

nova
ARDENTÍA

Revista Galega de Cultura Marítima e Fluvial - Nº 9





[...] De alí, daquel chan
tan alto en extremo,
se ve toda a vila
cos seus arrodeos.

Se ve o mar bravo,
se ve o mar quedo,
de Ons e de Tambo
as ilhas ao lejos.

Se ven Portonovo
e, junto San Xenxo,
Marín e Combarro,
Lourido e Campelo.

Se ven o Castrove
e mais Montecelo,
tamén san Cibrán
e mais o Castelo.

Do norte está posto
o lindo convento
dos frades de Lérez
que está nun outeiro.

Alí donde sempre
van muitos romeiros
ao San Benitiño,
santiño ben feito.

Tamén de aquel chan
se ven, que están preto,
os olhos da Ponte
co Burgo pequeno.

Morrazo, se fora,
máis chan seu terreo,
se vira de frente
casi todo enteiro..

Por fin os navíos
e barcos dos pescos
se ven navegare,
e mais se están quedos.

Os olhos se fartan
con tanto recreo
de terra, de verde
de mar e de ceo. [...]

nova
ARDENTÍA

Para Luís Rei, que partiu para navegar os mares do Alén
In memoriam



SUMARIO

- Páx. 5 *A Atalaia*
Xunta Directiva de Culturmar
- Páx. 7 *A nova singradura de Ardentía, co patrón Luís Rei no leme*
Francisco Fernández Rei
- Páx. 9 *Luís Rei e a revista Ardentía: unha experiencia impagábel de divulgación da nosa cultura marítima e fluvial*
Emilio Xosé Ínsua
- Páx. 18 *O mar, punto de encontro*
C.M. A Reiboa
- Páx. 21 *Furtivos*
Paco Souto
- Páx. 22 *Percorrendo a historia da illa de Tambo*
Lino J. Pazos
- Páx. 28 *Memoria das últimas embarcacións mariñeiras de vela en Combarro e na Ría de Pontevedra*
Rafael Vallejo e Andrés Dacosta
- Páx. 32 *O Penedo dos Ladróns; un novo xacemento paleolítico da comarca do Condado*
Alberte Reboreda
- Páx. 35 *Traíñas, xeitos, traíneiras e tarrafas. A rendibilidade industrial contra a cultura mariñeira*
Xavier Brisset
- Páx. 40 *As paisagens do sargaço do norte de Portugal*
Ivone Baptista
- Páx. 47 *A construção naval artesanal no norte de Portugal*
João Baptista
- Páx. 52 *A pesca da balea en Galicia*
Manuel Lara
- Páx. 59 *Nois na miña historia*
Paco Rivas
- Páx. 65 *Bolinando o mar de Ons na voz do señor Fransisco*
José Manuel Dopazo
- Páx. 73 *As salgaduras de Portocubelo*
Santiago Llovo
- Páx. 78 *O Ecomuseo de Arxeriz*
J. Antonio Quiroga e Daniela Vázquez
- Páx. 81 *Que inchadinha branca vela*
Susana S. Arins
- Páx. 84 *Letras na almadraba*
Francisco Álvarez de Nóvoa
- Páx. 86 *Pregón da Festa da Lamprea de Cesures (22/3/15)*
Anxo Angueira
- Páx. 89 *Sino de Proa*
E.X.I.L.
- Páx. 92 *As orixes da gamela galega e da masseira portuguesa*
Francisco Fernández Rei
- Páx. 94 *Lecturas para navegantes*
Xaquín Lores
- Páx. 97 *Pintores do mar: Maruja Mallo*
Emilio Xosé Ínsua
- Páx. 102 *As que navegan. Crónica sentimental do XII Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia*
Alberto García

novaArdentía nº 9. Maio 2017

Enderezo postal: Centro socio-cultural "Baltar". Baltar, 26, 1º. Castrelo. 36639 Cambados. Pontevedra

Edta: Culturmar, Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial. / www.culturmar.org

Consello de redacción: Manuel Sendón, Emilio X. Ínsua, Xaquín Lores, Francisco F. Rei e Ivone Baptista

Coordinación e revisión: Emilio X. Ínsua

Maquetación: Sole Rei

Foto de portada: C. M. A Reiboa

Foto de contraportada: Solpor en Combarro, Poio. *Vida Gallega* nº 439. 1930

Imprime: Deputación de Pontevedra

Prohibida a reprodución sen consentimento dos autores/as.

Dep. Legal: PO-295/04

ISSN 1699-3128



A ATALAIA



Xunta Directiva de Culturmar, Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial

Coma nos oito números precedentes de *Ardentía*, este limiar que encabeza a nova andaina da revista, permítenos contemplar desde a “atalaia” a travesía da Federación e, o máis importante, avaliar o decurso e o estado do patrimonio marítimo e fluvial de Galicia.

O amplo movemento que representa Culturmar-Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial prossegue a travesía rumbo á salvagarda do patrimonio marítimo e fluvial. Hai vinte e catro anos que os primeiros tripulantes de noso se amotinaron en Ribeira, co gallo do primeiro Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, convencidos de que non amparar o patrimonio e deixalo morrer é destrozarmos as capas de historia que conforman a nosa personalidade colectiva, pois perder patrimonio é perder identidade. Desde aquela, malia responsabilizármolos principalmente da recuperación e mantemento das embarcacións tradicionais, asumimos o compromiso cívico de defender todas as manifestacións materiais e inmateriais da cultura vinculada ao mar e aos ríos de Galicia.

Tamén se revelou eficaz e acaído o modelo organizativo que fomos tecendo, baseado en colectivos independentes pero que nas actividades máis relevantes traballamos conxuntamente en colaboración; raro é xa o evento ou actividade local no que non participan outras asociacións federadas: somos cada vez máis

unha única tripulación. Por isto mesmo e polo intenso e incesante traballo que supón a xestión da casa común dos máis de corenta colectivos que somos, sumado ao esforzo, a miúdo fatigoso, que supón cada pequena conquista, é precisa a continua incorporación de compañeiras e compañeiros ao equipo directivo de Culturmar, nunha remuda constante que nos permita desenvolver as tarefas de sempre, e emprender outras novas, con anovados azos.

Ollando soamente o ronsel aínda escumante, se a xenerosa e masiva implicación veciñal fixo exitosa a duodécima edición do Encontro en Cabo da Cruz no 2015, a memoria de actividades de 2016 que acabamos de facer pública ofrécenos unha mostra do que vén sendo o noso labor habitual nos últimos anos: medio cento de xuntanzas, concentracións ou regatas de embarcacións tradicionais; media ducia de cursos de navegación tradicional a vela; varios cursos de carpintería de ribeira; unha ducia de mostras e exposicións; charlas e conferencias, xornadas, conmemoracións e homenaxes diversas; por suposto, as iniciais tarefas organizativas da décimo terceira edición do Encontro en Combarro. E seguimos promocionando o noso patrimonio marítimo e fluvial no exterior: en Portugal, no Encontro de Esposende-Río Cávado ou no Día da Marinha do Tejo; no País Vasco, cunha expedición que nos levou a Errentería e Trintxerpe, e a

participarmos no congreso da asociación europea da que formamos parte, EMH. Así mesmo, continuamos procurando novas ferramentas que fagan máis eficaz o noso traballo e posibiliten a difusión dos valores do patrimonio: anovación da plataforma web de Culturmar, nova base de datos para o rexistro e a catalogación das embarcacións tradicionais, adquisición dun pavillón expositivo...

Con todo, somos conscientes de que o asociacionismo voluntario e altruísta que representamos, malia ser imprescindible, non é suficiente: para acadar o recoñecemento e o compromiso da sociedade, cómpre que a Administración desenvolva o indispensable labor normativo que posibilite a recuperación, conservación e posta en valor do patrimonio. A este obxectivo encamiñamos boa parte do noso traballo: achegámonos aos partidos políticos no recente proceso electoral unha proposta para a promoción do patrimonio a flote, ou mantemos constante contacto e debate coa Administración na procura das medidas máis urxentes que permitan a convivencia entre o respecto ao patrimonio e unha nova vida para o mesmo. Nesta retesía alborexa ás veces algún logro: despois dun prolongado período de accións, semella encamiñarse a recuperación integral das ameazadas carpinterías de ribeira de Moaña, a través do inicio da súa inclusión no Catálogo do patrimonio cultural de Galicia; a nova Lei do Patrimonio Cultural de Galicia recolle por fin o patrimonio marítimo e fluvial de forma expresa.

O esforzo a prol da salvagarda do patrimonio flotante realizado durante máis de dúas décadas por parte de moitas persoas e entidades, sinaladamente as integradas en Culturmar, acompañado da puntual colaboración institucional, fixo posible contarmos actualmente cunha verdadeira flota tradicional, integrada por unha ampla diversidade tipolóxica que testemuña a rica variedade de embarcacións de pesca e cabotaxe de Galicia, e de moitas bisbarras mariñeiras do país en particular. Ora ben, malia podermos considerar satisfactorias a dimensión e a representatividade da flota tradicional, grazas aos labores de recuperación e conservación, así como meritoria e esforzada a súa dinamización a través de múltiples actividades, dúas eivas veñen empecendo desde hai demasiado tempo a súa salvagarda integral: o imprescindible recoñecemento oficial das embarcacións tradicionais como ben patrimonial e a creación de mariñas tradicionais en diversos portos do país. Queremos acreditar en

que ambas medidas, que naturalmente lle corresponde adoptar á Administración, verán luz axiña, pero tamén é certo que levamos anos dialogando a prol da súa consecución sen as vermos aínda materializadas.

Neste sentido agardamos que se faga efectiva sen demora a “Declaración de ben de interese cultural das técnicas construtivas das embarcacións tradicionais galegas” por parte da Dirección Xeral do Patrimonio, de onde ha derivar a elaboración do censo e do catálogo das embarcacións que custodiamos e seguimos recuperando.

Do mesmo xeito, agardamos tamén que as mariñas tradicionais se vaian facendo de inmediato realidade. Estes espazos portuarios destinados especificamente ao acubillo e exhibición das embarcacións, permitirán poñer fin á súa actual dispersión e invisibilidade, e facilitarán o emprendemento de actividades que poñan de relevo o seu valor e potencien o seu coñecemento e uso por parte da cidadanía; dignificarán, en definitiva, a cultura mariñeira. Naturalmente, estamos de acordo en que ha de procederse co consenso das respectivas comunidades portuarias, pero tamén porfirmos en que ha conxugarse ese consenso coa firme decisión de levalas a cabo. E, por outra banda, os colectivos integrados en Culturmar asumiremos a custodia e dinamización desas instalacións, integrando ese labor no traballo de salvagarda patrimonial que vimos realizando, pero como asociacións sen ánimo de lucro que somos, nunca teremos de noso capacidade económica para facernos cargo do custo “ordinario” deses amarres e instalacións. Tampouco debemos: o patrimonio é un ben comunal, polo tanto a súa conservación e uso correspóndelle á sociedade toda, nós poñemos o traballo para a súa recuperación e uso.

Finalmente, queremos desde esta “atalaia” agradecer de novo ao xurado dos Premios da Cultura Galega do ano 2015 ternos recoñecido na modalidade de Patrimonio polo noso labor de máis de dúas décadas a prol da salvagarda da cultura do mar e dos ríos de Galicia. No acto de entrega, coma hoxe, prometemos “non arriar velas”. Así será.

Tripulantes, amigas e amigos da cultura mariñeira e fluvial: vémonos en Combarro no XIII Encontro para reivindicarmos e festexarmos o patrimonio, e para encher de velas a ría de Pontevedra.

Saúdos mariñeiros.



A NOVA SINGRADURA DE ARDENTÍA, CO PATRÓN LUÍS REI NO LEME

Francisco Fernández Rei

S. Rei

Querido amigo Luís:

Parece que foi onte cando despois da celebración do V Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia (Poio 2001) souben pola prensa dixital dunha xuntanza da Federación Galega da Cultura Marítima (aínda non era fluvial) e fun ó teu “santuario” da biblioteca da Casa da Cultura de Cambados, onde tiña a sede a Federación, para che comentar que me gustaría asistir a esa xuntanza para coñecer o que facía a xente da cultura marítima. Sen case o pensares, dixéchesme que podía ir en nome do Grupo Etnográfico Mascato, do que pouco máis sabía que editarades un libriño sobre os galeóns do mar da Arousa. Nese mesmo momento embarqueime no Mascato, do que Dionísio Pereira e ti erades os patróns; e desde aquela, contigo e con outros amigos de Mascato, participei en moitas actividades do movemento de recuperación e socialización do patrimonio material e inmaterial dos mares e ríos da Gallaecia.

Un día comentáchesme que a directiva da Federación vos encargara a ti e a Dionísio a creación dunha revista, diferente da dos Encontros, e invitáchesme a entrar

no consello de redacción. Cando me pediches unha proposta de nome mariñeiro para a revista, faleiche de *andisía*, termo cambadés que designa a forza do mar sen a acción do vento, que non estaba en ningún dicionario e que aprendera de meu pai cando, paseando pola ribeira de Fefiñáns, me mostraba o efecto da *andisía* na area nas horas da seca. Era un xeito de popularizar unha voz mariñeira, como se fixera con *apupo* (‘bughina’ na Guarda e en Baiona), co que se bautizara o boletín da Federación.

Non che debeu gustar ese termo cambadés (co tempo souben que os mariñeiros de Bueu din *andusía*) e preferiches *Ardentía*, que non me desgustaba, aínda que che comentara que esa era forma literaria arraigada e que popularmente na costa galega se dicía *ardora* ou *arde o mar*. Logo fun vendo como ías soñando cada número (o tema xeral, as seccións, os posibles autores dos textos e o soporte gráfico, que tanto coidabas). Era un inmenso pracer ir vendo como con esforzo, talento e fondo cariño xuntabas as teselas do mosaico de cada *Ardentía*, esa “bitácora das travesías en que se embarcan os amadores da cultura do mar e dos ríos”, en feliz definición túa.



Parece que foi onte cando no verán do 2004 unha expedición completa de membros da Federación fomos en ómnibus de Cambados ata Douarnenez (de vir Emilio connosco estou seguro que faría un bo relato desa viaxe), vila mariñeira que simboliza a recuperación do patrimonio marítimo e fluvial dos bretóns. Fomos mostrar o patrimonio material galego con varios barcos, co *Nova Mariña* como mascarón, a lancha xeiteira dos de “Dorna” na que navegamos varios días as augas bretoas coa bandeira galega con estrela vermella ben visible na popa; e a Dournenez fomos presentar o primeiro número de *Ardentía*, centrado no patrimonio inmaterial con resumos en francés, porque queríamos contribuír á campaña de Ponte nas Ondas para que as Tradicións Oraís Galego-Portuguesas a Unesco as declarase Patrimonio Inmaterial da Humanidade.

Cando foron saíndo os outros números, moito viaxamos a vilas galegas (da costa e do interior) ti, Emilio e eu para dármola a coñecer, case sempre arroupados por membros de colectivos e directivos da Federación. Foron moitas as presentacións do nº 3 de *Ardentía* nun espazo tan simbólico como a adega do *Hidria Segundo*, o “Barco da Memoria”, cando no verán do 2006 atracaba en portos da Galicia atlántica. Para min foi memorable a presentación no porto cambadés de Tragrove, onde comezou a travesía dese histórico barco-cisterna para honrar a memoria da clase mariñeira represaliada despois do 18 de xullo do 1936; e tamén o foron as do porto do teu amado Grove, a do Xufre da Illa da Arousa e a do porto das Curuxeiras de

Ferrol. *Ardentía*, en terra, era unha excelente carta de presentación da Federación e do movemento asociativo de recuperación e socialización da nosa cultura marítima e fluvial.

Coincidindo co Encontro de Embarcacións 2017, que volve a Combarro, comeza a súa singradura a *Nova Ardentía*. Como faltas ti, querido Luís, que eras o patrón orixinal da embarcación, os novos tripulantes rebautizamos o barco, porque ben sabes que este é costume ancestral nas ribeiras galegas, para marcar ben marcado que xa non é o mesmo equipo quen a tripula e, sobre todo, dirixe. Conservamos co novo rótulo a palabra *Ardentía* precedida do adxectivo *Nova* para que o lector coñeza dous aspectos esenciais: que nas mans ten unha nova publicación (con equipo anovado, con novas colaboracións e contidos etc.) e que esa nova publicación non deixa de ser esencialmente continuadora en espírito da que dirixiches, amigo Luís, porque os tripulantes somos discípulos teus. Ti; co teu xeneroso e sabio labor, deixáchesnos ben marcado o rumbo que debemos seguir. Ti es quen terma do leme da *Nova Ardentía*.

Esperamos que goces con ela e que mandes algún retranqueiro comentario. Saúdos de Emilio, que tanto traballou na sala de máquinas da “vella” *Ardentía* e que nos agasallou con tan excelentes contribucións; e nesa túa particular singradura, arelamos “que os ventos che sexan portantes”, como din en San Tomé, a fermosa viliña mariñeira integrada en Cambados da que tanto gustabas.



Antiga imaxe do pinar de Tragrove, en Cambados



LUÍS REI E A REVISTA ARDENTÍA: UNHA EXPERIENCIA IMPAGÁBEL DE DIVULGACIÓN DA NOSA CULTURA MARÍTIMA E FLUVIAL



Emilio Xosé Ínsua

Isabel G. Avión

Para Luís Rei, in memoriam, con eterna amizade e infinita gratitude polas xeiras compartidas

Preámbulo necesario

A morte do benquerido compañeiro Luís Rei, o 10 de agosto de 2015, fechou inevitabelmente todo un brillante ciclo na traxectoria da revista *Ardentía*, sobre a que imos debuzarnos nas liñas que seguen, a xeito de póstuma homenaxe á memoria do noso inmenso amigo, viva por sempre e para sempre no máis profundo de nós.

Foi el, co seu moito saber, co seu tesoro compromiso e cun mundo de ilusión ao lombo, quen a botou a andar en 2004, quen a comandou durante sete números sucesivos e quen a guiou, ás veces mesmo contra ventos e marés, durante máis de dez longos pero frutíferos anos de travesía.

Da súa man, precisamente, chegamos a enrolarnos nela desde o mesmo intre da botadura e con el tamén acabamos por desembarcar tras a edición do seu sétimo número, en maio de 2013. Hoxe, enrolados de

novo pola directiva da Federación nesta nave de papel para refflotala e emprender novas e ilusionantes travesías na divulgación da nosa cultura marítima e fluvial, nada semella máis xusto nin necesario que botar a vista atrás e levantar carta dos mares navegados por *Ardentía* con Luís Rei ao temón. Oxalá teñamos todos os tripulantes desta *Nova Ardentía*, en último caso, o mesmo pulso firme que tivo Luís e aprendamos a bolinar coma el cos ventos dos imprevistos.

Orixes da publicación

A Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial (FGCMF) ficou constituída legalmente en novembro de 1994, impulsada inicialmente por tan só catro asociacións das Rías Baixas e logo dun proceso de diálogo e posta en común entre elas que arrancou con definitiva forza por volta do Primeiro Encontro de Embarcacións Tradicionais, celebrado en Ribeira en xullo do ano anterior. O obxectivo da nova entidade federativa, entón como agora, non podía ser máis claro: traballar coordinadamente pola conservación, recuperación e revalorización do patrimonio marítimo galego.



Moi axiña esta nacente Federación comezou a diversificar as fronteiras de acción e reivindicación. Organizou, loxicamente, xornadas, conferencias, coloquios e exposicións diversas coa intención de chamar a atención da cidadanía sobre a riqueza do patrimonio material e inmaterial do noso mar e alertar asemade ás autoridades, nomeadamente locais e autonómicas, sobre a delicadísima situación pola que ese patrimonio estaba (e aínda está, infelizmente) atravesando. Tamén desenvolveu ou axudou a levar adiante proxectos de recuperación de embarcacións tradicionais galegas, a vela ou a remo, en diferentes rías e portos. Asistiu, así mesmo, representando a cultura marítima do país, a encontros e xornadas do Mar que tiveron lugar noutras latitudes (Portugal, Cataluña, Bretaña, Euskalherria...). E afrontou, ademais, a celebración, con carácter bianual, de novos Encontros de embarcacións tradicionais, no ronsel do de Ribeira (1993): o II en Coruxo (1995), o III en Ogrove (1997), o IV en Rianxo (1999), o V en Combarro-Poio (2001), o VI na Illa de Arousa (2003), o VII en Cambados (2005), o VIII en Ferrol (2007), o IX en Muros (2009), o X en Carril (2011), o XI en O Freixo-Serra de Outes

(2013), o XII en Cabo de Cruz-Boiro (2015) e, no ano corrente, o XIII en Combarro-Poio.

O primeiro presidente da Federación, o historiador Dionisio Pereira, comentando para o semanario *A Nosa Terra* (29-VII-1993) o xerminal I Encontro de Embarcacións Tradicionais celebrado en Ribeira en 1993, formulaba xa a seguinte pregunta: “E, postos a soñar, ¿para cando na Galiza unha revista viva, popular e rigorosa a un tempo, como a bretoa *Le Chasse-Marée*?”. A resposta definitiva a ese interrogante, con todas as reviravoltas que acompañaron a súa xestación, foi o nacemento en 2004, por persoal empeño de Luís Rei, da revista *Ardentía*.

O precedente inmediato da nosa revista estivo na publicación, sen nome propio, sen formato estandarizado, sen periodicidade fixa e sen equipa estábel de redacción, que promoveu a Federación tras cada Encontro de Embarcacións Tradicionais a partir do segundo, celebrado, como dixemos, en Coruxo en 1995. A idea básica foi a de recoller nesa publicación o que fora o Encontro, o que deran de si os seus debates e actividades e, eventualmente, acoller tamén nas súas páxinas artigos de divulgación e/ou denuncia, ofrecer novas de proxectos levados a cabo polas entidades constitutivas, publicitar futuros eventos relacionados coa cultura marítima, etc.

Así estaban as cousas cando tralo Encontro celebrado en Ogrove, en 1997, a Federación entrou nunha profunda crise, que *a posteriori* se comprobou que non era senón de crecemento. Nesa altura, atopábase claramente desbordada de traballo, non daba superado a media ducia de entidades, carecía de medios humanos, técnicos e económicos, constataba unha e outra vez o limitado efecto das súas denuncias e propostas e experimentaba, para máis *inri*, serios debates e desavinzas sobre o camiño a seguir...

O Encontro de Rianxo en 1999, organizado contra toda esperanza, serviu para reflatar a nave da Federación: clarificáronse obxectivos, ampliáronse progresivamente os efectivos humanos e corporativos (suman hoxe varias ducias as asociacións federadas, aínda que de peso e implantación moi variado), incorporouse a faceta fluvial, abriuse de xeito modélico amplo campo colaborativo con persoas e entidades do Norte de Portugal... Este rexurdir tamén acabaría tendo consecuencias no ámbito publicístico, pois logo



Presentando *Ardentía* no Museo de Ílhavo / Isabel G. Avión



de varias novas entregas asistemáticas das correspondentes revistas dos Encontros de Rianxo (1999), Combarro (2001) e A Illa (2003), a FGCMF decidiu dar pasos para impulsar e soste r dúas publicacións complementarias.

Por unha banda, creou en 2001 a revista *O Apupo*, que nas súas humildes catro ou oito páxinas, dependendo do número en cuestión, con periodicidade irregular, facía as veces de boletín interno da Federación (actividades, convocatorias, divulgación de iniciativas...) e publicaba importantes achegas para a catalogación dos distintos tipos de embarcacións tradicionais dos nosos mares e rías. Diríxiuna o grovense Lino Prieto e nela xogou un papel fundamental Fernández Rei, ambos os dous redactores á súa vez da propia *Ardentía*.

Por outra, partindo do esquema das publicacións que seguían a cada Encontro pero ambicionando ir alén, afrontou a posta en marcha dunha “revista galega de cultura marítima e fluvial”, *Ardentía*, que a diferenza daquelas, contase con nome identificativo, formato estandarizado, periodicidade fixa, equipa estábel de redacción (basicamente, o Grupo Etnográfico Mascato de Cambados, integrado nesa altura por Dionisio Pereira, Lola Varela, Luís Rei, Lino Prieto, Fernández Rei e nós mesmos, máis Ivone Baptista de Magalhães, da asociación Barcos do Norte e directora do Museo Municipal de Esposende) e, o que importa máis, puidese encher desde unha perspectiva plural, interdisciplinar, divulgativa e rigorosa o baleiro existente na produción editorial e xornalística do país a respecto da cultura marítima e fluvial.

O local que fixo as veces de sede da revista e onde nos xuntabamos o consello de redacción foi o Centro Socio-Cultural A Mercede, en Fefiñáns-Cambados, de propiedade municipal. Era, para máis señas, onde desenvolvía o seu traballo habitual como técnico de cultura e bibliotecario o propio Luís Rei. Axudaron a maquetar os números da revista (cunha tiraxe habitual de 1.000 exemplares) profesionais como Ramón Díaz e Raúl Rey Bea e *Ardentía* tivo sempre á man persoas puntualmente colaboradoras como o técnico de cultura vilagarcían Xabier Camba, Xaquín Lores Xocas, o exdirector do Museo do Mar Pablo Carrera ou a xornalista Sole Rei, quen asumiu a vicedirección e a maquetación da revista, en apoio de Luís, a partir do sexto número. Todos afrontamos sempre o traballo desde a total gratuidade, cunhas inmensas doses

de voluntarismo e, ao mesmo tempo e sempre, con enorme ilusión.

Obxectivos da publicación

Sintetizando moito, pódese dicir que *Ardentía*, como revista, baixo a dirección do benquerido camarada Luís Rei, tivo un triplo obxectivo: **Investigar**, isto é, promover a catalogación e o estudo multidisciplinar arredor do mundo da cultura marítima e fluvial...; **Rescatar**, isto é, recoller a memoria viva dos protagonistas da cultura marítima, recuperar elementos perdidos, dignificar no amplo sentido da palabra todo o relativo ás actividades e comunidades relacionadas co medio mariño e fluvial...; e, finalmente, **Divulgar**, isto é, dar a coñecer (e, chegado o caso, tamén reivindicar) os valores e as potencialidades que encerra esa realidade polimorfa e ricaz á que alude o nome da propia Federación.

Estes obxectivos esixían un enfoque xornalístico e de redacción un tanto peculiar e específico, na procura dun non sempre doado equilibrio entre pulsións mesmo contraditorias. Non podía derivar *Ardentía* nunha revista excesivamente especializada nin técnica, como as que poden existir, poñamos por caso, no ámbito da enxeñería naval. Debía atender ponderadamente, tamén si, varios ámbitos específicos (mar e río, pesca e marisqueo, remo e vela, baixura e altura...), áreas xeográficas diversas (desde o Eo ao Lima, mar adiante e río adentro...) e actividades e facetas da cultura marítima moi distintas, con cadansúas peculiaridades, problemáticas e historia de seu. Non podía configurarse, xaora, baixo o prisma único de calquera das ciencias sociais susceptíbeis de interese polo tema do mar, quere dicir, non podía ser só para etnógrafos, nin só para antropólogos, nin só para economistas, nin só para historiadores, nin só para arquitectos e urbanistas, nin só para filólogos..., mais a todos os interesados e interesadas nestas disciplinas amentadas debía saber convocar e interesar, dalgunha maneira.

En síntese, tratábase de facer unha revista de cultura marítima *latu sensu*, o que esixía, para comezar, pluri-disciplinabilidade e variedade de materiais... Había que elaborar unha publicación dirixida a un público heteroxéneo e moi diverso, o que demandaba unha ponderada mestura de rigor e amenidade, partindo sempre da absoluta pertinencia e boa calidade do material. Queríamos ter a capacidade de acumularmos nela estratos de interese e coñecemento de diversa fasquía e

profundidade que puidesen dar satisfacción por igual (ou case) ao mariñeiro ou mariscadora que vía reflectida nas súas páxinas a súa propia vida ou a dos seus devanceiros, ao amante dos barcos, ao simples afeccionado á navegación, ao curioso da arte, da literatura ou do folclore asociados a mares e ríos ou, finalmente, ao estudoso ou estudosa que se aproximase á materia como fonte de investigación desde as máis variadas disciplinas humanísticas e científicas: Etnografía, Antropoloxía, Urbanismo, Arquitectura, Economía, Historia, Filoloxía, Bioloxía, Oceanografía...

Desde logo, *Ardentía* pretendeu, con Luís lúcido e teimoso á fronte do proxecto, ir alén do etnografismo de corte saudoso, da evocativa estampa mistificada sobre os traballos no mar ou do tipicismo propio do postal turístico: falamos de embarcacións, de faenas, de construcións, de trasmallos e de costeiras no Gran Sole non como un exercicio pasatista, autocompracente, edulcorante ou “para a galería”, senón no desexo de contribuír á continuidade do mar e da súa rica cultura asociada, sexa en calidade de despensa e ámbito de traballo, sexa como escenario de múltiples formas, vellas e novas, de lecer.

A revista, nesta perspectiva, quixo constituírse nun espazo para a coincidencia das historias de vida e a creación artística e literaria arredor do mar, dos estudos e catalogacións patrimoniais e os debates sobre o futuro das pescarías e das embarcacións tradicionais. Mares e ríos, barcos e xentes, pasado, presente e futuro, memoria e denuncia, todo coubo na almadraba desta nave de papel botada coa intención de navegar e levantar carta desta parte da memoria comunal galega (galaico-portuguesa, para sermos máis exactos) que resulta irrenunciábel.

Trazos xerais, traxectoria e contidos da publicación

En coherencia cos obxectivos e coas finalidades para as que foi creada, co tipo de público ao que pretendía chegar, coa necesidade de cubrir áreas e aspectos tan diversos, etc., *Ardentía* presentou algunhas características moi propositadas, que pasamos a enunciar.

En primeiro lugar, unha moi coidada edición, impresión e presentación, que se reflectiu nas capas e contracapas sempre artisticamente elixidas para cada número, ben desde a pintura, ben desde a fotografía; no tipo de papel elixido (con satinación, para resaltar a calidade das imaxes e a limpeza do texto); no tamaño

xeneroso da letra; no deseño de titulares; na maquetación a dúas columnas de ancho xeneroso; no tratamento das ilustracións, sempre variado; no emprego de “logos”, encabezados e outros adornos visuais... *Ardentía* quixo actuar como auténtico buque-insignia impreso da Federación e a súa fasquía pretendeu transmitir, desde a pura visualización precedente a calquera lectura, unha imaxe clara, atractiva, de esmero e de traballo artesanal ben feito.

En segundo termo, unha vontade de non ficar confinada, polo contido cando menos, na área exclusivamente galega, abríndose propositadamente á cultura marítima máis potente e internacional que existe na actualidade, a bretoa (por iso hai referencias a eventos que se celebraron en Brest, Douarnenez, etc.) e tamén á cultura marítima do irmán Portugal (de aí, por exemplo, a presenza de traballos en portugués nas súas páxinas feitos por activistas da asociación Barcos do Norte).

E en terceiro termo, unha selección rigorosa pero ao mesmo tempo ampla e plural de textos, que visase asemade a amenidade e variedade do contido e o seu valor divulgativo ou científico. Nesta perspectiva, a revista articulouse en dous grandes campos, un constituído por unha serie de seccións fixas e outro máis heteroxéneo e variábel, que se configuraba arredor do tema elixido para cada número e que se alimentaba eventualmente tamén doutros materiais dispoñíbeis, solicitados ou non.

Esas seccións “fixas” foron, en esencia, estas cinco:

- “A Atalaia”, escrita invariabelmente polo propio director da revista, Luís Rei, e que facía as veces de editorial: comentando retos, denuncias, problemas, esperanzas e actividades da Federación; glossando e presentando o contido concreto de cada número; dando novas ou valorizando feitos acontecidos no mundo marítimo e fluvial; anunciando a chegada dun novo Encontro ou facendo avaliación do xa celebrado; esixindo implicación e dilixencia das Administracións públicas na conservación do patrimonio marítimo; etc.

- “Sino de Proa”, posta en marcha no segundo número pola nosa propia man (asinamos coas iniciais E.X.I.L.) e con puntuais achegas, ademais, de Sole Rei, Xaquín Lores, Luís Rei, Lino Prieto e Fernández



Rei, coa idea de recensionar todo tipo de novidades bibliográficas galegas e portuguesas sobre o mundo dos ríos e do mar, quer desde a perspectiva literaria, quer desde o ámbito da investigación e da divulgación sobre temas relacionados co noso campo de interese.

- “Letras na Almadraba”, posta en marcha tamén a partir do segundo número, coa idea de achegar e rescatar textos literarios de clásicos da nosa literatura que se ambientasen no mundo do mar. Inaugurouse cun relato trágico de Antón Villar Ponte intitulado “Brochazos”, que fora publicado orixinalmente en español na *Revista Gallega* de Galo Salinas. No terceiro número de *Ardentía* apareceron dous relatos do daquela autor homenaxeado no Día das Letras, Manuel Lugo Freire, “Axúdate” e “A illa milagreira”, en tanto no cuarto o reproducido foi o relato “A mariñeira de Quilmas”, de Darío Xohán Cabana, en que se mesturan sabiamente memoria do mar e memoria do terror franquista. No quinto número de *Ardentía* reproducimos un conto de protagonismo mariñeiro obra de Losada Diéguez, que se publicara orixinalmente no boletín *Nós*. Tras unha paréntese da sección no sexto número, optamos para o sétimo por un fragmento da novela *Os probes de Deus*, do escritor e poeta pontevedrés Amado Carballo, en que

o protagonista é un vello mariñeiro encerrado nun asilo, que mata o tempo evocándolle a un compañeiro a súa dura vida de trafegos e navegacións...

- “Pintores do mar”, creada xa desde o inicio da revista para acoller a obra pictórica de artistas galegos, vivos ou mortos, que tivesen tomado o mar e os elementos con el vinculados como fonte e motivo de inspiración: Eduardo Baamonde (Vilalba, 1962), no primeiro número; Conde Corbal (1923-1999), no segundo; Ernesto Goday (1914-2001), no terceiro; Balbina López Santos (Celeiro, 1957), no cuarto; Abelardo Miguel (1918-1991), no quinto, e, tras unha paréntese no sexto número, Prudencio Canitrot Mariño (1883-1913), no sétimo.

- “Entrevista”, sección que a Luís lle pareceu sempre imprescindible para unha publicación que pretendía dignificar e dar testemuño de vida dos auténticos protagonistas da cultura marítima, os homes e mulleres do mar. No primeiro número recollemos a palabra de Ramón Senande (‘Moncho da Maestra’), mariñeiro de Lira-Carnota. No segundo, a de Joaquim Sampaio de Azevedo (‘O Bucha’), bacalloeiro de Castelo do Neiva (Viana do Castelo) e a de Esther Núñez, traballadora da conserva de Ogrove e nai do



Un momento da presentación de *Ardentía* realizada durante o Encontro de Embarcacións Tradicionais de Muros / S. Rei

propio Luís. No terceiro a entrevistada foi Alicia Rodríguez, mariscadora de Moaña, mentres que no cuarto os testemuños corresponderon a Xenxa Rei Cores, regateira cambadesa e nai de Paco Fernández Rei, e mais á derradeira representante da estirpe das “Xulianas”, subhastadoras de peixe na lonxa de Bueu. No quinto número, un dos grandes amigos de Luís, Manuel P. Rúa, técnico de cultura coma el, entrevistou a Miguel López Pérez, de Ares, o derradeiro arpoeiro galego. No sexto e no sétimo, José Manuel Rodríguez Crespo, da Sección Marítima do Instituto de Estudos Miñoranos, fixo o propio con Daniel Pazó Vila, de Nigrán, inventor dos casulos para a carnada das nasas do polbo, e mais con Delmiro Touza, un dos derradeiros pescadores con lancha no tramo navegábel de Castrelo de Miño, antes de o encoro sulagalo en 1969.

Polo que di á parte variábel da revista, xa indicamos que se configuraba arredor dun tema previamente elixido polo consello de redacción, sen que iso levase a desbotar, porén, outro material que non estivese relacionado con ese mesmo tema, sempre que houberse páxinas dispoñíbeis.

No seu primeiro número (xullo de 2004), *Ardentía* centrouse no patrimonio inmaterial, en apoio da candidatura á UNESCO promovida pola Asociación Cultural e Pedagóxica “Ponte... nas Ondas”. Este número inicial tamén cumpriu a función de carta de presentación da delegación galega que acudiu no verán de 2004 ao porto bretón de Douarnenez, de aí a presenza de breves sínteses en francés de moitos dos artigos e traballos contidos no exemplar.

O segundo número (maio de 2005) intitulouse “Barcos e xentes”. Visou achegar traballos que desen conta das variadas tipoloxías de embarcacións que existen nas nosas costas e serviu asemade de carta de presentación do VII Encontro de Embarcacións Tradicionais, que se celebrou en Cambados en xullo dese mesmo ano e no que Luís Rei fixo de inmenso *factótum*.

O terceiro número de *Ardentía* (xuño de 2006) apareceu baixo o lema de “Un mar de memorias”, coincidindo con diversas efemérides de relevancia histórica: o 75 aniversario da proclamación da 2ª República, o 70 aniversario do plebiscito autonomista galego, o 70 aniversario do comezo da Guerra Civil... A revista fíxose eco da travesía prevista para o chamado “Barco da Memoria” e outorgou especial relevancia na súa

composición ás colaboracións que abordasen, desde calquera perspectiva, aspectos relativos ao pasado máis ou menos recente e á impronta que tiñan deixado na nosa realidade actual.

O cuarto número (marzo de 2007) concibiuse como unha homenaxe e reivindicación do papel da muller na cultura marítima e fluvial galega, tantas veces esquecido ou minusvalorizado, e apareceu baixo o título de “O mar tamén ten mulleres” (onde resoa efectivamente a canción do “san cristán de Coímbra”...), nas vésperas do VIII Encontro de Embarcacións Tradicionais, que tivo lugar en Ferrol en xullo de 2007.

O quinto número, armado un tanto ás presas logo dun parón de moitos meses no consello de redacción, tivo como finalidade inmediata a de arroupar o IX Encontro, o de Muros; por iso mesmo non tivo un *leit motiv* específico, ao contrario que o sexto, editado baixo o cunqueiriano verso de “Acolá están as illas...” e dedicado en boa medida, grazas á maioría dos artigos que contén, a retratar desde variadas perspectivas o elenco das illas galegas máis emblemáticas.

No sétimo número, en fin, volveu faltar un motivo unificador, aínda que a búsola dos traballos orientouse maiormente a arroupar o XI Encontro de Embarcacións Tradicionais, que se celebrou en O Freixo-Outes en 2013.

A índole do material que a revista foi acollendo ao longo dos sete números editados baixo a batuta de Luís Rei foi variadísima, podéndonos distinguir, a grandes trazos, os seguintes campos:

- Traballos de corte literario, con reprodución de poemas ou fragmentos de Ramón Cabanillas (nº 1 e nº 5), Mª Victoria Moreno (nº 4), María Mariño (nº 4), Agustín González López (nº 5), Manuel Antonio (nº 6), Francisco Añón (nº 7) e Antón Avilés de Taramancos (nº 7), alén dos textos ofrecidos na sección “Letras na almadraba”, arriba xa enumerados. Nesta epígrafe habería que incluír o traballo do propio Luís Rei “Sobre o leste duro e outros ventos mareiros (Bolinando no mar de Cabanillas)”, editado no sexto número para sumar *Ardentía* ás conmemoracións do cincuenta aniversario do pasamento do autor de *Vento mareiro*, que se desenvolveron durante 2009.

- Traballos de corte artístico, alén dos ofrecidos na sección “Pintores do mar”, con reprodución



de estampas, caricaturas, debuxos e cartaces de Castela (nº 1 e nº 2), Álvaro Cebreiro (nº 3), Fernando Cortés (nº 3), Alberto Murillo (nº 4) e Carlos Maside (nº 7), dunha escultura de José M^a Acuña (nº 3) e dun mapa da costa galega coas embarcacións características de cada ría elaborado por Gondar (nº 2). *Ardentía* procurou enriquecer o acervo visual e gráfico da nosa cultura marítima, combinando na parte ilustrativa pintura, fotografía e debuxo, imaxes antigas e imaxes actuais, elementos de arquivo con materiais de autor ou autora. Polas súas páxinas desfilan instantáneas de Pacheco, Cancelo, Ramón Dimas, José Suárez, José Ínsua, Ruth Matilde Anderson, Sarabia, Eduardo Blanco Amor, José M^a Massó, Ramón Caamaño, Evaristo Mayo, Valentín Roldán, Maribel Longueira, Anxo Abalo, Vitor Mejuto, Lois Rodríguez, Lino Prieto, Sole Rei, Tono Arias, Adela Leiro, Cristina Martín Trigo, Isabel G. Avión, Faustino Gómez Paz, Orlando Viveiro, Manuel P. Rúa, Carmen Bar, Jorge García-Valenciano, Paco Fernández Rei...

Guiada con este criterio, abriu as súas páxinas para a reflexión sobre a obra gráfica vencellada ao mar elaborada por determinadas figuras. Véxanse, nese senso, o artigo de Manuel P. Rúa sobre as fotografías Ruth Matilda Anderson e Anita Conti incluído no primeiro número (“Memorias de mar e cebola”) e o traballo de Carlos Lema sobre o Blanco Amor fotógrafo do mar, presente no terceiro. En varios dos números fíxose reprodución de cartas e planos mariños e no sétimo publicouse un traballo de Sindo Mosteiro sobre a iconografía mariñeira na igrexa de Santa M^a de Caldas de Reis.

- Traballos de corte etnográfico, entre os que destacan diversos contributos para un catálogo galego-portugués de embarcacións tradicionais de río e de mar aparecidos no segundo número da revista: “Fálame de barcos”, polo Grupo Etnográfico Mascato; “As embarcacións fluviais” de Xosé Manuel Vázquez Rodríguez; “Embarcações portuguesas do Minho ao Lima”, de João Baptista e “Facéndolle as beiras ao Miño”, da A. C. María Castaña (Lugo).

Tamén entrarían nesta categoría etnográfica estudos sobre determinadas artes de pesca e marisqueo. Así, Lois Ladra escribiu sobre as “As artes tradicionais da pesca fluvial” (nº 5). Os grovenses Eduardo e Manolo Parada evocaron a arte do rasto no cuarto número, a do xeito no quinto e a das nasas no sexto. Xoán Francisco García Suárez e Ramón Blanco repasaron no

sétimo número a evolución das carpintarías de ribeira en Outes, mentres Bernardo Máiz fixo outro tanto coas motoras da ría de Ferrol (nº 7). O João Baptista lanzou un alegato tan conmovedor como oportuno no traballo “O último resistente da beira do mar” (nº 7), denunciando o apagamento silencioso que estaba afectando ás derradeiras carpintarías de ribeira da nosa costa.

Incluimos aquí tamén estudos sobre determinadas embarcacións (Dionisio Pereira abordou o tema dos galeóns de Arousa no número 2) e achegas para un catálogo dos oficios relacionados coa actividade marisqueira e piscatoria, como as que representan os artigos de Ivone Baptista “Mãos de Mar” (nº 1), “Mulheres do mar português” (nº 4, escrito con João Baptista) e “Mulheres do mar português. As peixeiras de Esposende” (nº 7).

- Traballos de corte antropolóxico, como os que versaron sobre alimentación (Martina Betanzos, nº 1); as normas de herdanza na beiramar (Mariño Ferro, nº 1) ou de pesca da anguía no lago berciano de Carucedo (Onofre Sabaté - pseudónimo do editor Francisco Macías -, nº 3); a especificidade do home de mar (Calo Lourido, nº 1); o folclore mariñeiro (Alberto Barreiro Docampo *Warren*, nº 1); o imaxinario do río Miño (Xosé Manuel Vázquez Rodríguez, nº 1); os barqueiros de Cela, os pasos na Santa Isabel do Miño, o imaxinario do río Narla, as redes e caneiros dos ríos da Terra Chá e as ínsuas do Pai Miño (Orlando Viveiro, números 2, 3, 4, 5 e 6); a sociabilidade mariñeira, o asociacionismo e a distribución do produto da pesca na beiramar galega (Dionisio Pereira, nº 1); as “patifas” e “baleiros” do río Ulla (Emilio Xosé Ínsua, nº 3); os baños na praia a comezos do século XX de mulleres labregas pobres, coñecidas como “poubanas”, “mantidas”, “catalinas” ou “canónigas” (Emilio Xosé Ínsua, nº 4)...

- Traballos de corte histórico, como o que versou sobre a represión franquista no mundo do mar, achegado por Dionisio Pereira para o terceiro número; o que reconstruíu a peripecia do asociacionismo mariñeiro na vila de Sada (nº 6), de Xavier Brisset Martín; o que evocou o naufraxio en Sálvora do buque “Santa Isabel” e o heroísmo demostrado nesa ocasión por varias mulleres do mar (Luís Teira, nº 4); o que retratou a explotación laboral infame a que eran sometidas as mulleres nas barreiras da ría arousá (Dionisio Pereira, nº 4); o que deu conta da epeopea dos mariñeiros ga-



legos de Camouco en augas do Golfo de México (Ernesto López Naveiras, nº 2); o que explicou o rol dos pailebotes no comercio marítimo de cabotaxe na Galiza de hai cen anos (Dionisio Pereira, nº 5); o que repasou o devir ao longo das diversas etapas históricas de illas como Cortegada (Marcelino Abuín, nº 6), Ons (Celestino Pardellas de Blas, nº 6), Arousa (Susana Rial, nº 6) ou as principais illas das Rías Altas (Bernardo Máiz, nº 6); o artigo da nosa propia autoría titulado “O porto de San Cibrao (Cervo) ao longo da historia”, que apareceu no sexto número ou, por último, o titulado “Paisaxes de mar nas vilas medievais de Muros e Noia”, de Pedro García Vidal (nº 7).

Dentro desta epígrafe cabería incluír asemade os artigos sobre a historia da propia Federación, como o que veu lume no sexto número, baixo o título “Vinte anos recuperando patrimonio”, ou o que apareceu no sétimo, co encabezamento: “De Ribeira (1993) a O Freixo-Outes (2013): 20 anos de Encontros. 20 anos de Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial”.

- Traballos de corte económico, como o que versou sobre a problemática da sobrevivencia das carpintarías de ribeira e estaleiros tradicionais no norte de Portugal, achegado por João Baptista ao primeiro número; o intitulado “Realidade e perspectivas do traballo feminino no mundo do mar”, elaborado por Zotes Tarrío, Chas Amil & Villasante, da USC, e publicado no cuarto número da revista ou, por último, o traballo “Un testemuño sobre as mulleres armadoras no mar galego” (nº 4).

-Traballos de corte xurídico, como o publicado por Ivone B. Magalhães (nº 6) baixo o título de “A plataforma para o Estatuto Jurídico das Embarcações históricas e tradicionais”.

- Traballos de corte urbanístico e arquitectónico, como o dedicado por Ivone e João Baptista ás “cambôas de Carreço (Viana do Castelo) no terceiro número; o que versou sobre a historia e evolución do barrio mariñeiro de San Tomé do Mar, elaborado por Martina Betanzos (nº 3); o de Toni García sobre as construcións marítimas da primeira industrialización conserveira (nº 3); o de Santiago Pérez González-Arís sobre o intento de especulación verificado en Cangas arredor dos terreos da antiga factoría de Massó (nº 6) e o de Manuel P. Rúa (nº 7) sobre a mala fortuna, do punto de vista urbanístico-paisaxístico cando menos,

das illas de San Bartolomeu (Moaña), Toralla (Vigo) e San Simón (Redondela).

- Traballos de corte filolóxico, como o estudo sobre léxico de mares e ventos publicado por Francisco Fernández Rei no primeiro número, co título de “Andisías e rutías: mar de mar e mar de vento na Arousa e na Costa da Morte”, ou a recolleita e sistematización de talasotoponimia desde o Miño a Panxón achegado no terceiro número por Roberto Rodríguez e Xosé Lois Vilar Pedreira.

- Traballos relativos ao folclore e á literatura popular, como o que sobre a imaxe da muller nas cantigas mariñeiras elaborou Carme Hermida Gulías para o cuarto número.

- Traballos de divulgación sobre a figura e a obra dos investigadores pioneiros da cultura marítima galega, como Xaquín Lourenzo (‘Xocas’), abordada por nós propios no primeiro número, ou o “sueco de Beluso” Staffan Mörling, sobre o que escribiu Fernández Rei no terceiro.

- Traballos de corte memorialístico, como algúns capítulos das “Memorias” do mariñeiro cambadés Leonor Galiñanes (nº 2), editadas por Dionisio Pereira e Lola Varela; a crónica sobre a exploración dun dos ríos da conca amazónica que o ictiólogo e oceanógrafo galego Mosqueira Manso publicou orixinariamente na revista galaico-venezolana *Galicia* baixo o título de “Navegando polo Río Apure” (nº 2); a recollida de testemuños das mulleres do mar de Ferrolterra e Ortegá realizada por Esperanza Piñeiro e Andrés Gómez Blanco (nº 4); o retrato da vida e peripecia nos barcos de vapor do mecánico mugardés Juan A. Vázquez Pérez, realizado polo historiador Bernardo Máiz para o segundo número; o artigo “A motora dos Canedos (a alma dun barco sempre vive)”, de Moncho Bouzas (nº 5); o traballo “Monte Louro, o monte dos milagres”, de José L. Iglesias García e Manuel Chazo Cores (nº 5); o titulado “Raxó 1951: retrato en cor dun tempo en branco e preto”, de Xaquín Agulla Gómez (nº 5); as “Memorias do Salgueirón”, de Carmelo Parrado (nº 6) e, finalmente, as estampas de vidas mariñeiras que ofreceu Fernando Salgado, co chamativo título de “Un can contoume unha historia”, no número 7.

- Traballos de presentación da localidade que acollería un novo Encontro de Embarcacións Tradi-



cionais e mesmo de adianto das principais actividades e citas a desenvolverse nel ou de resumo do Encontro anteriormente celebrado. A este tipo pertencen artigos como “Abarloamos en Cambados”, no segundo número; “Bolinando para socializar o patrimonio marítimo e fluvial”, que constitúe a crónica persoal de Paco Fernández Rei sobre o VII Encontro, en Cambados (nº 3); o que dedicaron no cuarto número Bernardo Máiz e Arturo Loureiro a presentar o VIII Encontro, que se ía celebrar en Ferrol nese verán de 2007; “Brest 08”, de Fernando Piñeiro (nº 4), salientando que o noso país e os nosos barcos eran convidados de honra nese magnífico e espectacular evento internacional da cultura marítima; “Proa a Muros!” (nº 5), de Manuel García Sendón (da Asociación Mar de Muros) e “Muros e o territorio”, de Fernández Naval (nº 5), dedicados á vila que acolleu o IX Encontro; “Ferrol, mar de amigos”, de Lois Rodríguez (nº 5), facendo crónica do Encontro ferrolán xa celebrado; “A arribada da FGCMF a Brest 08”, de Francisco Fernández Rei (nº 5); as “Crónicas muradás”, de Sole Rei (nº 6); “Carril 2011, ou Do it yourself”, da mesma autora citada (nº 7); e, finalmente, o artigo “Outes por descubrir”, de M^a Paz González López (nº 7).

A *Ardentía* de Luís Rei foi unha revista que gustou sempre moito a moitas persoas, que espertou entusiasmo en non poucos colaboradores e lectores e que chegou mesmo a ser solicitada *ex professo* por Universidades, Bibliotecas e Institucións públicas de diversas latitudes. Agradou decote moito o tratamento da ilustración, o rigor e amenidade dos traballos e a variedade de contidos. Houbo voces, iso si, que, con razón probabelmente, acusaron a publicación de excesivamente virada para a faixa atlántica (Rías Baixas, nomeadamente) ou de centrada en demasía en determinadas concas fluviais (a do Miño, basicamente). Tal desequilibrio, que se intentou corrixir número tras número, respondeu en derradeira instancia ao maior ou menor asentamento da Federación e das entidades que a conforman nos distintos ámbitos xeográficos do país.

Todo isto, loxicamente, lévanos a formular dúas conclusións. A primeira, que houbo, hai e continuará a haber no inmediato futuro un público na Galiza que demanda claramente a existencia dunha revista destas características e temáticas, polo que só cabe animar á Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial para que siga dando vento portante nesa vela. A segunda, que o rumbo que lle imprimiu Luís e os criterios

que manexou á hora de “faenar”, no básico, foron os correctos e axeitados, de maneira que poden servírnos de “posta” fiábel para o equipo humano que confeccionamos a revista a partir de agora.

A *Ardentía* de Luís Rei foi un produto xornalístico e cultural galego de primeira categoría, digno de coleccionarse e que pode parangonarse, sen caermos en esaxero, con outras revistas emblemáticas da nosa historia pola súa calidade, polos seus elevados obxectivos e pola súa mesma prestancia física e visual. Agora que Luís navega polos mares descoñecidos do Alén e que botamos tanto de menos a súa voz amiga e xenerosa, dicilo en letras de molde e solemnemente como o dicimos, nós que tivemos o privilexio de vivir ao seu carón esa fermosa aventura, é a mínima homenaxe que lle debemos. No momento en que esta *Nova Ardentía* zarpa xa sen el a bordo, dedicámoslle de todo corazón este novo esforzo para a divulgación desa cultura de salitre e marusía que foi para Luís, a todas horas, unha bandeira de orgullo e identidade.



Luís Rei no peirao de Tragove, no 2005 / Isabel G. Avión

O MAR, PUNTO DE ENCONTRO



C. M. A Reiboa

Despois de que no 2014 a candidatura do CM A Reiboa para organizar o XII Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia non fose elixida, a Xunta Directiva do club desbotou presentar candidatura para organizar o XIII Encontro. O esforzo fora grande e tocaba mirar para dentro e non para fóra, pero a vida é caprichosa como o vento que rola e fai que teñas que cambiar de rumbo. Ao non presentarse candidaturas para organizar o XIII Encontro no período ordinario a Xunta Directiva de Culturmar abriu un período extraordinario. Nese tempo plantexáronnos ao CM A Reiboa retomar o proxecto presentado en 2014. Era unha decisión complicada, pero recordamos unha frase de William George Ward que dicía *o pesimista queíxase do vento, o optimista espera que cambie e o realista axusta as súas velas*.

Así no CM A Reiboa decidimos axustar as nosas velas, cambiar os nosos obxectivos para os seguintes meses e aceptar o reto de organizarmos o XIII Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia.

Que Combarro é un lugar ideal para celebrar un Encontro é evidente, pola conservación do seu casco histórico e a arquitectura das súas vivendas, que xunto cos hórreos parecen xurdir directamente do mar. Un tecido urbano de pequenas prazas e rúas estreitas conforma un fermoso escenario ou miradoiro de excepción dende o que poder contemplar as evolucións das

máis de 130 embarcacións tradicionais que atearán unha zona de navegación visible dende toda a vila.

Todo isto non sería posible sen a implicación das asociacións colaboradoras, a confraría de pescadores, a asociación de mexilloeiros, o porto deportivo e todas e cada unha das persoas que a título individual traballarán arreo para que o XIII Encontro sexa un éxito. Todo agradecemento nestas liñas será pequeno.

Un dos principais signos de identidade do Encontro é o seu carácter itinerante, cambiando de localización en cada edición. Se ben sería moito máis sinxelo organizar un evento destas características na mesma localidade, facelo así provocaría a perda dun dos seus obxectivos principais: espallar a cultura mariñeira por toda a beiramar galega. Aínda así, exceptuando a edición celebrada en Ferrol, o Encontro non se celebraba ao sur da Faxilda dende o ano 2001, cando o V Encontro tivo lugar en Combarro. Estamos, pois, diante da segunda ocasión en que o Encontro se celebre nesta localidade, algo que ao CM A Reiboa nos fai sentir orgullosos, pero que tamén nos enche de responsabilidade para tentar que se cumpran as expectativas.

Tendo en conta que o Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia se vai convertendo edición tras edición na gran festa do mar e dos ríos de Galicia, non podíamos deixar de pensar que un Encontro non podía



celebrarse de costas ao resto dos colectivos ligados ao mar. Así, nesta edición queremos dar presenza e relevancia aos pescadores, mariscadores, mercantes, afeccionados e militares. No mar todos nos encontramos, todos queremos o mar e todos somos iguais ante a súa grandeza. Por iso o lema co que traballamos é “O mar, punto de Encontro”.

Aínda asumindo a evolución do Encontro, non podemos esquecer as premisas coas que se iniciou en Ribeira no ano 93 do século pasado, cando se xuntaron 39 embarcacións, moi lonxe das máis de 130 que se inscribiron en Cabo. Así nolas recordaban na revista do II Encontro:

Revitalizar e impulsa-la construción e utilización das embarcacións tradicionais do noroeste peninsular; e máis especialmente as de Galicia, como elementos motivadores de un público que paseniñamente e de xeito xeral vive dando as costas ó mar; factor común da vida da meirande parte dos nosos devanceiros.

Dar a coñece-la variedade e a riqueza etnográfica que cada pobo, cada vila e cada familia aporta ó mapa mariño da nosa comunidade a través das súas embarcacións, aparellos, artes, etc.

Potencia-lo recoñecemento a unha comunidade como a galega que de sempre existiu cara ó mar e alén do mar como patria de grandes mariñeiros e navegantes.

Amosar ás novas xeracións os coñecementos, habilidades e invencións dos nosos antergos na súa loita cotiá co mar como elemento sustentador omnipresente no seu quefacer determinando comportamentos e xeitos de vida de seu.

Aglutinar e mostrar ó publico os traballos e proxectos daquelas asociacións e grupos humanos que dende algún tempo veñen desenvolvendo neste eido da cultura tradicional galega.

Así como anuncia-la existencia da Federación Galega pola Cultura Marítima, de recente creación. Expoñer alternativas novas de actividades baseadas no intercambio de informacións entre diferentes xeracións, diferentes pobos e diferentes xeitos de comportamento social.



Saíndo do porto de Poio/ Manuel Barreiro



Barcos no mar de Poio, no 2009 / Mjo Meneau



O peirao, ategado de embarcacións / Mjo Meneau

Suscita-la curiosidade, o comentario e o debate naquelas persoas alleas a este campo cultural tentando de actualizalas e sensibilizalas cara un futuro cada vez día máis incerto.

O Encontro ten que ser un elemento de reivindicación da Cultura Marítima e Fluvial, das súas embarcacións, das súas ferramentas e materiais, dos seus usos e costumes... Ten que ser tamén o escaparate onde se amose o traballo de recuperación destes elementos que fan os particulares e as asociacións, para así sensibilizar o público en xeral e as administracións en particular da importancia da defensa, recuperación e valorización destes elementos patrimoniais.

Se ben levamos feito moito traballo e avanzado moito, aínda nos queda treito para chegar ao recoñecemento que esperamos. A creación das Mariñas Tradicionais, no que o CM A Reibo e Combarro foron pioneiros, e o recoñecemento das peculiaridades das embarcacións tradicionais como ben a protexer, así como os saberes precisos para a súa construción e conservación, son temas nos que se está a traballar da man das administracións, o que nos fai observar o futuro con esperanza, pero sen deixar de ser críticos cando é preciso.

Agardamos que entre o 29 de xuño e o 2 de xullo de 2017, Combarro sexa a capital da cultura mariñeira, que sexamos quen de cumprir as expectativas dos participantes, pero tamén desexamos ser capaces de espertar conciencias, mover vontades e xuntar esforzos no recoñecemento e posta en valor das embarcacións tradicionais e da cultura asociada a elas.

Boa proa!



2009: navegando coas velas enchidas / **Mjo Meneau**



Unha instantánea no peirao de Poio / **Mjo Meneau**



Naves amarradas, nunha imaxe de 2004 / **Mjo Meneau**



Barcos no mar de Poio, 2009 / **Mjo Meneau**



FURTIVOS



Paco Souto (1962-2017): poeta e percebeiro. *In memoriam*

José Manuel Casal

A percebeira é unha illa
A illa ten nome de peixe esquivo
E os homes van

A lanchiña que os leva é de pau de laranxo
A lua é unha laranxa apodrecida
A lua debuxa cadaleitos nas furnas
De entre os mortos nascen percebebes

Os ollos vagos non ven
Son as mans acoiteladas as que cachean os tetos
a rapa áxil

E logo a lonxa
E a viaxe à Coruña ou Madrid
E o prato na mesa
E o sal na boca

Ese sabor a sal na boca
Como se a morte viñese cada nove ondas

Do libro *Fado* (Letras de Cal, 1998).



PERCORRENDO A HISTORIA DA ILLA DE TAMBO

Lino J. Pazos

Tan preto e tan lonxe!, Tambo é unha desas illas nas que nunca pasa nada, ou polo menos esa é a sensación que teñen os veciños das dúas beiras da ría que tódolos días a contemplan na súa acougada quietude; parece que a illa quedara á marxe da Historia que fixo que a bisbarra se convertese nun amoreamento de casas e un sen fin de estradas que serpean por tódolos lados ¡pero equivócanse! A illa de Tambo deu moito que falar, e se queremos coñecer a súa traxectoria, terémonos que remontar á noite dos tempos...

Milagres arredor da Illa. O Arcanxo San Miguel

Cando o bispo de Braga (Tambo pertencía a esa diocese) se atopaba embarcado no mar Océano, aparecéuselle o arcanxo San Miguel, manifestándolle unha e outra vez, que *“en un sitio del mismo mar Océano e isla que por su eminencia se llama Tumba, fundase una iglesia a su nombre; que quiere se le venere en el piélagos como se le venera en el Monte Gárgano... Mandando abrir los cimientos de la iglesia en un sitio en que se hallase un toro atado y que el ámbito de aquella fuese cuanto el toro haya pisado...”*

Dito e feito, o bispo desembarca na praia Area da Illa e comezan as obras, pero *“dos enormes e inamovibles*

rocas impedían la obra, necesitando la intervención del arcángel que, apareciéndosele a un hombre le ordena separe aquel estorbo, el cual, como si de ningún peso fuese, las maneja y las retira...”

A ermida (posteriormente construírías o mosteiro) quedaría baixo a advocación do arcanxo, denominándose *San Miguel in perículo Maris*.

Pero aí non terminan os milagres do arcanxo, pois con motivo da festa que tódolos 18 de outubro se celebraba na illa, para facilitar que os veciños puidesen acceder comodamente a ela; *“se retiraba el agua dos veces, apareciendo un istmo al ir y al volver el pueblo que concurre a ella”*. Pero velaí, que unha muller que esperaba un fillo, demorouse ó tempo que *“las aguas recobraban el dominio de sus territorios, las olas la sepultaban en el mar...”*; San Miguel, atento como sempre ós requirimentos dos seus fieis, *“hizo que las aguas formasen alrededor de su cuerpo una bóveda cristalina bajo la cual vino al mundo un precioso niño...”*

San Froitoso

O Padre Yepes di que San Froitoso despois de fun-



dar o mosteiro de Poio (San Martiño) trasladouse á illa de Tambo onde erixiu unha ermida no ano 528. A tradición conta que Froitoso atravesou o mar ata a illa de Tambo a bordo dunha lancha en compañía dos seus discípulos, desembarcando nela; pero cando se deron de conta, a barca, ó subir a marea, afastábase da praia sen que os frades puidesen collela; entón Froitoso (a partir de agora San Froitoso), despois de rezar na area, dirixiuse por riba das ondas ata a lancha e retornou con ela á illa.

Santa Tramunda

Segundo o Padre Yepes, a Virxe puido morar en diversas ocasións nun eremitorio dependente do Mosteiro de San Martiño, que se construíra na illa. Sabedes daquel berro do poeta *“la ría de Pontevedra / ve mil moros en la costa.../ isla de Tambo y Combarro / ven sus hórreos sin mazorcas / ven sus graneros sin grano / ven cautivas a sus mozas...”* A doncela de Poio foi secuestrada polos mouros e levada a Córdoba, onde pasou a formar parte do harén do Califa, pero unha noite Santa Tramunda apareceu milagrosamente no mosteiro de San Martiño, de Poio, sa e salva de todo mal.

Sir Francis Drake

Nos primeiros días do mes de xullo de 1589, Francis Drake, que xa fora nomeado Sir pola raíña Isabel I de Inglaterra o 4 de abril de 1581 a bordo do *Golden Hind* e que atacara a cidade de Vigo e os seus arredores (illa de San Simón incluída) destacou unha ducia de barcos (entraran na ría de Vigo 193 buques) cara á Tambo, coñecedores da existencia dun mosteiro e dunha fonte onde facer augada sen contratemplos: *“los soldados que venían en la armada de la Reina de Inglaterra, saltando a la isla, la destruyeron y arruinaron claustro y celdas, y asolaron la iglesia, no dejando nada en pie... Entonces los herejes acuchillaron los santos... e imágenes de aquel puesto; que éste es el fruto del Evangelio de Calvino y sus discípulos...”*

Durante este ataque xorden dúas accións que pasarán á historia popular: unha, a aparición da imaxe da Virxe de Gracia (a ermida xa estaba baixo a súa advocación) que sería recollida polos mariñeiros de Combarro, que a entronizarían na capela da Renda e que aínda hoxe existe (unha reprodución da orixinal), e a conversión da auga da fonte de San Miguel en milagrosa por ter limpadado a súa espada o propio Drake (considerado como arquipirata polos veciños) des-



Os restos do mosteiro xorden entre a vexetación

pois de acoitelar os santos (parece ser que os monxes abandonaran o mosteiro a tempo).

Luís de Góngora

Este poeta do século XVII recrea na súa obra a ría de Marín, dedicándolle á illa de Tambo un poema que comeza: *“yace en el mar, si no continuada/ isla mal de la tierra dividida / cuya forma tortuga es perezosa...”*

Visita do Padre Sarmiento

Na súa viaxe a Galicia efectuada ó longo do ano 1745, Sarmiento aborda a illa de Tambo o nove de setembro, quedando fascinado da feracidade do seu solo e describindo unha serie de plantas das que, segundo documentos do seu puño e letra, dicía: *“en lo que anduve de la isla vi muchas plantas que no había vis-*



Ruinas da ermida





Abrigo onde as embarcacións recalaban para facer augada

to en otra parte...” (endemismos). *“Habas bravías; herbas de becerra; perexil do mar; espíela de caba-leiro; cebola do mar; toxos de meigas (máis pequenos e rastreiros que os de terra); cardos; borrajas bravías; fúncho bravo; trobisco; codeso; carnabazas; chicoria”*. En canto á barrilla de Murcia, Sarmiento apunta *“que es famosa y exquisita para todo... no hay mejor terreno para sembrar muchísima y con cosecha que la isla de Tambo. Higueras; parras; malvas; cálce-mos... de todo hay en la isla (remata o sabio) y sien-do tan fácil de andarse...”* Contade que daquela non había eucaliptos e que os campos eran traballados ou polo menos atendidos polos veciños de Combarro.

Os comentarios eloxiosos sobre a illa atópanse en numerosas publicacións do século XIX: *“...cañavera-*



Fonte de San Miguel; repárese na figura gravada enriba do dintel

les, arbustos frutales, maleza de tojo, sarza y laurel, en cuya llanura y peñascales contiguos, los cazado-res hallan siempre de blanco a sus tiros, infinidad de conejos y de liebres”,

Outra nota de prensa datada o 4 de marzo de 1866 di: *“surcada por extensos caminos y espacios paseos donde las alamedas de acacias, plátanos y castaños alternan con jardines, huertos y campos de plantas medicinales...”*

O propio Mendizábal (o da desamortización de 1839) recollía unha prohibición de extraer pedra da illa, e aclaraba que estaba deshabitada e que producía herba e leña.

A Fonte da Illa

E xa que falamos da fonte da illa, sabede que a auga brotou por obra e graza do mesmísimo arcanxo San Miguel... xa que, cando se estaba construíndo a igrexa, necesitábase auga e a illa carecía por completo dela; *“a insinuación del arcángel, hieren una peña viva, la horadan, y resulta un copioso manantial...”* que dende aquela é coñecida como a Fonte de San Miguel, que figura en tódolos Derroteiros (onde se indican os puntos onde fondear, etc.) como lugar axeitado para facer augada os barcos.

Considerada milagreira dende ese primeiro momen-to, moitos veciños acudían á illa na procura da auga que curaría os seus males, consolidándose esta crenza despois de que o mesmísimo Drake, como xa vimos, limpou a súa espada nela logo de profanar os santos lugares...

O ancoradoiro preto da fonte, que se utilizaba e uti-liza, ó socaire da Illa, para resgardarse dos nortes, tamén tivo que pagar a súa cota de naufraxios, e ata presenciou un combate entre un corso inglés e un par de barcos españois que acabaron no fondo da ría, un afundido e o outro incendiado ó non poder ser apresado como botín polos anglosaxóns.

O tesouro de Benito Soto

Aínda queda xente que cre que o pirata pontevedrés Benito Soto vendeu parte do seu tesouro en Pontevedra e levou o resto cara á Coruña para embarcarse de novo no *Defensor de Pedro* e ir a Xibraltar, onde despois de embarrancar o barco e ser detido sería axustizado; pero a verdade é que eu non coñezo a ningún



galego que fose tan tolo de non deixar unha boa parte da fortuna a bo recaudo no seu país ¡por se acaso retornaba algún día!

O 15 de abril de 1828 o *Defensor de Pedro* bota a áncora ó abeiro do Cabalo de Bueu, pero na seguinte xornada emenda o fondeo e pasa a bota-la áncora ó SW da illa de Tambo, ó resguardo do vento norte, e preto da fonte de San Miguel, onde fai augada. A min non me cabe a máis mínima dúbida; alí, na illa, acubillado (nas inmediacións da fonte, ou na cova das Pombas...), está soterrada boa parte do tesouro que Benito Soto roubou pola forza nos barcos que asaltou en pleno Océano.

¿Onde...?, pois non o sei, pero o día que na illa se realice un completo estudo arqueolóxico (aquí entraría o soño de Blanco Freixeiro, que de seguro atoparía petróglifos como os de Mogor) podería aclararse o enigma.

O Lazareto

En 1839 o Concello de Marín, velando polos intereses



Pedra Furada

dos seus cidadáns, remitía un curioso escrito a “Su Majestad la Reina Doña María Cristina” no que expoñía os seus puntos de vista sobre a próxima instalación dun lazareto en augas do sur de Galicia, argumentando as dificultades de San Simón e San Xulián: “*pues bien Señora; la naturaleza próvida ha provisto ya la*



O interior do antigo edificio do lazareto

necesidad con la isla de Tambo en la ría de Marín. Para entrar en esta ría y llegarse a la isla de Tambo, sea el tiempo más crudo que imaginar se pueda, no necesita práctico...”; a epístola continua enumerando as bondades desta localización en detrimento das outras posibilidades baralladas dende o Goberno de España.

Pero habería que esperar ata 1865 (e sempre con polémica) para que comezasen as importantes obras que se levarían a cabo na illa, aproveitando en moitos casos as edificacións, arruinadas, que había nela.

Problemas irresolubles coa administración central levaron ás páxinas dos periódicos locais un sen fin de protestas, amén das consabidas rifas cos de San Simón, pola proximidade de ambos lazaretos. O 14 de novembro de 1879, catorce anos despois de comezar a súa andadura, o lazareto de Tambo pecharía definitivamente as súas portas, quedando abandonado.

O Cárcere

En 1889 é o Concello de Pontevedra o que solicita sexa atendida a súa proposta para a construción dunha penitenciaría militar en Tambo, intercedendo perante Montero Ríos para levar a bo porto a idea; e é grazas a ese intento por levantar un cárcere en Tambo

que temos unha completa descrición da illa naqueles anos, redactada polo Comandante de Enxeñeiros Polícarpo Castro e o médico Emilio Hermida.

Neste inventario figuran as construcións que quedarán do lazareto (pechado había escasos dez anos), tipo de materiais para a construción que se podían extraer, camiños, vereas e un pormenorizado estudo da fonte de San Miguel; pero as 50.000 pesetas orzamentadas para comezar as obras en Tambo nunca chegarían...

Os propietarios

A comezos do século XIX a illa era propiedade de cincuenta e tres veciños de Combarro (e os seus arredores) que se repartían o terreo en parcelas iguais, como puiden comprobar no Arquivo de Poio, non quedando reflectido neste Concello ningunha compravenda destas posesións, que eu saiba; o listado comeza co nome de Agustín Vidal e remata co de Vicenta Otero.

Pero, non se sabe como, en 1880 aparecen como propietarios da illa de Tambo, Eugenio Montero Ríos, Valentín García Escudero e Francisco Arosa González, cedendo os dous primeiros a súa propiedade para a construción da Penitenciaría da que falamos anteriormente, e pagando ó terceiro dúas mil cincocentas pesetas pola súa parte (un quinto da illa). Ó final, pa-



O faro que se alza en Punta Tenlo



rece ser, os cartos para pagar ó señor Arousa tivo que poñelos do seu propio peto Isidoro Martínez, Alcalde de Pontevedra, dado que as arcas pontevedresas non contaban con liquidez suficiente.

Como o cárcere non se construíu por falta de orzamento, a illa retorna ós seus donos, pero nos seguintes documentos que manexei, datados no ano 1901, figura como propietario en exclusiva da illa de Tambo o político Eugenio Montero Ríos, que solicitaba ó Concello de Poio lle outorgase a Constantino Arda, que desempeñaba o cargo de vixiante na illa, o título de Garda particular xurado, requisito necesario para que o home puidese ir armado; por certo, era natural de San Pedro de Cervás, Concello de Ares, A Coruña.



Edificacions en Tambo

O Faro

O intenso tráfico que había na ría de Marín/Pontevedra nos comezos do século XX, e a visita a Marín en 1911 de parte da flota británica, foron o acicate que determinou a decisión, longos anos posposta, de levantar na Punta Tenlo o faro de axuda á navegación, moito antes de que se construíse o crebaondas que delimitaría definitivamente a navegación nese tramo da ría/río e o posterior (cegado) do porto de Pontevedra que deixou de ser operativo para barcos de determinado calado...

A Armada na illa

O paso da propiedade (como sempre sucedeu con estes predios practicamente indocumentados) a mans da Armada debeu acontecer durante a II Guerra Mundial, ou nos anos posteriores á inauguración da Escola Naval Militar de Marín, instalándose nela un destacamento que custodiaba a illa e a polvoreira construída a pouca distancia do antigo lazareto.

Ata un campo de aviación pretendese instalar na illa, á que habería que achazar, segundo se pode ler nun escrito datado o 2 de novembro de 1951 “*autorizando a D. Luis Ponce de León para que colabore en el anteproyecto de pista de despegue y aterrizaje de aviones en la costa noroeste de la isla de Tambo...*”

Como podedes comprobar, a illa de Tambo non quedara á marxe da Historia¹...

¹ Para saber máis desta enigmática illa, pode verse o libro PAZO PÉREZ, Lino: *Recordando a Thalavo* (Deputación Provincial de Pontevedra, 1996) e a documentación existente no Arquivo Histórico da Deputación de Pontevedra, no Municipal de Poio e no Arquivo “Defensa e Guerra” do Museo Provincial de Pontevedra.



Cartel na illa de Tambo

MEMORIA DAS ÚLTIMAS EMBARCACIÓNS MARIÑEIRAS DE VELA EN COMBARRO E NA RÍA DE PONTEVEDRA

Rafael Vallejo Pousada e Andrés Dacosta Paz

Sostiña Basil Greenhill en 1962 que poucos obxectos prácticos creados polos humanos eran tan espectacularmente belos como un barco de vela sucando as augas. Coincidimos con el. Beleza e carácter práctico son dous trazos que caracterizan este tipo de navegación. Hoxe identificamos as velas co deporte náutico. Pero a navegación deportiva con veleiros é só unha pequena parte da historia da navegación a vela, un case abrir e pechar de ollos.

En todos os continentes, salvo en Australia, as velas usáronse desde a antigüidade, en todo tipo de embarcacións, ben se tratase de balsas ou de barcas de troncos, de barcas de coiro ou cestería ou, está claro, de embarcacións de táboas. Debemos ter en conta que durante case 5.000 anos este tipo de barcos de táboas foron, coas súas velas, os principais medios de traballo e transporte na pesca, o comercio, as comunicacións marítimas, a exploración e as guerras.

Barcos, velas e canóns explican a supremacía mundial que adquiriu Europa nos séculos da Idade Moderna. En pouco máis dun século, a partir do XV, portugueses e españois primeiro, holandeses e ingleses despois, sentaron as bases para a hexemonía global europea; o instrumento do que se valeron foi o galeón armado, creación da Europa atlántica no curso

dos séculos XV e XVI. Como sinalou Carlo M. Cipolla, “o galeón armado foi quizá a expresión máis dramática da superioridade tecnolóxica-económica” da Europa daquel período histórico. Entón, aproveitando con eficacia a combinación da enerxía inanimada do vento e a enerxía química da pólvora, só un puñado de homes en mar aberto convertíase practicamente en invulnerable. Os portugueses comprobárono nos mares orientais. En 1513 o almirante portugués Afonso de Albuquerque escribíalle, desde o océano Índico, todo orgulloso ao seu rei Manoel I: “con só avistar a nosa chegada, os barcos dos indíxenas desvanécense na nada, e ata os paxaros fuxen”.

Non queremos, con todo, falar aquí de imperios, nin de grandes rutas marítimas, de aventuras coloniais ou da revolución nos barcos e nas velas que permitiron captar máis vento e, por tanto, máis enerxía para unha Europa atlántica en expansión ultramarina, para unha Europa a toda vela, poderíamos dicir. Non. Imos facelo do Atlántico, si. Pero deste Atlántico máis próximo, que se converte en enseada, en val fluvial afundido no mar, en ría, arredor de Vigo, Cangas, Pontevedra e Marín, Bueu, Combarro, Portonovo ou Raxó, ás vilas arousás do Grove, de Cambados, de Vilagarcía, Rianxo, Ribeira ou a Póboa e, algo máis ao norte, de Porto do Son, Portosín, Noia ou Muros,... Queremos



falar do mar noso, máis próximo, máis plácido tamén. E dos seus homes e das súas mulleres, que o contemplaron e contéplano, que o viviron, que extraeron del os seus mariscos e os seus peixes, a riqueza natural que lles permitiu vivir e subsistir. Que o navegaron en modestas embarcacións, en botes, en faluchos, en chalanas, en traíñeiras, en lanchas do xeito, movidas todas elas polas únicas enerxías dispoñibles: a dos seus músculos e o seu sangue; e, a enerxía invisible aínda que sempre perceptible do vento, unhas veces ameazante e mesmo destrutora, outras amable, plácida e benfeitora.

Homes e mulleres, ventos e mar, barcos e velas, forman parte íntima da historia da Galicia atlántica e litoral, modelan ou dan forma ao que poderíamos denominar o seu ADN tradicional. Como tales, constitúen parte do seu patrimonio etnográfico, cultural, fixado nas imaxes do gravado, da pintura, da fotografía ou do cinema, e mesmo da primeira televisión. Si. Porque o vento - a atención á forza ou ao sentido do vento -, as velas e os barcos mariñeiros de vela estiveron presentes ata hai case nada nas nosas rías, nos nosos pobos, ata a década de 1950 en localidades como Combarro, formando parte moi principal dos seus instrumentos cotiáns de loita pola subsistencia, isto é, do seu modo de vida. Formando parte, aínda hoxe, da memoria viva, as últimas das memorias vivas, de homes e mulleres que, como Vicente López (Visente o de Loira), Vivencio Piñeiro ou Carme a de Valentín, navegaron a vela desde as augas tranquilas de Combarro ata as máis bravas das nosas illas, entre Cies e Sálvora, pasando pola frecuentada de Ons, en cuxo Sínulo paraban os de Combarro coas súas barcas de remos e velas. Ou fixérono dentro da ría, ata Pontevedra para vender a pesca, ou ata Marín para o mesmo ou para comprar peixe de altura e revendolo no peirao de Combarro, ou para mercar xurelos, alá polo mes de outubro, para salgalos e pasar o inverno.

Había quen compraba unha “medida” ou dúas deste peixe azul, que se salgaba nas adegas, nalgúns almacéns, nos salgadoiros (artesas) e nos píos de salgar, como os que había nos baixos da casa que compraron Pilara a Codela e o seu marido Manuel, na rampla de San Roque, a unha muller chamada A Sarxenta, que emigrou á Arxentina. Aquelas salgaduras eran unha das reservas para o inverno. Estamos ante unha práctica de auto-abastecemento. Pero houbo dos que tamén fixeron esta mesma operación, nos anos coren-



Combarro no número 241 da revista *Vida Gallega*, 1924

ta, nos cincuenta e mesmo nos sesenta, cun afán comercial, como xa viña facéndose polo menos desde a Idade Media. Mercar e salgar peixe para revendolo. Fíxoo, por exemplo, Faustino o Leste, que vivía na rúa do Mar, á beira da “Casa do Sal”, que está enriba do muro costeiro de Combarro, que se enchía ata o teito, ata as tellas, co sal transportado a este efecto para as salgaduras de peixes e de porcos, outra das socorridas reservas alimenticias.

Faustino o Leste ao que, ao parecer, retratou Carlos Maside en 1952, con dous grandes xurelos nas súas





A traíneira *4 Hermanos*, un dos últimos barcos a vela de Combarro (1950)

mans, cando o pintor santiagués afincado en Vigo pasou unha tempada en Combarro. Se llo preguntas a Antonio o de Selia, que era neno entón, cóntacho con todo luxo de detalles. Acórdase ben porque Maside viviu na casa da súa nai, Celia, e el foi un dos nenos que axudou a transportar ata unha pequena furgoneta os numerosos apuntamentos e cadros que o pintor realizou durante a súa estadía estival-outonal no pobo. Localizamos moitas desas pinturas, pero non o retrato de Faustino cos xurelos nas mans. O que conta Antonio respecto diso é, con todo, de todo crédito. Entre outras razóns porque en outubro de 1952, cando se salgaban aqueles xurelos, o pintor residía en Combarro, deixando constancia das escenas do marisqueo, da trasfega dos barrís con motivo da vendima e doutras moitas escenas cotiás dun pobo que vivía entón como case sempre vivira, pendente da vida que emerxía todas as mañás coa saída do sol e os primeiros barcos, de remos e vela ou de motor a gasolina ou gasoil, que chegaban ata o peirao da Rúa.

Outro Leste, José Benito neste caso, era un home mañoso, con boa man para armar aparellos de pesca



Barcos en Combarro, entre a vela e o motor, 1955

e montar velas. Vivencio Piñeiro sabe que unha das operacións delicadas na montaxe dunha vela era equilibrala. Pois ben, segundo el, José Benito era moi mañoso neste labor; por iso é polo que máis dun propietario de embarcación a vela encargáballe esta faena. A tea das velas podía ser comprada en Pontevedra ou en Marín. Nos anos corenta e nos cincuenta, en Marín había unha familia de protestantes de “nome raro”, os Aghustín, composta duns cinco irmáns, que vendía velas moi ben feitas, segundo Vicente o de Loira. O pai de Vicente, Manuel López (o de Loira), comprárala a eles para a súa traíneira, denominada *4 Hermanos* en recordo dos seus catro fillos, o máis pequeno dos cales, Vicente, era o único residente en Combarro nos anos 1950. O señor Manuel emigrara a Estados Unidos na década de 1920. Alí, en Galveston, Texas, pasouse varios anos na sala de caldeiras dun remolcador. Regresou, parece ser, coa crise económica que seguiu ao *crack* de 1929, e volveu desaparecer “cando o da Guerra civil”. Unha vez aquí, cos aforros feitos, comprou aquela pequena embarcación de remo e vela, que, como outras traíneiras de Combarro, dedicábase á pesca con boliche, e á do xeito, “cando tocaba”. O salto da vela ao motor deuno en 1955, no momento en que outros dos seus veciños xa deran ou estaban a dar este mesmo salto. O motor comprárono en Ribeira. Era unha máquina italiana da casa Fiat, de catro tempos, a gasolina.

Outro dos que deron aquel mesmo salto da vela ao motor foi Jesús O Casaliño, que empezou cunha chalana, logo fíxose cunha traíneira para a pesca do xeito, como outras traíneiras de Combarro, e finalmente comprou un barco de motor. Tamén Antonio O Calvo tiña un barco a vela, que era o *Teresa*, que substituíu por outro de tracción a motor, o *Lola*. Tamén tiñan barco motorizado Andrés O Bartoliño, nomeado o *Brisa*; Ricardo O Cordieiro tiña o *Mucha*; Ñisque, que posuía o *Teresita*, que logo pasou a Juan O Quico; o Sr. Vitor, que pescaba no *Sin Nombre*; o de Santos no *María Luisa*; José Fontán o Moxeno, e algúns outros máis.

Vicente, o fillo de Manuel o de Loira, lembra que a aparición dos motores a gasolina e, sobre todo, os motores a gasóleo, particularmente os Pazó, que perdían moito aceite, trouxeron consigo un efecto non desexado: as verteduras de graxas e carburantes ao mar. Xurdían así, con esta “motorización” mariña, os primeiros sinais de contaminación marítima. Vicente



lembra as aves acuáticas enzoufadas por estas primeiras emisións contaminantes. Atribúe a elas a redución de especies como os araos nas augas internas das rías.

Tamén lembra Vicente a navegación a remo e a vela... Ao seu xuízo, a posición xeográfica de Combarro, ao fondo da ría, e a tradición do remo, explican a fama de bos remeiros que tiveron sempre os combarreses, da que quedou memoria gráfica en películas como *Botón de Ancla* (1947). E acórdase vivamente da navegación a vela e da técnica desta navegación. E así che fala “do pau e a vergha, e da vela que leva 2 ou 3 metros na amura, enghanchada na proa do barco, a alma ou así, e de que esa vergha é máis largha que o barco, e que sae pola popa para fora, e que cando se desarmaba a vela, se poñía todo desarmado na ghallada. O pau tiña 2 ou 3 posicións, seghun o vento, tiña cuñas feitas de madeira, e tamén unha pegha, a estagha. A tea ghardábase nun saco e metíase, con moito agarimo, debaixo da tilla, non fora a ser que se mollara”.

Os relatos de Vicente ampliáanse ao traballo das mulleres como regateiras, enriba do Peirao da Rúa, coas súas patelas ou cestas na cabeza, como Pilara a de Pilarita, as Maduras, Avelina a da Paca, a Mallona do Covelo, Balbina Esperón ou Carolina Pérez a Rosqueta. Lembra igualmente como el e o seu irmán maior, Manolo, levábanas por mar ata Portonovo a comprar peixe, cobrándolle algo polo transporte, así como as lanchas para “ir á borra”. Estas eran embarcacións dedicadas case en exclusiva á compra de sardiñas aos xeiteiros, que estas mulleres do mar abrían, para vendelas así, lañadas, sen tripa, porque se conservaban mellor. Tamén había mulleres xeiteiras, poucas, que pescaban sardiña nas augas inmediatas ao pobo, “no Lodo”, case diante do peirao. “Carme a de Valentín, subliña Vicente, sempre andou ao mar, co seu marido Reiner Requejo, en chalana ou no barco familiar, o Tiburón”.

Os testemuños de Vicente de Loira, transmitidos á beira da súa muller Julia, que o segue con atención e completa as súas palabras, esténdense como memoria viva de toda e cada unha das faenas, das facetas mariñeiras dun pobo como Combarro, que, como a maioría dos do noso litoral, non se entenden sen a pesca, sen os aparellos, sen os barcos que fan posible navegación e a extracción dos froitos do mar. Desde os seus algo máis de oitenta anos, os seus relatos teñen a frescura, a verdade do vivido. Nestes relatos,

máis que nas historias eruditas, están os mellores libros que son os libros da vida experimentada, sentida e, agora retida, adherida ás engurras do corpo e do tempo. Do tempo pasado que non foi necesariamente mellor, pero que foi o tempo que nos fixo. O que nos transportou ata hoxe. Con esa mesma prestancia, quizais, con esa mesma beleza, coas que se desprazan os barcos de vela polo mar. As súas son algunhas das últimas memorias do mar dos remos e das velas. Do mar de sempre.

Estas liñas só quixeron trasladalas ata hoxe, ata as xeracións presentes, esperemos que con esa mesma cadencia comfortable coa que as velas abertas ao vento do noso mar desprazaban os barcos que ata non fai moito formaban parte da paisaxe humanizada destas impresionantes rías nas que nos tocou vivir. Por fortuna.



Vicente o de Loira e a súa muller Julia retratados por John Nettis (1981)



Alberte Reboreda

A bacía do curso baixo do Miño vén sendo obxecto de valiosos estudos asinados por especialistas como Eduardo Méndez Quintas¹, Rosa Villar Quinteiro² e Martínez Lombán³, entre outros.

Xacementos como o do Cabrón (Arbo), Portomaior (As Neves), o das Pedreiras (Valadares, Monção) e As Carbalhas (Remoães, Melgaço), estes últimos escavados parcialmente ao longo deste último verán, son, en palabras de Méndez Quintas, autor de *As ocupacións achelenses das terrazas medias da conca baixa do río Miño* (revista *Gallaecia*, nº 27, 2008), “pequenas xanelas que nos permiten comprender un instante da vida de poboacións humanas de hai miles ou centos de miles de anos (de especies diferentes a nosa), nunha época na que éramos un animal escaso e moi vulnerable, que habitaba un ecosistema totalmente hostil”.

E é que o Paleolítico é un período no que o ser humano apañaba froitos e cazaba corzos, cervos e incluso paquidermos e osos cavernarios, unha alimentación altamente proteica que, secasí, non lle permitía ter unha esperanza de vida superior aos 30 anos. Investigadores como Juan Luis Arsuaga (*La Especie Elegida*, 1998) cren que os neanderthais, que vivían en grupos nómades, serían moi móbiles e as súas estancias en covas e abrigos como o que aquí presentamos, limitadas no tempo.

Da man de Serxio Domínguez Estévez, veciño de Salvaterra de Miño (O Condado), tivemos acceso a unha serie de ferramentas talladas sobre cantos rodados de cuarcita localizadas a nivel superficial nun xacemento paleolítico inédito: O Penedo dos Ladróns, na parroquia de Fiolledo, un enclave que fai de límite natural entre esta freguesía e as de Pesqueiras e San Lourenzo de Salvaterra.

1 Véxase o traballo colectivo en que participou: *Valoración preliminar del yacimiento paleolítico de Portomaior, As Neves, Galicia. Zona Arqueológica 7*, José Manuel Maíllo-Enrique Baquedano (Editores), 2006; e o traballo Fin de Máster na UNED da súa autoría (2012-13) *La cuenca del río Miño en el contexto del poblamiento achelense de la Península Ibérica: un estado de la cuestión*.

2 Véxanse, por exemplo, os seus traballos *A propósito de las industrias líticas de la costa luso-galaica: algunas reflexiones para su interpretación*, na revista *Zephyrus* nº LVII: 1-23, 2004; e *Datos finales del yacimiento achelense de Portomaior, As Neves, Pontevedra*, na revista *Gallaecia*, nº 30, pp. 53-66, 2011.

3 Seu é o traballo, en colaboración con Rosa Villar Quinteiro, *Primeras ocupaciones humanas en el noroeste peninsular: la prospección de As Neves (Pontevedra)*, na revista *Gallaecia*, 31, pp. 5-16. 2006.

Este do Penedo dos Ladróns é un xacemento inédito situado no curso baixo do río Miño, a 2'6 Km. lineais do río, nun abrigo natural conformado por grandes moles graníticas (altura máxima 167 msnm) situadas no monte comunal de Fiolledo, en concreto nas coordenadas UTM 543007, 4661599. Trátase dunha elevación situada a unha altura media de 150 msnm, localizada a 400 m ao NE da aldea de Codesás. Unha primeira aproximación a este xacemento inédito publicámola recentemente en prensa (*Faro da Cultura* do 19.1.2017).

Este novo xacemento paleolítico explícase a partir da súa proximidade ao río Miño e pola súa vinculación ao afloramento granítico do Penedos dos Ladróns, que operaba como abrigo natural.

Entre as ferramentas achadas neste xacemento podemos destacar catro cantos tallados monofaciais.

O primeiro podería ser definido como “machado de man”, aínda que esta denominación non é exacta, xa que tamén actuou como pico, como evidencia a observación do seu gume cortante. Pensamos que pode considerarse unha ferramenta de funcionalidade múltiple: cortar, golpear, extraer raíces... As súas medidas, segundo a pauta de F. Bordes (1988), son as seguintes: Lonxitude máxima: 12,8 cm; Anchura máxima: 12,1 cm; Anchura no punto medio: 11,6 cm; Espesor máximo: 5,3 cm; Peso: 963 g.

O segundo canto foi realizado a partir dunha lasca. Atendendo á análise das súas zonas terminais activas,



De arriba abaixo e de dereita a esquerda, os catro cantos tallados monofaciais achados no xacemento aos que fai referencia o texto

presenta dúas funcionalidades moi claras. Por unha parte, o fío, con clara vocación cortante á vista dos retoques que presenta por ambas caras. Pola outra, o borde dereito, rematado en punta, que presenta evidencias de ter sido utilizado como fendedor. Se atendemos á silueta do útil, esta tende a trapezoidal. Trátase dunha ferramenta asimétrica na medida en que o eixe morfolóxico divide o biface en dúas partes case iguais, se ben o eixe da peza aparece claramente escorado cara a esquerda, borde que presenta maior volume e dimensións. As súas medidas, segundo a pauta de F. Bordes, son estas: Lonxitude máxima: 9,2 cm; Anchura máxima: 10,1 cm; Anchura no punto medio: 9,1 cm; Espesor máximo: 3,5 cm; Peso: 214 g. Temos ante nós, xa que logo, un útil de mediano formato que, desde o punto de vista tecnolóxico, pode definirse como unha ferramenta traballada de forma arcaica con retoques realizados, por ambos lados, no seu amplo fío cortante. Estes pequenos retoques, dirixidos a optimizar a capacidade de corte, contrastan coas grandes extraccións paralelas da zona basal da peza, destinadas a tomar comodamente o útil. Por todo isto esta talla do Penedo dos Ladróns podería mesmo ser definida como unha raedeira de dorso adalgazado (ambos bordes están retocados, pero só un, o que está máis coidado e é máis regular, actúa como fronte funcional); en calquera caso, trátase dun útil lítico multifuncional, que actuou como fendedor, como raspador e como coitelo.

O terceiro dos cantos amosa evidencias claras de uso como fendedor e/ou morteiro. Este útil foi realizado a partir dun núcleo de cuarcita extraído, ao igual que os anteriores, das ribeiras do río Miño. A cara A, que presenta unha zona de reserva máis reducida, presenta un córtex do canto rodado orixinal, con tres grandes extraccións na zona basal que permiten tomar ou asir o útil con facilidade. A cara B loce un córtex máis amplo que a cara A debido a que o plano de percusión ou de fractura das extraccións da zona basal foi realizado a partir da face principal. A silueta do útil tende a ovoide, aínda que con caras aplanadas. As súas medidas son estas: Lonxitude máxima: 9,8 cm; Anchura máxima: 11,1 cm; Espesor máximo: 5,9 cm; Peso: 340 g.

Por último, o cuarto canto tallado tivo tamén uso como fendedor e/ou morteiro para machucar raíces e foi realizado así mesmo a partir dun núcleo de cuarcita procedente das ribeiras do río. A zona

terminal presenta un redondeado natural (provocado pola rodadura fluvial) e desenvólvese de forma lixeiramente apuntada. A silueta orixinal deste útil lítico tende a ovoide, aínda que con caras aplanadas. As súas medidas son: Lonxitude máxima: 7,9 cm; Anchura máxima: 9,7 cm; Espesor máximo: 5,95 cm; Peso: 238 g.

A variedade tipolóxica dos útiles líticos prehistóricos é ampla e existen varias sistematizacións ao respecto. Os útiles do Penedo dos Ladróns son ferramentas características do Paleolítico inferior e a súa evolución tense sinalado como indicio cronolóxico da industria achelense europea, a mesma que caracterizou os útiles recollidos na desembocadura do Miño que estudou, entre outros, Álvarez Blázquez en 1949. Este achelense progresará cara a formas cada vez máis planas, simétricas e estandarizadas, con fíos cada vez máis rectilíneos. Durante o Paleolítico medio manteranse os bifaces, aínda que en menor porcentaxe e asociados ás industrias de lascas musterienses.

Xunto coas covas (Eirós, Valdavara...) e os asentamentos ao aire libre (Porto Maior, As Gándaras de Budiño...), os abrigos naturais como este do Penedo dos Ladróns ou o recentemente descuberto en Santa Lucía (Astariz, Castrelo de Miño) son hábitats prototípicos dos neanderthais arcaicos ao longo do Paleolítico Inferior, un período da prehistoria datable entre o 200.000 e os 300.000 anos antes do presente no que as únicas ferramentas dispoñibles eran as que lle proporcionaba a natureza, neste caso os cantos rodados das terrazas fluviais do Miño, un río que vertebra unha boa parte da vida humana do que hoxe é Galicia ao longo de toda prehistoria.



Situación do xacemento respecto dos lugares con achados coetáneos próximos



TRAÍÑAS, XEITOS, TRAIÑEIRAS E TARRAFAS A RENDIBILIDADE INDUSTRIAL CONTRA A CULTURA MARIÑEIRA

Xavier Brisset Martín

Os anos entre as Guerras de Cuba e a Primeira Mundial, foron determinantes para a pesca galega. Tanto na altura como na baixura, tomáronse determinacións que condicionaron o futuro, é dicir, o noso presente, sendo o máis transcendente o intencionado desprestixio e marxinação da cultura mariñeira tradicional. Neste artigo centramos o tema no golfo Ártabro.

A conexión dos camiños de ferro dende A Coruña (1883) e Vigo (1885) con Venta de Baños, é dicir, con Madrid e o resto do Reino español, abriu importantes mercados ao pescado fresco galego. Esta nova demanda supuxo un maior esforzo pesqueiro na plataforma galega e no interior das rías.

En Artabria, os valentes mariñeiros de Mugar dos, utilizando faluchos a vela e remos, con 18 tripulantes, capturaban ao palangre ollomol, congro, pescada... compartindo caladoiros, a partir da década dos 90, cos vaporíños de Bouzas e Marín que, tamén ao palangre, facían base na Coruña nos meses fríos. Para alistar os anzois mercábanlle as sardiñas ós xeiteiros. A maior consumo das prazas responderon con máis unidades de pesca e máis postos de traballo, respectando as tecnoloxías tradicionais e incorporando aportacións autóctonas pouco agresivas, como os vaporíños.

Na baixura, que pescaba no interior das rías, eran as compañías de traíñas e os xeiteiros quen fornecían a salgados, conserveiros e fresqueiros exportadores das sardiñas, xurelos, xardas e bocartes que demandaban. Eran técnicas moi antigas. Tamén xávegas e boliches, tiradas desde terra, daban traballo estacional ós labregos da beiramar, que participaban na colleita das sardiñas.

Por tanto, a cultura mariñeira, definida ao longo dos séculos, foi quen de dar resposta, de xeito sustentable, ao reto da nova demanda. Os coñecementos que compartían e a autorregulación que asumían, permitíalles rendibilizar a riqueza do noso mar sen acadar os niveis da sobrepesca.

Isto non quere dicir que non houbera contradicións e mariñeiros despreocupados, como eles chamaban ós que miraban só polo que lles interesaba hoxe a eles e non polo de todos. Lamentable proba disto é que nos anos oitenta, xunto ao tren, tamén chegou o uso da dinamita na pesca. Sempre perseguida e denunciada, esa práctica dunha minoría clandestina resultou imposible de erradicar.

Pero, en contrapartida, pode dicirse que a maioría dos mariñeiros sabían que a súa interacción co medio de-



Tarrafa eumesa, 1920 / R. Santamaría, *Diccionario de pesca*

bía ser regulada polo ben de todos. E como magnífica proba disto pode citarse a clara conciencia dos mugardezes contra a utilización das artes de arrastre. Seguindo ao pé da letra as regulamentacións seculares de impedir o arrastre dentro das rías, solicitaron a extensión da prohibición aos caladoiros que eles visitaban. No 1889 un armador vigués armou a primeira parella de arrastre a vapor de Galiza. Tras ser expulsado das rías Baixas, probou fortuna no golfo Ártabro, encontrando unha rexa oposición nos pescadores. No arquivo municipal de Ferrol consérvase a correspondencia que os armadores dos faluchos e a veciñanza de Mugar dos dirixiu ao ministro de Mariña, utilizando de correo ao capitán xeral do Departamento, solicitando a prohibición desas prácticas extractivas.

Entre os argumentos contra esas artes “que crean alarma y originan la ruina de los pueblos” destaca que capturaban indiscriminadamente “toda clase de peces, aún los más diminutos” e que asolagarán os mercados durante uns anos ata que finalmente “abandonarán la industria por haber aniquilado con los aparatos de destrucción las hasta ahora inagotables fuentes de riqueza pesquera”. A prohibición evitaría que centos de mugardezes fosen “obligados a emprender en masa el triste camino de la emigración, pagando un horroroso tributo a la miseria después del no menos consolador que rinde anualmente a los mares”.

Este escrito, asinado por centos de mugardezes o 2 de novembro de 1889, foi atendido, quedando freada a introdución deses aparatos de destrución nas augas galegas. Ese era o sentir dos mariñeiros e mesmo do Ministerio da Mariña, que naqueles anos xestionaba os temas de pesca. En 1898 aprobou o *Reglamento para la pesca con parejas del bou* no que ofrecía favorecer toda aquela que se realizase lonxe das ribeiras

patrias. O que traducido á realidade das pesqueiras hispanas de finais do XIX quería dicir que: recoñecendo a eficacia e rendibilidade da pesca por arrastre, podía e debía realizarse na costa marroquí, pero atendendo ao dano que causaba na rexeneración dos recursos, quedaba prohibida na plataforma peninsular. Sen dúbida, hipocrísías colonialistas aparte, uns e outros sabían perfectamente o que había e como regular a actividade extractiva.

No 1901, os palangreiros mugardezes, tras tres décadas fornecendo os novos mercados, querían dar un paso máis no seu florecente e sustentable negocio matinando vender directamente ás Castelas. Nada facía presaxiar o sinistro final das súas expectativas.

En outubro de 1902 apareceron os primeiros bous franceses (vapor, casco de ferro, cámara frigorífica e redes de arrastre con portas) varrendo pola plataforma, rompéndolle os palangres a faluchos e vaporíños. As protestas chegaron ó Parlamento pero o Goberno non quixo afrontar un incidente diplomático, acubillándose en que as augas internacionais comezaban a tres millas da costa, e polo tanto, non podía prohibir o arrastre na plataforma. Como solución autorizaron a que arrastrasen tamén os galegos.

Así comezou a pesca de arrastre galega. Investidores terrestres importaron, de segunda man, bous ingleses e franceses. No ano 1906, A Coruña contaba con vinte bous, sendo o peirao máis modernizado do Reino. Pola súa banda, a flota de vaporíños palangreiros reconverteuse en parellas de arrastre.

Técnica e tecnoloxía industrial na baixura

Así como a locomotora é a icona da primeira revolución industrial, e o bou de arrastre a vapor é da pesca de altura industrial, para a pesca de baixura debe escollerse a rede de cerco con xareta, inicialmente utilizada dende unha traíneira a remos e posteriormente dende unha tarrafa a vapor.

Tradicionalmente, para capturar as sardiñas na colleita anual de setembro ata febreiro, nas rías galegas utilizábase o cerco real, que era unha compañía dun cento de pescadores que unían seus panos rectangulares nunha inmensa rede de máis dunha milla. Transportada por un galeón acompañado na manobra por unha ducia de embarcacións, estendían a rede fronte o cardume e ían rodeándoo lentamente ata que, cerca-



do, desprazaban o conxunto ata unha praia onde facía fondo. Virando e virando, facían círculos concéntricos, fixaban con rizóns e a sardiña quedaba atrapada. Durante varios días recollíana con salabardos. Pola complexidade da operación e o número de quiñóns a repartir esixía a máxima eficacia. O traíñón viña sendo o mesmo pero coa metade de participantes e a traíña, aínda máis pequena, armábase cun galeón e tres ou catro lanchas. Destas traíñas, a finais do século XIX, existían máis de duascenas na Galiza.

Tamén era antiquísima a utilización dos xeitos, que se deixaban á deriva entre o axexo e o amanexo. Técnica tan primaria que semella do neolítico. Destes había cinco mil, sendo a terceira parte nas rías ártabras.

Competían tamén polas sardiñas as xávegas e bolicheas, que viñeran ao Levante dende o Mediterráneo central sobre o 1725. A súa eficacia motivou unha expansión migratoria dos pescadores valencianos cara a Cataluña e Andalucía. A mediados do XVIII chega-

ron a Galiza, encontrando gran oposición pois era de arrastre. Provocou a 1ª guerra pola sardiña que finalizou co compromiso de utilizalas sempre dende terra, nas postas marcadas, e nunca dende embarcación. Limitaban así o efecto destrutor do fondo mariño a unha porcentaxe reducida do interior das rías.

Con estas ferramentas tecnolóxicas e as regulacións correspondentes, as rías galegas eran quen de fornecer da metade do peixe salgado consumido no Reino e atender á demanda dos conserveiros e fresqueiros exportadores, ata que un factor externo rompeu o equilibrio.

As Guerras de Cuba, Puerto Rico e Filipinas mobilizaron a uns 250.000 mozos peninsulares que, segundo as previsións dos mandos, tiñan no rancho, varios días da semana, unha ración de sardiñas salgadas ou en conserva. O resto dos días tocáballes touciño. Na práctica, a cada un foille segundo a sorte que tivese, dándose o caso de que houbo alarma social pola fame



Rampa do peixe no ano 1900 / Arquivo Municipal da Coruña

que pasaban... pero si quedan testemuñas de que o último que se lles acababa eran as sardiñas.

Estas necesidades da intendencia militar motivaron pedidos extraordinarios que os fabricantes de conserva e almacéns de salgado debían atender con menos homes, pois polo menos dez mozos por parroquia estaban en filas. Con toda seguridade o calendario das entregas debía ser estrito, polo que o sector entrou no que podemos denominar “economía de guerra”. Así, a cultura mariñeira tradicional quedou supeditada ás necesidades patrias.

Estas urxencias posibilitaron a entrada nas rías de Vigo e A Coruña das primeiras traíñeiras, importadas do Cantábrico con tripulación incluída, que utilizaron, por primeira vez na Galiza, o cerco con xareta.

Como novidade tecnolóxica era tan sinxelo como xenial. Un cable que corría por toda a parte baixa da rede, chamada pedreira por levar as pedras ou chumbos que a mantiñan horizontal ao fondo. Unha vez feito o cerco, tiraban do cable e o cardume quedaba embolsado sen escapatoria, polo que melloraba espectacularmente a eficacia do cerco. Saían pola mañá,

facían un lance, descargaban e volvían a saír pola tarde. Previamente cebaban con raba, que eran ovas de bacallau importado de Noruega. Eran os que máis mataban cando había e algo collían cando non había.

No 1898, tras da derrota militar e a repatriación dos superviventes, os pescadores tradicionais encontráronse con que os conserveiros e salgadeiros preferían seguir fornecéndose das novas unidades, polo que quedaron sen os mellores clientes. Comezaron as protestas e a 2ª guerra pola sardiña, que nas rías Baixas foi extraordinariamente dura e no golfo Ártabro estivo mediatizada polo posicionamento inequívoco dos políticos monárquicos da quenda, a prol do método industrial. Tanto o marqués de Figueroa, do partido conservador, como Juan Fernández Latorre, do partido liberal e os xornais afíns, respectivamente *El Noroeste* e *La Voz de Galicia*, deron as costas ás reivindicacións maioritarias e facilitaron a imposición dunha lexislación que violaba os principios seculares da cultura mariñeira tradicional. Na baixura e na altura, tanto nas rías como nos caladoiros da plataforma. Pode dicirse que unhas poucas persoas alleas ao sector decidiron apostar e impoñer unha nova relación



Galeóns e lanchas do xeito, nunha imaxe de 1890, aproximadamente / Arquivo Municipal da Coruña



do mariñeiro ártabro co medio natural. Esta interacción estaba condicionada pola rendibilidade esixida polos investidores terrestres que seguían o principio industrial de pescar máis, en menos tempo, con menos homes. Despreocupáronse polas consecuencias da sobrepesca, xa que vían no mar “una inmensa e inagotable mina que asegura su bienestar y prosperidad” en cita textual do editorial de *La Voz de Galicia* do 22 de agosto de 1903.

No 1905, comezou a última etapa desta 2ª guerra pola sardiña, cando apareceu a primeira tarrafa a vapor que utilizaba tamén o cerco con xareta, pero tres veces meirande. Comezou entón o Conflito da ardora, por ser esta a técnica de pesca que utilizaban. De novo políticos e xornais puxéronse a favor da última novidade e a lexislación foilles favorable.

Os feitos axiña deron a razón a aqueles mugardeses que escribiron ao ministro en 1889. Os mariñeiros ártabros que non atoparon traballo nos vapores, sumáronse á marea emigratoria dos labregos galegos. O lado bo é que moitos participaron nas asociacións de emigrantes que dende Bos Aires, La Habana e Nova Iorque, fixeron posíbel a construción e dotación de numerosas escolas laicas que destacaron nas Mariñas como faros pola modernización da Galiza.

O caso é que mentres dende A Guarda ata Fisterra, o cerco con xareta foi expulsado a tres millas fora de puntas, nas Mariñas foi permitido na ría de A Coruña e prohibido só na ría de Sada, é dicir, quedaba reservada para a pesca tradicional o interior desa ría facendo unha liña de exclusión para o cerco con xareta entre Punta Coitelada e Seixo Branco. Nos seguintes anos a lexislación foi trasladando esa liña cara o interior. Primeiro entrou na ría ata o Castelo de Ares – Punta Lourido, e no 1914 ata o Castelo de Redes – Punta Louseira. Así, afogado contra a ponte de ferro de Pontedeume, morreu o que puido ser un extraordinario santuario da pesca tradicional.

Mentres, os mariñeiros da Costa da Morte, acosados polas motoras das rías Baixas e polas tarrafas ártabras, solicitaron a prohibición do seu uso nas súas augas. Entón o goberno ordenou unha misión científica ó Instituto Oceanográfico que dirixiu o seu director, Odón de Buen. Realizada no verán de 1916 concluíu cun informe favorábel ás tarrafas e o cerco con xareta. Daquela quedou desautorizada toda oposición.



Tripulación parella de arrastre *Mardomingo* nº5 / Biblioteca Pontedeume

Cen anos despois, a salvación das rías pasa por salvagardalas da contaminación e decláralas santuarios onde reintroducir paseniñamente a pesca artesanal. Hoxe pode ser útil lembrar que ese proceso de destrución non era inevitable, senón que foi consciente e intencionado, que a imposición dunha lexislación que violaba os principios da cultura mariñeira tradicional foi posíbel pola cobertura dunha ideoloxía que, tras da bandeira de civilización e progreso, animaba á explotación descontrolada dos recursos, e que houbo persoas e poderes que miraron só por uns beneficios particulares e ignoraron o tremendo custe social e natural que provocaban. E, sobre todo, que só foi posíbel polo silenciamento e marxinação dos que sabían que era o camiño equivocado.



Vaporinos, 1908, aproximadamente/ Arquivo do Reino de Galicia

AS PAISAGENS DO SARGAÇO DO NORTE DE PORTUGAL



Ivone Baptista de Magalhães

Introdução

As comunidades do litoral, do sul ao norte de Portugal, e aqui prolongando-se pela Galiza, desenvolveram ao longo dos tempos diversas atividades que interligavam os trabalhos agrícolas com os marítimos. Dessas atividades destaca-se a pesca do pilado, um pequeno caranguejo que se deslocava em cardumes à superfície perseguindo as sardinhas, (também conhecido por mexoalho, patêlo e patilado) e a apanha do sargaço (algas) que eram ambos usados como fertilizantes das terras agrícolas (adubos).

Histórica, etnográfica, económica e socialmente, as fainas do sargaço e do pilado conviviam frequentemente nas mesmas pessoas, que ora apanhavam sargaço ora pescavam o pilado. Estas atividades agro-marítimas vão ser ao longo dos últimos 300 anos a atividade económica mais característica e importante nas comunidades atlânticas no norte de Portugal e na Galiza. Por volta de 1960 a pesca do pilado entra em decadência, pela escassez do crustáceo, quase levado à extinção com a sobrepesca. Ao abandono da apanha do pilado seguiu-se o abandono da apanha do sargaço. Apenas resistiram a esta mudança algumas comunidades agro-marítimas.

Como caso de estudo escolheu-se a comunidade agro-marítima de Apúlia, no concelho de Esposende, por ser a única que no norte de Portugal ainda se mantém fiel às tradições, nas tecnologias, na agricultura, no folclore e artesanato locais em torno do sargaço.

Não esgotando o assunto, este trabalho refere-se ao norte de Portugal, no território atlântico compreendido entre os rios Douro e Minho, onde as comunidades costeiras desenvolvem uma agricultura totalmente dependente do sargaço, sendo verdadeiramente os “Lavradores do Sargaço” os responsáveis pela conquista das dunas marítimas para a agricultura, modificando definitivamente a paisagem natural, literalmente transformando-a em Paisagens do Sargaço.

O sargaço

O sargaço ou “argação” (no centro e sul conhecido por “limos”) é o nome dado às macro algas marinhas, que crescem abundantemente na penedia afogada junto à costa, e que as tempestades no mar (as maresias) desde o final da Primavera e até ao final do Verão arrancam à pedra, onde vivem e proliferam como florestas de algas. Popularmente conhecidas como “taborra”, “taborrão” e “borrelha”, a estas algas de grande por-



te juntam-se as pequenas algas, com destaque para a “alga perlada”, popularmente reconhecida pelo nome de “guita”, vocábulo para “dinheiro”, pois eram muito valiosas no século XX, particularmente nos anos de 1950 – 1980, altura em que se multiplica a sua procura pelo “agar-agar”, uma substância obtida a partir das algas, principalmente para a hidrofilição industrial (gelatina utilizada em produtos alimentares em pó aos quais basta juntar água ou leite, revolucionando a alimentação de lactentes, entre outras) e cosmética farmacêutica.

As mareas são responsáveis pela morte das algas, cortadas pela raiz ou arrancadas pela violenta pancada do mar, sendo depois durante os dias que se seguem a cada episódio de marés, arrojadas às praias, onde dão á costa abundantemente, ficando a apodrecer na beirada das praias com um cheiro característico. Estas algas eram recolhidas pelas populações locais com fim a ser utilizadas como fertilizante na agricultura, usadas em bruto ou depois de secas ao sol.

As algas eram recolhidas tradicionalmente, enriquecendo as comunidades humanas do litoral com o adubo natural, cuja utilização nos campos agrícolas, sobretudo nas “maseiras” remonta ao século XIV neste território. Na documentação histórica esta atividade de recolha ou “apanha do Sargaço” foi tão importante economicamente que sobre ela recaía impostos e tributação.

A apanha do sargaço fazia-se nas praias e implicava a sua secagem ao sol, pelo que a atividade de recolha privilegiava as praias com grandes extensões de areia e de dunas, onde se colocava o sargaço a secar. Talvez isto explique porque a sul a partir de Lisboa, onde a praia é frequentemente em arribas rochosas, esta atividade não tivesse obtido o mesmo sucesso que se lhe reconhece no norte de Portugal. De Julho a Agosto a atividade do sargaço era tão importante na Nazaré e Vieira de Leiria que influenciava a própria pesca, preferindo os pescadores trabalhar durante esse período para os lavradores. Mas é no norte de Portugal que a apanha do Sargaço ganha redobrada importância, sobretudo após 1880, quando se passa a aproveitar as dunas marinhas para a agricultura (campos em maseira).

A apanha e utilização do sargaço no norte de Portugal está registada documentalmente desde o século XIV, com o Foral de D. Dinis em 1308 para a Póvoa de



Unha muller ocupada nas faenas de recollida de algas

Varzim, mas é nos “artefactos” que encontramos a área de maior concentração de registos, chegando até final do séc. XX, nos quais se incluem para além das “alfaias do sargaço”, também as “casas de mar” e os “barcos” com destaque para os “Barcos de fundo de prato”.

A atividade sargaceira regia-se por um conjunto de ferramentas e tecnologias de caráter artesanal e pré-industrial, ainda que envolvesse milhares de pessoas durante a época do sargaço (meses de Maio a Setembro) e resultasse em produto económico muito valioso. A fama do sargaço seco ao sol para “adubar” convenientemente as terras da batata e do milho justificava a sua valorização económica.



Sargaço amoreado sobre a area dunha praia do norte de Portugal



O sargaço debí secar ao sol

No final do séc. XIX vários inquéritos nacionais sobre o estado das pescas, das indústrias e da agricultura, registam a crescente importância de uma zona em particular na região norte, zona de contacto e intercâmbio de influências tecnológicas, fortemente marcadas pela proximidade, caso de Canidelo, Angeiras, Mindelo, Vila do Conde, Caxinas, Póvoa de Varzim, Aguçadoura, Apúlia, Fão, Marinhas, Castelo do Neiva, Cais Velho Darque, Praia Norte, Amorosa, Carreço, Afife, Vila Praia de Âncora e Moledo.

As tecnologias pré-industriais do sargaço

A atividade de Sargaço constituía uma “faina” de carácter agrícola, com um ciclo de vida próprio, que ocorria na época quente, de Maio a Setembro, e que obrigava a recursos próprios, sendo desempenhada por lavradores abastados que recrutavam para o trabalho da apanha do sargaço outras pessoas (criadagem e jornaleiros).



A atividade do sargaço influenciava a própria pesca

Eram donos da casa abrigo (barraco do sargaço) onde viviam durante a faina (cerca de 4 a 5 meses pelo menos) e eram donos do carro de bois, do barco e das alfaías e utensílios do sargaço. Esta panóplia de instrumentos era classificada quanto à forma de captura ou “apanha” tal como na pesca, de onde vinha a maior influência tecnológica.

Assim, no sistema de redes, destaca-se o “galhapão”, no sistema de dentes a “graveta” e no sistema de transportes, a carrela ou “padiola”. Por andarem frequentemente dentro de água, os “sargaceiros” vestiam roupa típica, feita de burel de lã branca, dita “branqueta”, que os mantinha quentes durante a faina. Tradicionalmente as tarefas de maior porte físico eram desempenhadas por homens (no barco, no galhapão, no foicinhão) e as menos pesadas ou menos perigosas eram destinadas às mulheres (padiola e graveta).

As comunidades desenvolveram uma arquitectura tipicamente “sargaceira”, com as populares “casas em forma de barco”, viradas sempre de frente ao mar, também conhecidas por “casas de mar”, que eram barracas em pedra vã, cobertas em telha de barro ou em madeira recoberta de placas de pedra de xisto (ardósia), só com um portão grande para passar o barco virado ao mar, para facilitar a manobra de “varar” em seco o barco. Normalmente eram construídas no alto das dunas primárias e montadas em banda, encostadas umas às outras, reforçando assim o abrigo e a segurança.

Nestas barracas guardava-se durante o inverno o barco e demais utensilagem do sargaço. O sargaço por sua vez, já depois de seco ao sol durante alguns dias no Verão, era enrolado em “mantas de sargaço” e levado em carros de bois para as terras do interior, e frequentemente vendido a outros lavradores, muitas vezes lavradores com terras a mais de 20 quilómetros de distância. Os carros de bois eram dotados de caniço de vime para fazer o transporte e o sargaço era depois guardado junto aos campos agrícolas para ser usado como fertilizante ao longo do Inverno. Guardava-se fora de casa em “mêdas”, em forma de casa em miniatura. Cada mêda era feita de camadas sucessivas de sargaço, apertadas e seguras com estacas de madeira, até atingirem altura suficiente para serem cobertas com telha de barro ou placas de xisto, ficando assim protegidas da chuva e vento até serem necessárias para enriquecer as sementeiras do milho e da batata, da cebola e do alho, e das couves e repolhos,



contribuindo para o sucesso de cada ano agrícola nas terras do interior.

Tradicionalmente a apanha do sargaço só se fazia de duas formas: a pé a partir da praia (dentro ou fora de água) ou a bordo de barcos, usando sempre um conjunto de alfaias provenientes do mundo agrícola mas adaptadas ao mundo marinho, como foi o caso do “galhapão”, espécie de camaroeiro gigante com que recolham as algas, nalguns sítios conhecido por “redenho” e “rodafole”, ou do “encinho” aqui convertido em “graveta” ou “gaiteira” totalmente em madeira, para que os dentes não ferissem inadvertidamente alguém, pois durante os picos da apanha amontavam-se várias pessoas a colher o sargaço num mesmo espaço e se os dentes fossem metálicos um simples arranhão por descuido provocaria graves infeções.

Em metal era proibido, no entanto o engenho dos sargaceiros levou á invenção das “ganchorras” (espécie de encinho de metal) e do “foicinhão”, uma foice de grande tamanho em ferro, com um cabo em madeira com mais de 3 metros.

Estes instrumentos, dotados de gume metálico, permitiam cortar as algas presas á penedia a partir de um barco. Depois elas flutuavam até à praia. Para contrariar a lei que dizia que só era permitido a apanha das algas mortas e não o corte das algas vivas, os gumes metálicos, proibidos, tinham um engenhoso e discreto sistema de segurança em caso de fiscalização: eram abertos e encaixados no cabo, presos com um pequeno prego, que em caso de policiamento ou fiscalização pela Autoridade, bastava ao sargaceiro torcer contra uma pedra o prego que segurava o gume metálico para este se soltar e fazer cair o gume. Quando levantava o cabo este assumia a função de uma vara de barqueiro a fazer andar o barco, e a Autoridade não podia agir em flagrante.

Ao longo do século XX consolidaram-se as povoações do litoral que se fundam nas primitivas comunidades de cabaneiros (cabanas ou barracas do sargaço) e que deixam de fazer da lavoura a atividade principal para se dedicarem á pesca e ao sargaço.

O caso das comunidades sargaceiras de Esposende

Ao longo do séc. XX, principalmente no intervalo entre as Grandes Guerras, as comunidades vizinhas influenciam-se mutuamente, e no concelho de Esposen-

de, particularmente a zona de Apúlia, a sul, encostada à vizinha Aguçadora (Póvoa de Varzim) desenvolveu uma intensa e bem organizada agricultura do sargaço, influenciando as terras vizinhas, quer litorais quer interiores, mobilizando Fão, Fonte Boa e Rio Tinto, na margem sul do Cávado, e Marinhas, S. Bartolomeu, Belinho, Antas e Forjães na margem norte. O interesse pelo sargaço como fertilizante agrícola para a grande região de Barcelos, principal consumidora deste produto para o concelho de Esposende, prende-se com a agricultura do milho, da batata e da cebola, modelo que manteve até os anos de 1960 a tradição da venda dos excedentes, pois depois de seco e bem arejado, o excedente do sargaço em cada casa agrícola era destinado a ser vendido, pelo melhor preço, assumido o preço ao volume em “carradas” (uma carga em carro de bois munido de uma antepara em vime, formando um cesto ao tamanho do leito do carro, também dito “canada”).



Trabalhos do sargaço na Apúlia, 1990

A comunidade de Apúlia foi também aquela que durante mais tempo manteve essa prática, transparecendo nas suas expressões artísticas e culturais a influencia desse quotidiano do passado recente, cristalizado no seu folclore, na sua relação entre a terra e o mar, tendo para isso organizado um grupo etnográfico desde a década de 1940, designado “Rancho dos Sargaceiros da Casa do Povo de Apúlia”, principal animador em torno destas praticas culturais, e responsável por manter vivas as tradições destes lavradores sargaceiros.

Verdadeiro ecótipo das populações agro-marítimas portuguesas, Apúlia, tem por base da economia doméstica rural, a exploração em simultâneo da atividade marítima e piscatória, através das “mareadas do



A mareada



Recreação da mareada do ano 2009

sargaço, tempestades que acontecem durante um período sazonal e que arrancam as algas á pedra atirando-as ás praias. A comunidade de lavradores sarga-ceiros chegou no passado a armar barco e tripulação experiente, com elementos rurais misturados com alguns elementos mais experientes provenientes do universo piscatório vizinho. Frequentemente através de uma aprendizagem de experimentação e erro, a literalmente “imitar” as tripulações de pescadores (aquí ditas “companhas”) e chegaram a imitar mesmo o seu barco, exemplo do barco fundo de prato que imita as linhas de construção do caíco poveiro ou do canote de Fão. O fundo de prato é um pequeno barco de molde, pouco robusto, a imitar o possante barco de esqueleto, muito mais robusto e apto ao atlântico.

No concelho de Esposende a norte do Cávado os campos agrícolas que beneficiam do sargaço como fertilizante designam-se por “leiras”, e são talhões longitudinais marcados por esteios graníticos ou por

cercas vivas de silvedo, instalados na veiga pré-dunar. Já a sul do Cávado a paisagem muda para os primitivos campos em masseira ou “masseiras” (hoje em extinção), campos com o tamanho de um campo de futebol (1hectare) e em forma de retângulo, escavados na duna até ao lençol freático, com os lados inclinados em valados, para abrigo dos ventos, bordejado com canaviais ou videiras, para aumentar a fixação da coberto vegetal e impedir que as tempestades de areia estraguem os plantios no interior da masseira. O nome masseira vem da semelhança com as tradicionais masseiras de amassar o pão.

A extinção da atividade sargaqueira

No contexto recente, a partir dos anos de 1950, alteram-se fortemente as condições do mundo agrícola, sendo introduzido a mecanização rural (o trator agrícola) que permite revolver mais profundamente as terras tornando competente e apto à agricultura novos terrenos transformados assim em novos campos agrícolas.

Mas será principalmente a introdução do fertilizante químico (inicialmente conhecido por “nitrate do Chile”), a partir de 1970, e que terá tanto sucesso que vai alterar definitivamente a dependência dos ciclos do sargaço, levando consecutivamente ao abandono gradual da pratica do lavrador sargaheiro.

A partir dos anos de 1960 apenas algumas comunidades do norte de Portugal mantêm essa relação entre os ciclos de vida do sargaço e a agricultura tradicional. Entre 1970 e 1980 destacam-se como comunidades de Lavradores do Sargaço sobreviventes: Angeiras e Vila Chã a sul do rio Ave, Fonte Boa e Apúlia a sul do rio Cávado, Castelo do Neiva a sul do rio Lima e Carreço e Afife a sul do Rio Ancora.

A par destas mudanças, importa referir que também a sociedade portuguesa evoluiu a partir dos anos de 1970, cristalizando em 1980 como sociedade cosmopolita, sendo que a atividade agrícola deixa de ocupar o primeiro lugar na economia local, regional, e nacional, alterando a fácies cultural da sociedade, que se torna lentamente urbana e cosmopolita. A população portuguesa já não se ocupa dos campos e já não será mais uma sociedade agrícola, pois os campos trabalhados têm agora outros destinos e usos. A paisagem documenta bem essa transição, mantendo-se paisagem rural mas sem agricultura, sem ruralidade.



O norte Atlântico torna-se desde 1980 destino turístico, inicialmente de sol e praia das populações do interior do país que fazem o turismo balnear local, mas entretanto e fruto das políticas administrativas que transformam todo o país num território de acolhimento vinculado ao Turismo Cultural, com grande sucesso em produtos e destinos, como o Porto e Norte de Portugal e principalmente o Douro Vinhateiro (Douro Património da Humanidade), as paisagens agrícolas de outrora, mesmo quando os campos já não produzem, tornam-se motivo de interesse para o Turismo Natureza, valorizando-se o cadastro agrícola do passado, com os seus esteios graníticos (postes) demarcadores de propriedade, os caminhos entre muros altos das Quintas agrícolas (caças rurais) e as manchas de pinhal e floresta primitiva, que outrora eram plantadas para impedirem o avanço das areias e sal do mar que o vento transportava das praias para as terras do interior danificando os cultivos. A paisagem singular, ou enquadrada num território de visita, passa a ser produto e destino turístico.



Padiola e graveta adoitavam ser cousa de mulheres



Trabalhando na recollida das algas

Conclusões

Os lavradores do litoral do norte de Portugal já não apanham sargaço, rico em concentrações de azoto, ácido fosfórico, potassa e sal, valioso adubo para fertilizar as terras agrícolas. Usam outros fertilizantes, mais fáceis de obter, sem o perigo do mar e sem a dureza e desconforto que o trabalho físico exigia, perdido o seu carácter de exploração familiar e artesanal, que tinha por norma o aproveitamento de todos os recursos disponíveis.

Das comunidades agrícolas sargaceiras tradicionais, importa destacar duas comunidades “gémeas”, porque desde 1910 separadas administrativamente: a Vila



A comunidade de lavradores sargaceiros chegou a armar barco e tripulação experiente

de Aguçadoura (Póvoa de Varzim) e a Vila de Apúlia (Esposende), que continuando vizinhas mantêm ainda uma relação de proximidade quer na migração da mão de obra quer nas “encomendas” de trabalho sazonal nas novas estufas de exploração agrícola.

Estas comunidades, já não fazem o sargaço como no passado, mas ainda são exceção contrariando o panorama da extinção das paisagens, mantendo viva a sua paisagem agrícola, que evoluiu do campo aberto em talhões para os campos em masseira, e destas está presentemente a evoluir para as “estufas” de plástico, convivendo no momento presente o modelo familiar ancestral com o novo modelo empresarial agrícola, aparentemente de forma pacífica: os turistas valorizaram as masseiras e esta prática ajuda a conservá-las. Hoje produzem novas hortícolas, em rotatividade, e conseguindo 3 ciclos de colheita num mesmo ano, onde a cenoura e a beringela seguem a alface e as cebolas, a salsa e a courgete, o tomate e a ervilha de quebrar, aumentando o valor económico destas estufas naturais e livres de plásticos, 100% biológicas.

Das multidões de sargaceiros nas praias a trabalhar na recolha do sargaço já não reza memória. Em troca as praias foram conquistadas pelos veraneantes e “banhistas”, e os extensos areais deram lugar a empreendimentos imobiliários (Cabo do Mundo, Azurara, Amorosa, Praia Norte, Moledo) deixando de fora os sargaceiros, os pescadores e os cabaneiros. As paisagens do Sargaço do Norte de Portugal estão em extinção.

As gerações atuais participam neste processo, como protagonistas ou como testemunhas dessa atividade. Mas a construção do discurso identitário para o qual os campos agrícolas e as “paisagens” são também objetos a valorizar, tanto ou mais do que os artefactos, com destaque para as paisagens do sargaço, que sendo palco dos protagonistas do passado, está ainda suficientemente próximo das pessoas que as usaram recentemente (avós e bisavós), motivo para ser espaço de partilha de memórias e de referências. É neste equilíbrio que se constrói o alicerce da identidade cultural das Paisagens do Sargaço no Norte de Portugal.



Imagem antiga de recolhida de sargaço desde mar e terra



A CONSTRUÇÃO NAVAL ARTESANAL NO NORTE DE PORTUGAL



João Baptista

Estaleiro na Póvoa de Varzim

Este breve inventário faz parte da comunicação apresentada no 6º Encontro da Rede Nacional da Cultura dos Mares e dos Rios em Novembro 2016, realizada no Museu Marítimo de Esposende.

No ano 2000, fiz um levantamento dos estaleiros em funcionamento, que foi publicado no 1º número da revista *Arden tia* no ano de 2004 e hoje passados mais de uma década muito se alterou.

... *“Portugal, dentro dos países desenvolvidos é talvez o último que conserva um sector de construção naval em madeira bastante activo, ocupando o primeiro lugar nas embarcações de pesca, seja em número de estaleiros, seja em número de embarcações construídas na última década (1986 -1996) ”*¹...

... *“Até 31 de Dezembro de 1991, a frota de pesca no continente com comprimento de fora a fora igual ou superior a 7 metros registada, era de 2788 embar-*

*cações, e destas 2599 eram construídas em madeira, ou seja, 93,22% do total da frota, o que nos dá uma ideia da importância dos estaleiros de construção naval em madeira pelo menos no domínio da reparação e, eventualmente da modificação das embarcações ”*².

Hoje o panorama é diferente, e, pese embora, os relatórios elaborados à data, 1993 e 1997, apontarem a reparação / modificação, manutenção da frota de pesca existente, como mercados potenciadores do funcionamento e rentabilização dos estaleiros existentes em actividade, a realidade é que desde essas datas até ao presente muitos já encerraram portas. O número de barcos em madeira tende sempre a diminuir.

Em 1996, na sequência da lei do Abate, o quadro das embarcações de pequena dimensão para o sector pesqueiro era assustador: o número de embarcações estava reduzido a menos de metade. Portugal foi o país europeu que mais embarcações abateu à pesca.

1 Relatório Preliminar do grupo de Trabalho “Estaleiros Navais A Construção de Navios de Pesca” constituído ao abrigo do despacho conjunto subscrito pelos: Secretário de Estado das Pescas e Secretário de Estado da Industria e Energia, em Fevereiro de 1997.

2 “Estudo Prospectivo da Industria de Construção Naval em Madeira”, elaborado pela Associação das Industrias Navais em 1993.



Duas imagens do estaleiro Socrenaval Ltda.

As embarcações de pesca longínqua seguiram o mesmo rumo ficando inativas. Extintas em quase todos os grandes portos.

A somar-se à lei do Abate a conjuntura internacional fechou a possibilidade de pesca longínqua em países terceiros, arruinando os armadores. Atrás desta realidade veio a extinção das fábricas de conserva, redes, fundições, serralharias marítimas, fábricas de plásticos para a pesca e outros aprestos navais.

A construção naval reflete esse declínio. Os carpinteiros navais e calafates especializados acompanham o fenómeno. Não são substituídos os que se reformam e reduzem-se os postos de trabalho. O maior estaleiro neste território, situado em Vila do Conde em 3 décadas, passou de uma dotação de mais de uma centena e meia de carpinteiros navais para pouco mais do que 3 dezenas. Os estaleiros com maior capacidade adaptam-se à nova realidade. Os mestres carpinteiros são substituídos por serralheiros e soldadores. Não se investe em novas construções de madeira.

Assistimos assim ao acabar de profissões e ofícios cen-

tenários a montante e a jusante do BARCO. Em 2005 não se emitiu nenhuma licença de construção nova. É o ano de viragem e agonia para a construção naval tradicional. Restam-nos os estudos e os inventários no terreno a documentar a morte quase anunciada.

Os estaleiros reconvertem-se para não encerrarem. Passam a construir em aço e alumínio, os que têm capacidade para isso. Os outros encerram lentamente.

A frota de barcos em madeira cada vez é menor, só a sazonalidade dos encalhes anuais e uma ou outra reparação dá um pouco de vida aos estaleiros.

Dos muitos estaleiros existentes junto à margem dos rios, é difícil por vezes encontrar hoje os locais onde estavam instalados. A expansão urbanística e a reconversão dos espaços da orla ribeirinha de alto valor imobiliário empurraram os estaleiros para longe, ou para o encerramento.

Assim apresenta-se hoje um inventário breve dos Estaleiros navais em madeira com os levantamentos feitos no terreno. As datas balizadas entre o ano 2000, e o presente. Temos 5 rios importantes onde esses estaleiros se localizam -Douro, Ave, Cávado, Lima e Minho-. Vamos conhecê-los de Sul para Norte numa viagem demasiado rápida.

Rio Douro

Na margem sul do rio Douro frente à Ribeira do Porto, o antigo estaleiro David Alves mudou de dono e nome sendo actualmente o Estaleiro Naval Socrenaval Lda. Repararam e constroem Barcos Rabelos; também presta assistência na manutenção das embarcações em madeira que navegam no Douro como embarcações de Marítimo Turística.

Extintos: Estaleiro Furinave (Gaia); Estaleiro do Ouro (Lordelo do Ouro, Cantareira, margem norte); Estaleiro do Ouro, Foz do Douro, margem norte do rio Douro, 2000.

Rio Leça

Extintos: Construnave Lda. (situado frente ao forte, no actual parque estacionamento dos Clubes Náuticos, Leça da Palmeira).

Rio Ave

Vila do Conde, Azurara, hoje deslocalizados todos

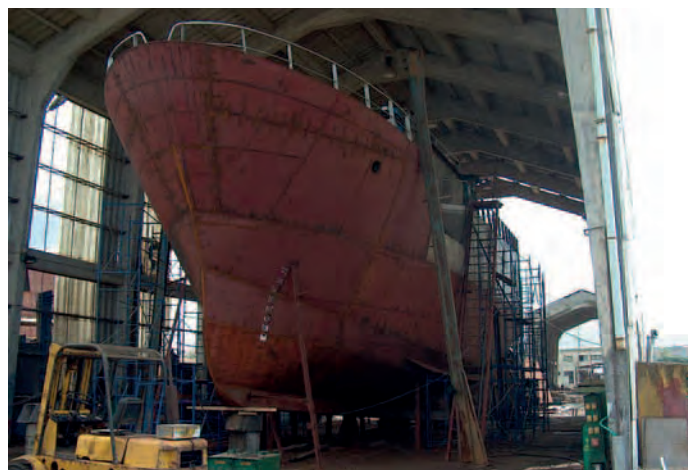


para a Freguesia da Azurara, por imposição urbanística.

Estaleiros Navais Samuel & Filhos Lda. Sem dúvida o de maior história na construção naval, famoso pelo projecto da construção da réplica “Nau do Trato Vila do Conde”, dedica-se à manutenção da frota existente, e de pequenas construções, quer em aço quer em alumínio. Este estaleiro teve a particularidade de também se especializar na construção de réplicas de embarcações para marítimo turístico, como os Rabelos, e de históricas como as Caravelas e a Nau.



Sicnave Indústria de Construção e Reparação naval Lda. Reparação em madeira e reconversão para construção em alumínio. Foi o estaleiro pioneiro na reconversão para esta actividade a construir embarcações de grande porte.



Estaleiros Navais Barreto e Filhos Lda. Instalados nas ex-instalações do Postiga e Feiteira, dedica-se à manutenção da frota existente e à construção de pequenas embarcações.

Serralharia União Construtora Naval Lda. especializada na reparação e manutenção naval com instalações dentro do perímetro dos estaleiros navais, aproveitou a oportunidade reconvertendo a própria serralharia naval para a construção de embarcações em alumínio marítimo e possui uma segunda unidade industrial deslocalizada dos estaleiros a alguns quilómetros.



Extintos: Estaleiros Navais Postiga e Feiteira Lda. Depois de ser vendido a uma empresa de capitais Espanhóis e se ter reconvertido para a construção de navios em aço, encerrou portas.



Cinco imagens tomadas entre 2003 e 2004 em estaleiros navais de Vila do Conde, Azurara





Estaleiro em Póvoa de Varzim

Enseada do porto de pesca da Póvoa de Varzim

Estaleiro Naval Irmãos Vianas. Ddedica-se à manutenção e reparação naval em madeira e rentabilização da rampa para encalhe que possui.

Rio Cávado

Estaleiro Paulo Isolino/ Centro de atividades Náuticos Fórum Esposendense. Manutenção de embarcações locais e construção de réplicas de embarcações de recreio à vela de pequena dimensão.

Extintos:

Estaleiro naval Irmãos Pinto Lda. (inicialmente funcionava onde hoje são as Piscinas Municipais).

Estaleiro do Isolino. Funcionava no miolo urbano da cidade e foi deslocalizado para a margem do rio, para o Centro de Atividades Náuticas onde o filho de mestre Isolino continua a tradição de construir embarcações de recreio.



Rio Lima

Margem Sul:

Estaleiro Naval Carlos Ferreira. Sito no Lugar do Cais Velho em Darque, dedica-se à construção e à reparação naval de pequenas embarcações de rio “Barcos do Lima”. E, aproveitando o encerramento do estaleiro no Cabedelo, faz também a manutenção da frota de pesca.

Extintos: Estaleiro Naval Marçal Oliveira Lda. situado no Cabedelo, Darque. (Construía em madeira e lanchas voadoras em alumínio).

Margem Norte:

Estaleiro FORMAR (antigo FORPESCAS), dedica-se à formação de carpinteiros navais.

Extintos: Estaleiro naval VianaPesca Op. (Construía em madeira). Vendido a uma empresa espanhola especializada na construção de semi-rígidas de alta velocidade que também encerrou.

Rio Minho

Extintos: -Estaleiro do Sr. Luís Quintas (junto à estrada nacional 13 e no acesso à foz); Estaleiro de Manuel Ferreira Rodrigues em 1921.

Conclusão

Em resumo, na altura existem em actividade, reconvertidos para a manutenção em madeira, aço ou alumínio seis estaleiros navais cujo futuro é serem cada vez menos, com menos pessoal efectivo e em actividade dita sazonal durante as paragens das embarcações nas fainas, duas vezes por ano.



Sobre esta linha, dous barcos do extinto Estaleiro Isolino



Não consideramos já os pequenos construtores que ainda existem, alguns reformados dos estaleiros, e que em casa ou num barraco ainda constroem pequenos barcos menores de 5 metros porque esses em termos de licenciamento não necessitam de grandes burocracias junto do IPTM.

Podemos encontrar estes construtores em Vila-Chã, Esposende, Castelo do Neiva e Lanhelas.

Importa finalmente dizer que desde 2005 praticamente não se emitem licenças de construção para embarcações em madeira maiores que 25 metros ou outras e que desde a entrada de Portugal na CE se assistiu na política das pescas ao desbaratar da actividade ligada ao mar a jusante e montante do barco, que se viraram as costas ao mar, e com isso se “mataram” artes, ofícios, empregos, economia, sustentabilidade, desenvolvimento humano e social.

Hoje os políticos verificam o erro colossal e o fracasso dessas política e tentam a todo o custo mudar o discurso apregoando que no mar está o futuro.

O mar esteve sempre lá, só os homens políticos lhe viraram as costas.

Os pescadores com os seus barcos continuam todos os dias a demandar as barras dos rios e portos em busca do seu sustento.

O declínio da construção naval é tão só uma das pontas desta malha apertada chamada globalização que a todos mistura e confunde e distorce.



Tres imagens de estaleiros de Viana do Castelo



Duas imagens tomadas do Estaleiro do Ouro, situado em Foz do Douro

A PESCA DA BALEA EN GALICIA

Manuel Lara

Caneliñas, Cee

A pesca da balea A pesca da balea documéntase no ano 875 na Normandía e os termos empregados na designación dos baleeiros, as súas sociedades e pesqueiras evidencian a orixe ou pegada baleeira norueguesa. Os sucesores dos normandos serían os vascos, antecesores dos demais baleeiros do Cantábrico. A introdución e asimilación das técnicas de construción naval normandas podería ter como referencia na cornixa cantábrica a vila vasco-gascona de Baiona, onde no 1059 relátase a actividade baleeira nesa zona.

No mosteiro rioxano de Nájera aparece contra o ano 1190 o primeiro documento baleeiro en España, nos inicios do proceso de poboamento do litoral cantábrico: San Sebastián (Donosti) fundárase no 1180, mentres que outras vilas baleeiras igualmente senlleiras fúndanse moito despois, coma Hondarribia (1203), Getaria (1209), Mutriku (1209) e Zarautz (1237). A actividade baleeira guipuscoana vaise estendendo do levante ao poñente, documentándose vía o citado mosteiro, en Santoña (Cantabria) xa no 1190, e en Entrellusa (Asturias) contra o ano 1232.

A primeira noticia dun porto baleeiro en Galicia é a de Prioiro (Cobas, Ferrol), xa no 1286, e remite ao inicio da súa actividade a moitos anos atrás, anterior a 1272 e posiblemente contemporáneo coa dos portos tamén

baleeiros de Bares e San Cibrao, aínda que estes non aparezan citados deica o ano 1291. Fose pola perda da importancia do porto de Prioiro ou por outra razón, xa non volve a aparecer máis ligado a caza da balea, mentres que Bares e San Cibrao continúan coa actividade baleeira ata o século XVIII.

Aínda que é posíbel que tamén o porto de Burela iniciase naqueles tempos a pesca da balea, non se conta con proba documental anterior ao 1527. E aínda que na Baixa Idade Media tamén aparece algún indicio documental da actividade baleeira en torno ao cabo Tosto (pasado Camelle e Arou, e antes do cabo Vilán), os portos de Caión e Malpica non se documentan ata o 1530, e o de Camelle no 1559.

A estes portos virían xuntarse os de Nois (1605), Rego de Foz ou Masma (1607) e Rinlo (1611), no Cantábrico, e o de Langosteira-Suevos (1607), no Atlántico. Xa avanzado o século XVII, aínda que con menor importancia, a actividade comeza en Portocelo e Morás (en ambos documentada contra 1635) e no XVIII en Foz (1709), Cal Vella en Cangas de Foz (1714) e Portovello en Augadoce de Forxán (1715).

Nos primeiros tempos, dende o século XIII ao XV, a actividade baleeira nas costas galegas era desenvol-



vida unicamente por pescadores vascos nos portos cantábricos (San Cibrao e Bares), e a partir do ano 1530 os pescadores franceses comezan a se desprazar aos portos galegos atlánticos (Malpica e Caión) por eludir a oposición dos baleeiros guipuscoanos. A masiva chegada de baleeiros foráneos e a coincidencia da mingua nas pesqueiras contra 1526 levara os pescadores locais a abriren unha fronte contra os franceses e os vascos, acusándoos de contaminaren as augas coa súa actividade e faceren así fuxir a sardiña, protestas que cesarían cara ao 1537, establecéndose en adiante unha paulatina cooperación e entrada dos galegos no negocio mercantil e pesqueiro.

Avanzando a segunda metade do século XVI os galegos irían desprazando os vascos do negocio baleeiro, manténdose unha certa dependencia humana e material nos portos cantábricos e prescindindo de calquera participación na captura, aproveitamento e comercialización das baleas nos portos atlánticos de Malpica e Caión. Xa desde a década de 1550 pódese constatar en San Cibrao, Bares, Caión e Malpica unha certa actividade baleeira protagonizada polos pescadores, mareantes e mercadores daqueles portos. No ano 1573 Nicolás Jaspes, mercador asentado na Coruña, contrataba once pescadores de San Cibrao e un mareante coruñés para establecer en Malpica unha das primeiras armadas netamente galegas para a pesca da balea.

A finais do século XVI os galegos tiñan desprazado totalmente os baleeiros vascos, desenvolvendo uns fortes modelos organizativos, de tipo representativo (concello) en Malpica e Caión e mercantil (compañías armadoras) nos portos de Rinlo, Rego de Foz, Nois e Burela, amais de modelos intermedios nos portos de Bares e San Cibrao. O meirande protagonismo local, o descenso nas capturas de baleas e a crise da empresa vasca en Terranova supuxo no tránsito do século XVI ao XVII a fin das arribadas das embarcacións do leste do Cantábrico nas costas galegas. A presenza dos vascos vai quedar limitada á súa contratación polos armadores galegos.

A costeira da balea entre os séculos XIII e XVIII

A costeira da balea discorria entre mediados outubro e mediados marzo, con decembro, xaneiro e febreiro como meses de maior sazón. A balea franca (*Eubalaena glacialis*), a balea xivarte (*Megaptera novaeangliae*), o cachalote ou trompa (*Physeter macrocephalus*), e a orca ou serea (*Orcinus orca*) eran as capturas nesta primeira época da industria baleeira, que vai do século XIII ao XVIII. Na tempada os baleeiros contaban cuns postos de vixía, as atalaías, próximos aos portos base. Cando os atalaieiros descubrían o paso das baleas, acendían grandes fogos e facían ruído para lles dar aviso aos mariñeiros, quen se apresuraban a saír tralos cetáceos.

A lancha, derivada da chalupa biscaíña – pola súa banda posiblemente derivada da *ferja* viquinga – era a embarcación desde a que se perseguía, atrapaba, mataba e remolcaba a terra a captura. Oito homes en sete bancadas compoñían a tripulación: de pé na proa o arpoeiro; na popa o espaldeiro; e seis remeiros alternados a babor e estribor. Xa en terra – e ás veces mesmo coa tripulación – o “motila” (*mutil* vale por mozo en éuscaro) era o criado aprendiz que garantía a transmisión xeracional do oficio.

A lancha baleeira tiña uns oito metros de eslora, dous de manga e case un de puntal. Seis buratos por cada banda na regala permitían espichar os toletes para unxir os remos cos estobos. Outro burato na banda de babor da popa servía para montar a espaldilla, o remo de goberno. Opcionalmente podíanse montar dous paus: no centro da embarcación o maior, de uns oito metros, e o trinquete na proa, con uns seis metros e medio, para izar un velame ao terzo nas vergas inclinadas neles dispostas. O casco ensamblado a tope na obra viva e a tingladillo na obra morta garantían a rixidez e lixeireza da chalupa.

Na lancha levaban a armazón, así chamado o conxunto dos elementos ofensivos empregados para a caza e morte dos cetáceos: arpóns, sangradoiros e lanzas. O arpón levaba unha arpoeira de cáñamo que o unía a unha estacha de 60 ou 120 brazas de lonxitude (de cen a douscentos metros) coidadosamente enrolada en cestas dentro da embarcación.

Mirando de non asustala, os pescadores acercábanse silandeiros ata a balea e cando a tiñan ao alcance e ben afastados da aleta caudal, o arpoeiro largáballe o ferro. Despois só tiñan que ir largando estacha e navegar seguindo o animal ferido ata que o esforzo da escapada, o continuo emerxer para respirar e a perda de sangue o esgotase o suficiente para poderen achegarse canda il para ferilo de morte con outros arpóns, sangradoiros e lanzas, tarefa na que xa podían participar



outras chalupas chegadas para axudaren na cacería. E xa non había outra que recoller os ferros e a estacha, amarrar o animal pola cola e facer unha cordada coas chalupas e, aos poucos, ir achegando o animal a terra para o seu despezo.

Para o despezo e o aproveitamento das baleas os portos tiñan que prepararse máis que con outras pesqueiras, xa que había que achandar parte da ribeira e preparar as “casas de baleas”, precedentes das modernas factorías do século XX. Unha das casas era a vivenda dos mariñeiros e o almacén para a armazón, outros fornecementos e os víveres. A outra choupana empregábase para “derreter a balea”, e alí gardábanse as caldeiras de cobre nas que se fundía a graxa. Tanto as caldeiras como as armazóns fabricábanse en Biscaia, e alí se mandaban de volta para reparar.

Xa en terra abríase o ventre do animal para liberar os gases e desollábase o cetáceo separando o touciño do magro, seccionando a lingua e as aletas e arrancando as barbas. Empregábanse primeiro grandes coitelos, e outros máis pequenos despois para tallar as tiras de carne e graxa en cachos máis pequenos.

O magro salgábase para a súa conservación e posterior consumo, e os tallos de touciño ou graxa levábanse a

cocer na caldeira, onde se derretían para obter a valiosa graxa, que hoxe chamaríamos aceite ou saín. Unha vez fría, a graxa embarrilábase en barricas de doelas de carballo con arcos de salgueiro ou vimbio para a súa conservación e comercialización, fundamentalmente como “graxa para arder” (aceite de alumeado), aínda que fóra de Galicia tamén se empregase para fabricar xabón e para preparar lá e coiros.

As graxas comercializábanse dende os portos principais de Coruña, Viveiro e Ribadeo, nos que se pagaba “el diezmo de la mar”. Eran os destinos principais os portos de Bilbao, Orio e Getaria, canda outros portos vascos e os de Comillas (Cantabria) e Xixón (Asturias). A lingua, da que se obtiña a mellor graxa, quedaba reservada para os arpoadores, quen dispoñían do seu uso ou reparto.

As barbas (empregadas fundamentalmente nas armaduras dos xustillos, saias, paraugas, parasoles, chapéus, abanos, bastóns, fustas e cepillos) non tiveran demasiada importancia comercial ata comezos do século XVII, en que chegaran mesmo a superar o comercio das graxas nalgún porto vasco francés.

As colas e alas adoitaban reservarse para os mosteiros, que nalgúns casos destinaban a súa resistente pel



Caneliñas, protección da rampa de 1924



para fabricar loros (para unir o xugo ao temón do carro ou arado), ladrizos (a correa para atar o xugo ao pescozo das bestas) e enzedoiros (para articular no mallo a mangureira á pértega).

Algunhas grandes pezas da osamenta aproveitábanse como material de construción en linteis de portas e ventás, como travesas nos teitos ou como pasos de escaleira; as grandes vértebras servían como banquetas ou tallos, e mesmo fálase dunha columna feita de vértebras nunha vivenda de Malpica.

A explotación intensiva da balea franca ao longo dos séculos, aproveitando mesmo as crías, femias e animais novos, vai levar á desfeita da especie e case que á súa extinción na segunda metade do século XVII, podéndoa considerar comercialmente extinta contra o ano 1718, no que se consignan as derradeiras capturas no libro de contas do cabido de Mondoñedo. E xa na segunda metade do século XVIII todo o aceite de balea e bacallau que se consumía no norte de España procedía do estranxeiro, cunha notable sangría económica que levou a recorrer ao saín obtido das cabezas e vísceras das sardiñas.

Nos máis de dous séculos que van en Galicia da pesca tradicional da balea á moderna (1718-1924), unicamente os cetáceos mortos ou moribundos varados na costa serán obxecto de ocasional aproveitamento polos pescadores locais, así convertidos polo azar en temporais baleeiros.

A era industrial na caza da balea

Xa nos comezos do século XX, as innovacións técnicas e a acumulación de recursos financeiros van permitir a creación de modernas industrias que capturarán na alta mar outras especies migratorias de grandes cetáceos como os rorcuais, economicamente moi rendibles pero que rara vez se achegan ás costas.

O sistema produtivo empregado ata dous séculos antes deixa entón paso á industria baleeira do século XX, que vai consolidarse coa introdución do canón lanza arpóns, o arpón granada, os barcos de vapor e as modernas factorías terrestres.

O barco baleeiro de vapor, primeiro de carbón e de fuel óleo despois (pero sempre con caldeiras de vapor para evitar a trepidación dos motores), arrombou veleiros e chalupas, permitindo coa súa maior velocidade e o

canón arpoeiro a persecución e caza sistemática dos grandes mamíferos mariños, os rorcuais. Tras insuflarlles aire cando mortos, levábanse despois flotando ata as factorías terrestres sen risco de afundimento e perda.

As innovacións técnicas, desaparecido o interese do aceite como combustible para alumeado fronte a crecente presenza da luz eléctrica, tiveron o seu necesario complemento coa diversificación no uso industrial dos aceites animais, non só para fabricar xabón, senón tamén para a elaboración de margarina e outras graxas alimentarias, glicerina e lubricantes.

O mesmo que nos primeiros tempos, daquela coa costeira da balea de outubro a marzo, a pesca dos rorcuais nesta segunda e derradeira época da industria baleeira continuaba a ser marcadamente estacional, neste caso con campañas de verán para a captura en alta mar dos grandes cetáceos. O rorcual azul (*Balaenoptera musculus*), o rorcual común (*Balaenoptera physalus*) e o rorcual norteño (*Balaenoptera borealis*) eran nesta xeira as capturas principais.

Unha vez capturado o animal, os buques dispuñan dunhas quince horas para chegaren á factoría antes de que a carne comezase a estragarse. Xa na factoría a balea pelábase, despezábase e tallábase, cocendo nas caldeiras as partes máis acaídas para a elaboración do aceite, separando a carne apropiada para a alimentación e deshidratando todo tipo de restos nunha caldeira de alta temperatura para a elaboración de abono (fariña de peixe) destinado á industria especializada na elaboración de fertilizantes.

Pola marcada estacionalidade da pesca, a industria baleeira empregaba persoal fixo discontinuo, contratado co comezo de cada campaña e dado de baixa ao rematala. Entre campaña e campaña mantíñanse os postos imprescindibles de dirección, administración, laboratorio, mantemento e vixilancia. Durante a campaña contratábanse homes para a varada e despezamento do cetáceo na plataforma e mulleres para o tallado da carne, e algúns oficios precisaban dunha certa competencia ou especialización, como os do encargado do laboratorio, os despezaadores principais, os empregados no taller de fragua e carpintaría, os encargados dos autoclaves e os responsables dos chigres.

No ano 1914 os noruegueses Lorentz F. Bruun e Carl F. Herlofson creaban en Madrid a “Compañía Ballene-

ra Española, S.A.”, que tralo retraso provocado pola Primeira Guerra Mundial vai poñer en funcionamento contra 1921 a súa primeira factoría española en Getares (Algeciras, Cádiz) e no mes de novembro de 1924 outra factoría terrestre en Caneliñas (Cee, Coruña). A factoría de Caneliñas estivo abastecida de cetáceos por catro vapores baleeiros que se incorporaron progresivamente dende finais do 1924 (o *Morote*), durante a campaña de 1925 (o *Caneliñas*, o *Galicia* e o *William Wilson*), e comezos do 1926 (o *Leslie*). Para o transporte da produción contaba co mercante *Blus*, que afundiou en Caneliñas en 1925 e cuxos grandes tanques de almacenamento do aceite foran voltos a instalar no *Blus II*, un buque similar que o substituíra tralo sinistro.

Uns meses antes, en xuño, a compañía tamén norueguesa “A/S Corona” fondeaba na enseada de Barra, ao norte da ría de Vigo, un buque factoría, bautizado como *Rey Alfonso* mentres operou en España, e constituía o 4



Instalacións no concello de Cangas

de xuño de 1925 a “Sociedad Española Corona”. O buque operaba durante o verán en Barra e trasladábase a Huelva durante o inverno, xa que o mal estado da mar complicaba o traballo nas augas de Galicia dos catro vapores baleeiros que abastecían o barco factoría.

A primeira factoría baleeira moderna de Galicia establecérase nunha apartada enseada do gran seo de Fisterra, a pequena enseada de Caneliñas. Afastada de portos ou praias, lonxe de zonas habitadas e case inaccesible dende terra ata a construción da pina e sinuosa estrada, tal emprazamento respondía ao interese dos noruegueses por desenvolveren a súa actividade sen trabas locais, conscientes dos malos olores e restos putrefactos que xeraba a súa industria.

A empresa daba ocupación a oitenta traballadores, e a produción de aceite e guano exportábase por mar

directamente a Noruega e Inglaterra; a carne, que tiña boa acollida fresca e mais salgada, ao carecerse de medios de conservación debía comercializarse local e rexionalmente case na súa totalidade. Por último, e malia a súa menor dimensión, polo prezo tivera moita importancia a ocasional venda de ámbar gris e dos dentes dos cachalotes.

A vida das baleeiras norueguesas en Galicia foi tan curta coma intensa e produtiva, e mentres o barco factoría marchaba definitivamente da praia de Barra ao rematar a campaña de 1926, a factoría de Caneliñas pechaba na campaña de 1927.

Superadas a inseguridade xurídica e económica propiciadas pola Guerra Civil Española, primeiro (1936-39), e a Segunda Guerra Mundial, despois (1939-45), reaparecen en Galicia novas iniciativas empresariais baleeiras: en 1946 a “Industria Ballenera, S.A.” (IBSA) nas instalacións norueguesas de Caneliñas (Cee, Coruña); en 1955 os irmáns Massó en Punta Balea (Cangas, Pontevedra); e xa en 1965, no antigo porto baleeiro de Morás (Xove, Lugo), tamén promovida polos irmáns Massó.

Cando IBSA se fixo cargo das instalacións de Caneliñas nos primeiros anos da década de 1950, coa rampla primitiva destruída pola mar, construíu unha nova rampla de máis de cen metros que cruzaba a praia dende o fondo da enseada ata a plataforma de despece, acometendo despois outras melloras e modificacións para a modernización das vellas instalacións norueguesas. Nunhas tres horas un animal de case vinte metros e varias toneladas de peso quedaba tallado e listo para a súa venda. Trala modernización a nova factoría contabilizaba unha media de cincuenta empregados, aos que había que sumar as tripulacións dos dous baleeiros que operaban na zona, duns quince homes por barco.

A pel e as graxas tallábanse en pequenos cachos para elaborar o aceite. Os restos de todo o proceso, unha vez deshidratados na secadora, móíanse para vendelos como abono (fariña de peixe) á industria especializada na elaboración de fertilizantes.

Os destinos principais do aceite elaborado pola IBSA eran industrias bilbaínas e barcelonesas, ademais de industrias galegas de Vigo e Coruña. A carne vendíase, ademais de localmente, na meirande parte dos



mercados do norte español (Madrid, Bilbao, Zaragoza, Barcelona, etc.).

No ano 1972, e previo acordo coa viguesa “Auxiliar Conservera, S.A.” (AUCOSA), comezan as exportacións de carne de cetáceo ao Xapón, o que marcaría a etapa de meirande prosperidade da industria baleeira galega. Técnicos xaponeses e coreanos supervisaban o despece, tallado e clasificación da carne, garantindo coa súa sinatura a correcta manipulación da mesma a satisfacción dos clientes asiáticos.

A segunda factoría baleeira moderna de Galicia establecérase nos terreos que a conserveira “Massó Hermanos, S.A.” posuía ao norte da ría de Vigo, na marxe dereita da enseada de Cangas, entre O Salgueirón –ocupado pola xigantesca fábrica de conservas dos irmáns Massó– e Punta Balea, no lugar que se coñece como porto da Congorza. Aproveitárase a vantaxe que supuxera o peche e desmantelamento ao finalizar a campaña de 1954 dunha factoría baleeira que había en Benzú (Ceuta), adquirindo a prezo de saldo cinco autoclaves convencionais e outro rotativo para a extracción do aceite, ademais de cinco depósitos para o seu almacenamento. Incluso desprazaran a Cangas parte dos empregados marroquí da factoría ceutí.

A finais de 1962, xa coa factoría baleeira de Cangas en explotación, os irmáns Massó ampliarían a súa capacidade para a actividade baleeira ao adquiriren os terreos, edificios, maquinaria, barcos (o *Carrumeiro* e mais o *Antoñito Vera*, que sería rebautizado como *Cabo Morás*) e dereitos de pesca que posuía a “Compañía Ballenera Española, S.A.” (CEBSA) en Getares (Algeciras).

Coa nova capacidade acadada, optaron por buscar un novo emprazamento ao leste da Estaca de Bares, libre da zona exclusiva da IBSA, establecendo a nova factoría e base baleeira no portinho de Morás (Xove, Lugo). Nesta nova factoría instaláranse catorce autoclaves de catorce toneladas de capacidade cada un, e contratárase a dous despezadores da factoría de Getares e mais ao que fora xerente da factoría de Caneliñas. Quince anos despois, tralo cese da actividade, as instalacións pasaron a integrarse en 1977 coas de Alúmina Española-Aluminio Español, que as emprega hoxe en día como almacén para as escoiras orixinadas na fábrica.

O 26 de marzo de 1971 as industrias baleeiras de “Massó Hermanos, S.A.” establecidas en Punta Balea



Morás

e en Morás pasaran a formar parte da “Industria Ballenera, S.A.” (IBSA), comezando a derradeira e máis proveitosa etapa de IBSA ata o cese da súa actividade industrial contra o ano 1985.

Trala campaña de 1976 retirábanse do servizo o *Caneliñas*, o *Temerario* e o *Cabo Morás*, substituídos no verán de 1978 polo *Ibsa I*, *Ibsa II* e *Ibsa III*, vellos barcos noruegueses de máis de vinte anos remolcados en maio de 1975 dende Aalesund (Noruega) a Marín (Pontevedra), onde foran reparados antes da súa entrada en servizo. O 27 de abril de 1980 un atentado dun grupo ecoloxista afundía no peirao comercial de Marín o *Ibsa I* e o *Ibsa II*, que quedarían xa para o despece xunto co *Ibsa III*, sinalando o principio da fin desta actividade industrial na Europa.

Na reunión anual da Comisión Baleeira Internacional de 1982 en Brighton (Reino Unido), acordábase o establecemento dende o 1 de xaneiro de 1986 dunha moratoria que suporía o final da actividade baleeira en Galicia, e por ende, das últimas factorías baleeiras europeas, tralo peche da de Skjelnan (Noruega)



Instalacións de Morás

en 1971, á que seguirían Morás (1976), Punta Balea (1983) e, finalmente, Caneliñas (1985).

Fronte á desidia española, a iniciativa dos habitantes dunha distante localidade norueguesa rescatou por subscrición popular o *Ibsa I*, buque que co nome de *Southern Actor* fora construído en 1950 nos estaleiros de Middlesbrough (Inglaterra, Reino Unido), navegara primeiro dez anos no Antártico, e outros dez no Ártico, e que, tras render os seus derradeiros servizos aos baleeiros galegos, esperaba no outono de 1989 o seu despezo no seo de Cee, e que é agora un museo flotante en Sandefjord (Vestfold, Noruega), a vila balnearia, baleeira e construtora de barcos dos seus beneméritos salvadores.

Para saber máis

Canoura Quintana, A., 2002, *A pesca da balea en Galicia nos séculos XVI e XVII*, limiar de Xoán Carmona Badía, Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos da Xunta de Galicia, Santiago de Compostela. ISBN 84-453-3207-4.

Crespo Alfaya, C., et al., 1983. *A pesca en Galicia*. A Coruña: Escola Aberta. DL C-920-1983. ISBN 986-542921.

Donapetry Iribarnegaray, J., 1953, *Historia de Vivero y su Concejo*, edición facsímil de 1991 da Deputación Provincial de Lugo, Lugo. ISBN 84-86824-00-1.

Fernández Casanova, C., 1998, “Cambio económico, adaptacións e resistencias nos séculos XIX (dende 1870) e XX”, *Historia da pesca en Galicia*, Carmen Fernández Casanova (coord.), Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, p. 139-206. ISBN 84-8121-719-0.

Fernández del Riego, F., 1998, *A pesca galega de mar a mar*, Seminario de Estudos Galegos e Edicións do Castro, Sada, Coruña. DL C-69-1998. ISBN 84-7492-871-0.

Ferreira Priegue, E.M., 1998, “O desenvolvemento da actividade pesqueira dende a alta idade media o século XVII”, *Historia da pesca en Galicia*, Carmen Fernández Casanova (coord.), Universidade de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, p. 71-86. ISBN 84-8121-719-0.

Giráldez Rivero, J., 1996. *Crecimiento y transformaciones de la pesca en Galicia (1880-1936)*. Madrid: Ministerio de Agricultura.

González Echegaray, R., 1978. *Balleneros cántabros*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, p. 38. ISBN 84-85349-01-6.

Ménard, C., 2008. *La pesca gallega en Terranova, siglos XVI-XVIII*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad de Sevilla e Diputación de Sevilla. DL M-57.791-2008. ISBN 978-84-00-08741-8.

Pardo Gómez, F., 2008. *Historia de San Ciprián*. Lugo: El Progreso. DL LU-26-2008.

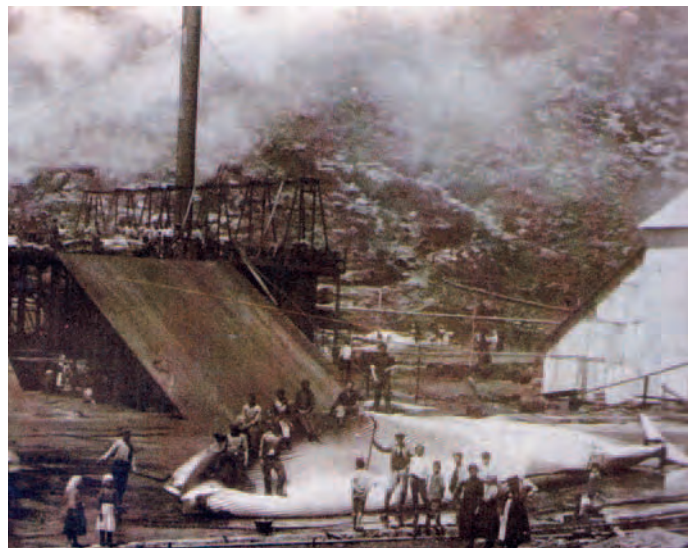
Pazos Pérez, L.J., 2000. *Ballenas y balleneros en Galicia*. Vigo: Tórculo. DL VG-1042-2000. ISBN 84-607-1553-1.

Pazos Pérez, L.J., 2008. *Balleneros. Barcos-Factorías... Siglo XX*. Pontevedra: Damaré Edicións. DL PO-308-2008. ISBN 978-84-935835-5-2.

Rey Escariz, A., 1912. “La pesca de la ballena en las costas gallegas”. *Boletín de la Real Academia Gallega*, Año VII, nº 62, A Coruña, p. 33-36.

Sáñez Reguart, A., 1791-1795: *Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca Nacional*. Madrid, 1791-1795. Reedición a cargo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1988.

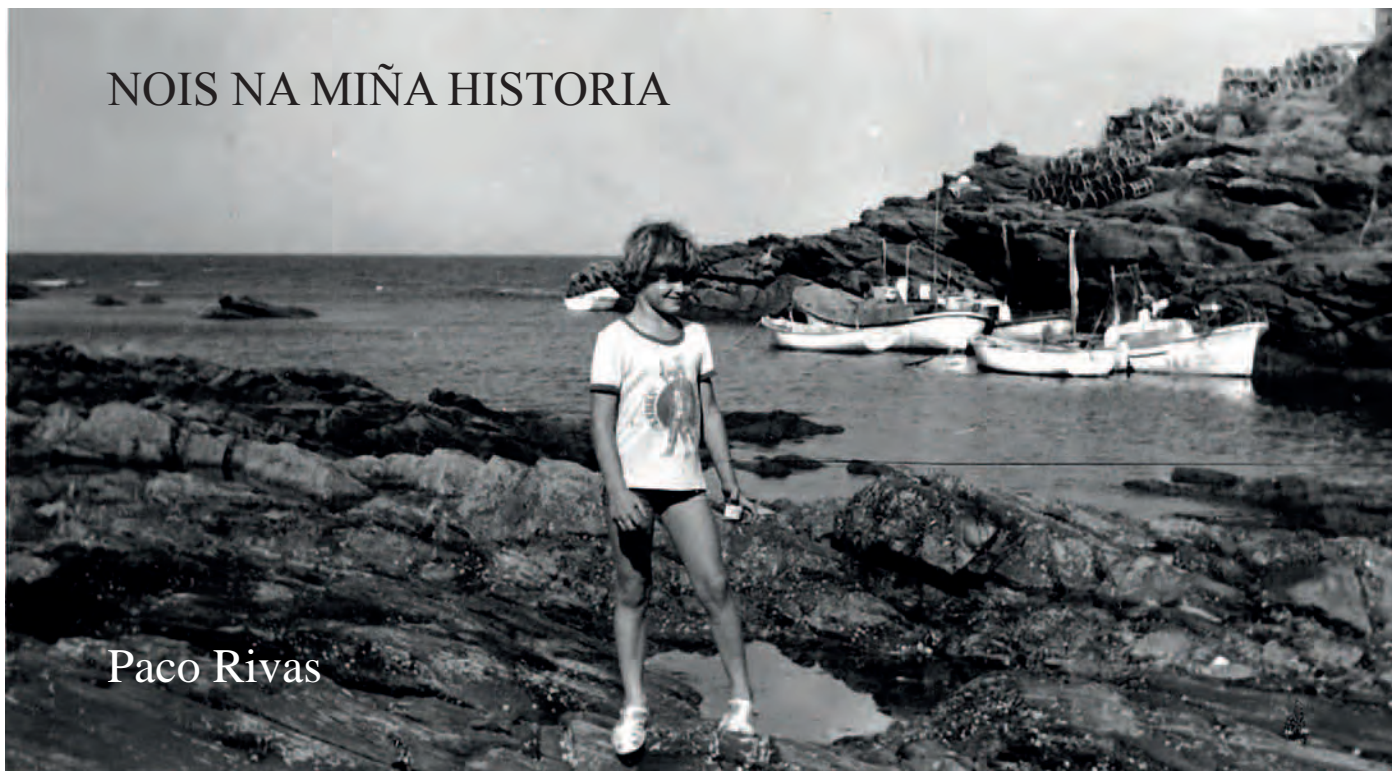
Valdés Hansen, F., 2010. *Los balleneros en Galicia (siglos XIII al XX)*. A Coruña: Fundación Pedro Barrié de la Maza. DL C-355-2010. ISBN 978-84-95892-78-2.



Caneliñas, 1927



NOIS NA MIÑA HISTORIA



Paco Rivas

Eu abrín os ollos en Nois. Poida que non abrise os que levo na faciana, pero si desabotoei o corazón dos ollos da alma e acouguei neles unha xanela... Diso estou ben certo. De seguro que si.

A min non me criaron meus pais... Crioume Nois... Nun berce de rechouchíos e o nanar dun xogalal... Rente ó mar. Nada aprendín do meu mestre... Nada que valera a pena... Se acaso tres ou catro parvadas. Case todo o aprendín do mar... Do meu mar. Do mar e do asubío da brisa contra as penas... As miñas e as do mar... As que contornan o mar.

Entre a Pena Orxal e o Acivro atopei o meu primeiro amor..., en pan de beixos envolvido... De pícaro. Agora, xa criado, despois dun tempo perdido, ando por aquí... Na atalaia dunha nube resido. Teño o mar ós meus pés e estricando un pouco a figura, chego a abarloados os dedos contra o peto mol dunha nube... Cada día roubo -á calada- un anaquiño de ceo... E, aínda que a brisa perdeu catro arrandeas no tempo que falei... Aínda que xa non estraperla con soños... O mar -o meu mar- segue a me nanar cando se arrandea no xogalal... Contra a beirada dos soños.

En Nois fun medrando. Tamén os soños. E descubrín todos os camiños que levan ó Porto... Unha canle entre as penas —hoxe, tan só quedan as penas dunha canle—... Defendido das vagas pola Pena Grande...

Nela rompían e aínda rompen... Nela desfaciáanse para, mansiñas, bicar as carenas e ir acougar entre os poros dun xogalal que hoxe está escondido baixo un areal que o afoga... O Porto de Nois, o meu Porto, perdeu a súa galanura —cando menos parte dela— cando algún desleigado mandou ateigalo de cemento e matar as pegadas dos anterros... Matáronlle a ollada... Porque tiña os ollos abertos... Para axexar as lanchas... Para acougar das carenas... Para arrandearlas... Para aquedarlle as vagas ó mar... Coa mirada entrallada nun cabo... Nas penas, contra as penas... Unha historia viva do pasado... E afogaron o Pozo das Margaridas... E foi xusto cando xa non había lanchas, nin mariñeiros, madía leva!... Cando ninguén usaba xa esta galanura... Matárono con premeditación... Con nocturnidade... E metérono nun nicho de cemento emporcallado en asneira de bebés.

Mais eu estou aquí para contarvos algo da historia de Nois... De Nois na miña historia -poida que os demais non a vivisen coma a vivín eu... De seguro que non-

Por aquel tempo en que o meu mundo estaba entre a Orxal e o Acivro... De pícaro... Unha gran parte da vida transcorría no Porto... Amencía no porto e amencía na aldea... Coa alba. Pola tardiña..., polo axexo, acougaben as lanchiñas, abarloadas, e durmi-



A fábrica vella / Arquivo Manolo da Barrosa

ñaba toda a aldea... Ánimas aconchegadas. Outras, outras lanchas -as que non durmiñaban- arrolábanse co mar cando andaban ás nasas, ós trasmallos, ós miños ou mesmo ó palangre ou á pedra e bóla... Recoñían pan do mar... Vida... Tamén anacos de azul e luzadas de estreliñas... Si, daquela cargaban de “estreliñas”, de grades... Grades que rompían as redes pero que aínda hoxe os non tan vellos lembran e botan de menos... Ou aqueles días en que a ribeira estaba ateigada de xente. Co devalo, toda a parroquia estaba nas penas... Chegada a Semana Santa... Non se podía comer carne e íase ós ourizos..., ós lámparos e ás mentas. Había para todos... Aínda había ourizos sobros para as galiñas... Machucados. Outros aproveitaban e aínda pescaban polbos ó zamaio, ou ían ó camarón co esquiueiro...

O bicigueiro era unha arte para pícaros que achicabamos nas pozas para espetar as bícigas cun pequeno arpón na punta dunha vara... Así era a vida... E íase á olga con cestos, con burros, con carros... Polos có-



A fábrica nova, restaurada / Arquivo Manolo da Barrosa

maros do mar... Cadullos da pariñeira. O que máis apañaban era o gamote que ateigaba a praia da Arealonga, da Borneira... E carrexábana para cuitar as leiras nos burros —angarellas abertas— ou en carros tirados por vacas xunguidas á molida ou á canga...

Chegou un tempo en que se ía á olga para vender... Secábase en cabos, suxeitos polos extremos, pendurados en gallos de salgueiro, estricados a modo de tendal —tamén secaban o polbo neles ou mesmo o chicharro lañado— todo ó longo da ribeira... Eu namentres, aprendín a mergullarme no mar, no seu abrazo... E aprendín a cabalgalo cando andabamos ás corridas ó carrelo das ondas, nun bote (hoxe chámanlle facer “surf”). E embarquei en “grandes naos”, para navegalo... Desde picariño... Aprendín o verbo dos mariñeiros... Aprendín que, cando estamos en terra, dalgún xeito, estamos no mar, estamos co mar... Aprendín, á fin, a non fiarme do percebe da sombra, que non é bo que che coman a carnada e che caguen no amocelo, a non levar a cheminea á popa, a ser peixe do limpo... E aprendín que todo aparece na escabezada... Ou mesmo a levantar a pedra e abrigarse do tempo... A ir ós pulpos nas mareas vivas ou, ás veces, nas mareas mortas... A agardar a xacente que ven despois da andana... Para entrar no Porto... Para facer camiño... pola vida... A vogar, a ciar e a cinglar... Contra os toletes... Buscando a primeira luzada da amencida... E a perseguir unha xaria ou mesmo largar a ollada dos meus soños na espuma verde dun toliñal... Ou no espello dunha auxía.

E así era a vida... Así me criei, así me criou Nois, no medio dun soño que prendeu na miña alma de pícaro... Coa volta, coa revolta, co “devalo”, entreabriuse outra vez a xanela desa alma xa algo cansa... Afrouxaron dous ou tres botóns... Pero con matices... Con luscofuscus... Con clarexas... Con escuros... Porque en Nois non sempre foi así. Nois tamén ten historia sen min. Abondosa e interesante...

Aló polo século XVII, a primeiros, o Porto de Nois ten moita relevancia na pesca da balea... Na pesca e na industria de transformación... Fornos, arpóns, cabos e material para cuartealas estaban sempre preparados... E as caldeiras sempre listas. Aquí chegaron naves francesas, vascas e asturianas para proverse de graxa de balea. O beneficio proporcionou ingresos abondosos para moitas familias... Aquí e nos outros portos da Mariña... —Foz, Burela, San Cibrao, xunto



con Nois son os máis importantes—. Tamén ten relevancia na pesca da sardiña. E así segue destacando ata mediados do século XVIII en que, parece ser, que tan só a sardiña prevalece.

Outra vez á pesca artesanal... O mariñeiro nunca se rende... Son homes que non coñecen o medo... Nin a sumisión... Naceron cabalgando ondas e levan a liberdade nos puños dos remos... Os mariñeiros de Nois, os de Foz, Burela, San Cibrao, Celeiro, Viveiro... foron quen de dicirle ó bispo de Mondoñedo —eran tempos en que a igrexa cobraba os décimos— que traballase se quería comer peixe...

Rematou o tempo da balea... A pescar con outras artes... Con botes, con lanchas pequenas... Para sobrevivir... Apegados ás penas como lámparos... —aínda hai varias familias que viven hoxe en casas feitas enriba das penas a onde, de cando en vez, chega o mar e acouga nas paredes as vagas rotas, desfeitas en foulas, en espuma, en salseiros salpresados—. Só iso tiñan... Unha pena rente ó mar... Outra pena no fondal da ollada... Outros tiñan polos arredores “dúas” leiras para plantar o pan e na casa un par de vaquiñas a carón da cocina -das que non só eles tiraban do teto-... Debaixo do cuarto.

... Aló pola metade do século pasado van pescar coas artes de sempre... Pola ribeira andan á olga, ós ourizos, ós lámparos -sempre en perfecta harmonía co mar- e tamén andan ó cazón con traíñeiras. Decotío eran embarcacións propiedade do adineirado ou adineirada da parroquia... E cobraba polo seu uso. Medio quiñón para a lancha cobraba en Nois a “señorita de Covas”, e o outro medio para os mariñeiros. De certo que o reparto non sempre chegaba ben feito e caía un pouco máis do lado dos mariñeiros. Cousa lóxica por outra banda... Eran os que facían os quiñóns.

As traíñeiras eran longas e estreitas. De moita eslora. De pouca manga e pouco puntal. Chegaban pasar dos dez metros de eslora e podían levar de catro a doce remos por banda. Cada home remaba ás dúas mans. Facían xeiras de moitas millas... Aínda con mal tempo.

Homes de ferro en lanchas de madeira

O cazón pescábase coa arte do rasco. Rede dun pano só, de malla grande, rectangular, armada entre relingas de boias e chumbos. A pesca do cazón era un acto colectivo no que cada casa participaba. Cada familia



Areal do porto / Arquivo Manolo da Barrosa

achegaba un par de rascos. Un par de redes. Cada rasco medía uns cincuenta metros máis ou menos. Anoábanse todos. Anoábanse uns ós outros e marcábanse de xeito que cada quen tiña a súa parte de rede diferenciada das outras. Cando levantaban, como sabían cal era a rede de cada casa, os cazóns que viñan en cada aparello marcábanos co sinal axeitado... Decote feito a navalla.

Se por un casual nalgunha das redes que tiña a marca dunha casa non mallaba ningún peixe, quedaba sen quiñón, aínda que isto era, certamente, moi raro. É tamén neste período cando hai dúas fábricas dedicadas ó salgado e prensado da sardiña -o arenque-... Tamén xurelo e chicharro... A Fábrica e a Fábrica Vella. As dúas tiñan, e teñen, varios píos -oito polo menos- grandes e fondos onde facían a salmoira... Un patio central aberto e na fronte unha ou dúas vivendas. Todo o proceso se facía nelas... Desde a salga, o prensado e envasado, ata a comercialización... Aínda hai na parroquia a casa do Toneleiro, descendente, de



Ruínas da fábrica nova antes de ser restaurada/ Arquivo M, da Barrosa

seguro, de alguén que se dedicaba a elaborar os toneis para o envasado... Un posto fixo e moi especializado... Da comercialización encargábanse os maragatos que viñan buscar o produto coas súas recuas.

Eu acordo as fábricas sen actividade.. Bon, con outra actividade... A “Vella” os mariñeiros tñana arrendada e nela, aproveitando os pozos, encascaban o aparello, para facelo máis resistente... Cosían as redes... A biñón... A media malla... Arrusaban se era o caso ou entrallaban as corcheiras ou as chumbeiras... Armaban riceiros de palangre ou de nasas... Decote, con estas artes armaban o cibilado..., para os cabeceiros. Sempre chea de actividade...

A outra, a “Fábrica” sempre estivo habitada... Aínda hoxe o está... A “Vella”, na que eu teño soñado tanto, está en ruínas. Agora nin as fábricas, nin o porto -afogado debaixo dunha frasca de cemento, cos ollos, onde cantaban os dedos dos cabos, pechos- teñen vida. Mais eu aínda teño catro latexos da alma desabotoados.

No Covelo -Nois- fronte ó mar, no axexo dun día calquera, mentres apaño rosas para a lúa...

Glosario

Abrigarse do tempo. Protexer unha embarcación do mal tempo. *fig.* Afastarse do perigo unha persoa.

Andana *s. f.* Serie de ondas que chegan seguidas, unha tras outra.

Armar *v.* Preparar calquera arte ou embarcación e tela disposta para saír ó mar.

Arrusar *v.* Coser, reparar as redes na embarcación cando rompen no mar sen pararse moito para saír do apuro. Cósese con fío doutra cor, xeralmente branco, para que destaque, para despois en terra atopar ese roto facilmente e coselo ben. Coser sen que quede a malla feita.

Auxía *s. f.* Máis frecuente no seu uso en plural. As auxías son unha especie de carreiros que se forman polo



Interior da fábrica vella / Arquivo Manolo da Barrosa



fondo das augas e que se marcan na tona clareándoas, sendo visibles por unhas zonas e por outras non. Hai quen di que, ás veces, premonizan unha galerna.

Biñón *s. m.* Tipo de unión, mediante costura ó longo, de dúas redes. Consiste en pasar todas as mallas dando un nó cando xa vai un tramo de rede cosida -entre sesenta e oitenta centímetros- para que, no caso de volver romper, se deteña nun deles evitando novas roturas. Acostuma empregarse para coser redes enteiras ó longo. var. Liñó/liñón.

Ciar *v.* Remar cara atrás para retroceder unha embarcación. Cear o bote. var. Cear.

Cibilado *s. m.* Pedra ou peso na punta dun cabo envolto nunha rede que serve de chumbo para fondear o aparello, para facer de cabeceiro nunha rede; pola parte de riba leva unha boia para marcar a situación do aparello, o cabeceiro do mesmo.

Cinglar *v.* Remar cun só remo, xeralmente desde a popa ou por un costado do bote.

Comer a carnada e cagar no amocelo. Burlarse de alguén.

Encascar *v.* Tinguir con casca machucada e cocida de piñeiro as redes —cando estas eran de fío de algodón—, para que se conserven mellor e duren máis tempo.

Entrallar *v.* 1. Completar as redes poñéndolles a tralla onde van as cortizas e os chumbos. 2. Unir unha rede a un cabo.

Escabezada *s. f.* Punto máis alto a onde chega a marea, sendo alí onde fican os elementos arrastrados (botellas de plástico, carabullos...); en sentido figurado, utilízase para indicar que todo aquilo que se perde ten un lugar onde se pode atopar. Aparecer todo na escabezada.

Esquieiro *s. m.* Aparello de pesca que consiste nunha vara delgada cun arame que suxeita unha rede na punta. Úsase para mariscar por terra, especialmente para a pesca do camarón ou esquía. Truel

Grade *s. f.* Estrela de mar. Equinodermo da clase dos asteroideos (*Asterias rubens*) do que existen diversas



Interior da fábrica nova / Arquivo Manolo da Barrosa

especies, de corpo plano en forma de estrela con cinco ou máis brazos, e xeralmente espiñento na parte interior.

Lámparo *s. m.* Molusco gasterópodo da familia dos patélidos (*Patella vulgata*) que vive pegado ás penas do litoral. De cuncha cónica e univalva, de cor gris abrancazada ou acastañada, con finas costelas radiais, ben definidas. É comestible.

Levar a chimenea á popa. Estar ebrio. Camiñar facendo “eses”.

Menta *s. f.* Molusco gasterópodo (*Littorina littorea*) en forma de caracol de reducido tamaño. Mincha. Menta.

Pariñeira *s. f.* Cantil, terreo ou costa que cae sobre o mar, en pendente máis ou menos pronunciada.

Quiñón *s. m.* Parte que lle corresponde a un mariñeiro no reparto do gañado na venda da pesca cando non vai a soldo.



Rasco *s. m.* 1. Rede dun pano só, de malla grande, de forma rectangular, armada entre relingas de boias e chumbos, que se emprega na pesca da lagosta, raia, pixín, centolo etc. 2. Malla máis longa dun tramallo.

Riceiro *s. m.* Conxunto de artes nunha peza para pescar.

Ser percebe da sombra. Dise do peixe de mala calidade. fig. Persoa ruín. Persoa que non é de fiar.

Xacente *s. f.* Calma que existe entre dúas series de ondas (andanas).

Xaria *s. f.* Mada ou grupo de peixe que vai mareando na flor da auga, á vista, saltando, de día. Banco.

Zamaiar *v.* Pescar polbos coa arte do zamaio.

Zamaio *s. m.* Tipo de arte de pesca consistente nunha olga, ou un trapo que se coloca nunha vara, para ir capturar polbo pola ribeira cando está a marea baixa. Pescar ó zamaio.



Dúas vistas aéreas do porto de Nois / Arquivo Manolo da Barrosa



Porto de Nois / Arquivo Paco Rivas



BOLINANDO O MAR DE ONS, NA VOZ DO SEÑOR *FRANSISCO*



José Manuel Dopazo Entenza

*Ó pasa-la Illa de Ons
acordácheme miniña
desde que cha vin pasada
coma se nunca te vira*

Na vida hai persoas que se erixen como referentes polos descubrimentos que realizan, polas súas invencións ou por seren un fito histórico. Fernão de Magalhães, primeiro europeo en navegar polo Pacífico; John Harrison, deseñador do cronómetro mariño de alta precisión; ou Isabel Barreto, primeira almiranta coñecida do mundo. Mais tamén hai outras que o son a máis pequena escala e que perduran no tempo namentres quen as coñeceron viven.

A historia do Señor *Fransisco* é desas que poden pasar desapercibidas entre centos de miles semellantes pero, para min, foi un referente dende o primeiro día que o coñecín. Foi o 31 de decembro de 2010, indo en busca de informantes nados na Illa de Ons para a miña tese. El estaba, coma sempre, no cuberto que tiñan debaixo da casa, tronzando leña e amoreándoa ó abeiro da chuvia. Deitou a machada no chan, tirou as achas que levaba no brazo e levoume á calor da co-

ciña de ferro. Alí comezou a me contar unha historia coma as que me contaba meu avó:

Elí, o primeiro que veu foi un tal Marsial, pero de apoderado, eh, que A Illa era do marqués (de Valadares). Despois comprouna o Riobó, o vello, un médico de alá da parte de Sela. E quedoulle a un fillo, a Didio, que se aforcou na Illa. Cando foi do Movimiento, aforcouse elí, non sabes? E despois A Illa pasou ó Ramo de Gherra e foi do Estado.

O ghran problema na Illa era que non tiña médico, nin tiña cura, nin tiña maestro á primeira. Despois, cando empesei eu xa a ir á escola, empesou un maestro de música que lle chaman Cambeiro; ese si que o tuvo tamén complicado na gherra, eh. Si, porque era da esquerda el. E marchou, anduvo escapado, salvouse meténdose nunha cheminea dunha casa, si. Ah, e despois un irmán que era cura quixo axudalo, pero non puído faser nada!

Pero médico non había, nin cura. Cura iba de equí de Beluso, porque nós tiñamos a freghesía en Beluso. Tiñamos que vir a nos bautisar á ighlesia de Beluso,



Pescando na dorna, 1958 / **María do Caño**

nas dornas á primeira, aghora xa había barco, non?, pero á primeira tiñamos que vir nas dornas, a voghar ou en velas; se había vento, en vela. Xa tardabamos por eí dúas horas en chegar a Mourisca, ó Cabalo! E a casar tamén a Beluso. E nunca houbo un cura na Illa porque non lle daba o sueldo (di entre risas).

Ai, eu teño pasado moitas nesta vida. Son moitos anos, rapás. Eu nasín en abril, o desaoito de abril do ano quince, na Illa; porque eu nasín na Illa. Pero estou equí no untamiento de Bueu anotado o seis de maio; e no carné de identidá teño o oito de junio! Acordo de pequenos, que ibamos ó monte co ghando pero, como eramos rapases, deixábamolo e puñámonos a xoghar-e. Xoghabamos ó rabuxiño, esí, agharrabámonos sete ou oito das mans e corriamos arredor ata caír-e. Ou á fucha, fasendo un buraco no chan, coma unha cova, había que contar cantos pasos foran para tirar á fucha e lansabamos pedras planas coma as patelas da chave a mirar quen as metía



O mariñeiro Cachote pintando a dorna / **Foto Mörling**

dentro, pero a fucha era pequena!, se fora ghrande calquera a metía!

Despois xa me tocou fase-la mili. Fun a Ferrol e mais á ETEA, alá en Vigho. E ó pouco estoupou a gherra! Combatín en Saraghosa, elí si que fixeno fuersa, todo eran tiros, tiros, tiros. Pero copámola e baixámo-lo Ebro cara a Cataluña. Entramos todo pola beira do mar, pola plaia, non sabes?, pero estaba chea de parapetos e foinos máis difísil. Cando entramos en Barcelona xa estaba tomada. Combatín contra os republicanos. Eu non pensaba así; nin así nin de ningunha forma, pero era o que había. Ai, a gherra pañeina en boca! O último parte de gherra que se dou en España foi do primeiro de abril do trinta e nove. E eu collín e volvín pá Illa.

Eí foi cando conosín a muller que teño hox e casinme pó Sentulo. Eu ser son do Cucorno. A casa matrís, a de meus pais, queda pra alá pa baixo do faro. Pero como Benedita era do Sentulo, casamos e fomos vivir coa nai e coa volita, Fransisca me parece que lle chamaban, A Sentuleira, que é como lle chaman tamén á miña muller-e. Meu pai era O Fento, así que eu son O Fillo do Fento (di rindo con ganas).

Antes a vida era dura, moi escrava, fillo. No mes de marso, labrábase a terra, xa lle chamaban a sementeira; e xa non podía ir ó mar por dous ou tres meses no ano, porque había moita terra. Había quen tiña a corenta ferrados e a cincuenta. Si, e nós tiñamos trinta. E había quen tiña menos! Pero, decruábase en marso e en abril sementábase, si, o millo. En abril, o primeiro de abril empesaba a sementar, sabes? E pra collelo, en setiembre, o primeiro de setiembre xa se collía elí o millo e ghardábase xa. Pero a fuersa e os cartos viñan do mar, cada día.

Aghora a xente non acorda o de antes, pero miseria na Illa houbo moita. Daquela ibamos rasonados por libreta, había que ir á rasió equí a Bueu, paréseme que era no foro ese que tiñan antes na Banda do Río, eí é onde tiñan o economato e nós tiñamos que vir rasonados eí. E había que ghanar pa saca-lo economato.

Eu traballaba na terra e mais no mar-e! E as mulleres ighual, no mar tamén, porque iban ós persebes. Ós persebes ían as mulleres, ó polbo non. E á ghargha, esas alghas do mar-e. Nós chamámoslle marullo. Co-



llianas porque as compraban, disque era pás medisinhas, ou non sei, entendes? Había marullo do bo e do cativo. O cativo non o querían. E iba a muller e traía a dorna cargada sempre. Andaban ó marullo cando había moito temporal. Cargaban a dorna, que metían a sen e doussentos quilos. Viñan no último do mar-e. E as mulleres andaban a iso, tamén, e ó persebe, moitas.

Pó norte de Mellide, hai unha praia pequeniña que lle chaman a Praia do Cornecho, sepáraa así unhas pedras e é onde iban antes os rapases a tirarse das pedras e a xogar-e. E alí había bos persebes. Poucas o sabían, pero nós eramos xusto de riba da praia de Mellide e miña muller iba a eles. E as mulleres pañaban os persebes e vogaban a Pontevedra, a vender á plasa; e se había vento, en vela. Traballaban tanto coma os homes ou máis! Porque o traballo de terra fasíano elas, non sendo labrar; inda había algunha muller que tamén labraba ou iba á compañía co home, poucas. Pero a casa era cousa delas, o río, os miniños... Era traballo, era escravo.

Oes, e mesmo ó subires do muelle, á man dereita, estaba a casa de Riobó, onde Riobó se aforcou. Elí, para a parte de atrás, antes, collían o polbo e había laghares onde o desmaghoraban, abríano e púñano a secar en varas. Xa lle chaman elí as Veighas do Polbo, que son unhas veighas moi grandes, xunto ó almasén. Elí botaban varas e varas, cheghaban de aquí alá, a secar o polbo. O polbo todo se vendía en seco, ía en sacos, seco, pa fóra. E era tamén traballo das mulleres, secalo. Os homes pescábano e elas secábano. Abríano, sacábanlle o maghorro, non sabes? Desmaghoraban, e despois tendíano, colghábano dos rasos a secar-e. Cando foi ben seco, ía en fardos, pa Madrí ou esí.

Vouche contar unha historia que me contaron a min. Resulta que nós deixabamos as dornas varadas na praia, máis que nada na de Curro. Pois disque pola noite, había mulleres, coma unha de alá do Chan da Pólvara que lle chamaban Xoana, e mais outra de Pereiró, creo que era Siña Ramona, que de noite collían as dornas e salían a voghar. Seica por cada palada dada, sen millas andadas. Era un falar, era disir que corrían moito a voghar. Estas eran as meighas das areas ghordas. Chamábanlle así porque aproveitaban que non as miraban e collían as dornas pa viren a terra, ás plaias de area ghorda coma Tulla

ou Mourisca e, antes de que marchara o luseiro do amenser; estaban de volta na casa.

A area queriana pra pórlla na porta a quen fora morrer pronto, era coma un aughurio. Nós corriamos de medo cando mirabamos algo de area serca da casa (rompe a rir). Tamén disían que se mirabas unha destas meighas collerche a dorna, tiñas que deixala ir e, á mañán sighiente, pañar unha vara de loureiro mollada en aghua bendita e mallar a varasos a dorna disindo “para que este mal nunca sea visto, muera el mal e viva Cristo”. Con iso xa librabas a dorna de todo mal e as meighas non cha collían máis.

E había que faser esas cousas, porque nós traballabamos coas dornas. E co mal de ollo e todo iso, disían que non se pescaba nada... Había que ir ó mar tódolos días, ibamos ó polbo coa raña e co espello, ou co visto que lle chaman en Bueu. Ó que máis andabamos era ó polbo, tamén colliamos peix de todo tipo: róbalo, sargho, maraghota, sarrán, faneca... e marisco: camarón, anécora, sentola, lumbrighante... e a muller andaba por terra, amais de ós persebes, ás alapas e ós caramuxos ou ó que houbera. E o peix todo á liña, ó curricán ou ó que fora. Pero o prinsipal era o polbo. Era o que daba máis cartos daquela, daquela! Andabamos todo derredor da Illa, xa sabiamos onde había bos polbos e onde estaban os pequenos pa deixalos medrar-e.

E xa che digho, antes todo eran dornas, na Illa todo eran dornas. Na Illa e en todo Castiñeiras. Dende Aghiño hasta Ribeira todo eran dornas. Elí é onde era a madre delas. E nós ibamos alá a comprar e a faser-e. Eu alí fixen dúas novas por dúas veses. E as



Descargando o peixe no porto, 1963 / Foto Mörling



Praia de Curro, 1963 / Foto Mörling

velas tamén todas alá, que equí non había quen fixera unha vela, eh. Vouche a disir, a dorna boa pa ardora custaba corenta e sinco pesos, eh! Todo, vela e dorna. E logho! Fixemos unha, a dorna ghrande nosa, porque tiñamos unha compañía, canda un carpinteiro bo, Don Radán, e valeu sento des pesos, a ghrande, de quinse cuartas. Si, ho! Era pa vir á terra. Sento des pesos! De vela eran corenta ou cincuenta metros, si. Nunha pequena, a marca de vela era trese varas e media, catorse xa pa unha dorna de oito cuartas. Pero o tamaño de vela dunha dorna polbeira son trese varas e media. Daquela era en varas, coma metros, non sabes?

Despois había algunha ghamela, cando foi dos barcos. Pero a ghamela non é ighual de boa porque non se aghanta, vaise. Déixa-los remos e xa voa. Pero a dorna aghanta, porque ten moito calado, non sabes?, e aghántase, cunha man xa aghanta. A dorna, anque



Mulleres carrexando millo, 1960 / Foto Mörling

vente; pero a ghamela marcha. A ghamela é boa pó barco porque hai que andar a botala a bordo e pa iso é boa. Pero con tal de traballar, nada, eh.

E os barcos nós fasiámoslos en Portonovo. Elí había dous ou tres carpinteiros bos. De barcos había dous. Un era Señor Fransisco, que foi dos mellores que houbo, e mais outro primo seu. Despois había lighatos, que amañaban; pero faseren barcos, eran eses. En Bueu fixeno poucos e saliron malos. Houbo alghún bo, os de Purro. Marín fixo tamén alghún, á primeira, pero malos. Este fixo un bo, o primeiro que fixo, o que chamaban “Dous cuñados”, do defunto de Pancho. Pero despois fixo outro, o “Mar de Ons”, non mideu ben e fasía moita aghua, non valía. Marín era bo pa dornas e ghamelas, os barcos ghrandes non os fasía ben. E barcos coma os de Señor Fransisco non había por aquí, pa ese tipo de barcos, eh!

Porque pa máis ghrandes había que ir a Purro. Purro fasía barcos ghrandes, fasía. Fixo un moi bo, o de Pepucho, que está alá na Plaia de Beluso, aghora xa o vendeu. É que aghora case vendeno tódolos barcos. Os bos vendénose e meténose a planeadoras, non sabes?, unha desfeita pero é o que hai. E Purro fasía bos barcos.

Cando nós nos cambiamos e fixémo-lo barco, eramos catro a faser con ese Señor Fransisco, catro xuntos, e todos de trinta e oito cuartas. E o noso, como a quilla sobrou, era de trinta e nove, e deixeiillo. Tamén había outro, que aghora está en Cangas, que lle chaman O Camarón, que o fixo de corenta cuartas. E xa foi caro, valía a dúas mil pesetas por cuarta. O noso era trinta e nove cuartas, a dúas mil pesetas por cuarta, setenta e oito, non? Pois fixémoslo todos xuntos.

E pó motor a Pasó, daquela había que irlle a Pasó, nas Robadoiras. E os motores primeiros eran moi pesados, porque eran de ferro. E fúmosllo encarghar a el tamén. E valeunos máis de vinte e sinco mil pesetas, case trinta mil pesetas lle demos!

Ó meternos en barcos, foi cando fomos á navalla e a xente elí xa medrou moito, non?, ghanou moito carto. Si, da navalla e da ameixa foi de onde viñeno máis cartos. Ó tramallo tamén fomos moito, pero era unha vida moi escrava e amais non ghanabas nada. E despois hóubose faser de vir pa Bueu porque non había porto na Illa. Inda hox é o día que non o hai. Alá hai



porto, pero se hai unha nortada xa non defende. É un porto que entras polo norte, polo sur todo é pedra, levántase un pouco mar e hai que escapar-e. Ai! Eu teño escapado á unha da mañán e ás dose da noite da Illa no barco, eh, e non ser capás de saltar a bordo do barco co temporal! Moitos non deno saltado e quedano en terra. Pero había que vir pa Bueu con un ou dous que se apañen ben. E por iso a xente veu pa terra, porque non se paraba elí, escachaba os barcos, rompía todo. E o porto é malo e houbo que escapar da Illa, todo o mundo. Moito temporal tense aghan-tado, bah!



Faro da illa de Ons, 1989/ Foto Afonso

A vida era moi dura. O mar é moi sacrificado. Elí, na Illa, teñen aparesido moitos mortos. Cando foi o naufraghio na Onsa, cantos non apareseno? E no campo que hai onda o Almasén, deitanos todos. E había que montar ghuardia de noite! Os cadavres non se poden levantar ata que che veña o médico, a autoridá.

Os peores fono sempre os do Buraco do Inferno, que é ese que está na Porta do Sur, porque non sempre aparese o corpo. A furna mete moito pa dentro, pasa que de riba non o miras. Anque te metas ben pa dentro,

non miras. Pero se botas unha pedra cae no mar-e. Eu eí xa teño ido ca dorna, cando o mar está máis manso. Pero inda esí traballa moito a corrente. Porque é coma un braso de mar que entra na terra e dás entrado adentro, non moito adentro pero algo inda si. Acordo unha ves que un alumno da Escola Naval de Marín caeu. Tanto se quixo meter que caeu abaixo e non apareseu. Non sei se o pañano despois, non sei, pero era difísil.



Xogando á chave en Curro, 1961





A Area dos Cans no 1984 / **Foto Afonso**

Na Illa teñen feito moitos partes de afogados. Tiña que vir o médico de fóra a equí. Houbo un, que collín eu do mar, que veu a familia a chorar á Illa porque non lle querían fase-lo parte. E vai o médico, ábrelle a camisa e tiña un taghaso dunha puñalada. Daquela para un parte de defunción había que ter moita confianza. Se é de morte natural, xa o médico neghosia.

Pero nese caso había que fase-la autosis. E xa digho, na Illa teñen feito moitas.

Cando viña un cadavre dun afogado ou tal, viña un médico e fasíalle a autosis no sementerio, na capilla, si. Non había nada, levaban unha tela calquera pa tapar o cadavre e despois fasían a autosis. E claro, tiña que ser enterrado elí se era desghrasia; se era morte natural, pois nada.

Topamos unha ves un que viña polo mar, estando a pescar ós polbos, elí serco do Sentulo. E viña aboian-do. Se leva un gholpe e vai ó mar, inda pode flotar-e. Pero se afogha pódeche levar oito ou nove días sen botar arriba. Daquela ves eramos tres dornas. Eu mirei o morto e boteino abordo. E leveino a Curro e fixénolle a autosis. Estabamos eu e mais Cachote, que era o que fasía as caixas na Illa.

De outra ves, máis ó norte do Sentulo, en Cova de Vella. Eí tamén apareseu. Apareseu un que non había quen lle botara a man. E tuven que botarlla eu porque



O Buraco do Inferno, nunha imaxe tomada no ano 1984 / **Foto Afonso**



estaba acostumbrado, viña da ghera e tal, e non me importaba. Botámoslle unha paviola por baixo e subímolos polas pedras. Incluso veu o alcalde! E meteno nun queixón, en anacos!

Xa das últimas que acordo foi de cando fixen a compañía, que me metín con Clemente, chamábanlle de apodo O Sarrán. E ó pobre morrénonlle tres fillos no mar-e. Morreulle o primeiro no “Mira Ben”, que foi dos primeiros barcos que houbo na Illa. Morreu porque estaba no barco e saltou a pañar persebes e, non sei, caeu e xa o pañano e trueron morto. E morreu outro, tamén embarcado, ó tramallo, cara á Ghuardia, serco de Cabo Silleiro ó sur-e. Estaban á robalisa ou ós sarghos, caeu e morreu. E o outro tiña desaseis ou desasete anos e nunca fora ó mar-e. E foi ás Froitosas cunha cana, mira ti que pouco sentido, e vai el a saltar, foi e caeu nunha posa dun metro de aghua. Era o máis novo. Aghora quédalle un, que foi o que quedou.

Despois diso, viñemos pa Bueu. Debeu ser alá polo ano sesenta e oito, porque no sesenta examineime eu



Praia de Melide e O Centulo, 1984/ Foto Afonso

en Vigo, da competencia de mariñeiro. Ó mar estuven oito anos e despois fixémo-la compañía e tuvemos que amarrar en Bueu. Iso foi no sesenta e oito, acórdome porque había xa cosecha da ameixa. Despois quedei en despachar o barco en Bueu antes de ir pa Cangas, e o resto tuveno que ir por terra. Cando fechamos o barco en Cangas, ibamos pescar a Vigo.



A casa na illa do señor *Francisco* e da señora *Benedicta*, no ano 1970

*Eu estiven un par de anos con Rodrigho inda de con-
tramestre. E por iso che digho eu que viría pa Bueu o
sesenta e oito ou esí.*

*A xente foi marchando da Illa, como fixemos nós.
Alá non quedou ninguén. As casas quedano abando-
nadas. A nosa tamén, hasta que entrou Parques. E
logho, a Xunta quitóuno-la casa, a nós na punta do
Sentulo e mais outra alá en Pereiró. Pero tuveno que
devolvérnola porque era da miña muller e era unha
das máis vellas da Illa. Ela foi protestar e denunciou
ata que lla devolven. Inda así, a propiedá non a te-
mos, solo nos dan dereito a usalas. Hai que lle dar a
propiedá á xente da Illa!*

*E equí estamos. Levamos corenta anos en Bueu, lonxe
da nosa illiña. Non hai comparansa coa vida alá, pero
tampouco é pa queixarse (di cun sorriso na boca).*

Ata uns meses antes do seu pasamento, o 8 de feb-
reiro de 2014, o Señor Fransisco traballaba a terra e
coidaba as árbores froiteiras, partía e amoreaba leña e
ía xogar a partida ó bar. Tiven a sorte de visitalo cada
domingo desde que o coñecín. Na miña lembranza

queda unha vez que entrei no cuberto da leña, ato-
peino partindo achas e ofrecinlle a miña axuda. El,
sen maiores ínfulas, díxome que non me preocupase,
que xa o faría el, que nese momento tiñamos que ir
ó importante. Para el o importante era esa hora de
conversa comigo.

Atesouro máis de sesenta horas de gravación, de his-
torias, de lembranzas, de risas... Con estas poucas pá-
xinas quero ofrecerlle a miña máis humilde homenaxe
a esa persoa que para min é un referente. A súa muller
dicía que “la muerte es un tango y la vida un pasodo-
ble, pa quien lo sepa bailar”. O Señor Fransisco sempre
foi o mellor bailador de tango da Illa de Ons. Agora
poderá volver moverse a son de gaitas e pandeiretas.

Unicamente me queda dicirlle, onde queira que estea
e se me pode oír, graciñas por todo.

*Vou a da-la despedida
como a dan os mariñeiros
co sombreiriño na man-
alghún día nos veremos
lará lará larala, lará lará larala, lará lará larala*



Os señores Benedicta e Fransisco en Bueu, nunha fotografía tomada no ano 2013



AS SALGADURAS DE PORTOCUBELO

Santiago Llovo Taboada

Do mesmo xeito que na práctica totalidade de enseadas ou refuxios espallados por toda a costa galega, tamén houbo salgaduras en catro lugares da beiramar do Concello de Carnota: O Pindo, Quilmas, Caldebarcos e Lira. Neste artigo achegaremos algunhas referencias históricas acerca das salgaduras da parroquia de Santa María de Lira, construídas todas en Portocubelo.

Antes de afondarmos na historia de cada almacén (ou como acostumaban chamarlle os autodenominados fomentadores cataláns, *fábrica de sardina*), reproúcese a continuación o que Pascual Madoz Ibáñez escribiu en 1846, no seu *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, sobre Lira e as súas salgaduras:

“Lira (Santa Maria de): Feligresía en la Provincia de La Coruña, Diócesis de Santiago, Partido Judicial de Muros y Ayuntamiento de Carnota. Situado en ... clima benigno ... reúne cerca de 100 casas, varias fuentes de buenas aguas, y una escuela dotada de 1.100 rs, y a la cual asisten unos 60 niños ... hay una ermita (Ntra. Sra. de los Remedios) en la falda del monte de la Garita del Facho, cerca de la aldea de Miñarzo ... se pesca mucha y buena sardina, congrio, abadejo, pintos, mógiles, y otros varios peces. Ind.: la agrícola, la pesca se verifica con lanchas y aparejos, 4 fábricas de salazón de sardina, congrio y abadejo, algunos molinos y varios artesanos de primera necesidad. Comercio: la exportación de productos de la pesca y fab., así como el sobrante de las cosechas, y la importación de géneros ultramarinos, aguardiente, algún vino, cal, lino y otros

efectos. Pobl: 110 vec., 630 alm. CONTR. Con su ayuntamiento”.

Podemos apreciar as catro salgaduras referidas por Madoz no seu dicionario na seguinte fotografía aérea de Portocubelo tomada en 1970, cando a desmesura construtiva aínda non alterara o contorno.

Cómpre advertir un particular feito diferencial destas salgaduras de Portocubelo respecto á práctica totalidade das que daquela existían na beiramar galega: das catro, as tres primeiras foron construídas por veciños da parroquia. A derradeira foi a única levantada por un catalán. Igualmente, ao longo do tempo, foron explotadas por veciños da parroquia ou ben por industriais procedentes de Muros e da súa ría; non aparece ningún propietario orixinario ou veciño da suposta zona de influencia, a ría de Corcubión.

Salgadura chamada de Artaza

O seu primeiro propietario e probable construtor foi o veciño de Lira Francisco López, quen tivo que ser un empresario moi importante na bisbarra a mediados do século XIX. Amais das abundantes escrituras



Fotografía aérea coas localizacións das catro salgaduras de Portocubelo

de compravenda asinadas na época por el, apareceron nos protocolos notariais de Muros varios documentos que acreditan a súa condición de comerciante a grande escala. Sirva de mostra: “*En la villa de Muros a nueve de mayo de 1838, ante mí escribano y testigos ... don Manuel Fernández, de esta vecindad, dijo: que en unión de don Francisco López, de la parroquia de Santa María de Lira, han contratado con don Ramón Lamela, de esta citada villa, capitán del quechemarín nombrado San Vicente Ferrer, la conducción de un cargamento de maíz grueso, en dicho quechemarín de su mando, a los puertos de Gijón, Ribadesella, Santander y Castro, cuyo grano debería recoger el capitán con su barco en la playa de la expresada parroquia de Lira durante tres días laboratorios ...*”.

O primeiro documento atopado que relaciona este empresario co salgado de peixe data de 1835. Ese ano asinou, xunto co seu veciño José Beiro, unha escritura das chamadas de *obligación y fianza* para poder extraer sal dos alfolíns de Muros, con destino á salgadura que compartían en Portocubelo.

O 19 de xullo de 1841 Francisco López e María Caamaño, a súa dona, outorgaron ante un notario de Muros unha primeira escritura de *obligación y fianza* con hipoteca para garantir o subministro de sal para a salgadura da súa propiedade. Do documento destacamos o seguinte:

“... que se obligan con sus personas y bienes que tienen y tuvieren, así muebles como raíces, de pagar a la Hacienda Nacional y en su nombre al señor Administrador Recaudador de Rentas de esta nominada villa el importe de la sal que en la presente cosecha, y más sucesivas, saquen y les sean entregadas en los alfolís de esta referida villa para salazón



Peza de latón utilizada para marcar os tabais co logo de *Siaba e Iglesias*

de sardina y más pescados; a cuio fin ... hipotecan especialmente el almacén fábrica de sardinas que tienen suio propio y construido ahora de próximo a sus expensas en el sitio que llaman Porto Cubelo en dicha parroquia de Santa María de Lira que se halla sobre sí, el cual es bien conocido, que tasado por los peritos inteligentes valen ... cinco mil cuatrocientos cincuenta y tres reales de vellón ...”.

A seguinte propietaria desta salgadura foi a familia de empresarios muradá *Siaba e Iglesias*, con intereses na mariña mercante e con outra salgadura na vila. Deran orixe a esta empresa familiar Carlos Iglesias Lago e a súa dona María Dolores Siaba Gómez, cando en 1870 lle mercaron unha salgadura no paseo Bombé de Muros ao empresario José María Priegue Gil, veciño da mesma vila. Aínda que no documento de compravenda aparece como compradora a sociedade *Siaba e Iglesias*, os que realmente traballaban, tanto nela como na que posteriormente mercaron en Lira, eran os irmáns de María Dolores, Ramón e sobre todo Manuel Siaba Gómez. Carlos Iglesias era capitán de buques mercantes, de maneira que a xestión de ambas salgaduras corría por conta dos seus cuñados.

Nas fábricas de *Siaba e Iglesias* empregaban unha peza de latón para marcar os tabais de sardina co logo da empresa. A diferenza doutros sistemas empregados, nos almacéns desta casa pousábase este molde na tapa e pintábase por riba.

Aos descendentes de Carlos Iglesias e María Dolores Siaba compráronlles en 1922 esta vella salgadura dous veciños da propia parroquia de Lira, o carpinteiro José Antonio Caamaño Lago e o toneleiro José Fernández González. Aínda non transcorrera un ano cando lla venderon, xa en desuso, á veciña de Muros Rosa Emilia Castiñeira García, viúva do industrial Juan Antonio Artaza Soto. Os seus descendentes son os actuais propietarios.

O establecemento atópase actualmente en ruínas e totalmente abandonado. A rampla que daba servizo á salgadura desapareceu case por completo ao se construír o paseo marítimo, unicamente se conserva o arranque cara á praia. Despois de cesar a súa actividade como salgadura, no mesmo local desenvolvéronse outras actividades. Nos anos trinta do século pasado houbo un muíño fariñento accionado por unha



máquina a vapor; nos anos cincuenta, na esquina norte do inmoible, onde estivera a vivenda do almacén, rexentou unha taberna José Beiro, *Ghosé de Pucho*; e o sitio onde estaban os píos alugáranos uns mariñeiros do lugar para utilizárenos como tribuna.

Salgadura de Beiro

A que agora coñecemos como *fábrica de Daniel* tivo a súa historia, pasou por moitas mans e, como veremos, foi a última que estivo operativa. Igual que as dúas inmediatas, quen a mandou construír era tamén natural de Lira: o seu primeiro propietario e construtor foi José Beiro Caamaño, veciño do lugar de Carballal.

Amáis da mencionada escritura de *Obligación y fianza* para a extracción de sal asinada por Francisco López e José Beiro en 1835, o documento máis antigo atopado no que se menciona este último como industrial da salgadura en Portocubelo data de 1839. Volve ser un documento de *Obligación y Fianza* para a extracción de sal: “... *ante escribano y testigos ..., don José Beiro, vecino de la parroquia de Santa María de Lira dijo: que se obliga con su persona y bienes muebles y raíces que tiene y tuviere a satisfacer a la Hacienda Nacional, y en su nombre al señor Administrador Recaudador de esta villa todo el importe de las sales que para el salazón de sardina y más pescados de la presente cosecha le sean despachadas y entregadas en estos alfolís ...*”.

Abondas escrituras posteriores, relacionadas con diferentes negocios xurídicos, testemuñan a importancia que daquela tiña este empresario na bisbarra. A José Beiro Caamaño sucedeuno á fronte da salgadura, e do resto de negocios, o seu fillo José Beiro Lago.

O 20 de setembro de 1900 o veciño de Muros Alejandro Portals Boris mercou, por dúas mil pesetas, *una fábrica de salazón en Porto-Cuvelo, lugar de Miñarzo, Parroquia de Santa María de Lira, a don José Beiro Lago*. Segundo consta no documento de compravenda, o almacén atopábase nese momento en estado ruinoso como consecuencia dun incendio recente. Logo das correspondentes reparacións, a familia Portals volveu pór en funcionamento esta salgadura durante uns poucos anos máis.

Os seguintes propietarios foron o industrial da salgadura de Vigo Román Cordero Martín e o oficial do Xulgado de Paz de Carnota Antonio Puertas Lastres. En 1950 os referidos compradores venderon a salga-



Restos da salgadura de Artaza

dura, e as dúas fincas anexas, ao médico tamén veciño de Lira Serafín Carbón Mosteiro e á súa dona María Teresa López García, quen á súa vez venderían o complexo en 1963 ao matrimonio formado por María Maceiras Conde e Ramón Alborés Santos, ambos veciños da Serra de Outes. Estes mercaran a vella salgadura coa intención de transformala en fábrica de conservas de peixe, e mesmo xa conseguiran do Ministerio de Industria a autorización correspondente, pero non remataron o proceso por mor, entre outras cousas, dun accidente no que faleceu un operario que estaba a traballar na transformación da vella salgadura en conserveira.

Quen realmente volveu poñer a salgadura en funcionamento, transformándoa en fábrica de conservas, foi o seu novo propietario Daniel Rodríguez Blanco, industrial natural de Cornide, parroquia de San Mamede de Carnota. Este conserveiro afincado en Muros mercouna o 17 de marzo de 1968, pola cantidade de cincocentas mil pesetas.



Troquel co logo de *Muradana* para marcar os tabais da familia Portals



Papel comercial co encabezamento de Daniel Rodríguez Blanco

Nesta fábrica de Portocubelo, elaboráronse conservas comercializadas coas marcas *Siglo XX* e *Danal*, acrónimo dos nomes Daniel e Ángel, nome este último correspondente a Ángel Piñeiro, concuñado e socio para a explotación desta fábrica.

A propiedade pertenceu á familia de Daniel Rodríguez Blanco ata que a primeiros do século XXI pasou ás mans da Fundación de Caixa Galicia. A actual propietaria é a empresa construtora, radicada en Dumbria, *Casais Beach S.L.* No momento de redactar este artigo atópase totalmente abandonada e en venda.

Salgadura chamada da Chanca, ou de Lamela

A seguinte salgadura que existiu en Portocubelo tamén foi construída por un “nativo” da parroquia: Juan Domínguez, veciño do lugar de Sofán, quen ergueu a continuación do almacén de José Beiro a salgadura máis pequena das catro que existiron no lugar.

Juan Domínguez foi tamén un importante persoeiro no Concello de Carnota. Xa dende primeiros do sé-



Estado actual da antiga salgadura de Beiro

culo XIX aparece en abundantes escrituras nas que intervén como comprador, fiador ou prestamista. O primeiro documento onde se acredita a Juan Domínguez como propietario dunha salgadura en Lira data de 1839, unha escritura titulada *Venta de Juan Domínguez que le hicieron Simón de Lago y otros*, outorgada en Lira ante un escribán de número asignado a Muros, que resulta esclarecedora para determinar a construción tanto desta salgadura como da inmediata cara ao oeste, a de Félix Batista. Do seu contido sa-
lientamos o seguinte:

“En el lugar de Cestelos, parroquia de Santa María de Lira, a veinte y cuatro de abril de 1839: ante mí escribano y testigos, Simón de Lago, Ramón Fiuza ... [ata outros vinte e oito] todos vecinos de esta parroquia, dijeron: que antes de ahora, cuando su vecino Juan Domínguez trató de construir el almacén saladero que tiene en el sitio nombrado Porto Cubelo, términos de esta parroquia, le cedieron los comparecientes el terreno baldío de su propiedad que comprende desde el que fabricó dicho almacén, inclusive, hasta el riego de agua que por tiempos se abierte y se llama Sudreiros, cargando al cesionario solamente la obligación de pagar el directo dominio que lo es al señor de Allo, la cuota de renta que en prorrateo le correspondiese, y sin exigirle precio alguno. En virtud de este contrato hizo el Domínguez aquel edificio, y usó del mencionado terreno para serventía de la mencionada fábrica; hasta que últimamente como don Félix Batista hubiese intentado construir otra en el terreno cedido, hallándose el Domínguez desprovisto de documento...”

Poucos meses despois de asinar a escritura anterior Juan Domínguez faleceu na súa casa de Lira. Á fronte dos negocios sucedeuno a súa única filla, María Juana Domínguez quen, excepcionalmente para aquela época, foi tamén unha importante empresaria. María Juana, que enviuvou prematuramente do seu matrimonio con Andrés Dosil, casou de novo con Manuel Lamela. A partir dese momento a salgadura pasaría a ser coñecida como o *Almacén de Lamela*.

María Juana e o seu segundo home deberon explotar esta salgadura bastantes anos, pois non traspasaría ata 1872, xa novamente viúva, a xestión dos seus nego-



cios, incluída a salgadura, ao seu fillo Juan Ramón Lamela Domínguez. En 1881, falecida súa nai, Juan Ramón asinou un préstamo hipotecario a curto prazo co industrial de Muros Abelardo Dubert Riva, por importe de *seis mil quinientos reales*. Malia non atoparmos documento acreditativo da resolución deste negocio xurídico, todo parece indicar que o empresario muradán quedou coa propiedade.

En calquera caso, o seguinte propietario coñecido foi don Miguel Saborido Senande *Mighel da Ghaneixa*, carpinteiro de ribeira da localidade, quen entre as catro paredes que quedaban da vella salgadura fixo nos anos cincuenta do século XX varios botes, lanchas e gamelas. Miguel vendeu os restos do almacén a Ignacio Gómez Caamaño, *Inasio*, e á súa filla Ángela. *Inasio*, mariñeiro e persoa moi coñecida na parroquia, adaptou o predio para vivenda e taberna, bar que estivo operativo ata hai poucos anos. No garaxe do inmo- ble aínda se conserva algún pío.

Salgadura de Félix Batista

A diferenza das tres anteriores, desta salgadura non queda ningún resto na actualidade, o seu lugar ocúpao un bloque de apartamentos. Tamén é distinta a súa orixe, ergueuna o catalán Félix Batista Albanés, natural de Calella, provincia de Barcelona, aínda que establecido no Freixo.

A primeira información que relaciona este industrial coa súa salgadura de Lira é o documento mencionado anteriormente referido á protocolización da cesión dun terreo por parte de varios veciños de Lira a Juan Domínguez. Neste documento de 1839 menciónase que preto da salgadura de don Juan Domínguez “... *ultimamente don Félix Batista huviese intentado construir otra en el terreno cedido ...*”.

En calquera caso, podemos situar a súa construción sobre os anos 1839 ou 1840, xa que segundo unha primeira escritura de *Obligación y fianza* Félix Batista Albanés e a súa dona Carlota Riva Casalíns garantían en 1841 o subministro da sal para a súa salgadura de Lira, polo tanto, inmediatamente despois do referido documento de cesión. Da escritura cómpre destacar o seguinte:

“En la villa de Noya ante escribano y testigos, presentes don Félix Batista con su mujer doña Carlota Rivas, vecinos de la parroquia de San

Juan de Sabardes, dijeron: que se obligan con sus personas y bienes muebles y raíces que tienen y tuvieren a satisfacer a la Hacienda Nacional, y en su nombre al señor Administrador Recaudador de esta villa todo el importe de las sales que para el salazón de sardina y más pescados de la presente cosecha le sean despachadas y entregadas en estos alfolís en razón de lo cual, hasta un total de doscientas fanegas ... y para mayor seguridad hipotecan especialmente la casa de fábrica de pesca que tienen en la parroquia de Santa María de Lira, lugar de Porto Cubelo, partido judicial de Muros ... que confina por el sur con los herederos de don Juan Domínguez ...”.

Ao falecer en 1867 Félix Batista Albanés, sucédeo á fronte dos negocios o seu fillo Félix Manuel Segundo Batista Rivas. Este, do mesmo xeito que outras moitas segundas xeracións de industriais cataláns, mal administrou o importante patrimonio herdado dos pais. Unha tras outra foi vendendo a maior parte das propiedades. Á salgadura de Lira chegoulle a quenda en 1887. O comprador foi o veciño de Sofán-Lira Marcelino Saborido Piñeiro, outrora emigrante, quen lla mercou aos Batista pola cantidade de cincocentas pesetas. Os seus descendentes construíron nos anos setenta uns apartamentos turísticos no lugar.

Con anterioridade acubillara unha taberna, unha tribuna para os mariñeiros locais e, na parte máis achegada ao actual peirao, a primeira lonxa da Lira. Cómpre lembrar así mesmo que diante da porta de entrada da salgadura existía unha rampla de pedra que lle daba servizo. Coa urbanización da zona desapareceu calquera vestixio dela. No seu lugar construíronse unhas escaleiras de acceso á praia.



Edificación construída sobre a antiga salgadura de don Félix Batista

O ECOMUSEO DE ARXERIZ

J. Antonio Quiroga Díaz
Daniela Vázquez Arias

O lugar acasariado de Arxeriz funde a súa raigame na noite dos tempos como testemuña o castro que coroa a finca, a posible existencia dunha torre medieval derrubada a mediados do século XV e a propia documentación do Pazo que se retrotrae no seu documento máis antergo ó 1498. Pódese afirmar que dende esas datas a historia de Arxeriz decorre coas súas vicisitudes propias parella á do resto do país ata que, a principios do século XX, dá un xiro importante e recobra vida a mans do novo propietario D. Juan López Suárez, coñecido na contorna como “Xan de Forcados”.

A nova etapa vai estar chea de actividade a prol do desenvolvemento rural, do fomento da formación e da introdución da sensibilidade galeguista, plasmada no apoio a obras e autores tan relevantes como Alfonso D. Rodríguez Castelao, Florentino López Cuevillas, Antonio Fraguas Fraguas, Xosé Filgueira Valverde e un longo elenco de creadores dos anos 20 e 30, nos que non faltaron investigadores da talla de Cruz Galástegui Unamuno.

En Arxeriz púxose en marcha a industria láctea galega comezando coa transformación de leite en manteca; esta experiencia nace no 1920 por iniciativa do Dr. López Suárez e Mantequillerías Leonesas de Marcelino Rubio. Esta primeira experiencia manteríase en Arxeriz ata finais dos anos trinta, cando se traslada a Chantada e dá lugar á marca LARSA que se expande a Vigo e Vilagarcía, quedando Arxeriz como unha explotación agropecuaria onde se seguía innovando en cultivos e cabana gandeira. Desaparecido o Dr. López Suárez, a partir dos anos 70 do século pasado, empeza a declinar

como explotación agropecuaria e nos anos 80 entra en estado de abandono.

No 1987 Arxeriz é mercada por un bisobriño de López Suárez, D. José Soto, que no 1993 propicia a instalación dunha Escola Taller que comeza a tarefa de recuperación do lugar namentres os alumnos se forman. Rematada a experiencia formativa no 1996, o propietario toma a decisión de constituír unha Fundación que poda xestionar o lugar e recupere o pulo emprendedor. No ano 1999 a Fundación recibe en propiedade o conxunto de Arxeriz ao completo e convértese na promotora do proxecto “Ecomuseo de Arxeriz” que se sitúa como un referente da investigación, recuperación, restauración, conservación e divulgación do patrimonio histórico-artístico, etnográfico e natural.

O Ecomuseo de Arxeriz abriu as súas portas no ano 2004 comezando por dúas salas adicadas ó patrimonio etnográfico e histórico-artístico da Ribeira Sacra e coa idea clara de seguir medrando para amparar o legado dos nosos antergos, que esmorece entre o abandono do rural.

Na actualidade o Ecomuseo de Arxeriz conta cun espazo de 35 Ha. de terreo adicadas a xardín, cultivos e recuperación do bosque autóctono. Neste espazo atópase o castro de Arxeriz cunha superficie de ocupación de 4 Ha. e unha croa de 7000 m², na actualidade en período de estudo, escavación e posta en valor; as construcións adxectivas que conforman unha área de gran valor etnográfico (hórreo, palleira, aira, cabaceiro, fornos e pombal); e o Pazo de Arxeriz, unha emblemática cons-



trución do século XVII que alberga a maior parte das exposicións permanentes do Ecomuseo.

Na planta principal consérvase a cociña tradicional con numerosos elementos da vida cotiá dos nosos antepasados. Na sala hai unha colección de restos pétreos atopados nas sucesivas actuacións arqueolóxicas do castro de Arxeriz, acompañados de fotografías da primeira campaña de escavación no ano 2013. Na planta baixa o visitante acada unha visión xeral do territorio cunha maqueta da Ribeira Sacra na que aparece sinalado o patrimonio máis destacado; acompáñase dos traxes do Entroido Ribeirao; e complétase o coñecemento etnográfico-patrimonial coa sala contigua, a sala da viticultura tradicional, actividade agrícola de fonda pegada neste territorio.

A última exposición inaugurada é a adicada á cultura fluvial, dúas salas contiguas que suman 400 m² de espazo onde se tenta recoller e reflectir unha cultura anegada polos encoros e polo abandono do rural e da actividade agrícola de auto-abastecemento.

A cultura fluvial

A vida arredor dos ríos sempre tivo un selo específico, e se falamos do curso medio do río Miño, entre Portomarín e Peares, e do curso final do río Sil, dende a apertura do val de Quiroga-Ribas de Sil ata a súa desembocadura, as particularidades das condicións de vida e traballo dos que vivían e traballaban nunha xeografía de vales pechados e de actividades compartimentadas levou en casos a unha denominación propia: ribeirao, ribeirán.

Os 56 km de cauce do río Miño e os 46 km do río Sil organizan un amplo territorio no sur de Lugo e noroeste de Ourense, coincidente coa denominada Ribeira Sacra, e dan continuidade a un modo de vida, de produción e sociabilidade con moitas similitudes e, ao mesmo tempo, con moitas diferencias coa contorna.

O río non era só paisaxe senón tamén fonte de vida e actividade que se representa nas máis de sesenta pesqueiras, caneiros e muros que, xunto a dúcias de artes de pesca, aprovisionaban a veciños, surtían feiras, pagaban foros e favores. As barcas eran o medio de transporte e complemento necesario para moitas actividades, e os pasos de barca tiñan visita continua de propios e estraños que para transitar polo país víanse na obriga de acudir ao barqueiro do lugar para cruzar

sobre as augas do río, ao igual que os veciños da zona para abastecerse ou comerciar nas feiras, para visitar a familiares ou amigos, festexar ou viaxar.

Este *modus vivendi* e o territorio, principalmente organizado en bancais, terrazas, socalcos, muras e muros, experimentaron un cambio drástico a partir dos anos cincuenta do século XX coa construción de encoros nos ríos Miño e Sil. Belesar e Os Peares son os encoros que se construíron no Miño medio e que anegaron 1.960 Ha e mergullaron 32 lugares, desprazando a 1147 veciños. No río Sil, San Pedro e Santo Estevo anegaron algo máis de 1000 Ha, non mergullaron lugares pero si portos, pasos e o xeito de vida e de produción de centos de veciños.

Os encoros non só mergullaron lugares e terras, senón que estancaron os ríos transformando a súa faciana e empobrecendo a súa vida. A transformación foi tan forte que tódolos aspectos que marcaban o latexo da vida no entorno rural resultaron alterados e os máis significativos desapareceron.

Dende o Ecomuseo de Arxeriz levamos preocupados pola degradación e perda das señas de identidade social, cultural e material dende finais do pasado século cando se empezaron a recoller os primeiros elementos de cultura material e inmaterial da ribeira e do río.

A procura de embarcacións tradicionais, o seu rescate do abandono e esquecemento, a súa restauración e conservación maila construción de barcas novas, seguindo o patrón e materiais tradicionais, forma parte da actividade do Ecomuseo de Arxeriz, que se complementa coa angueira investigadora, plasmada nun importante fondo de fotografía, vídeo e entrevistas con protagonistas da desaparecida cultura ribeirá.

A documentación de época, dende os abundantes foros monacais e paxegos ata catastros e censos, supón unha importante fonte de información acerca de particularidades e evolución da vida a carón do río. Tamén se leva a cabo a recuperación, conservación e divulgación das artes de pesca e do seu importantísimo papel na economía e dieta doméstica, xa que dentro do entorno ribeirán a pesca transcorreu en paralelo ao mundo das barcas e barqueiros.

En xullo de 2014 inauguráronse as salas da cultura fluvial para recoller unha escolma deste conxunto pa-

trimonial e divulgalo. Nunha sala que acolle once embarcacións tradicionais do río Miño quedan reflexadas as diferentes tipoloxías de embarcacións de toda a súa canle, dende o pequeno “batuxo” da Terra Chá ata o “carocho” da desembocadura. O despregue de importante documentación gráfica e documental nos paneis que acompañan ás embarcacións axuda a comprender mellor a importancia das barcas. De entre todo este conxunto chama a atención o “barco de dornas” pola súa especial configuración en base a dous troncos de castiñeiro baleirados; esta embarcación ten acreditada a súa presenza nas augas do Miño dende a desembocadura ata a Ribeira Sacra.

Non podemos deixar de destacar a “barca de paso” exposta nesta sala, trátase da derradeira embarcación de paso utilizada na zona. Navegou nas augas do Miño unindo o lugar de Barciela en Pantón con Souto en Chantada. Esta embarcación pertencía a Manuel Serodio, o barqueiro da Barciela, que nunha entrevista recollida en 1991 comenta “xa na Santa Inquisición había barca nesta casa” para subliñar a antigüidade do oficio na familia. As barcas de paso aparecen en documentación antiga, a barca da Barciela en concreto aparece referenciada no Catastro de Ensenada: “Unha barca no río Miño que pertence a Manuel de Penas para o transporte de xente e de utilidade lle corresponden 100 reais de vellón”. Estas embarcacións foron propiedade de mosteiros, pazos e casas grandes ata que a mediados do século XIX o proceso de liberalización fixo desaparecer as trabas da propiedade sobre as augas propiciando que as familias que vivían e traballaban nas barcas tivesen acceso á súa propiedade.

O barqueiro cóntanos que esta embarcación era utilizada polas xentes da contorna e salienta o peso que tiña no comercio “daquelas que había esas feiras en Castro (Carballedo), pasabamos ovellas, vacas, bestas, o viño que se vendía polo río (...) pasaba xente de feiras, xente de negocios que andaba funcionando (...) tratantes do partido de Monforte (...) viñan ata de Maceda (Ourense)”. A figura do barqueiro consolidábase como oficio que pasaba de pais a fillos e que remataba por denominar á mesma casa onde vivían como a “casa do barqueiro”.

As barcas e os pasos tiñan un gran valor estratéxico (entre Lugo e Ourense ata o século XX só había pontes intermedias en Portomarín e Belesar) non só por ser a única conexión entre as dúas ribeiras senón tamén

por ser paso obrigado para viaxar polo país. Na Ribeira Sacra hai localizados e documentados quince pasos de barca que se corresponden con outros tantos portos onde se situaban de xeito estable estas embarcacións xa dende a Idade Media. Basicamente eran lugares con condicións naturais propicias para embarcar e desembarcar sen que as barcas sufrisen deterioro ningún e a carga e pasaxe puidesen subir sen problema e sen ningún tipo de construción relacionada coa actividade.

Na sala contigua amósase outra das actividades senlleiras no río: a pesca. Os peixes, as artes e pescadores que atopamos nesta exposición de cultura material e documental amósannos as distintas maneiras de facerse con peixe para comer, intercambiar e vender. A pesca tradicional nesta parte do río Miño está ben documentada dende o século XII en innumerables foros monacais que falan da importancia do peixe (especialmente a anguía), non só como cotizado alimento senón tamén como elemento de pago e contraprestación por traballos e servizos. As anguías, lampreas, salmóns, cangrexos e outras especies foron desaparecendo deste tramo do río dende a construción dos encoros.

Nesta sala hai un importante espazo adicado a recuperar a memoria dos 32 lugares mergullados polos encoros de Os Peares e Belesar, entre eles unha vila con moita historia como Portomarín, algúns como Sernande, Porto, Seixón ou Ferreiroá, grandes aldeas moi dinámicas socioeconomicamente, e, a meirande parte, pequenos lugares de un a seis veciños que bulían arredor das actividades xeradas na contorna do río. As súas xentes, vidas e facendas quedaron truncadas pola subida das augas que puxeron fin a un modo de vida. As fotografías de lugares, a súa localización e nomes axudan a lembrar o noso pasado recente e a fonda pegada que o progreso deixa na historia.



Fondos expostos no Ecomuseo de Arxeriz



QUE INCHADINHA BRANCA VELA

Susana S. Arins



S. Rei

Que inchadinha branca vela! Para mover uma dorna fazemos falta três, quando menos. A dormir a sua sesta acovadada na escora, cai como peso morto na areia, e temos que juntar esforços e puxar levando as mãos às cavernas para devolver à vida esse monte de tábuas. O estevão desliza sobre uma areia que faz festas e estala em borbulhas e cócegas até chegar à água e pousar na lâmina, dorna de súbito ligeira, qual pena ao vento.

Em Vilarelho não. Em Vilarelho a areia é lama, os pés afundem, a dorna aferra-se e nem três nem quatro nem cinco somos quem de pousá-la no rio, água salobra e pesada. Eis as estamos, puxa-puxa, tira-tira, quando passa o comboio. Como molas nos erguemos, lombos curvados, e saudamos o apito das que viajam a Santiago nessa hora da manhã.

Em mim renasce o contento. O mais gostoso do trajeto em trem de Santiago a Vila García é acompanhar o Ulha. Não foram muitas, mas as vezes que o fiz, os olhos paravam curiosos nas branhas e gândaras, mares verdes, que ocultam e revelam essa serpe de água a cobreguejar até Cortegada. Na passagem, urgente e mareante, nariz pousado na janela, vidro húmido e frio, pensava na utopia de caminhar esse liso mar e extenso, brilhante ao sol do meio-dia, com a prevenção de imaginá-lo povoado de répteis e viscosidades várias que haviam paralisar as pernas no início da caminhada. Tapete verde tão plácido como falso, por-

que o verde oculta o afundimento, o afogo, a picada de serpe. Sabia que nunca ousaria passear essas branhas. Pode-me o nojo.

Por isso, quando Anxo falou de argalhar a subida em dornas, eu gostei. Tinha vontade da travessia não pola Rosi, não polo hino remo em alto, mas pola mudança de perspetiva. Sempre ando a pensar no ponto de vista. Nas outras. É como quando saímos com os barcos: o dia que divisei a Lançada, cruzando com a Peça de Rabo de Pedras Negras a Ponta Faxilda, foi como se o mundo desse a volta, como passar ao outro lado do espelho, marinheira Alice. Lembrava-me parada na areia, com as crianças do acampamento, assinalando o imenso mar e a falando-lhes da América que perseguiram os veleiros que cruzavam na linha do horizonte. E de súbito pousava na cobertura duma dorna de tope, divisando ao longe o areal e imaginando que gentes estariam a assinalar o nosso trapo entanto molhavam os pés na linha da água. Se vou no carro, guiando, e paro num semáforo, a cabeça começa a viajar entanto seguem os olhos o lento vagar da velha com bengala e saco do Gadis. E aonde irá? Ao médico? Às compras? Combinaria com alguém que não vê há anos? Terá netos que não miram por ela? E repararia em mim? Estará a perguntar-se? Nunca respondo a essas questões. (Por isso não valho para escritora). Só me questiono. E hoje estou feliz de gozar da outra banda. Mudança de perspetiva.



Vista desde a illa de Cortegada / S. Rei

O passeio está calculado atendendo a ventos e marés. Jantamos tranquilas após baixar as dornas todas dos carros. (Três viagens e uma picada de roda desde a Arousa até Vilarelho. Para matar à Rosaia de Castro e ao Anxo Angueira, por junto ou por separado). A maré corre rio acima e, uma vez embarcadas, é só deixar-nos ir.

- Cuidado, que vem o vento de través!
- Controlai as viradas para não vos ir às canas!

Tarde piache! Do encontro com as caniveiras, a visão dos parrulos a fugir, espantados por tão repentina invasão, chegada de embarcações estranhas. Não têm memória delas. Nem o rio. Não são coma nós, que contamos com versos e velhas fotografias. Olham com assombro os palmípedes, surpreendidos dos nossos risos, chegados sem a advertência que sempre lhes faz o bruar dos motores.



Despregando as velas no Porto de Meloxo / S. Rei

Uma ringleirinha de dornas navega o Ulha. Exercem o privilégio de recorrer o lugar ao que ninguém acede. O espaço ao que ninguém mais chega. Também as pessoas não têm memória. Os trapos brancos entre o milho, subindo lentos, a fazer bordos de banda a banda, na estrela um cantar.

O Ulha é largo e governamos com destreza as dornas. Dá para falar de barco a barco, rirmos, esquecer as pelepas polas manobras dos carros, cuidar que a Nela não escore, partilhar cervejas. E, como sempre que navegamos, o vento vira, de calmo a fresco e, pior, remoinhado. Aí encolhe o rio, e faz-se pequeno como rato, e não atinamos nos câmbios e reviram as velas. Na Rosalía vamos quatro pessoas, o que é um mundo de gente, pernas que tropeçam com braços, quadris que pisam mãos que calcam pés. Javi ronha cada vez mais, num incremento proporcional às vezes que damos contra as canas e malogramos os câmbios. Já perdem a graça toda as caniveiras e os parrulinhos e a branca lisa e extensa a brilhar no meio da tarde. É o que tem mudar a perspetiva.

Chegamos à boca do Sar quando outra vez apita o trem. Das dornas emergem mãos que arriam cabos que ceivam escotas por saudar o passo do comboio. Que pensarão de nós? Surpreenderão às viageiras de diário as velas a revoar? Terão inveja? Tomarão-nos por loucas? Viradas polo leito do Sar, a destreza marinheira cede o seu espaço à força, marinheira também. Uma cheia de pontinhas, pontelhas e pontizelas couda o avanço das velas. E venha a desarvorar e botar mão aos remos e bogar, sempre calmas, levadas pola maré. A tranquilidade e os risos voltam às dornas. E as fotografias e os cumprimentos às gentes que aguardam o nosso passo desde pontinhas, pontelhas e pontizelas. Elas, do alto, só vem cocorotas e cobertas a deslizar-se, azeitadas, como patinando em lago congelado. E a frescura das ribeiras refletida nas nossas faces. Do alto perdem o visionado dos sacos plásticos e as latas de cococolas enredadas nos amieiros, o cheiro a podre dos canos escondidos, a explicação da diferença entre proel e podrém.

As tripulantas remudamo-nos na bogada até divirmos, ao fundo, o passeio, a ponte empedrada que marca o limite da navegação e o convento do Carme, que ressalta mais que nunca entre o brilho da água.

- A Rosalía tem que subir para a homenagem!



Eu acho estarem loucos estes carcamães, mas deixome levar. Saltito de dorna a dorna até pousar em seco, em firme terra, e presenciar a operação. A nossa dorinha sobe a rampa levada por um monte de rijas mãos e baris. Que pensaria ela, de ver-se assim retirada da água e pousada no xabre poeirento do jardim, a pascer uma erva inexistente? No momento da homenagem à poeta, todas em pé, remos lançais contra o céu, perante a figura monumental de Rosalía, sinto-me ridícula. Imagino-a a ela, a olhar para nós desde o seu escano, livro na mão, a enviar-nos de novo ao rio, com sorriso retranqueiro, Andai, deixai-vos de passaradas. Gozai da tarde, da navegação, da companhia, e esquecei o hino e os loureiros. E saio a rir em todas as solenes fotos da oferta floral.

A volta é apurada. Esquecemos vigiar a maré que deixa o Sar, com tanto canal e transvasamento, sem caudal nenhum. Despistadas, entretidas nas mirindas e as conversas, chegamos às embarcações quando já tocam no fundo do leito e a lama chucha nas quilhas. Outra vez a juntar esforços e puxar levando as mãos às cavernas, tira-tira, desta vez sem apito de comboio mas com público divertido no Malecom.

A maré corre para fora com pressas de chegar a Cortegada. Uma vez desvaradas, é um deixar-se ir mantendo o leme direito. Já nas pontinhas, pontelhas e pontizelas não fica ninguém em diálogo, em olhada contrastada, em espelho de nós. Chegadas ao rio grande duvidamos se subir o pau ou continuar em bogada. A mim acorda-me o verso, e proponho içar a vela, inchadinho e branca, ainda que seja só por memória do

antigo voar entre o milho. Outro comboio que passa e saudações e braços a mexer-se na brisa da tarde que baixa.

Em Vilarelho ainda restam trabalhos. Aqueles que ninguém vê. Esses que a foto na capa do jornal, dorinas a flamejar velas ao som do Hino do Antigo Reino, não deixam ver, cortinado de fume. Subir as dornas, puxa-puxa, tira-tira, da salobra água e pesada, por entre a lama onde afundem os pés, até as embarcar nos carros e fazer viagens, uma, duas, três, de volta para a Arousa.

Quando a Rosalía, a última, sobe puxada por rijos braços e baris, passa novamente o trem. Como molas nos endireitamos, lombos curvados, e cinco mãos saúdam o apito que o comboio não lança.

Eu vou com Bea. Quando chegemos à Arousa temos um jantar, porque ela está de aniversário. Estamos cansas, mas gozamos ao pensar na fideuá que aguarda por nós. Terá-a pronta Bruce? Estará a cozinhar nela? Levamos a Laverca pola popa, eu encarregada de vigiar os seus movimentos polo espelho retro-visor. Ao premer o contato soa a Rádio Galega. Não percebemos nada. Últimas horas, urgências, incremento de vítimas, entupimento de ambulâncias, desmentido de atentado, suspensão de fogos, ALVIA 04155.

O trem último que não apitou. E o dia todo muda de perspectiva.

Arcos de Arriba, abril 2017.



Navegando coa praia da Lanzada ao fondo / S. Rei



LETRAS NA ALMADRABA



A NAI

Francisco Álvarez de Novoa

S. Rei

FRANCISCO
ÁLVAREZ DE NOVOA

Francisco Álvarez de Novoa (Granada, 1873-Ourense, 1936) foi colaborador de xornais como El Miño, El Diario de Orense, As Burgas e La Voz Pública. Estivo emigrado en América entre 1910-1915 e foi logo funcionario da Deputación ourensá, correspondente na cidade do xornal madrileño El Sol e destacado detractor das Irmandades da Fala.

Na nosa lingua é autor dun xoguete teatral cómico, O señor Dalegado, e de dous libros de relatos: Beira o Barbaña. Paisaxes (1894), dedicado a Heraclio Pérez Placer, e Pé das Burgas (1896).

Trátase de dous conxuntos de textos descritivos e neo-románticos, que foxen adrede do costumismo folclorista e do patriotismo rexionalista para presentaren evocacións de infancia, lembranzas tinxidas de melancolía, historias de amores fanados ou, como é o caso do texto que aquí presentamos, tráxicas escenas mariñeiras.

A NAI

I

Xa estaba lista a buceta: os remos n-os estrobos, o pau ben teso e dereito, a vela ben cargada e a cana lixeira y amorosa â primeira mau. Xeitosiña era a tal buceta como unha de esas pílleras reais brancas e cincentas que rebullen n-a praya, e de andares mesmo era unha pruma, unha gaivota, cando, empopada pol-o nordeste, voaba riba as escumas das olas, como unha paxariña das neves.

Él, o fillo da tía Rosa, fundaba seu orgullo en têla limpiña como unha cónchega de nacre, e mirábaa satisfeito das xenreiras que criaba ôs compañeiros con aquela xoiña para él tan estimada cuase que a noiva, a mais garrida mariñá da costa, cuyo nome, María, puxera ô seu bote, pra teren xuntos dous grandes quererres, despois da nai.

Cando, pol-as festas de María Pita, facíanse regatas n-a Cruña, non voltaba él pro lar sin unha presa de cadelas pra nai, e un orgulliño mais pro querer da noiva, ganados os dous pol-a sua buceta, á forza de correr pol-a bahía como pol-o aire.

N-a noite de *San Roque pequeno*, en Betanzos, víñase ría enriba hastra os Caneiros, e non había iluminación mais

bonita que a do seu bote, xa de retorno, nin parexa que mais lindamente bailara a muiñeira que a que facían os dous rapaces animados pol-o bondoso sorrir da vella.

Tiñan entón á gala locil-o traxe da terra, e daba xenio vel-a rapaza c-o limpo dengue, o roxo refaixo con festón de terciopelo y-o pano de vivos côres añudado n-a nuca, deixando brilar seu carís moréu, franco, fermoso, de moza cuase madura, comounha fresca mazá de San Xoán de esas pintigadas de rosa n-as faceiras, que mesmo encitan o apetito e falan de golosiñas.

É tamén deixaba a coroz de mar n-a casa e púñase o traxe mariñá: non había azur mais lindo que o do terciopelo das suas cirigolas, nin botós de prata máis labrados, nin mais pintado chaleque, nin mais branca camisa, nin panos mais luxosos de seda asomaron nunca d'outros bulbos das suas cirigolas, nin mais cortada monteira nunca vírase, nin -¿por qué non decilo?- millor mozo bailou n-os Caneiros: esto decíao a namorada rapaza axudada pol-a nai, e darémoslle creto, porque tiñan razón. O mesmo era velos a xente atracar a buceta n-a campía dos brabádegos, xa cobizaban que a múseca tocase unha muiñeira para vela bailar ós noivos de Sada como diran en chamarlles.



Y-eles sentíanse orgullosos d'aquela admiración, e â naiciña caíalle a baba, como quen di, mirando pr'aqueles que pro ano serían esposos, Dios e o mar mediante, pol-a conta.

II

Estaba, pois, a buceta lista, e metéronse n-ela os tres, como sempre. Tratábase de cruzar de Sada á Ponte do Porco, aproveitando a bris da enchente marea, hastra Lanobre, pra vel-a festa.

A bahía de Sada, azur escuro c-os bordes brancos, somellaba unha xigantesca turquesa engarzada en prata: a bris da marea mordía, âs veces, o mar, rizándoo lixeiramente, e o sol outonizo, pálelo, brilaba n-unha atmósfera pura que deixaba ver os pobos da ribeira como píntigas brancas n-o fondo inda verde dos brabádegos: parecían carrizos pousados n-o mar. Alá, pol-o noroeste, algunhas nubes promizas, redondas, embaladas, íbanse estendendo como broches escuros n-o raso de ceo, rempuxadas pol-o vendaval, inda alto, pro que amenaszaba baixar â enchida batendo o nordeste.

O rapaz, dichoso e legre como nunca, nin xiquera lembrouse de botar sua ollada de costume de abaixo pra arriba; ¿levando â veira seus amores, quén se lembra de mirar pro ceo?

Fora do abrigo da punta, izou a vela ceñindo o menos posible de babor, pra que durase mais o camiño, como bô namorado; amarrou a escota c-unha confianza imposible, e c-unha mau n-a cana e outra xogando co-as de María, que a preixaba tremando de cariño, deixou a buceta cuase libre acabalar, bandeando, n-as olas que, colléndoa de costado, abancábanna como un rolo, pro docemente, como si souperan que o rolo aquil era niño de amores.

A velliña miraba pra eles como parva de legría, e, âs veces, volvíase de espaldas como pra buscar non sei qué baixo a pequena chopa de proa... e cando voltaba o carís, unha migalla agraxado, sorría máis dôcemente ô ver â rapaza roxa como unha cereixa, e ô seu fillo c-os ollos brilantes, cheos de lus, como si metera n-eles un anaco de ceo...

Alá, n-o medio da bahía, pasada xa á barra do Mandeo, colleunos a pleamar. A bris foi caindo maina, e as balas do noroeste, postas riba d'eles, parecían ameazalos de un desprome, como si fartos de correr pol-o ceo de

enriba, quixeran frotar n-o d'eles, envidiosos cicais de que fose mais fermoso, mais grande, e, fora Dios, mais divino...

III

O bandazo foi terrible; a ola seca bateu n-o bote como unha avalancha, e púsolle a quilla ô sol.

Eles, embebidos n-a sua pequena gloria, esquencéronse do mar, e mentras a vella remexía por centésima vez no calabrote do rizón e os rapaces xuntaban os lábeos, chegou a racha levando diante a ola inmensa da barrida, segou o pau á rente, virou a buceta, e logo non se viron mais que tres corpos loitando co aquela rabiosa oleada que os enroscaba e revolvía entre as suas xigantescas volutas de esmeralda e neve.

A seca pasou, y-estonces víronse ûs a outros, separados por moitas brazas, -¡unha eternidá de angustias!- e n-o peito do rapaz escomenzou a terrible loita dos dous amores: podría, cicais, salvar un; pro, alá, n-a y-alma si unha forza rempuxáballe â nai, outra non menos grande, chamábao pra noiva.

A probe vella, sin forzas, afondaba xa, e líase n-a sua mirada un dôr terrible, infinito, porque vía á loita do fillo; pro non foi mais que un minuto, porque éste comenzou á facer por ela á grandes brazadas despois de botar a María unha de esas miradas subrimes que Dios cobiza pro ceo. Ela, a rapaza, sourriulle porque tamén tivera nai e comprendía, e o mozo, forte xa, chegábase a sua nai, que ô velo cuase diante, feito o sacrificio, sentíu agrandárselle o curazón, axigantarse o pensamento batido polas aas de outro sacrificio mais grande, mais xeneroso, mais subrime, e berroulle pechando os ollos e abrindo a y-alma:

¡Á ela, meu fillo, á ela! -

Despois, cerrando os brazos, deixouse afondar, mentras as olas riba dela pareceron parar seus ruxidos, o vento calou, mudo do pasmo, e a Natureza toda crérase suspendida un anaco...: o mundo non pode comprender as grandes subrimidades, porque non tivo nai...

Cando o sol rasgou as apreixadas nubes, os noivos, de xionllos n-a praya, rezaban chorando, e os anacos da xentil buceta entalados n-un penedo, parecían restos d'unha caixa de morto, porque alí no seu fondo, desarrollárase e morrera un gran poema: o curazón d'unha nai.



PREGÓN DA XX FESTA DA LAMPREA DE CESURES (22-III-2015)



S. Rei

Señor Alcalde, señoras e señores membros da Corporación Municipal, señor Presidente dos Baleiros, miñas donas e meus señores.

Para min é unha alta honra facer de pregoeiro da vixésima Festa da Lamprea. É unha honra estar aquí en Cesures, na terra de Borobó, de Carlos Maside ou de Cándido Duro, dos Gasset e Artime ou da Cerámica Celta, entre San Xulián (ou San Xián como rezan os papeis vellos) e San Lois; aquí ó pé de onde se un día ergueu a Escola Manuel Vicente Moure Buela. E tamén é honra poder enaltecer a Lamprea do Ulla e con ela toda unha cultura milenaria.

Unha honra e ademais todo un orgullo. Tanto por eu ser veciño de Laíño, e polo tanto coma todos vostedes veciño das ribeiras do río da vida que nos separa non, que nos une, e veciño da Terra de Iria, como por ser Presidente da Fundación Rosalía de Castro. Foi ela quen nos xuntou a todos arredor dun mesmo espazo, incluíndo os nomes das nosas aldeas, parroquias e vilas. A banda de Laíño e maila banda de Lestrobe, Campaña e Valga, A Ponte e San Lois: “A San Lois vexo brillando / bañado por tintas puras, / sol e sombras amostrando, / en reposo contemprando, montes, auguas e verduras”. San Lois, Padrón, Iria, a Arretén... Non foi a única vez que Rosalía falou de

San Lois, tamén o fixo no “quixente tanto meniña” de *Cantares gallegos*: “así che falín un día / camiño de San Lois”. Cal era ese camiño?

Pero o que nos xunta hoxe aquí é a lamprea da que a min me gustaría falar desde dúas ópticas. Por un lado, a culinaria. Cesures é hoxe unha capital gastronómica de Galicia. Poida que o Miño, máis caudaloso, teña máis. Pero o Ulla tamén existe. Cantas veces vivindo en Vigo non tiven que soportar a ignorancia dos que me negaban a existencia da lamprea no noso río. Pois ben, a algún tiven que calarlle a boca coa riqueza gastronómica que aquí temos coa lamprea. Falo da lamprea á bordalesa, naturalmente, pero sobre todo, da empanada, do timbal de lamprea. Esa preparación é única en Galicia. Haina tamén seca e rechea, hai arrós de lamprea. Pero só aquí arredor do Ulla temos ese prato extraordinario e poderoso, ás veces de pan de manteiga, a empanada de lamprea.

Pero tamén quero falar da pesca da lamprea. Quero eu evocar aquí os mariñeiros que hoxe pescan coa nasa viturón a lamprea, coma os que onte andaban con emalle, co tramallo ou trallo, ou mesmo con francanda ou figa. Quero evocar aquí os que pescan a lamprea na volta da Finsa, por onda o Carballo ou o Varadoiro, como aqueles que tiñan as súas postas ou corredores:



as Viñas, anda a ponte de ferro, o Espiño, por baixo da Foz, da desembocadura do río de Padrón, o de Dordro, que era toda a recta das Brañas, o Redondo en Imo, xunto á fábrica do Deza, o de Antre as Insuas, o da Punta do Castelo, xa en Catoira. E así ata Garandoiro, porque a punta Garandoiro é o marco do mar. Había lamprea, como había zamborca a montóns, de dous quilos, que se facía en escabeche. E algún salmón tamén enmallaba. Quero evocar, pois, o Cesures mariñeiro que hoxe tamén festexamos. O Cesures dos mariñeiros, e permítanme que cite aqueles cos que especialmente tiveron conversa, o Picafollos e o Cotoveo, que me aprenderon non só a xeografía das puntas e das insuas do río, senón que tamén a cartografía dunha cultura de pesca e navegación, que hoxe aínda vive e celebramos. Quero evocar, pois as planeadoras desde as que hoxe halan as nasas viturón ou os racús que aínda baixan á ría, pero tamén e sobre todo as embarcacións a remo e vela da pesca no río e mais na ría, na ría de Padrón e na ría da Arousa, desde este epicentro que aínda vive, Cesures: as dornas e mailos mecos para a pesca, os galeóns para a carga.



Anxo Angueira, retratado por Manuel G. Vicente

Cesures, Cesures, Requeixo, Porto e maila Ponte, foi un centro mariñeiro e de navegación de primeira importancia. O Padre Sarmiento, na matrícula de mariña adscrita a Pontevedra no seu libro de viaxe a Galicia de 1754, recolle que entre Padrón e Cesures con Requeixo hai 254 mariñeiros e 55 embarcacións, cando en Rianxo había, pomos por caso, 152 e 23. Mariñeiro, de meo e cose, Cesures sempre foi mariñeiro. E en Cesures situou Steffan Mörling, o maior estudoso de lanchas e dornas, un dos tres vértices da dorna, con Castiñeiras en Ribeira e mailo Grove na Arousa, Cesures no Ulla, no corazón do río.

Iso xa nolo deixou dito Rosalía naqueles versos nos que, falando de Laño, Lestrobe, A Ponte, San Lois, Campaña... da súa Terra de Iria vai e di, desde as Torres de Hermida de Lestrobe:

Que inchadiña branca vela / antre os millos corre soa,
/ misteriosa pura estrela /dille o vento en torno dela /
palomiña voa, voa.

Velaí a branca vela das dornas de tope ou dos mecos de escarva, a memoria da navegación coas velas de relinga de dornas e mecos ou coa cangrexas, con foque e trinqueta dos galeóns. Dornas e mecos cos que os mariñeiros pescaban a lamprea no río, pero tamén cos

que ían balar cos remos ou co aparello da tallada nas secas vivas. Sollas, muxos e robalizas. Dos lombos do Ulla no Carril ás lamas máis últimas da ría de Dena, na que se entraba e saía coa forza da maré entre as dúas Toxas.

“-Iamos a Ons, a Marín e a Combarro, a Aguiño e a Muros. A vela e remos, pan de millo e caldeirada. Unha vez fomos a Aguiño e Corrubedo. Aínda me acordo, iamos con Refoxo que aínda vive, e con Ra-



Unha lamprea dentro dun acuario

món Montés, que morreu, era meu tío. Os patróns ían por terra. “¿Vedes aquel con de alí?. Alí hai peix”. Era o con de Noro. Vogamos e vogamos, non había vento. Cercamos e balamos. ¡Canta forza de peix había! Pero a rede era tan fecheira que non mallaba. E o peix brincaba, brincaba, brincaba por riba da rede. ¡Comíanos o peix!”.

Así me falou un día ó pé do malecón, no Sol y Mar, Ramón Barreiro, Moncho o Picafollas. Desde aquela para min o Con de Noro, cuxos perfís distingo nos días claros ó pé de Sálvora, sexa desde Cambados ou desde altos de Vigo en cuxa Universidade traballo, é un mito da miña persoal cartografía marítima. Está chantado na Arousa como chantado está na ría do meu corazón. O verán pasado tiveren a fortuna de por fin visitalo. Fomos en dorna, primeiro nun través e despois nun largo, desde a Arousa polo Boído. A miña emoción ó achegarme ó Con de Noro, ó largar a escota e facer flamexar a vela na empopada deixándoo por couse e arando co temón nas areas da barra do norte, foi a emoción de lembrarme da extraordinaria épica dos mariñeiros de Cesures, das súas dornas e dos seus mequiños, nos que durmían, lonxe, na tilla, coma as sardiñas na lata. A Roxiña, que así se chama a miña dorna, era toda obra viva pois comigo e coa miña proel chegaba ó Con de Noro e Sálvora toda a estirpe mariñeira de Cesures.

Eu amo o Cesures mariñeiro, o que hoxe pesca e co-ciña e celebra a lamprea, e mailo que onte andaba por todo o río, por toda a ría e por fóra da ría, a vela e pan de millo.

Claro, Cesures tamén ten os seus afogados, naturalmente. E permítaseme aquí que lembre a Paco o Ca-

charelo de Porto, que afogou no seu meco andando ó tramallo no Medroso, alí por fóra da insua de Vilar, arriba do bico de Cabodeiras, un día de nordés coma o de hoxe, e cuxo corpo non apareceu endexamais. O mundo mariñeiro lembra tamén a súa nación de tristes afogados. Deles tamén cómpre lembrarse. Para eles é tamén esta festa.

E acabo. Cando no ano 50 ou por aí Gala Murguía, a filla de Rosalía chegou á casa que fora da súa infancia, á casa da Matanza, explicoulle ós curiosos investigadores que reparto tiña a vivenda e cal era o cuarto en que morrera súa nai. Este, dixera. Entón vai e pregúntalle se era certo que Rosalía pedira como último desexo antes de morrer que lle abrisen a fiestra para ve-lo mar.

- Si, claro que si, respondeu ela.

- Pero dona Gala, desde aquí non se ve o mar.

- Ai, meus filliños! Antes non había estas árbores nin estes edificios e que ben se vía a vela dos galeóns vir vindo para Cesures.

A vela cangrexada dos galeóns, a vela de relinga de dornas e mecos, a inchadiña branca vela sobre o río ó que Rosalía e miña nai con noventa anos lle aínda hoxe chama mar. O mar, o mar!: o Ulla que enche e devala coas marés da Arousa.

Señor Alcalde, señoras e señores membros da Corporación Municipal, señor Presidente dos Baleiros, miñas donas e meus señores, amigos e amigas.

Feliz día da Lamprea! Mil festas da lamprea e mil primaveras máis para o Cesures mariñeiro! E abramo-la fiestra para ve-lo Ulla, para ve-las dornas, os mecos e os galeóns. Abramo-la fiestra para ve-lo mar.



Um mar de velas / S. Rei



SINO DE PROA



E.X.I.L.

S. Rei



I. Unha novela traducida sobre mariñeiros bretóns

A editora compostelá Hugin e Munín tirou do prelo en 2014 a tradución para galego, debida a Xavier Senín, da novela *Pêcher d'Islande*, do escritor francés *Pierre Loti* (Julien Viaud, 1850-1923). Publicada orixinarimente en 1886, esta obra recrea a vida, trafegos e traxedias dos pescadores dunha vila bretoa, Pempoull, que a finais do XIX andaban ao bacallau nos fríos mares de Islandia, en tempadas de pesca que ían desde febreiro a setembro e que se podían mesmo prorrogar ata outubro en augas máis ao sur, polo Golfo de Biscaia.

Aínda que o fío condutor estriba nunha romántica historia de amor entre o mariñeiro Yann e a xove Gaud, con tráxico destino final, numerosos capítulos das cinco partes en que aparece dividida a novela desenvolven prestosos retratos e veristas escenas sobre os labores de arrancho, pesca e navegación a bordo do *Marie*, un barco de cinco tripulantes cuxo “rexos costados, de cadernas de carballo, estaban luídos, rugosos, impregnados de humidade e de salitre”.

Na novela píntanse así os ritos colectivos con imprompta relixiosa do día da partida dos barcos en Pempoull; as longas, sufridas e laboriosas esperas en terra das mulleres dos embarcados; a entrega de correspondencia en alta mar por medio dun vapor-coreo; as horas de descanso baixo cuberta nun “tugurio lóbrego que cheiraba a salmoira e a mar”; o desolado aspecto dun cemiterio mariño; o ambiente das tabernas no día da festa da patroa; a anguria dun encallamento inesperado; a dura navegación “cos zapóns pechados e as velas recollidas” durante un temporal ou unha travesía de dez días entre a brétema tocando un corno ou apupo do que “saía un ruído semellante ao brúo dun animal salvaxe”. Ademais, por medio da historia dun personaxe secundario desta novela, *Pierre Loti*, que foi oficial da mariña francesa, recrea tamén unha viaxe marítima desde Bretaña á China, pasando pola canle de Suez, A India e Singapora.

II. A pequena vila con mar de Rivadulla Corón chamada Moraime



É ben coñecida a quenenza do escritor coruñés X. H. Rivadulla Corcón pola temática mariñeira, como poñen de manifesto, sen irmos máis lonxe, a súa

peza teatral *Salitre* (2003), os poemarios *Taberna á deriva* (2002), *O adeus do vello mariñeiro* (2007) e *Camiño ao mar* (2010) e diversos programas radiofónicos e televisivos nos que fixo de guionista e/ou condutor.

Precisamente de orixe inicialmente radiofónica, para o programa de Xurxo Souto e Mari Pereira na Radio Galega “Un día por diante”, emitido entre 2008 e 2009, son os cen relatos que compoñen o volume *Moraima, pequena vila con mar*, editado en 2015 polas Edicións Positivas de Paco Macías.

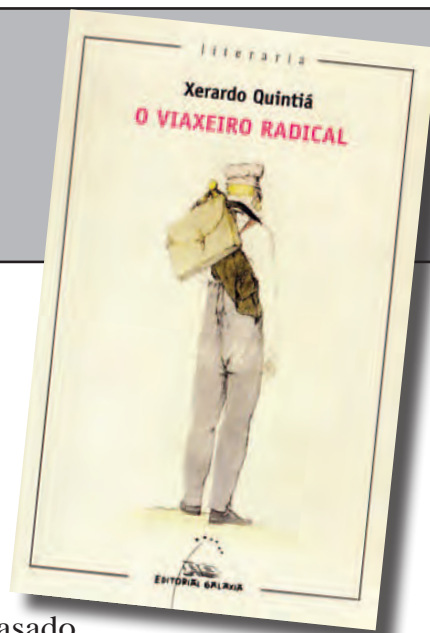
Xogando cos nomes reais de varios amigos e amigas seus doadamente recoñecíbeis no mundo da cultura galega actual (Xurxo Souto, María Lado, Iolanda Zúñiga, Teresa Moure, Isidro Novo, Chus Nogueira, Zezilia Meléndrez, Anxos Sumai, Josito Porto, Susana Dans, Xavier Baixeras, Modesto Fraga e un longo etcétera...), Rivadulla Corcón inventa un pequeno Macondo particular na costa galega en que se producen sinxelas historias de amor, vida e morte traspasadas dun alento lírico e humanista que non está exento, por veces, de humor, fantasía e emoción.

Polas historias desfilan unha biblioteca flotante no galeón “Benito Soto”, unha taberna cun mural de Urbano Lugrís na que se consome a especialidade do café “Capetón”, un faro pintado polos meniños e meniñas do porto, unha estatua á gaviota que lle salvou a vida a un neno, un mariñeiro que lle salvou a vida a un muxo, un corvo mariño curado e bautizado como “Capitán Morgan”, un vello reloxo que só serve para lembrar un amigo perdido no mar e aínda personaxes saídas das cousas de Castelao, como o Rifante ou a balea da que falou Dieste nos seus arquivos do trasno.

Varias historiais sentimentais, como as dos anciáns Modesto Fraga e Elina ou a da redeira Zezilia co mariñeiro Álvaro Tarrela balizan o decorrer do volume, que ofrece asemade a descuberta dun manuscrito dun curioso trovador medieval, a chegada á vila de sorprendentes novidades (un circo, un hidroavión, un globo aerostático, unha caixa cheíña de narices de pallaso como as que usou Vidal Bolaño...), a invención do pan multigrao ou un máis que xustificado brinde pola

afouteza das mulleres do mar. O conxunto, con momentos realmente deliciosos, debuxa con bo facer narrativo “o grande poema vital de Moraima”.

III. A xeito de homenaxe a Man de Camelle



A novela *O viaxeiro radical*, do escritor de Friol Xerardo Quintiá, foi editada por Galaxia no pasado

2015 e constitúe unha amena recreación da vida e traxectoria de Manfred Gnädinger, Man de Camelle, o artista alemán que faleceu coa mágoa do chapapote do *Prestige* enlordando o noso mar e destruindo boa parte do traballo da súa vida, o museo ao ar libre en que convertera paciente-mente o dique construído na Punta do Boi dese porto.

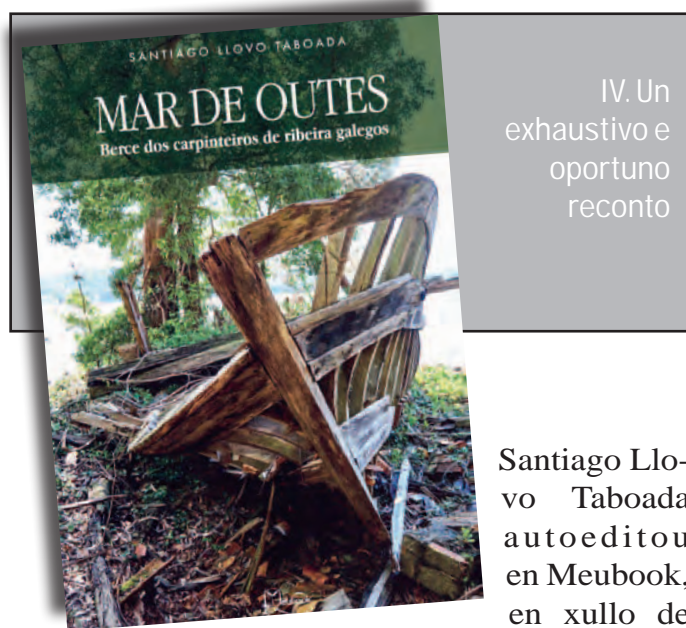
Dividida en tres partes ou “viaxes”, a novela explora primeiramente o pasado biográfico de Man anterior á súa chegada a Camelle, en 1962: a súa infancia en Böhringen (no estado de Baden-Württemberg), o seu traballo como reposteiro en Radolfzell e na localidade suíza de Baden, as súas viaxes a Florencia e París, a tensa relación co seu pai tras a perda da súa nai Sonnesehein, a fonda amizade cun dos seus oito irmáns, Hackett, e o influxo decisivo que sobre a súa vocación de artista exerceu un mestre con sona de tolo, Wagner Muller.

Na continuación, a obra céntrase no relato das xornadas de Manfred en Camelle, no seu namoro dunha mestra que acaba por casar con outro home e na paulatina deriva de incompreensión e aillamento da que, con moi poucas excepcións, foi sendo vítima a medida en que optaba por un xeito de vida en que a vivencia profunda da arte



e da natureza era colocada por riba de calquera outra convención ou norma social. Quintiá fai un esforzo por amosarnos os detonantes, a “lóxica interna” e a fondura reflexiva dun artista axiña alcumado de tolo pola maioría dos seus convecións.

A hostilidade contra el acadou picos de tensión cando se opuxo á construción do dique de abrigo na Punta do Boi (logo convertiríao no seu obradoiro artístico) e cando foi acusado, inxustamente, de tentar abusar dunha meniña. En dúas ocasións foi vítima de destrozos propositados das súas obras e de tundas propinadas con nocturnidade e aleivosía. Mais a pesar de toda esa xenreira, Camelle comezou a ser destino dun cada vez máis nutrido continxente de curiosos e admiradores da obra de Man, de quen, na terceira e derradeira parte da novela, se nos contan os últimos días, coa catástrofe do *Prestige* inundándoo todo.



Santiago Llovo Taboada autoeditou en Meubook, en xullo de

2016, o volume *Mar de Outes. Berce dos carpinteiros de ribeira galegos*, que conta cun limiar de Manuel García Sendón e unha preciosa fotografía na capa xentileza de Alberto Goitia Paisa.

No ronsel do pioneiro *A carpintería de ribeira e os estaleiros no Concello de Outes* (Ed. Toxosoutos, 2008), de Xoán Francisco García Suárez, trátase dunha magnífica e minuciosa monografía sobre carpinteiros, talleres e barcos de cabotaxe (goletas, bergantíns, polacras, cachemaríns,

paquebotes, balandros, galeóns e motoveleiros) construídos entre finais do século XIX e a primeira metade do XX na beiramar dese concello, na ría de Muros-Noia.

Con apoio en abondoso material documental e fotográfico e botando man constantemente da rica memoria comunal de moitas persoas protagonistas e testemuñas desa actividade construtora, Llovo organiza a súa rigorosa esculca e a súa amena exposición arredor dos talleres e carpintarías que existiron ou aínda existen en cada unha das parroquias de Outes: San Tirso de Cando, San Xián de Tarás, Santa María de Entíns, San Xoán de Roo, San Cosme de Outeiro e San Xoán de Sabardes-O Freixo, escenario esta última, como é sabido, do XI Encontro de Embarcacións Tradicionais organizado pola FGCMF en xullo de 2013.

O catálogo finalmente elaborado por Santiago Llovo, provisional loxicamente, chega aos 197 carpinterios “de pés mollados” e ás 423 embarcacións de madeira construídas en Outes, cun claro predominio de balandros, paquebotes e galeóns e cos lugares do Freixo e Briña como principais enclaves artesanais. O primeiro barco do que se ten constancia foi a goleta “Favorita”, en 1871. Algúns carpinteiros construíron un número verdadeiramente impresionante de embarcacións, como é o caso de Manuel Domínguez Lestón, (a) Maio de Viro, que fixo 41, Manuel Suárez Cernadas, que fixo 30, ou Manuel Romero Otero, (a) Cacharulo, que fixo 27.

Chamativos e paveros resultan algúns dos nomes con que eses barcos foron bautizados, como o balandro “Estate Quieto. Por la popa me miras”, construído en 1909 no taller do Espiñeiro por Aniceto Montes; o paquebote “Ni más ni menos”, de 1904; o balandro “Ya veremos”, encargado en 1909 a Manuel Suárez Cernadas polo veciño de Taragoña Silverio Otero; o galeón “Nerón”, construído no Freixo por Ríos Otero en 1905 para unha conserveira muradá; a goleta “Brillante”, feita en 1922; o balandro “Dos compadres”, que saíu dun taller de Rates en 1904, ou o paquebote “Republicano”, construído en 1898 no taller da Pasada, en San Cosme de Outeiro, para o veciño de Noia Manuel Pérez.

AS ORIXES DA GAMELA GALEGA E DA MASSEIRA PORTUGUESA



Francisco Fernández Rei



No nº 2 de *Ardentía* (2005), no artigo “Fálame de barcos (I)”, do que son coautor con Emilio Xosé Ínsua e Luís Rei, entre os apuntamentos para un catálogo figuraba a gamela da

Guarda, que moitos consideran un dos máis antigos tipos de barcos de Galicia. Segundo Staffan Mörling, “máis que ningunha outra das embarcacións galegas a gamela da Guarda foi quen de encaixar cambios e innovacións, sen deixar de ser esencialmente a

mesma que antes”. No norte de Portugal unha das denominacións deste barco é *masseira*, da que Ivone Baptista sinalaba que “recorda a masseira ou gamela de amassar o pão (de millo)” e que “as masseiras de Vila Praia de Áncora, ditas gamelas en Caminha” deben de ser anteriores á introdución do millo na zona.

En galego a voz *gamela* é sinónimo de *artesa* ou *maseira*, que se usa para amasar o pan; e en Portugal fálase de *gamelas de encascar* para denominar os caixóns en que se amasa o pan. No dicionario etimolóxico de Corominas e Pascual o castelán *gamella* ten como primeira acepción “artesa para dar de comer y beber a los animales, para fregar, lavar y otros usos”. Resulta moi suxerente a idea de que a gamela fose inicialmente un útil doméstico rural que acabou sendo un barco.

A gamela da Guarda –dicíamos– é barco de fondo plano e algo arqueado, sen cavernas nin qui-



lla, chata na proa e na popa e cun leme grande para velear. Hai gamelas no norte de Portugal e na maior parte das Rías Baixas. A variante *coruxeira* é máis estilizada, co fondo plano un pouco máis curvado e algo máis estreita; a *basía* (gamela de Baiona), con pequenas variantes, é de tipo coruxeira; e a de Cangas tamén procede da de Coruxo.

Fernando Alonso Romero leva anos investigando a orixe de embarcacións galegas tradicionais, como se ve en artigos sobre as gamelas de Galicia (1988/89), o barco de dornas (1990/91) e as barcas do Tambre, do Tâmega e doutros ríos (1992) ou ben os barcos prerromanos da área atlántica europea (2011), ademais de estudar as crenzas e tradicións dos mariñeiros galegos, británicos e bretóns (1996).

No seu recente libro *La gamela gallega y la masseira portuguesa. El origen de dos embarcaciones tradicionales* (Santiago de Compostela: Andavira, 2015), Alonso Romero analiza as orixes deses dous barcos primitivos, tarefa nada doada, por non se acharen restos deles antes do séc. XX nin en Galicia nin en Portugal. No capítulo inicial “La gamela o masseira” trata a nomenclatura dese barco da Guarda, que recolleu *in situ* no 1970, a súa construción e a *masseira*, con orixe na gamela que os guardeses levaron a Vila Praia de Âncora. Tamén trata os primeiros rexistros dese barco na Guarda a finais do século XIX, cando se usaba o xenérico *chalana* para calquera embarcación do treito final do Miño; despois do 1875 empregouse o termo *gamela* para as que andan no mar.

A *gamela* da Guarda é un barco cuadrangular con orixe semellante á da maioría das barcas de río, como a de pasaxe do bretón río Orne; e o mesmo puido ocorrer co *batuxo* do Miño, barquiña con fasquía de “caixón”, aínda que poida que a orixe estea nalgún tipo de barco de coiro por mor da semellanza estrutural do *batuxo* co *coracle* irlandés. Tamén pon en relación esa gamela coa cultura castrexa da citania de Santa Tegra: o tipo de cravo de ferro usado na súa construción é coma os cravos de bronce achados na citania; as *poutadas* de pedra (primitivos risóns, con ou sen uñas de madeira, como as poutadas con uñas dos

curraghs das illas de Aran) e os *callaos de pescar* (pesos para redes, nasas e liñas) facíanse de pelouros coa técnica prehistórica das machadas.

No seguinte capítulo estuda as marcas ou siglas que os mariñeiros da Guarda poñían na gamela para se protexer das meigas e do mal en xeral, e tamén nos remos e noutros utensilios como signos de propiedade. Neste caso a orixe máis probable é escandinava, a xulgar pola comparación que fixo Lixa Filgueiras coas marcas de familia dos mariñeiros daneses. Tamén trata aquí a orixe da gamela de Baiona, bastante diferente da guardesa, coa popa parecida á de barcos venecianos coma o *sandolo* de Burano.

A seguir céntrase na orixe etimolóxica da voz *gamela* (do latín *camella* ‘vaso de madeira’), que se documenta por primeira vez en documentos latino-medievais do século XII para recipientes do viño (*una kamela de vino et uno al mute; quartuor kamellas de vino*). Como gamela en galego é unha arteza, é lóxico supoñer que os antigos mariñeiros do N.O. ibérico usaron artezas de madeira como inspiración na construción das primeiras gamelas, pero non hai restos que o confirmen. Segundo Alonso, “el prototipo debió de ser el simple tronco ahuecado que una vez que se descubrió su flotabilidad, se fue modificando su rusticidad, perfilando sus líneas para hacerlas máis adecuadas a la navegación. Se diseñó la proa y se pulieron los costados para que la piragua adquiriera más velocidad” (p. 60). A orixe da popa estaría nas prehistóricas piraguas monóxilas, do que é mostra barco de dornas usado no Miño ata mediados do séc. XX.

Despois dunhas páxinas sobre as embarcacións céltico-romanas, o ramo do libro é un longo capítulo sobre a orixe do remo con *olleira*, propio da gamela da Guarda (e do *curragh* irlandés das illas de Aran), das barcas de paso do Tambre e do Ulla e doutras zonas ibéricas onde estiveron os celtas, polo que ese remo tan especial puido ser invención dos celtas da Península Ibérica, pero non se sabe o lugar onde se deseñou. Cada capítulo ilústrase cun quiñón de fotos e debuxos, que se completa cun apéndice de fotos (de 1950 a 1972) de gamelas da Guarda, Baiona, Canido, Coruxo e Cangas.



LECTURAS PARA NAVEGANTES



Xaquín Lores

S. Rei

Estas son algunhas das publicacións relacionadas co patrimonio marítimo e fluvial que viron lume despois da publicación do último número de *Ardentía*. Incluímos algún artigo polo seu interese.

AGRELO HERMO & PAZOS PÉREZ (2016): *Novas singraduras do “Joaquín Vieta” 1916-2016*. Noia: Toxosoutos.

BRISSET MARTÍN, Xavier (2015): *150 anos dunha vila mariñeira: Pontedeume, 1865-2015*. A Coruña: Deputación da Coruña.

CASAS GIL, CAGIAO VILA & RIVEIRA (eds.) (2015): *O Santa Isabel: emigración, traxedia e heroísmo*. A Coruña: Deputación da Coruña.

CASTRO CARBALLAL, RUIZ VÁZQUEZ & COSTA MUÑOZ (eds.) (2016): *A pesca fluvial a través da colección do Museo Etnolóxico: [catálogo da exposición]*. Ribadavia: Xunta de Galicia, Museo Etnolóxico de Ribadavia.

CASTRO RODRÍGUEZ, GOLÁN & SOUTELO VÁZQUEZ (eds.) (2015): *Os barcos do exilio*. (Porta azul, 8). Noia: Casa da Gramática.

DÍAZ GARCÍA & LÓPEZ DE PRADO NISTAL (2015): *O mundo antigo no museo Massó e a romanización en Bueu*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia. Consellería de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria.

DRAHEIM, Harro (2016): *Tiempos de pesqueros: contribución de un ingeniero naval alemán al esplendor de la pesca viguesa (1959-1974)*. Vigo: Instituto de Estudios Vigueses.

FERNÁNDEZ REI, Francisco (2015): *Ramón Cabañillas, Cambados e o mar da Arousa*. Vigo: Edicións Xerais de Galicia.

FUERTES DOPICO, DEL LLANO, BAS LÓPEZ & VARELA LOJO (2014): *Arquitecturas del mar*. A Coruña: Fundación Universidade da Coruña.

FUERTES DOPICO, Óscar (2016): *A arquitectura das carpintarías de ribeira en Galicia*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

GAGO PÉREZ, Manuel (2016): “Crónicas da vila do Caramiñal. 1920-1942”, <https://smssmparaper.files.wordpress.com/2017/02/cronicas-da-vila-do-caramic3b1a12.pdf>.



LARA COIRA, Manuel (2016): *Pegadas da industrialización en Galicia: a Ensenada de San Simón*. Santiago de Compostela: Ensenada de Ézaro.

LEAL BÓVEDA, José María (2016): “Fuentes para el estudio de la familia Llauguer y su relación con la hidalguía vilanovesa: los Peña y Valle-Inclán”, *Cuadrante: revista cultural da Asociación Amigos de Valle-Inclán*, núm. 33: 144–233.

LEMA MOUZO, Rafael (2016): *Costa da Morte. Crónica marítima*. Buño: GALP Costa da Morte.

LÓPEZ DE PRADO NISTAL, Covadonga (2016): *A arte de navegar: a colección de Antonio Rama, exposición temporal, Museo Massó 2016*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

LÓPEZ DE PRADO NISTAL & AGUILAR VILA (2015): *De Punta Balea a Cabo Morás: a caza moderna da balea en Galicia*. Santiago de Compostela: Museo Massó.

LÓPEZ NAVEIRAS, Ernesto (2016): “Os pescadores galegos no Golfo de México. Vidas de aventura alén do mar.” En *Cátedra. Revista eumesa de estudos*, núm. 23: 131-150.

LOURO, Juan (2015): *Terranova en el recuerdo: memorias de un pescador de bacalao, 1954-1962*. Vigo: Juan José Louro Lojo.

PATIÑO GÓMEZ & ABILLEIRA CRESPO (2015): *Nafragios en las costas gallegas: desde la Edad del Bronce hasta la Guerra de la Independencia: catalogación de yacimientos submarinos en las costas gallegas*. Vigo: RP Edicións.

PATIÑO GÓMEZ, Ramón (2016): *Anclas líticas en las Rías Baixas: catalogación de anclas líticas en las costas gallegas*. Vigo: Rp edicións.

PATRICIO CORTIZO, Fernando (2016): *Nafragios y crónica marítima de Galicia hasta 1899*. A Coruña: Ediciones Cartamar.

PAZOS PÉREZ, Lino (2015): *A rumbo: A. López-Cía. Trasatlántica*. Pontevedra: Damaré.

PEREIRA GONZÁLEZ, Dionísio (2015): “Adhesiones

y consensos durante el primer franquismo: la Galicia marinera 1936-1954”, en PRADA, Julio (ed.) (2015) *No solo represión. La construcción del franquismo en Galicia*. Madrid: Biblioteca Nueva, paxs. 107-125

PÉREZ ÁLVAREZ, FERNÁNDEZ PRIETO, PEREIRA, DOMÍNGUEZ ALMANSA & MÍGUEZ MACHO (2015): *Memorias: mi testamento humano y social*. A Coruña: Corsárias.

PÉREZ FERNÁNDEZ, Francisco (2016): *Arquitectura industrial en Vigo (1898-1939): orígenes, evolución y estado actual (usos y perspectivas de futuro)*. Vigo: Instituto de Estudios Vigueses.

RIVAS, Paco (2015): *De punta a chicote: así falan os mariñaos (locucións, ditos, refráns e outras combinacións frecuentes)*. Ponte Caldelas, Pontevedra: Edicións do Cumio.

——— (2016): *Entre o abalo e a zaranda: diccionario léxico do mar*. Ponte Caldelas, Pontevedra: Edicións do Cumio.

RODRÍGUEZ VERGARA, Xavier (2014): *Léxico mariñeiro de Cedeira*. Edicións Embora.

SUÁREZ, SENDÓN, SUÁREZ CANAL, MARTÍN & BONET (2015): *José Suárez: uns ollos vivos que piensan = unos ojos vivos que piensan: [catálogo da exposición]*. Santiago de Compostela: Fundación Cidade da Cultura.

VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (2014): *A Illa do Gando e os Coellos: guía histórica de Sálvora (1321-1833)*. A Coruña: Parque Nacional Marítimo Terrestre das Illas Atlánticas de Galicia.



Tripulantes da dorna Sara O. na Regata Illas Atlánticas 2016 / S. Rei



———. (2015) “Aportaciones sobre un pequeño gigante desconocido: el arsenal de La Palloza (1764-1802)”, en REY CASTELAO & SUÁREZ GOLÁN (2015): *Los vestidos de Clío: métodos y tendencias recientes de la historiografía modernista española (1973-2013)*, Santiago de Compostela : Universidade de Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, páxs. 909–924.

———. (2015): “Las carpinterías de ribera en Galicia: la recuperación de sus arquitecturas”, <http://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/15768>.

———. (2016): “Onomástica de embarcaciones y devociones marineras en la Galicia de los siglos XVIII y XIX”, en GARCÍA HURTADO & REY CASTELAO (2016): *Fronteras de agua : las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*, Santiago de Compostela : Servizo de Publicacións, Universidade de Santiago de Compostela, páxs. 393–411.

———. (2015): *Sálvora (1321-1833): actividades cinegéticas y pecuarias en una isla despoblada*. Madrid: Organismo Autónomo Parques Nacionales.

———. (2016): “Una panorámica de la flota gallega, 1752-1802”, *Minius: Revista do Departamento de Historia, Arte e Xeografía* núm, 24: 77–110.

VIGO TRASANCOS, Alfredo (2016): “Al abrigo de la naturaleza: los puertos gallegos y sus infraestructuras en el horizonte de las guerras noratlánticas (1580-1639)”, en GARCÍA HURTADO & REY CASTELAO (2016): *Fronteras de agua : las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*, Santiago de Compostela : Servizo de Publicacións, Universidade de Santiago de Compostela, páxs. 197–217.

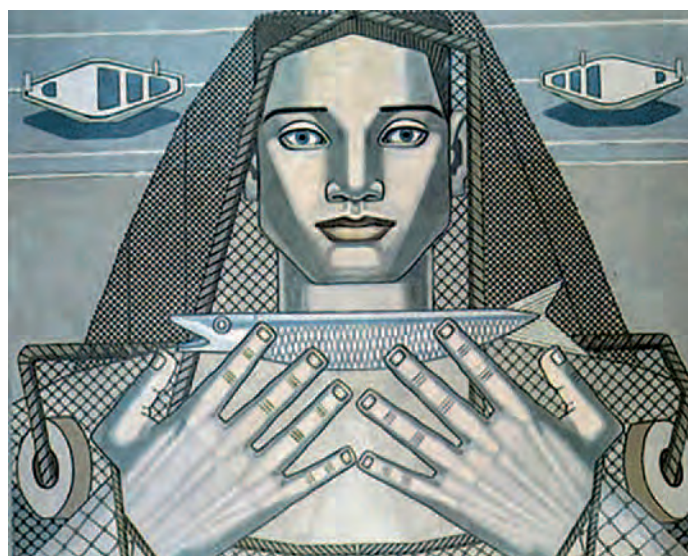
——— (ed.) (2014): *La ciudad y la mirada del artista: visiones desde el Atlántico*. Santiago de Compostela: Teófilo.

Vigo, a cidade que xurdiu da industria conserveira: [exposición], do 7 de novembro ao 21 de decembro de 2014, Casa das Artes. Vigo: Servizo de Museos Municipales do Concello de Vigo, Casa das Artes, 2014.

ZUGASTI ENRIQUE, Gerardo (2015). *Navegando en dorna*. Finis Terrae Edicións.



Serea rubia. Óleo sobre cartón. 1945. 50x25 cms.



Arquitectura humana. 1937. Óleo sobre lenzo



PINTORES DO MAR



Emilio Xosé Ínsua



Maruja
Mallo

Tanto a vida como a obra de Ana María Manuela Isabel Josefa Gómez González (Viveiro, 1902-Madrid, 1995), Maruja Mallo, resultan fascinantes. Algúns téñena como a mellor pintora europea do século XX e unha das mellores do mundo nesa época, con permiso da súa coetánea Frida Khalo (1907-1954). Se non o é, está desde logo entre as imprescindíbeis por todo o que tivo de pioneira, de orixinal e de rompedora.

Ben é certo que foi vítima, dalgún xeito, da “popularidade dos excéntricos”, coa difusión dun senfín de

anécdotas sobre os seus comportamentos eróticos e sociais e sobre os seus amantes de sona (Alberti, Miguel Hernández, Neruda...) que substituíron na atención de moitos a súa verdadeira dimensión artística. A súa presunta frivolidade vital (“chica irreverente, jovial y amante de las fiestas”, que dixo Shirley Mangini; “brujita joven”, como lle chamou Gómez de la Serna) ocultou amiúde o seu carácter rexo e a súa férrea disciplina de traballo, alicerce en derradeiro extremo da súa xenialidade. Fronte á imaxe de mundanismo insensato que moitos lle atribúen, érguense os seus anos de compromiso, sobre todo os da 2ª República e os do primeiro exilio arxentino. Maruja foi unha muller de alma libre e curiosa, de enorme fortaleza, e unha artista independente, vangardista, rompedora, ecléctica, polifacética e en constante evolución, pois, como ela mesmo deixou escrito, “repetir es ir contra las leyes del espíritu”.

Traer Maruja Mallo ás páxinas dunha revista galega de cultura marítima está máis que xustificado, pois foron moitas as influencias que os océanos do mundo que coñeceu exerceron sobre o seu espírito e, xa que logo, sobre a súa pintura.



Maruja Mallo retratada cuberta de algas en Chile no 1945

Dado que seu pai, madrileño, era oficial de alfánderga e andaba de destino en destino escalafón arriba, Maruja naceu casualmente no Viveiro cantábrico e pasou a infancia (1904-1912) cuns seus tíos (Ramiro Lorenzo e Juliana Lastres Carrera) entre a ría de Corcubión, o monte Pindo e o mar do Orzán coruñés. Os mares e rías de Galiza deixaron, pois, unha primeira imprompta de beleza e grandiosidade no seu espírito tan sensíbel como inquedo.

Pasou logo ao Avilés portuario e industrioso, onde residiu entre 1913 e 1922 e onde comezou a despreparar con toda a intensidade a súa vocación: clases de pintura, primeira exposición en 1922, primeiros eloxios do crítico de arte José Francés en *La Esfera*...

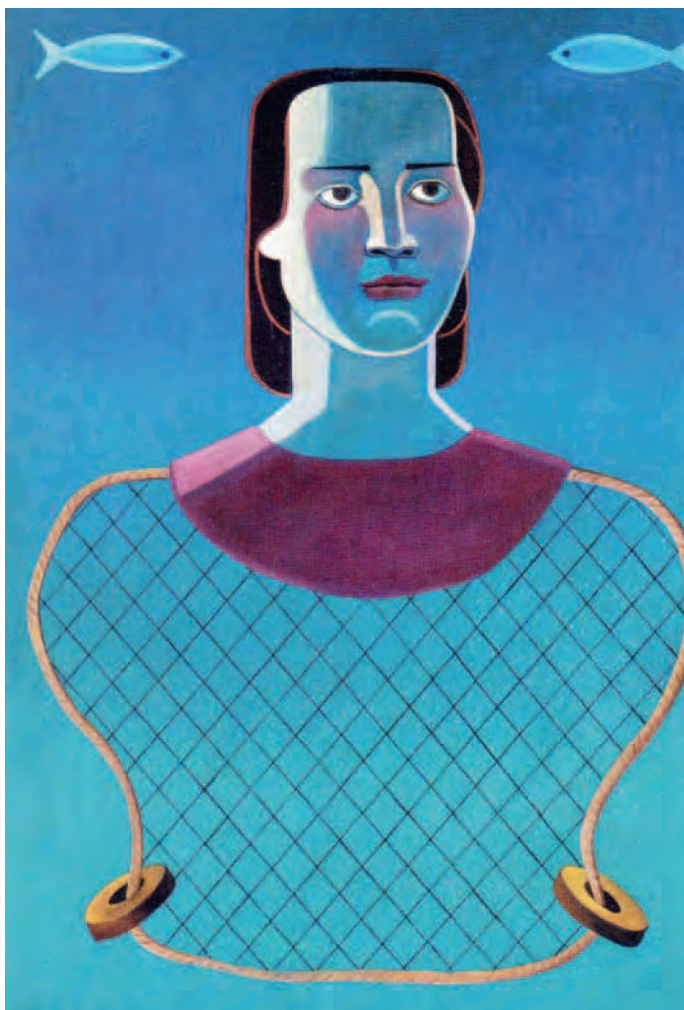
Entre 1922 e 1926 é alumna da Academia de San Fernando madrileña, onde fai amizade con Salvador Dalí. Móvese nos círculos da Residencia de Estudiantes (Buñuel, García Lorca...), participa en diversas exposicións de Arte Galega, faise amiga de María Zambrano e Concha Méndez e comeza unha intensa relación sentimental e artística con Rafael Alberti. Unha viaxe ás Canarias en outubro de 1925 pona en contacto coas paisaxes volcánicas e co inmenso Atlántico. Do impacto xorden os primeiros cadros realmente “persoais” da pintora: “Isleña” e “Dúas mulleres na praia”.



Natureza viva. 1943

As series de “Verbenas” e “Estampas”, respectivamente, compostas no Madrid de 1927, apenas achan inspiración na realidade mariña, como non sexa por medio dos fondos de veleiros, mar e area que acompañan as figuras femininas en actitude dinámica e deportiva, como “Ciclista en la playa”. Tamén non o fai a famosa serie posterior de “Cloacas y Campanarios”, que bebe a súa inspiración nas paisaxes e vertedoiros dos arrabaldos do páramo madrileño, talvez coa única excepción do cadro titulado “Espantapeces” (1931). As praias da Mariña luguesa, os faros e os veleiros asoman, iso si, no seu célebre “Guía Postal de Lugo”, que aparece en 1928 no *Libro de Oro de Lugo y su provincia* preparado por José Cao Moure (P.P.K.O.).

Nese momento, como escribe o novelista José Díaz Fernández en *La Venus mecánica*, Maruja está empeñada en deixar fóra da súa paleta temática “el cielo idéntico, el mar hinchado de monotonía, las montañas yertas, los ríos inconscientes”. A estadía parisina entre 1931-1932 permítelle recadar eloxios de todos



Cabeza de muller con rede. Óleo sobre cartón. 50x35 cm.



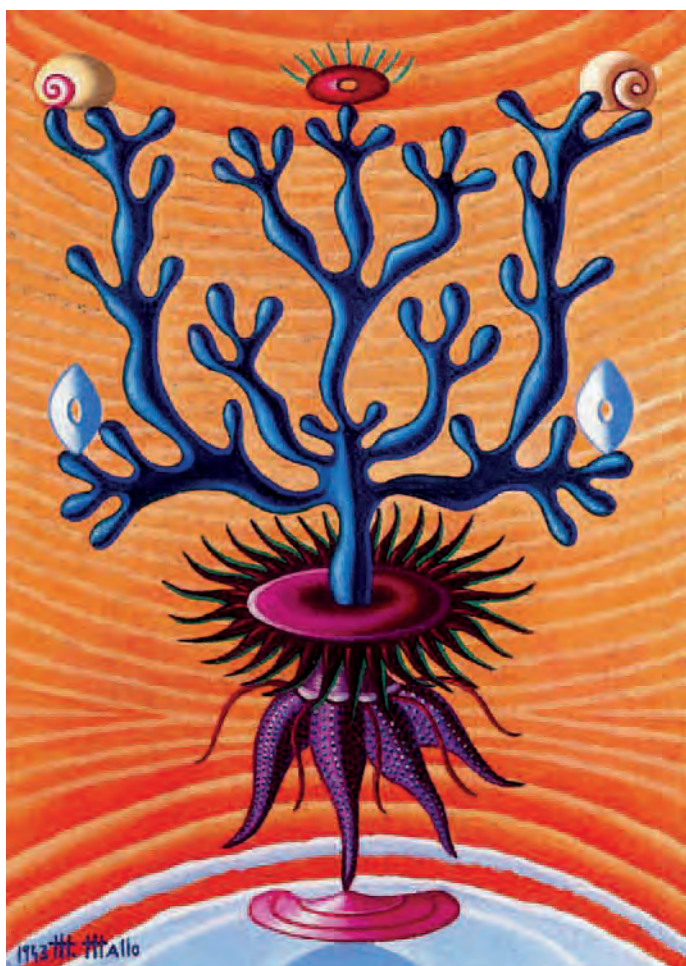
Muller con peixe e estrela de mar. Óleo sobre cartón. 38,5x28,5 cm.

os grandes popes do Surrealismo, expoñer na célebre Galería Pierre e coñecer ao uruguaio Joaquín Torres García, quen será decisivo coa súa proposta de “arte construtiva” na evolución de Maruja como artista no inmediato futuro, como poñen de manifesto as series “Arquitecturas minerales”, “Arquitecturas vegetales”, “Construcciones rurales”, os debuxos para as capas da Revista de Occidente e os deseños de platos decorativos de 1935 para a escola de cerámica dos irmáns Alcántara, onde non falta algún baseado en figuras de peixes.

A relación sentimental que mantén en 1936 co sindicalista e militante trostkista galego Alberto Fernández *Mezquita* fai que pase uns días en Beluso (Bueu), na compañía do xornalista e alcalde galeguista *Johán Carballeira*. Maruja realiza entón multitude de debuxos e bocexos a lapis de barcos, nasas, redes e rostros que lle han servir tempo despois, xa exiliada na Arxentina, para a elaboración da serie pictórica *La religión del trabajo, en el mar y en la tierra*, composta por 7 óleos de grande tamaño, 2 deles labregos (“Sor-



Natureza viva. Óleo sobre táboa. 32,5x29,5 cm.



Natureza viva; vida vibrante Óleo sobre táboa. 1943



Mulleres e rede. Óleo sobre táboa. 48x40 cm.

presa del trigo”, “El canto de las espigas”) e o resto mariñeiros, entre os que destaca “Mensaje del mar”.

Refuxiada durante os primeiros compases da guerra nun chalé no barrio do Calvario vigués, propiedade do seu tío comerciante José González Lorenzo, Maruja marchou finalmente en febreiro de 1937 a Buenos Aires, vía Portugal e axudada pola chilena Gabriela Mistral, co pretexto de realizar unha exposición na capital arxentina. Desde aló envía en agosto de 1938 ao xornal *La Vanguardia* de Barcelona o seu afouto “Relato veraz de la realidad de Galicia”.

En xaneiro de 1939 viaxou a Valparaíso e a Viña del Mar, en Chile, descubrindo marabillada as praias do Pacífico. Lugares como Punta del Este (Uruguai) coñecerán a súa periódica visita inspiradora, que está na base da serie repleta de elementos oceánicos “Naturalezas vivas”. Cunchas, algas, anémonas, buguinas, medusas, estrelamares, cangrexos, ourizos de mar... combínanse nunha brillante explosión vitalista de cor e dispóñense nunha sutil exaltación do corpo feminino e do erotismo... A propia Maruja transmuta fotograficamente a carón de Neruda, nesta época, nunha sorte de Venus oceánica, toucada de longas algas.

En paralelo van nacendo outras series, como “Retratos bidimensionais” ou “Cabezas de mujer”, entre 1941 e 1951, “Gatos” e “Gallos”, entre 1943-44, e “Máscaras”, que comezou en 1943. Os murais que deseña e pinta en 1945 para o vestíbulo do cinema Los Ángeles, dos arquitectos López Chas e Zemorain, levan



Atletas na praia. Óleo sobre cartón. 40x50 cm. 1959



o título de “Armonías plásticas” e representan unha especie de ballet acuático de figuras humanas e mariñas. A derradeira exposición exitosa que realiza en Arxentina ten lugar na Galería Compte en 1955. Dez anos despois regresa definitivamente a España, onde, tempo andado, acaba converténdose nunha sorte de “figurante” excéntrica do Madrid da “movida”, para uns, e nunha referencia de muller libre e artista xenial, para cada vez máis.

Desde mediados dos 70 a súa obra coñece un máis que xustifico proceso de descuberta, recoñecemento e revalorización, que chega felizmente aos nosos días e á que queremos sumarnos con estas humildes páxinas.



Mallo rodeada das súas obras no seu estudio de Madrid, 1936



Estrelamar. Óleo sobre lenzo. 1937

AS QUE NAVEGAN CRÓNICA SENTIMENTAL DO XII ENCONTRO DE EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS DE GALICIA



Alberto García

Sempre me gustou a madeira, seguramente porque meu avó materno e despois seu fillo foron carpinteiros. Lembro o banco de traballo na bodega da casa da Ponte e o arrecendo a táboas serradas no taller do tío Tonecho, no tempo no que as camas onde durmir, as mesas onde comer ou os barcos cos que traballar, aínda se facían a man. Anos máis tarde escoitárialle a Gerardo Triñanes, con ese xeito especial que el ten de contalo, como se fai un barco de madeira, dende que se vai ao monte a escoller as árbores, ata o momento de comprobar que a navegación é correcta. É fascinante pensar que unha árbore talada, unhas ferramentas moi sinxelas e a sabedoría e o bo facer dun carpinteiro, transformaron a madeira en obxectos esenciais para a vida das persoas ao longo do tempo.

Sempre me gustou tamén o especial carácter da parroquia de Cabo da Cruz, a personalidade colectiva daquel lugar que unha vez se expresou a través deste texto:

“A asociación de veciños A Unión (as verbas son importantes) do Cabo da Cruz estaba de 25 aniversario. 25 anos de conciencia veciñal e reivindicación do propio, de desenvolvemento social e tamén cultural da parroquia. Aquel ano organi-

zaran un Maio Cultural fermosísimo, con moitas actividades arredor das letras galegas que desembocaron nun acto que lembrarei sempre, nun pequeno local da confraría de pescadores que semellaba un barco o día do Carme, inzado de nenos e da luz que viña do mar. Dentro das actividades daquel Maio había un certame fotográfico que invitaba a retratar a esencia dese lugar que a min sempre me atraera, por sentir nel un carácter; unha “personalidade colectiva” especial. Dispuxen a miña cámara afeccionada e participei do concurso, buscando captar algo tan difícil como a esencia daquel lugar nunha soa imaxe. Sorprendentemente atopei moitas, de mariñeiros vellos xogando a partida ao pé do peirao onde amarraran as súas vidas; de casas coa pintura desconchada por efecto do salitre, que debuxaba mapas e cartas mariñas nas fachadas; de barcos que parecían casas, de cores vivas, cun mar de historias vividas a bordo; de pintadas simples e contudentes como aquela que rezaba na Praza do Lorcho, “Nós mesmos”.

A imaxe que escollín foi outra, unha que vira moitas veces, pasando pola ribeira grande, onde entre cunchas, area brava, coa illa da Bensa ao fondo e ao vento



no que voaban as gaivotas, ondeaban as que para min, parecían as bandeiras daquela xente. Roupa limpa e desprovista de pudor, que arrecendía a aquel carácter especial, á simpleza e a fortaleza do cotián, á verdade, á dignidade daquel pobo.

Por estas dúas razóns, pola madeira, polos barcos de madeira, e pola xente de Cabo, alegreime da invitación a traballar no XII Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia. Disfrutei e sentín orgullo de poder colaborar nun evento tan importante, pola súa transcendencia e volume pero sobre todo polo que supón no mantemento dunha tradición tan vinculada ao noso país como é a cultura marítima, a cultura mariñeira, a cultura do mar.

Foi unha auténtica honra colaborar coa xente de Cabo, moi ben representada na A. C. A Gamela, formando equipo coa xente da Federación Galega da Cultura Marítima e Fluvial, que para min son xestores culturais de alto nivel aínda que profesionalmente se dediquen a outras cousas. Auténticos e moi bos xestores, que levan vinte anos traballando con éxito unha materia prima tan preciosa como a tradición marítima galega baixo aspectos tan actuais do meu oficio como a implicación cidadá (a participación, a “horizontalización” da cultura) e, ao mesmo tempo, a súa internacionalización.

Foi doado, polo tanto, traballar nun evento con tan bo equipo e con unha temática tan rica e valiosa. Foi natural formular unha programación para o Encontro se partiamos de edicións anteriores e das imaxes das velas na ría deslizando aquelas fermosas embarcacións a través do mar, deixando un ronsel de anos de historia ao seu paso, mais enfilando a proa cara a un futuro luminoso baseado na concienciación ambiental e cultural que favorecerá de seguro a recuperación do uso deste tipo de barcos.

Esa era a imaxe do Encontro que resumía toda a súa poética, elas, as embarcacións e as tripulacións, serían de novo as protagonistas, e a nós “simplemente” nos tocaría acompañar, cunha programación cultural que complementase o discurso daquela paisaxe de velas, mar e madeira.

A primeira decisión foi orientar a programación ao mesmo rumbo que as embarcacións tradicionais teñen: a conservación e posta en valor do patrimonio cultural



Unha actuación teatral realizada durante o Encontro

galego. Así a música, o baile, a etnografía, a gastronomía, o teatro, o audiovisual, a paisaxe interpretada e o resto do programa, foi orientado ao propio, á riqueza inmensa da nosa tradición, xa fose nun escenario, nun torreiro onde bailar, nun xantar, nas múltiples exposicións e mostras ou nunha peza de teatro afeccionado.

E toda esa riqueza poñela ao lado doutras culturas, doutras tradicións, doutros pobos, co obxectivo de valorizar aínda máis o noso, que non é mellor nin peor que o dos demais, é simplemente singular, propio e valiosísimo.

Como valiosos son os cantares do grupo *Treixadura*, que nos erizaron a pel a milleiros na noite grande do Encontro, con aqueles ritmos e aquelas letras que ademais de facernos bailar, emocionaron os nosos corazóns por entroncar directamente co pobo que somos.

Como valiosas as historias contadas polos “gaiteiros do mar” na voz elocuente de Xurxo Souto, proxectada na parede da fábrica de Pita, cando a ribeira grande foi un cine ao aire libre.



A conselleira do Mar, Rosa Quintana, visitou o Encontro



Música e baile tiveron un gran protagonismo durante a celebración

Como as pandereteiras de Boiro, presentadas pola voz e o discurso de Sonia Lebedynski.

Como *Radio Cos* e *The Eskies*, levádonos de viaxe a Irlanda e a unha Galicia balcánica sen saír do Cabo da Cruz.

Como os flecos dos traxes tradicionais bailando ao son da gaita, levados por agrupacións culturais ás que dar mil grazas.

Como rapaces de instituto facendo maquetas nas que plasmaban soños.

Como o Achadizo, Carragueiros ou a punta do Cabo, explicadas e interpretadas.

Como a poesía de Eva Veiga, Lucía Aldao e María Lado na bodega dun balandro de cen anos.

Como as mulleres vellas, teatralizando os labores do mar, moitos deles tan feminizados como olvidados.



As actividades en terra e mar sucedéronse ao longo das xornadas

E como vascos, irlandeses, portuguesas e croatas, ademais de turistas vidos de moitos lugares, vían e sentían todo aquilo con nós.

Foi fermoso voltar a ver como unha programación cultural, netamente cultural, foi tan seguida e sobre todo tan sentida, grazas ao que a cultura nos aporta, mais tamén grazas á segunda clave que se manexa nestes Encontros, a implicación veciñal.

Implicación cidadá que comezou timidamente, a través do grupo motor que representou a asociación A Gamela, pero que rematou con máis dun cento de persoas montando espazos, repartindo xantares, acomodando coches, movendo redes e rizóns, bous, dornas e gamelas, para engalanar un pobo que neses días sinteu orgullo de si.

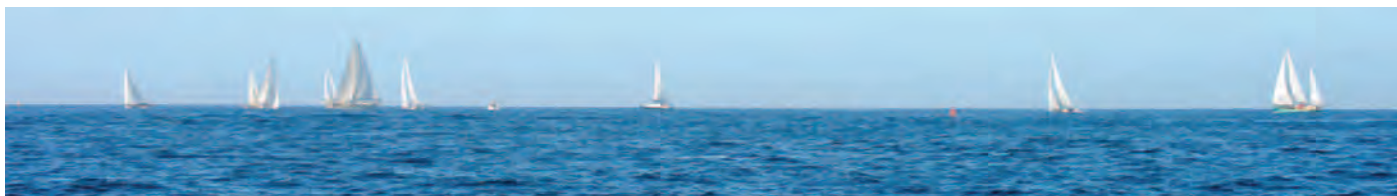
Participación veciñal voluntaria que, en verbas de Manolo Sendón, supón a esencia mesma do Encontro e dos seus obxectivos, xa que a cultura marítima, a cultura en xeral, é unha construción colectiva, común, feita por moitas ao longo do tempo, e para pervivir necesita desa comunión, desa implicación, dese ser importante para a vida das persoas, xa sexa a nivel económico, social, emocional ou cultural.

Foi fermoso participar no Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, e dende logo non perderei neste 2017 o Encontro que se desenvolverá en Combarro, porque dende que participei activamente neste evento, dende que me mergulleri na cultura marítima, dende que coñecín de preto os barcos de madeira e todo o que representan, gravóuseme para sempre que só hai tres clases de persoas: as vivas, as mortas e as que navegan.



Un dos concertos incluídos no programa de Cabo de Cruz 2015

LISTA DE ENTIDADES DE CULTURMAR, FEDERACIÓN GALEGA POLA CULTURA MARÍTIMA E FLUVIAL



S. Rei

CENTRO RECREATIVO ARTÍSTICO E CULTURAL - CRAC CORUXO (VIGO)
crac-coruxo_@hotmail.com 986491171

ASOCIACIÓN CULTURAL REAL E ILUSTRE COFRADIA DA DORNA (RIBEIRA)
real-e-ilustre@cofradiadadorna.com 609718045

ASOCIACIÓN AMIGOS DA DORNA MECA (O GROVE)
amigosdornameca@gmail.com 986732805

AMIGOS DAS EMBARCACIONS TRADICIONAIS OS GALOS (BUEU)
galosbueu@yahoo.es 622614402

GRUPO ETNOGRÁFICO MASCATO (CAMBADOS)
676776048 / 679554090

CLUB DO MAR FERROL (FERROL)
velatradicionalferrol@gmail.com 609 986 889

ASOCIACIÓN CULTURAL E DEPORTIVA DORNA (ILLA DE AROUSA)
acddorna2@gmail.com 664419032

ASOCIACIÓN GAMELEIROS ASODIÑA (VIGO)
gameleiros@gmail.com 620982982

CLUBE MARÍÑO A REIBOA (POIO)
cmreiboia@gmail.com 630782647

AMIGOS DA DORNA DE PORTONOVO (PORTONOVO-SANXENXO)
correo@amigosdadorna.org 647132552

ASOCIACIÓN BARCOS DO NORTE (VIANA DO CASTELO-PORTUGAL)
barcoantigo@hotmail.com 00351 258 371 880

MARIÑEIROS ARTESANALES E DEPORTIVOS SAN MIGUEL DE BOUZAS (BOUZAS-VIGO)
marinerosbouzas@gmail.com 986247062

ASOCIACIÓN DEPORTIVA E CULTURAL RABANDEIRA (VILANOVA DE AROUSA)
asc.rabandeira@gmail.com 639643137

ASOCIACIÓN CULTURAL LAJAREU POR BARLOVENTO (RIBEIRA)
lajareu@gmail.com 647553332

ASOCIACIÓN SODINÁUTICA (VIGO)
sodinautica@gmail.com 620982982

REAL CLUB NAÚTICO DE SANXENXO (SANXENXO)
info@rcnsanxenxo.com 986803400

ASOCIACIÓN CULTURAL CANLE DE LIRA (CARNOTA)
accanle@gmail.com

ASOCIACIÓN RECREATIVA MAR DA PEDRA DE AMIGOS DAS GAMELAS (CANGAS)
mardapedracangas@gmail.com 618003885

ASOCIACIÓN RECREATIVA E CULTURAL SUESTE (MOAÑA)
asociacionsueste@gmail.com 651676610

ASOCIACIÓN CULTURAL E DE TRADICIÓNS MARIÑEIRAS GAMELA (BOIRO)
gameladecabodecruz@gmail.com 659964154

ASOCIACIÓN CULTURAL DEPORTIVA P. DE SERVICIOS XUVENIS ROMPETIMÓNS (CARRIL,
VILAGARCIA DE AROUSA)
rompetimons@gmail.com 659834701

ASOCIACIÓN CULTURAL MAR DE MUROS (MUROS)
mardemuros@gmail.com 981763979

ASOCIACIÓN MAR DE NOIA (NOIA)
info@mardenoia.com 645912621

CLUB MARÍTIMO DE REDES (ARES)
cmr@caamouco.net 629323729

ASOCIACIÓN CULTURAL GAMELEIROS (BREADOURO-VIGO)
gameleiros@breadouro.com 692642357

ASOCIACIÓN MARÍTIMA E CULTURAL VILAXOÁN (VILAGARCÍA DE AROUSA)
a.maritimaeculturalvilaxoan@gmail.com 653300045

ASOCIACIÓN CULTURAL DEPORTIVA E P. DE ACTIVIDADES XUVENIS FASQUIA (ILLA DE
AROUSA)
acdxfasquia@yahoo.es 616730553

FUNDACIÓN EXPOMAR (BURELA)
expomar@expomar.com 982586232

ASOCIACIÓN DE AMIGOS DAS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS DE GALICIA (A CORUÑA)
fernandomateo@mundo-r.com 639882319

INSTITUTO DE ESTUDOS MIÑORANOS (GONDOMAR)
direccion@minhor.org 986360575

ASOCIACIÓN CALMOSEIRA (VILANOVA DE AROUSA)
calmoseira@gmail.com 649376570

ASOCIACIÓN EX- MARINHEIROS DA ARMANDA DE VILA DO CONDE (VILA DO CONDE-POR-
TUGAL)
ex.marinheiros.viladoconde@gmail.com +00351 966 652 168

ASSOCIAÇÃO FORUM ESPOSENDENSE (ESPOSENDE – PORTUGAL)
associacao@forum-esposendense.pt +00351 253964836

COLEGIO Y ASOCIACIÓN DE INGENIEROS NAVALES Y OCEANICOS- DELEGACIÓN GALICIA
(FERROL)
galicia@ingenierosnavales.com 981372200

AMIGOS DO MUSEO DO MAR DE GALICIA (VIGO)
amigos@museodomar.com 986247691

ASOCIACIÓN BALANDRO JOAQUÍN VIETA (NOIA)
joaquin.vieta@gmail.com 658778127

GRUPO DE TRABAJO POLO PATRIMONIO MARITIMO A OSTREIRA (ABELLEIRA-MUROS)
ferreirodeabelleira@gmail.com 659986753

ASOCIACIÓN CULTURAL MARIÑEIRA OS PATEXEIROS (SADA)
patexeiros@hotmail.com 635606563

GRUPO CULTURAL RONSEL (MARIN)
blogronsel@gmail.com 986702505

ASOCIACIÓN GALEGA DE BARCOS CLÁSICOS E DE ÉPOCA – AGABACE (GALICIA)
agabace@gmail.com 986738325

ASOCIACIÓN TERRA DE OUTES (A SERRA DE OUTES)
terradeoutes@gmail.com 634416574

ASOCIACIÓN CULTURAL BARCOS DO NORDÉS (REDONDELA)
info@carpinteriacarval.es 660359408

ASOCIACIÓN CULTURAL DE EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS A TORRE (CAMBADOS)
asociacionatorre@gmail.com 690785110

FUNDACIÓN XOSÉ SOTO DE FIÓN (O SAVIÑAO- LUGO)
ecomuseodearxeriz@gmail.com 629941667

