

V ENCONTRO DE EMBARCACIONES TRADICIONAIS

REVISTA DE CULTURA MARÍTIMA



Galicia - 2001

Poio 23,24,25 e 26 de agosto

PALABRAS E COUSAS QUE FALAN DO NOSO MAR

O Concello de Vigo
na recuperación
etnográfica e lexicográfica
do mar.



Recuperación do buque **Bernardo Alfageme** para incorporalo ao patrimonio marítimo da nosa cidade.



CAT / Casa do cesteiro

"Os cestos do mar"

Recuperación e transmisión do saber dos cesteiros e das súas implicacións nas artes da pesca.



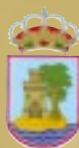
Aula Etnográfica do Mar

Un proxecto de recuperación cultural e de educación ambiental dirixido especialmente a xoves estudantes e colectivos profesionais



Lexicografía e patrimonio marítimo da ría de Vigo

Convocatoria de bolsas de investigación sobre lingua e etnografía coa intención de protexer, recuperar e difundir o patrimonio etnográfico e o léxico.



Sumario

3 MASCARÓN DE PROA

SINGRADURAS

- 4 OS RAPETONS DE CARRILLO
- 10 MEMORIAS DUN PESCADOR
- 16 OS CANTINEIROS DE VILANOVA

EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS

- 18 MARES DA SAUDADE
- 26 BUCETAS E GALEÓNS RECALAN NA REIBOA

EMBARCACIÓNS DE COIRO

- 32 ROTEIROS MARÍTIMOS CELTAS: OS MONXES NAVEGANTES*
XÉNESE DO CURRAGH "SANT EFFLAM"
CARA GALIZA, DENDE EUSKADI
- 38 OS RELATOS DAS NAVEGACIÓNS DOS MONXES CELTAS

PATRIMÓNIO MARÍTIMO

- 42 EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS À VELA: A IMPORTÂNCIA DOS
CIRCUITOS NACIONAIS
- 46 PROTECCIÓN E CONSERVACIÓN DO PATRIMONIO MARÍTIMO
FLOTANTE NO PAÍS VASCO
- 50 A PEDRA NA CULTURA MARÍTIMA DE GALIZA

ACTUALIDADE

- 54 A ESCOLA OBRADOIRO "MAR DE VIGO":
UNHA APOSTA DE FUTURO
- 58 ESCOLA DE NAVEGACIÓN E APARELLAMENTO DE
EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS
- 62 AS RAZÓNS DO FRACASO DUNHA POLÍTICA DE PORTOS
DEPORTIVOS PRIVADOS

6 6 A ATALAIA



Coordina:
Dionisio Pereira (Etnográfico "Mascato")

Edita:
Federación Galega Pola Cultura Marítima (FGCM)

Edición realizada co patrocinio de:
Xunta de Galicia.
Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura

Deseño e Maquetación:
Ninfa e Riveiro

Fotomecánica:
Resolución

Impresión:
Litonor

D.L.: C -1646-2001





MASCARÓN DE PROA

Existen moitos tipos de ventos: hainos bos e non tan bos; oscuros e malos; atemporalados e terribles. A xente do mar chámaos de moi diferentes maneiras. Tamén os chaman para que acudan cando non os hai, ou para renegar deles cando hai de máis. Hai nortadas e nordestadas; ventos mareiros, suradas, calma podre, ventos recios ou racheados.

A revista que téis nas túas mans ven empuxada por moi bos ventos: ventos portantes, de través a un largo, ventos que nos levan polo bo rumbo; ventos constantes.

Estes ventos comezaron a levantarse aló polo 1993, cando a Federación Galega pola Cultura Marítima (FGCM) convocou o Iº Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, na vila de Ribeira. Dende aquela, e cada dous anos, un porto do noso país recibe un acontecemento deste tipo. Coruxo 95, O Grove 97, Rianxo 99 e agora Combarro, abren os seus peiraos ás velas ó tercio, latinas e cangrexas.

Este Vº Encontro ten un significado moi especial para nós: gracias a estes ventos, recibimos en Poio ós catro barcos de coiro do proxecto Sant Eflam, ou a lembranza da marabillosa aventura que aló polo século VI realizaron os monxes irlandeses nas súas viaxes a Bretaña e outros puntos do litoral europeo en barcos de coiro; algo así como o noso Breogán.

Pero non todos foron bos ventos: hai xentes, que non xente do mar, que non teñen nin idea de que vai o conto, e por moito que lle soplen ventos propicios, non son quen de leva-lo barco a porto abrigadeiro; estas xentes aínda se preguntan: ¿pero que carallo é iso do patrimonio marítimo?; ¿pero a quen lle pode interesar, en pleno século XXI, as vellas embarcacións de madeira?. Esta xente pensa que o mar é soamente portos deportivos, recheos e espigóns, poliester e plástico. En fin, este mascarón de proa non foi pensado para poñer a parir a quen nunca nos apoia, que, por outra banda, son sempre os mesmos. Para eles calma podre, calma chicha; que aboien no medio da ría por sempre xamais.

Por sorte, no mar, nesta singradura, non estamos sós: sería moi longo amosar aquí os nosos agradecementos ás institucións, asociacións e particulares que permitiron que os ventos nos sexan propicios na organización deste Vº Encontro. Entre as primeiras, soplan moi bos ventos dende a Dirección Xeral de Formación Pesqueira, da Consellería de Pesca; tamén nos empurren brisas xenerosas dos Concellos de Poio e Vigo; boa navegación para a Asociación de Veciños “Boureante” e Asociación “A Reiboa”, ambas dúas de Poio; e agradecer especialmente os tripulantes irlandeses, bretóns, galeses, bascos, cataláns, mallorquíns, asturianos e portugueses, a parte dos galegos por suposto, a súa presenza neste Vº Encontro. Para todos eles, izando velas e a navegar.

Mais nada; que os ventos vos acompañen na vosa vida de cotío e deica logo; verémonos de novo no VIº Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, no 2003.

Xabier Trepát
(Presidente FGCM)

OS RAPETONS DE CARRILLO

Rocío Veiga

Con este nome é co que se coñecía en Malpica de Bergantiños (A Coruña) un tipo moi especial de embarcación. Semellante ás traíneiras, eran construídas polo mestre José Carrillo Pombo no asteleiro da súa propiedade, desaparecido hai xa uns 45 anos. As mostras do seu traballo que ata agora se atoparon, redúcense ós medio cascos (probablemente de máis de 50 anos de antiguidade) gardados celosamente polos seus herdeiros. O asteleiro estaba situado nun solar con acceso á estrada principal e con saída á praia. Para botar as embarcacións había que salvar un

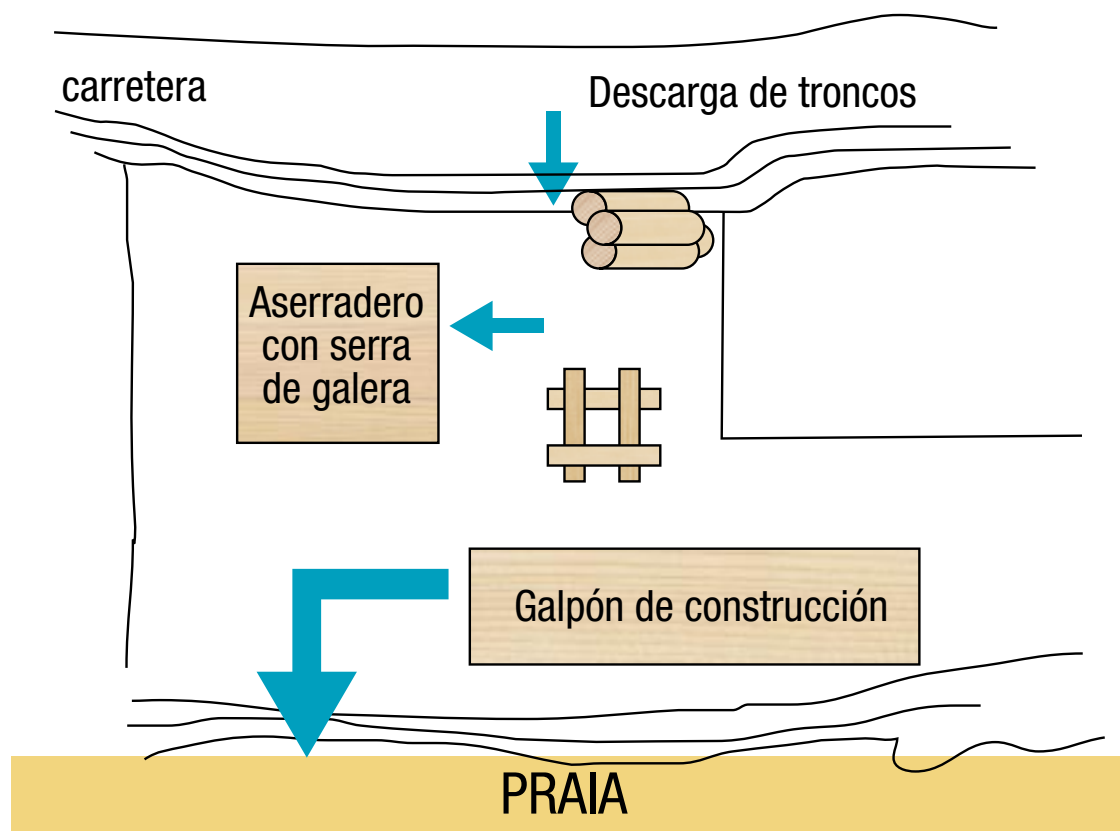
desnivel de máis de 6 metros ate a praia, o que se facía aproveitando as mareas vivas.

O xeito de navegar e pescar con estas embarcacións, foime relatado por varios mariñeiros xa xubilados. A descripción dos labores, as “clases” ou postos de traballo a bordo, o reparto das gañancias,... amósanos un xeito de vivir adicado ó mar, condicionado pola bravura das costas de Malpica e a carencia dun porto que resgardase as embarcacións dos temporais.

Os rapetóns que lembra *Ramón de Muxía (91 anos)* son: o de Milio, o de José de Julio e o de Ramón do Xastre.

Eran traíneiras de 2 paos con quilla de 50 cuartas. As velas, que eran de martillo e se chamaban simplemente Vela pequena (de 18 a 25 m².) e Vela grande (podía chegar ata 40 m². de pano), enrolábanse nas vergas e dispoñíanse sobre uns galleiros en estribor. O galleiro de proa era máis baixo que o de popa, de xeito que as vergas facían tope nun rebaixe da cuberta.

Esta embarcación navegaba a vela e a remo. En babor levaba 8 remos para bogar e 1 “de goberno” (de unhas 35 ou 37 cuartas); a estribor levaban só 7 remos. ¿Porqué esta disposición?. Eiquí entramos na peculiaridade máis interesante deste tipo





Rapetóns na Malpica de comenzos de século. Foto Ksado.

de embarcación: a manobra de largar a rede facíase polo costado de estribor. Segundo lembra Manuel Casal, mariñeiro de 82 anos, esta manobra veu das traíñas de Viveiro, orixe destes rapetóns. Ó empeza-la manobra por estribor, o barco ten preferencia e os mariñeiros de Malpica consideraban que era o xeito máis correcto de facelo. Tamén é certo que ó rematar de largar xa tiñan perdido o dereito, pero tras intentos de obrigar a modificar este xeito de largar mesmo por imposición da Comandancia de Mariña, aínda hoxe algunhas tarrafas seguen largando por estribor e lles está permitida a manobra.

O Rapetón pescaba axudado de dúas embarcacións auxiliares, cunha soa vela e remos. Unha delas permanecía case sempre có rapetón; era

a lancha “do fondeo” con 4 mariñeiros, que atendía en todo momento do orinque para mover o rezón de

A descripción dos labores, as “clases” ou postos de traballo a bordo, o reparto das gañancias,... amósanos un xeito de vivir adicado ó mar, condicionado pola bravura das costas de Malpica e a carencia dun porto que resgardase as embarcacións dos temporais.

fondeo según se desenvolvía a manobra (para non ir a lancha enriba da rede, pola corrente ou polo vento). A outra lancha era a do segundo mes-

tre, que “taliaba” o peixe; quer dicir, ollaba onde estaba o bocarte, a sardiña, a alpabarda, ..., e marcaba o lugar e momento de largar a rede. Nesta lancha ían 6 homes (4 ó remo, 1 ó timón e o talieiro). Cando atopaban peixe, acendían unha luz para indicárllelo ó barco.

A rede estaba na popa do rapetón e para largar, logo de gardar as velas, sacaban o timón e puñan o remo de goberno pola banda de babor. O remo estaba suxeito nun tolete, de xeito que ó “dar couce” (bogar cara fora) o mariñeiro podía caer ó mar se rachaba co esforzo. A orde contraria era “simán”, ou sexa, remar a favor do barco. Unha vez coa rede no mar, a lancha do talieiro actuaba asegún indicaba o mestre do rapetón.





Malpica c. 1930

Rematado o cerco, a lancha pequena arramplaba ó rapetón para recoller as redes, enchendo de peixe na seguinte orde: lancha pequena, barco e lancha de fondeo. A lancha pequena (do talieiro) era a que máis navegaba. Con ela podía ir ate a Coruña a remo para vender o peixe. Cando o lance era bo, podía oír en terra que “Fulano veu cargado de barco e lancha”. Pero esta abundancia de peixe traía consigo resolver cómo descarga-lo.

Ata os anos 30, non houbo en Malpica dique algún de abrigo e as embarcacións achegábanse á rampa onde hoxe en día está a Casa do Pescador (no soto aínda se ven algunhas das súas laxes de pedra). A descarga do peixe facíase na ribeira, coa axuda das mulleres que se metían na auga

ate a cintura para coller á cabeza os paxes cheos de peixe e levalos dende o barco ate a beira. Dende alí, outras mulleres carrexaban os paxes ata o caixón da medida e recibían unha targa por paxe. A targa era unha moeda de latón con nome do barco e trocábanse en cartos na casa da armadora (a muller do armador propietario da embarcación). Cada dous caixóns cheos de 38 x38 x 38, completaban unha medida de peixe, que en peso rondaba os 100 kg. segundo a especie.

A principios do século XX, os barcos eran propiedade de armadores que podían ter como patrón algún familiar, pero que eles mesmos non ían pescar. Así o lembra Manuel Casal, que cita a Genaro Fernández, Paco Racedo, Manolo Rivas,

Cachón, e nos pon sobre a pista de investigar en arquivos máis datos sobre estas embarcacións. Pasado o tempo, ós armadores non lles cubría ter o barco no mar, e os patróns empezaron a pescar en por eles. Mudaron así a situación de estar a soldo segundo a pesca recibindo como extra a “caaxe” para comer, a repartir as ganancias entre as clases (40% para a xente) e o barco (60 %). O reparto facíase por quiñóns: 2 para o patrón, 3 para o mestre, 1 – para cada largador, 1 – para o patrón da lancha, 1 para cada mariñeiro da lancha, 1 – máis a “caaxe” para o limpeza e medio quiñón para o rapaz dos recados. Hoxe hai quen vai ó 50 % e non hai clases.

As capturas de peixe ían principalmente ás fábricas de salazón existen-

tes en Malpica. Nunha primeira referencia, unha pescantina de 94 anos, enumera e sitúa 5 fábricas que tamén se adicaban ó secado do congrio. Pola súa parte, esta muller adicouse durante anos ó secado do xurelo para logo vendelo ás feiras dos pobos e aldeas do interior: Baio, Santa Comba, Carballo, Paiosaco, chegando a desprazarse ocasionalmente ata Arzúa e Vilalba... A súa propia vida é de por sí un tratado dos labores do mar atendidos por mulleres, que tiñan a súa independencia económica, ben por elección persoal, ben por forza das circunstancias (orfandade, viuvez,...

Tódalas descripcións dos traballos que se facían cando a mecanización era escasa ou inexistente, danos

idea da capacidade de esforzo dunha xente moi traballada, con gran inventiva e cunha visión de aproveitamento dos recursos escasos: as redes rotas servían para facer cabos cando

A descarga do peixe facíase na ribeira, coa axuda das mulleres que se metían na auga ate a cintura para coller á cabeza os paxes cheos de peixe e levalos dende o barco ate a beira.

non era posible o suministro durante a Guerra Civil; o sebo aplicábase ás “tostas“, o sail (*) servía para facer luz no candil, o golfe varado na area gardábase nas cañeiras (recintos cir-

culares de pedra, situados nas cercanías das praias) para facer abono,...

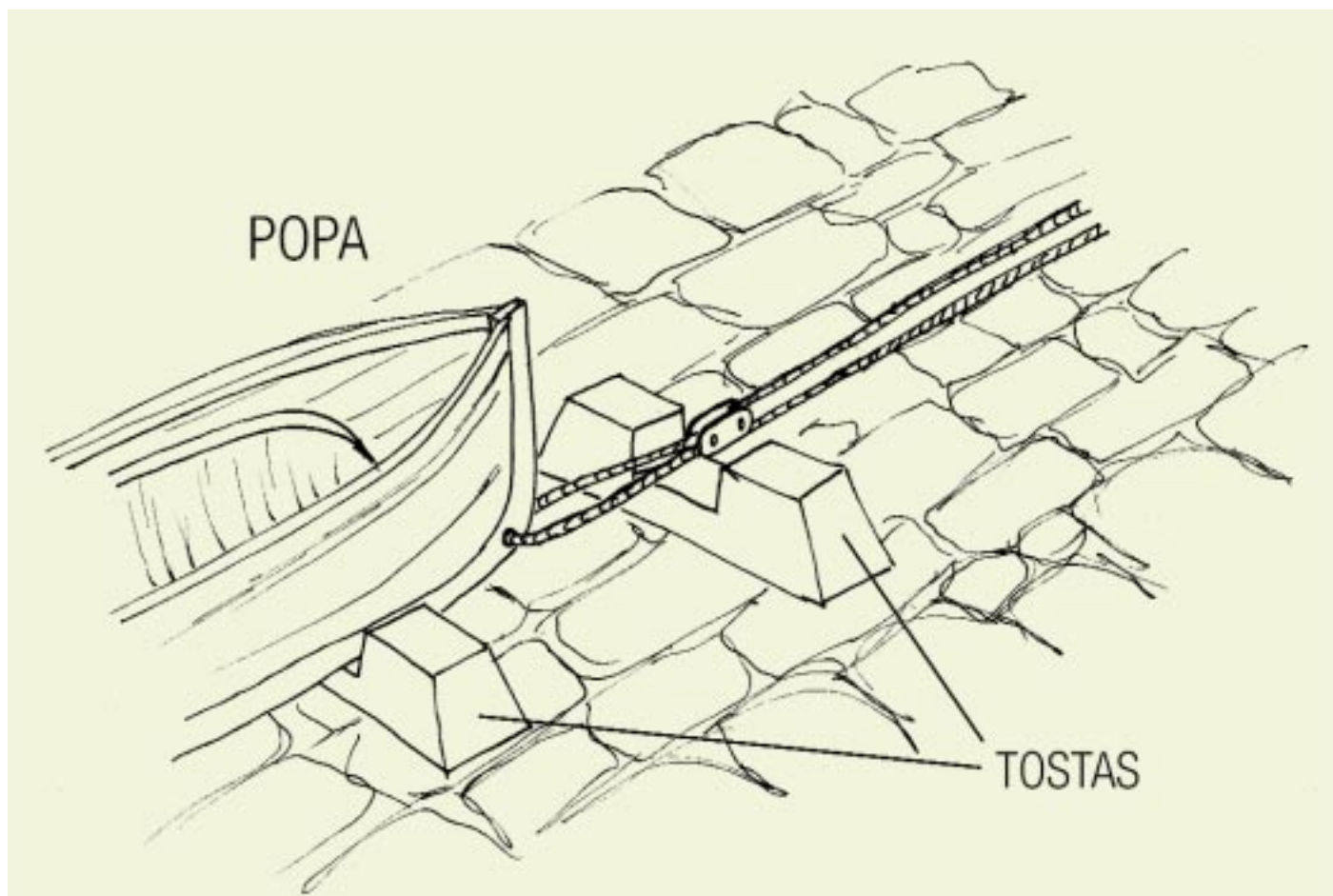
A xenerosidade das persoas consultadas, ó transmitir moitas das súas experiencias sobre labores, usos e costumes que nun tempo constituían un xeito de entende-la vida e que hoxe se está perdendo, animan a recoller documentalmente toda esta idiosincrasia da xente mariñeira, antes que a súa memoria quede esquecida. E este labor é cousa de todos e de todas.

A MANOBRA DE VARADA

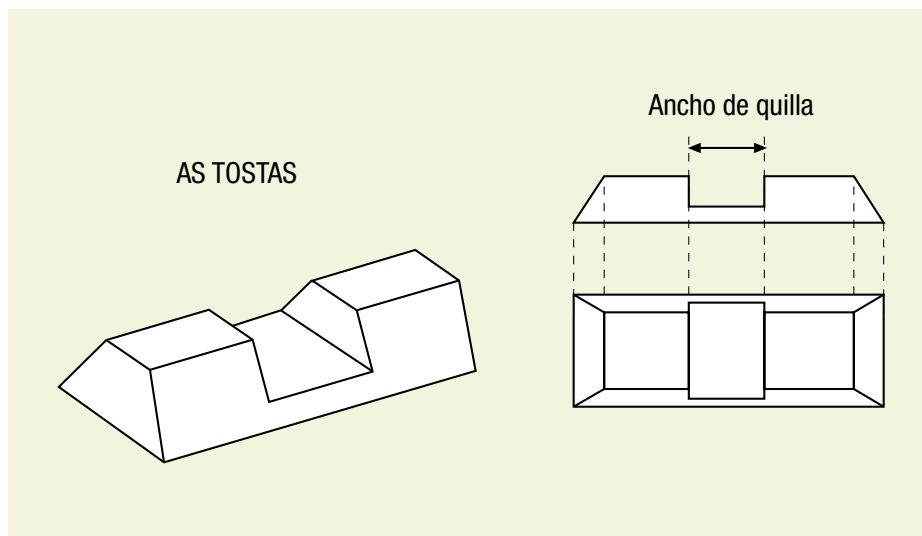
As tostas

As “tostas” nas que se pon graxa, ¡non son tostadas!, non.

As tostas dunha embarcación son unhas pezas de madeira para sobor-



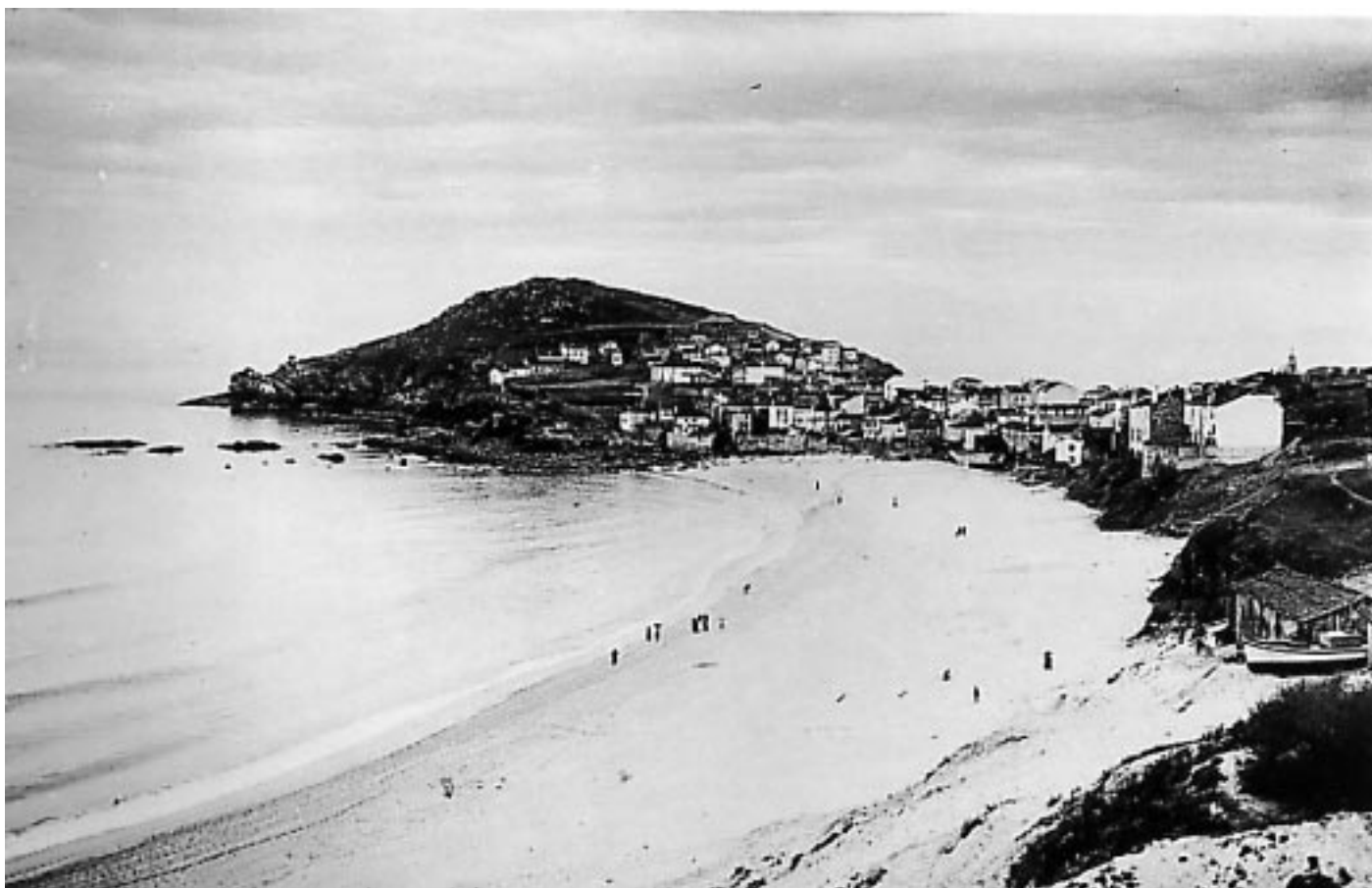
* Sail: noutras zonas da beiramar, saín: graxa que deita a sardiña cando se prensa.



dar as lanchas en terra. Como se pode ver no debuxo, son planas na súa base e o rebaixe superior é das dimensións da quilla do barco, de xeito que cada un ten as súas. Na canle pola que desliza a quilla, aplícase sebo de carneiro para que por quecemento ó arrastrar a embarca-

ción, actúe de endurecedor sobre a quilla. Os que non tiñan sebo, poñían saíl de sardiña, pero con isto non se conseguía o mesmo efecto endurecedor na quilla. Cando en Malpica non había abrigo, nen grúa para subir as lanchas a terra, a varada facíase manualmente entre tódolos homes

das embarcacións, que se orientaban coa popa á terra como pode apreciarse na fotografía. No codaste de popa, as lanchas tiñan un furado de unha pulgada de diámetro polo que pasaba un perno. Nos extremos deste perno, suxeitábanse as gazas cun motón ou guarnes para aplicarlle o esforzo entre tódolos homes. No plan da rampla (cun desnivel considerable) colocábanse as tostas, e dous homes (ou máis) levaban as “burras” para colocar baixo os costados no momento preciso en que os demais deixaban de tirar, para evitar que a embarcación caese de costado. Á voz de: ¡Ooouh!, tiraban todos a un tempo, sacábanse as burras para deixar libre a embarcación e colocábanse outra vez ó cesar o esforzo.



Malpica c. 1930

MEMORIAS DUN PESCADOR ¹

As “Memorias dun pescador” foron escritas polo mariñeiro cambadés Leonor Galiñanes entre os anos 40 e 50. Leonor, moi coñecido e querido no seu bairro de San Tomé, formou parte dunha familia de mariñeiros onde se traballou con todo tipo de artes e embarcacións: dornas para o xeito e o arrastre das vieiras; traiñeiras para o cerco xareta; gamelas para as rapetas, redes dos muxes e resto de “oficios baixos”. Apaixonado polo mar e a natureza, Leonor relata neste anaco unha singradura na boca da ría de Pontevedra, na compañía do avó, o seu pai e, José, un dos seus irmáns, como tripulantes dunha dorna xeiteira de 18 cuartas de quilla, valiente na procura da sardiña volandeira nos mares de A Barrosa, Ons e Portonovo. Naquel tempo entre primavera e verán, Leonor, que nacera no ano 1900, tiña 12 anos.

.....
 “...Días despois, cun ventiño do norte navegamos por un mar cuberto de espuma; imos polo poñente da península de San Vicente de Ogrobe. Co tempo encalmado, as rompentes desvían mar adentro a auga convertida en espuma. A natureza, aquilo que lle amola, bótalo dun lado para outro; así, o argazo que arrinca das rochas, guíndao a terra para que logo as pedras críen outras algas; e a espuma que nas costas batidas leva algún tempo e faise vella, é desprazada mar adentro pola nova para que se convirta en auga outra volta; e de todo isto dedúcese que na natureza nada se perde e, coa súa constante renovación, todo muda.

10

Imos alonxándonos deste escumoso mar, levados polo vento en popa ata preto da Illa de Ons. Meu avó, que nesta ocasión ven

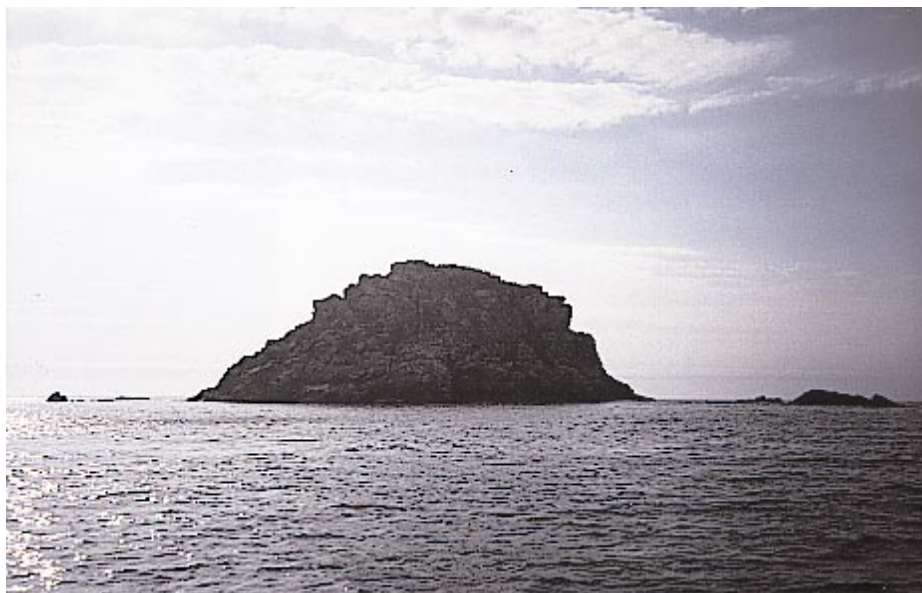


Foto: Rosa García

¹ Traducido do orixinal en español por Dolores Varela. Notas escritas por Dionísio Pereira (Etnográfico Mascato).

con nós, dí: “un mascato dereito à Illa de Araus dá sinal de ver algo, pois quixo mergullarse no mar”². Cruzamos naquela dirección e, despois de andar unha milla, arriamos a vela. Faltarán unha hora para a posta do sol; miramos para o oeste e vemos varias aves que voan moi cerca da auga e, de cando en vez, meten os peteiros nela. Entre os mariñeiros con experiencia, isto é un sinal de que están sobre un banco de sardiña. Cada vez achéganse máis a nós, e a min, cando as vexo cerquiña, faime gracia o seu xeito de voar: moven un pouco as ás, logo déixanas abertas e seguen coa mesma velocidade. Os mariñeiros chámanas “pardelas”, pero este non debe ser o seu verdadeiro nome³.

Un pouco despois de poñerse o sol, deixando o primeiro bourel⁴, largamos o aparello ao mar ao axexo e con boa fortuna virámo-lo unha hora despois. Fumos vender aos balandros que estaban fondeados polo leste da Illa, nunha praia que hai cerca da parte norte⁵. Aquí pasamos a noite e, ao día seguinte, secamos as redes na praia. Pola tarde fondeamos algo máis ao sur de onde pasamos a noite, e dende este lugar puíden observar o máis



O Centulo de Ons.

importante de Ons. Esta illa é a mellor das tres que hai na boca das rías, xa que a súa terra é moi vizosa e por esta razón ten máis habitantes e mellores vivendas. Tamén ten unha pequena igrexa, pero non ten sacerdote. Só de cando en vez celébranse oficios relixiosos, con motivo da visita dalgunha autoridade ou do dono da illa, que o fai de tarde en tarde⁶.

Dúas horas antes da posta do sol, imos para a postura onde pescamos a noite anterior, pero temos a noitiña enriba e non se ven aves como onte; só algunha gaivota e estas non sinalan ningunha clase de peixes⁷.

Co solpor largamos ao axexo nós e outros da mesma arte; mentres estabamos coas redes largas, entrou vento fresco do nordés polo cal, despois de mirar o aparello e ver que non levaba nada, recollimos. Ao rematar, o vento e a correntada que camiñaba cara o sur, distanciáronos, e, cando quixemos dar vela, non remontabamos O Centulo⁸, de tal xeito que meu pai e o meu avó determinaron pasar a noite nunha enseada que ten Ons polo oeste en costa aberta, e para aquí viñeron tamén outros do oficio.

Fondeamos a certa distancia de terra, pois cerca está o mar batido. O vento foi en aumento.

2 Unha das maneiras que aínda hoxe empregan os mariñeiros para localizar a sardiña é pola observación das aves mariñas (mascatos, pardelas, carrulos, araus,...) que, cando avistan un banco de peixe, lánzanse en picado para abouralo.

3 Pois si, o nome en galego desta ave mariña da familia das *procellariiformes* é o da “pardela furabuchos” (*Puffinus puffinus*), que no verán preséntanse en “balsas” na zona da enseada de A Lanzada.

4 Boia composta por numerosas cortizas, normalmente de forma trapezoidal, que servían para manter as redes do xeito en suspensión.

5 Refírese á praia de Melide; alí agardaban todas as noites os galeóns das fábricas de salga ou de conserva, para comprar a flote aos xeiteiros a sardiña que procesarían despois aqueles establecementos.

6 Nese tempo (1912) eran donos da Illa, Fernando Quiñones de León e a súa nora Mariana White. Poucos anos despois, en 1919, Ons foi vendida a Manuel Riobóo e Marcial Bernadal por 300.000 pts.

7 As xentes de mar aseguran que os mascatos localizan e procuran o peixe cando está vivo nas augas, mentres que as gaivotas aproveitan o peixe morto que eles pescan.

8 Illó situado na punta norte da Illa de Ons. A enseada onde decidiron pasar a noite resgardados dos refachos do nordés, debeu ser a Enseada de Bastián de Val.

9 A tilla da dorna, onde durmían enriba dunhas esteras de esparto.



Dorna Cambados c. 1900.

Eu, unha vez no rancho⁹, durmín coma un bendito; a esa idade dúrmese en calquera sitio. Durante a noite, entre soños, sentía un desacostumado vaivén e parecíame que meu pai non estaba abaixo. Pasaron horas e máis horas, pois nesta época do ano as noites van en aumento. Chegou o mencer; eu, desde onde estaba deitado, podía ver un ceo moi limpo e coa súa cor celeste. Vin pola popa unha terra escarpada e pedrallenta e ao meu pai de xeonllos, ao abrigo do pano da vela, e comprendín porqué non estaba no rancho: pasou a maior parte da noite en vela. Media hora despois, meu avó subía a cuberta e un pouco máis tarde fixémoslo meu irmán e máis eu. Meu pai díxonos que en toda a noite a penas durmira unha hora: polo vento, estivemos expostos a rachar o cabo de fondeo por ser xa vello, pois estábamos fondeados sobre pedra e non

12

podíamos empregar o rizón. Esto e a illa, que por popa era un perigo, foron as causas do seu desvelo. Logo, decidiron ir para o sur de Ons e poñernos máis ao abrigo. José foi a proa e meteu a bordo unha especie de rizón de madeira que leva unha pedra no medio e que nos serve para fondear nos lugares pedregosos¹⁰.

Con vento en popa imos camiñando sen baixar a vela; logo, ao dobrar a Punta do Rabo da Egoa, arriamos a vela e bogamos cara unha praia bastante grande e que ten un nome raro: chámase Fedorento. A min este nome sóame a ruso, pero nesto dos nomes dos lugares hai algunhas verbas tan extrañas que mellor é pasalo por alto.

Aquí hai bo abrigo e o mar é tranquilo, pois as dúas pequenas illas, unha polo oeste e outra polo sur¹¹, protexen da ondada que ven do océano. Miro para terra e, enriba da praia, vexo que

hai un outeiro no que están varios rapaces con bois polo medio do mato, pois esta parte da illa está sen cultivar. Como vai fresco, xa que aínda é de mañán, voltamos a poñer o pano da vela para protexernos, e agora miro para o sur e observo Onceta ou Oncela. Esta pequena illa está deserta e non é porque a súa terra non serve para traballar, que hai-nas peores, a causa se cadra estea en que non ten un porto para poder atracar cando haxa moito mar e, ao non poder comunicarse sempre con Ons, ninguén quixo ir a vivir nela.

O vento, ao mediar o día calhou un pouco e fixémonos à vela. Imos a Portonovo para secar o aparello e ata que calme o vento non sairemos a pescar.

VISIONS DO "MAR DA SARDIÑA"

Esta parte da costa de Galicia onde agora estamos ten unhas raras características. Catro puntas avanzadas saíndo ao sur como pequenos cabos¹². A pedra é lisa, negra, brilla e non serve para facer ningún traballo con ella. Non se ven, como nas rochas de granito, moluscos pegados e no fondo non se crían a porción de algas que se dan noutras pedras. Entre unha e outra punta hai unha praia de branca area¹³ e, por riba, unha grande extensión de terra cultivada; e non se ve en

10 Leonor fala, evidentemente, dunha poutada.

11 O illó situado ao sur é o de Onza, tamén chamado Onceta ou Oncela; o do Oeste é o de Fedorento, arredado uns poucos metros da costa da Illa de Ons.

12 Leonor fala das puntas Faxilda, Montalvo, Paxariñas, Elmo, Cabicastro, e Canelas, na beiramar de Aios, Arra e Portonovo, no Concello de Sanxenxo.

13 As fermosas praias daquela beiramar son Pociñas, Bascuas, Montalvo, Arra, Paxariñas e Canelas.



Galeóns do barro de Castrelo e Vilalonga, no desaparecido peirao de A Toxa.

todo o que a vista alcanza pedra de ningunha clase, e esto si que é importante, pois toda a terra é aproveitable, e o mesmo monte está, ata perto da cima, cultivado, e o mesmo curuto, cuberto de árbores.

Pasamos aquí a tarde e como non saíron a pescar os barcos da sardiña, nós tampouco, e xa à noitiña fumos ao amparo do porto, que é bastante elevado e as súas casas teñen aspecto de limpas vivendas. Son bastante grandes; o que me fixo gracia foi a igrexa, que non era moi grande e o mesmo que as casas estaba encalada, pero non tiña torre para as campás. Uns ferros enri-

ba da parte central, de dous metros de altura e no medio colgando unha pequena campá, daba unha sensación dun templo cativo para o culto dun pobo que semellaba vivir bastante ben.

Aquí pasamos a noite, e à mañán seguinte, cando nos erguemos, miramos para o leste e vimos o mar en bonanza, o cal alegrounos moito. Marchamos dalí e polo sur, nunha pedra¹⁴ na que había algúns pescadores coas liñas, fondeamos e puxémonos a pescar cos azós; por certo, ben cerca de terra collimos unha grande cantidade de peixes e sentínme moi contento.

Vai mediando o día, e o vento quédase; deixamos de pescar e facemos a comida. Vai calor; a dorna está toda cuberta de moscas. Tendemos a vela de proa a popa para facer sombra, e aquela cantidade de insectos desaparece. Brilla o sol sobre o mar encalmado cunha luz cegadora; é unha claridade estraña. Aquí estamos ate a tardiña; xa non quedará máis que unha hora de sol. Saímos rumbo ao poniente; chegamos entre terra firme e Ons no ocaso. Largamos o aparello nós e outros que viñeran de Mogor¹⁵; non éramos moitos.

Cando acendeu o faro de Ons, meu pai aínda agardou dez

¹⁴ Sería a pedra do Elmo, á beira da entrada a Portonovo.

¹⁵ Pequena localidade na beiramar de Marín.



Beiramar ao norte de praia de Melide. Illa de Ons.

minutos; logo, cobrou o cabo, mirou no aparello e desmallou como un cento de sardiñas. Volveu a largar e media hora despois recollíamos unha cantidade menor de sardiña. Cando rematamos de desmallar a sardiña, a auga tiña unha gran fosforescencia e víanse moitos peixes pero non se movían: era sardiña¹⁶. Fixemos un lance e pouco despois meu pai mirou sen resultado. Recollimos e bogamos cara o sur e ao caer a pá do remo na auga e movela, unha prateada e azulada lumieira brillaba no costado da dorna. Era unha luz fermosa e moi feiticeira, mais como todo o fermoso, adurmiña por ser un sedante para o espírito e, xa pasada unha hora, sentínme canso.

14

Como a sardiña non se pescaba debido à luminaria fosfores-

cente do mar, fondeamos alí, pois había unha noite de calma borrada. Eu funme para o rancho, meu avó e meu pai ficaron enriba e meu irmán tamén. Fixeron de cear, pero eu quedeime durmido e non ceiei. Cando acordei, a claridade do día entraba pola porta do rancho que estaba aberta. Era un mencer de luz opaca. Mirei para popa e vin ao meu pai coa rede na man; meu avó cerca do rancho e José xunto aos boureis, tiñan largado parte do aparello¹⁷.

Subín a cuberta; o día ía bretemoso, o ceo estaba cuberto dunha capa de cor gris chumbo, case negro; a estraña luz do sol do día anterior, era sinal de que o tempo ía mudar.

Foi clareando máis e meu pai comezou a gañar o aparello, onde viña algunha sardiña. Eu púxen-

me a desmallala mentres os demais cobraban aos poucos a rede, e cada vez viña máis peixe. Mirei ás mallas que estaban no mar, e vin unha estampa das máis pracenteiras para calquera que poida presenciala. Como a auga clareara, víanse as sardiñas nas mallas coa súa cor prateada dándolle todas à cola con tanta gracia, que poucas cousas poden verse na vida do mariñeiro que engaiolen tanto, pois esta visión fai esquecer todos os traballos da vida.

DENDE A ATALAIA DE ONS

Rematamos bastante despois da saída do sol, que a penas era visible nunha atmósfera toldada. Izamos a vela cunha airexa do suroeste, rumbo a Ons. Por onde imos, voan as procelarias¹⁸ coa súa acostumada gracia. Veñen do mar de fóra e diríxense cara o leste. Hai algunhas que atravesan tan a rentes da proa, que amosan o pouco temor destas aves pola presenza das persoas. Se se colleran nos seus niños, quizais se farían domésticas.

Comeza a caer a brétema e o vento é maior. Navegamos lixeiros; media hora despois vemos os balandros fondeados cerca de terra; imos rumbo a eles para vender.

Continúa o día neboento. Dúas millas ao leste da illa, non se ve nada. Os barcos que navegan mar afora, fan soar as sirenas; unhas escóitanse polo sur,

16 Leonor refírese a outro método de localizar a sardiña, desta volta pola ardentía do mar: o que se chamaba pesca à ardora.

17 No xeito, os lances que se fan á noite chámanse “largar ao axexo”, mentres que os que se realizan coas primeiras luces do día, denomínanse “largar á alborada”. Este era, pois, un lance da alborada.

18 Nome que toman as pardelas.

estas están cerca de Cíes, van para Vigo; outras máis ao oeste que asubían ao lonxe, son de buques que, arredados da costa, van a portos lusitanos.

Pola carreira do norte da illa, navega un pequeno vapor. Este vai para Marín e coñece ben por onde vai, pois neste día é perigoso navegar entre Punta Faxilda e O Centulo¹⁹. Despois pasou un veleiro de dous paus. Ven da Ría de Arousa cargado de arxila e vai para Pontevedra²⁰.

Todo o día estivo con néboa espesa e non fumos pescar, pois non podíamos fixar a marca do día anterior sen ver a costa, e por isto e o vento, pasamos a noite na praia de Melide; ao día seguinte, como o ceo despexara, recalamos na praia para secar o aparello.

Camiño da fonte, por un sendeiro percorrido por navegantes milenarios, imos varios tripulantes dos barcos que na praia quedan secando as redes. Subimos unha pendente prolongada e chegamos á fonte que está no medio dunhas silveiras. Mentres José enche a barrica de auga²¹, nesta altura atalaio o horizonte. Esculco cara terra firme e, como

un eterno vixía, destaca a Torre de A Lanzada, e pola miña mente cruza unha idea: ¿nas súas viaxes os fenicios virían algunha vez aquí, a se fornecer de auga antes de emprender o regreso à súa patria?. Este sendeiro tan mallado dende a praia, indica pola súa fondura que moitos homes pasaron por aquí igual ca nós, na procura do mesmo, hai moitos séculos.

Logo, miro para o máis elevado da illa e contemplo o faro. Non sei cando o fixeron, o mesmo que os demais, pero este quizais sexa dos máis vellos...Continúo mirando todo na baixada do faro e vexo unha plataforma de pedra ben feita cuns buracos de cinco en cinco metros de distancia. Está cerca do mar, nun lugar bastante elevado; non sei para que farían isto e a súa forma redonda intrígame²².

Despois de estar un anaco falando e facendo trasnadas uns mozos cos outros, ao ter as barricadas cheas de auga e pensando na reprimenda que lles ían botar os patróns, determinaron voltar a bordo e nós tamén. Ao chegar á praia, vimos ao noso avó e ao

noso pai acomodando as redes. Seguimos ata a dorna e, subindo a bordo, comezamos a preparar a comida. Cando rematamos de comer, preguntei ao meu avó para qué fixeran a plataforma aquela que estaba un pouco ao sur de nós, e respondeume que era para defender a illa das incursións francesas, cando estábamos en guerra con esa nación.

Eu preguntome agora: ¿pero é que en Ons existían entón grandes riquezas para ter que facerlle esta defensa?. Non, o que daquela había na illa era máis ou menos o de hoxe. A razón hai que buscala en que a illa era propiedade dun nobre, e este señor procuraría do goberno (esto, se él non formaba parte do mesmo) que, para evitar desembarcos e que os corsarios franceses non saquearan a illa, lle fixeran esta defensa. E non é que este señor tivera moito interese na defensa da patria, o que había, era que se os enemigos de España roubaban aos habitantes de Ons, quen non recibiría os beneficios da illa era él, xa que os seus habitantes eran máis servos del que do Estado..."²³.

19 Entre Punta Faxilda e O Centulo de Ons hai varios baixos que, como o de Picamillo, estaban sen balizar naquela época, facendo perigosa a navegación con néboa a quen descoñecera aquel mar. O pequeno vapor que ía cara Marín, ben podería ser un pesqueiro que viña de traballar ao arrastre nos caladoiros da pescada, situados en augas de Fisterra. Sabía ben, pois, a rota que debía seguir.

20 De seguro que era un dos balandros de servizo da fábrica de tellas e lastros que o Marqués de Riestra tiña no peirao de A Caeira, na desembocadura do Lérez, que respostaban aos nomes de "Caeira" n^os 1, 2, 3 e 4 e adoitaban cargar arxila nas barreiras de Castrelo (Cambados) ou Vilalonga (Sanxenxo).

21 As embarcacións do xeito, xa fosen dornas ou lanchas, levaban sempre unha barrica de auga con capacidade para 20 ou 25 litros.

22 Na Punta do Castelo, non lonxe da praia de Melide, érguense os restos dunha fortificación planeada en 1810 pola "Junta Provincial de Armamento y Defensa", en plena guerra contra os invasores franceses. En 1813, unha vez rematada a contenda, abandonouse o proxecto ficando en pé as ruínas que tanto chamaron a atención de Leonor.

23 A comezos do século XIX, a propiedade da illa estaba suxeita a pleito entre o Cabido compostelán e a familia Montenegro. Foi, precisamente, o Cabido quen iniciou as xestións diante da "Junta" para facer as fortificacións, agardando, se cadra, recuperar a propiedade das illas. Diante da oposición dos Montenegro ao proxecto, entrou en liza o encargado de facer as obras, Francisco Genaro Angel, que actuou cobrando rendas como se fora dono. Ao cabo, logo de idas e vidas, en 1919 Ons seguía a pertencer (con dereito, por tanto, a cobrar arrendamentos) à familia Montenegro que, na persoa de Fernando Quiñones de León, vendeu a illa a dous particulares. En calquera caso, aí queda a interpretación de Leonor, de innegable arrecendo popular, daquel episodio da historia da Illa de Ons.

OS CANTINEIROS DE VILANOVA

Luis Iglesias - (Asociación "A Rabandeira", Vilanova)



Lancha do canto, anos 40. Porto de Vilanova.

Os cantineiros de Vilanova de Arousa (Pontevedra), eran pescadores adestrados e curtidos no seu facer mariñeiro, xa que en lanchas a vela arriscábanse ata o cantil, nos profundos mares do Cabo de Fiste-

rra, alonxados da costa máis de 20 millas. Pescaban congro, mero e ollo-mol, coas liñas.

As lanchas que ían faenar ó canto antes dos anos 60¹, eran lanchas con vela de relinga, coñecidas en Vilano-

va como lanchas do canto. En Vilanova había 10 ou 12 lanchas, construídas no porto de O Freixo situado na Ría de Muros e Noia, que medían de 9 a 10 metros de eslora por 3 de manga. En cada lancha embarcaban 9 homes, incluíndo o seu patrón que tamén era o armador.

Onde máis ían pescar os cantineiros de Vilanova, era ós barcos afundi-dos, e aínda se recordan os nomes dalgúns daqueles caladoiros, como "O Pragueiro", "Kenyento", "Cantono", "Casal", "San José", etc..., que se atopaban a máis de 20 millas ó oeste da Illa de Salvora ata ó sur de Fisterra, e dende 100 ata máis de 200 brazas de fondo.

Moitos daqueles barcos afundi-dos foron descubertos por dous patróns de Vilanova, Bernardino Martínez e José Ventoso, que andaban embarcados en parellas de arrastre de Marín e da Coruña. Cando prendían o aparello nos barcos afundi-dos, collían marcacións tomando montes e faros como puntos de referencia, e cando viñan despois a terra, dicíanllas ós cantineiros de Vilanova.

Cando as vistas eran boas e o mar tamen era bon, collían carnada (sardiña, chopo), empiaban o pao, aparelaban a lancha, e pola noite saían para o mar. Se había calmazón, bogaban para chegar co amanexo² ó caladoiro; logo, fixaban as marcas e fondeaban co rizón³. Cando a lancha estaba ben situada no caladoiro,

1 As derradeiras lanchas do canto a vela traballaron ata comezos da década dos 60, período no que foron substituídas por "racús" propulsados por motores de explosión, cos que os pescadores de Vilanova continuaron a faenar no cantil.

2 Amanexo: Amanhecida.

3 De volta a Vilanova, cando as lanchas fondeaban na pedra, non o facían co rizón, senón coa poutada.



Lanchas do canto, anos 40. Porto de Vilanova.

botaban a bolsa do engado consistente en cabezas de sardiña esmagadas. O paneiro case sempre era un rapaz que preparaba a carnada coa que iscaban⁴ os azós; de seguido, unha vez encarnado, botaban as liñas. Como ían a moitas brazas de fondo e os peixes eran grandes, turnábanse dous homes para alar os pei-

xes ate a cuberta. E se a cousa marchaba ben, podíanse embarcar entre 15 e 20 quintais de congros, meros e ollomoles.

Sen embargo, ás veces había fuscillo⁵ e non se vían ben as marcas; entón, agardaban no mar ata o día seguinte a que clareara e facían de comer a bordo da lancha. Na cuber-

ta da lancha, nun costado, levaban unha caldereta que colocaban sobre o empanetado⁶; logo botábase area enriba, facíase lume, e cociñaban nunha tarteira algún mero dos que pescaban. Ó rematar a marea, metían a marra⁷ a bordo, izaban a vela e ían vender a pesca á lonxa de Vigo ou á de Ribeira.

4 Iscar: prender a carnada do azó. O paneiro debía iscar os azós para que os mariñeiros que cobraban as liñas non tiveran as mans suxas de graxa da sardiña da carnada, o que dificultaría o seu labor.

5 Fuscillo: de fusco; néboa, mala visibilidade

6 Planchas de madeira que se colocan enriba das cadernas da lancha.

7 Marra: cabo de fondeo

MARES DA SAUDADE

João Paulo Baptista (Viana do Castelo)

A salvaguarda, recolha, e recuperação do Património Marítimo, nomeadamente a construção de réplicas navegantes, de embarcações de trabalho tradicionais, está começando a dar de uma forma frutuosa os seus primeiros passos no litoral Alto Minhoto, talvez fruto do intercambio cultural com a Federação Galega pela Cultura Marítima, na vizinha Galiza que de uma forma regular promove os seus Encontros de Embarcações Tradicionais.

É neste propósito e aproveitando o convite da Federação Galega para a participação nos 5º Encontros, que estamos a dar a conhecer o projecto iniciado no ano de 2000 pelo Clube de Vela de Viana do Castelo.



O Barco de Pesca da Faneca. Navegando na ría de Ferrol. Regata da Parrocheira 2000

No presente é de máxima urgência salvaguardar, inventariar e recuperar as que ainda existem. São embarcações frágeis, votadas ao abandono, muitas delas já à extinção pura e simples. As embarcações e todas as artes e ofícios navais são uma riqueza a defender e preservar. Não nos podemos alhear disto, sob pena de estarmos a negar um património e uma herança que são únicos no panorama histórico universal.

Lentamente, no fieiro, ou na beirada da praia foram-se despedindo de todos nós, abandonadas debaixo dos nossos olhos de um modo silencioso. Quase sem que disso nos tenhamos apercebido, estão hoje extintas, e com elas uma panóplia de artes e ofícios, que a montante e a jusante das embarcações com elas coabitavam e se completavam...

Hoje. Navegam no nosso imaginário quando lemos um livro ou visitamos um museu, no qual alguma coisa, destas coisas antigas, do mar e rio... se tenha preservado.

O BARCO DE PESCA DA FANECA DE VILA CHÃ*

A SALVAGUARDA E RECUPERAÇÃO DE UMA EMBARCAÇÃO TRADICIONAL.

No início do ano de 2000 o Clube de Vela de Viana do Castelo, consciente da importância cada vez maior da necessidade da preservação do nosso universo etno histórico e marítimo, iniciou um projecto de recuperação de uma embarcação tradicional de pesca da faneca, que fruto de pesquisas pelas póvoas de pescadores à beira mar se encontrou. Ao mesmo tempo criou uma escola de vela tradicional na qual se permite o ensino e a navegação nesta embarcação. Embarcação que só aparece com relevo e particularidades próprias na freguesia de Vila Chã ao sul de Vila do Conde. É uma embarcação genuína desta freguesia, com características que a distinguem de todos os outros barcos filiados no modelo Poveiro.

A embarcação de boca aberta com 5.5 mts de comprimento, possivelmente construída por volta de 1977, matriculada em Vila do Conde nesse ano, tinha como sistema de propulsão e governo, no registo, a vela e remos. Arma como uma *catraia pequena*, mastro e vela latina de pendão, distinguindo-se delas nos seguintes aspectos: Para a fixação do mastro, um furo no banco da proa, a *enora*, e assente no fundo sobre a quilha uma *pia* onde pousa o mastro, em vez de ter *curvatões* e *linguetes* assentes sobre os *bancos da proa e voga*, e ter *carlinga* para pousar o mastro,(como nas *catraias*). Para

subir a verga e vela a *ostaga* usa só um *moitão* em vês de dois, e uma *agulha* que é fixa à borda por barlavento, onde prende também o cabo da ostaga; nas *catraias* o conjunto de 2 moitões prendem num tolete que se enfia no buraco da borda e o cabo da ostaga prende no banco do *sotavoga*. Usa 3 pares de remos de 13 palmos, um tripulante por par; nas *catraias* 4 a 6 pares de remos de 18 palmos e um tripulante por remo.

É no presente o único barco de pesca da faneca de Vila Chã a nave-

gar e a ser estudado. Muito *maneira* ou *boieira* é uma embarcação que navega rápido e com elegância, com uma boa bolina, mesmo com a *vela no pau* ao contrário das suas congéneres galegas, *Bucetas*, *Racús* e *Botes Polveiros*.

1- Os proprietários e tripulantes:

Os seus proprietários eram lavradores pescadores, situação comum desde Montedor ao Norte de Viana do Castelo até Bouças e Lavra em Matosinhos. A ocupação no mar per-



Catraia "Nossa Sr.ª D'agonia", procissão ao mar das festas da Agonia, 20 de agosto de 2000.

* VILA CHÃ: Aldeia de pescadores-lavradores, situada a sul de Vila do Conde.



Aspecto do interior

mitia o equilíbrio e a alimentação da família, e nos tempos de abundância do pescado até o pequeno comércio, sendo isso desempenhado pelas mulheres da família que iam terra dentro vender ou trocar por outros artigos em falta no lar, o peixe. Elas, à semelhança da mulher Poveira, têm um papel fundamental no seio da organização do lar e educação dos filhos.

Também meados de Julho e Agosto em época de safra se dedicavam à pesca do *pilado* ou *mexoalho* que secavam e vendiam, de igual modo também apanhavam o *argaço* para adubo das suas terras.

A tripulação destes barcos era composta por 3 a 4 pessoas. Existem registos de que em Vila Chã algumas vezes as mulheres faziam parte da companhia. Algumas até tinham carta de arrais e governavam a embarcação.

2- As artes de pesca:

As artes usadas eram o *arco* ou a linha para a faneca, a linha de mão para o congro, o *espinhel* para os diversos peixes, as pequenas arma-

dilhas (as *nassas* ou *galrichos*) para os mariscos. Este tipo de pesca local aproveitava os fundos com corredores ora limpos ora rochosos, com uma linha de costa onde não existe um porto de abrigo, e a faixa costeira é formada por afloramentos rochosos muito extensos ao correr dessa linha, formando pequenas enseadas onde se pescam o congro, a faneca, o robalo, o sargo, a raia e os mariscos: A navalheira, os *burros* (a sapateira), a *arola* (santola), o *carramilho* (lagosta pequena). Esta panóplia de artes e de pescas dependia das dimensões dos barcos e das posses do seu proprietário para o apetrechar.

3- Os locais da pesca, os mares:

A costa compreendida entre a Póvoa de Varzim e a Foz do Douro é a zona de pesca destas embarcações, os seus mares de eleição, os pescadores utilizavam a *beirada de terra* ou *beiral*, zona que fica logo a seguir ao afloramento rochoso antes do limpo que tem profundidades até aos 200 metros. O beiral é uma zona da costa repleta de fendas e *pocinhos* onde a faneca se abriga em abundância, são

zonas de profundidade compreendida nas 15 a 30 braças onde hoje ainda se pratica a pesca à linha por pescadores desportivos, e que ficam à distancia de uma hora de terra. Pescam ao alvor da manhã, e ao anoitecer, por vezes durante o dia.

4- A construção:

Estes barcos de construção muito simples, leve e robusta em madeira dos pinhais das redondezas, pinho bravo e carvalho, tinham uma vida útil de cerca de 10 anos, de actividade intensa, sempre que o mar o permitia o barco saia para o mar, permanecendo em terra varado de fundo para cima assente sobre rolos de pinheiro por onde desliza para o mar e sobe para terra.

Os seus construtores são geralmente os próprios donos, daí a simplicidade da construção, e na maioria construídos a partir de uma única árvore.

As suas dimensões são : comprimento: 5.5mts, boca :1.82 mts, pontal : 0.60 mts. Construído a partir da *ossada* com *roda de proa* e *popa de cadastre*, apresenta 19 cavernas 5 enchimentos de proa e três de popa.

As cavernas são distribuídas da seguinte forma sempre a contar de vante: 5 *enchimentos de proa*, 5 *cavernas extremas de proa*, 4 *intermédias de vante*, *caverna mestra* a n.º 10 ao meio, 4 *intermédias de ré*, 5 *extremas de popa*, e por fim 3 *enchimentos de popa*. As cavernas são “*armadas*”, assentam directamente na quilha e são pregadas na vertical de cima para baixo. Em Vila Chã montam-se da proa para a popa. Não têm *boieiras* (pequenos entalhes que permitem a passagem da água entre cavernas). Também não possui *coral* e *sobrequilha* nem *alefriz*.

5- O tabuado do casco.

Tem cerca de 1,5 cm de espessura o costado do barco. Toma os seguintes nomes a contar de cima para baixo: *cinta*, *segunda cinta*, *fecho pequeno e fecho grande*, *tábua de sobrefundo e fundo*, no fundo também se chama de *tábua de resbordo* à tábua que vai encostar à quilha, e fazer a vedação. Os fechos podem ser variáveis dependendo da largura das tábuas a utilizar.

A cinta, de maior espessura cerca de 2,5 cm corrida de proa a popa é a primeira tábua a ser colocada e é pregada aos braços, sobreposta a esta a fazer o remate exterior e o reforço da borda, corre a todo o comprimento o *verdugo* de forma arredondada em meia cana, do lado interior correm duas ripas que fazem o fecho por dentro, as “*dragas*”. A primeira draga faz o remate onde apoiam as *remadouras* (três pares de cepos onde encaixam os *toletes* dos remos), as remadouras tem dois entalhes e encaixam no topo dos braços, de modo a ficarem entre duas cavernas. Por baixo das remadouras na altura da segunda draga ficam as *chumaceiras* ou “*castanholas*”, pequenas peças em madeira onde pousa o tolete.

Esta embarcação ao contrário do pouco que dela se tem escrito e descrito em literatura consultada, apresenta um “*talabordo*” ou “*alcatrate*”. Tábua de remate superior das bordas, pregada no topo superior dos braços junto à primeira cinta e a fechar a borda deixando à mostra os *cabeços* dos braços abaixo desta, À excepção dos que encaixam nas remadouras que passam acima, e são *galivados*,(aparados).

O fecho da primeira cinta e da primeira draga ao bico de proa e ré ao cadastre é feito com as “*boçardas ou cangas*” peças de madeira de sobre com feitio em v que encaixam à roda de proa e ao cadastre de popa reforçando o fecho das tábuas, e ao mesmo tempo reforçam de modo a evitar a deformação no varar em terra, pois ele fica de “*borco*” (apoiado numa só borda ao virar de casco ao ar).

É sobre a boçarda da proa junto ao capelo que se coloca a “*goiva*” pequena tábua com entalhe em v que serve para passar o cabo da *poita* e alar as linhas de pesca.

Na segunda draga apoiam os bancos presos por dois “*gatos*” de cada lado, na parte superior encaixados na

draga de cima. Esta segunda draga na embarcação recuperada termina na proa no ultimo enchimento.

O tabuado do casco nas obras vivas e por dentro era protegido com uma pintura feita a partir de breu e óleo de peixe, ao qual se juntavam por vezes uns *poses p`ra dar cor*, (geralmente anilina vermelha), e pintado a quente com um *escopeiro* (um pau com um pedaço de pele de carneiro que servia de pincel).

6- Os bancos:

Os bancos são cinco. O primeiro a contar da proa é o *sobresselente*, funciona como “*estronca*” de segurança da boca na zona da *escarva de proa*, no acto de varar.

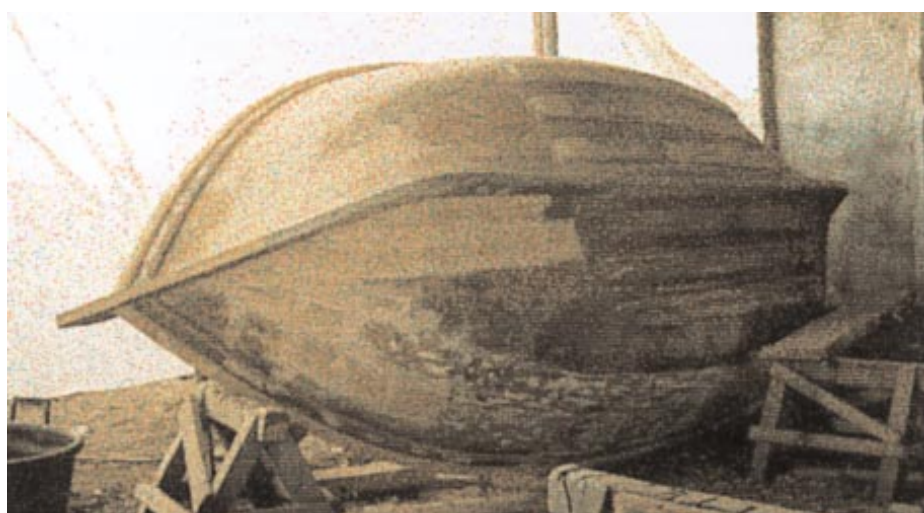
Os bancos tem a seguinte denominação e são contados a partir do que têm o furo do mastro (a enora): 1º *banco da tosta ou da proa*, 2º *banco segundo da proa ou do meio da proa*, 3º *banco do meio da ré ou segundo da ré* (a contar da ré), 4º *banco da ré*.

7- A divisão interior:

O barco de pesca da faneca é dividido em três partes, por duas “*panas*” (ou empanas). São tábuas colocadas na vertical e servem para dividir o barco em compartimentos. São denominados da seguinte forma:

O “*quartel de proa*” o “*esgotadouro*” e o “*quartel de ré*”. O esgotadouro é a zona a meio do barco compreendida entre a caverna mestra e a primeira de vante, é a zona do fundo do barco mais plana, ai a água, é *esgotada a eito* com o *bartedouro*.

Tem à proa e popa paneiros assentes directamente sobre os “*embarços das cavernas*”, pois não possuem “*escoas ou sarretas*”. (embarço é a junção entre o braço e a caverna).



Aspecto da popa e fundo

8- O governo e a propulsão:

Vamos falar das outras partes. Porventura as partes da embarcação que mais facilmente se perdem sem deixar vestígios, e das quais temos mais dificuldade em recolher informação oral ou escrita. Mastro, Verga, Vela, Mareação, Governo, são aspectos que só o contacto directo e a experimentação nos permitem hoje de uma forma que se julga o mais fiel possível, registar.

8 a- Os remos:

A forma primeira e mais usual de propulsão são os remos. Eles são seis dispostos em três pares sendo um tripulante por par de remos, tem de comprido três metros.

Os remos são constituídos por três partes a saber: *punho*, *haste* e *pá*. Tem também uma particularidade que não pode deixar de ser assinalada, na haste em vez de *tacos*, a peça com um orifício onde passa o tolete que assenta na remadoura, apresenta uma peça que só se encontra nas *Bateiras* a sul da *Afurada*, o *Cáguedo*, peça em madeira de sobro com um entalhe em meia cana onde encaixa a haste, com um furo num dos lados, o que permite desde logo saber de que lado é o remo. Não se encontrou explicação para o uso desta peça nos remos tão fora do habitual em Vila Chã. Mas foi através da experimentação que se descobriram as vantagens deste tipo de remo, mais fácil e rápido de armar, melhor assentar na remadoura, melhor impulso do remo na água. Considerações que nos levam a reflectir qual o tipo de costa em que estes remos se usam, Costa Nova, Vagos, Gafanha Aveiro. Mares de costa arenosa e mar aberto, portanto com formação de ondas fortes e altas, onde a força do remo é papel

fulcral para a segurança da embarcação na saída ao mar.

Pode esta adaptação ser o resultado da junção de saberes...

8 b- O leme:

O leme, é constituído por uma só peça uma tábua com 1.68 mts de altura e 0.32mts de largo, que se divide em duas áreas a saber: a *cachola* onde *enfurna* a cana e a *porta* ou leme . Leva para o governo uma peça chamada *punho* ou *cana do leme*. É de dimensões desproporcionadas em relação à altura da embarcação, daí só ser possível de montar na água com fundo, esta é a solução encontrada pelos velhos marinheiros para evitar o efeito de *deriva* ou *caimento* na navegação à bolina, pois estas embarcações não tem *patilhão*.

O leme é montado sendo enfiado nas ferragens de agulha e fêmea no cadaste de ré.

8 c- O mastro e verga:

O mastro e verga, são construídos a partir de dois troncos de pinheiro que se secaram à sombra, e se *fasquiaram* de modo a dar a forma pretendida.

O mastro tem cinco metros, leva um furo em cima para passar a adriça do inçadouro, com um espelho em madeira de sobro, o *recrime*. A sua inclinação é conseguida pela imposição de uma cunha na pia pela frente ou por trás do mastro.

A verga tem 6.5 metros, no punho é *fasquiada* de modo a formar um *pião* onde a *alça* ou *inhão* da testa da vela *inverga*. Ao terço leva dois calços de madeira a *inchumeia*, onde amarra a adriça do inçadouro e o *rosário de caçoilom* abraça de modo a não deixar a verga afastar do mastro.

8 d- A vela:

A vela, é do tipo *Poveiro*, uma *latina de pendão*, isto é uma vela triangular na qual se corta ao terço a frente fazendo uma testa, fica a pender na proa, daí o nome de *pendão*.

É feita a partir de pano de algodão cru, cortado em tiras e cosido, as *folhas*, pode ser *encascado*, tomando a coloração acastanhada, e tem a seguinte denominação: frente: a *testa*, baixo: a *esteira*, cima: *cimeira* ou *gurutil*, atrás: *valuma*. Leva uma tralha interior em cabo de sisal cosido à bainha por dentro, e por fora outro de maior espessura, partem da primeira *andada de rizes*, na *valuma*, contornam a *esteira*, sobem a *testa* e a parte *cimeira* e terminam na *pena* na *valuma*, portanto a *valuma* que é a parte onde se escapa o vento não leva reforço interior. Os *rizes* são em três *andadas*. Ao direito dos *rizes* leva *alças* ou *garrunchos* que servem para a amarrar com vento forte. No cimo leva espaçados os *invergues*, pequenos *estropos* de cabo que servem para *envergar* (amarrar) a vela à verga.

Esta embarcação, deixou de sulcar os mares à vela na década de 70, com a introdução da motorização fora de borda.

Foram os mares da saudade na memória...

Hoje, de novo, sulca o Atlântico aproveitando a *Nortada*... Está a desenvolver a divulgação da vela tradicional, e a servir de Museu Vivo no Meio Aquático, das Tradições Marítimas dos homens da beira mar.

Tem regularmente participado em diversas actividades de encontros tradicionais quer em Portugal quer na vizinha Galiza.

É portanto um motivo de orgulho para quem ama e sente o mar, as suas gentes e as suas tradições.

Bem hajam .

Glossário de termos náuticos:

- AGULHA:** Diz-se da peça em ferro com um furo onde amarra com um nó simples, a ponta do cabo da ostaga que passa no moitão e no barco da faneca prende no furo da borda.
- ALCATRATE:** Diz-se da tábua que assenta no topo dos braços das balizas, e no barco da faneca remata a borda por cima.
- ALEFRIZ:** Diz-se do entalhe feito na roda de proa, cadaste e quilha dos dois bordos, de modo a encaixar e rematar nele a primeira fiada do tabuado e os topos dele. No barco da faneca não existe.
- ARCO:** Nome dado a um arco com rede de grande dimensão que se usava na pesca da faneca em vila chã, Nassa na freguesia de Lavra.
- ARGAÇO:** Ou sargaço, algas que se usavam secas como adubo para a terra.
- AROLA:** Nome dado à santola.
- ABATIMENTO:** Diz-se da diferença entre o rumo da agulha e o verdadeiro. A embarcação deriva lateralmente, sendo compensado pelo patilhão esta acção, nota-se mais na navegação à bolina cerrada.
- BANCO DA PROA:** O primeiro banco no barco da faneca ou da tosta, que leva o buraco para o mastro.
- BANCO DE SOTAVOGA:** O banco que se segue ao da tosta nas catraias.
- BANCO SOBRESSELENTE:** No barco da faneca o banco que fica entre a proa e o 1º de proa é um banco eventual, no barco da faneca é usado como reforço, estronca para evitar a deformação do barco ao virar.
- BARTEDOIRO:** Diz-se da peça em madeira escavada em forma de pá, que serve para esgotar a água que se junta no esgotadouro. Ou vertedouro na Póvoa de Varzim.
- BATEIRA:** Embarcação de fundo chato para rio e mar, e por vezes com proa em roda de bico.
- BEIRADA DA PRAIA:** Zona da praia acima da linha de maré. O fieiro na Póvoa, as dunas em Vila chã.
- BEIRADA DE TERRA OU BEIRAL:** Zona de costa onde se pesca de profundidade nas 15 a 30 braças.
- BOÇARDA:** ou canga em Vila Chã. Peça em madeira que faz o fecho de reforço junto à roda de proa e cadaste, no barco da faneca é montado por cima do talabordo.
- BOEIRAS:** Ou boeiras, pequenos cortes triangulares ou furos na parte de baixo das cavernas de modo a deixarem passar a água de uma para outra e permitir que se junte no esgotadouro.
- BURROS:** nome dado às sapateiras.
- CACHOLA DO LEME:** Ou cabeça, a parte superior do leme onde fixa a cana, e onde tem 2 furos, para passar o cabo da escota.
- CAÇOILLOS:** Pequenas bolas em madeira dura ou osso de peixe com um furo e enfiadas num cabo que vai abraçar a verga ao mastro.
- CADASTE:** Diz-se da roda de popa, liga à quilha por uma escarva e fecha a ossada da embarcação pela ré.
- CÁGUEDO:** Diz-se da peça em madeira feita de uma só peça com um rebaixo em meia cana onde apoia a haste do remo e com um furo para passar o tolete.
- CANA DO LEME:** Haste de madeira que entra ou encaixa na cachola do leme e serve para lhe dar governo.
- CANGA:** Ou picas, em Vila Chã é o nome dado às boçardas.
- CARLINGA:** Peça em madeira assente na quilha e nas cavernas, com um furo onde assenta o pé do mastro.
- CARRAMILHO:** Nome dado à lagosta pequena.
- CASTANHOLA:** Pequena peça em madeira fixa na 2ª draga onde assenta o tolete no barco da faneca.
- CATRAIA PEQUENA:** embarcação do tipo Poveiro de dimensões entre os 5 e os 9 metros, que se dedica à pesca na beirada de terra, à sardinha, raia, congro, faneca e mariscos.
- CAVERNA ARMADA:** Diz-se da caverna embaraçada, isto é as duas partes ligadas, a caverna e os dois braços.
- CINTA:** Diz-se das primeiras tábuas que compõem o forro do barco, 1ª, 2ª e por vezes 3ª cinta, são tábuas corridas de fora a fora, no barco da faneca a primeira é de espessura maior que o resto do forro, a segunda também se chama de tábua de boca.
- CORAL:** Diz-se da tábua assente sobre a roda da escarva do cadaste e prolongada à quilha, na zona das picas ou dos enchimentos, serve de reforço na zona de maior esforço e empeno do casco e também para aí serem pregadas as tábuas do fundo ou resbordo.
- CURVATÕES:** Diz-se em Esposende das duas peças em madeira assentes nos bancos da tosta e proa onde o mastro encaixa e é ajustado a inclinação pela imposição dos linguetes. Na Póvoa diz-se Galeotas.

DERIVA: O mesmo que abatimento

DRAGA: Diz-se das pequenas tábuas que o barco da faneca apresenta por dentro duas a cada borda e onde na 2ª os bancos assentam acunhados pelos gatos.

EMBARAÇO DA CAVERNA: Diz-se da junção da caverna (costela) propriamente ao seu seguimento em curva para cima o braço. A caverna é composta por dois braços e uma costela que fixa à quilha.

ENCASCAR: Diz-se do acto de tingir as velas ou redes e cabos, era feito com casca de salgueiro que se secava e moía, e depois se punha a ferver mergulhando várias vezes as peças e secando até atingir a cor final.

ENCHIMENTO: Ou pique nome dado às peças que terminam a ossada na proa e na popa, no barco da faneca são 5 à proa e 3 à popa.

ENORA: Chama-se ao furo feito no 1º banco da proa ou da tosta para permitir encaixar o mastro.

ESCARVA DE PROA: Diz-se da ligação samblagem da quilha com a roda de proa, geralmente uma escarva com entalhe ,escarva à navio, com cavilha de vedação de água.

ESCOAS: Ou escólas travessa pregada nas cavernas para apoio dos paineiros, ou sarretas. No barco da faneca não existem, os paineiros pousam nos embaraços.

ESGOTADOURO: Diz-se do espaço entre cavernas a mestra n.º10 e 11ª, zona do barco onde se junta a água e se esgota com o bartedouro. No barco da faneca é a segunda divisão interior.

ESPINHEL: Ou trol na Póvoa, linha de pesca comprida constituída por uma linha madre e espaçados outras mais finas os filais ou estropos com o

anzol, e suspensa de espaço a espaço por uma cortiça ou bóia, e por pequenas pedras para a manter fixa no fundo.

FASQUIAR: diz-se ao aparar a madeira das tábuas do forro do barco

FECHOS: Diz-se das tábuas que rematam o forro nas barrigas. No barco da faneca é entre a 2ª tábua de boca ou a terceira cinta e a de sobrefundo. Em Vila chã distingue-se o fecho grande e o pequeno.

FIEIRO: Local junto à praia onde na Póvoa os pescadores se reuniam para falar do mar e do tempo, na esquina da casa do farol junto à igreja da Lapa.

FOLHAS DA VELA: As tiras ao alto que são cosidas entre si, e se destinam a dar o reforço e enformar a vela.

GALIVAR: Diz-se em Vila Chã ao aparar da madeira..

GALRICO: O mesmo que nassa, armadilha de vime ou misto de ferro e rede para apanhar mariscos e pequenos peixes.

GARRUNCHO: Os anéis de cabo ou alças, que se fixam na testa e na valuma ou sotavento das vela no seguimento das andadas de rizes.

GATOS: As peças curvas que acunham e fixam os bancos no barco da faneca.

GOIVA : Ou gaiva, no Miranço ou no barco da faneca, pequena tábua com um entalhe em v fixa na boçarda por estibordo na proa, e por vezes também à ré.

HASTE DO REMO: A parte do remo a meio, onde vai montar os tacos, a trama ou o cáguedo.

INÇADOURO: A parte da adriça desde o moitão ao chicote por onde se puxa para se içar.

INCHUMEIA: Diz-se dos dois tacos pregados na verga ao terço e que servem para ai amarrar o cabo da adriça e evitar que se desloque.

LIMPO: Zona do fundo do mar sem rochas, e que pode ir até às 200 braças.

LINGUETES: Diz-se dos pequenos tacos de madeira que se colocam nos entalhes das galeotas ou curvatões que servem para fazer a inclinação do mastro em conjunto com as cunhas.

MANEIRA OU BOEIRA: Diz-se da embarcação que navega bem e que é rápida na manobra.

NASSA: O mesmo que garrincho.

OSSADA: Diz-se da estrutura de cavernas da embarcação.

OSTAGA: Diz-se do conjunto de cabos de manobra para subir e descer a vela, composto por adriça ou inçadoiro, rosário de caçoilos, moitão e agulha.

PÁ DO REMO: A parte do remo mais larga que mergulha na água.

PATILHÃO: No barco da faneca, é considerado a extremidade do cadaste na ligação à quilha, escarva ou o couce. Na vela ligeira é a peça amovível que atravessa a quilha e que se destina a evitar o abatimento na bolina

PIA: Diz-se da peça que é assente sobre a quilha com um furo destinado a pousar o pé do mastro. Ou carlinga na Póvoa.

PILADO OU MEXOALHO: Caranguejo da família dos Cyclometopes-Portunus Puber, muito abundante nas nossas costas até meados do século, e que se utilizava como fertilizante agrícola.

POITA: Apresto usado pelos pescadores de modo a substituir a fateixa, é composto por uma cangalha em madeira

dura, com dois furos, dois paus flexíveis ai enfiados, uma pedra afeioada com um entalhe, e tudo amarrado com um cabo para não soltar.

PORTA DO LEME: a parte do leme emergsa e de maior largura.

PUNHO DO REMO: A parte do remo mais fina e onde o remador apoia as mãos.

QUARTEL DE POPA: A zona do barco da faneca que fica pela ré até à empana de divisão com o esgotadouro

QUARTEL DE PROA: A zona do barco da faneca que fica da vante até à empana de divisão do meio

RECRAME: Diz-se da peça que é montada a fazer de espelho no furo do mastro por onde passa o cabo do inçadouro.

REMADOURAS: Diz-se das peças em madeira de sobro que assentam no alcatrate onde enfia o tolete e pousa o cáguedo ou os tacos do remo. Na

Póvoa também se chamam de chumaceiras ou toleteiras.

RODA DE POPA: Peça em madeira de forma curvilínea que faz o seguimento da quilha para cima e termina no capelo de popa. No barco da faneca chama-se cadaste

RODA DE PROA: peça em madeira de forma curvilínea que se segue á quilha para cima e termina no capelo de proa.

ROSÁRIO: Diz-se do colar formado pelo conjunto de bolas ou caçoilos.

SARRETAS: Ou escoas na Póvoa, para apoio dos paneiros. Ou dormente em Buarcos e Foz do Douro, se a draga de baixo é de maior altura.

SOBREQUILHA: Ou sobressano, tábua que é colocada sobre a quilha de modo a dar reforço , e proteger em caso de encalhe.

TÁBUA DE SOBREFUNDO:A tábua que se segue à de resbordo no barco da

faneca. Na Póvoa são as que seguem da quilha até à linha de água.

TÁBUA DE RESBORDO: A primeira tábua do fundo junto à quilha no barco da faneca.. Nas outras embarcações é a que encaixa no alefriz.

TALABORDO: Ou alcatrate, no barco da faneca cobre só meia borda, isto é a cinta o verdugo e os cabeços dos braços.

TOLETE: Diz-se da peça em ferro ou madeira (de giesta ou eucalipto geralmente) que se usa para montar o mastro na remadoura e servir de eixo.

VELA NO PAU: Diz-se da posição da vela quando se navega à bolina e ela encosta ao mastro.

VERDUGO: Diz-se da tábua com forma em meia cana que remata a borda por fora por cima da primeira cinta.

VIRAR DE BORCO: Diz-se do acto de varar o barco na areia quando fica só com uma borda apoiada.

BIBLIOGRAFIA:

A. Santos Graça.: “O Poveiro” Livraria Avelar Machado 2ª edição Publicações Dom Quixote 4ª edição 1998

Raul Brandão.: “ Os Pescadores” Biblioteca Olisseia de Autores Portugueses

Ernesto V. de Oliveira, F. Galhano, Benjamim Pereira.: “Actividades Agro-Marítimas em Portugal”. Publicações Dom Quixote 2ª edição 1990

Edmundo Castanheira.: “Construção de pequenas embarcações” Dinalivro 2ª edição 1998

Otávio Lixa Filgueiras.: “O Barco Poveiro” Contemporanea Editora Lda. 1995

M. Silva Valente.: “Carpintaria e Construção Naval em Madeira”

Livraria Avelar Machado 2ª edição 1948.

Carlos Diogo Moreira.: “Populações Marítimas em Portugal” Instituto Superior de Ciências sociais e Políticas. Lisboa .1987

Ivone Baptista de Magalhães.: “Embarcações Tradicionais: Em Busca de um Património Esquecido” Edição G.D.C.T. Estaleiros Navais de Viana . Viana do Castelo 1998.

José Felgueiras e Ivone Baptista.: “ A Catraia de Esposende” Edição Forum Esposendense 1993.

Teresa Soeiro e Francisco Calo Lourido.: “Fainas do Mar, vida e trabalho no litoral Norte” CRAT-

Centro Regional de Artes Tradicionais. 1999.

Luisa Dacosta.: “A-Ver-o-Mar crónicas” Figueirinhas 1980.

Eric Rieth.: “Concevoir et Construire les Navires, de la Trière au Picoteux”, Editions Erès 1998 França.

Camil Busquets.: “Jarcias Palos y Velas “ Água Larga Editores S.L. Madrid

Staffan Morling.: “Las Embarcaciones Tradicionales de Galicia” Instituto de História y Cultura Naval, Galicia 1989

Dominique le Brun e Philippe Payen.: “La Voile et les Voiliers de Tradition” Ed.Solar Mer Paris . 1999

BUCETAS E GALEÓNS RECALAN NA REIBOA

Clube Mariño "A Reiboa" (Poio)



Buceta na ría de Muros e Noia

INTRODUCCIÓN: XÉNESE DA ASOCIACIÓN

O Clube Mariño "A Reiboa" nace no mes de marzo de 2001 no Concello de Poio. A creación deste colectivo ten a súa orixe na demanda por parte dun grupo de xente, dun ente dinamizador das actividades vencelladas ó patrimonio marítimo, e con especial atención ós barcos tradicionais.

O termo "A Reiboa" vén do nome que se lle daba a unha zona situada no Concello de Poio, hoxe convertida en recheo. Aquel lugar, onde houbo unha praia típica de fondo de ría, era

entrañable para os veciños, xa que noutrora era onde os mariñeiros varaban as súas embarcacións, ademáis de ser a zona onde se acudía a tomar os baños no tempo de verán.

Os precedentes do Clube están na Asociación de Veciños "Boureante", na que un grupo de compoñentes estivo traballando dende 1996 na recuperación de barcos tradicionais, así como no espallamento da cultura marítima. Os froitos dese traballo foron aumentando tanto como o número das persoas interesadas máis que nada nas actividades mariñas. Deste xeito veu a necesidade da cre-

ación dun Clube Mariño no Concello de Poio.

Na Asociación de Veciños "Boureante" e contando cunha subvención da Consellería de Pesca, xa en 1996 conseguíuse levar a cabo a construción dunha buceta de algo máis de 5 metros de eslora, "A Boureante", nun estaleiro da Ría de Muros e Noia, zona da que este tipo de embarcación é característica: foi na carpintería de ribeira de Manuel Amado, situada na beiramar de O Freixo (Outes). A botadura deste barco, culminou un gran traballo, pero tamén foi o comezo dunha labouira de recuperación das técnicas de navegación



Buceta de O Freixo (Outes). Ao fondo os vellos estaleiros.

con diversas velas tradicionais, así como de difusión, no seu sentido máis amplo, da cultura marítima. Para acadar estes obxectivos, organizouse un cursiño de vela tradicional, cunha extraordinaria asistencia de persoas interesadas.

Por outra banda, acudíuse con esta buceta a encontros de embarcacións de categoría internacional, caso de Brest 96 e Douarnenez 2000, na Bretaña francesa, e ao de Viana do Castelo 2000, en Portugal. Xa na casa, estivemos presentes nos Encontros de Embarcacións Tradicionais de Galiza organizados pola FGCM en O Grove e Rianxo, ademais de participar nas pequenas xuntanzas que se organizan en diversas vilas mariñeiras das Rías Baixas. Aínda máis, esta intensa actividade

foi acompañada pola organización anual dende 1995 duns encontros de embarcación tradicionais no Concello de Poio, evento no que tivemos unhas altas cotas de participación nas derradeiras edicións.

Na primavera de 1997, xurde a oportunidade da recuperación dun pequeno galeón de algo máis de 9 metros de eslora, o “Luisa”, que, tras dun proceso de reparación no estaleiro de Juan Lores, en Combarro, é botado en agosto de 1998, incrementándose deste xeito a flota de embarcacións tradicionais a vela que se pode ver na beiramar de Poio. Este galeón de propiedade particular, foi doado polo seu dono de maneira que hoxendía é a única embarcación desta clase que sulca a vela as augas do litoral galego, logo da rutineira

destrución e reconversión dos galeóns comezada nos anos 60.

FUNCIÓN DA BUCETA NA VIDA MARIÑEIRA

Ata a década dos 60, as bucetas espallábanse por toda a beiramar galega, debido a que era unha embarcación moi versátil e manexable. A partires da expansión dos motores de explosión e da posterior utilización doutros materiais sintéticos (poliéster), foron deixando de construírse paulatinamente, de maneira que hoxendía tan só na Ría de Muros e Noia pódese atopar un regular número de bucetas en relativo bo estado.

Ao logo do noso litoral, este barco podía levar diversas denominacións.

Así, na zona de Cariño, na provincia de A Coruña, coñecíase co nome de *perica*, mentres que noutras localidades dábaselle o nome de *canoas*, aínda que é ben certo que *buceta* é a acepción máis frecuente.

A actividade principal desta embarcación era a pesca da faneca, badeixo, xarda, etc. con liña ou curri-cán, aínda que ás veces tamén traballaba con redes chamadas betas, algo pouco común posto que había outros barcos máis especializados nesta modalidade de pesca.

Outra actividade moi importante na que se usaban as bucetas era no marisqueo, de modo que era corrente a incorporación de corredores na súa feitura, coa finalidade de aumentar a comodidade á hora de realizar as faenas devanditas.

Atendendo ó sistema de propulsión, hai que dicir que as bucetas son barcos polivalentes, xa que tanto poden moverse mediante o emprego dos remos como da vela. Nas dúas modalidades, é un barco que se move con grande axilidade sulcando as augas, debido á súa fasquía hidrodinámica; é, pois, un claro exemplo do dito “peito de lobo, rabo de xarda”, referido a que presenta unha proa grande e potente para así romper as augas e unha popa máis estreita e estilizada, permitindo a súa saída.

Con respecto á navegación a remo, xeralmente empregábanse tres pares de remos feitos dunha peza en madeira de piñeiro. A práctica do remo tivo unha grande popularidade outrora, cando se facían regatas de bucetas nas festas de moitas das nosas vilas mariñeiras. Este tipo de

competicións aínda persisten hoxe nas festas da vila de Cabo de Cruz, como exemplo dunha afición que hai unhas décadas estaba espallada por múltiples portos.

No referente á navegación a vela, utilizábanse dous tipos de aparello. A vela de pico ou de gaitero, semellante á vela latina pero cunha pequena relinga a proa e que probablemente foi introducida polos cataláns alá polos séculos XVIII ou XIX, e por outra banda tamén se vían bucetas con vela de relinga como a das dorñas, aínda que estes panos aparecían xeralmente en vilas que daban a mar aberto, onde os bordos eran máis longos e non había que facer tantas viradas. Xa dentro das rías, empregábase a vela de pico que permite navegar “á mala”, facendo máis doada e menos fatigosa a manobra das viradas posto que o número destas aumenta de xeito considerable.

CONSTRUCCIÓN DA BUCETA “A BOUREANTE”

A base da carpintería da buceta é a madeira de piñeiro e carballo. Con respecto á primeira, hai que dicir que se emprega fundamentalmente piñeiro do país da mellor calidade, evitando sempre defectos como nós, bulas de resina, etc. No caso do carballo, noutro tempo utilizábase o procedente da Galiza, mais hoxe por hoxe a súa carestía no mercado da madeira obriga a substituílo por carballo procedente doutras zonas.

O paso previo para comezar a construción desta buceta, e por extensión de todos os barcos en madeira, consiste en visitar un serra-

doiro especializado en procesar madeiras aptas para a carpintería de ribeira, seleccionando as táboas máis axeitadas procedentes daquelas toradas de elevado diámetro e suave curvatura, permitindo así un mellor aproveitamento da madeira ó adaptarse mellor ás formas curvas que presentan cadernas e forro.

As partes do barco que van en madeira de carballo, serán a quilla, a roda, o codaste e as cadernas; o resto dos elementos estarán construídos en madeira de piñeiro; en calquera caso, previo aos traballos compre ter a madeira ben sequiña e curada. A razón desta distribución das madeiras, é debido a que o carballo presenta unhas mellores características de dureza e resistencia ós esforzos e choques. Así, destínase o carballo ás pezas do armazón do barco sobre as que se asentan outras cuxa función non é estrutural e que irán en piñeiro, madeira máis flexible e liviá. Ademais, hai outra razón de tipo económico, xa que o carballo é moito máis caro que o piñeiro do país.

A primeira peza que se coloca ao iniciar a construción é a quilla, á que axiña se incorporan a roda e o codaste, que son as partes que dan forma á proa e á popa, respectivamente. Estes tres elementos únense mediante un empalme en forma de “raio de Xúpiter”, co cal se consegue crear unha estrutura contínua.

O seguinte paso consiste na colocación das cadernas. En primeiro lugar vai a caderna mestra, emprazada no lugar de maior manga, e logo, sucesivamente, vaise poñendo o resto. Para suxetalas á quilla, utilizamos unha torniqueta e, despois, cra-

EMBARCACIONS TRADICIONAIS



vámolas. As cadernas están compostas por dúas pezas unidas, para darlles maior rixidez.

Cando o número de cadernas colocado xa é elevado, crávanse dous ou tres barrotes de proa a popa, para acadar un maior axuste das cadernas antes de poñer o forro. No caso de “A Boureante”, o casco está composto por táboas dunha soa peza dun tamaño aproximado aos seis metros. Logo de colocar o forro a tope coa súa correspondente cinta, pásase á construción da regala, bancadas, cofiños de proa e popa, remadoiras e outros elementos adicionais como o enxaretao, remos, vara de portar, mastro, verga, temón e caña.

Finalmente, para a boa conservación da madeira, a medida que se van construíndo pezas do barco ván-selles aplicando primeiro un tratamento fungicida e insecticida e, logo, outro tratamento a base de aceite de liñaza e minio, co cal conseguimos tapar a luz e evitar o deterioro que provoca na madeira.

CONSTRUCCIÓN DO GALEÓN “LUIA”

Na Galiza, os galeóns foron barcos de vela destinados ó transporte de mercadorías dende a Ría de Camariñas e Muxía ata Leixoes, no norte de Portugal. Estas mercadorías eran, principalmente, sardiña para fornecer as fábricas de salga ou as conserveiras, barro con destino ás múltiples telleiras que radicaban noutrora na nosa beiramar, así como os produtos destes establecementos (lastros e tellas, fundamentalmente) con destino aos portos comprendidos no

tramo de costa devandito. Asemade, transportaron decote rollas de piñeiro empregadas como materia prima dos serradoiros ou para a exportación.

A construción de galeóns coas súas características propias dun barco de vela, esmoreceu dende os anos 60 debido á mellora das comunicacións por estrada e á intensificación dos transportes terrestres, xunto coa implantación dos motores de explosión nas embarcacións. Non obstante, ao posuír moita manga, ampla cuberta e bordas moi baixas, os galeóns sobreviviron aos anos 70 reconvertidos en bateeiros, substituíndo, iso sí, a vela cangrexá que aparelaron dende comezos do século XX (outrora armaban unha xigantesca vela de relinga) por motores de gas oil. Deste xeito, na década dos 80 os galeóns abandoaran había tempo as singraduras da navegación de cabotaxe a vela; polo tanto, cando en 1981 Antonio Fáiña levou a cabo a construción do galeón “Luísa”, esta fíxose pensando nunha funcionalidade puramente recreativa para o barco, cousa que fica evidente tanto polas maiores dimensións da obra morta verbo da dos galeóns de traballo, como pola finura dos elementos que compoñen o aparello, semellantes aos dun iate.

Este feito vai ter unha gran importancia, posto que desta maneira íase conservar intacta esta tipoloxía de embarcacións e a súa técnica de navegación a vela, propiciando unha revalorización do galeón en tanto que susceptible de novas funcionalidades máis acordes aos tempos que nos tocou vivir.

O “Luísa” sulcou as augas decote nos anos 80 e 90, ata que foi preciso a partires de 1996 realizar labores de reparación na súa estrutura, resentida polo paso dos anos. Nese intre, a Asociación “Boureante” faise cargo da situación do barco e contacta co dono para acadar unha posible doazón, que posibilitara destinar o “Luísa” para fins culturais, dacordo coa liña de actuación que se estaba a levar.

Unha vez concretada a doazón, o barco entrou nun estaleiro de Combarro en abril de 1997 para ser obxecto dunha restauración, financiada cunha subvención da Consellería de Pesca, que rematou 14 meses despois. A rehabilitación afectou á totalidade da cuberta, a parte da obra morta, ao mastro, á percha e a outros elementos menores, rematando os traballos co arranxo do cadro eléctrico, a posta a punto do motor, a limpeza e a o pintado do casco.

Tras dun complexo proceso de colocación do conxunto de cabos necesarios para a manobra das velas, así como a aprendizaxe das técnicas de navegación na que colaborou xenerosamente o antigo propietario, o galeón botouse oficialmente o 8 de agosto de 1998. Ao día de hoxe o “Luísa” é o único exemplar da súa clase que navega a vela polas nosas rías, posibilitando, asemade, un amplo programa de participacións nos diversos encontros que se realizan polo litoral galego, nos que outra volta é posible apreciar a imaxe das súas velas de foque, trinquete e cangrexá evolucionando mesmo contra do vento.

EMBARCACIONS TRADICIONAIS



ROTEIROS MARÍTIMOS CELTAS: OS MONXES NAVEGANTES*

Asociación "Aux Marches du Cranou" (Bretaña)

Dende hai 5 anos, a nosa asociación tense fixado como obxectivo revelar, reconstituír e percorrer a bordo de réplicas de navíos de época, os antigos itinerarios marítimos europeos, dende a Idade do Bronce ata o período medieval.

Estes itinerarios marítimos foron grandes eixos de intercambios culturais, técnicos, comerciais e relixiosos, que teceron entre as diversas comunidades europeas estreitos vencellos que teñen chegado ata o día de hoxe.

Estes grandes eixos, como as rotas do Estaño na Idade de Bronce ou as vías de propagación do cristianismo, de Exipto a Irlanda, contribuíron de xeito notorio aos intercambios comerciais e culturais primixenios entre as civilizacións célticas e nórdicas coa conca mediterránea e, logo, o Oriente.

A importancia destas vastas arterias de intercambios compréndese cando imaxinamos que foi alí por onde viaxaron os avances da Humanidade; por alí se interrelacionaron, se enriqueceron, se melloraron os diferentes pobos que as rotas devanditas atravesaron, engrandecéndose en saber, en técnicas, en potencia, en sabiduría.

Revelando estas rotas antigas, percorréndoas a bordo de navíos que foron utilizados na época, comunicando os resultados das nosas investigacións, pretendemos crear un proceso orixinal atendendo ao tempo á

arqueoloxía experimental, á historia e ao achegamento entre os pobos, alentando a idea de que curiosidade e intercambio, colaboración e participación, son os verdadeiros vectores do progreso humano.

Interesados máis especificamente nun comezo polos itinerarios marítimos dos celtas, decatámonos que estas rotas, particularmente as do Ámbar e a do Estaño, desbordaban dabondo as fronteiras célticas cara o Norte ou cara a conca do Mediterráneo, e que foran os vectores de intercambios moi importantes entre os pobos do Norte e do Sur de Europa, contribuíndo moi probablemente co paso dos séculos ao agromar dun sentimento europeo.

Dous eixos de traballo deseñáronse entón: O primeiro, apuntaba a un conxunto de investigacións históricas, con arelas de posta en valor da

existencia e a actividade das rotas devanditas. O segundo eixo, baseado na reconstrucción e na arqueoloxía experimental, apuntaba a reconstruír algún dos barcos utilizados na época e a percorrer a bordo as antigas vías marítimas. O interese do segundo eixo é simple: a proba da existencia destas vías tan antergas, no pode aportarse máis que demostrando que os navíos da época podían acometer tais viaxes en condicións axeitadas.

En 1996, puxemos en marcha un programa de investigacións experimentais bautizado "Roteiros marítimos dos celtas".

Este programa, que ten por ambición o estudo das grandes rotas marítimas de intercambio entre os países célticos, dende a Antigüidade ata a Idade Media, escomenzou por un primeiro círculo de investigacións e experimentacións destinadas a pór



O "Sant Efflam", bote medieval de coiro a vela. Badía de Douarnenez, 1998.

* Tradución do frances, Dionisio Pereira.

en evidencia as viaxes marítimas dos navegantes celtas (Brandan, Malo, Colomba, Ronan,...), entre os séculos Vº e VIIIº. Nas orixes da Bretaña e da súa fundación en tanto que entidade cultural, estes homes arribaron por centos ao continente dende Irlanda e o País de Gales no curso de amplas migracións, fundaron mosteiros en toda Europa e foron os primeiros europeos en chegar a Groenlandia e, moi probablemente, a Terra Nova. Eles navegaban en botes de coiro movidos a vela e remo. Conviña redescubrir a súa historia.

“Toda Irlanda, desafiando o mar, estanos vindo enriba cunha armada de filósofos” (Anónimo, corte de Carlomagno, século VIIº)

Dende 1996 a 1998, en relación con asociacións irlandesas, temos construído, logo de 2 anos de investigacións, o bote de coiro “Sant Efflam” e o bote de tela alquitranada “Colmcille”.

En 1999, acometimos a bordo do “Sant Efflam” unha viaxe experimental, seguindo as pegadas daqueles monxes dende Escocia ata Bretaña, pasando polo Oeste de Irlanda; quer dicir, 3000 Kms. de litoral percorridos en 3 meses de navegación.

“Hai illas ao Noroeste do mundo. Un anciano sacerdote xuróume ter estado alí, a bordo dun bote de tres bancos en dous días e dúas noites cos panos constantemente cheos dun vento favorable” (Dicuill, xeógrafo real na corte de Carlomagno, en “De Mensura Orbis Terrae”)

Durante o verán do ano 2000, preocupados por probar algunhas modificacións incorporadas no barco, completamos unha volta a Cornualles e fixemos máis unha vez a trave-



O “Sant Efflam” e o “Colme Cille” atravesando a Canle da Mancha. Verán de 2000.

sía da Mancha na compañía do “Colmcille” e da súa tripulación irlandesa. O mesmo verán, instalamos, a petición dos organizadores de Brest e Douarnenez 2000, un espazo no corazón das festas, consagrado á navegación medieval e aos monxes navegantes, obradoiro de cosido, grande exposición, os nosos filmes de expedición na onda, fotografías, construción,...O público enche os nosos “stands” e apaixonase.

Preparamos actualmente a nosa terceira aventura: “Cara Galiza...”

Esta última expedición concerne aos roteiros marítimos dos monxes navegantes en torno ás costas atlánticas de Europa, é un grande proxecto cultural reunindo asociacións de Irlanda, Bretaña, Euskadi e Galiza, 4 barcos medievais e máis de 60 tripulantes sobre milleiros de kilómetros de costa, de Douarnenez en Bretaña a Poio e Vigo na Galiza. Baixo o impulso do proxecto e co noso apoio técnico, unha asociación basca, “Albaola” de Pasaia (Guipuzkoa), ten en construción, segundo unha estela grabada no século VIIIº, un bote de coiro.

“Empregando útiles de ferro, prepararon unha embarcación moi lixeira

cos contornos feitos de vimbio trenzado, segundo costumbre do país, e cubríronno de coiros de vacas curtidos coa tona do carballo. Engrasaron costuras con sebo (...), o mastro ergueuse no medio do barco” (Anónimo, secs. IXº-XIIº?, “De Navigatio Sancti Brendani Abbatis”)

Partimos tras das pegadas dos monxes bretóns que marcharon para fundar a diocese de Bretoña no Norte da Galiza, probablemente contra finais do século VIº.

“Roteiros marítimos dos celtas: os monxes navegantes”, é un grande proxecto de cultura, historia, de aventuras, de soños e de reencontros. Soubo conquistar rápidamente o entusiasmo da xente e foi seguido e difundido polos medios locais e nacionais (TF1, France3, RFI, Le Parisien, Telégramme, Ouest France, Le Chasse Marée...). Estivemos presentes en numerosas manifestacións marítimas de prestixio coas nosas exposicións, os nosos barcos (Brest 96 e 2000, Douarnenez 96, 98 e 2000, Salón Náutico de Paris 1998..). E unha grande páxina web está actualmente en construción e será visible dende comezos de Xuño.



O "Sant Efflam" ajavellando. Rade de Brest, 1998.

Xénese do curragh "Sant Efflam"*

Seguindo o ronsel da embarcación grabada sobre a pedra de Bantry (Irlanda), comezamos a imaxinar as formas do "Sant Efflam". Un pouco perdidos na voráxine das hipóteses, fumos a Irlanda para completar a nosa comprensión deste tipo de barco, descubrir os derradeiros curraghs no seu universo e atopar aos que aínda os constrúen.

O primeiro e máis importante de entre eles é Rurie Concannon, 70 anos, derradeiro constructor das Illas de Arán. O noso proxecto pareceulle un algo tolo, pero consenteu en nos amosar o seu obradoiro e a explicarnos como construía os curraghs seguindo unha técnica her-

dada dos seus devanceiros. Tamén foi el quen nos explicou que, no tempo da súa mocidade, os vellos mariñeiros cando voltaban da pesca con vento portante tiñan o hábito de colocar unha pequena vela na proa do barco, sobre un mastro emprazado nun simple buraco ao nivel da primeira bancada. Iso concordaba de cheo co que John Goodwin, constructor de Dingle (Irlanda), dixerá a Tim Severin en 1975, a saber, que esta pequena vela que os pescadores aparelaban na proa era, quizais, a "memoria" dunha mesana, vestixio dun vello aparello fraccionado e composto nos seus comezos

por unha grande vela e unha pequena mesana.

Certamente, ningún texto relativo aos monxes navegantes menciona a presenza de dúas velas, pero Tim Severin descubriera posteriormente nun manuscrito alemán do século XII, unha estampa representando o navío de San Brandan co devandito aparello fraccionado.

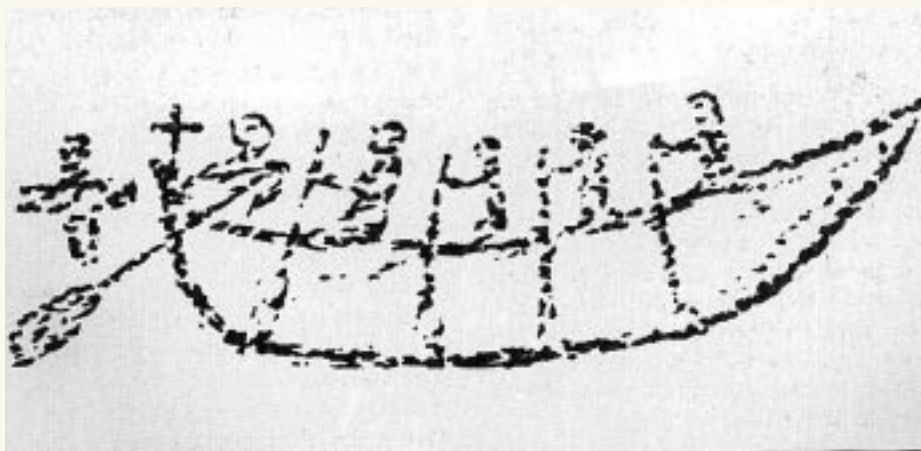
En Dingle, patria de San Brandan, atopamos a Eddy Hutch cando comezaba a construción do "Colmille", grande curragh de mar que debería seguir o ronsel de San Colomban. E aprendeunos que deberían incorporarse reforzos suplementarios á construción tra-

* Tirado da revista *Le Chasse Marée*, nº143, Xuño 2001, do orixinal en francés da autoría da Asociación "Aux Marches du Cranou". Tradución, Dionisio Pereira.

dicional dos curraghs, para soportar un aparello pesado. Inmediatamente, desprazámonos a Cork invitados pola asociación “Meitheal Mara”, dirixida naquela época por Padrig O’Duinnin e Cian O’Shea, para participar nun “stage” de construción. Iso permitiúnos enfrontar as principais dificultades técnicas da realización dun curragh, seguindo un verdadeiro curso de historia encol da evolución dos barcos de coiro.

Estivemos de acordo en case que todos os puntos, agás sobre a natureza da estrutura. Cian pensaba, non sen razón, que os curraghs actuais son o produto dunha evolución e que na época dos monxes, non estaban tan elaborados. En lugar de estar compostos de listóns fendidos ou serrados, remachados ou cravados, fixados sobre unha dobre plataforma, a estrutura seica estivera fabricada a partir de ponlas plegadas e ligadas a unha simple plataforma, asegurada por un trenzado de vimbio para procurar un conxunto ríxido. Agora que, na época dos monxes, os celtas insulares empregaban xa dende tempo atrás o utillaxe de ferro e as técnicas que lle son propias. E tamén semellaba improbable para algúns de nós que, coñecendo a tecnoloxía dos ensamblaxes cravados, houberan continuado a facer barcos a partir das ponlas.

¿Mais por que preferir o coiro antes que a madeira para o casco?. Co uso, un decátase da maravilla que é un barco de coiro. En primeiro lugar, se o coiro está ben engrasado e recuberto de sebo bon dúas ou tres veces por ano, o casco queda perfectamente estanco e defendido da podremia. Ademais, o sebo,



O deseño gravado na estela de Bantry, datada do século VIII, representa con toda verosimilitude un barco de coiro. Nela, inspiráronse os promotores do proxecto “Sant Efflam”.

penetrando progresivamente na madeira, presérvaa da podremia, como a mestura de alquitrán de Noruega e aceite de liñaza aplicado de xeito regular sobre a carpintería. Un coiro de 7 mm. de espesor é increíblemente sólido, a tal punto que todos os exércitos antigos e medievais fixeron armaduras con il. Esta solidez está acompañada dunha elasticidade que permite afrontar mellor os choques. E se o coiro é menos duro que a madeira, repáranse máis facilmente as averías: o propio Tim Severin mesmo arranxou o seu casco no mar.

O curragh presenta outras vantaxes. O seu calado de case 40 cm. e a súa lixeireza relativa, permítenlle recalar en toda parte, sendo susceptible de carrexo a terra pola tripulación; cualidades moi prezadas ao longo de litorais pobres en abrigos seguros. Ademais, se a estrutura é suficientemente sólida para soportar unha deriva lateral con máis de 1,60 mts. sumerxida baixo a auga e 26 a 30 m² de pano, o barco de coiro é capaz de navegar con vento de través e mesmo remontar un chisco o vento. Finalmente, cos remos compórtase de maneira máis que regular.

Seguindo a nosa teoría -discutible-, pensamos que o xeito de construción case que non ten evoluído dende a época dos monxes, e que, adaptándose ás necesidades dos pescadores, os barcos especializáronse no remo. Pero aínda atopábanse curraghs de coiro (os actuais están confeccionados con tela alquitranada) alá polo ano 1860. Así as cousas, feita a elección de apoiarse na tradición vivinte adaptando a estrutura dos barcos actuais, podíamos facer xa os primeiros bosquejos. O barco tería entre 9 e 10 metros de eslora por 2,20 ou 2,30 de manga e levaría catro bancos para dous remeiros cada un. A súa estrutura sería semellante á dos curraghs actuais, só que máis sólida. Respectaríamos tamén a popa cadrada, que simplifica a construción, sen modificar a apenas o plano de navegación.

Quedarían, nembargantes, tres enigmas a resolver: ¿estes barcos posuían dúas velas, un timón lateral e unha deriva lateral como pensabamos, ou ben un só pano e un simple remo de goberno?. Hoxendía os curraghs de Dingle utilizan unha deriva lateral -e mesmo dúas os máis grandes-, pero ¿trataríase dunha



O "Sant Efflam" en construción. Landevennec, 1997.

aportación moderna ou dunha técnica que viña herdada dunha longa tradición?.

Os monxes, homes de ciencias e letras, coñecían moi ben os autores antigos, dos que copiaban os seus libros e aprendían o seu saber. Para facerse unha idea máis precisa dos seus coñecementos de navegación, compre retrotraerse ás técnicas practicadas no Mediterráneo durante a Antigüidade. Así, cinco séculos antes de Xesucristo, Aristóteles preguntábase: "¿Por qué os mariños, cando navegaban baixo un vento favorable, se quixeran proseguir a súa carreira cun vento desfavorable, cazan a parte da vela que está canda o home que leva o timón e despregan o pano que se atopa na proa?". Sete séculos máis tarde, Luciano escribe: "Bordeando contra os ventos etesios que lles eran contrarios, eles recalaron onte no Pireo". Os fenicios, que facían comercio de estaño con Cornualles e Bretaña durante cando menos os catro derradeiros séculos antes de Cristo, trou-

xeron coñecementos amais de mercadorías. Eruditos como Brandan ou Colmcille non podían ignorar estes autores e aqueles feitos.

Polo demais, as narracións de Adamnan, no século VIIIº, referidas ás viaxes de Cormack cara o gran Norte, e o "Navigatio Sancti Brandani Abbatis" (Viaxe de San Brandan), suxiren un tipo de navío robusto, fiable, de manobra solvente, afeito a navegar co vento de través e capaz de afrontar o vento de cara. Non obstante, segue a ter vixencia a pregunta de se tiñan ou non unha verdadeira deriva lateral, concibida para cinguir o vento.

En Cork, Cian revelounos a existencia da "Crónica dos homes de Alba", que relata a fundación do reino de Dalriada (Escocia), entre os séculos Vº e IXº. Este texto, menciona un tipo de barco de coiro chamado "seacht seas", termo gaélico que se pronuncia "chort Chass" e significa "sete bancos de nado". Armado por catorce remeiros e un timonel, este barco posuía unha

"carina" (en latín quilla, ou quizais deriva) e "antennae" (en latín vergas ou quizais mastros).

O barco de coiro "Brandan", construído nos anos 70 por Tim Severin, tiña unha quilla de cando menos 15 cm. de altura e unha deriva lateral que se ten demostrado demasiado pequena. Sen embargo, estes apéndice permitíronlle compensar en cando menos 30 grados a deriva do barco. Quizais houbera sido posible, reforzando a estrutura, incorporar ao "Sant Efflam" unha quilla de 20 a 30 cm., pero iso parecéunos demasiado perigoso debido aos riscos de desgarrar, pois o barco estaba chamado a varar decote na ribeira. En consecuencia, preferimos a solución dunha deriva lateral emprazada a sotavento. Mercé a esta taboa antideriva de case que 1,50 mts² sumerxidos, o "Sant Efflam" poderá remontar a 50 grados do vento con boa brisa e mar en calma, soportando perfectamente a estrutura as dificultades, mesmo con vento forte e mar arborada.

Ao problema da deriva, xuntábase o das velas e o do timón. En este caso, a estampa do barco de San Brandan descuberta por Tim Severin, parecéunos fiable dabondo para adoptar un aparello de dous mastros. O timón evolucionaba coas velas; entón semellaba lóxico artellar un timón lateral robusto, sobre pivote, capaz de compensar os bandazos do barco co vento de través e coas bordadas. Este tipo de timón era ben coñecido polos escandinavos da época e os mariños irlandeses non o podían ignorar. Fóronnos precisos perto de dous anos, para concretar o que ao comezo non era máis que unha teoría.

Cara Galiza, dende Euskadi*

Albaola Elkartea - Asociación patrimonio marítimo basco

Aínda non fai un ano que un feixe de membros de Albaola estivemos con “Ameriketatik”, réplica dunha traíñeira de pesca do século XIX, na concentración de embarcacións tradicionais de Brest-Douarnenez 2000 co obxecto de representar ao patrimonio marítimo basco.

Desta viaxe, voltamos con callos nas mans, fotos na mochila, tamén moitas imaxes na retina e cunha chea de historias escoitadas. Historias de xente que como a nós, móvelles a paixón polo mar e a curiosidade por saber como se navegaba hai moitos anos. Nesta viaxe, coñecemos o proxecto “Roteiros marítimos dos celtas: os monxes navegantes”.

Irlandeses e bretóns faláronnos das viaxes do “Sant Efflam” e do “Colmcille” e soubemos cal sería o seu próximo proxecto: “Cara Galiza”.

Nesta derradeira etapa, tiñan intención de facer unha única escala oficial a metade do percorrido para descansar e reorganizarse. Dado que en Pasaia concidíamos xeográficamente coas súas necesidades, ofertamos que a escala devandita a fixeran en Euskadi. Estiveron encantados coa idea e a partires deste intre, comezaría a nosa particular odisea.

Xabier Agote, membro da Asociación Albaola e carpinteiro de ribeira, constructor da devandita “Ameriketatik” entre outras, propuxo a idea de construír a nosa propia embarcación de coiro para acompañar á expedición cara Galiza; ao cabo, hai indicios históricos que suxiren a presenza de barcos de coiro na costa basca.



Petroglifo de San Pedro de Tabira (Durango).

Isto abundou para que a xente de Albaola puxera mans á obra.

A embarcación foi deseñada de acordo cun petroglifo atopado na ermida de San Pedro de Tabira, en Durango. O profesor Fernando Alonso Romero da Universidade de Santiago de Compostela, suxeriría tras estudiala, que a embarcación representada no gravado ben podería tratarse dunha embarcación de coiro.

E aquí é onde comeza o traballo dunha morea de xente tan inexperta como animosa na carpintería de ribeira.

A construción ten tres fases principais: construír a estrutura, coser o coiro e unilo á armazón.

Trátase dunha embarcación lixeira, de 7 mts. de eslora, composta de roda e codaste simétricos, aparelhada cunha vela cadrada central e preparada para unha tripulación composta por 5 remeros/as e patrón.

Coser o coiro é un traballo minucioso, pero antes compre impermeabilizalo; só entón poderemos comezar coas agullas. Facer unha costura dobre unindo dúas pezas de coiro de tres milímetros non é tarefa doada, pero iso sí, temos un monte de metros de coiro para aprender a facelo. Con este coiro vestiremos o armazón de madeira previamente construído.

Por certo que a confección da vela non tería moito que suliñar, se non fora por que decidimos sumarnos á celebración do ano europeo das linguas minoritarias, enchendo o pano de mensaxes en diferentes linguas europeas para que sexa un vento multilingue o que empurre a nosa embarcación cara vosa beiramar galega.

Aí nos vemos este verán; chegaremos con sede de Ribeiro logo de tanta boga.

Deica entón

* Traducido do orixinal en español.

OS RELATOS DAS NAVEGACIONES DOS MONXES CELTAS¹

Fernando Alonso Romero - Facultade de Filoloxía - Universidade de Santiago de Compostela



A embarcación "Breogán", modelo experimental de barco de coiro, construída en Noia (A Coruña) en 1976. Era semellante ás embarcacións en coiro que empregaban na Prehistoria, para levar a cabo as relacións atlánticas entre as Illas Británicas e Galiza, segundo a tese de Alonso Romero.

38 Por fortuna consérvase un rico tesouro de textos irlandeses sobre as navegacións dos santos celtas. Neles, relátanse as abraiantes viaxes deses arriscados nautas na procura de illas descoñecidas e de alonxados promontorios, nos que fundar mosteiros para adicarse a unha vida ascética. Nos primeiros anos do cristianismo irlandés, aínda estaba moi arraigada a crenza céltica que situaba o Paraíso dos mortos nunha fantástica illa do Atlántico. Os monxes que se lanzaban ao mar, non só ían impulsados polas súas conviccións relixiosas e a súa filosofía ascética, senón tamén porque estaban firmemente convencidos da existencia desa illa, pero descoñecían o rumbo que debían

seguir para atopala. Por este motivo, deixábanse levar polos ventos e as correntes mariñas. *Dejemos el destino de nuestro viaje en manos de Dios y recojamos los remos a bordo*, exclamaba un membro da tripulación no relato da navegación de *Snedgus y MacRiagla*, recollido nun manuscrito do século XIV pero que fai referencia a unha serie de feitos que ocorreran no século VII (Stokes, W. 1888, 19). Mália que esas navegacións as realizaban tripulacións cristianas, o seu credo relixioso estaba moi marcado pola crenza céltica que situaba o Paraíso nunha illa, à que lóxicamente só se podería chegar navegando, pero sen gobernar a embarcación, xa que o destino das

naves que ían ao Máis Alá o marcaba a vontade divina.

Coñécense casos de navegacións prodixiosas nas que os tripulantes que querían chegar aos Santos Lugares, se embarcaban sen preocuparse en absoluto nin da nave, nin da rota que debían seguir. Na *Crónica Anglosajona*, cóntase que no ano 891 saíron de Irlanda tres monxes nun barco de coiro. Mais non chegaron a Cornualles ata despois de sete días de navegación, xa que zarparan sen temón e sen ningún medio de propulsión, confiados en que a vontade divina os levaría ata Roma (Garmonsway, G. N. 1972, 82).

Os primeiros monxes evanxelizadores que chegaron a Irlanda, moi probablemente antes de San Patricio (século V^o), atopáronse cunha poboación que vivía aferrada às súas ancestrais crenzas pagás, nas que o mundo de ultratumba coexistía coa realidade cotiá. A sociedade dos vivos e a dos seres imaxinarios comunicábase con toda naturalidade, de xeito que a poboación irlandesa continuou conservando os seus mitos, mesmo moitos centos de anos despois da chegada do cristianismo, aínda que transformados con infinidad de matices impostos pola nova relixión. Foi o mesmo fenómeno que se produciu en Gran Bretaña. É lóxico pensar que neses dous países con fortes vencellos marítimos, perviviría durante moito tempo a simboloxía náutica das crenzas célticas. Conti-

¹ Traducido do orixinal en español por Dolores Varela

nuouse crendo durante toda a Idade Media, e mesmo despois, en feitos fantásticos e sobrenaturais; en santos que se comportaban como os heroes dos mitos anteriores, ou que agachaban a súa personalidade pagá con vestiduras cristiás. E o que máis sorprendeu aos primeiros escritores irlandeses, o que máis engaiolou à súa imaxinación céltica foi a visión dun Máis Alá, dunha Terra de Promisión ou da Xuventude, que acompañou os seus soños e que souberon transmitir aos seus descendentes (Alonso Romero, F. 1991,68).

Nas orixes desas temperáns navegacións polo Atlántico, influíu moito a sona que atinguira San Martiño de Tours entre os compoñentes da igrexa céltica. A historia da súa vida, escrita por Sulpicio Severo no ano 403, convertérase nun libro moi coñecido en Irlanda e moi do gusto da época, pois está cheo de relatos imaxinarios e de feitos milagrosos (De Paor, L. 1996, 64). A morte de San Martiño no ano 397, deu lugar à aparición dunha rota de peregrinaxe cara os portos da desembocadura do Loira. A súa meta era visitar o sarteiro de San Martiño, en Tours. Existía tamén outro interese que achegaba aos irlandeses cara Toulouse e Poitiers, e era o desexo de estudar latín e literatura clásica e relixiosa nas súas escolas de Gramática e Retórica. Por último, estaba o atractivo inmenso que exercían os Santos Lugares: Roma e Jerusalén eran as metas máis lonxanas dos seus peregrinaxes. Para chegar a Jerusalén, adoitaban embarcarse nas naves mercantes que saían dos portos italianos ou do sur da Galia, aínda que tamén é probable que algúns partiran nas naves que zarpaban de Bre-

taña rumbo ao sur de Europa. De comezos do século IV, é o chamado *Itinerarium Burdigalense*, escrito por un romeiro anónimo de Burdeos que realizou unha viaxe ata Terra Santa no ano 333. A finais deste século, o obispo galo de Lyons, abandonou a súa sede para se trasladar a Marsella. Alí embarcou nunha nave que o levou ata Exipto, onde adoptou unha vida ascética na soedade do deserto (Weber, C. 1989, 452). Esas temperáns peregrinaxes marítimas e, sobre todo, as crenzas cristiás da época, de sinalado ascetismo oriental provinte de Exipto (Marsden, J. 1995, 25), influíron moito na filosofía ascética dos monxes irlandeses, mesmo o respecto à natureza e o amor aos animais que amosan os seus escritos débense en parte à herdanza espiritual dos monxes que viviron nos desertos de Exipto (Mayr-Harting, H. 1991, 81).

AS NAVEGACIONES DE SAN BRENDAN

Da unión das crenzas pagás sobre a illa do Máis Alá e as crenzas cristiás, xurdiron unha serie de relatos, coñecidos coa denominación de *Immrama*, que literalmente significa *navegación a remo* (Harbison, P. 1991, 38), nos que se describen as peripecias e os rumbos que seguiron eses monxes soñadores da igrexa celta. Nas súas descrições a realidade semella, en ocasións, sobardada pola fantasía do narrador, e outras é un fiel relato de abraiantes viaxes, de arribadas a inaccesibles promontorios, do descubrimento de praias solitarias ou de illas maravilosas nas que supuñan se atopaba o Paraíso. O relato irlandés máis antigo que se conserva destas temperás peregrinaxes marítimas data do

século X, aínda que recolle información de séculos anteriores. Unha das navegacións máis coñecidas e que máis repercusións tivo na literatura haxiográfica doutros países, foi o relato da navegación de San Brendan, un santo que naceu en Kerry a finais do século Vº e que viviu no condado de Galway. Finou no ano 577 e está soterrado en Clonfer (Galway). A *Navigatio Brendani* redactouse, probablemente, dous séculos despois da súa morte. O manuscrito máis antigo que se conserva, data do século Xº e foi escrito en latín. Pero na primeira *Vida de San Brendan*, unha das moitas que se escribiron sobre el, e que é independente da *Navigatio* e de orixe probablemente anterior (Harbison, P. 1991, 48), é onde se describe a construción dun gran *curragh*, ou barco de coiro (O'Meara, J. 1976, 8), no que San Brendan realizou o abraiante viaxe polo Atlántico que lle levou ata a beiramar de América do Norte (Severin, T. 1978, 275).

Mercé à impresionante fe dos monxes navegantes, puideron moitos irlandeses navegar en barcos de coiro ata os arquipiélagos das Orcadas e das Feröe, chegando a sobardar mesmo as costas de Islandia (Bowen, E. G. 1977). Na viaxe da embarcación de *Uí Corra* (*Immram Curaig Ua Corra*), descríbese a construción dun *curragh* na que se empregaron tres capas de coiros superpostas, coa finalidade de facelo máis resistente à permeabilidade. Nel embarcou unha tripulación composta por nove homes, é dicir, un bispo, un párroco, un deán, o carpinteiro que construíra a embarcación, un xoglar, un criado e tres monxes. Como confiaban plenamente en que a providencia divina lles perdoase todos os pecados



Proxecto "Breogán". Foto Maribel Longueira.

ao emprender esa navegación, decidiron zarpar un día de inverno, *impulsados por las ráfagas del silbante viento para obtener el perdón de los pecados*, e sen prestar atención a un rumbo determinado. Así navegaron ao garette durante varios días, plenamente convencidos de que Deus os levaría ata a costa dunha acolledora illa. E, efectivamente, chegaron a un promontorio que se coñecía co nome de *Punta España*, onde uns mariñeiros que estaban faenando nos arredores axudáronlles a chegar ata unha praia. Ao ver os arriscados nautas que o lugar era axeitado para construír unha igrexa e para establecer unha pequena comunidade relixiosa, decidiron ficar alí. Co paso do tempo, a sona desa comunidade de irlandeses chegou ata Roma e cóntase no relato que o seu labor evanxelizador perdurará ata o Xuízo Final (Stokes, W. 1893,61).

Este relato consérvase no *Libro de Leinster*, do ano 1160, pero é unha versión dun texto moito máis antigo, probablemente do século VIII (Dillon, M. et al.1973, 242). É dicir, dalgúns anos despois do devalo das relacións marítimas da *Britonensis ecclesia* que se fundara en Santa María de Bretoña, cerca de Mondoñedo (Lugo). Daí que na composición desa narración debeu influír o acontecemento histórico da chegada dos monxes bretóns e irlandeses a Galicia no século VI (Alonso Romero, F. 1991, 55 y ss.). O que nos permite tamén imaxinar que esa *Punta España* podía ser, perfectamente, o cabo Ortegál ou Estaca de Bares, xa que as embarcacións que viñan do norte de Europa tiñan a miúdo dificultades para remontar eses cabos, o cal obrigaba aos navíos a permanecer nos portos veciños à espera de ventos favorables. Daí a importancia náuti-

ca da abra de Bares nos tempos da navegación a vela. Eso motivou a construción do sorprendente dique de Bares, nas inmediacións do cal Maciñeira localizou importantes restos arqueolóxicos, principalmente romanos (Maciñeira, F. 1947), que amosan a importancia marítima dese enclave portuario (Alonso Romero, F. 1987, 141).

A INVASIÓN DOS SANTOS

Nas vidas de santos e nos nomes das numerosas igrexas do interior da Galia, mantense a lembranza dos santos irlandeses do século VI; pero onde máis se sentiu a súa pegada, foi en Bretoña. Nos mosteiros bretóns situados na beiramar ou nos seus arredores, redactouse a grande maioría das Vidas dos santos navegantes. Case todos procedían de Irlanda; uns chegaron directamente, e os demais logo de facer escala en Gales ou Cor-

nualles. Os seus primeiros lugares de asentamento foron as illas próximas ao litoral. Pero moitos monxes procedían tamén de Britannia, xa que no século Vº a vida nesa illa volvérase moi complicada debido à chegada dos anglosaxóns, o que fixo que moitos britanos deixaran as súas terras e procuraran refuxio nas costas veciñas de Armórica, segundo relata Gildas algúns anos despois ao describir os acontecementos que ocorreron entre os anos 440 e 460. Gildas conta que os britanos que conseguiron fuxir da persecución xermana, case todos se lanzaron al mar en busca de outras terras... otros resistieron en los acantilados de la costa (Gildas, *De Excidio Britonum*, 25).

Un monxe galés chamado Pol (Paulus Aurelius), cuxa biografía foi escrita no ano 884 por outro monxe de nome Wrmonoc do mosteiro de Lándevennec situado na costa occidental de Bretaña, navegou no ano 530 dende Gales ata a illa de Ushant, no occidente bretón. Desde alí e en compañía dun monxe irlandés chamado Connoc, navegou ate a illa de Batz, no norte de Bretaña, e nela fundaron un mosteiro. Pouco despois, Connoc aventureuse cara o interior de Bretaña e fundou o que agora é un dos lugares de romaxe máis concorridos de Bretaña: o mosteiro de Saint Thégonnec (NiMheara, R. 1994,25). Outro famoso santo irlandés que tamén fundou un mosteiro nunha illa, foi San Budoc, que se estableceu na illa de Lauret, na costa bretona. Un discípulo seu, San Guénole, fundou o devandito mosteiro de Landévennec no século Vº. Na historia da súa vida, escrita no devalo do século IXº, relátase que moitos armoricanos fuxiron a Irlanda

para zafar das invasións dos xermanos. O mosteiro de Landévennec localízase nunha fonda enseada da beiramar occidental bretona. Os primeiros testemuños escritos sobre a súa existencia, datan do ano 818, cando Luis “O Piadoso” ordenou aos monxes que abandonaran as tradicións litúrxicas irlandesas e aceptaran a regra benedictina (Smith, J.M.H. 1990, 317).

Co paso do tempo, os britanos e irlandeses que se asentaron en

Armórica, serían coñecidos co nome de bretóns e o seu novo fogar chamaríase Bretaña. Deberon ser moitos os monxes e fuxidos que se perderon no Océano en busca de novas terras; mais algúns, confiados nesa milagrosa providencia que dicían os amparaba, chegaron ao norte de Galicia e fundaron Bretoña (Mondoñedo), o primer mosteiro celta do que, ata o día de hoxe, tense noticia no territorio galego.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ROMERO, F. 1987. Sobre los orígenes de los antiguos puertos del Noroeste peninsular. (*Lucerna*, vol. II, pp. 135-163. Porto).
- ALONSO ROMERO, F. 1991. *Santos e barcos de pedra*. (Xerais.Vigo).
- ALONSO ROMERO, F. 1997. Las rutas atlánticas de los monjes irlandeses y bretones en la Alta Edad Media. (*Actas del I Congreso Galego sobre a cultura celta*. Concello de Ferrol, pp. 73-110).
- BOWEN, E.G. 1977. *Saints, Seaways and Settlements*. (Cardiff University Press).
- DE PAOR, L. 1996. *Saint Patrick's World*. (Four Courts Press.Dublin).
- DILLON, M. & CHADWICK, N. 1973. *The Celtic Realms*. (Cardinal. London).
- GARMONSWAY, G.N.1972. *The Anglo-Saxon Chronicle* .(J. D. Dent & Son Ltd. London).
- GILDAS. *The Ruin of Britain and other Works*.(*The Excidio Britonum*. WINTERBOTTOM, M. (Trad.). Phillimore Press. London, 1978).
- HARBISON, P. 1991. *Pilgrimage in Ireland*. (Barrie & Jenkins. London).
- MACIÑEIRA, F. 1947. *Bares*. (Santiago de Compostela).
- MARSDEN, J. 1995. *Sea-Road of the Saints. Celtic Holy Men in the Hebrides* (Floris Books. Edinburgh).
- MAYR-HARTING, H. 1991. *The Coming of Christianity to Anglo-Saxon England*. (B. T. Batsford Ltd. London).
- NIMHEARA, R. 1994. *In Search of Irish Saints*. (Four Courts Press. Dublin).
- O'MEARA, J. (Trad), 1976. *The Voyage of Saint Brendan*. (The Dolmen Press).
- SEVERIN, T. 1978. *The Brendan Voyage*. (Hutchinson of London).
- SMITH, J. M. H. 1990. Oral and Written: Saints, Miracles and Relics in Brittany, c.850-1250 (*Speculum*, vol. 65, nº 2, pp. 309-344. The Medieval Academy of Ireland. Cork).
- STOKES, W. 1888. The Voyage of Snedgus and MacRiagha. (*Revue Celtique*, vol. IX).
- STOKES, W. 1893. The Voyage of the Húi Corra. (*Revue Celtique*, vol. XIV, pp. 22-69).
- WEBER, C. 1989. Egeria's Norman Homeland. (*Harvard Studies in Classical Philology*, vol. 92, pp. 437-456).

EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS À VELA: A IMPORTÂNCIA DOS CIRCUITOS NACIONAIS*

Ivone Magalhaes - Directora do Museu Municipal de Esposende



A Lancha Poveira "Fé em Deus", navegando frente a Cambados.

INTRODUÇÃO

A navegação à vela é o resultado do apurar de milénios que a partir dos Descobrimentos Marítimos Portugueses permitiram dar, de facto, novos mundos ao Mundo. É uma abertura em todos os sentidos, para além de dimensões como, étnica, política, cultural, economia, social, mental, religiosa, científica, ética, estética, memorial.

42

Ao longo do processo histórico surge aquilo que hoje os investigadores designam como ociosidade atlântica e entenda-se como a conquista do lazer ligado à água e ao Atlântico e em todos os sentidos, que aparece

nalguns países durante o início da Revolução Industrial (séc. XVIII) e em Portugal só no final do séc. XIX. Veraneio, praias de banhos, tertúlias literárias de café, frequência de equipamentos sociais como Hotéis, Restaurantes, Teatros e Casinos, ou o aparecimento e a proliferação de desportos aquáticos de remo, de vela e motorizados (estes nas últimas décadas do séc. XX), são algumas das referências que podíamos fazer.

Importa-nos no entanto destacar apenas a Vela de Lazer e nesta a importância dos Circuitos Nacionais.

1. EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS E VELA DE LAZER

As embarcações são contentores de informação histórica, logo são património da humanidade. No meio restrito, são património marítimo local que importa preservar e dar a conhecer ao público porque a melhor forma de preservação é sempre a divulgação.

Neste âmbito, atentos às mudanças do quotidiano os Museus litorais, pelo menos alguns, chamaram a si a responsabilidade da divulgação do património marítimo traduzido nas embarcações mais emblemáticas das comunidades humanas. Conhecidas popularmente pela designação de Embarcações Tradicionais tornam-se



A Catraia "Nossa Senhora dos Anjos", de Esposende.

* Comunicação apresentada no IVº Congresso do Desporto da Vela 2000-2004, "Novos Ventos, Novas Estruturas", Viana do Castelo, 17 a 19 Novembro 2000.

objecto de interesse por parte de agentes culturais (autarquias, associações, empresas de turismo) e só recentemente algumas associações de desportos náuticos nomeadamente da Vela, se associam a projectos desta natureza. Interessa-nos reportar o panorama na região norte.

1.1 Projectos:

Em 1992 o Museu Municipal da Póvoa de Varzim e o Clube Naval Povoense apresentam ao público a sua Lancha Poveira do Alto, réplica da maior embarcação de pesca da costa norte que vem desde a época dos Descobrimentos e se extingue completamente já no nosso século, por alturas de 1940-1950.

A Lancha do Alto é uma embarcação de leme e cadaste, de roda de proa e popa quase simétricas, em madeira, construída artesanalmente e com mais de 13 metros de comprimento, que arma vela bastarda e 12 remos de 18 palmos.

Projecto pioneiro, encontra eco em 1993 na comunidade de Esposende, através do Museu Municipal de Esposende e da associação Forum Esposendense, com a construção de uma réplica da Catraia, modelo filiado na Lancha poveira mas com metade das proporções, apenas 7 metros de comprimento, que arma vela e 8 remos de 18 palmos.

Em 2000 é a vez do Clube de Vela de Viana do Castelo integrar este movimento e recuperar um original, uma Catraia Pequena, com 5,50 metros de comprimento, que arma vela e 6 remos de 12 palmos. Pretende esta associação fomentar a primeira Escola de Vela Tradicional a partir da sua embarcação (baptizada Nossa Senhora da Agónia, em homenagem à padroeira de Viana do Cas-

telo). Conta para isso com o entusiasmo dos dirigentes e dos atletas e algum apoio da Autarquia, que colaborou já na recuperação em estaleiro naval do casco da embarcação (mutilado pela introdução de motor fora-de-bordo) e na realização do 1º Encontro de Embarcações Tradicionais do Rio Lima, em Junho passado.

1.2. As Embarcações Tradicionais e a lei do abate

Os protocolos de adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia levaram, em 1986, à criação de legislação sobre as embarcações (integrados no quadro comunitário das pescas e dos transportes marítimos). Considerou-se obsoleta, frágil e pouco adequada a frota nacional de características locais.

Asim, aconselhou-se o abate indiscriminado das embarcações menores de 25 toneladas de arqueação bruta, incentivado pelos subsídios aos proprietários (dita lei do abate). Dizia-se então que se abatia para refrescar a frota e permitir o seu melhoramento e modernização, construindo-se com as licenças das antigas, novas embarcações. De facto abatia-se mais do que se construía (uma média de 10 por uma). O abate conhece duas formas; numa, a embarcação pode ser vendida para países terceiros (normalmente excolónias), as outras (mais do 60% da pequena frota de pesca local) são para queimar ou partir em postas, literalmente. Aquí reside o fulcro da questão: todas as embarcações ditas tradicionais estão dentro do volume a abater: são pequenas, obsoletas e frágeis. Não têm compradores.

É neste espírito que se inserem os projectos de salvaguarda e recuperação de embarcações tradicionais,



Rianxo 1999: A "Catraia" recuperada en Esposende (norte de Portugal).

museológicos numa primeira fase, depois das instituições em geral, quando percebem que todos os dias há embarcações a serem desmanteladas e que entre estas há sempre algumas de manifesto interesse patrimonial que se perdem irremediavelmente.

Na imprensa local, nas colecções particulares de fotografias, na literatura dos fundos locais em bibliotecas públicas, descobrem-se verdadeiros tesouros de informação sobre embarcações à vela que se perderam no tempo, e quase sempre recentemente, pois o atraso tecnológico português fez com que fossem usadas até ao 25 de Abril de 1974 muitas embarcações que noutros países já não serviam. Isto era uma vantagem que os responsáveis pelo património (no sentido lato) não souberam ou não quiseram aproveitar.

No início de 1990, a vizinha Galiza cria, pelos mesmos motivos (integração na CEE e lei do abate), a Federação Galega pela Cultura

Marítima e em 1993 organiza o Iº Encontro de Embarcações Tradicionais (Ribeira) que se vai editar de dois em dois anos por toda a Galiza. Apenas estão presente uma embarcação portuguesa: a “Fé em Deus”, Lancha Poveira do Alto. As embarcações tradicionais portuguesas não existem reconhecidas no papel, mas existem às centenas abandonadas nos portos e varadouros de origem. Em 1995 estão presentes no IIº Encontro de Embarcações Tradicionais da Galiza (Coruxo-Vigo) duas embarcações portuguesas, que participam nas regatas à vela e colocam-se em lugares de destaque. Tratam-se da “Fé em Deus” e da “Santa Maria dos Anjos”, a catraia de Esposende, que participaram com os modelos tradicionais galegos. Ambas tem tripulações com pouca experiência, recrutadas entre amigos, e contam apenas com a vantagem de terem a bordo pelo menos dois tripulantes experimentados (pescadores na faixa etária dos 65 a 70 anos).

A partir daqui, estas embarcações portuguesas vão participar em inúmeras iniciativas, sobretudo no estrangeiro (Galiza e França) e vão fomentar os seus próprios programas

sociais, servindo para os mais diversos circuitos de lazer. A ameaça da lei do abate persiste mas bem contornada pode servir de incentivo à recuperação de embarcações à vela de características tradicionais.

2. A “SANTA MARIA DOS ANJOS”: CIRCUITOS DE VELA PARA UMA EMBARCAÇÃO TRADICIONAL

A “Santa Maria dos Anjos” é a embarcação que melhor serve para representar as potencialidades dos circuitos de vela adaptados às embarcações tradicionais.

A associação Forum Esposendense, proprietária da embarcação, é uma associação local de carácter cultural e cívico, nada voltada propriamente para o desporto da vela. O que fez foi custear a construção da réplica navegante “Santa Maria dos Anjos” e fomentar a criação de um programa de animação cultural e lúdico que mantivesse como peça central a embarcação. Para isso recorreu ao Museu Municipal de Esposende, com quem vinha já colaborando desde o início do projecto em 1992.

Oriunda do rio Cávado, a catraia é uma embarcação com características

náuticas muito peculiares: está apta ao rio e ao Atlântico, é muito ligeira (boas saídas de água) e mesmo com a vela de pano tradicional (fio 10X10, pesada) permite-se a boas manobras de navegação. Compõe-se de uma tripulação até 8 elementos e conta sempre com o apoio dos remos e do leme para as manobras de porto (saídas, mudanças de direcção bruscas e em curto espaço, etc.).

Muito ligeirinha e segura, a catraia foi alvo de interesse de conceituados investigadores, motivo porque foi seleccionada para a Exibição Náutica da Parque EXPO S.A., para estar presente a tempo inteiro durante todo o calendário da EXPO 98 como peça fixa e onde foi a única embarcação de vela autorizada a navegar no interior do recinto pelos próprios meios.

Por esse mesmo motivo, foi seleccionada no universo de embarcações tradicionais portuguesas para representar Portugal nos documentários televisivos sobre a Área de exibição náutica da EXPO, fazendo a ponte entre o passado de navegadores e marinheiros e a actualidade da vela do lazer, dado ser uma embarcação de pesca da sardinha aproveitada como embarcação de recreio á vela.

Esteve presente em regatas amigáveis para embarcações tradicionais de médio porte (7 a 9 metros) em Encontros na Galiza (Vigo, O Grove, Rianxo e Ferrol), nos Encontros do Rio Cávado (integrados nas Festas dos Pescadores em 1993, 1995 e 1997), na Procissão do Vaticano integrada na EXPO 98, na Regata do Festival dos Oceanos 99 também no Rio Tejo e nos Encontros do Rio Lima em 2000. Participou na Procissão do Mar da Senhora da Agonia em Viana do Castelo e esteve presente



Os Carochos do Miño aún están en activo en Lanhelas e Vilanova da Cerveira.



Caico poveiro.

no Festival de Brest e de Douarnenez (França, 2000).

Fez saídas no Rio Cávado com estudantes universitários a bordo, velejou até Viana do Castelo, serviu de meio de transporte à equipa de mergulhadores que visitaram um local de naufrágio no estuário do Cávado, subiu o Cávado navegável (até o açude de Perelhal) e serviu de cartaz promocional da empresa intermunicipal Águas do Cávado. Tudo isto numa associação que é apenas cívica e cultural.

O aproveitamento das potencialidades de embarcações tradicionais à vela passa por certo muito melhor por associações vocacionadas desde a origem para a vela como são os Clubes de Vela. Além de darem a devida dimensão à embarcação e aos seus tripulantes com o seu aproveitamento nos circuitos nacionais de vela tradicional, pois afinal já existem no Sado, no Tejo, no Douro, no Cávado e no Lima, Encontros regulares de Embarcações Tradicionais, estas associações poderiam inverter com êxito a tendência à demolição por abate dos últimos exemplares do nosso património náutico e naval.

3 CONCLUSÃO

As associações de desporto de vela, são em análise, o último reduto para a salvagarda destas embarcações tradicionais.

Um barco só o é verdadeiramente se pode navegar. Ficar dentro do salão de um museu deve ser o fim último, após ter perdido toda a serventia, toda esperança de voltar à água. Ele é além de si próprio, como peça de museu, um gigantesco contentor de outras peças de museu: aprestos e palamenta. Cada uma tem a sua história para ser contada, interpretada, explicada, recordada, preservada. Só assim serve a missão museal: ensinar. Mas existe outra forma de preservar uma embarcação tradicional.

A lei do abate permite uma alternativa à destruição da embarcação: quando devidamente expresso o seu interesse patrimonial, pode ser anulada a sua demolição a troco de integrar o património de um museu ou uma associação para fins culturais.

Foi assim que a associação Forum Esposendense com o apoio do Museu Municipal de Esposende, salvou um Barco de Riba-acima de Darque (Cais Velho, Viana do Castelo, embarcação de 10 metros de

comprimento, andava á vela de espiça e vara). No mesmo âmbito, o Clube de Vela de Viana do Castelo salvou a “Nossa Senhora da Agonia”. Pode ser que assim pelo nosso litoral fora as associações náuticas a pretexto da vela de lazer possam salvar da demolição outras tantas embarcações, preservando a nossa memória naval, com ela a memória de cada portinho, de cada praia, cada lugar marítimo, feito de memórias que são afinal a nossa identidade cultural, como país atlântico.

O que nos distingue no mosaico europeu de países ribeirinhos é a nossa paisagem marítima, com a arquitectura dos lugares ribeirinhos organizados face à capela padroeira e ao cais ou varadouro das embarcações.

Pelas suas diferenças de portinho a portinho, mesmo dentro de uma mesma região e até freguesia, de lugar para lugar, cada modelo naval foi alterado em função do gosto, das posses do proprietário ou da habilidade do constructor naval, muitas vezes também pela funcionalidade a bordo dado que são quase todos na sua maioria barcos de trabalho, as embarcações obedecem a tipologias que as agrupam por espécie e famílias.

Por isso dizemos que as embarcações são emblemáticas: elas representam por si toda uma comunidade humana que tem uma espessura no tempo e uma dimensão no espaço.

Sempre que uma se perde, depauperamos o nosso património e empobrecemos uma herança da qual devíamos ser acima de tudo verdadeiramente fiéis depositários. Encurraladas pelo obsoletismo técnico as embarcações, afinal barcos de trabalho, podem encontrar saída nas associações de vela, herdeiras das técnicas, das motivações e do gosto pela vela.

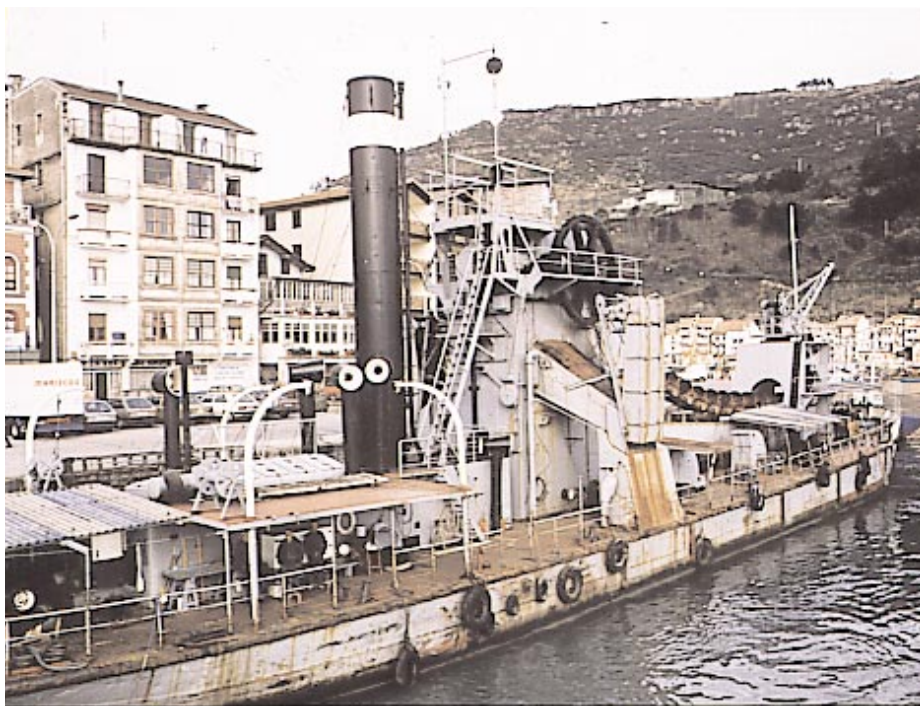
PROTECCIÓN E CONSERVACIÓN DO PATRIMONIO MARÍTIMO FLOTANTE NO PAÍS VASCO*

SOKORRO ROMANO E JOSÉ M^a UNSAIN

(CODIRECTORES DO UNTZI MUSEOA-MUSEO NAVAL DE DONOSTIA)

A transcendencia histórica do barco como creación do enxeño humano é un feito que, por obvio, non precisa maior argumentación e que xustifica plenamente o esforzo realizado nos países conscentes da súa tradición marítima, por conservar testemuños materiais representativos do ámbito naval. Existen, sen embargo, diversas áreas xeográfico-culturais que mália contar cun notable pasado marítimo adicaron escasa ou nula atención ao seu patrimonio naval. Esta apreciación, aplicable ao conxunto dos países ibéricos, serve tamén, por suposto, para o País Vasco.

Incidindo nestas carencias, Julio Caro Baroja soubo poñer o dedo na chaga nun texto publicado en 1974: “Os ingleses conservan como reliquias gloriosas algúns barcos de guerra de tempos pasados e teñen unha documentación abundosa sobre outros. Países con tradición menos mariñeira, non son menos devotos de tal clase de reliquias. ¿E aquí?. Aquí, ou sexa, en terra vasca, pouco ou nada. Algo no Museo Naval de Madrid. Algo conservado nalgunha casa señorial, como a dos Churruca en Motriku, que antes foi dos Gaztañeta. Estraño tradicionalismo o noso: sempre verbal, conceptual. Endexa-mais expresado en amor material, físico, ao pasado”.



Draga “Jaizkibel”, construída en 1933 por Euskalduna para o porto de Pasaia (Guipuzkoa).

Dez anos máis tarde, Juan Carlos Arbex volvía sobre o tema sinalando: “A era do vapor durou pouco. A penas trinta anos. E se hai algo que lamentar na súa desaparición é o feito de non saber conservar nin un só exemplar. A ninguén se lle ocorreu sacar da auga ao derradeiro dos pequenos vapores facendo así un fermoso servizo á Historia do pobo vasco. O mesmo sucedeu coas “chalupas” boniteiras e moito nos tememos que pase igual coas embarcacións de madeira que aínda podemos ver nos portos”.

A limitación do espazo expositivo, característica compartida pola maio-

ría dos museos vascos, é posiblemente unha das razóns que axudan a explicar semellante abandono, pero en ningún caso serve para xustificala. Os nosos museos limitáronse a evocar o pasado naval por medio de maquetas de embarcacións, sen decatarse, ao parecer, de que o modelo a escala é simplemente un sistema de representación e aproximación, un arremedo miniaturizado da realidade, que de ningún xeito pode equipararse ao obxecto real. As institucións encargadas de velar pola integridade do patrimonio histórico, non souberon ver que os criterios aplicados à conservación de pazos,

*Traducción do orixinal en español, Dolores Varela.

igrexas, ermidas, e outros elementos do patrimonio moble e inmoble, eran así mesmo válidos para as embarcacións de interese cultural.

XEIRA RECUPERADORA

A primeira iniciativa de recuperación dunha embarcación de época que ten lugar no litoral vasco, correu a cargo de *"Itsas Begia"*, asociación privada con sede en Ciboure preocupada pola conservación do patrimonio marítimo local. En 1987, esta agrupación vasco-francesa soubo tirar proveito dunha lexislación estatal favorable e, polo prezo simbólico dun franco, adquiriu o buque atunei-ro-sardiñeiro *"Louis Leopold"*, construído nos anos 50.

Aínda que na fase inicial da elaboración do proxecto museístico que deu orixe ao Untzi Museoa-Museo Naval da Deputación Foral de Gipuzkoa, non se plantexaba o desenvolvemento dun traballo encamiñado à protección e recuperación de embarcacións —as maquetas ocupaban un lugar central no proxecto—, a constatación do evidente, ou sexa, de que nin en Gipuzkoa nin en Bizkaia existía ningunha institución que viñera traballando sistemáticamente na devandita esfera patrimonial, induciu a unha reconsideración de obxectivos que levou a facer da mesma un dos principais ámbitos de actuación do centro.

O traballo do Museo Naval neste campo pódese considerar que escomezou en 1991, ano de apertura ao público. Tomando como referencia a experiencia en materia de salvagarda do patrimonio flotante de países como Francia, Gran Bretaña, Holanda ou os países escandinavos, o Museo plantexouse a necesidade de realizar un inventario do patrimonio



San Vicente, "merlucera" dos anos 30, empregada tamén na pesca costeira, con 10,6 m de eslora, liñas tradicionais e estrutura de vareta reforzada. Foi construída en 1933 por A. Aseguinolaza en Hondarribia e donada al Untzi Museoa en xuño de 1993.

flotante no litoral vasco e de iniciar o traballo de protección e recuperación daquelas embarcacións que presentaban un alto interese histórico e antropológico.

A primeira intervención destacada tivo por obxecto a protección da *"Jaizkibel"*, draga construída nos estaleiros Euskalduna de Bilbo en 1933. A través da prensa, o Museo Naval tivo coñecemento en xuño de 1991 de que a draga *"Jaizkibel"*, propiedade da Xunta de Obras do Porto de Pasaia, ía ser obxecto de subhasta. Algunhas das súas pezas ían ser empregadas para a realización dunha monumental escultura, deseñada por Ricardo Ugarte de Zuriarrain, que sería sufragada pola devandita Xunta.

Diante do interese que amosaba o Museo Naval pola conservación da draga e o apoio manifesto da AVPIOP (Asociación Vasca do Patrimonio Industrial e a Obra Pública), a Xunta de Obras do Porto de Pasaia aseguraba non atopar posibilidades algunhas para suspender a convocatoria de poxa. A posibilidade, nembargantes, rematou por aparecer. Fronte

á proximidade do desmantelamento, AVPIOP, a petición do Museo Naval, procedeu a solicitar do Goberno Vasco a incoacción dun expediente para declarar á draga "Ben de Interese Cultural". A notificación da posta en marcha do trámite de incoacción que debía remitir o Goberno Vasco —por medio do cal se impedía a realización da subhasta—, chegou á Xunta de Obras do Porto de Pasaia media hora antes.

En xullo de 1992, a Xunta de Patrimonio do Goberno Vasco declaraba á draga *"Jaizkibel"*, Ben de Interese Cultural con categoría de Monumento. Era a primeira vez que no Estado español se outorgaba semellante consideración patrimonial a unha embarcación.

Na actualidade, a draga atópase parcialmente desmantelada, en estado de progresivo deterioro, na espera dunha urxente restauración.

A segunda intervención salientable, foi a adquisición da "merlucera" *"Lagun Artean"* de Hondarribia. Esta embarcación foi elixida como unidade representativa da pesca artesanal

“ao pincho”, cando a comezos de xullo de 1991 fíxose público que unha vintena de “merluceras” de Hondarribia ían ser afundidas, co propósito de crear un caladoiro artificial nas proximidades do Cabo Higer.

Na recuperación deste barco, contouse coa colaboración incondicional da Confraría de Pescadores de Hondarribia e da Viceconsellería de Pesca do Goberno Vasco, pero dende organismos da Administración estatal xurdiron dificultades.

Dende a “Dirección de Estructuras Pesqueras” asegurábasenos, unha e outra vez, que a embarcación só podería pasar ao Museo se este pagaba previamente ao seu propietario a compensación económica que debía recibir por parte da CEE, no caso de que o afundimento fose efectivo.

A confirmación de que a proposta de afundimento simbólico que propuña o Museo Naval era factible, produciuse ao ter coñecemento de que outros países conseguiran recuperar embarcacións que se atopaban en situación semellante, sen que a operación resultase gravosa para as institucións culturais. Se outros museos europeos estaban protexendo e recuperando embarcacións de interese histórico e cultural, non había ningunha razón para que nós non poidéramos facer o mesmo.

A recuperación da *merlucera* “Lagun Artean” —embarcación que foi utilizada polo Museo durante varios anos para realizar actividades didácticas— contribuíu a difundir entre a poboación o concepto de patrimonio marítimo e servir ademais para abrir unha canle na lexislación do Estado español que facilitaría en diante a adquisición de embarcacións pesqueiras para usos cultu-

rais, sen perda das axudas destinadas pola Unión Europea à restructuración das flotas.

INVENTARIO

O inventario do patrimonio flotante, que tamén comezou a realizarse en 1991, resultou ser de grande utilidade para seleccionar aqueles barcos que, pola súa fasquía constructiva e tipolóxica, merecían ser conservados, aínda que tamén serviu para constatar a desaparición dos barcos de vapor e vela. Xa non era posible localizar mostra algunha que fora testemuña de cómo eran en realidade as antigas embarcacións concibidas para a actividade pesqueira ou o transporte. Os veleiros de cabotaxe, as trañeiras de pesca, as lanchas “caleras” ou as “chalupas” boniteiras, desapareceran por completo. O derradeiro vestixio das vellas embarcacións pesqueiras a vela esvaérase, seica, nos anos 80.

En calquera caso, en 1991 podían localizarse aínda embarcacións de interese, claramente entroncadas coas vellas tradicións constructivas, e, consecuentemente, ese mesmo ano deuse inicio a un proceso de adquisición de unidades representativas. A celeridade no comezo deste traballo de recuperación, veu impulsada tamén polo contexto en que se producía: un desacougante proceso de redución e modernización da flota pesqueira que tiña lugar en virtude do acordo establecido entre os países membros da Unión Europea. Foi precisamente 1991, o ano en que a flota pesqueira da Comunidade Autónoma Vasca sufriu a maior perda de buques. Ese ano, déronse de baixa 93 barcos, dos que 77 foron despezados e 14 vendidos a outras

comunidades. Agás un, todos pertencían ao sector da baixura.

As embarcacións de pequeno e mediano porte, son as que recibiron unha atención preferente dende o punto de vista das prioridades de recuperación patrimonial. Isto non só obedece ás facilidades que ofrecen canto á súa conservación e almacenaxe —razóns económicas, fundamentalmente—, senón à consideración do seu valor antropolóxico. Seguindo a François Beaudouin, debemos salientar que as embarcacións tradicionais teñen un lugar de honra nos estudos de etnonavegación. Fronte aos grandes buques —producción colectiva do xenio europeo moderno—, o barco de baixura preséntase multiforme, amosando a diversidade dos seus compoñentes, xa sexan estes antigos ou recentes, rexionais ou locais. Verdadeiro organismo artificial autónomo de grande complexidade, leva inseridos na súa arquitectura os sinais de innumerables factores que están na orixe da súa feitura e das actividades ás que está asociado. Dito coas verbas de Juan Carlos Arbex: “Unha embarcación tradicional é un verdadeiro libro aberto e nas súas páxinas agáchanse as raiceiras culturais da comunidade marítima que a utiliza. A súa fasquía, o seu deseño, débense sempre á inmutable norma de acadar unha perfecta adaptación do buque ao seu entorno. Desta maneira, os ventos dominantes, a ondada do seu mar doméstico, as especies mariñas perseguidas, as árbores e madeiras da zona, e mesmo o porto no que recala, son factores que se mesturan coas correntes culturais que impregnaron a historia dunha beiramar e a propia idiosincrasia dun pobo, para obter, ao cabo, un obxecto único, froito de



“Maria Rosario”, batel de pesca costeira construído por L. Lizaso de Orio en 1946 con liñas tradicionais, armazón de vareta y 6,4 m. de eslora. É propiedade do Untzi Museoa dende febreiro de 1995.

lentas evolucións e absolutamente irrepetible.

Deica agora, o Museo adquiriu un total de 21 embarcacións de traballo e lecer. Para levar a cabo este labor, serviu de axuda o devandito inventario do patrimonio flotante, e contóuse co asesoramento de diversos especialistas en construción naval e noutros ámbitos profesionais.

PRESERVAR ANTES QUE NADA

Por falla de espazo disponible na actual sede do Museo, ningunha das embarcacións recuperadas puideron ser incorporadas à exposición permanente. Neste intre, todas elas atópanse depositadas en diversos locais propiedade da Deputación de Gipuzkoa. É desexable que a reinstalación do Museo nun emprazamento que permita amosar en debidas condicións o patrimonio adquirido, non se demore en exceso. En calquera caso, convén deixar claro que o traballo de recuperación de embarcacións non se realizou para unha inmediata exposición pública; máis ben tratábase, antes que nada, de preservar

unha mostra representativa da nosa tradición naval -principais tipoloxías de embarcacións marítimas e fluviais empregadas no País Vasco-, posibilitando, cando menos, que as xeracións futuras poidan acceder ao seu coñecemento e disfrute. Indubidablemente, hai que dar aínda moitos pasos para acadar dita meta, mais tendo en conta que se partiu, practicamente, de cero, non é pouco o camiño andado. Debemos lembrar, ademais, que o Museo Naval de Donostia non estivo só nesta tarefa.

Tal e como quedou apuntado ao comezo, a asociación cultural vascofrancesa “*Itsas Begia*”, de Ciboure, veu desenvolvendo unha actividade paralela de conservación de embarcacións, pensando na posta en marcha dun Museo que, por falla de financiamento, aínda non chegou a ser unha realidade. Ao día de hoxe, conservan diferentes embarcacións de pesca: “*battela*” (bateis) e embarcacións de baixura datadas entre os anos 30 e os anos 60.

Tamén debemos facer referencia ao Museo do Pescador de Bermeo,

que conta entre os seus fondos con diversas embarcacións, entre elas un “*baideko*” de finais do século XIX ou comezos do XX.

Por outra banda, temos o traballo desenrolado pola Fundación do Museo Marítimo Ría de Bilbo. Este Museo, que será inaugurado no vindeiro ano, recuperou embarcacións de interese que pasarán a formar parte da súa exposición permanente. É de salientar nesta colección, embarcacións de uso portuario como o “*ganguil*” “*Portu*”, construído nos estaleiros Euskalduna de Bilbo en 1902, ou o remolcador “*Auntz*” de 1928. Tamén contan con algunhas embarcacións de pesca e lecer.

Con respecto ás embarcacións de lecer, hai que deixar constancia da conservación do balandro de dous paos “*Saltillo*”, construído en Amsterdam en 1932. Este veleiro, vencellado à familia real española entre os anos 40 e 50, foi empregado como Aula Flotante da Escola Náutica de Bilbo a partir de 1968.

En setembro do pasado ano, o Museo Naval organizou unha Concentración de Embarcacións Tradicionais e un Concurso de bateis, na abra da Concha de Donostia. Era a primeira vez que se celebraba un evento deste tipo no País Vasco. Polas mesmas datas, o Museo abriu ao público a exposición “As embarcacións tradicionais ante o novo milenio” e publicou un libro co mesmo título. Esta exposición percorreu diversos pobos da beiramar vasca, co propósito de estender o concepto de patrimonio flotante e de sensibilizar às persoas que a visitaron, sobre a necesidade de preservar o noso legado marítimo, procurando a súa implicación no proceso.

A PEDRA NA CULTURA MARÍTIMA DE GALIZA

Dionísio Pereira (Etnográfico “Mascato”)

*“Nosa Señora da Barca
ten o tellado de pedra
ben puidera telo de ouro
miña Virxe, se quixera”*

(Popular)

AS CONSTRUCCIÓNS

Un país de mariñeiros e canteiros; así descubriron Galiza ollos viaxeiros, arribados outrora polas rotas do Norte. Non lles faltaba razón; dende

os devanceiros que esculpiron trece barcos megalíticos no petroglifo de Borna (Meira), ata os humildes canteiros que labraban a “biquiña” ou entalla para os pandullos do balo ou da relinga da pedreira, pasando polos





“arxinas” que fixeron posible a traballada canteiría dos diques e gradas do Arsenal de Ferrol, hai un mundo de traballadores da pedra que deron forma á humanización da nosa beiramar.

As súas pegadas aínda son visibles, non hai máis que fitar ao noso redor: bitas, releixo, rampas, espigóns, diques, embarcadoiros e malecóns, propios da arquitectura portuaria do Medioevo, da Ilustración e da modernidade decimonónica, hoxe en bárbara desfeita; fachos, faros e sinais marítimas diversas, por toda parte; rexos castelos, baterías de costa e torres de vixilancia, espaxados polo litoral; sobrias mansións de fomentadores e anónimas vivendas dos mariñeiros; perpiños dos patios enlousados, “chancas” e “mortos” das fábricas de salga; píos labrados dos encascadoiros; cachotería incorporada ás rochas, para conformar casetos e cetáreas; esteos de pedra dos secadoiros de redes ou “estacadas”; sinxelas cruces de afogados, ermidas mariñeiras e impresionantes exvotos de pedra, tal que a pontevedresa igrexa de Santa María, construída polo Gremio de Marean-

tes; duro granito dos edificios, diques e muros de muíños de maré, alfólís, pesqueiras, viveiros e saíñas; estilizados barcos de pedra esculpidos en igrexas medievais, fontes e blasóns dos concellos decimonónicos da beiramar....

A PAISAXE, A CULTURA POPULAR

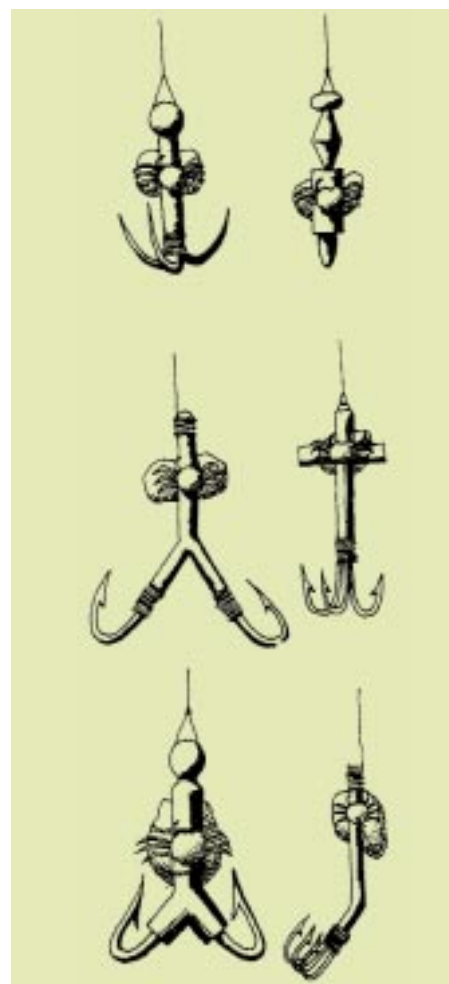
*“Galgan as olas
oubeando roucas, coma cans famentos
en asalto dos cons....”*

(“Mariñeira”, Ramón Cabanillas)

Mais a pedra xa estaba aí, antes do home; nos acantilados da Costa da Morte, da Mariña, do Golfo Ártabro e da Costa da Vela; nos croios dos coídos do Porto de Bares, do Trece camariñán e de Camposancos, na Guarda; nas laxes negras das furnas; nas restingas, rebastais, atalaias e rompentes; nas pedras abaladeiras da Muxía precristiá...

Logo, aprendimos a separar o coberto do limpo; a localizar os cantís, os alladosos e as beiradas do seco; a saber dos laños onde encanfurnan

os polbos; a escoitar o baticar da auga nas rochas nos días de néboa e nas noites sen lúa. Tamén comezamos a distinguir as pedras, ao tempo que coñecíamos as súas formas e os seus segredos de fartura: cons, touzas, cabezos, pelouros, laxes e petóns; fanequeiras, bogueiras, golfeiros, gabeiras e sebas. E, decontado, puxémoslles adxectivos a cada unha: para os percebeiros de Arou (Camelle), por exemplo, as pedras son “mansías” se o mar bate pouco, e son de “estreno” se nón as traballaron outras mans; para os pescadores de Ogrobe, as pedras “lavan” se descubren coa marea baixa; para os de Cambados, as pedras tiñan “sorrío” se eran rugosas baixo as augas e alí enganchaban boliches, rapetas e xábegas.... Ao cabo, toda a experiencia da xente



Rañas.



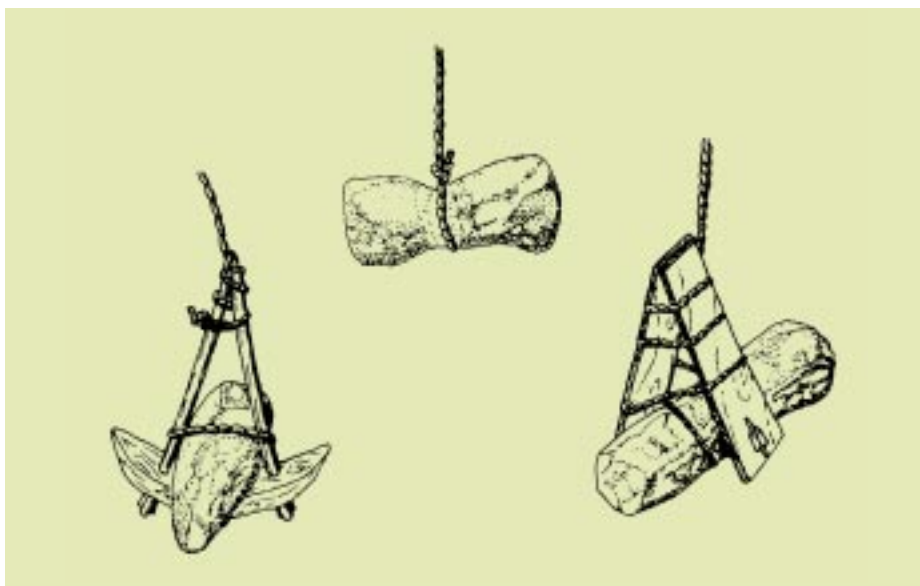
“Pías para a moira da sardiña no almacén de Pons, sito na praia do Carreiro, en San Vicente de Ogrobe.”

mariñeira ficou rexistrada na pétreo toponimia do Mar dos Galegos: Furna da Buserana (Muxía), Touza do Beiró (A Toxa), Pena da Marola (Golfo Ártabro), Con Negro (San Vicente de Ogrobe), Peirao de A Laxe (Vigo), Coído da Señora (Camelle), Croios de Portonovo (Loiba), Pedra do Elmo (Portonovo), Laxe de Touriñán, Centulo de Fisterra, Petón de Fora (Sálvora), Canto Vello e Canto Novo (Ribeira),.....

Por último, como recurso abundante e sen dono que era, a pedra tamén estivo presente no utillaxe dos traballadores do mar doutrora: poutadas, mortos, callaos, piueiros, sebeiros, pandullos, pitambóns, cans, rezoeriras ou estroncas, para fondear embarcacións e aparellos,

fusquear o mar na pesca ao balo, ou coñecer a natureza dos fondos; pelouros para confeccionar rañas e garabetas ou fondear nasas, bituróns e cangrexeriras; saburras para lastrar

embarcacións; mesmo a pedra “coceadeira”, indispensable cando había que facer lume e cociñar a bordo das dornas, lanchas ou arriscados botes polveiros.....



Poutada

Glosario

- Alladoso: Fondo de pedras, rochas e penas, onde se largan con precaución os aparellos nas beiradas.
- Beirada: Límite dun fondo pedregoso.
- Bogueira: Cova das pedras onde desovan as bogas.
- Cabezo: Pedra do fondo, afiada.
- Callaos: Pedras pequenas empregadas noutrora para fondear as liñas de pescar.
- Can: Trebello composto dun pao cun aro pequeno de ferro e unha pedra de fondeo, empregado para salvar as rañas atacadas nos laños dos polbos.
- Cantil: Fondo en desnivel.
- Coberto: Fondo de pedra cheo de golfo e outras algas.
- Coído: Zona batida do litoral onde se depositan croios de diferentes tamaños, canteados polo mar.
- Con: Pedra que sae da auga.
- Chanca: Lugar das fábricas de salazón onde se sitúan os píos de pedra para depositar e salgar a sardiña.
- Estronca: Trebello semellante ao can, empregado para salvar as liñas das rañas irrecuperables.
- Fanequeira: Pedra somerxida onde hai peixe.
- Fusquear: Golpear o mar cos remos ou co pandullo do balo, para que o peixe escorrente e entrampalle no aparello.
- Gabeira: Burato nas pedras onde crían polbos ou congros.
- Golfeiro: Fondo de pedra con algas pardas.
- Laño: Jareta das pedras do fondo, onde están os polbos.
- Laxe: Pedra grande da beiramar, redondeada.
- Limpo: Fondo de area.
- Morto: Lugar das fábricas de salga onde se prensa a sardiña e están espetados no chan os “machos”, que son grandes pedras de forma rectangular furadas nun extremo. / Pedra de regular tamaño que, atada a un cabo, serve para fondear boias, balizas e boureis.
- Pandullo do balo: Pedra arriñonada que, pendurada dun cabo, servía para golpear as augas e asustar ao peixe impedindo que zafe do aparello.
- Pitambón: Pedra de unhas dez libras, para producir o balo co aparello do boliche ou trabuquete.
- Piueiros: Pedras redondeadas empregadas, noutrora, para fondear aparellos (rascos, volantas,...) penduradas da tralla ou relinga da pedreira.
- Poutada: Especie de rizón composto por unha grande pedra e unha estrutura de madeira, empregado para fondear as embarcacións en fondos pedregosos.
- Rebastal: Fieiro de pedras baixo as augas.
- Releixo: Escalón lateral propio dos peiraos construídos no século XVIII (Palmeira; o desaparecido de A Comboa, en Porto do Son,...), que servía para acceder ás embarcacións na beiramar.
- Relinga da pedreira: Tralla inferior dos rascos e outras artes onde, antes de se empregar os chumbos, ían os pandullos precisos para fondear o aparello.
- Rezoeira: Pedra de base plana, atada a un cabo ou corredera, empregada para facer sondaxes dos fondos.
- Saburra: Pedras pequenas coas que se lastraban os barcos de vela.
- Seba: Zona de pouca fondura, de cascaillo ou pedra pequena con algas verdes.
- Sebeiro: Idem. Rezoeira. Chamabase sebeiro porque a pedra ía enchoupada en sebo, para recoñecer a clase de fondo onde se ía faenar.
- Seco: Fondo pedregoso.
- Touza: Pedra plana do fondo.



“Con parte do produto obtido coa arte do ‘cerco real’, o Gremio de Mareantes de Pontevedra e a confraría do Corpo Santo mandaron erguer a xeito de xigantesco exvoto a igrexa de Santa María A Maior.”

A ESCOLA OBRADOIRO “MAR DE VIGO”: UNHA APOSTA DE FUTURO

Rocío Veiga (Directora)



Alumnos/as nas prácticas de maquetismo.

PRESENTACIÓN

A Escola Obradoiro “Mar de Vigo” é un proxecto promovido polo Concello de Vigo, que se desenvolve dende xuño de 2000 ata decembro de 2001. Ó longo destes 18 meses, atenderanse as necesidades de capacitación profesional de 60 mozos/as, ofrecéndolles unha formación teórica en alternancia co traballo e a práctica profesional en especialidades pouco explotadas ata o momento en Escolas Obradoiro e con boas perspectivas de futuro:

- Carpintería de Ribeira
- Novas Técnicas de Construcción Naval.

- Actividades Náutico – Turísticas
- Xestión de Instalacións Marítimo - Deportivas

Cada especialidade conta con 15 alumnos/as baixo a supervisión dun equipo técnico de 12 profesionais.

Os **OBXECTIVOS** desta Escola Obradoiro son

– Fomenta-lo desenvolvemento de iniciativas económicas e de formación profesional nas actividades marítimas.

– Restaurar ou construír, seguindo os modelos antigos, diversas embarcacións tradicionais co fin de realizar

programas educativos de navegación tradicional en tipoloxías de embarcacións características das Rías Baixas galegas.

– Realizar traballos de animación a nivel de coñecemento da construción, usos e manexo de embarcacións tradicionais, visitas turísticas, realización de regatas con embarcacións tradicionais, etc.

– Impartir formación axeitada para o traballo en torno ós portos deportivos e toda a actividade complementaria xerada por éstes, dende mantemento de instalacións ata invernada de embarcacións ou recepción de visitantes.

A OBRA a realizar durante este proxecto está orientada en dous sentidos:

1. A realización de embarcacións tradicionais en madeira: un Bote Polbeiro de 4m. de eslora e unha Game-la Coruxeira de doce cuartas, con tódolos seus aparellos para navegar a vela. A adaptación das Novas Técnicas de Construcción Naval, coa construcción de diverso material para navegación como un bote escola tipo Raquero e unha piragua monopraza.

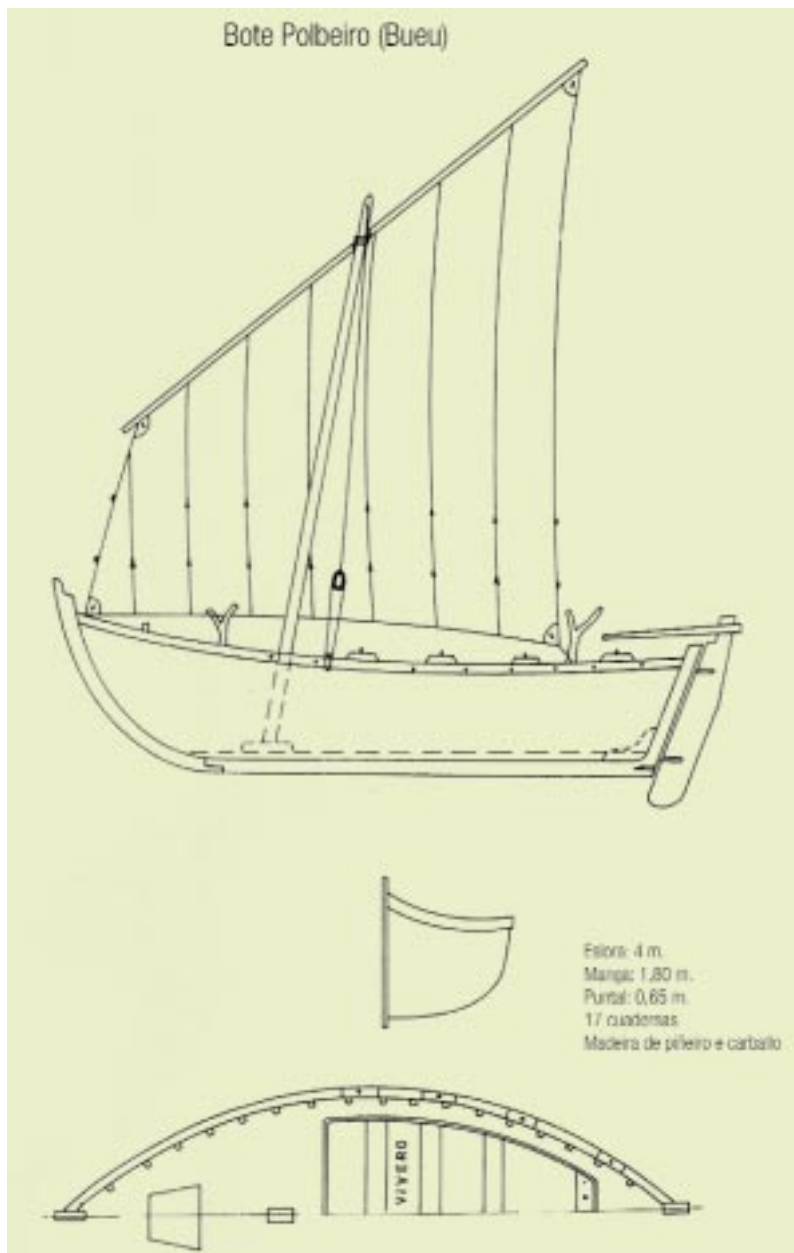
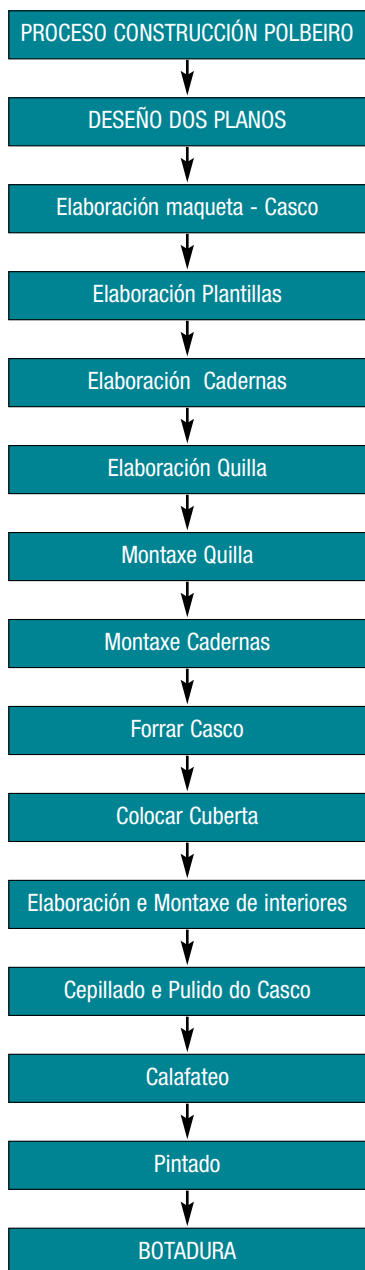
2. A xestión de Instalacións Marítimo Deportivas, configuración de equipos e ofertas de servizos en

Actividades Náutico-Turísticas como complemento da obra anterior: exposicións, material didáctico, programas de navegación nos barcos construídos, acollida de embarcacións que acudirán á regata final dos V^{os} Encontros de Embarcacións Tradicionais de Galicia, recepción e atención dos navegantes, reparacións necesarias, etc.

APRENDIZAXE

A visión da dirección e do equipo docente respecto ó proxecto en conxunto, fixo posible relacionar as distintas especialidades entre sí de xeito

que non só se complementen as actuacións, senón que a formación sexa tamén común nuns niveis básicos. Ó comezo do proxecto, tódolos alumnos tiveron ocasión de coñecer os contidos e obra prevista de tódalas especialidades da Escola, mediante a rotación dos expertos polos distintos módulos. Como a obra a realizar se completa con traballos dos distintos módulos, decidíuse dar unha formación extra das materias inicialmente previstas nun modulo, tamén ós outros: os alumnos/as de Carpintería teñen coñecemento de poliéster, en Actividades Náutico-Turísticas fixe-



ron maquetismo, os de Instalacións Marítimas atenderon ó público na Feira de Galiemprego, os de Novas Técnicas de Construcción van facela botadura dun “vaurien” e navegar a vela, etc.

Esta visión de conxunto fai que todo o persoal da Escola se senta comprometido nun proxecto común e velaí a súa colaboración aportando solucións e presentando novos retos a conquistar.

A formación dos alumnos complementábase con outras ensinanzas: Debuxo técnico, Maquetismo Naval, Orientación laboral e Educación Compensatoria.

PRESENTACIÓN E DIFUSIÓN

Tamén vimos realizando dende o comenzo do proxecto, un Plano de Visitas didácticas e de toma de contacto co mundo laboral: exposicións, feiras de profesionais, centros tecnolóxicos, empresas de cada sector, etc. valorando moi positivamente o carácter orientador e formativo des-

tas visitas ó tempo que serve para dar a coñecer a Escola entre as empresas que poden ofertar postos de traballo para os nosos alumnos. Con esta finalidade, está elaborado o tríptico de presentación da Escola que xa se difundiu en Galiemprego, na revista “Landra” da UPD da Mancomunidade de Vigo e na revista “O Apupo” da Federación Galega pola Cultura Marítima. Estamos presentes asemade en varias páxinas web, con información das actividades que se desenvolven na Escola, e estivemos presentes na “Semana de Galicia” artellada polo Museo do Mar da Illa de Tatihou, en Normandía (Francia), entre o 4 e 10 de maio de 2001.

ACTUACIÓNS

Nestes momentos a Obra xa executada comprende para cada especialidade os seguintes aspectos:

Actividades Náutico Turísticas:

A realización da Exposición “Arbolando Mar de Vigo”, no Conce-

llo de Vigo, onde se amosaron ó longo dunha semana, os traballos realizados polos alumnos durante a primeira fase formativa. Os alumnos/as desta especialidade realizaron a atención ó público así coma unha enquisa sobre o coñecemento das actividades e servicios náutico turísticos no entorno da ría de Vigo, que servirá para deseñar actividades de animación de cara ó verán . Agora están xa a elaborar varias maquetas da Ría de Vigo en tres dimensións, coa sinalización de faros, sinais, portos deportivos, etc., para complementar a Unidade Didáctica que van desenvolver en colexios da cidade. Asemade, contan xa con material elaborado para editar unha Revista de difusión das actividades e acontecementos de interese. A tramitación da documentación das lanchas neumáticas da Escola, tamén foi obra destes alumnos/as que poderán manexalas logo de obter o título de “Autorización federativa para o manexo de embarcacións deportivas de ata 6 m. de eslora e cunha potencia de motor de ata 50 CV.”.

Instalacións Marítimo Deportivas:

Realizaron a reparación de diversas embarcacións utilizadas para salvamento marítimo por Protección Civil: a limpeza, pintado e mantemento dos cascos. A continuación, realizarán a posta a punto dos motores. Nestes momentos, logo de ter conseguido o Certificado de Competencia de Mariñeiro, están a realizar un curso de Salvamento Marítimo impartido polo ISM e tamén tentarán ter a Autorización federativa para manexo de embarcacións de ata 6 m. e 50 CV. Completando a obra iniciada polos alumnos/as de Novas Técni-



cas de Construcción Naval e de Carpintería de Ribeira, realizarán os aparellos das embarcacións, ferraxes, mastros, carros de varada, fondeos, etc.

A finais de xuño empezaron a lixar e preparar unha chalana tradicional en madeira, de cara a organizar actividades de remo con ela.

Carpintería de Ribeira:

Este grupo ten iniciada xa a construcción da Gamela Coruxeira, coa presentación da embarcación, logo de facer a maqueta a escala 1/5, trazar as liñas de auga e facer a caixa de cadernas.

Durante a primeira fase realizaron maquetas de mediocascos de diversos modos constructivos: en tingladiño, a tope e laminado. Ó mesmo tempo, construíron os seus bancos de carpinteiro e diverso material para uso no taller: armarios, caballetes, caixóns laminados en poliéster, etc. Na parte de modelismo, teñen construídas maquetas de chalanas, lanchas xeiteiras e buceta de Fisterra, partindo dos planos e estudando as escalas máis axeitadas para elaborar material a incluír na Unidade Didáctica que desenvolverán os seus compañeiros de Actividades Náutico-Turísticas.

Tamén se está a preparar un esquema informativo do proceso de construcción da Gamela Coruxeira, que se irá completando con fotografías dos diversos pasos. O mesmo se realizará co Bote Polbeiro.

Novas Técnicas de Construcción Naval:

Nesta modalidade estase a desenharse e construír a cuberta dun bote de vela tipo Caravelle, con 4,70 m.



de eslora. De seguido realizarán o casco, en alternancia coa construcción do molde dunha piragua mono-praza de 5,35 m. de eslora, que máis adiante van fabricar en poliéster. Coma práctica na primeira fase xa realizaron o casco dun “vaurien”, logo de facer o acondicionamento e recuperación do molde que se atopaba en moi mal estado, trece táboas de surf e diverso material para o propio taller, así coma maquetas de embarcacións e medio cascos de fibra de vidro. Na parte didáctica, están a completar o proceso constructivo deste tipo de embarcacións coa axuda de esquemas explicativos con fotografías paso a paso.

Este proxecto pretende, en resumo, fomentar a especialización nas diversas ramas dentro do sector marítimo e deportivo, que teñen unha demanda potencial no mercado e que van necesitar profesionais formados para traballar nesas áreas, coma se está a ver na concesión de numerosas prazas de amarre en

novos portos deportivos ó longo da costa galega, con proxectos de investimento tanto por parte da Administración autonómica como por iniciativas privadas.

Serve asemade, para recupera-lo patrimonio cultural mariñeiro coa incorporación dos labores e actividades tradicionais á vida cotiá, a través das actividades deportivas e de lecer, e particularmente a recuperación dos barcos non só como maquetas senón tamén nas súas dimensións reais.

A presentación das actividades de cara ó verán, farase coa inauguración das novas instalacións na praia do Vao en Coruxo, polo que nestes momentos estase a estudar a posibilidade de organizar unha regata ou travesía a remo con gamelas coruxeiras dende a praia da Fontaiña ata o Vao, así como actividades de varada con roletes, para o que confiamos lograr a colaboración dos propios mariñeiros de Coruxo.

ESCOLA DE NAVEGACIÓN E APARELLAMENTO DE EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS

O BAO. ILLA DE AROUSA

ASOCIACIÓN CULTURAL E DEPORTIVA "DORNA"

Fotografía: Rosa García



Praia do Bao.



Regata da Volta a Arousa.

vellos corroboraban a teoría: calquera dorna podía ser aparelhada para a vela; máis aínda, o deseño mesmo da embarcación estaba especialmente adaptado para a navegación. Como nenos que son testemuñas dun descubrimento, estes rapaces, aprendices aínda de mariñeiros, tiveron conciencia de que as dornas de traballo, cos arranxos necesarios, podían converterse en velañas embarcacións de vela. Coa sabedoría dos vellos e o entusiasmo dos mozos arousáns, fíxose a milagre. A carpintería dos "Monchiños", a recollida porta por porta dos vellos panos esquecidos nos faiados e a transmisión de coñecementos de navegación dos vellos, fixeron posíbel aquela primeira regata de dornas a vela na Illa de Arousa que retomaba a tradición das regatas de toda a Ría: regatas de *traíñas*, *dornas a vela e loritos* en Cambados, as concentracións de *galeóns* na Illa da Toxa ou Vilagarcía, ou as competicións de *lanchas en Rianxo* e de *botes en Carril*.

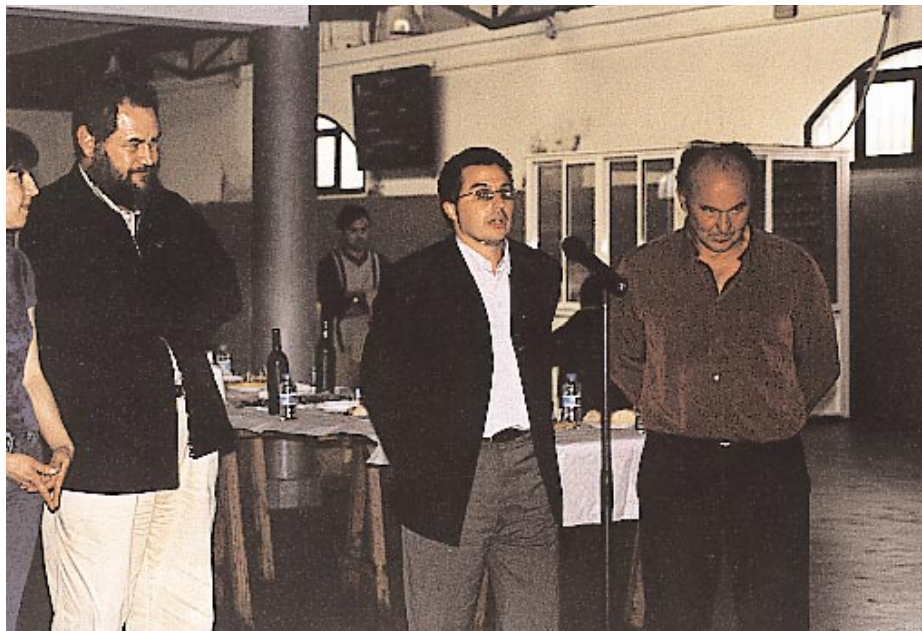
Descubriuse entón todo un mundo case esquecido, e como no conto da Cenicienta, as embarcacións de diario puxéronse de festa naquela tarde para dar a "1ª Volta a Illa de Arousa", que congregou a máis de vinte dornas das Rías Baixas, a maioría da Arousa, pero tamén de O Grove, Ribeira ou a Pobra.. Foi o

Cúmprense agora vinte anos desde que na Illa de Arousa comezaron a facerse as primeiras regatas de Dornas a Vela. Un grupo de xoves arousáns empezaba a decatarse de

que as embarcacións nas que traballaban de cotío, non só podían desprazarse cos remos e os motores; tamén a navegación a vela era posible nas vellas dornas. Os contos dos

primeiro chanzo na conservación das dornas a vela na Ría de Arousa e de todos os saberes que arrodean esta mítica embarcación galega. Hoxe, a Volta a Arousa é a regata de dornas máis senlleira de todo o calendario anual, e moitos daqueles rapaces que viviron a primeira edición son agora monitores da Asociación Cultural Dorna e os impulsores da creación da **Escola de Navegación e Aparellamento de Embarcacións Tradicionais**.

A inauguración oficial da primeira Escola de Vela Tradicional de Galicia, tivo lugar o pasado 15 de xuño de 2001 no porto do Cantiño da Illa de Arousa, iniciándose deste xeito unha experiencia totalmente pioneira no eido da recuperación e dinamización do patrimonio marítimo galego. Tan só nos Museos do Mar da costa francesa, atopamos unha experiencia semellante, se ben cun xeito ben diferente de funcionamento, xa que a navegación concíbese alí como unha actividade complementaria da programación dos museos. O Alcalde da Illa de Arousa, o Subdirector Xeral de Formación Pesqueira, mem-



Inauguración oficial da escola.

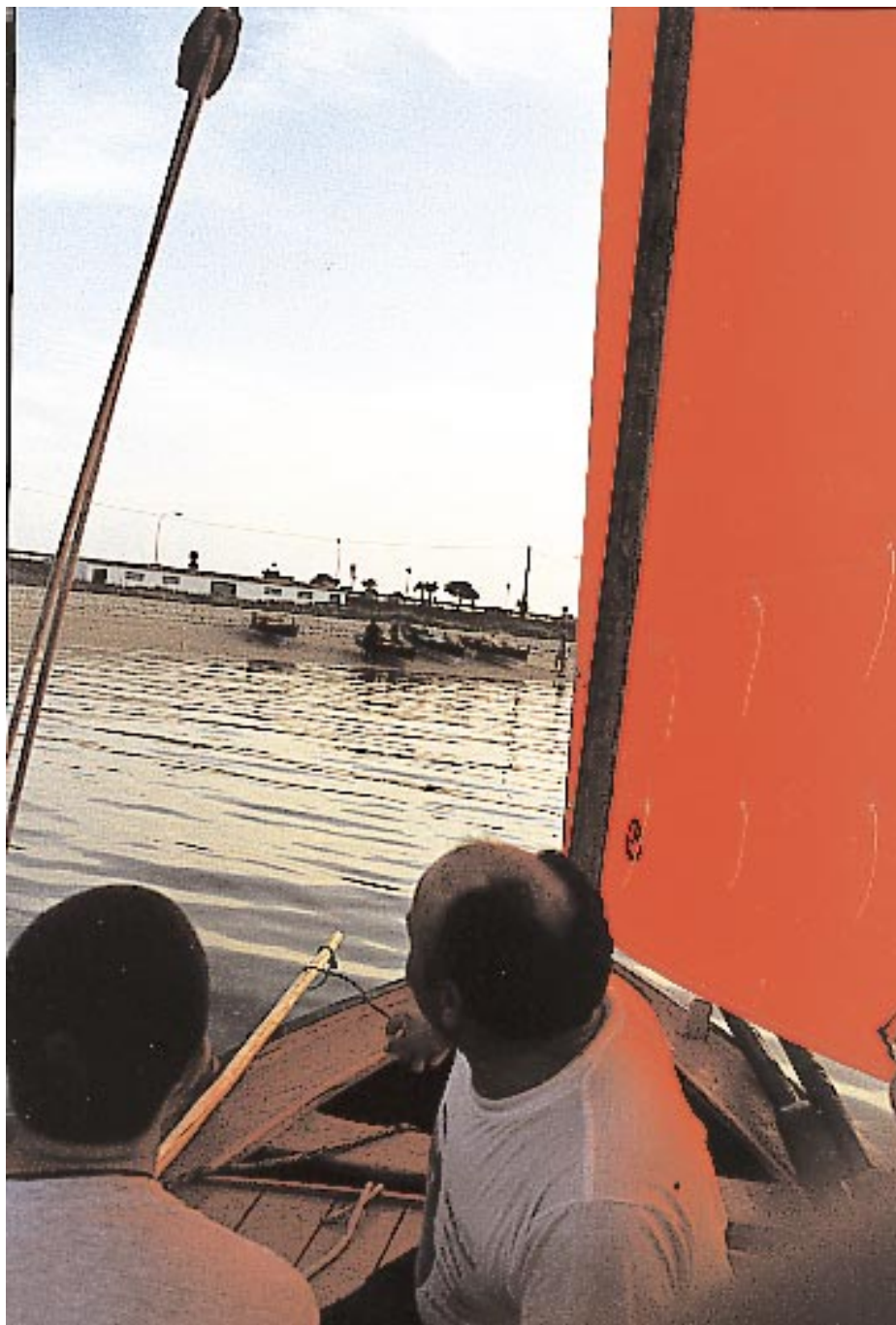
bros da Federación Galega pola Cultura Marítima e representantes de asociacións culturais e deportivas das Rías de Arousa e Pontevedra, apoiaron ós responsables da Asociación Cultural "Dorna" na presentación da Escola e coincidiron en sinalar a importancia do proxecto e a repercusión que pode ter nun futuro inmediato, como referente da navegación tradicional e como motor de arranque dun efecto multiplicador sobre a economía local. Así, a carpintería de ribeira, a velaría, os talleres de reparación naval, complementos mariños, efectos navais ou campings especializados, poden ter un impulso enorme ao abeiro da Escola e crear uns efectos sinérxicos baseados na cultura e no saber facer local, como elementos de diferenciación e especialización. O mesmo alcalde anunciaba no acto de inauguración, a aposta do Concello por un desenvolvemento dos recursos locais con criterios de sustentabilidade, e de paso recuperar e impedir a perda de cultura propia e por tanto de identidade. Deste xeito, o modulo de Carpintería

de Ribeira no proxecto de Escola Taller ou a creación do Museo de Embarcacións Tradicionais da Illa de Arousa, son proxectos que ilusionan ós arousáns e que poden dar froitos importantes no futuro e servir de exemplo a outras localidades costeiras galegas. Entrementes, a Federación Galega Pola Cultura Marítima celebra que unha das asociacións máis significativas no seo da FGCM, levase adiante este proxecto que é unha das grandes aspiracións nesta nova andaina, onde a aprendizaxe da navegación en embarcacións tradicionais é considerada como unha estratexia indispensable para a dinamización e socialización da cultura e do patrimonio marítimo galego.

Pero a Escola non é só navegación; os cursos programados abranguen o aparellamento, a construción, a toponimia, as artes de pesca, as lendas, e, en xeral, todo o que está arredor dunha embarcación tradicional. "Patronear unha dorna, unha buceta ou un galeón produce unhas sensacións difíciles de explicar; os rapaces collen de inmediato un aceno de

DORNA





Monitor en dorna cos alumnos.

vello lobo de mar, e os ollos fixos na relinga, reflecten a responsabilidade de sentir nas costas o cadeixo xeracional coa cultura do mar”, apúntanos Uxío, o director da Escola:

- **¿Con cantas embarcacións arranca a Escola?:** “Temos dez dornas polbeiras que son as características da Illa de Arousa, e tamén unha “lancha xeiteira”, típica da zona de Rianxo, onde tamén se lles chama “burros”, e para o ano, contamos con ter tamén unha “buceta”.

- **¿Qué dimensións teñen estas embarcacións e que características resaltarías para a aprendizaxe?:** “As dornas polbeiras son ideais polas súas dimensións (4.50 de eslora e 1.2 m. de manga), polas condicións de navegación, e pola particularidade do cambio da vela. A xeiteira, cunha eslora de 8.5 m., empregámola como embarcación colectiva para clases de barco, coñecemento da Ría, técnicas de navegación, cambios de vela, etc.

Tamén as bucetas son excepcionais como embarcacións de escola, polo seu fácil manexo. En xeral, todas as embarcacións tradicionais son boas, os botes polbeiros, as gamelas, os racús ou os galeóns, son axeitados para una escola; ademais, nós pretendemos que os rapaces aprendan no só a manexalas, senón a coñecerlas e conservalas”.

- **¿Como tedes organizados os cursos?:** “Temos cursos de iniciación, perfeccionamento e especialización, para xente que xa ten amplos coñecementos de navegación. E en todos os cursos temos ensinanzas de construción e toponimia, que van dende niveis básicos de conservación e reparación, ata estudio de medidas e corte das velas”.

Uxío, ó final da entrevista, coméntanos que o mellor de todo é a ilusión con que a veciñanza da Illa está a acoller o proxecto, e agarda que a resposta da xente sexa comparable ó esforzo que supuxo poñela en marcha. “Temos traballado moito para poñer esto a andar, agora queda ver a resposta e como cala o proxecto na xente”.

UN DÍA NA ESCOLA

Son as catro da tarde e ate a praia do Bao, vanse achegando os monitores. Axiña comentan a predicción do tempo para o día e o semblante do ceo que non sae no parte dos telexornais. Cada un comproba a súa dorna e que todo estea preparado para un día de escola. Ás catro e media chegan os alumnos: o máis novo de trece anos e o máis vello de corenta; únntanse así dúas xeracións, as necesarias para que a cadea de transmisión de coñecementos non se perda. Todos, mestres e alumnos, métese na caseta que a Escola ten a pé da praia, xusto no remate da ponte da

Arousa; alí, durante media hora, dáse a teoría necesaria e as instrucións de navegación que rexerán durante a xornada: trazado, manobras, colocación do pao, rizos e distribución de alumnos por embarcación. Son as cinco en punto, e sete dornas polbeiras saen hoxe ó mar: a “Carminha”, a “Noelia”, a “Pentamorión”, a “Erundina”, a “Nova”, a “Alba” e a “Chouva”; outras tres descansan hoxe na mallante do Bao. Durante as clases, os alumnos van aprendendo como aparellar correctamente, a colocar o temón, a coller os ventos: primeiro na bolina, logo nun largo, para virar novamente na boia e poñer proa á praia en popa pechada, coa “vara de portar” amarrada no pao. Durante a navegación, escoitan ó instructor dicir cousas como banda de couso e de meo para referirse ós sentidos mariños de babor e estribor; “non orces tanto, estache vindo a vela á mala pola relinga”, ou “ponme esto aí, na escorela”. A dorna ten máis de duascenas pezas e cada unha ten o seu nome; se a isto engadimos a terminoloxía propia para as manobras, a toponimia dos lugares da Ría e os nomes para cada situación de vento, mar e marea, topámonos cunha rica linguaxe propia da cultura do mar, que se revitaliza cada vez que un alumno memoriza un vocablo. Porque esta Escola é moito máis ca unha escola común, e tal e como reza o seu propio boletín informativo *“con este proxecto tentamos recuperar as sensacións de patronear as distintas tipoloxías de embarcacións tradicionais galegas. Pero non só iso, senón recuperar un xeito de entender o mar e a vida dende o respecto ó medio natural e á cultura mariñeira dos nosos antergos”*. Chega a tardiña, e con ela as dornas voltan á praia; son os nenos os que



Dornas da Escola na praia do Bao.



Dornas navegando no Mar de Arousa.



A lancha “Nova Mariña” arribando no peirao de A Illa.

varan e amarran as embarcacións, tamén os que baldean e recollen. Con todo feito, a xente senta na area a mirar as dornas coa caída da tarde; namentres o director da Escola anuncia “como vos portachedes ben, mañá

saímos a dar unha volta pola Ría na “Nova Mariña”, un premio para todos e unha ilusión para os alumnos que soñaran con ser os patróns desta fermosa Lancha Xeiteira que, dalgún xeito, é o buque insignia da Escola.

AS RAZÓNS DO FRACASO DUNHA POLÍTICA DE PORTOS DEPORTIVOS PRIVADOS

Gustavo Luca de Tena



A política de Portos Deportivos da Xunta (PPD) é un fracaso. Despois de o actual goberno autonómico facer unha encendida declaración das virtudes mariñeiras das rias, de declarar o seu propósito de establecer unha estrutura pública para xestionar o uso recreativo da beiramar e ao cabo de realizar investimentos non pequenos en instalacións, os resultados non satisfacen á cidadanía que paga impostos nen aos usuarios.

Os veciños daqueles lugares da beiramar nos que a Xunta proxecta un emprendimento náutico alármanse e organizan protestas contra o que prevén coma unha nova e abusiva privatización da costa. Ben se ve que a memoria non lles falla: o carácter público do corredor marítimo terrestre é un dos desideratos da I Repú-

blica, convertido en lei con tan unánime apoio popular que nen todo o Franquismo nen arietes reaccionarios precedentes puideron facer couto privado das praias. Remedando a Nicolás Guillén no seu verso *praia pode dicer*, como saúdo á Revolución trunfante en Cuba, o povo galego entendeu que esta conquista non debería ter volta atrás. Non pode por exemplo o pequeno núcleo burgués beneficiario da concesión pública para instalar o Real Club Nautico de Vigo, no limiar do século anterior, erguer a sua ponte trasatlántica modernista na praia da Laxe sen abrir a socios deportivos (quer dicer, ao povo) unha parte da beiramar pública outorgada. A denominación é a de *náutico deportivo*, paradoxa de sinceridade sorprendente que

a primeira vista limita aos socios ricos ao papel de levantadores de vidro en barra.

O QUE NON SE DEBE FACER

O dilema de Portos de Galiza, administradora da Autonomía para as concesións de beiramar da PPD, é cómo dar marcha atrás a esta sólida conciencia popular e transformala en concesións cerradas con outas verxas e vixiadas con gardas armados, para facer delas explotacións económicas privadas. Ensaíos coma o do porto deportivo de Ribeira, mínimo, extramurado, pechado, caro e de esloras limitadísimas, serven de exemplo do que non se debe facer.

A Xunta quer aplicar a ferro e fouce o principio de Milton Friedman de que non hai concesión ben

administrada se non ten carácter privado. O siloxismo é incongruente porque a tal licéncia ten que ser previamente financiada con cartos públicos e, consecuentemente, explotada sobre un prazo de poucos anos con prezos altos. Pagaría a pena visitar os portos que con cartos millonários do goberno de Cavaco Silva están a explotar concesionários privados na costa de Portugal. Os prezos son tan elevados, a marxinación dentro dos portos tan acusada e as reixas metálicas tan incómodas (con sistemas de entrada restrinxidos a unha única chave magnética por tripulación de barco), que as guías máis autorizadas do mundo para turismo náutico desaconsellan explicitamente recalar en Portugal. É ilustrativa a situación dos portos de Figueira da Foz ou Nazaré que desafían a lei do mercado con prezos a cada máis altos, con menos visitantes e nunha situación de evidente ruína que obriga aos concesionários a aforrar no gasoil das duchas.

No que toca ao desenvolvemento turístico dos portos deportivos galegos, abundará con notar que as guías de referencia da especialidade salientan a excelente practicabilidade dos fondeos naturais pero non recomendan as novas instalacións. As parroquias e concellos implicadas pola Xunta no desenvolvemento dos portos de lecer recusan, en ben de casos, a oferta, as veces con protestas. A Administración resístese a declarar que non acerta coa fórmula efectiva para facer da virtude natural industria e poder así ampliar a oferta de fondeos e instalacións para barcos deportivos.

Declaremos por adiantado que é preciso atopar unha fórmula viabel para o atraque de barcos de recreo



nun país coma o noso que debe ao mar como recurso, sistema de relación co resto do mundo ou territorio precioso do imaxinario colectivo e o lecer, unha parte capital da súa historia. Os portos deportivos son a todas luces instalacións de alto interese para os nosos mares interiores e moito máis nunha circunstancia na que promesas de desenvolvemento industrial relacionado co mar atravesan unha fase crítica. Proclamar a estas alturas, como fai a Xunta, que Galiza é un país con vocación mariñeira parecería inxenuo se non fose pedante.

O CASO DE BRETAÑA

Ora, comparemos o noso caso co de Bretaña, por exemplo. Na Galiza, a protesta cidadá non quer que lle poñan murallas ao mar e a iniciativa privada, defendida dende a institución pública da autonomía, desenvolve peiraos esmirriados e case clandestinos. Interéanos saber por que Bretaña, a Armórica celta soñada por Pondal e Cunqueiro e visitada de novo por Castelao con trazo pedral e conmovido, fixo da súa propia PPD un enorme éxito, tanto dende o atractivo para barcos deportivos de todo o mundo como na integración da cidadanía, en especial da mocidade, na actividade e uso dos portos proxectados ou na efectiva xeneración pequenos asteleiros,

escolas de vela, carpinteirías de mar, veleirías, cabulleirías, obradoiros de toldos, comércios de efectos navais e moitos postos de traballo nos servizos relacionados cos fondeos para barcos de recreo. Non se debe esquecer a urbanización visiblemente inducida pola PPD.

Na Bretaña as mareas repuntan no abalo da lua até vintedous metros e a enxurrada da mar valeirante pode empecer a entrada dun barco menor. As correntes de entremarea na boca dos portos do norte armoricano chegan até dez nós. Seis grados máis próxima do Polo ca Galiza, a península de Bretaña ten un inverno duro e a bátega da nordesia pode desanimar a quen non estarrea a vista do remuíño tragador da corrente (a celtica e temibel *raz*). Aínda máis ao Norde, no 50, a estaca de Cherburgo metida dentro do Canal da Manga, na Normandía, representa o máis próximo do que os romanos descreberon coma o fin da navegación posible e o comezo da fervura do mar onde non pode haber goberno humano. Así e todo, Cherburgo ten un porto deportivo con 3.000 atraques que agora está en fase de ampliación. Máis abaixo, no chamado Perthuis Breton (a porta bretona) de La Rochelle, ao abeiro da illa de Ré, ten 4.000 atraques, tanto coma a viciña Les Sables de Olonne.



Mais a diferenza fundamental dos portos franceses para barcos de lecer non está no bosque de mastros, nas intelixentemente dispostas gradas para auto-servizo dos usuarios ou no feito de que a maioría dos que alugan os amarres habitan na cidade que da nome ao porto, nen sequer nas tarifas de fondeo que son en extremo baratas. **A diferenza está en que os náuticos franceses son municipais e estritamente públicos.** As prazas non se venden, dacordo coa filosofía republicana de que os servizos de disfrute común non se poden privatizar. Este fundamento comunal e democrático dáse tanto nos peiraos de atraque, como nas gradas alugadas a empresas privadas de efectos e reparacións navais que son modulares, idénticas de baixo volume e ben dispostas para non estorbares nen a vista do mar nen a circulación e uso público da beira.

Do principio de uso igualitario e democrático despréndese algo que chama aos ollos nos portos deportivos franceses (e mesmo nos ingleses, que parten de concepcións diferentes do dereito público), como é o

libre acceso. Os peiraos poden ser visitados sen tarxetas, pasavantes nen explicacións; os gardas non se ven por parte nengunha. Os viciños que prefiren pasear á tardiña á beira dos barcos non representan atranco nengún para os veleadores que preparan en gradas amplas, rodeadas de xardíns a enxarcía de prototipos de poliéster con vela de dacrón (os populares *deriveurs* ou barcos lixeiros de orza móbil) ou dos propietarios ou arrendadores de cruceiros (os de cuarto de tonelada de desprazamento son os máis numerosos) que arman velas para unha breve singradura despois da xornada de traballo. Cada usuario das instalacións dispón dunha clave en números para entrar nunhas duchas comunais nas que o pago do servizo está incluído na tarifa por fondeo.

ABERTO E PÚBLICO

Reparemos no caso de Cherburgo. Na rota do Canal cara o sur, que anualmente fan un mundo de veleadores de Inglaterra, o Báltico ou a Hansa, a recalada neste porto normando é un descanso para agardar

marea cara as illas anglo-normandas ou a costa norte de Bretaña. A final da primavera, a entrada en etapa para o Sul pode xuntar nun día ordinario máis de cen barcos en tránsito. O proceso burocrático de entrada foi simplificado ao máximo: un cobrador (un rapaz ou rapaza no seu primeiro emprego) con carteira de coiro de tranviario reclama a tarifa de fondeo por eslora, coa información que lle da o capitán por toda referencia.

Os días de estancia a maiores deberán ser advertidos e liquidados polo capitán, ao que se lle esixe cumprir un único formulario breve sobre a dotación e datos do barco a entregar á mellor comenencia nunha oficina de despacho. Haberá quen sospeite, con toda razón, que un aproveitado podería safarse do imposto de fondeo sen moito esforzo ou mesmo afanar bens alleos abordo doutro barco. Pero os que concebiéron estes portos deportivos asumen os dous riscos. Se alguén se escapa sen pagar, moitos outros, a maioría, non. Se alguén rouba, tamén os coches estacionados nas rúas das cidades son pillados diariamente e a

ninguén se lle ocorre rodealos de verxas. Asumidas estas eventualidades, a realidade de 4.000 barcos fondeados (os pequenos armadores están encantados coa baratura do seu amarre público e non quererían velo privatizado por nada do mundo) son en por si o primeiro negocio destas cidades. A proliferación de talleres de toda clas, veleirías, escolas de navegación, efectos navais etc. está a vista. A Bretaña terriblemente castigada pola reconversión naval, ten na vela un viático importante.

Comparemos esta concepción de porto público co caso do porto deportivo de Vigo, murado por gaiolas de ferro e coa moléstia diária dos propietarios de prazas de amarre que desafían o uso público da beiramar para estacionaren os seus coches ao pé do barco, sobre un precioso peirao de teca. O encarecemento do fondeo é enorme como consecuencia dos gastos engadidos e crecentes de vixiáncia e servizos; a cidadanía é a cada máis consciente de canto pode estorbar á súa relación co mar de todos o egoísmo duns poucos.

MARIÑEIRO E CRIADOS

O resultado destes dous conceptos políticos e intensamente ideolóxicos, é que na concepción aberta e pública hai facilidade, negocio e beneficio para todos, e na pechada e privada hai ruína e estorbo para moitos. Abonde como exemplo o espectáculo dos barcos da Cutty Sark atracados no porto de Vigo. O regulamento da regata estimula a participación de menores de vinte anos que proceden da rapacería das escolas francesas, da Hansa e do Báltico que, no ano den anterior á celebración da proba, competiron nos portos públicos dos

seus países en regatas ou concursos de saberes náuticos, polo dereito a seren gaviños nos barcos de aparello de cruz. Nengún rapaz ou moza galegos aparece nas tripulacións da Cutty Sark. Cando os barcos recalán nun porto galego, a participación deportiva da nosa mocidade consiste en server viño e empanada aos escolares alemáns, belgas, ingleses, bretóns ou suecos. A opción comparativa dun escolar francés e a dun galego para facer deportes de mar, é moi alta para o primeiro e limitadísima para o segundo, contando o noso país con clubs náuticos caros, privados e moi poucos deportivos.

O coñecemento do mar para a rapazada, como camiño para a formación e a relación co resto do mundo ten que ser un obxectivo da esquerda. Se un político de dereitas como Fraga se empeña en converter aos escolares galegos en despachadores de cubatas, dacordo con non sei que arcaica concepción do turismo, debemos impedilo. Non pode ser que un concello no que as voces pro-

gresistas son dominantes, pase unha moción que obriga a toda a cidadanía a subvencionar un carísimo estadio de fútbol, aínda que as súas gradás estean a cada menos visitadas polo público nos tempos televisivos que corren. Fronte este xeito de facer deporte, o de practicar a vela ou o remo nas rías considérase elitista e non merece nen palabra da esquerda. Para comezar unha conversa sobre o dereito ao lecer da poboación na beiramar, hai que superar un pudor e unha rexouba en ben de interlocutores de esquerdas que procede sen dúbida dun prexuízo. Mantense nesta actitude e ver todo o que se relacione coas embarcacións de lecer coma unha teima clasista, é unha maneira coma outra calquera de consolidar un erro capital: volverse de costas ao mar, nunha latitude e nunha configuración de costa pintadas para veleixar ou remar, e deixar as instalacións ou concesións náuticas en mans privadas, con todas as consecuencias retardatarias que á vista están, para o século XXI.



A ATALAIA

Luis Rei - Ogrobe



SALÚ, CAMARADA !

“Salú, camarada ! martillo, fousiño e machada”. Esta cantarea é o mais persistente recordo, case o único, que a Sra. Esther ten dos tempos da República. Era, no trinta e seis, unha nena de apenas cinco anos e lembra-se da salmódia porque tivo que esquece-la á forza. No meio do mesmo vran no que

aprendeu o recitado infantil, viu como a risa compracida dos adultos que a escoitaban se trocou, dun día para outro, en xesto asustado e en prohibición tallante. Pasaba o pareado a engrosar o mundo das palabras proibidas, dos “pecados”. Por iso, agora é o seu principal relembro daqueles tempos.

Moitos anos mais tarde, cando o seu home emigrou, aínda escribía

con temor “*República*” Argentina no enderezo das cartas.

Eu xa lle expliquei moitas veces que república e comunismo non eran a mesma cousa, e que a pesar de que Ogrobe foi considerado no 36 “*meca do comunismo provincial*” e de que ela fose xogando pola praia de Rons con outros nenos e cantando “Salú Camarada”, o espectro político da esquerda era

moi variado e que os comunistas non eran maioritarios. Conto-lle estas cousas con fotocópias de xornais da época, pero teño claro que os recordos da Sra. Esther teñen mais forza que os meus papeis e que a cantarea que se lle quixo arrebatara quedou prendida nunha silveira da súa memoria, onde luce senlleira.

Teño para mín, que certo xeito de entender o turismo está a piques de matar a cultura mariñeira e que algún anaco desfiado e descontextualizado dela vaise enganchar na miña particular silveira. E iso pode ser romántico, pero dá-me mal rollo. A ver se me explico.

O ano pasado, fun a un congreso de cultura e turismo e escoitei como todo un presidente da patronal hosteleira da localidade onde se celebraba o evento, propuña, sen arquear unha cella, a reconversión da malpocada flota do cerco da vila para transformala en barcos de paseo e pesca “etnográfico-deportiva” para turistas. O distinto ponente daba, ademais, razóns técnica-mente moi ben defendidas: o turista busca vivencias únicas, experiencias singulares, que só un destino especializado e ben cualificado é capaz de aportar, porque barcos de paseo para turistas hai a mo-reas en moitos portos da nosa costa, pero barcos de pesca con turistas de arriscados tripulantes dispostos a enxaguar o aparello, en ningures. Eis, a experiencia singular.

O caso é que a innomeada vila leva mais de setecentos anos vivin-do, sobre todo, da sardiña. A estrutura urbana configurouse a

partir da pesca, especialmente do cerco real, e foise modificando coa evolución das actividades mariñei-ras. As tradicións, a fala, a gastro-nomia, o folklore, en fin, toda a cultura popular de ese fermoso lugar, ten que ver coa súa vocación mariñeira. Tamén a existencia do turismo se lle debe ao mar e á vida mariñeira : os turistas que chega-ron buscando lugares tranquilos con praias, atoparon, ademais, fes-tas do Carme, sardiñas asadas, pei-raos con gamelas, dornas e barcos e lonxa con peixe viviño a pinchar. Pero o bon hosteleiro, debe consi-derar que esas non son “experién-cias singulares”, e propón directa-mente a substitución de mariñeiros por turistas.

O lector avispado, xa terá claro nesta altura do artigo que servidor é un pouquiño neurótico e un alar-mista que confunde as opinións persoais dun individuo, ao que nin siquera teño o valor de identificar, cunha ameaza para a cultura do mar. ¡Pois non !. Mirade ben ao voso arredor e prestade atención ás noticias dos xornais: dornas nave-gando sobre o verde céspede dos paseos marítimos, barcos nas rotondas das estradas, recheos no mar para construír enriba un McDonald’s -esto non foi unha licéncia poética, que é verídico como todo o demais- , gamelas na sección de conservas de peixe dos grandes almacéns, e un o noso amigo que ía ao mar cos tramallos e que do día á noite cisma en se des-facer do socio e alugar o barco aos “fode chinchos”, para que podan vivir a “singular experiencia” de

pillar un par de muxos das bateas polo módico prezo de 10.000 á hora. Mentres, a paulatina morte da pesca se anuncia cada día e se ponderan as vantaxes do sector ser-vizos como revulsivo económico.

¿ De verdade que o vivir mari-ñeiro ten que desaparecer por motivos económicos e por esgota-mento biolóxico das pesquerías?. Eu non acredito nesa “verdade única”; penso que é produto da especulación e non da racionalida-de económica: noutrora, a pesca superou crises peores e están docu-mentadas. Pero si de verdade esti-vésemos expostos a esa ameaza, o feito de rendirse sen mais, sen pular por que a xente de mar reto-me o protagonismo consciente e e organizado que outrora albiscou na xestión das pesquerías e na distri-bución do produto (falo outravolta da cantarea republicana da Sr. Esther), e, simplemente substituír peiraos de pesca por portos depor-tivos privados, onde os mariñeiros que atesouran técnicas cheas de sabiduría tan só representarían un ridículo papel de imitadores de sí mesmos, semellante estratexia sería algo mais que unha renúncia estúpida: representaría o finiquito da nosa cultura marítima, que é unha cultura que nace e se desen-volve a partir do traballo no mar.

Que non nos queden fragmentos inconexos da cultura mariñeira, presos da silveira da nosa memoria. Porque quen defende o futuro da pesca e dos pescadores, defende tamén a vitalidade da cultura ven-cellada ao mar.



Federación Galega Pola Cultura Marítima (FGCM)
Casa da Cultura
Rúa Nova, nº 4
36630 - Cambados (Pontevedra)
e-mail- fgcmgalicia@mixmail.com



POIO

historia e tradición

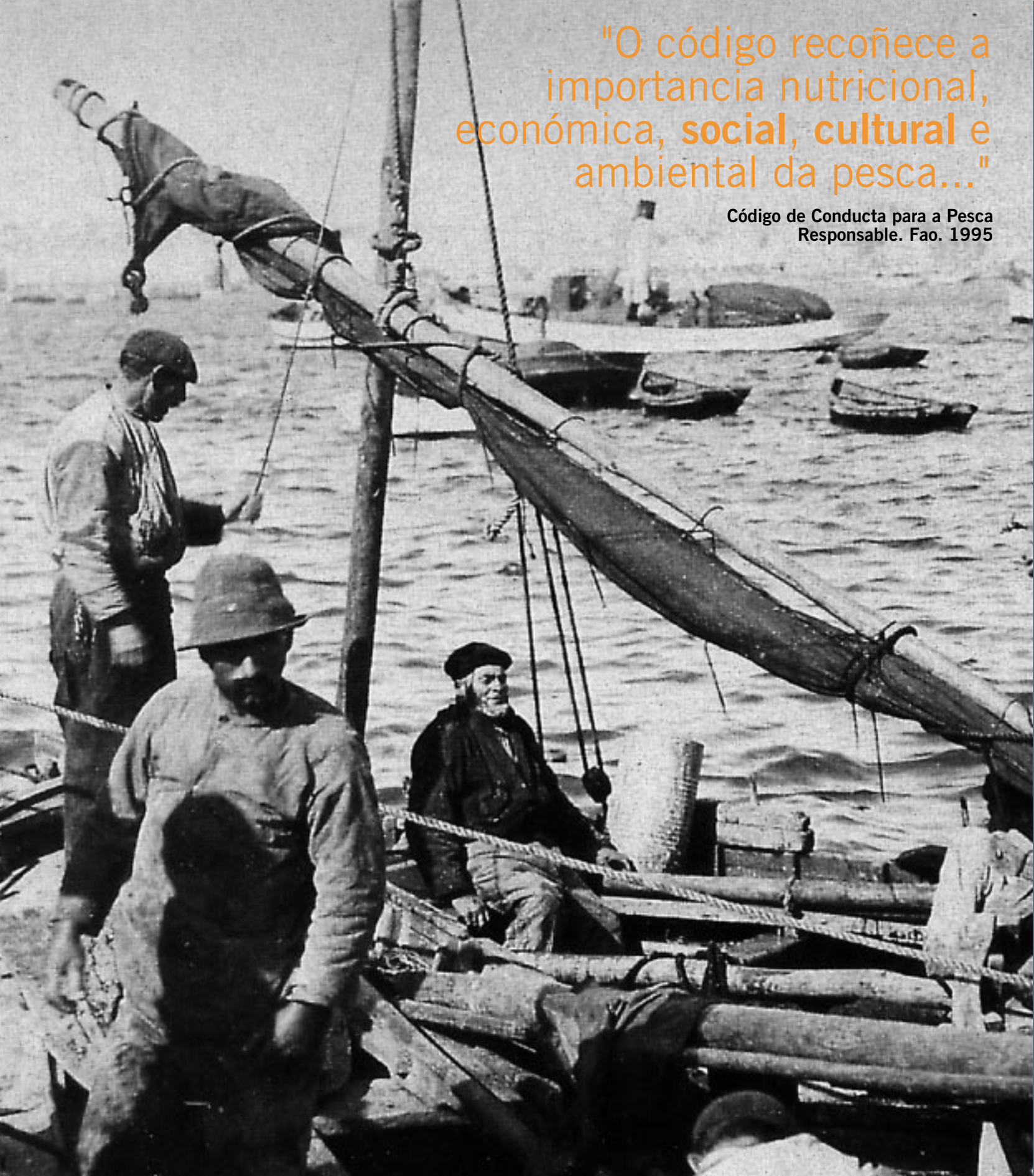


Concello de Poio



"O código reconece a importancia nutricional, económica, **social, cultural** e ambiental da pesca..."

Código de Conducta para a Pesca Responsable. Fao. 1995



No desenvolvemento de prácticas de **pesca responsable** en Galicia, a Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura vén realizando unha política de mantemento e fomento da cultura mariñeira a través de diferentes liñas de acción consonte os principios do **Código de conducta para unha pesca responsable** da Fao.

- Apoio á recuperación de embarcacións tradicionais e históricas.
- Apoio a asociacións, institucións e entidades culturais.
- Realización de publicacións.
- Realización de exposicións.