bogan os homes da dorna
i-ô monocorde choupar
dos remos,
sobor da i-auga
énchese da craridá.*

*As estrelas,
no ceo,
brincan na corda do ar.
Comeza a chover.
Os homes
botan a rede á pescar,
I-é cada peixe,
enmallado
com 'unha estrela á brillar!*

Anxo Sevillano dedicará varios poemas á dorna no libro *As dornas da preguiza*: “*A máis mariñeira*”, “*Dornas*”. No primeiro:



*A miña dorna boga ben, amor;
é a máis mariñeira de tódalas dornas,
a que nunca foi tocada de galerna
nin batida das augas ergueitas...*

“Dornas” é poema claramente imaxinista, no que

*Dornas deitadas na area...
zoquiñas para xigantes,
calzóns trocados en velas.*

Álvaro de las Casas, na segunda edición do seu único libro poético, *Sulco e vento*, aparecida en 1936 vai incluír “*Miña dorna*”, poema datado en Portosín en febreiro de 1934:

*Minha dorna vai en vela...
Ai minha dorna albarinha
toda vestida de seda!*

*Vai empopada e runfleira...
Ai minha dorna galana
N-hai outras mais marinheira.*

*Ten un aquel que namora...
Ai minha dorna bonita
que altinha que ten a proa!*

*Ten un aquel que me leva...
Como uma folha de albaca
quixera pôla na orelha.*

Na Xeración de 1936 cómpre comezar por Álvaro Cunqueiro (1911-1981), pois xa en *Cantiga nova que se chama ribeira* nos deleitará cunha formosa cantiga ao xeito medieval:

*Si miña señor á i-alba da Arousa beilar
poñereille, belida, un ventiño no mar:
A dorna vai e ven
que meu amor ten!*

*Poñereille unha frauta e máis un reiseñor
e unha longa soedade coma a da mar maior.
A dorna vai e ven
que meu amor ten!*

*Na illa Cortegada poñereille un galán
por pastor das mareas co seu remo na man.
A dorna vai e ven
que meu amor ten!*

*Poñereille unha gaita no bico da ría
e unha avelaneira no medio do día.
A dorna vai e ven
que meu amor ten!*

Tamén Xosé María Álvarez Blázquez (1915-1985) menciona a dorna no seu “*Romance do pescador pe-leriño*” (1954):

*Onde el chegaba ca dorna
iña a barileza nela,
e o vento se lle aquedaba
como unha pomba sinxela*

Ricardo Carvalho Calero (1910-1990) non esquece tampouco a nosa embarcación:

*Refugarei as roitas das dornas do solpor,
mornos ollos de brancas pálpebras estantías.*

Mentres, Celso Emilio Ferreiro (1912-1979) enumera a dorna a carón doutras embarcacións no seu poema “*A illa*”, da obra *Antipoemas*:

*Chegan os barcos de vela
—quechemarís, dornas e gamelas—
preñados de vento.*

Xosé Conde Fernández (1918-1990) no seu poema “*Mariñeiro*” de *Os meus cantiles* encaixará xa a nosa embarcación no comezo do poema: “*Sempre a faguer dornas na outra banda*”.

Manuel Lueiro Rey (1916-1990) farao tamén en “*Cantiga do mar de Arousa*” de *Escolma ferida* (1977):

*Dornas podres, racús vellos,
xeiteiros sen aparellos.*

Pero o gran poeta da dorna na Xeración do 36 é Pura Vázquez (1918-2006) en textos de *Man que escribiu no mar*: (“*Vagabundeo nas senlleiras dornas...*”, “*Cruza unha dorna no danzante mar...*”), mais destaca en “*Dornas na luz*”, de *Náufragos da elexía* (2001):

*Un luxoso ritual.
A nebra efímera
nos xardíns esquecidos
dos outonos.*

*A beleza barroca
esváese polos túneles*





das cúspides distantes.

*Irisa as pedras. Ópalos.
Campaiñas albeiras.
Espazos para abraios
nos pórticos secretos.*

*Os bosques diamantados
debuxan nos azuis
arcoiris de chuvia.
Un sagrado universo.*

*Xurde a beleza en ánforas.
En lirios trasnoitados.
Son as dornas da luz.*

Na Promoción de Enlace, é Luz Pozo Garza (1922) quen lembrará a dorna xa no seu primeiro poemario en galego, *O paxaro na boca*, no poema “*Mar*”: “*Todas as noites bulen dornas quentes*”, mais tamén en “*Xábrega*”:

*¿onde dormen
co seu corazón de dorna,
cando o vento do Norte
vai guindando do liño as velas?*

Non faltan os poemas á dorna na Xeración das Festas Minervais, e así Manuel María (1929-2004), malia ser home da Terra Chá fará memoria da dorna na súa “*Panxoliña mariñeira*”:

*San Xosé é carpinteiro
e anda unha dorna a facer.
¡Unha dorna de piñeiro
para pescar ao mencer!*

Salvador García-Bodaño (1935) é autor de “*Unha dorna que me alonga*”, poema inserido en *Ao pé de cada hora* (1967):

*Levo en min unha dorna que me alonga
cara á beira senlleira do teu nome
entre os ventos mareiros da dor
e as escumas silandeiras da noite.*

*¡Quen sabe o que foi da miña vida
denantes que atopase o teu segredo!
¡Quen sabe o que foi daquel cabalo
que apodreceu na miña infancia co meu berce!*

Agora, cabaleiro sen cabalo,

*vou sen rumbo
procurando en ningures os meus eidos.*

Xohana Torres (1931) vai incluír a dorna tanto en *Tempo de ría*:

*¡Que de veces corrían os meniños
coa chegada da dorna, bandeira
azul e blanca a balanzar na proa!*

como en *Estacións ao mar*:

*(Porque nalgunha parte
detrás dunha fiestra
vimos saír a dorna no mencer
e iso nunca se esquece).*

Antón Avilés de Taramancos (1935-1992) ten máis preferenza polos veleiros noiases, pero tampouco falta a dorna en “*Os poemas da ausencia*”:

*O mar feliz arrolador de dornas,
tan amado de meu que non me esquece.*

Pero xa en *As moradias do vento* estaba a nosa embarcación:

*Hoxe as dornas sulcaron
o sorriso do mar profundo e nidio.*

Será Xosé Luís Méndez Ferrín (1938) quen una a dorna ao drama do exilio e a represión da guerra civil na *Poesía enteira de Heriberto Bens*: “*Os líderes mariñeiros que fuxiron na dorna e morreron no Atlántico, lonxe do terror*”:

*Na caberna da arca,
na caberna de couso.
Dende a roda de proa ás rabeiras de popa.
O bateren as pas sobre as vagadas avesadas,
a dorna era un grande arau ferido, unha
gaivota agoniada, ave crebada.
Un paxaro ferido é Galicia
o paxaro ferido izou unha áa na noite.
Na noite, vo-los tres fuxitivos.
Fuxitivos do medo na dorna escorregante,
danzando e embestindo embestindo contra o medo.
Unha vela tremendo, pediu permiso á noite.*

E a dorna co tempo vai desaparecendo das nosas costas e diso vai laiarse o probrense Mariano de Marcos Abalo no poema “*A dorna*”:



*Dorna celta mariñeira,
xa non te vexo no muelle,
no muelle da miña Puebla.
Poucas quedan, se hai algunhas,
que morrerán de contado
cando lles falten as mans...*

Non falta a dorna nos poetas nados entre 1940 e 1949,
e ben se ve en Helena Villar Janeiro (1940):

*Á praia dos lagartos
chegan as dornas
polos mares do outono
a cargar folla.*

*Folla amarela
e a praia solitaria
xoga con ela.*

Maximino Cacheiro Varela, nun poema próximo o
haiku, concentrará así o seu texto:

*As estrelas pescadoras
aprenden do abrete.
Sopran escumas na vela da dorna.*

Víctor Vaqueiro Foxo (1948), poeta simbólico e cul-
turalista, levará a dorna ó seu poema “Territorio”, de
A cámara de néboa (1989), da que seleccionamos a
parte IV:

*Perante nós, no medio do océano,
sostida polo espello inamovíbel,
unha dorna marchaba.
Ninguén dentro da dorna
medía os seus espazos.
Só un leme xigantesco,
como unha maldición, ou maremoto
ía fendendo o espello.
Chegaban dende o leste
navallas e subelas de amarelo:
ferían e mancaban sen piedade,
ou furaban a dorna, atravesándoa,
como magos prestidixitadores,
e unhas dores caíronnos nos cranios,
o mesmo que unhas luces zenitais,
filtradas nunha chuvia
de alecrín e outras herbas
de cheiro indescifrabel
(só penetrou, ferinte,
de todas as agullas,*

*mortal, a do alecrín).
Ninguén dentro do espazo medía os seus océanos.*

Xosé Carlos Gómez Alfaro (1949-2008) terá presente
a dorna en *Os ciclos do sino*:

*Lira de luz sentida,
doce dorna florida,
érvos meu amigo.*

*Polas correntes do Alén
anda a dorna do meu ben.
¡Ai mi madre!*

*Polas sinistras herdades
anda a dorna en señardades.
¡Ai mi madre!*

*Anda a dorna do meu ben
e quere que ande eu tamén.
¡Ai mi madre!*

*Anda a dorna en señardades
a rogar se me ceibades.
¡Ai mi madre!*

Na Xeración dos 50 comezamos o noso percorrido
dorneiro con Manuel Rivas (1957), co seu poema “*El
Rei Sabio*” de *Balada nas praias do oeste*:

*Teño espranto das armas e amo a viaxe,
dixo El Rei.
E construíu a dorna,
e morreu nun poema,
alegre e esquecido para sempre.*

Darío Xoán Cabana (1950) é autor de “*Dorna*”, poe-
ma de *Patria do mar*:

*Sobre as ondas do mar, baixo do vento,
vai a dorna peneira que peneira,
e a gaivota que vaga vagaceira
non é máis grácil, non, nin ten máis tento...*

Pero tamén está presente en *Ábrelle a porta ao día*:

*Pechado o porto, a dorna
devanaba sen rumbo
nun ancho mar de soños.*

Ramón Caride Ogando (1957) faina aparecer en





“Brúa”, de *Do A ao Z con Ramón Cabanillas*:

*Brúa o mar,
galgan as ondas
e a dorna fende nas augas
como un arado nos sucos,
e sobe e baixa
o barquiño
entre a sorte
e o naufraxio.*

Aínda aparecerá a dorna noutros poetas desta xeración como César Antonio Molina (1952): “*De pé. No centro da dorna. Sen estrobos. A voo de paxaro...*” e Xosé María Álvarez Cáccamo (1950): “*Da airosa fuxida da dorna / pola espalda ferida da lagoa de Faenza no Adriático...*”

Nos poetas nados na década dos sesenta, dous son os nomes a salientar, Anxo Angueira Viturro (1961) (“*Dornas meckers botes do carril buquetas mecos sen leme sombras...*”) e Ramón Reboiras (1961):

*Nesta dorna
de madeira de laranxo*

*Lonxe de ti:
Terei que empurrar o remo*

*E seguir vogando
Na corrente xorda*

*Só un remuíño de tebras
Miña dorna
Neste río que nos leva.*

Neste percorrido pola dorna na poesía galega aínda poderíamos incluír outros poetas como F. Domínguez Romero, Xosé Lois García Fernández, Xesús Franco González (“*O batuxo é o irmao fluvial / das dornas e as gamelas*”) ou María do Cebreiro, pero imos voltar a Xohana Torres en *Tempo de ría* (1992):

*Vaise a calma da dorna.
Inaccesible xira a espiral
de lontana tormenta.
Bandadas de andoriñas apousan
nos fíos do telégrafo.
O vento cabalga polas follas
e ti, papá, ergueito, serio,
Illa tamén a onde acudimos nós...*



Costa de San Vicente do Grove coa illa de Sálvora ao fondo / Sole Rei

DE CANDO OS BARCOS NON ESPANTABAN O PEIXE

Pablo Carrera



“ hice memoria y puse en el escrito y por relación lo más que en aquello he experimentado y podido alcanzar. Hecho esto, lo comuniqué con los hombres más prácticos, más marineros, maestros carpinteros de ribera y fabricantes que se han conocido en estos tiempos en Sevilla, y aun en el Reyno; y todos de un acuerdo y como si estuviera juntos en un cuerpo, habiéndolo visto, considerado y tanteado, han sido de parecer firmado de sus nobles y públicamente autorizado, ser cosa muy conveniente y acertada, obligándome con sus muchas y buenas razones a que, sacándolo del olvido de mi rincón, lo comunicase y diese a todos en público con perpetuidad de estamparlo ”.

Tomé Cano, en *“Arte para fabricar, fortificar, y aparejar naos de guerra, y merchante”*, 1611.

Apenas 16 metros. Case que un home por cada metro de eslora. Pequena cabina, máis ben cara a proa e unha popa ampla, diría que de parrulo, aínda que non a lembro ben. Daquela as fasquías xa me chamaban a atención pero non era quen de reparar nos detalles. Non había experiencia. Con todo, era ampla, con panas para almacenar o peixe e a propia rede de cerco de xareta. Inconfundíbel, tamén, o halador ou potencia que identifica os barcos de ardora.

O barco era mariñeiro. Concepto difícil de definir pero comprensíbel cando un navega: ou traballas co mar ou te enfrontas a el. O barco mariñeiro, cun bo patrón, prefere gardar unha rítmica e harmónica danza co mar. Móvese, abofé, pero tenta acompañar as

ondas, mellor co mar de fondo que co de vento, pero apenas tenta retalo. O Gloria Belén traballou no mar da Marola, percorrendo todo o golfo Ártabro na procura de sardiña e xurelos: tarrafa ou racú, dependendo de se o peixe andaba nos secos ou no mar máis alto.

Coñecía, xa que logo, mares duros, polo que facer unha expedición entre o Miño e o Bidasoa non lle ía supor un reto difícil de solventar. Andrés, o patrón, tiña claro: un barco de ardora ten que ser de madeira. Doutro xeito, a sardiña foxe. A mesma conclusión acadada polos arrantzales que andaban á cacea ou ao cebo vivo na procura do bonito. Peixes con bo ouvido. Calquera son estraño os pon en estado de alerta, prestos a fuxir. Nós coñecemos como sinatura acústica o espectro de son irradiado ao mar por un buque, orixinado, principalmente, polo propulsor ou hélice e as vibracións transmitidas polo propio casco, quer hidrodinámicas, quer pola maquinaria, especialmente o motor principal e os auxiliares. Se o son irradiado se atopa nunha gama entre os 250 Hz e os 1,2 kHz, os peixes poden escoitalo e reaccionaren fuxindo. Os barcos de madeira, polas características amortecedoras deste material, adoitan ser buques silenciosos, ou polo menos atenúan o espectro de emisión a esas frecuencias, polo que podemos afirmar que o sostido por Daniel e outros patróns ten sentido e explicación científica. O Gloria Belén acompañounos ao longo da costa norte da Península Ibérica na procura da sardiña, que non estaba accesíbel ao noso barco. Ao chegar a Euskadi, alá polo mes de abril, ficaría nesas augas do Golfo de Biscaia na procura da xarda e logo do bo-





carte, as grandes mareas da primavera no Cantábrico, contando con voltar a Sada alá polo San Xoán.

Ao ano seguinte non traballamos co Gloria Belén pero tivemos un encontro á altura do Banco da Caridade, preto da fronteira entre Galicia e Asturias. Daniel, que algo xa me adiantara, deulle descanso ao seu ben querido Gloria Belén para comezar a traballar co Silvia Celeste, un chisco máis grande pero tamén de madeira. Non, non foi por darlle polo pau. O Silvia Celeste era realmente unha embarcación bonita. E Daniel, claramente, estaba orgulloso dela. Unha ponte máis grande e mellor preparada, o rancho máis amplo e unha boa cociña complementaban os requirimentos mariñeiros que xa tiña de seu o Gloria Belén. Certo. Daniel, nun bar de Fontán, fixo unha defensa dos barcos de madeira, do seu bo comportamento, das súas boas prácticas mariñeiras. Acho que, se por el fose, todas as embarcacións dese porte ou inferiores deberían ser obrigadamente de madeira. Convencido estaba das súas bondades.

Porén, a súa defensa das embarcacións de madeira contrastaba coa tendencia negativa que emprendera en Galicia a construción naval neste material: a industrialización apostou polo aceiro e tamén polos derivados da fibra, aposta á que se sumaron os incentivos das administracións que propiciaron a substitución dos barcos de madeira polos construídos en novos materiais. No ano 1996, tres anos antes do noso primeiro encontro, contabamos con 73 carpintarías en activo e con 450 empregos. No ano 2006 o número reduciuse a 25, que daban traballo a 150 persoas. Panorama desolador ao que cómpre engadir a simplista asociación entre madeira e obsolescencia, antigüidade ou pouca seguridade. Lonxe fican os tempos nos que Tomé Cano consultou os mestres carpinteiros. Agora, a madeira, desprazada polo ferro como material de construción para os grandes buques e polo poliéster para as embarcacións menores, pasou a un segundo plano e os bos consellos dos carpinteiros de ribeira van ficando esquecidos nos libros de historia.

Para comprender como chegamos a esta situación, se cadra, debemos botar man da historia. Ata hai ben pouco, non todos os carpinteiros traballaban a tempo completo na construción naval. Máis ben a maior parte deles completaba a súas ganancias con outros oficios, nomeadamente a pesca. Non era raro atopar carpinteiros propietarios de lanchas e aparellos de pesca ou traballando á pesca directamente. Con todo, a chegada dos Borbóns, e con eles un novo pulo ao

traballo administrativo do Estado moi semellante ao modelo francés, fixo agromar censos, estatísticas e tamén figuras de inspección. Así e todo, non resulta doado esculcar o pasado da profesión. A ocupación a tempo parcial e o rexeitamento a encadrarse nesta profesión por medo á matrícula do mar que obrigaba a servir a El-Rei na súa Armada (en moitos casos armada con embarcacións privadas), facía que moitos carpinteiros figurasen como labregos. “Ocultacións voluntarias”, así as alcuma José Manuel Vázquez Lijó, un dos grandes investigadores do mar, ao que non lle estamos a dar a oportunidade de desenvolver o seu traballo. A grande crise da Armada, na primeira metade do século XIX, que fixo diminuír tanto as matrículas (o que noutrora coñecemos como servizo naval obrigatorio) coma a necesidade de carpinteiros de ribeira para fins militares, permitiu agromar, xa que logo, o censo de carpinteiros. Era de agardar: o incesante incremento de embarcacións non se correspondía como número de carpinteiros “declarados”. Na metade do século XVIII recoñeceu a figura dos cabos de *mestranza*, mestres carpinteiros de ribeira e calafates con mestrado, que tiñan atribuídas funcións de inspección das embarcacións fabricadas e de recoñecemento do estado das que saísen a navegar. Profesionais do sector que velaban pola calidade e seguridade das embarcacións. Nalgúns casos estes carpinteiros suplían as súas carencias para redactar informes (case todos eran analfabetos) cunha extraordinaria pericia para inspeccionar o estado dos buques, determinar o seu nivel de seguridade conforme ao escantillonado e mesmo para calcular o arqueo.

Non é difícil deducir o que aconteceu co devir dos anos. A formación académica, con estudos regrados, foi facéndose un oco, convivindo coa formación por mestrado. Tamén podemos supor que para acceder á formación académica requiríanse boas competencias en lectura e escritura, cousa que, en principio, non era determinante para a aprendizaxe dun oficio a través do mestrado: teoría analítica fronte ao empirismo ou aprendizaxe in situ. Pero nesa altura non deberon existir diverxencias: a construción naval tiña na madeira a súa única materia prima. Tradicionalmente os barcos construíanse con madeiras locais. A madeira mítica no Mediterráneo oriental foi o cedro de Líbano. As súas fasquías ficaron inmortalizadas hai máis de tres mil anos en petróglifos coma o de Auga dos Cebros. Pero no caso galego e dos países atlánticos, as frondosas foron o material por excelencia para os elementos estruturais, en especial o carballo, e o piñeiro para o resto do buque. O carballo é apreciado pola súa du-





Imaxe cedida polo Colectivo Mareachea

reza e resistencia á putrefacción. Mesmo se aproveita a propia forma da árbore, quer das súas pólas, quer das raíces, para determinados elementos ou pezas da embarcación. Deste xeito, ao non romperen as fibras da madeira e segúren a forma da peza desexada, os elementos estruturais do buque adquiren maior resistencia. Esta árbore foi unha materia prima estratéxica, adicáronse bosques á súa explotación sostíbel para usarse na construción naval. En toda Europa, as monarquías gozaban en exclusiva de vastos territorios arborados. Nestes bosques, chamados devesas reais, as monarquías adoitaban celebrar cacerías maiores. Pero tamén eran a reserva de materia prima para manter as frotas das diferentes armadas. Estendíanse tanto por España como polo resto dos países europeos. De feito hai autores que sosteñen que ditos bosques permitiron salvagardar espazos de grande valor ecolóxico, onde a biodiversidade, con preponderancia das especies frondosas coma o carballo, se conservou e puxo freo á ocupación de terras para as necesidades da agricultura. En Galicia, bosques de O Grove, Sanxenxo, A Pobra do Caramiñal ou Cobres entre outros moitos, constituían as reservas madeireiras da Coroa que, no ano 1859, coa desamortización, pasaron a mans pri-

vadas. Naquela altura, estes bosques contiñan preto do 20% dos carballos malia teren tan só o 1.3% da superficie arborada.

Haberá que agardar ata o século XIX para que se produza a gran revolución coa chegada dos propulsores a vapor e os cascos de metal. Un camiño de non retorno, con embarcacións cada vez máis diversas e grandes que requirían profundos coñecementos de mecánica e análise, con experimentación en materiais ata aquela nunca empregados. Paseniño, os estudos en construción naval foron diversificándose, abrangendo novas disciplinas, facéndose buques cada máis complexos que requirían dos servizos de inspección, unha especialización cada vez máis afastada do coñecemento empírico que tiñan os carpinteiros de ribeira. Porén, o que levou ao desconcerto dos carpinteiros foi o crecente abandono académico dos estudos e investigacións sobre a madeira na construción naval. Co tempo, traducíuse nun descoñecemento por parte dos técnicos e enxeñeiros das propiedades da madeira e mesmo no abandono de liñas de investigación baseadas neste material. Mais a voz de alarma chegou cando a nivel legislativo se comezaron a elaborar normativas fundamentadas nas propiedades deses novos materiais, normas que, nalgúns casos, non recollían as especificidades das construcións en madeira e mesmo as obrigaban a cumprir requirimentos estruturais baseados nas propiedades destes outros materiais (ferro, aluminio ou poliéster reforzado con fibra de vidro), a miúdo contraditorios co comportamento da madeira. Pero, evolucionou a madeira como fixeron estes novos materiais? Hoxe en día as madeiras autóctonas conviven coas de procedencia alóctona: wengué, sipo, iroko, ukola, teka, elondo, piñeiros foráneos ou mesmo eucalipto, son algunhas das que se utilizan na construción naval. En xeral, estas madeiras achegan ás embarcacións propiedades melloradas para as condicións de traballo que teñen desenvolver: complementan e, nalgúns casos, substitúen as madeiras locais. Todo para conseguir unha embarcación con mellores prestacións, maior durabilidade e menores custos de mantemento.

Xunto a todas estas madeiras compactas e naturais, no mercado pódense atopar madeiras laminadas. Finos tableiros (con respecto aos da madeira compacta), unidos entre si por resinas, que acadan unha resistencia similar á da madeira compacta, coa vantaxe de permitiren facer estruturas moito máis longas. Se na construción compacta o límite de eslora está nos 45-50 m, coa madeira laminada, no plano teórico, non



hai límite de eslora. Isto é debido a que, na construción con madeira compacta, ao ser a estrutura do buque (quillas e cadernas) predominantemente transversal, as torsións derivadas provocan que en grandes esloras xurdan problemas de estanqueidade. Porén, as estruturas basicamente lonxitudinais dos barcos feitos con madeira laminada manteñen un nivel óptimo de estanqueidade, mesmo a tamaños superiores aos 50m.

Poden existir outras opcións? Pois a resposta é si. Grazas ás novas técnicas de conservación da madeira, como a inmersión en alcohol furfurílico ou a acetilización. A madeira acetilada non supón un cambio significativo na maior parte das propiedades mecánicas da madeira e incrementa a súa durabilidade ao aumentar a protección contra o ataque dos fungos; con todo, é un tratamento caro. A madeira furfurilada aumenta tamén a dureza e densidade con respecto á orixinal, pero perde un pouco da súa resistencia ao impacto. O alcohol furfurílico extráese da cana de azucre e tamén require un tratamento no autoclave, non tan custoso como o da acetilización. Con estes tratamentos, a vida útil da madeira prolóngase moito e, de feito, algunhas estruturas para exteriores feitas con estas madeiras modificadas están garantidas por máis de oitenta anos. Novos procesos e tratamentos que poden supoñer, como xa está a acontecer na arquitectura, un rexurdir da madeira.

As claves. Con respecto ao aceiro, a madeira presenta un argumento definitivo: a relación rixidez/peso é de 1:3 favorábel á madeira. Non é de estrañar que moitas estruturas de tellados estean a facerse en madeira: máis liviás e de igual resistencia. Mesmo en caso de incendio, a madeira aguanta mellor a calor, sen apenas deformación e, xa que logo, con menor risco de derrube. Con respecto ao poliéster, a clave está na pegada de carbono. As toneladas de CO₂ equivalentes consumidas por un casco de madeira de 21 m de eslora ao longo da súa vida útil (análise do ciclo de vida) non chega ás 20; no caso dun casco de poliéster de idéntica dimensión supera as 112, cinco veces máis. Desas 20, apenas 4.5 son consumidas no proceso de fabricación. No caso dun casco de aluminio, xa non cómpre comparar: fabricar unha tonelada de aluminio precisa 17.000 kwh de enerxía mentres que unha de madeira só 430 kwh.

Certamente, os barcos de madeira non só non espantan os peixes senón que tamén poden contribuír a diminuír as emisións responsábeis do efecto invernadoiro á atmosfera, ao teren o menor impacto ener-

xético de todos os materiais de construción naval. Daquela, que cómpre facer para mudar a tendencia negativa da construción naval en madeira?. Malia non ser doado, precisaríanse varias accións conxuntas: a actualización das normativas en materia de seguridade con respecto a construción naval en madeira, o que obriga a investimentos en I+D+i; o desenvolvemento das normas e accións que permitan levar a cabo as políticas de loita contra ao cambio climático, moitas vinculadas ao horizonte 2020, que buscan devolver os ecosistemas ao “bo estado medioambiental”; xunto cunha mellora das facultades dos ciclos de mestría, acompañada dun sistema de homologación/certificación de construción de embarcacións, permitir que os carpinteiros de ribeira poidan asinar os seus propios proxectos; e, non por última menor, unha campaña de permita devolver á madeira a imaxe de materia prima de primeira calidade.

Pero tal como fixo Tomé Cano no século XVII, todas estas accións deberían contar coa aprobación dos propios mestres carpinteiros de ribeira, xa que poucos mellor ca eles poderán contar as bondades, necesidades e potenciais da construción naval en madeira.



Imaxe cedida pola Asociación Olláparo



O TRIUNFO DA “MANUELA”

Borobó (1953)



A Juan Manuel Santos,
que nos preguntou o venres,
na Porta Faxeira,
se habíamos de ir ver
regatear a “Manuela”.

Desde o iate máis esbelto ata a dorna máis panzuda fóronse concentrando o domingo ante a Praia de Compostela, co Xiabre ó fondo, a maioría das embarcacións da Ríoa de Arousa. Predominaban, non obstante, as de Vilaxoán e de Rianxo. Non faltaba ningún dos pequenos barcos pesqueiros destes dous portos. Os de Vilaxoán viñan escoltando o “Carmelo”. Os de Rianxo, a “Manuela”.

Viñan repletos de xente. Había motoras con dúas-centas persoas abordo, formando apertadas bancadas flotantes. E íanse estacionando de costas a Carril, mirando o peirao vilagarcían de Ramal, onde estaban as boias que sinalaban o límite do ámbito das regatas. Os barcos a vela e aqueles de motor colmados de espectadores fondeaban para maior seguridade, mentres alguna motora coas autoridades ou cos xurados navegaba impondo a orde e dispoñendo as probas. Pero había tamén motoras cegas, irresponsables, de veraneantes de terra adentro sen dúbida, que trazaban dramáticos eses sorteando as bancadas flotantes, e recibindo as imprecacións dos lobos de mar indignados ante aquelas criminais piruetas. Unha das motortas, de color gris plomo, a máis cega e alienable, pasou

rozando a proa da lancha en que íamos unha ducia de persoas, e chocou contra a popa da “Isabel”, un dos barcos rianxeiros máis cargados de xente. Se chega a chocar de cheo e lle abre unha vía de auga, o número de vítimas da traxedia marítima de San Simón, habería que múltiplicalo por tres ou catro, ou quizais por máis, xa que puideron ocorrer unha serie de naufragios en cadea. Pode dar fe desta cataclísmica posibilidade o inspector de Primeira Ensinanza e colaborador de LA NOCHE, don Roxelio Pérez (Roxerius), cara a que nía cega, a toda marcha, a irresponsable embarcación.

Unha vez tocado este tema previo de seguridade pública, como advertencia ante outras concentracións navais de carácter estival que se teñan que celebrar este mesmo ano, ou nos vindeiros, é hora de indicar que faciamos alí tantos miles de espectadores a flote. Enter eles moitos centos de santiagueses, veraneantes de temporada ou dominicais, na Praia de Compostela e nas restantes, máis rústicas, do termo de Vilagarcía.

Nós acudimos desde o outro lado da Ría cos de Rianxo, detrás da “Manuela” e a “Josefina” que ían regatear contra as lanchas de Vilaxoán, súas eternas rivais. Catro anos seguidos gañáralle a “Manuela” ó “Carmelo”, na proba de doce remos. Pero no verán pasado, non se presentou a “Manuela”, por loito do armador, e non se verificou esa regata. Os remeiros dela, con todo, participaron na proba de dez remos,





tripulando a lancha “Norte”, e gañáronlle tamén ós mariñeiros de Vilaxoán.

Este ano, segundo se sabía en Rianxo, os de Vilaxoán preparáronse concienzudamente. Afiaron, desbastaron, ata o máximo posible, o “Carmelo”, deixándoo lixeiro como un esquiñe. E adestraron dous equipos de doce remeiros, para escoller os mellores.

Os de Rianxo fiados, á antiga española, na improvisación, case non adestraron, confiados nos seus músculos e en que soprara o vento. Pero eran os doce de sempre, doce remeiros maduros, experimentados, o máis vello e animoso dos cales, José Galbán, conta cincuenta anos, e esta dorado de tal fortaleza que xa pertence á lenda.

Un primeiro de ano atopábase nunha taberna de Carril este pescador. Debeu farolear un pouco acerca dos seus éxitos, pois armouse unha liorta enorme. José Galbán estaba só, sen ninguén máis de Rianxo que o defenderá. Tal tunda de remazos lle pegaron, que o deixaron por morto na Praia. Coa fresca, ó amañecer, espertou José Galbán; apoderouse dunha gamela que veu cerca, e remando nunj desesperado esforzou puido atravesar o río, a desembocadura do Ulla. Xa en terra, seguiu andando unha legua ata chegar á súa casa, con dúas ou tres costelas rotas e outras graves lesións. Sandouno don Ramón baltar e quedou listo para regatear de novo. A “Manuela” é propiedade de seu pai, reman nela dou fillos del e patronea seu cuñado, Juanito “o Caramelo”.

Estes e outros detalles comentábanmse nas bancadas flotantes, mentres non comezaban as regatas de verdade, de barcos auténticos de pesca. Primeiro aliñouse a “Josefina”, ó lado de dúas lanchas de dez remos de Vilaxoán. Tomou vantaxe desde o comezo unha destas, moi curta e manexabe, vantaxe que aumentou pola gran rapidez con que viraba nas boias. Non obstante, na última volta reaccionaron os rapaces da “Josefina” e só perderon por un largo, entrando terceira a outra lancha de Vilaxoán. A xente de Rianxo lamentábase de que a súa moza tripulación non houbera regateado na “Norte”, a lancha triunfadora, coa tripulación veterana, no verán pasado. Mentres tanto unha muller de Vilaxoán, vestida de encarnado, expresaba o seu gozo ante o triunfo dos seus vecinos, bailando un zapateado, sobre un racú.

A danza e as lamentacións pouco duraron. Ía comezar

a apaixonante regata en que culmina deportivamente o esforzado mariñeiro da máis grande ría galega. A “Manuela” e o “Carmelo” vandisputar a honra das súas vilas, unha copa e seis mil pesetas. Soa o pistoletazo e marchan con vento de popa, cara ó Ramal as dúas lanchas. Vai un pouco diante, lixeiro e nervioso, o “Carmelo”. Detrás, serea e potente, a “Manuela”. Vira primeiro a de Vilaxoán, pero cómelle terreo, co vento en contra a “Manuela”, que máis pesada resulta mellor mariñeira. Fai unha viraxe en pouquísimo espazo, ó redor da boia de meta e parte xa diante outra vez cara ó Ramal. Cando volven, apréciase perfectamente a vantaxe que trae a “Manuela”. Sácalle máis de dous largos ó “Carmelo”, cuxo patrón axita o pano en ademán de protesta. Desposi decatámonos que protestaba porque, segundo el, tropezara a “Manuela” coa boia.

Nada máis rematar as regatas comeza outra máis espontánea, entre todas as motoras e os balandros de Rianxo, para ser os primeiros en levar a noticia do triunfo á vila. En Punta Fincheira esperaban ducias de rapaces, que ó notar o sinal de triunfo parten a toda velocidade para adiantar a noticia. Case sempre chegan tarde, pois soen avisar por teléfono a grata noticia. Ou, como aconteceu o ano pasado, as regatas son transmitidas por radio Pontevedra.

Este ano había un silencio sospeitoso. Mentres navegábamos cara a Rianxo, discutían en Vilagarcía a protesta do patrón do “Carmelo”. Pero non se puido negar a evidente superioridade da “Manuela”, presenciada por milleiros de náuticos espectadores. A confirmación da vitoria non foi comunicada, e a vila de Rianxo esperou esta vez sen moito estrondo ós vencedores.

Houbo bombas, non obstante, cando chegaron, máis tarde do normal. E mostrando a copa, foron á taberna onde encargaran as empanadas, gañasen ou perdesen. Mentres esperaban a que lles servirán a cea, cantaba a tripulación a coplka que aquí vai coméndolle terreo á “Rianxeira”...

*Collín, collín, collín
na beiriña do mar
amoriños e rosas,
non os poido olvidar*

Máis tarde, á madrugada, celebrouse o deportivo rito de beber pola copa. E as rondas de tinto duraron ata a alba.



SEMBLANZAS

AS MULLERES DO MAR

Fotos: Pablo Chouza



Obdulia Triñanes López

Obdulia Triñanes López e Josefa Romero Vitorro son mulleres do mar, viven ao pé do mar mesmo, nas laxes do Cabo da Cruz, onde as casas lindan co océano unicamente separadas da auga polos tendais de roupa limpa, que ondean ao aire como se foran bandeiras

as bandeiras daquelas mulleres, que alí ancoraron as súas vidas; que xa de pequenas baixaban á praia a mariscar para comer como tantas mulleres seguen a facer hoxe en día, que logo traballaron na conserva como tantas mulleres seguen a facer hoxe en día, e casaron con mariñeiros, con homes tamén do mar, cos que saíron ao facho á Bensa ou ao aparello ao Chazo para logo vender o peixe en Boiro, en Carril ou en Vilaxoán

mulleres que tamén foron á batea, coma os homes traballando o mar, coma eles e traballando ademais en terra, na casa



parindo e criando fill@s
 trece, no caso de Obdulia
 “só seis” no de Josefa
 nenos e nenas criados ao pé do mar
 e que hoxe seguen a traballar o mar
 na ribeira
 na fábrica
 na batea
 na chalana
 e tamén no laboratorio, como Susana

nen@s criad@s por mulleres mariñeiras
 curtidas coa auga salgada, co salitre e coa suor,
 mulleres anónimas pese á súa heroicidade
 e que aínda hoxe podemos atopar nas laxes,
 sentadas ao socairo



Josefa Romero Viturro



Obdulia Triñanes e Josefa Viturro, segunda e terceira pola esquerda, conversan ao sol cos veciños

SEMBLANZAS



Antón Vidal Sánchez

Fotos: Pablo Chouza

Delfín Sieira Triñanes e Gabriel Fernández Somoza son dous vellos mariñeiros do Cabo da Cruz que no devalar das súas vidas fan unha lembranza do seu traballo no mar nos duros anos posteriores á nosa guerra civil e á segunda guerra mundial.

Os primeiros anos do traballo no mar de Gabriel e Delfín son moi semellantes para os dous: xeito, trasmallos, chinchorro, bou e outras artes na pesca de baixura, e tamén a seca: ameixa, berberecho, longueirón. Anos máis tarde Delfín marcha a Terranova. *Eu vou, eu vou e ti tamén vas cun saquiño ó lombo para o bacallau*, era unha copla de cantar mariñeiro que os mozos e non tan mozos de Cabo da Cruz entoaban con moita frecuencia. Gabriel seguirá toda a súa vida mollándose cos salseiros do mar de Arousa.

Gabriel Fernández Somoza

Son 90 anos os que hoxe ten Gabriel, a lembranza aínda é bastante boa. Con poucos anos baixaba á praia á seca, había que axudar na casa. Con 14 xa traballa

nunha embarcación, xa vai ao aparello, expresión que pode reflectir varias artes: chinchorro, rapeta, cerco, etc. Lembra especialmente o seu traballo a bordo dunha traíña: *“navegábamos con sete remeiros por banda e chegábamos ata Muros á sardiña”*. Moitas das vendas facíanse en Vilaxoán, polo que despois de bogar ata a zona de pesca tocaba vir de volta para vender. Cita como anédocta que nunha destas, pola noite, déronlle dúas voltas á illa da Arousa antes de entrar en Vilaxoán.

Na súa memoria tamén destaca cando se enrolou no *Can da Rabia*, un barco xa grande que se adicaba á sardiña coa “ghareta”, tal e como explica o señor Gabriel Fernández Somoza. Os mares para a pesca co cerco neste barco abranguían zonas máis lonxanas que postas da traíña e racús a remo, chegando á costa de Portugal, a Leixões. *Can da Rabia* era o nome popular con que se coñecía no porto ao barco dos Chameira, *Nuestra Señora de Gracia*, que trouxeran de Laredo (Cantabria).



Gabriel Fernández non é alleo ao auxe das bateas na ría e comeza a traballar ao xornal para outros propietarios de bateas. “Traballabamos cunha chalana, primeiro atendín as bateas de Constante, “O Xairo” de Carril, que era un comprador de berberecho, ameixa e mexillón e tiña un barco que recollía o mexillón polas bateas, logo as de Jesús Chouza, que era o alcalde”. O barco do Xairo, que di Gabriel era o Tante, acabou sendo comprado para o porto de Cabo da Cruz. “Máis tarde tamén traballamos as bateas de Garabal, uns valencianos que eran socios da depuradora de mexillón do Chazo e tiñan camións para o transporte do mexillón”.



Os ollos do señor Fernández están cheos de lembranzas do mar

Gabriel xubilase sendo propietario de dúas bateas coas que se fixera despois de traballar con Garaval, ten unha lembranza especial para *A Cucaracha*, nome que lle deran a unha das súas bateas. Era de seis flotadores de madeira moi pequenos, uns dous metros e medio por un e medio e estaba sempre moi baixa. Non facía falta moito esforzo mental para ver nela a unha cascuda.



Gabriel Fernández conserva o hábito de fumar

Cos seus 90 anos aínda hoxe Gabriel baixa ata a súa praia da Ladeira, seguramente lembrará os traballos de botar a chalana abaixo nas mareas vivas para logo bogar fronte ó nordés ata as bateas.

Delfín Sieira Triñanes

Delfín achégase nun paseo ata a praia, mira cara ao mar, ao seu mar que o acolleu durante a súa vida. Algo lonxe ve o seu Cabo da Cruz natal. El está na praia de Barraña. Delfín hoxe vive en Boiro coa filla Rosario. Son 93 anos (moi logo 94) os que ten. A memoria xa non é tal áxil, e aínda así fainos unha lembranza da súa profesión mariñeira.

Xa se dixo, aqueles non eran tempos para a lírica. Delfín ten o seu primeiro contacto co traballo no mar da man de súa nai. Con oito anos xa baixa á praia á seca. A palabra marisqueo aínda non se entendía como se entende hoxe, daquela era ir á seca. Anos despois xa tiraba do rastro do berberecho e da ameixa. As singraduras da vida seguen o seu camiño, Delfín vai indo para mozo e xa embarca, ora nunha lancha, ora nun



O señor Fernández na praia



racú e coñece as augas doutras rías. Chegan ata Muros, onde ás veces facían noite durmindo na tilla da lancha. Algo que non era fácil pero, esgotados pola travesía e as faenas da pesca, o durmir era agradecido.

Rematadas a Guerra Civil e a 2ª Guerra Mundial, os barcos do bacallau volven ir a Terranova (en tempos de guerra non podían cruzar o Atlántico). O rumbo paralelo de Gabriel e Delfin sepárase. Gabriel queda na baixura e Delfin embarca para Terranova. Os barcos *Santa Elisa*, *Santa Regina* e outros *Santas* esperan a Delfin no porto de Pasaia. Era dese porto basco de onde saían os barcos nas súas primeiras mareas.

Delfin, como moitos dos mozos e homes do seu pobo, comezou unha auténtica aventura, a aventura da pesca do bacallau nas xélicas augas dos mares de Terranova e Labrador. A duración das “mareas” ou “campañas” era incerta: podíase cargar o barco en poucos meses cando había peixe, ou botar ata oito ou nove meses en tempo de escaseza, cando non se vía rabo de bacallau. Frío, xeo, temporais e longas xeiras de traballo non amedrentaron a Delfin, que marea tras mareas e barco tras barco aguanta longos anos indo ao bacallau.

Noutra volta, Delfin volve á súa orixe mariñeira, volve traballar na ría. No ano 1965 comeza a traballar

nas bateas, pero esta vez pola súa conta. As bateas son da súa propiedade e o traballo, aínda sendo duro, non ten comparanza con Terranova. Delfin chega á xubilación atendendo as bateas cun barco que mercara con ese fin.

Delfin, debe sentirse orgulloso, cumpriu co seu papel en tempos difíciles. As penurias e sacrificios dos seus anos de Terranova pagaron a pena para acadar un mellor nivel de vida para el e a súa familia.

Quizais todo isto se vexa reflectido en cadansúa frase que Gabriel e Delfin nos regalaron:

“A historia foi sagrada”
Gabriel Fernández.

“As voltas que dá o mundo”
Delfin Sieira

Deixamos aquí esta pequena semblanza de dous vellos mariñeiros do pobo de Cabo da Cruz que ben poden estenderse a todos os outros mariñeiros deste pobo que desenvolveron a súa profesión no medio dun “temporal” de falta de liberdade que se prolongou durante 40 anos. A todos eles quero facer chegar un recoñecemento expreso, e tamén darlles unhas grazas infinitas.



Delfin Sieira e Gabriel Fernández conversan ao pé do mar que tanto os viu traballar ao longo das súas vidas



Imaxe cedida pola asociación fotográfica Olláparo



Dende abril á onda de Hokusai. Pigmento e acrílico sobre lenzo. Xaquín Chaves

