

nova

ARDENTÍA

Revista Galega de Cultura Marítima e Fluvial - Nº 10

25 anos
na
salvagarda

O GATO DA TASCA MARIÑEIRA

Eiquí non hai silencio porque hai homes
falan os homes falan
eiquí non pasa o vento esa fantasma
os homes falan falan
e fórmase outro vento outro rebumbio
unha fantasma feita deste fume
este fumar sin tino estas palabras
e pasa un soave gato que é da casa.

Beben viño coñac
berran discuten contan chistes mascan
un pouco de xamón tal ves chourizo
o gato ulisca cheira mira agarda
vai á cociña vense ó mostrador quixera
un anaquiño de boa carne un chisco
de ternura algún queixo unha migalla.
Eiquí non hai vagadas nin roncallos
non se ven os cabezos nin as praias
o taberneiro bule saluda cobra sirve fala
cambea mil pesetas chama á muller a berros
e contesta ó teléfono ás chamadas
i os homes berran muito cheos de ira
e rin e danse a man e nada pasa.
O gato caladiño ergue as orellas
tan maino tan soavísimo sin gana
cruza por antre as pernas antre as botas
altas botas de caucho contra ágoas co seu rabo
arriquichado e duro e tan en calma
i eiquí non hai silencio que hai vinte homes
i están lexos os mares que arrebatan.

Si acaso o gato mira os ollos do home
guicha en suspenso escuita en pas agacha
unha orelliña aguda e indiferente
lambe teimudo e calmo unha das patas
e si acaso durmiña e abre un ollo
e ve que os homes beben fuman discuten muito non se cansan
de ensaladilla callos mexilóns anchoas
e viño tinto e branco en tantas tazas
esgarran cuspen entran salen empuxan brindan cantan
i a radio está alcendida e oise música
i o gato pasa indemne comprendendo ten costume son os homes
non se espanta.



Na ría de Foz, 1910

Bernardino Graña

nova
ARDENTIA

25 anos na salvagarda



SUMARIO

- Páx. 5 *A Atalaia*
Xunta Directiva de Culturmar
- Páx. 8 *Galicia no Festival Marítimo de Pasaia*
Manuel Sendón
- Páx. 15 *A Guarda, sede do XIV Encontro*
Culturmar
- Páx. 16 *25 anos na salvagarda. Cuestionario aos colectivos de Culturmar*
- Páx. 36 *O patrimonio marítimo. Linhas de acción para o futuro*
Ivone Magalhães
- Páx. 42 *As traballadoras do porto pesqueiro da Coruña: unha ollada republicana*
Dionísio Pereira
- Páx. 47 *Rectificando un malentendido. Se son traiñeiras non son traíñas*
Xavier Brisset Martín
- Páx. 51 *Os cataláns no Salnés. Pesca e salga*
Chema Leal
- Páx. 59 *Os ríos galegos e a división provincial. As propostas dos gobernos de Xosé I*
Prudencio Viveiro Mogo
- Páx. 62 *O patache Joaquín Vieta rumbo a Muros*
Lino J. Pazos
- Páx. 65 *Un corsario de 1811*
Bernardo Máiz Vázquez
- Páx. 69 *Abride a fiestra: Xohana Torres*
Anxo Angueira
- Páx. 72 *As embarcacións nos poemas de Antón Zapata García*
Miro Villar
- Páx. 77 *Letras na Almadraba*
Xoán Pla Zubiri
- Páx. 81 *Sino de proa*
Francisco Fernández Rei e EXIL
- Páx. 87 *Lecturas para navegantes*
Xaquín Lores
- Páx. 90 *Pintores do mar. Lugrís: un naufrago da historia*
Rodrigo Osorio Guerrero

novaArdentía nº 10. Xuño 2018

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

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

Consello de redacción: Manuel Sendón, Emilio Xosé Ínsua, Xaquín Lores, Francisco Fernández Rei e Ivone Baptista

Coordinación e revisión: Emilio X. Ínsua

Maquetación: Sole Rei

Foto de portada: S. Rei

Foto de contraportada: S. Rei

Prohibida a reprodución sen consentimento dos autores/as.

Dep. Legal: PO-295/04

ISSN 1699-3128



A ATALAIÁ 25 anos na salvagarda

Xunta directiva de Culturmar

CULTURMAR, malia rexistrarse formalmente a finais de 1994 como Federación Galega pola Cultura Marítima, nace en realidade no verán do ano anterior no marco do Iº Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia celebrado en Ribeira en 1993, onde as asociacións e persoas pioneiras deste movemento de salvagarda se conxuraron para seguir organizando o Encontro e para pularen conxuntamente por non deixar morrer o rico patrimonio marítimo galego nun momento de grave crise que nos estaba levando á súa desfeita e perda. Veu coincidir tamén naquelas datas un fito senlleiro e simbólico na recuperación do patrimonio flotante: a construción na Aixola de Marín da “Nova Marina”, réplica da lancha xeiteira “Marina”, cuxos restos foran desenterrados ao pé de Caldebarcos nas marismas do areal de Carnota.

Conmemoramos pois hoxe 25 anos desta tríade inaugural (Encontro, Federación e recuperación da extinta xeiteira) dun movemento organizado para “defender, divulgar e dinamizar o patrimonio marítimo de Galicia, nomeadamente as embarcacións tradicionais que o integran”, propósito inicial e permanente do que hoxe é CULTURMAR.

A aventura vivida nesta travesía fainos sentir orgullo polos logros acadados e pola xenerosidade de tantísi-

mas persoas que, en remuda permanente, achegaron o seu traballo desinteresado, malia non viren sempre os ventos portantes. Pero é unha satisfacción tinguida de certo desacougo: o labor foi e é intenso, pero os resultados, mínimos, á luz das necesidades e posibilidades do noso patrimonio, do que seguimos a perder elementos clave ano a ano.

Así, desde 1993, multiplicáronse por máis de oito os cinco colectivos que iniciaron nas Rías Baixas a andaina da Federación: maioritariamente asociacións sen ánimo de lucro que teñen como única ou principal función a defensa e divulgación do patrimonio marítimo. Esta rede de voluntariado foi medrando e esténdedose por toda a xeografía galega, incorporou asociacións do norte de Portugal e acolleu entidades adicadas á cultura dos ríos, convertendo o movemento en marítimo e fluvial.

A recuperación de embarcacións tradicionais foi sen dúbida o labor máis importante desenvolvido polos colectivos que conforman CULTURMAR: un labor constante por recuperar e usar embarcacións que estaban a morrer nas praias ou ían ser tronzadas e queimadas. Maioritariamente ao abeiro das asociacións federadas está hoxe a flota tradicional galega: unhas 300 embarcacións de case 20 tipoloxías distintas,



Posto de Culturmar no I Festival Marítimo de Pasaia /S.Rei

salientable testemuño dos barcos de traballo en madeira, que hoxe cumpren unha función cultural e son abertamente destinados a un uso social.

Desde a primeira edición de Ribeira, viñemos celebrando bianalmente por distintas vilas mariñeiras do país o Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia. Van aló trece edicións adicadas a poñer de manifesto a riqueza do noso patrimonio marítimo e fluvial e a sensibilizar a Administración e a cidadanía sobre a necesidade de conservalo e usalo, como mellor alternativa para a súa salvagarda. O Encontro converteuse na gran festa da cultura do mar e dos ríos de Galicia: exhibe preto de 150 embarcacións, reúne as entidades e persoas entregadas á salvagarda patrimonial, enche de actividades culturais a contorna da sede e promove o asociacionismo e o labor de recuperación, abrindo asemade camiño para a explotación dun recurso único cara a un turismo sostible e cultural. Acabou erixíndose na maior concentración da Península e nunha cita internacional: teñen participado delegacións de Portugal, Euskadi, Cataluña, Andalucía, Bretaña, Irlanda ou Croacia.

Anualmente, as asociacións federadas organizan en distintas vilas mariñeiras máis dunha ducia de xuntanzas ou concentracións de embarcacións, a miúdo acompañadas doutras actividades arredor do patrimonio, e non menos de vinte regatas; os mesmos colectivos impulsan actividades a prol da salvagarda patrimonial en diversas celebracións locais.

Desde CULTURMAR pónense a disposición da cidadanía varias exposicións que abordan distintos aspectos do patrimonio marítimo galego; ofértanse escolas permanentes ou cursos de navegación tradicional a

vela; impártense obradoiros de carpintería de ribeira, obradoiros didácticos vencellados ao mundo mariñeiro, mostras de labores e oficios mariñeiros, artesanía... No programa dos eventos máis relevantes inclúense actividades didácticas e lúdicas, como estratexia para espertar na infancia a querenza polo patrimonio legado polos devanceiros, así como actividades inclusivas dirixidas á integración das persoas con calquera tipo de disfuncionalidade.

As actividades desenvolvidas ao longo destes anos abranguen a elaboración de estudos teóricos sobre as embarcacións e investigacións no eido patrimonial costeiro e marítimo; a edición de libros, monografías e revistas; a organización de xornadas e seminarios relacionados co patrimonio natural e cultural, marítimo e fluvial; etc.

O intercambio de experiencias con outros territorios peninsulares e europeos no tratamento e no deseño de accións de recuperación do patrimonio marítimo, a súa posta en valor e o seu aproveitamento económico, foron afán constante de CULTURMAR. As continuas expedicións a Francia, Portugal, País Vasco, Cataluña, pero tamén a Escocia e Irlanda, serven para representar a singularidade e riqueza do noso patrimonio, e tamén para darlle unha maior dimensión e aprender doutras experiencias. En Brest no ano 2008 e en Pasaia este mesmo ano, o labor de CULTURMAR foi recoñecido polos respectivos organizadores convocando a Galicia como convidada de honra. Desde o ano 2009 CULTURMAR integra a European Maritime Heritage (EMH), asociación que asesora as autoridades da Unión Europea en materia de patrimonio marítimo.

Recoñecéusenos co Premio Cultura Galega 2015 no eido do Patrimonio. Pero... as nosas soas mans non chegan, precísase máis tripulación a bordo que acredite no valor e potencialidades do patrimonio marítimo e fluvial como elemento constitutivo e determinante da cultura galega. Cómpre unha estratexia de país que involucre toda a sociedade e accións concertadas en tres piares fundamentais: a rede de voluntariado que nós e outras entidades afíns representamos; a Universidade, que ha impulsar desde moi diversas disciplinas o estudo, a investigación e o desenvolvemento de liñas de aproveitamento deste gran recurso; e a Administración, que alén de axudas e colaboracións puntuais, ha de crear dunha vez o marco normativo e achegar recursos que couten de vez o abandono e



perda patrimonial e favorezan a súa conservación e posta en valor.

Despois de tantos anos de reivindicación e traballo agardamos que este ano por fin entre en vigor a declaración das técnicas da carpintería de ribeira en madeira como ben de interese cultural inmaterial e se dispoñan mecanismos e medios para a elaboración oficial do censo e do catálogo das embarcacións. Do mesmo xeito, agardamos que se consolide a rede de mariñas tradicionais, instalacións portuarias destinadas a que a flota tradicional conte de xeito permanente cun espazo expositivo de seu. Tal espazo non pode ser outro que a flote, no mar, se queremos que permaneza vivo. Con esta meta, nace “Mar de Velas”, proxecto de cooperación dos GALP que ten como obxectivo principal promover un salto dende a recuperación e conservación do patrimonio flotante, á súa posta activa en valor ao servizo das comunidades mariñeiras e do país, favorecendo a súa visibilización, viabilidade e goce colectivo. O proxecto bota a andar este ano co deseño dun plano estratéxico para a creación dunha Rede de Mariñas Tradicionais e dunha Rede de Navegación Tradicional, cun carácter homoxéneo

e unha identidade propia, accesíbeis para todo tipo de colectivos e coa vocación de que estean ao servizo de toda a comunidade, á vez que procuren a súa sustentabilidade a través da obtención dos recursos necesarios. Obviamente non acaban as nosas preocupacións nestas medidas durante tanto tempo reclamadas e imprescindibles para o patrimonio flotante, pois son inmensas as manifestacións materiais e inmateriais do patrimonio en estado de abandono ou definitiva extinción.

Pero, en fin, é tradición de CULTURMAR axuntar reivindicación e festa. E este ano celebramos 25 anos na salvagarda, efeméride (reivindicativa, coma sempre), que terá os seus actos centrais a principios de outono na capital de Galicia: toda a sociedade está convidada a contemplar o mar de velas que izaremos na praza do Obradoiro e a avaliar e debater connosco a situación do noso patrimonio marítimo e fluvial nunhas xornadas a celebrar no Museo do Pobo Galego. O inverno será de preparación para a décimo cuarta edición do Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia: agardámosvos na Guarda, onde se encontran o Miño e o Atlántico, Galicia e Portugal. Saúdos mariñeiros.



Tripulacións vascas e galegas navegando xuntas na enseada de Pasaia / S. Rei



GALICIA NO FESTIVAL MARÍTIMO DE PASAIA

Manuel Sendón



A tripulación da *Meca*, do Grove, manobrando en Pasaia / S.Rei

A través CULTURMAR, Galicia participou, como país convidado de honra, cunha ampla e diversa mostra do noso patrimonio marítimo e fluvial, no Iº FESTIVAL MARÍTIMO DE PASAIA (Guipúzcoa), baixo o lema *Galicia: un patrimonio a descubrir, un patrimonio a salvagardar*.

Unhas 150 persoas entre as pertencentes a distintos colectivos federados en CULTURMAR, as enviadas polas institucións, artesáns e músicos, desenvolveron distintas actividades entre o 17 e o 20 de maio.

Nas augas da ría de Pasaia exhibíronse e navegaron 17 embarcacións marítimas, mentres en terra se podían contemplar dúas embarcacións de río.

En Trintxerpe, barrio pasaitarra da comunidade galega de orixe mariñeira coa que celebramos distintos actos co gallo das Letras Galegas, localizouse o Pavillón de Galicia: obradoiro de carpintaría de ribeira de Rianxo, redeiras de Malpica, palilleiras de Camariñas e ata un zoqueiro lugués; degustación de conservas galegas; mostra de patrimonio fluvial do Ecomuseo de Arxeriz e postos de distintas institucións galegas; de banda sonora, os sons do grupo de música tradicional Raigames.



A importante delegación foi posible grazas ao esforzo e compromiso das asociacións de CULTURMAR, ao xeneroso patrocinio dos organizadores do Festival e á colaboración e participación institucional galega: Consellería do Mar, deputacións da Coruña, Pontevedra e Lugo, e Mancomunidade Arousa Norte.

Da nosa parte, trasladamos os nosos parabéns aos responsables e organizadores: foi un grandísimo evento cunha desbordante afluencia de público, que sen dúbida o consagra como unha das grandes citas europeas e lles dará azos para as seguintes edicións.

No noso ánimo fica unha saudable envexa e a constatación de algo sabido e que non cansamos de repetir: o patrimonio marítimo e fluvial precisa, obviamente non só pero tamén, de grandes celebracións que dean a coñecer á cidadanía o seu valor e potencialidades, permitan o seu goce e esperten a querenza pola súa salvagarda. As institucións vascas responsables do festival (Concello, Mancomunidade Oarsoaldea, Deputación de Guipúzcoa e Goberno Vasco) seguiron as suxestións dos nosos amigos da asociación Albaola de Pasaia: antes de poñérense mans á obra viñeron coñecer o Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, tomaron nota e decidiron achegar os recursos necesarios para unha celebración de gran magnitude: grandes veleiros europeos, grandes actuacións musicais, gran cobertura mediática... Non relearon, investiron en cultura e patrimonio marítimo: investimento con proveitoso retorno.



A redeira armando o palangre / S. Rei



As palilladas en vivo captaron a atención do público / S. Rei



A música tradicional animou o recinto de Galicia / S.Rei



A área gastronómica e expositiva foi un ferdeiroiro / S.Rei



O público interesouse polo traballo dos carpinteiros de ribeira / S. Rei



A Moura fronte ao peirao de Donibane / S.Rei



Música e tradición en terra / S. Rei



O zoqueiro seduciú co seu bo facer / S. Rei



O Afojacristos, de Carril, navegando en Pasaia /S.Rei



A *Roxiña* navegando fronte á costa de Donibane entre outras embarcacións / S. Rei



O *Langaño* tamén estivo presente no I Festival Marítimo de Pasaia / S. Rei



A Salgharita non faltou á cita / S.Rei



A bandeira galega izouse ao comezo do festival / S. Rei



A Maristela / S. Rei



A Mar de Muros e o Afojacristos na boca da enseada / S. Rei



A redeira, en plena faena / S.Rei



A enseada de Pasaia converteuse nun mar de velas na xornada de navegación inaugural / S. Rei



A Rubiasa do Grove en primeiro plano durante a primeira xornada de navegación / S. Rei



O espazo Galicia en Trintxerpe ategado de público / S.Rei



O presidente de Piueiro fixo un convite para asistir á Guarda /S.Rei



O espazo expositivo de Trintxerpe foi un constante fervedoiro / S.Rei



Foto de familia posterior á presentación do Encontro da Guarda /S.Rei



O público ategou a liña de costa para seguir as navegacións / S.Rei



O Enxebre, coa Maristela e a Roxiña ao fondo / S.Rei



A GUARDA ACOLLERÁ A DÉCIMO CUARTA EDICIÓN DO ENCONTRO DE EMBARCAÇÕES TRADICIONAIS DE GALICIA



Culturmar

A Guarda acollerá, do 11 ao 14 de xullo de 2019, a décimo cuarta edición do Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia. Así o decidiu Culturmar-Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, nunha assemblea na que a candidatura guardesa competía coa promovida desde Ribeira. A pesar de salientar a “alta calidade de ambos proxectos”, os colectivos que integran a federación decantáronse, finalmente, polo que impulsan a Asociación Piueiro e o Instituto de Estudos Miñoranos (IEM). Unha proposta que pon en valor o binomio río-mar, e que destaca a importancia da tradición marítimo fluvial común coas poboacións do Alto Miño portugués.

Tanto a candidatura da Guarda como a de Ribeira cumprían con todos os requisitos; propuñan abondosas actividades de distinta índole arredor do patrimonio marítimo e fluvial; e contaban cun fortísimo respaldo social e das institucións locais. Porén, Culturmar decantouse por levar a próxima edición do Encontro á Guarda. A razón: tentar “que o evento sirva de pulo para a consolidación dos labores de salvagarda do patrimonio nunha nova comarca; nunha vila de tradición mariñeira e de gran riqueza patrimonial que mestura as culturas do mar e do río”. Asimesmo, a Federación valorou de xeito positivo a “confluencia das ribeiras marítimas do sur de Galicia e do norte de Portugal” no municipio guardés.

Unicamente catro son as gamelas que, a día de hoxe, quedan activas na Guarda. Revertir esa situación e traballar pola recuperación da mermada flota tradicional é, precisamente, o que se propón Piueiro. Unha asociación de moi recente creación; cuxa iniciativa Culturmar aspira a impulsar ao convertela en anfitrión do vindeiro Encontro. De feito, unhas das pretensións a conseguir antes da celebración da próxima gran festa bianual

da cultura marítima e fluvial é a botadura do Volanteiro. Unha embarcación en cuxa recuperación traballa dende finais de 2017 Piueiro.

Os principais aspectos valorados por Culturmar á hora de decidir a sede do vindeiro Encontro foron:

- A tradición mariñeira e o importante patrimonio cultural da vila e da súa contorna: peculiares tipoloxías de embarcacións de mar e río (gamelas, volanteiros, molleiros, carochos) e de artes de pesca; marcas, pesqueiras ou cetáceas; o Monte de Santa Trega, ou os petróglifos de Auga dos Cebros; o patrimonio arqueolóxico e o sistema de fortificacións abaluartadas de ambas beiras do Miño...

- O compromiso de colaboración, participación e implicación do Concello de A Guarda, expresado a través dun acordo unánime do pleno da súa corporación, da Confraría de Pescadores e dunha amplísima nómina de institucións, entidades e asociacións locais e comarcais, galegas e portuguesas.

- O proxecto presentado polas asociacións Piueiro e Instituto de Estudos Miñoranos, moi especialmente polos eixos temáticos centrados nos binomios mar-río e Galicia-Portugal.

A conxunción de tradicións marítimas e fluviais interconectadas xunto cun patrimonio común galaico-portugués darán personalidade de seu a un Encontro que será máis ca nunca marítimo e fluvial, galego e portugués, nun territorio de enorme riqueza natural, patrimonial e histórica e nunha vila nacida da pesca e da navegación, onde as embarcacións se adentrarán no Miño e se enfrontarán á navegación en mar aberto.





25 ANOS NA SALVAGARDA CUESTIONARIO AOS COLECTIVOS DE CULTURMAR



O pantalán coas embarcacións do CM A Reiboa de Combarro

Cando a Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial cumpre un cuarto de século de travesía, resulta acaído recoller as experiencias que os colectivos que integran Culturmar levan colleitado nestes 25 anos de singladuras conxuntas. A continuación o cuestionario, e tamén as respostas.

1. En que momento e circunstancias naceu o voso colectivo?
2. Que obxectivos específicos se marcou desde o primeiro momento?
3. Cales foron as dificultades máis relevantes coas que se atopou á hora de levar adiante o seu labor?
4. Que iniciativas e proxectos principais afrontou o voso colectivo ao longo da súa historia?
5. En que situación está actualmente o colectivo e que proxectos para o curto e medio prazo contemplades?
6. Cando se coordinou o voso colectivo coa federación e que achegas pola vosa parte ao seu traballo destacariades?
7. Cal é o voso balanço global destes 25 anos de andaina da federación?

A REIBOA, COMBARRO



1. Recollendo o traballo da asociación de veciños Boureante ante a organización do V Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia nace o CM A Reiboa. Deste xeito buscábase crear unha organización que se dedicase de forma exclusiva ás embarcacións tradicionais.
2. Conservar as embarcacións que se construíran e recuperaran pola AVV Boureante e promover a navegación nelas.
3. Conseguir a implicación da xente. Que se vise a navegación tradicional como unha actividade lúdica.
4. Crear unha cultura da navegación, a organización do V Encontro, a construción da dorna de tope A Reiboa, consolidar a celebración da Concentración de Embarcacións Tradicionais de Combarro, a construción do pantalán de Embarcacións Tradicionais da Chousa, a organización do XIII Encontro.
5. Seguimos traballando para consolidar a base social, ese segue sendo un dos maiores desafíos. Por outra banda traballar para consolidar a Mariña Tradi-



cional de Combarro, conseguir darlle máis relevancia, e musealizalo.

6. Como “herdeiros” da AVV Boureante o CMA Reiboa coordinouse coa Federación dende o seu nacemento.

7. O balance non pode ser máis que positivo, pero aínda nos queda traballo. As administracións teñen que implicarse máis. Temos que conseguir o recoñecemento das embarcacións tradicionais como o que son, patrimonio de todos. Aínda que o camiño percorrido é importante e que o conseguido e a consolidación da Federación é importante, os desafíos aínda son moi grandes.

AMIGOS DA DORNA, PORTONOVO



1. A mediados dos 90 dende Portonovo ollábase con envexa para os diversos eventos e festexos que dende había uns anos viñan organizando algunhas asociacións de diversas vilas próximas e que tiñan como finalidade a recuperación e difusión da cultura marítima galega e especialmente das embarcacións tradicionais. Así foi como o 8 de decembro de 1997, data en que se celebra a primeira asemblea e se asina a acta fundacional, un grupo de amigos que levaba xa uns anos aprendendo a arte da navegación tradicional crea a Asociación para a Conservación da Cultura Mariñeira da Ría de Pontevedra “Amigos da Dorna de Portonovo”.

2. O obxectivo principal non era outro que contribuír á recuperación do patrimonio mariñeiro tradicional, partindo da acción social a nivel local e da reivindicación das manifestacións culturais particularmente propias da nosa zona, pero tamén cunha clara vocación colectiva baseada na idea da construción dunha rede de asociacións espalladas por todo o país traballando nun proxecto común.

3. As maiores dificultades, compartidas por outros moitos colectivos, foron e seguen sendo as relativas a aspectos loxísticos, como a ausencia dun local apropiado onde levar a cabo os traballos de mantemen-

to das embarcacións ou a inexistencia dun espazo de amarre adaptado ás nosas necesidades, carencias ambas derivadas dunha clara falta de sensibilidade por parte das administracións. Pero tamén debemos apuntar a certa incompreensión social, que non entende a importancia cultural do noso labor.

4. O enfoque de acción sempre foi o mesmo. Por un lado a recuperación e conservación das embarcacións tradicionais, especialmente das diferentes subtipoloxías da dorna, aumentando pouco a pouco a flota. E polo outro a organización de todo tipo de actividades (exposicións, cursos, regatas, xuntanzas, etc.) orientadas a promover a socialización deste patrimonio.

5. Acabamos de cumprir 20 anos de historia e probablemente esteamos no momento máis dinámico en todo este tempo. Nos últimos anos xuntamos un bo grupo de xente nova e, sobre todo, con moita ilusión, o cal se ven reflexando na gran cantidade de proxectos nos que estamos traballando actualmente. Levamos tempo loitando por mellorar o noso espazo de amarre e convertelo nunha auténtica mariña tradicional. Ao mesmo tempo estamos en xestións para conseguir un



No Encontro de Rianxo de 1999 / Amigos da Dorna Portonovo



A tradicional varada na praia dos Amigos da Dorna de Portonovo local de traballo que nos facilite o mantemento dos barcos. E tamén temos iniciadas varias restauracións (unha dorna nai, unha de tope e unha de construción mixta) e aínda queremos ampliar a nosa flota con outras tipoloxías.

6. Amigos da Dorna de Portonovo integrouse na Federación en torno ao ano 1999. Dende a nosa fundación, un ano e medio antes, a intención era unirse á mesma e foi coa botadura da primeira dorna colectiva da asociación, a Jatiña, e a participación no IV

Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, en Rianxo, cando se formalizou definitivamente esta adhesión. E dende entón esforzámonos por participar de maneira activa non só nas festas e celebracións senón tamén na importante actividade asemblearia, chegando a aportar entre outras moitas cousas a varios membros da directiva.

7. Despois de 25 anos de traxectoria debemos salienta que a nosa Federación é un exemplo de compromiso social pola conservación do patrimonio marítimo a nivel mundial. Obviamente que aínda queda moito por andar e nese sentido é importante esforzarse en seguir mellorando, pero é un feito constatado que o que comezou sendo un soño de media ducia de asociacións pouco a pouco se foi consolidando como un referente, probablemente non o suficientemente recoñecido na nosa terra, pero que o é por méritos propios, é dicir, polo de todas e cada unha das persoas que integran todos e cada un dos colectivos. E por iso debemos seguir apostando, centrándonos na nosa maior fortaleza, o incalculable patrimonio humano que temos, e reforzar os lazos de fraternidade que nos mantiveron unidos ata agora e que nos levarán a alcanzar calquera meta que nos propoñamos.



A *Jatiña*, dos Amigos da Dorna de Portonovo, navegando / S. Rei



ASOCIACIÓN BALANDRO JOAQUÍN VIETA

Un grupo de amigos das embarcacións tradicionais levábase un tempo tentando conseguir recuperar un antigo barco da matrícula de Noia construído nos estaleiros do Freixo nos primeiros anos do século XX, propiedade no seu momento do fomentador catalán Joaquín Vieta Ros, ostentando orgulloso o seu nome, que non mudara a través de tantas vicisitudes como tiña pasado; recordade que este barco tivo que enfrontarse coa Gran Guerra, navegar durante a cruenta contenda civil española, e atreverse cos submarinos alemáns na II Guerra Mundial, facendo a carreira de Vigo, que era como se coñecía a travesía da ría de Muros-Noia á cidade “olívica”, levando madeira en táboa ou roio, cebolas, e envases baleiros para retornar cunha boa cubertada de pipas de viño do Ribeiro, cemento, ferretería, etc. Tamén soubo o que era cambiar de armador, pasando nos anos cincuenta por compra á Teonila Pérez de Noia, para, logo de estar uns anos arrombado ou como batea, ficar en mans da familia Alborés, de Muros.

Corría o ano 2004 cando nos chegou a nova que tanto tempo levábase esperando, o Joaquín Vieta estaba no carro, na carpintería de ribeira dos irmáns Abeijón, no Freixo, A Coruña, e cara alí saímos coma foguetes coa intención de comprobar se se trataba do mesmo que fora construído a pouca distancia de onde agora se encontraba.

Efectivamente, subido aos carros de ferro que o sacaron do mar, atopamos ao que fora balandro, perdida toda a súa fisionomía de antigo veleiro, pero mantendo a fasquía que o vira nacer alí mesmo, no Freixo, berce dos mellores artesáns de ribeira do Estado.

Unha vez contactamos coa familia Alborés, propietaria do Vieta, logramos un acordo polo que o barco éranos entregado co fin de que lle désemos unha nova vida, promesa que leva a Asociación Balandro Joaquín Vieta no seu ADN. A empresa non era fácil, o Vieta necesitaba unha rápida intervención, aínda que o papelorio levounos longo tempo ata conseguirmos a documentación que nos acreditaba como novos armadores. Por fin, o 21 de setembro de 2007 móntase a “operación rescate”, constituíndose unha tripulación de fortuna que gobernaría o Joaquín Vieta, do que descoñeciamos o seu verdadeiro estado para navegar,



A Asociación Balandro Joaquín Vieta en 2009

xa que levaba algún tempo arrombado no peirao de Muros, ata o estaleiro do Freixo, o mesmo no que o víramos en 2002.

Esta polícroma formación de ex mariños, creo que ningún estaba xa en activo nese momento, e algún que outro afeccionado, a bordo dunha furgoneta do Club do Mar de Noia, pilotada por Xan Creo, arribou a Muros na tardiña do día 21 e, nada máis pisar o peirao comezou a arranxar o barco ó que estaba acodado o Alborés, novo auxiliar do xeneroso armador do mesmo nome... A tripulación do Vieta queda da seguinte forma: Pedro Ameneiro, patrón; Manolo “de Roque”, carpinteiro; Manolo “Sementeira”, motorista; e os mariñeiros, Juan López, Xosé Ramón Andrade e Lino Pazos (o que subscribe, como correspondente); ademais da imprescindible colaboración de Xan Creo, que faría o percorrido por terra...

A partir dese momento comeza o verdadeiro labor da Asociación, que dedica todo o seu esforzo en conseguir facer navegar de novo a este veterano.

O sábado 6 de xuño de 2009 unímonos á Federación de Embarcacións Tradicionais de Galicia (aceptados como socios por unanimidade), participando activamente no encontro de Muros, e dende aquela non



deixamos de achegarnos a todas as concentracións deste tipo que nos é posible. Así, estivemos presentes na de Carril; Cabo de Cruz; Boiro; O Freixo; Outes; Combarro; Poio... e as que veñan, ademais de participar en festas mariñeiras como as do Carme de Abelleira, Azul de Portosín, Porto do Son, Muros, Rianxo, Ribeira, A Pobra, Vigo, Illas Cíes, Ons, etc. A nosa colaboración coa Federación consiste en levar o seu grimpolón por tódolos portos de Galicia, ademais de facer de barco Museo, escola de mariñeiros, bautizos de mar, e todas aquelas intervencións que nos son requiridas, colaborando activamente en poñer en valor os costumes dos nosos ancestros e reivindicar unha maior protección e estímulo para que a Cultura Mariñeira teña o recoñecemento que se merece. Contamos tamén cun recoñecido grupo de “Voces do Vieta” acompañados de gaitas ou acordeón, ou unha escola de cociña a bordo, destacando o apoio que damos a asociacións que traballan con minusválidos (podemos embarcar persoas en cadeira de rodas), aos que acompañamos en numerosas ocasións en saídas a pescar ou a coñecer de preto as bateas e o seu entorno. Colexios e institutos da comarca e universitarios, así como os participantes en congresos de toda índole, son algún dos “pasaxeiros” que temos levado a bordo

do Joaquín Vieta que, pese aos seus cen anos e pico, continúa orgulloso navegando polas nosas rías.

Este ano, despois de navegar a motor (un Cummins dos anos sesenta) e a vela, cun precario aparello, logramos a imprescindible colaboración do Concello de Noia e lucimos novo trapo. Saúdos, e que os ventos vos sexan propicios.

ASOCIACIÓN CULTURAL CANLE, LIRA

1. A Asociación Cultural CANLE de Lira naceu alá polo ano 1992 no cine de Lira, nunha reunión de veciños da parroquia con inquietudes sociais e culturais, co fin de dinamizar a parroquia de Lira e os seus arredores. Dende aquela, en maior ou menor medida pero sempre ao límite das nosas posibilidades, traballamos para revitalizar a nosa parroquia, tanto social como culturalmente.



A xeiteira *Canle* chegando a porto



2. Dende un primeiro momento a nosa prioridade foi implicar a todos os estamentos: políticos, sociais, deportivos e empresariais, para así desenvolver todo tipo de actividades que sirvan para conservar, poñer en valor e promocionar a gran herdanza cultural que nos deixaron nosos pais. Cartos, non moitos, pero o que é cabaceiras (hórreos), un feixe delas.

3. Esta asociación, en maio deste ano 2018, fai 26 anos dende a súa constitución, foron moitos os atrancos que tivo que sortear, nós pensamos que se non es capaz de engadir sabia nova, non estás facendo ben o teu cometido, e nunha parroquia como Lira é unha ardua tarefa, xa que tende ao despoboamento, esa é a verdadeira dificultade.

4. Ao longo da historia de Canle, foron moitos os proxectos que se levaron a cabo, algún de moita repercusión como Catro Xornadas Internacionais, onde se trataron temas moi interesantes.

Este é o 25 aniversario da nosa “Carreira a Pé”, que se fai no mes de agosto e con ela procuramos unir o puramente deportivo co festivo.

O “Festórreo” dende o 2012: esta actividade aínda que é nova xa se meteu nos xenes da asociación, e que se converteu en algo imprescindible no verán, onde se rescataron as empanadas de millo e o Canle Nius (noticario local) das Xornadas Internacionais, para facer unha tarde-noite das que dan que falar, e moitas cousas máis, e as que seguimos argallando.

5. A día de hoxe contamos con boa saúde, seguir coas actividades que forman parte dos xenes, e sempre incorporando novos proxectos.

6. No 2001 nunhas xornadas que fixemos “Andar o Mar” empezamos a tomar contacto con persoas moi concienciadas coa conservación do patrimonio marítimo, e no ano 2003 botamos en Cabo Cruz (Boiro) a Xeiteira CANLE, nese ano afiliámonos, e dende entón acudimos aos Encontros de Embarcacións Tradicionais aportando o noso gran de area para que se poida poñer en valor o patrimonio marítimo.

7. A Federación é a que salvagarda o patrimonio marítimo, onde aglutinando a case medio cento de colectivos se fixeron, e séguense facendo cousas moi boas polo ben da cultura marítima.



A lancha patexeira *Balbina*

ASOCIACIÓN CULTURAL MARIÑEIRA OS PATEXEIROS

Co patexo como emblema, o máis elemental crustáceo que durante décadas abonou as terras xunguindo mar e agro, naceu a Asociación Cultural Mariñeira Os Patexeiros no ano 2008, polo desexo dun grupo de amigos de participar nas Fêtes Maritimes Internationales de Brest, onde chegaron a navegar de xeito independente co Arredemo, un bote tradicional das Rías Altas que dez anos despois segue formando parte da frota da entidade, canda outros 12 barcos de cinco tipoloxías distintas e o buque insignia Balbina, o último patexeiro, salvado da serra.

A entidade, con sedes en Sada e Lorbé (Oleiros), marcouse como fin a defensa, recuperación, conservación e difusión da cultura e do patrimonio material e inmaterial de Galicia, o fomento dos deportes náuticos, a salvagarda da natureza e do medio ambiente da franxa litoral e a difusión da cultura marítima e fluvial.



A *Lelia Doura*, unha buceta do norte con cuberta dos Patexeiros



Xornadas técnicas de navegación tradicional, a creación da Copa Balbina de Vela Tradicional (primeira competición regular de embarcacións tradicionais no golfo Ártabro, que xa leva nove edicións), a organización da Concentración de Embarcacións Tradicionais de Betanzos, varias singraduras singulares e seis cursos de carpintería de ribeira, cos que se pretende que non esmoreza un oficio en perigo de extinción que é orixe do noso mundo, son as principais actividades nesta primeira década de travesía. Porén, non se descoida a parte divulgativa coa confección de material didáctico e a organización dos encontros marítimos baixo a denominación de Xuntanzas Patexeiras e, tamén, andainas costeiras e a participación en numerosas palestras e feiras.

Os cursos de carpintería ofreceron a oportunidade non só de axudar a espallar ese tipo de coñecementos, con alumnos de distintos puntos da xeografía galega, senón de construír unha buceta, noutrora un dos principais barcos das Rías Altas. Tamén está previsto acometer unha lancha das Rías Altas, unha tipoloxía desaparecida, aínda que a finalización do proxecto que permita a restauración integral da Balbina e a súa execución considérase o máis urxente a levar a cabo. A recuperación deste barco único na súa especie, cunha tipoloxía que foi incluída no inventario do proxecto europeo Dorna, asúmese como un traba-

llo inxente para unha entidade modesta que precisará axuda externa para sufragar a recuperación non só da obra en madeira, senón tamén do seu motor Larrán, que acende a mecha.

Non é a única loita que acometen Os Patexeiros, xa que levan pelexando anos, sen éxito, como lles pasa a outras entidades similares, por conseguir un espazo que permita amarrar con seguridade e, ao mesmo tempo, expoñer a frota tradicional, co obxectivo de xerar e acrecentar os apoios para que non esmoreza este patrimonio. As demandas tropezan, de xeito reiterado, coas trabas das distintas Administracións, que seguen demorando a cuestión, pese a ter presentado diversas alternativas e recoñecer o indiscutible beneficio que supón este tipo de mariñas para a bisbarra onde se asentan. Tampouco se atopan facilidades para invernar os barcos, pese ao perigo que supón mantelos fondeados sen protección, e aos importantes danos sufridos xa por este motivo, un factor a non desprezar cando os recursos son exiguos.

Habituais nos encontros e concentracións de embarcacións tradicionais que teñen lugar en Galicia, Os Patexeiros somos fixos nas que se celebran no golfo Ártabro e participamos nos Encontros de Embarcacións Tradicionais de Galicia de Muros 2009, Carril 2011, O Freixo 2013, Cabo da Cruz 2015 e Combarro 2017, unha cita que gustaría que volvесе en vindeiros anos ás Rías Altas, onde só se celebrou unha edición e que sería un fito que axudaría a impulsar a navegación tradicional nunha zona na que aínda non conta con suficiente pulo.

Os Patexeiros forman parte da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial dende o 2010, da que recibiron sempre apoio nas actividades, respaldo para ampliar coñecementos e á que se lle recoñece o seu labor incuestionable como nexo para unir un sector espallado por unha costa complexa e moi dado, como o resto do país, ao minifundismo.

ASOCIACIÓN SUESTE

1. A Asociación Recreativa e Cultural Sueste fúndase o 21 de xaneiro de 2003, por un grupo de persoas afeccionadas ao mar e máis concretamente amantes das embarcacións tradicionais. Estas persoas eran de distintas vilas do Morrazo. Xa había algún tempo que dispoñíamos dun estaleiro no centro de Moaña que



Navegando nunha gamela da Asociación Sueste



utilizabamos para gardar e reparar embarcacións. O núcleo dos socios fundadores estaban inmersos en proxectos individuais desta índole.

2. Nos estatutos de 2003, os obxectivos marcados eran os seguintes:

a) A construción, rehabilitación, conservación e mantemento de embarcacións de madeira tradicionais das costas galegas.

b) A conservación e fomento de tradicións, costumes, e actividades relacionadas co mar.

c) A promoción, formación e integración social e entretemento dos socios da localidade, sen interese lucrativo algún.

d) A divulgación entre os socios e todas as persoas interesadas, da cultura marítima.

Como obxectivo moi específico propuxémonos a recuperación dunha embarcación senlleira galega. Buscamos por diferentes portos e peiraos algún tipo de embarcación que satisficiera as nosas expectativas. Este barco foi o galeón Eliseo.

3. A maior dificultade coa que se viu a asociación foi, como en case todos os casos, financeira. Buscáronse patrocinadores para levar a cabo esta empresa dando resultados nulos. A maior financiación para a consecución do Eliseo foi unha importante contribución económica por parte dos socios.

Outra dificultade foi tamén a inicial incompreensión por parte da poboación en xeral cara as nosas actividades. Grazas á implicación dos socios e por parte da administración local, en varias épocas, isto foi mudando. Pasou de ser unha asociación descoñecida a ser solicitada a nosa colaboración en moitas ocasións.

4. O maior e máis custoso proxecto foi a rehabilitación do galeón Eliseo, no que investimos moito tempo de socios e unha cantidade importante de cartos (proveniente de socios e posteriormente de subvencións da Deputación de Pontevedra). Así como os Campos de Traballo desenvolvidos pola asociación nos meses de verán e patrocinados pola Dirección Xeral de Xuventude.

Non podemos esquecer a loita que leva desenvolvida a nosa asociación pola conservación dos estaleiros de Casqueiro e Calragho, que estiveron a piques de sucumbir pola piqueta para a consecución dun paseo

marítimo mediterraneizado. Consérvase, aínda en pé, o estaleiro de Calragho, pois o de Casqueiro queimouse de maneira intencionada. E tamén hai que falar da organización, de maneira ininterrompida (imos pola XV edición), da Xuntanza de Embarcacións Tradicionais de Moaña. Tamén outras moitas actividades de tipo cultural e educativo.

5. A asociación actualmente é coñecida no ámbito comarcal e cóntase con ela coma colaboradora de actividades locais (Semana do Mar, Días de Mar...), colexios que solicitan actividades, outros colectivos, etc.

O número de socios é algo máis grande que nos primeiros anos. Cóntase cun maior número de embarcacións. Precisa a asociación (cremos que é común a moitas outras) a incorporación de xente nova para darlle pulos de continuidade.

6. A asociación Sueste afiliouse pronto á Federación Galega pola Cultura Marítima. No mesmo ano 2003 incorporouse ás actividades da Federación.

Dende o primeiro momento Sueste colaborou coa Federación, implicándose en todas as súas actividades, ben de maneira presencial ou como apoio. Varios socios de Sueste participaban de xeito individual en actividades antes incluso da fundación da propia asociación.

7. O balance global destes anos de Sueste, dentro da Federación, podémolo considerar coma moi positivo a pesar dos moitos malos momentos que ten pasado. Consideramos que é importante a súa continuidade; cada vez que visitamos unha escola para realizar algunha actividade descubrimos o descoñecemento que hai desta materia entre os rapaces e mozos.

ECOMUSEO DE ARXERIZ

1. A Fundación Xosé Soto de Fión creouse no ano 1996, ó remate da restauración realizada no pazo de Arxeriz e como resposta á necesidade de darlle un uso ó lugar que puxese en valor a importancia desta construción, ademais de comezar coa tan necesaria recuperación e conservación do patrimonio cultural da zona.

2. Os obxectivos específicos da Fundación, promotora do Ecomuseo de Arxeriz, están recollidos nos seus estatutos fundacionais e resúmense en:





Unha vista exterior das instalacións do Ecomuseo de Arxeriz

- Defensa da contorna, promoción e estudo dos valores ambientais (paisaxe, xeoloxía, flora, fauna, cultura, historia,...), así como do equilibrio ecolóxico de toda paraxe en xeral e da harmonía arquitectónica de núcleos rurais e urbanos, con particular fincapé na defensa de ecosistemas en risco a causa de actividades de forte impacto ambiental.

- Defensa, estudio e promoción do patrimonio histórico-artístico.

- Promoción da tecnoloxía branda, conservacionista e non contaminante, á vez que adhesión moi cauta a innovacións técnicas audaces.

- Recuperación de oficios en perigo de desaparición.

- Promover a expresión literaria en linguas minoritarias.

3. Definir o proxecto museístico ata chegar ata o concepto actual de centro cultural que abrangue diferentes temáticas relacionadas co rural da Ribeira Sacra, foi o primeiro reto. E, en paralelo, as dificultades económicas, a busca de fondos para continuar co traballo de investigación, recuperación e salvagarda do patrimonio cultural, ademais da súa posta en valor e divulgación.

4. O proxecto principal da Fundación Xosé Soto de Fión é o Ecomuseo de Arxeriz, un centro museístico (Colección Visitable da Rede Museística de Galicia dende o ano 2008) no que se traballa para a recuperación e conservación do patrimonio que nos legaron os nosos antepasados.

É un espazo dedicado á divulgación do patrimonio, material e inmaterial, que se leva recollendo nunha ardua labor polas corredoiras e aldeas da Ribeira Sacra, dende antes da mesma creación do ecomuseo.

A apertura da sala da cultura fluvial foi un fito de grande importancia, eido no que se segue a traballar, ó igual que as sucesivas campañas de escavación do castro para poñer en valor este elemento patrimonial.

5. Na actualidade, a Fundación Xosé Soto de Fión continúa na súa labor de protexer e recuperar o patrimonio de tódolos galegos e galegas. No Ecomuseo de



Sala da Cultura Fluvial no Ecomuseo de Arxeriz



Embarcacións tradicionais no Ecomuseo de Arxeriz



Arxeriz séguese coa investigación, recuperación, restauración, conservación e divulgación do patrimonio cultural do rural desta área xeográfica; ademais de co deseño e creación de novos espazos. Para levar isto adiante cóntase cun equipo de catro persoas: unha de mantemento e tres no museo.

Aproveitamos para anunciarvos que estamos a traballar no proxecto dun espazo expositivo duns 200 m² dedicado ó carro e á celebración do Folión de Carros de Chantada; e unha nova campaña de escavación no castro de Arxeriz.

Ademais, a Fundación pretende poñer en valor o Castelo de Doiras, fortificación de orixe medieval emblema da comarca dos Ancares, cun proxecto de rehabilitación e apertura ó público, para recuperar un valor patrimonial de referencia.

6. A Fundación Xosé Soto de Fión forma parte da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, Culturmar, dende o ano 2014, a raíz da apertura da sala da cultura fluvial.

Creemos que a principal achega da nosa entidade foi contribuír á recuperación, restauración e divulgación da cultura fluvial, unha parte moi relevante da cultura galega que se foi mergullando no esquecemento co paso do tempo ó cambiar a realidade socioeconómica do noso rural e os tramos e vida dos nosos máis de mil ríos coas súas ribeiras.

Ademais de achegarnos cunha mostra ós encontros organizados pola Federación, o Ecomuseo de Arxeriz conta cun espazo onde, ademais de amosar imaxes da ribeira actualmente mergullada polo encoros, se expoñen tódalas tipoloxías de embarcacións fluviais do río Miño e algunha do Sil, constituíndo a meirande exposición de embarcacións fluviais da Península.

7. O balanço global é moi positivo. A Federación está a traballar, moi eficazmente, por dar a coñecer e salvagardar o patrimonio marítimo e fluvial de Galicia, ademais de colaborar con outros puntos do planeta, para acadar a recuperación dunha parte moi relevante da nosa historia. E temos que engadir que coa realización dos encontros acada unha maior repercusión na divulgación de todo este coñecemento entre a poboación local e foránea.



A Jalerna, da Real Cofradía da Dorna de Ribeira, navegando / S. Rei

ASOCIACIÓN CULTURAL REAL E ILUSTRE COFRADÍA DA DORNA DE RIBEIRA

O 24 de xullo de 1948 montouse en Ribeira unha pequena lea cando Emilio Sanmamed, o día da festa do Carme, contou que fora o gañador do sorteo dunha dorna que se rifaba para recadar cartos para a festividade organizada pola confraría de pescadores; e que para celebralo ía facer unha festa cos amigos.

En realidade o que tiña a rifa gañadora era un pescador de Vilagarcía pero este enredo dou pé para celebrar unha festa pola dorna que non gañara, realizando a botadura dunha maqueta que tivo de nome “Virxen del Carmen”. Así se dou comezo á “Real e Ilustre Cofradía de la Dorna” que a partir daquel día organizou o 24 do mesmo mes, a “Festa da Dorna”.

Dende o ano 1952 a “Real e Ilustre Cofradía de la Dorna” cumpriu unha importante labor social doando anualmente unha dorna a pescadores con poucos recursos. Máis de medio cento de dornas foron dadas desde entón.





Nos anos setenta, coa mellora da situación económica e as novas normativas limitadoras para a matriculación de embarcacións, esta práctica foi caendo en desuso.

O 28 de decembro do 1990 constitúese a Asociación Cultural “Real e Ilustre Cofradía da Dorna” de Ribeira; e nos seus estatutos reflíctese que o principal obxectivo da mesma é a organización e celebración da “Festa da Dorna” (24 de xullo), así como a organización de todo tipo de actos culturais relacionados co mar, e a recuperación e promoción da embarcación típica da ría de Arousa, a dorna.

Desde 1991 a Asociación Cultural “R. e I. Cofradía da Dorna” participou como promotora da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial. Deste xeito emprendeuse a recuperación da dorna xeiteira e máis tarde da dorna “nai”.

Participouse representando a Galicia na 1ª Festa da Cultura Marítima Brest 92, volvendo nas edicións dos anos 1996, 2000, 2004 e 2008. Promovéronse xunto con outras asociacións os 1ºs Encontros de Embarca-

cións Tradicionais de Galicia que tiveron por sede Ribeira no 1993, e nese ano participouse na fundación da Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, organizando ao longo dos anos distintas exposicións e outras actividades de divulgación.

Promoveuse a Escola de Vela para transmitir as noções da navegación a vela tradicional das dornas. Na súa labor de recuperación a Asociación iniciou un proceso de documentación e busca de financiamento que converxeu nos proxectos que se describen a continuación.

Coa colaboración da Consellería de Pesca e o patrocinio do Plan Xacobeo 93, en 1992 consegue recuperar a dorna xeiteira construíndo a “Virxe do Carme”, na carpintería de ribeira dos Ayaso en Aguiño. Esta dorna, representou a Galicia en BREST 92.

Para recuperar outro tipo de dorna a Asociación decide encargarlle ao mestre carpinteiro Ayaso a construción dunha dorna “trasmalleira” (de nove cuartas). Esta dorna chamada “Arrouxada” será botada en 1995, participando xunto coa “Virxe do Carmen”, nos II



A Jalerna, da Real Cofradía da Dorna de Ribeira, veleando en Pasaia / S. Rei



Encontros de Embarcacións Tradicionais de Galiza celebrados en Coruxo-Vigo.

En 1996, a Asociación atopa unha dorna “polbeira” (de sete cuartas) que fora construída polo pai de Ayaso. Será trasladada á carpintería para ser restaurada. A dorna vai ser renomeada como “Sóupalle”.

En 1997 unha dorna xeiteira comeza a construírse na mesma carpintería para dar vida a unha xeiteira de 16 cuartas de quilla, a medida tradicional das dornas xeiteiras máis grandes das nosas costas. A “Jalerna” desde a súa botadura participa a cotío en encontros e concentracións de embarcacións tradicionais.

Ayaso construíría unha réplica dunha dorna nai. No ano 1996, botouse ó mar a dorna bautizada como “Nai”, que participou por primeira vez nos III Encontros de Embarcacións Tradicionais de Galicia no Grove (1997).

Nos últimos anos, o labor da Cofradía da Dorna foi o de conservar as embarcacións das que dispón. Preténdese evitar casos coma os das dornas “Sóupalle” (no “Aquarium Finisterrae” da Coruña), ou “Cabuxiña” (no “Museo de Artes y Tradicións Populares” de Madrid) e poder volver facer que medre a flota, aínda que a ausencia de atraques axeitados non facilita esta pretensión. Este feito supón unha seria ameaza para a conservación destas embarcacións xa que ao estaren construídas en madeira precisan instalacións onde “invernarse”.

O colectivo tamén pretende tender pontes coas administracións para solucionar estas carencias e chegar a acadar que as dornas sexan ferramenta de ensino do noso patrimonio marítimo que dea a coñecer ás novas xeracións as embarcacións coas que os nosos devanceiros construíron a nosa historia. Así como transmitir os oficios e o patrimonio cultural e industrial que vai aparelado á embarcación (fabricas de salgadura, carpinterías de ribeira, artes de pesca, artesáns cordieiros, ...)

Por último, entre os empeños do grupo de persoas que dan forma a esta asociación figura tamén o de acadar que o nome da Dorna vaia ligado ao de Ribeira. Non só no sentimento, senón tamén na valoración da embarcación como parte do noso ser como pobo. E quizais, voltar a organizar un Encontro de Embarcacións

Tradicionais no noso municipio, sendo quen de xuntar a todas as administracións e veciños ribeirenses arredor dun proxecto común.

MAR DE MUROS

A Asociación Cultural Mar de Muros naceu no ano 2004, por iniciativa de varias persoas interesadas na defensa do patrimonio marítimo da nosa ría, da man do movemento de defensa da cultura marítima que foi tomando forma nos diferentes Encontros de Embarcacións Tradicionais de Galicia, e que se foi consolidando co paso do tempo coa constitución de diversas asociacións irmás na costa de Carnota e na Ría de Muros.

O nacemento da asociación veu motivado fundamentalmente polo interese en crear en Muros unha alternativa cultural auténtica arredor do patrimonio e da historia do noso mar, a quen a vila de Muros e a súa contorna deben o seu ser.

Ademais de recuperar o patrimonio marítimo da ría, visibilizado no retorno das velas aos nosos portos e



Mar de Muros durante unha xornada de navegación / S. Rei





Unha vista da nova mariña tradicional de Muros

abras, a asociación foi o principal motor de lanzamento da que hoxe en día é, sen lugar a dúbidas, a principal celebración da nosa vila, lonxe de outras manifestacións festivas tristemente estendidas polo país, descontextualizadas, mercantilizadas e estereotipadas. Tras varios anos de dificultades e atrancos ao longo deste percurso, derivados principalmente das malas prácticas políticas que tivemos que sufrir en determinados momentos, afortunadamente supe-

radas a día de hoxe, a festa denominada “Xornadas Mariñeiras Muros Mira ao Mar”, que este ano celebra a súa XIV edición, é nesta altura a celebración mais aprezada pola veciñanza local, da contorna e incluso por visitantes do país ou turistas, que ven nesta festa unha xenuína manifestación cultural, á vez que participada desde a base por multitude de persoas, colectivos, asociacións e institucións locais.

Esta celebración anual tivo o seu fito mais importante no ano 2009, en que Muros foi anfitrión do IX Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia, evento que aínda hoxe é recordado como un dos de maior éxito e envergadura dos que se teñen celebrado na historia dos 25 anos da FGCMF – Culturmar.

A asociación ten por diante un importante reto que consiste en crear unha base social máis ampla, que permita estender o aprezo e disfrute do noso patrimonio, especialmente entre a xuventude. Por este motivo continuamos estando presentes de xeito activo na comisión organizadora das xornadas Muros Mira ao Mar, e tratamos de participar nos eventos organiza-



Barcos da asociación Mar de Muros durante unha xornada de navegación



dos polos distintos colectivos de Culturmar, especialmente nos Encontros e nos eventos que organizan as asociacións da ría, con quen temos estreitos lazos de colaboración.

Ademais, recentemente lográmos que se ubicase un pantalán para amarrar unha parte importante da flota tradicional da ría, xérmolo do que se convertirá, esperamos, nun futuro inmediato, na Mariña Tradicional de Muros.

Xunto con isto, participamos tamén na Mesa do Patrimonio do GALP4 Seo de Fisterra Ría de Muros-Noia “Costa Sostible”, onde estamos promovendo un proxecto de amplo alcance arredor do que esperamos sexa a futura rede de Mariñas Tradicionais e de Navegación Tradicional de Galicia e Norte de Portugal. Todo este labor, por suposto, en cooperación con outros colectivos e coa propia Culturmar, entidade da que formamos parte activa dende a nosa fundación, participando en asembleas, debates, proxectos e actividades, entre as que cabe destacar a participación nos diferentes Encontros e, de xeito especial, a organización do Encontro de Muros en 2009 e a colaboración na organización do Encontro do Freixo en 2013. A maiores podemos salientar, entre outras, a presenza cunha embarcación na expedición a Brest de 2012 e a participación a xeito de “embaixada” de Culturmar na Rebel Raid’ 14, organizada pola Drascombe Association en Corcaigh – Irlanda.

O Porto de Muros alberga na actualidade seis embarcacións de diferentes tipoloxías, pertencentes a tres colectivos radicados na nosa bisbarra, cando hai 25 anos estas figuras tiñan desaparecido do noso mar. Entre elas, contamos cunha canoa do ano 1934 que, tras unha fonda restauración, volve verse veleando pola nosa ría.

Esta estampa, xunto coa consolidación das “Xornadas Mariñeiras Muros Mira ao Mar” e da Mariña Tradicional de Muros, son motivo suficiente de orgullo para todas as persoas que constituímos a asociación, á vez que marcan o rumbo a seguir cara o futuro.

Proa ao vento, queremos mandar dende aquí un saúdo mariñeiro a todos os colectivos que compoñen a FGCMF e á propia Culturmar, e todo o noso ánimo para seguir navegando.

ASOCIACIÓN MARIÑEIRO DE BOUZAS

1. A Asociación de Mariñeiros Artesanais e Deportivos “San Miguel de Bouzas”, máis coñecida como Mariñeiros de Bouzas, nace no ano 1995 como entidade sen ánimo de lucro e co obxecto inicial de ordenar os fondeos e amarres das embarcacións de mariñeiros artesanais e deportivos, situadas na praia do Adro de Bouzas, e encaixalos nos plans de urbanización da praia, á vista da nova configuración que esta tomou co mega-recheo do litoral de Bouzas que aterrou un millón de metros cadrados.

2. Xunto coa ordenación dos fondeos e atraques iniciamos unha serie de actividades encamiñadas a desenvolver os fins sociais da asociación, recollidos nos seus estatutos:

Levar a cabo actividades que leven a un maior coñecemento, aproveitamento e conservación das artes pesqueiras artesanais, así como o mantemento e conservación das embarcacións en xeral.



A Marosa, de Bouzas, navegando en augas vascas / S. Rei





Coñecemento do litoral, praias, flora, fauna e calquera outra actividade destinada a favorecer o mantemento e conservación das nosas costas.

Coidar, manter e administrar as instalacións que lle fosen cedidas ou asignada por calquera organismo competente, ou que sexa propiedade da Asociación.

Calquera outra actividade relacionada directa ou indirectamente co mundo dos mariñeiros artesanais e deportivos.

3. Fundamentalmente atopamos dous tipos de dificultades: as veciñais e as administrativas. Das dificultades veciñais destacaríamos a dificultade de parte da veciñanza en comprender que a nosa asociación non era un clube náutico ou unha empresa privada que montan unha mariña privada nun espazo público, tal e como ven acontecendo con frecuencia no litoral. Unicamente co paso do tempo a veciñanza de Bouzas foi comprobando que a ordenación das embarcacións varadas ou fondeadas no entorno da praia deixou espazo libre para o disfrute da praia, ao tempo que as numerosas actividades desenvolvidas pola nosa asociación, gratuítas e abertas ao público, son unha xenerosa e importante aportación ao barrio.

En relación coas dificultades administrativas temos que falar da enorme burocracia que atopamos nas diferentes administracións para calquera xestión.

4. O primeiro gran proxecto veu a luz en setembro de 2003 coa inauguración dos pantaláns que permitiron a reordenación das numerosas embarcacións ubicadas na Praia de Bouzas.

Outro proxecto clave foi a instalación no ano 2007, no paseo marítimo de Bouzas, do primeiro pantalán museo da Península Ibérica dedicado en exclusiva ás embarcacións tradicionais. Esta actuación hai que enmarcala no traballo a prol da cultura marítima e fluvial que ven desenvolvendo a nosa asociación dende os seus inicios. O pantalán conta con unhas 25 embarcacións tradicionais galegas de variada tipoloxía, sendo visitado polo público en xeral e colectivos de todo tipo. Ademais este pantalán é un museo vivo porque as embarcacións alí amarradas forman parte da Escola de Navegación Tradicional de Mariñeiros de Bouzas.

Un terceiro proxecto clave foi a inauguración en novembro do 2016, logo de nove anos de xestións, da nave para reparacións das embarcacións tradicionais, actual sede da nosa asociación.



A Marosa navegando a tope de tripulación pola enseada de Pasaia co peirao de Donibane ao fondo / S. Rei



5. En boa medida esta cuestión vai depender das futuras xuntas directivas que sempre deberán actuar baixo criterios do cumprimento dos fins sociais que temos estipulados nos estatutos. Todo apunta a que imos manter as nosas actividades anuais: conservación e dinamización das embarcacións tradicionais, ensinanza da navegación a vela tradicional, participación nas xuntanzas, organización dos concursos de pesca infantil sen morte, pesca dende embarcacións, día do medioambiente, regatas de faluchos, etc. Sería para esta asociación un gran reto darlle continuidade ás 3 xuntanzas de embarcacións tradicionais anteriores que organizamos en Bouzas, así como organizar un Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia.



A nave da asociación de Bouzas

ASOCIACIÓN DE AMIGOS DAS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS OS GALOS, BUEU

6. Foi no ano 1.998 cando Mariñeiros de Bouzas ingresou na FGCME. No ano 1.999 participamos por primeira vez no IV Encontro de Embarcacións Tradicionais, que tivo lugar en Rianxo. Importante foi a aportación do traballo de Mariñeiros de Bouzas á Federación na organización da viaxe a Douarnenez no ano 2000 e a Brest nos anos 2008 e 2012. Nestes casos, así como noutros máis, Mariñeiros de Bouzas estivo fortemente implicada na loxística, organización e participación destas viaxes.

O galo de mar ou cormorán moñudo é unha ave mariña que voa a rente do mar. Os botes polbeiros non voaban, pero si desplegaban as súas velas en pico que semellaban as ás do, tamén chamado, corvo mariño. Os Galos é o nome da asociación, coa que emprendemos a singradura que nos trouxo ata o presente.

Dende xaneiro do ano 2008, e ata actualidade, Mariñeiros de Bouzas forma parte do equipo directivo da Federación, é dicir, aporta parte do seu traballo ao colectivo, colaborando na organización das actividades que desenvolve CULTURMAR.

Os inicios dunha actividade sempre conlevan certa incertidume, pero tamén a ilusión de botar o gromo que dará os seu froitos a xeracións vindeiras. No caso da nosa asociación, o inicio foi producido por unha inercia inevitable, debido a aquela visita ao IV Encontro de Embarcacións de Galicia en Rianxo. A dorna participante era a de Paco Bicho, de recente construción. Acompañábo Victor, e despois de navegar no mar de Arousa, voltaron entusiasmados coa idea de fundar unha asociación de embarcacións tradicionais en Bueu, contando nun principio só coa dorna de Paco, A Martola.

7. A relación co resto dos colectivos que formamos parte de CULTURMAR, as viaxes que como membros da Federación tivemos a oportunidade de realizar a outras comunidades do Estado Español e outros países, deunos a Mariñeiros de Bouzas a posibilidade de intercambiar experiencias e adquirir coñecementos sobre a cultura dos mares e dos ríos, guiando o noso traballo no eido cultural que desenvolvemos.

O sentimento de pertenza a un colectivo que traballa polo recoñecemento do patrimonio marítimo e fluvial de Galicia, ante as administracións e ante a sociedade, empúrranos a traballar día a día e ano tras ano dándolle nova vida ao patrimonio cultural que rodea ás nosas vellas embarcacións. Polo tanto, dende Mariñeiros de Bouzas consideramos altamente positivos estes 25 anos de andaina de CULTURMAR.



Unha vista do pantalán coas embarcacións tradicionais de Bouzas





Bote polbeiro dos Galos agardando para saír ao mar

Antón Pais, Víctor Domínguez, Francisco Freire, Francisco Lorenzo, Luís M. Rosas, Rafael Barros e Fernando Malvido foron os amigos que constituíron a asociación de embarcacións tradicionais Os Ga-

los no ano 1999. Daquela existía outra embarcación tradicional en Bueu, o bote polbeiro As Lagoas, que pertencía a unha asociación cultural co mesmo nome. A embarcación estaba fondeada en Pescadoira e parecía que non a utilizaban demasiado, así que pronto pasou a ser cedida aos Galos. Dispoñiamos entón de dúas embarcacións e uns cantos socios/as dispostos/as a cumprir uns fins. Difusión e posta en valor do patrimonio marítimo a través da recuperación, rehabilitación, conservación e salvagarda das embarcacións tradicionais galegas. Para cumprir estes obxectivos desenvolvéronse ao longo dos anos encontros de embarcacións, labores de estudo relacionados coa cultura marítima e a súa difusión a través de exposicións, publicacións, conferencias, cursos, etc.

Dende practicamente os inicios formamos parte da Federación, xa que consideramos que se varias asociacións compartimos inquedanzas, o mellor é estar no mesmo barco. De feito tería sido máis difícil conseguir o recoñecemento do labor de conservación e de recuperación sen o traballo realizado pola Federación.

A motivación é algo inestable e ás veces escasa, mais seguimos para diante a pesar das adversidades, que sempre as hai. Algunhas das dificultades foron a falta de medios económicos, as diferenzas entre asociados, e a peor, sen dúbida, foi a falta de apoio por parte



Parte da flota da Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais Os Galos amarrada



dalgúns veciños, do sector pesqueiro, de Portos ou do Concello entre outros. Estar facendo un labor en beneficio común e sentir que máis que ánimo atopas obstáculos non é moi alentador. Co tempo fomos gañando credibilidade, ofrecendo ao pobo de Bueu un museo flotante con 8 embarcacións de tipoloxías diferentes e aportando o noso humilde coñecemento cando é necesario. A flota foi medrando durante estes anos, para deixar mostra das fasquías daquelas embarcacións silenciosas, coas que os nosos avós enchían o mar de velas. Algunhas recuperadas, outras construídas no estaleiro de Purro, polos últimos mestres carpinteiros da zona. Estaleiro que foi necesario ocupar cos nosos barcos e coa nosa presenza para impedir que o botasen abaixo e reivindicar a súa conservación e interés cultural. Por desgraza aínda é bastante común esa falta de valor cara ao que realmente contribúe ao coñecemento da historia e desenvolvemento dun pobo. Pero sempre hai persoas e colectivos, como os que formaron a coordinadora pola defensa do estaleiro, que dotados da sensibilidade e do valor necesarios, loitaron para que hoxe en día o estaleiro estea considerado un ben patrimonial en fase de restauración. E a pesar de que o último bote polbeiro, finalizado recentemente, non puido ser construído en dito estaleiro, si tivemos a sorte de ter como mestre ao carpinteiro de ribeira Manuel Purro, que dende o principio se involucrou no proxecto. Presentouse unha ocasión única



Membros dos Galos bulindo no peirao

para documentar en vídeo todo o proceso construtivo de mans do mestre e dos diferentes entusiastas que, cada martes e cada xoves pola tarde, viñeron á antiga cetárea de Pescadoira a darlle forma ao novo bote Vila de Bueu.

Foron moitas as persoas que formaron parte das actividades realizadas nestes dezaioito anos de singradura, ás que estamos moi agradecidas/os. Adicación para coidar o que é de todos/as e que tantos momentos gratos nos ten ofrecido en cada travesía, aprendendo sobre o mar e o vento, a madeira, a carpintería, a no-



Os Galos navegando / S.Rei





menclatura náutica ou moitas outras cousas que están por descubrir.

Aínda queda moito por facer, e como membros de Culturmar debemos seguir traballando xuntos para mellorar algúns temas como poida ser o de conformar unha lista propia para as embarcacións tradicionais, xa que consideramos que non son simplemente embarcacións de recreo. Para isto e para outras iniciativas seguiremos traballando, e como ben dixo Goethe, o único home que non se equivoca é o que nunca fai nada.

GRUPO CULTURAL RONSEL, SEIXO/MARÍN

1. O Grupo Cultural “Ronsel” de Seixo (Marín) naceu un 29 de decembro do ano 1993, tratando de encher un baleiro que, no eido cultural, entendiamos que había na nosa parroquia.

2. Tal e como se reflicte nos nosos estatutos, os obxectivos xerais da nosa asociación foron a promoción, formación e integración cultural, e o dar entretemento a todos os veciños/as do lugar en xeral, fosen socios/as ou non.

3. Obviamente entre as dificultades hai que citar sempre as económicas, pero en realidade traballamos un pouco en función dos nosos ingresos, suplindo moi-

tas veces a carencia de cartos con traballo voluntario por parte dos socios/as. Tamén, na medida do posible, tratamos de quedar á marxe de subvencións das institucións para non ver coartada a nosa liberdade.

Hoxe por hoxe, quizais a dificultade maior que temos sexa a falla de relevo xeracional dentro do que é a xunta directiva, seguimos estando practicamente as mesmas persoas que fai 25 anos, e sería moi interesante a chegada de xente nova que aportase ideas.

4. Dende o primeiro momento na asociación tivemos unha serie de actividades fixas como foron: entroido en Seixo, festa dos maios, día das Letras Galegas, colaboración co Club Ciclista Marín na celebración das Ciclomarchas Histórico-Artísticas, celebración do magosto e da Semana do Mar (en colaboración coa Asociación de Pescadores de Aguete “Chirleu”), e a publicación da nosa revista “O Cartafol do Vento”.

Ademais e segundo nolo ía permitindo a nosa economía, fixemos de xeito variable: exposicións e conferencias, roteiros de sendeirismo, cursos de iniciación ó galego, teatro de nadal, bailes de salón, manualidades, cursos de gaita e pandeireta, ximnasia de mantemento, festival “Lorcho Rock”, homenaxes a persoas e colectivos da parroquia... E sen esquecer a defensa do noso patrimonio cultural e natural, presentando



Embarcación de Ronsel, rodeada pola flota tradicional da Illa de Arousa durante a chegada a Padrón da “Inchadiña branca vela”



unha especial atención á praia de Aguete, á conservación dos petróglifos e ó estudo dos múltiples muíños fariñeiros do río Neibó-Loira e dos seus afluentes.

5. A situación, polo que se refire ao número de socias/os, consideramos que é boa pero mellorable. Na actualidade temos 219 socias/os, dos cais 134 son adultos e 85 xuvenís que non pagan. No referente á situación económica, esa xa non é tan boa, pois a nosa cuota anual é irrisoria, 10 €, e a media de cotas aboadas por ano no chega ás 40. Pero a filosofía que temos é traballar segundo os nosos medios, se un ano temos máis incrementamos as actividades, se temos menos reducímolos, mantendo unhas actividades fixas. Todas as actividades son de balde tanto para persoas socias como non.

Os proxectos a curto e medio prazo serían manter as actividades fixas e buscar os medios de poder levar a cabo novos eventos.

6. Foi no ano 2008 cando nunha asemblea de “RONSEL” se decidiu a compra da “Capitana”, unha vella dorna tipo “macho-femia” e lanzarnos así ao mundo da vela tradicional. Despois uníronse os “choupáns” “Terceira” (dun socio) e o “Lilas” (cedido puntualmente pola Asoc. de pescadores de Aguete). No 2011 chamamos ás portas da FGCMF e despois das perti-

nentes comprobacións de ter toda a documentación en regra e de estar dados de alta no rexistro de asociacións, entramos como membros da Federación, actuando como “padriños” os “Galos” de Bueu.

Dende o momento do noso ingreso, tratamos de colaborar en todo que nos foi posible, empezando por ter as nosas obrigas económicas ó día, participando nas asembleas que se celebran periodicamente, así como en todas as xuntanzas e encontros de embarcacións que nos foi posible. Loxicamente ó sermos unha asociación que non só nos adicamos ó tema das embarcacións tradicionais, moitas veces non temos todo o tempo que quixesemos para axudar á Federación nos eventos que organiza, pois temos abertas outras moitas fronteas, como ben indicamos anteriormente.

7. A pesar de ter ingresado tardiamente na Federación, seguimos sempre a súa andaina dende o seu nacemento, e podemos dicir que o balanço é totalmente positivo e que grazas a existir a FGCMF consérvanse hoxe infinidade de embarcacións que terían desaparecido, hai unha maior preocupación pola cultura material e inmaterial tanto marítima coma fluvial e pensamos que estamos no bo camiño e que hai que seguir pelexando, sen adormecernos nos loureiros. Dende logo, para “Ronsel” é un orgullo e unha satisfacción dicir que pertence á Federación.



O bote *Capitana*, da asociación Ronsel





O PATRIMÓNIO MARÍTIMO: LINHAS DE AÇÃO PARA O FUTURO



Ivone Magalhães

A relação do Homem com o mar e os rios criou desde cedo patrimónios e memórias que perduraram no tempo, muitos deles chegando até nós de forma indireta através da arqueologia ou direta através das atuais atividades vinculadas ao mar e aos rios. A essa relação designa-se *Identidade Marítima*.

O elemento essencial da Identidade é a *Memória*. A memória é individual e em simultâneo é coletiva, podendo ultrapassar fronteiras administrativas e políticas, como é o caso da *memória galaica* que une o Norte de Portugal e a Galiza. A memória cristaliza-se no *Património*, que pode ser património *Natural* (natureza, *ecofacto*) ou património *Cultural*. O Património Cultural tem a variante “material” (física, tangível, *artefacto*) e a variante “imaterial” (intangível, conhecimento, ideias, emoção, saberes, *mentefacto*). Recentemente percebeu-se a extrema importância do Património Imaterial, que em essência é o que está por detrás de tudo, ainda que difícil de estudar, interpretar ou valorizar, é inegável que mais do que as expressões orais e as narrativas tradicionais, é a *ideia* que leva ao *gesto*, que é a *vontade* que faz a *mão produzir um artefacto*, e que todos os bens da Cultura Material são portanto resultado dessa relação “imaterial” intrínseca.

Estes conceitos servem-nos para melhor compreender a *identidade* e a *memória* marítima contida na expressão *Património Marítimo*. O conceito de Património Marítimo é hoje por estas razões muito alargado. Constitui o conjunto de elementos materiais e imateriais, direta e indiretamente relacionados às atividades humanas que se desenvolvem ou desenvolveram no meio marinho, e que são reconhecidos pelos grupos sociais como herança própria e constituinte de uma identidade que é digna de ser transmitida às gerações futuras.

Não descurando o interesse por todos os patrimónios presentes nas comunidades ribeirinhas, incluindo o património imerso, de valor arqueológico, o principal legado material deste património foi e continua a ser o das embarcações tradicionais. Elas são emblemáticas, porque diferentes de comunidade para comunidade, e conferem a cada comunidade a sua Identidade Cultural, pois desde a Pré-história que os caminhos de água se tornaram uma rede operada pelas embarcações, distribuidoras de produtos, pessoas, bens e ideias, que permitiu fundar a Europa ocidental, modelo civilizacional da Europa Atlântica, a que pertencemos. As embarcações são tão diferentes entre si (tipologias) como o efeito das produções de cada comunidade humana



que lhes deu expressão e representação. A verdade é que com as suas diferentes tipologias, as embarcações pertencem a uma paisagem exclusiva. Pertencem aos lugares ribeirinhos, de características marítimas ou fluviais, e são o resultado do melhoramento de adaptações ou invenções ancestrais pelo que, em essência, no território do Norte de Portugal e Galiza, têm a espessura do tempo desde os últimos 7 mil anos. Os barcos foram o motor da civilização que nos deu origem. Este é, tão só, o legado das nossas embarcações tradicionais.

Embarcações tradicionais que nos últimos 30 anos mobilizaram a sociedade civil, num movimento revivalista inédito, apostado em salvar barcos de valor etnográfico ou histórico. Iniciou na Galiza e alastrou rapidamente ao norte de Portugal. Daqui irradiou para toda a frente marinha portuguesa, originando um movimento social em torno da Cultura e do Património Marítimo. Depois do mar passou para os rios. Na Galiza vai originar a Federação Galega pela Cultura Marítima e Fluvial (1993), em Portugal originou a Associação Portuguesa do Património Marítimo (2000), a Rede Nacional da Cultura dos Mares e dos Rios (2002) e a Marinha do Tejo (2008).

O que despoletou esse movimento foi a “Lei do Abate das Embarcações de Pesca” (1985) uma adaptação dos Estados soberanos a uma recomendação da União Europeia aos países parceiros, tendo em vista modernizar as frotas de pesca locais, ainda tecnologicamente obsoletas, nalguns casos com tipologias navais cristalizadas desde o século XVIII. Teve efeitos nefastos em Espanha e em Portugal. A Lei do Abate das Embarcações de Pesca era indiscriminada. Abatia tudo o que fosse antigo e em madeira. Em Portugal, entre 1985 e 1995, foi responsável por fazer desaparecer nesses 10 anos mais de 95 % da frota ancestral das embarcações em madeira, movidas à vela, a remo, à vara, ou com motor. Foram literalmente entregues ao Estado para Abate, a troco de um subsídio de abate, um incentivo financeiro que indemnizava o proprietário e ignorava o valor histórico, etnográfico e patrimonial da embarcação.

A Lei do Abate exigia a destruição total do casco pelo fogo (queima) e num curto espaço de tempo (normalmente em menos de um mês e meio). A agravar a situação, os proprietários não avisavam que iam abater, mantendo no secretismo a situação até o dia do Abate físico da embarcação, um momento publico que envolvia a Autoridade Marítima local, com presença de

testemunhas, partindo-se a embarcação o mais possível (a moto-serra) e deitando-lhe o fogo em seguida. Se alguém justificando o valor inerente do exemplar náutico solicitasse ao Estado a doação da embarcação, para fins museológicos ou culturais, isso implicava uma redução do “prémio” da indemnização do Abate em cerca de 40%, pelo que o proprietário se considerava prejudicado e guardava segredo, pois nessa época o que falava mais alto, normalmente, era o “prémio”. Raras foram as embarcações entregues a Museus neste período.

Criou-se assim um movimento social que respondia a um apelo: impedir que a reforma legislativa da Pesca, imposta pela U.E., abatesse de forma indiscriminada todas as embarcações antigas antes de serem estudadas. Era urgente incentivar o estudo em antropologia de emergência dos últimos exemplares náuticos antes que fosse tarde demais. Todos apostados que a melhor forma de preservar para além do seu inventário, registo em desenho, em fotografia e frequentemente também em audiovisual, era salvar mesmo a embarcação, e devolvê-la à água, em vez de a colocar num museu, onde jamais serviria para ensinar a navegar, cortando os laços com a experimentação da navegação tradicional



Lancha poveira



Catraia fanequeira

para as gerações mais novas, e concluindo que a prática de navegar não se aprende nos bancos da escola, mas apenas nos bancos dos barcos.

Ao movimento em torno dos “Barcos” associa-se em 1998 uma rara oportunidade de tornar visível a valorizaçãodes-te Património: a Exposição Universal “Expo 98”, realizada em Lisboa, junto ao Rio Tejo, dedicada aos Oceanos.

O Pavilhão de Portugal recria o “mar português” e as embarcações tradicionais são convidadas a ilustrar esse mar, e algumas a permanecer durante todo o evento na Doca da Expo criada para o efeito num segmento do Rio Tejo. Mas havia tão poucas embarcações fora do Tejo que a mostra era muita reduzida. Só os grandes rios tinham embarcações de médio ou grande porte capazes de serem expostas: o “Galeão” do Sado, o “Varino” do Tejo, o “Moliceiro” da Ria de Aveiro e o “Rabelo” do Douro. É aqui que pelo seu reconhecido trabalho em prol da valorização das embarcações tradicionais, as réplicas navegantes de embarcações de pesca atlânticas, a Lancha Poveira do Alto (“Fé em Deus”) e a Catraia de Esposende (“Santa Maria dos Anjos”), foram convidadas a representar o património náutico e marítimo do norte de Portugal, o que as “internacionalizou” definitivamente, e permitiu-lhes denunciar pela primeira vez para o grande público as dificuldades que as embarcações tradicionais de pequeno porte sentiam, depois de serem “salvas” da fogueira do Abate, perdiam a licença de pesca, e não podiam voltar ao mar. Definiriam em seco e perdiam-se na mesma. Os proprietários das embarcações tradicionais presentes na EXPO 98 vão criar a Associação Portuguesa do Património Marítimo.



Barcos do pilado e sargaço. Apúlia, Esposende, 1930



Segue-se o movimento de arrais e proprietários das embarcações tradicionais do rio Tejo que levam à fundação do Pólo Vivo do Museu de Marinha (Lisboa, 2008) com a criação da Associação Marinha do Tejo, o primeiro grande passo numa nova estratégia. As embarcações precisavam de visibilidade, para voltar à água e trabalhar, e era necessário criar legislação nesse sentido.

Na sequência do Encontro de Embarcações de Viana do Castelo (2010) iniciou-se a Plataforma para a Legislação das Embarcações Tradicionais, sediada em Viana do Castelo. Evoluiu em 2012 para o movimento “Libertação da Via da Água”, com Carta de adesão assinada a bordo de um “Galeão do sal”, em Setúbal. Considerava-se que as embarcações são como as bicicletas, meios de transporte antigos e ecológicos, e como tal deviam de poder navegar na via da água tal como as bicicletas andam nas vias terrestres. Todos os grupos Parlamentares com assento na Assembleia da República Portuguesa apoiaram o documento. Cópia do documento “Libertação da Via da Água” e o pedido de uma carta de apoio a este projeto, foi enviado para todos os municípios ribeirinhos e associações proprietárias de embarcações tradicionais e o dossier final foi entregue na Assembleia da República. Em 2014, a Secretaria de Estado do Turismo cria uma forma para as “embarcações tradicionais e pitorescas” voltarem à água como marítimo-turísticas, e assim ganharem o seu sustento económico e tornarem viáveis um número imparável de projetos de construção de réplicas. Retomava-se a salvaguarda das embarcações, não pela manutenção exaustiva de espécimes em coleções de museus marítimos, mas pela criação de novas unidades náuticas, replicadas à escala natural, e capazes de voltar à água para navegar e trabalhar como embarcações tradicionais, permitindo aprender a arte de navegar com vela tradicional, os gestos e as manualidades associadas a cada embarcação.

Diferentes de lugar para lugar, aculturadas a partir umas das outras, “reinventadas” para responder a novas necessidades, as embarcações são o mais notável elemento deste património marítimo.

Continuar a cuidar deste Património é responsabilidade de todos nós, enquanto sociedade civil. Com ele seremos capazes de reduzir o esforço de pesca, pois direciona o interesse dos ativos da pesca para atividades novas a partir das embarcações.



Apanha do sargaço. Antas, Esposende, 1940



Catraia pequena de Viana do Castelo



Uma imagem da linha de costa/Elisabete Sampaio



Casa do sargaço. Apulia, 1930

Poderemos garantir a construção de réplicas navegantes e a conservação das já existentes, enquanto promovemos a manutenção das florestas locais para a produção das “madeiras de mar”, uma matéria prima renovável, compatível com o consumo de energia, de produção ecológica, com alto rendimento económico e capaz de promover emprego sustentável. Seremos capazes de potenciar a continuidade dos estaleiros navais e dos mestres construtores navais, salvando-os da extinção, enquanto se gera empregos sustentáveis, por exemplo na restauração e na hotelaria. Seremos igualmente capazes de proporcionar uma experiência

inigualável a bordo das embarcações tradicionais em uso marítimo-turístico. Seremos capazes de recrutar jovens para projetos náuticos aliciantes e desafiadores, e simultaneamente geradores de empregabilidade e futuro sustentado na própria comunidade. Por último, seremos capazes de promover o respeito e a dignidade pelas profissões associadas à cultura ribeirinha, retirando-lhes o estigma de sector económico primário e terceiro mundista, reforçando-as com o interesse do Turismo Cultural que é respeitador da diversidade cultural, do meio ambiente e da paisagem e que “compra” apenas o genuíno e o autêntico, considerando-se o importante peso económico do Turismo na economia. Tudo boas razões para preservar e valorizar a identidade cultural marítima.

Por último, 2018 é o Ano Europeu do Património Cultural e as embarcações tradicionais continuam a ser estranhamente desvalorizadas por parte das tuteladas do Património Cultural, que as consideram superficialmente como meios de transporte, ignorando teimosamente que cada modelo naval é um contentor em madeira transportando dentro de si informação arqueológica, histórica, antropológica, artística, botânica, assim como técnico-científica no domínio da construção naval. Ter consciência deste aspeto acelerará certamente o respeito para uma maior e melhor fruição pública para com este património.



Puxar o barco á terra, Esposende



Nos últimos 25 anos de atividades e eventos conjuntos entre o Norte de Portugal e a Galiza, proporcionados principalmente pela Culturmar (FGCMF), promoveu-se o conhecimento mútuo da memória e do património e fortaleceram-se os laços de reciprocidade e de amizade, e por essa via, a capacidade de uma melhor resposta aos desafios que o futuro reservar ao património material e imaterial associado ao património cultural no geral, às embarcações tradicionais do Norte de Portugal e da Galiza em particular. O trabalho apurado das associações no terreno, tanto do Norte de Portugal como da Galiza, documenta bem o esforço de trazer à luz do dia a memória mais profunda das embarcações, para além das paisagens marítimas a que pertencem, das artesanais da sua construção naval, das tecnologias de pesca e de trabalho a bordo, dos lugares de pesqueiro próximos ou longínquos com as suas teias de navegar entre perigos, numa costa recortada de afloramentos rochosos, ou do inventário das embarcações tradicionais do Norte de Portugal e da Galiza.



Palheiros do sargaço. Castelo do Neiva, Viana, 2006



Carocho no rio Lima, 1996

Pela proximidade geográfica, arqueológica e histórica, testemunhada pelas influências recíprocas nos modelos navais, com tipologias comuns, e com um passado nos territórios do mar comuns, constata-se facilmente que formam provavelmente o maior bloco cultural da Península Ibérica. Este é o valor real das embarcações tradicionais e o legado que importa resgatar.



Puxar o barco á terra. Barcos da sardinha e da pescada em uma imagem do 1929 em Esposende



AS TRABALLADORAS DO PORTO PESQUEIRO DA CORUÑA: UNHA OLLADA REPUBLICANA



Dionísio Pereira

A cabalo entre os séculos XIX e XX, Coruña vaise converter nunha das principais prazas pesqueiras do litoral peninsular. O incremento da demanda de peixe de mesa tras o enlace co mercado español mediante o camiño de ferro foi acompañado polo desenvolvemento da pesca litoral e de altura, logo da introdución do vapor, dos motores de explosión e das novas artes intensivas de arrastre e cerco xareta. Daquela, foi preciso incrementar liñas de atraque, ramplas e instalacións para o desembarco masivo de peixe dos “trawlers”, “vacas”, vapores parellas, motoras sardiñeiras e lanchas xeiteiras que, de maneira incesante, arribaban coas súas caladas. Así, entre 1900 e 1923, construíuse boa parte da infraestrutura portuaria que, aínda hoxe, conforma o porto pesqueiro herculino: eis, os peiraos de Linares Rivas, Santa Lucía, A Palloza e Leste. En terra, unhas cativas instalacións para descarga, subhasta, manipulación e venda de peixe, tomaron o nome de O Muro, rótulo co que aínda se

coñece este escenario poboado noite e día pola xente de mar, homes e mulleres¹.

No albor do século XX, invisibles en boa medida para a prensa e as “forzas vivas” locais, un mundo de mulleres achegábase a diario aos peiraos dende os barrios populares de Santa Lucía, A Palloza, Monelos, A Gaitreira e, tamén, do máis arredado das Atochas. Facían atraídas pola nova fonte de riqueza, que permitía complementar cunhas míseras retribucións os ingresos das familias humildes, en pago de esgotadoras tarefas naquel ambiente húmido e fedorento. A diversificación de oficios que carrexou aquel meteórico medre da industria pesqueira tamén deu lugar a unha extrema segmentación daquel barulleiro proletariado feminino, ben recoñecible polos panos brancos nas cabezas; as chambras e mantóns de lá no peito; as saias e amplos mantelos de traballo; as zocas, cando non os pés espidos, aqueles pés de natural ancho que diría Avilés de Taramancos.

1 Mirás Araújo, J.: “La pesca y sus fluctuaciones en el puerto de La Coruña, 1914-1960” en *Historia Agraria*, Universidad de Murcia, nº 37, Diciembre 2005, pp. 489-511; Vigo Trasancos, A.: “Historia e imagen de un puerto atlántico (siglo I-1936)” en Lozano Bartolozzi, M. y Méndez Hernán, V. (coords.) (2014): *Patrimonio cultural vinculado con el agua: paisaje, urbanismo, arte, ingeniería y turismo*, Universidad Regional de Extremadura, pp. 381-394.



Había, pois, un remuíño de mulleres naqueles peiraos: carrexadoras de carbón, coas mans sempre negras, para as caldeiras dos “trawlers”; chaboleiras ao servizo de cada armador, que facían en cadanseu garito o xantar para as tripulacións e carrexaban seguido peixe até a zona da subhasta; atadoras e redeiras, que armaban e reparaban aparellos no chan das chabolas; pescantinas, que transportaban nas patelas o xénero ata os mercados, para revendelo ás praceiras... As máis numerosas, en torno a 400 na etapa republicana, eran as empacadoras que, logo da venda baixo o chafarís, abrían, escochaban, limpaban e acomodaban pescada, pescadiña, ollomol, sardiña, parrocha, chicharro, bocarte e distintos tipos de marisco en caixas e pandereitas, decote debruzadas nos obradores dos fresqueiros; unha carga que logo transportaban as carretadoras do Muro ata os vagóns frigoríficos, ou, a partir dos anos 20, ás camionetas do servizo por estrada Coruña-Madrid. Polo demais, naquel revesgado universo de múltiples cometidos entretecían outros oficios masculinos que, ás veces, colisionaban cos das mulleres alumendo sonadas barafundas: chaboleiros, a cargo dos efectos navais e do encascado de mallas e cabos; clavadores de caixas para as empacadoras; mozos de carga e choferes ao servizo dos exportadores; descargadores do peixe fino dos “bous” ao peirao; chalaneiros, se isto se facía co barco no mar por non haber atraque...

Todas aquelas faenas tiñan como factor común unha extremada descontinuidade e descontrol horario: baixábase ao porto cando había peixe e no intre en que os barcos abarloadaban no porto, fose noite ou día. A segregación ocupacional por sexo era, tamén, outro distintivo, de xeito que as mulleres apandaban cos traballos menos cualificados. Unha consecuencia desta discriminación era a crúa explotación laboral daquela abundante man de obra feminina, decote retribuída a traballo feito con reducidas tarifas segundo o tipo de peixe, mentres os homes ían a xornal; sen horario nin descanso semanal; sen bases de traballo acordadas, decote coa competencia de rapaces menores de idade ou de mulleres empregadas polos armadores e fresqueiros no servizo doméstico, que rebaixaban as xa minguadas tarifas²...

2 Pereira, D.: *Loita de clases e represión franquista no mar (1864-1939)*, Vigo: Xerais, 2010.

3 Se acaso, Manuela foi a primeira muller proletaria en intervir nun mitin público na cidade. *ABC* (Madrid), 26/02/1903; Alfeirán, X. “La furia de las pescadoras” e “La victoria de las pescadoras”, *La Voz de Galicia*, 29/05/2017 e 05/06/2017.

A afouteza das pescantinas

Neses traballos considerados complementarios, pero non por iso menos escravos e mal pagados, até a IIª República o patrón foi “o amo” que, mediante o fέrreo control dunha man de obra orfa de experiencias previas de asociacionismo defensivo, se beneficiaba dunha total submisión. Mais as cousas comezaron a mudar a comezos de 1903, cando as pescantinas en revolta pola aplicación abusiva do imposto dos consumos ao peixe foron quen de paralizar as descargas de pesca para obrigar ao Concello e á empresa arrendataria do cobro da gavela a rectificar. Mesmo a prensa non tivo outra que subliñar a elocuente oratoria dunha delas, María Manuela Vázquez Mejuto “La Morenita”, no concorrido mitin celebrado na Praza de Touros, onde aquelas traballadoras do mar acadaron o pleno apoio da clase operaria herculina, integrada en boa medida na libertaria “Federación Local Obrera”³. Daquela, as mulleres dos peiraos tomaban republicana conciencia de ser cidadás con dereitos e posuír forza bastante para facelos respectar...

As primeiras en constituír unha sociedade de resistencia propia, “El Progreso Femenino”, foron as descargadoras de carbón que, no devalo de 1910, pasaron de confrontar a calquera prezo a súa liberdade de tra-



María Manuela Vázquez Mejuto, arrodada de directivos das sociedades de resistencia coruñesas. Fotografía tirada do periódico *ABC*



ballo cos estibadores, a colaborar con eles e reclamar con éxito aos armadores a xornada de 8 horas e o incremento de xornal de 2 a 2,50 pts⁴. Logo, no devalo da Grande Guerra, foron as conserveiras e as traballadoras das fábricas de salga radicadas entre Santa Lucía e A Gaiteira as que conformaron dentro da CNT local o sindicato “El Porvenir Femenino”, que xa incorporaba un fato de empacadoras. Axiña, estas se independizaron nun colectivo de clase denominado “La Razón” que, no limiar dos anos 20, foi quen de conseguir dos exportadores o tan desexado descanso dominical; unha conquista que a Ditadura de Primo de Rivera abortou.

Na IIª República, nun ambiente de mobilización proletaria a prol dos dereitos laborais e sociais e contando coa axuda do experimentado fogueiro coruñés Manuel Montes, as empacadoras reorganizaron a súa sociedade de resistencia como sección do potente “Sindicato de Industria Pesquera” (CNT); daquela, na Fronte Popular, a carón das outras seccións de “Chabolas y Mozos de Campo” (que tamén in-

cluían as redeiras), “Empacadoras de Bous” e “Conserveiras y Salazoneras”, agrupaban case 900 mulleres do mar organizadas que puñan couto ao poderío de armadores e fresqueiros ao pé dos peiraos. As empacadoras foron as máis combativas, pois recuperaron o descanso dominical e, tras dúas semanas de folga en setembro de 1932, regularon as contratacións e melloraron as tarifas da manipulación do peixe⁵. Foron, asemade, un dos colectivos máis solidarios coas loitas societarias locais ou de fóra da Coruña (a delongada folga dos mariñeiros das parellas de Bouzas, por exemplo), ou cando foi preciso poñer o ombreiro para construír a nova Casa Sindical que o golpe militar de 1936 impediu inaugurar. E, naquel período esperanzado da República, nun universo tan masculino como o sindical, no que mesmo os sindicatos de composición feminina amplamente maioritaria tiñan reservado os postos de responsabilidade nas directivas ou nas asembleas a cadros masculinos, aquelas afoutas traballadoras comezaron a se desenvolver por si mesmas tamén naqueles cometidos. Así, Antonia Pardo foi a única muller delegada no Pleno

4 Brey, G. (1990): *Economie et mouvement syndical en Galice (1840-1911)*, ed. microfichada Lille: Atelier National de Reprographie des Theses.

5 *Solidaridad Obrera* (A Coruña), 10/09/1932.



Os peiraos de Linares Rivas, na Coruña



da “Confederación Regional Galaica” da CNT celebrado en Compostela no mes de febreiro de 1933 e outras compañeiras, caso de Juana Cagiao, Antonia García ou Basilisa Álvarez, ocuparon cargos de relevo en directivas das organizacións confederais da industria pesqueira⁶.

Basilisa

Esta última, Basilisa, foi unha daquelas mulleres desamparadas que O Muro permitiu saír adiante, traballando nisto ou naquilo; ela andou por tempadas como carrexadora, como pescantina e, sobre todo, como empacadora. Orixinaria de As Eiras (O Rosal), chegara á Coruña en 1909, con 15 anos, para exercer a milenaria angueira de muller do trato, na que foi popularmente coñecida como “A Corales”. Polo que sabemos, a vida airada da miñota perdurou xusto até a alborada dos anos 20, tempo no que comeza o seu compromiso societario co nacente colectivo (“La Razón”) das Empacadoras. Luís Chamorro, un estibador confederal co que coincidiu en non poucas tirapuxas

portuarias, deixou escrito que a súa cativa morada das Atochas acolleu xente libertaria escapada, primeiro na Ditadura de Primo e, logo, se acaso relacionada cos Comités Pro-presos, na República⁷. As mudanzas de domicilio na barriada das Atochas, o feito de utilizar de maneira intermitente o nome falso de “Sofía Rodríguez” e o seu talante de muller libre, sen familia e con pouco que perder, permiten albiscar a Basilisa nas discretas actividades subterráneas (aínda ben pouco coñecidas) da CNT herculina, decote no fío da navalla da legalidade.

Nunha imaxe datada no período republicano, enxergamos a Basilisa a carón da tamén anarquista Consuelo Meitín, paseando con orgullo as súas máis que humildes roupas de domingo polo Cantón Grande coruñés, lugar outrora reservado para a burguesía liberal herculina, que, agora, debía compartir coa xente do común este emblemático espazo cidadán. “A Corales” tampouco pasaba desapercibida nas celebracións proletarias e, disque, acudiu vestida de vermello o último 1º de Maio en liberdade.

6 Fernández, E. e Pereira, D.: “Mulleres Libertarias na Galiza, (1931-1939)” en *Actas do IIº Congreso da Memoria Histórica: A IIª República e a Guerra Civil*, (2006), Ferrol: Asociación Cultural Memoria Histórica Democrática/Editorial Embora, pp. 297-365.

7 Chamorro, L.: “Nuevas víctimas del fascismo en Galicia”, *Cartagena Nueva*, 01/08/1937.



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



Tras o golpe militar de 1936, Basilisa fixo vida reservada e transmutou a tempo completo en “Sofía”⁸; con discreción, asumiu tarefas de información aos grupos libertarios que actuaban ás agachadas, aproveitando a compra de roupa militar usada nos Cuarteis de Artillería e Sanidade, para logo revendela no popular mercado da Praza da Leña. Mais a mediados de xuño de 1937, a policía irrompeu na súa casa tras unha delación e atopou alí tres mozos que andaban escapados; axiña, correu Coruña adiante que Basilisa afoagara cando tentaba fuxir gabeando polas rochas da beiramar dos Pelamios. Non houbo tal; seica pasou un ano de esmolante, a salto de mata, pola contorna de Oza dos Ríos. Pero debeu haber máis, porque no verán de 1938 a policía detívola nunha casa de A Gaiteira acusada de ter participado na fuga frustrada da traíneira “Tres Hermanos”; maliciamos, pois, que nesta mísera etapa “Sofía” tamén exerceu como enlace nalgunha das evasións organizadas durante toda a

Guerra Civil pola antiga militancia do “Sindicato de Industria Pesquera” (CNT) herculino. A Basilisa caéronlle 20 anos por un delito de “adhesión a la rebelión militar”; ate o fin da contenda coincidiu con ela na cadea coruñesa Teresa Alvajar, filla do coñecido dirixente republicano coruñés César Alvajar, que antes de morrer lembrouna como unha muller “mayor, delgada y dura, no de corazón, sino de fortaleza”⁹, que protexía ás reclusas máis novas e, decote, deitaba a súa xenreira malfalada nos gardas.

Ao cabo, perdemos a pista daquela muller destemida e xenerosa que foi Basilisa “A Corales”. Se acaso, algún día chegue ata nós o ecoar dos seus últimos pasos na fosca posguerra. Mais agora, coa súa lembranza, acariñamos tamén a daquelas mulleres do mar, das súas compañeiras do Muro.

Al Hoceima, primavera 2018.

8 As informacións sobre as actividades clandestinas de Basilisa están tiradas dos sumarios das Causas 861/37 e 566/38, Archivo Intermedio Militar Noroeste, Ferrol/Coruña.

9 Entrevista a Teresa Alvajar, *La Opinión* (Coruña), 16/04/2009.



O fogueiro Manuel Montes (á dereita), organizador das empacadoras coruñesas en 1930. Ao seu carón, o secretario da “Federación Regional de Industria Pesquera” (CNT), Manuel Fandiño / **Arquivo familia Montes**



IIª República: Basilisa Álvarez “A Corales” (dereita) a carón de Consuelo Meitín, paseando polos Cantóns.



Rectificando un malentendido SE SON TRAIÑEIRAS NON SON TRAIÑAS

Xavier Brisset Martín



A traíneira deportiva é a máis coñecida das embarcacións a remos. Son moi populares as numerosas regatas nas que compiten, moitas delas coincidindo coas festas das cidades e vilas mariñeiras nas que son un dos eventos principais. Algunhas delas son retransmitidas por televisión acadando unha importante audiencia.

Por un curioso malentendido, nado hai máis de cen anos e nada menos que na *Gaceta de Madrid* (antigo B.O.E.), estas competicións ás veces preséntanse polos comentaristas, e mesmo nos programas de festas, como regatas de traíñas, creando unha confusión semellante a chamarlle balonmán a un partido de balompé.

O caso é que *traíña* e *traíneira* non teñen nada que ver entre si, nin nas dimensións e características da embarcación, nin nas redes que usaban, nin na tripulación que as empregaba. É máis, na práctica resultaron antagónicas, enfrontándose na Segunda guerra pola sardiña (1896 – 1916).

Penso que é oportuno atallar este malentendido no que caemos moitos. Tentados por seguir a moda, acepta-

mos un ridículo hiperenxebrismo. A extraordinaria historia da pesca galega está por divulgar adecuadamente e ningún favor facemos creando e reproducindo equívocos precisamente nas súas popularizacións máis sonadas.

A traíña auténtica ou primitiva

Para empezar, a traíña non era unha embarcación, senón unha técnica de pesca que precisaba dun galeón e catro lanchas xeiteiras. Entre varios pequenos armadores e outros mariñeiros, moitas veces familiares, formaban unha pequena compañía. A finais do século XIX había unhas 200 traíñas na Galiza.

Viña sendo a versión máis pequena do cerco real, que armado por un cento de mariñeiros e unha ducia de embarcacións, un día fora o rei das rías. No galeón transportaban o arte que, unha vez avistado o cardume, largaban en semicírculo manobrando lentamente coas lanchas ata que pechaban o cerco. Extraían as sardiñas con salabardos e distribuíanas nas lanchas para vender ós salgadeiros, conserveiros, ás parrocheiras e nas prazas... Para esta complexa manobra, que no caso do cerco real duraba varios días coas súas



noites, eran adecuadas as lentas embarcacións das rías, con 3 ou 4 metros de manga. Sen brusquidades para non asusta-lo cardume, debían levalo polas boas onde non tiña escape.

En 1791, no Dicionario Histórico de los Artes de la Pesca, Antonio Sáñez Reguart valora esta técnica de pesca:

“Tanto la trahiña como el cerco real, ambas redes son unas armazones admirablemente útiles, que desde luego hacen mucho honor a sus inventores, y a los puertos que usan de ellas. Pues sin trastornar los fondos, aniquilar las crías, ni macerar golpeando o encenagando los peces, verifican una cosecha copiosa de sardina, que enriquece las costas del Reyno de Galicia, en que aparece cada año en estación oportuna, y por lo regular con abundancia indecible...”

Traiñeiras do Cantábrico

Era unha embarcación moi estilizada, duns 11 metros de eslora, menos de 2 manga e menos de 1 de puntal e podía impulsarse con dúas velas. Con escasa capacidade, era moi mariñeira en mar aberto. Na década de 1880, coa chegada de redes industriais de cerco con xareta, convertéronse nunhas unidades de pesca

moi eficaces. Engadaban con raba para concentrar os cardumes e nunha rápida manobra pechaban o cerco e tiraban da xareta quedando embolsado o pescado. Unha vez a sardiña a bordo ían a terra, comían e saían de novo a facer outro lance.

A asociación da rede de cerco con xareta coa traiñeira cántabra era perfecta. Debían cercar o cardume antes de que reaccionase e procurase a fuxida. Na rápida manobra do cerco, os golpes dos remos podían embalar as sardiñas, por iso botaban salvado para enturbar as augas e desorientalas. Canto antes pechasen o cerco máis collían.

Cando a guerra de Cuba e Filipinas chegaron ás rías, importadas urxentemente polos industriais conserveiros e salgadeiros. Finalizada a guerra colonial foron expulsadas fóra de puntas nas rías Baixas pero conseguiron entrar no golfo Ártabro, fóra da ría de Sada. Pasando poucos anos, o cerco con xareta foi adaptado ás motoras e tarrafas a vapor, dando comezo o *Confli- to da ardora*, no que venceron os últimos en chegar. Daquela, as compañías de traíñas desfixéronse, sendo adaptados os galeóns para cabotaxe e as lanchas seguiron pescando co xeito, o máis primitivo dos artes. Pola súa banda, as traiñeiras do Cantábrico, xa feitas aquí, intentaron competir co vapor facéndose máis e



Lanchas descargando peixe na Coruña / Arquivo Municipal da Coruña



máis grandes, ata de 24 remos. Finalmente derrotadas, as traíneiras seguiron vivas grazas ás competicións deportivas.

Pontedeume, o sorprendente final das traíñas

Debo destacar, sen que quede a menor dúbida, que a eficacia das traíñas estaba máis que demostrada. A súa única chata era que o cerco con xareta utilizado a remos (traíneira) ou a vapor (tarrafa e motora) eran, como unidades de pesca, máis integrables na estrutura industrial capitalista que estaba a consolidarse eses anos.

Sendo que a traíña ofrecía unha sardiña mellor tratada, o certo era que a súa competencia ofrecía un fornecemento máis regular e constante a unhas industrias en expansión. Así, os principais clientes transformadores optaron por facerse con cercos con xareta, pois interesáballes máis o prezo e a cantidade que a calidade, mentres as sardiñas da pesca tradicional eran orientadas cara os numerosos mercados de fresco abertos polo tren. Atender ese novo consumidor permitiu un último esplendor das traíñas.

Mirando detidamente nos libros de folios da “Ayudantía Marítima” de Pontedeume, encontramos unha sorpresa inesperada. Nos anos que durou a Segunda



Tripulación dunha traíneira recollendo o cerco cunha xareta

guerra pola sardiña, cando entre os conserveiros e sa-gadeiros da Coruña e Vigo triunfaba por completo o cerco con xareta, en Pontedeume constituíronse unha ducia de traíñas, todas elas co seu galeón e catro lanchas. E o máis clarificador, os novos armadores eran ricos investidores que non ían ao mar. O alcalde, o secretario do concello, o farmacéutico, o comerciante, o herdeiro dun gran patrimonio... todos eles, correron a matricular as súas flotas para dedicarse ao próspero negocio da pesca tradicional da sardiña.

Non durou moito este tardío Eldorado, porque houbo



Peirao de Pontedeume. Lanchas do xeito secando as redes



dous factores concluíntes. O primeiro foi a Real Orde de 1916, que autorizaba ás tarrafas a pescar no interior das rías, acabando con todo. O segundo foi outra guerra, a Primeira Guerra Mundial (1914 -1918), na que grazas á neutralidade do Reino español, as exportacións multiplicáronse deixando desabastecido o mercado interno. Xerouse unha grave crise das subsistencias que provocou a fame e a baixa da calidade dos produtos. Xa non interesaba a sardiña ben presentada, senón calquera cousa que levarse á boca.

Cando pasado o ano 20, o mercado tornou paseniñamente á normalidade, o vapor e o cerco con xareta quedaron con todos os nichos comerciais e os pescadores das traíñas eumesas ou estaban enrolados nos vapores ou en Cuba.

Como naceu o malentendido

Esta centenaria confusión debeuse a un erro de transcripción na imprenta oficial, dado que existe o texto que creou o equívoco. Foi unha Real Orde do día 10 de xullo de 1900, asinada polo ministro de Mariña, Francisco Silvela, que era o competente sobre temas da pesca. Na súa disposición primeira dicía:

“1.- Queda suspendida la matrícula de traíñas o cer-

cos de jareta en los puertos del litoral comprendido entre el Cabo Finisterre y el río Miño y en el distrito de Sada, y prohibida la pesca con dichos artes en las zonas marítimas, mares territoriales o aguas jurisdiccionales del litoral mencionado.”

Este texto oficial, no que se lía *traíñas* en lugar de *traíñeiras* a continuación creaba unha comisión especial que debía recoller información para poñer orde nas rías, revoltas dende a invasión das traíñeiras ou cercos de xareta.

A confusión foi detectada inmediatamente e na seguinte Real Orde sobre o tema, asinada o 17 de outubro de 1901, o novo ministro, o duque de Veragua, dicía:

“Tercero. Que la pesca con cerco de jareta, arte impropriadamente llamado traíña, cuya denominación debe impedirse, como pesca intensiva y de reciente introducción, etc...”

O malentendido puido quedar resolto con esta chamada de atención... pero 117 anos despois continúa un equívoco que poden resolver, pola vía rápida, a Federación de Remo e as comisións de festas e, pola vía lenta, unha adecuada divulgación do noso extraordinario pasado pesqueiro.



Calafateando lanchas do xeito e traíñeiras na dársena, na Coruña





OS CATALÁNS NO SALNÉS PESCA E SALGA



Chema Leal

Cataláns pescando coa xábega en Galicia / Doré Museo de Pontevedra

A situación no mar galego antes da chegada dos cataláns

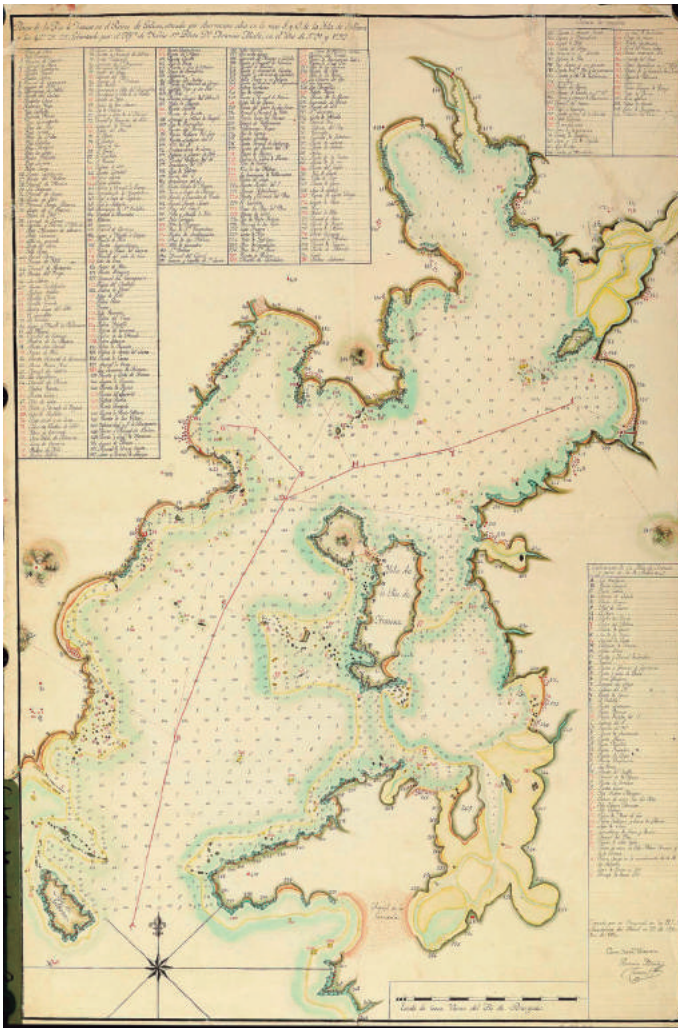
Para falar da chegada a Galicia e ó Salnés dos fomentadores cataláns, como a eles lles gustaba que se lles chamase, previamente teremos que ver cales eran as características que definen a organización económica e social do mundo da pesca e derivados nos tempos medievais e tardomedievais, posto que veñen definidos dende os altomedievais.

Así, pódese dicir, nun primeiro termo, que os gremios de mareantes controlan con man de ferro as artes, vedas, ordenanzas, etc., e dentro deles os estamentos superiores; vigairos, patróns, atalieiros, maniféstanse como unha caste que acapara gran parte dos excedentes nos repartimentos das sacadas e da posterior comercialización do fresco e transformados. Deste xeito, impedíase calquera indicio de innovacións técnicas, plasmado nas sucesivas ordenanzas pesqueiras, e ancorábase a perpetuación dos privilexios dos estamentos privilexiados; fidalguía e clero, e dos adiñeirados chanzos agremiados amentados. Estas castes

poderosas apropiáranse do excedente xerado no mar en función do seu señorío sobre a poboación; décimo de mar (imposto que gravaba as actividades marítimas de carga-descarga nos peiraos), e polo décimo da pesca esixido pola igrexa; o cambio. Lémbrese neste senso que para as datas en cuestión, séculos XVII-XVIII, a Mitra compostelá era propietaria do 67 % das terras do Salnés.

Como consecuencia do dito as corporacións gremiais de mareantes facían seus os privilexios comerciais a custa de cernar o libre comercio e o desenvolvemento económico. Ó mesmo tempo, os dirixentes dos gremios actuaban como autoridades subordinadas e suplementarias da coroa xa que levaban a cabo as levas de homes para os “Reales Baxeles de su Magestad” o que lles confería un poder executivo aínda máis acentuado do que xa tiñan, que se vía incrementado co control dos recursos sociais que xestionaba o gremio, como podían ser o reparto de pensións para orfos, viúvas, impedidos, enrolados na Mariña, etc. En definitiva, os preitos da xente de mar con outras cidades ou vilas, coas autoridades señoriais polos de-





Plano Ría de Arousa Antonio Alcalá Casano 1791-92 / [Biblioteca digital hispánica](#)

reitos do comercio, aqueles entre os mareantes pola xurisdición das augas ou polas artes empregadas, os referidos ás distintas remuneracións ou formas de repartir o excedente e, finalmente, coas autoridades locais e eclesiásticas polo gravame do cambo, parecen indicar que as relacións no mundo do mar podían ser calquera cousa menos igualitarias e, dende logo, vivíase nun ámbito que estaba moi lonxe de nadar no seo da paz ou da abundancia como o narrado polos ilustrados coma Cornide.

Os pescadores vivían suxeitos ás directrices do gremio correspondente como fica antedito e víanse na obriga de utilizar unhas rudimentarias artes de pesca (cerco real ou cedazo, rapetón ou rapeta, chinchorro, traíña, cordel ou liña, xeito, etc.) que poucas capturas e ganancias lles reportaban. Todo se regulamenta nun conxunto de normas citadas para o caso de Pontevedra estipuladas na Ordenanza de Pesca promulgada en 1768 por F. X. Sarmiento, Ministro de Mariña da Provincia, cuxo cumprimento obrigaba a tódalas rías

e portos comprendidos entre as desembocaduras dos ríos Miño e Tambre. Amén do narrado, a transformación da pesca tamén se facía con métodos rudimentarios, por exemplo: afumado, escabechado, secado ou salgado coa técnica do escochado ou eviscerado da sardiña cun aporte de sal e lixeiro prensado posterior que lle deixaba graxa en exceso que oxidaba en contacto coas altas temperaturas e entorpecía a súa comercialización a longas distancias. En definitiva, no mar traballábase moito, pescábase pouco e se había algunha abundancia, como a loada polos ilustrados, era de fame, desgraza e miseria. E neste mundo “idílico” chegan os cataláns.

A chegada dos cataláns ás nosas costas

O panorama das pesqueiras galegas durante o século XVII era bastante desolador quizais en consonancia coa propia situación do país e de Galicia. Lucas Labrada fainos unha descrición da sombría situación económica e social española por diferentes causas. Entre elas, a perda da Armada que Felipe II enviara contra Inglaterra provocou a indefensión posterior das nosas costas e navegación o que alentou a piratas e corsarios de toda nacionalidade (ingleses, mouros, holandeses) a asediar os nosos barcos e o litoral. O comercio e a navegación, limitados case en exclusiva aos portos de Sevilla e Cádiz na súa relación con Ultramar, haberán de realizarse con protección da pouca escuadra naval de que dispomos e resentiranse desta inseguridade. Outra das razóns deste marasmo hai que buscala nas inútiles guerras relixiosas que durante o XVII se mantiñan coa Europa protestante (Inglaterra, Flandes, Sicilia) nas que se gastaban o ouro e a prata americanos, mentres que os nosos inimigos fomentaban o comercio e a industria. Acabado o metal, as sucesivas bancarrotas da nosa facenda serán unha constante co que a fame e a desolación serán as notas que definan ao noso país. Guerreamos contra Portugal, principal provedora de sal e de expertos que nos instrúan no traballo nas salinas e prohibimos as exportacións de pesca salgada a este reino, primeiro sustento da economía dos portos galegos. A Guerra de Sucesión ao trono español, logo da morte sen descendencia do último rei da dinastía dos Austrias, farán o resto. Neste contexto, as pesqueiras que seguen sempre a sorte do comercio marítimo, decaeron forzosamente por estas causas. A iso habería que engadir o inicio da pesca do bacallau en Terranova por parte dos ingleses, a do arenque en Escocia e da balea en Groenlandia polos holandeses.



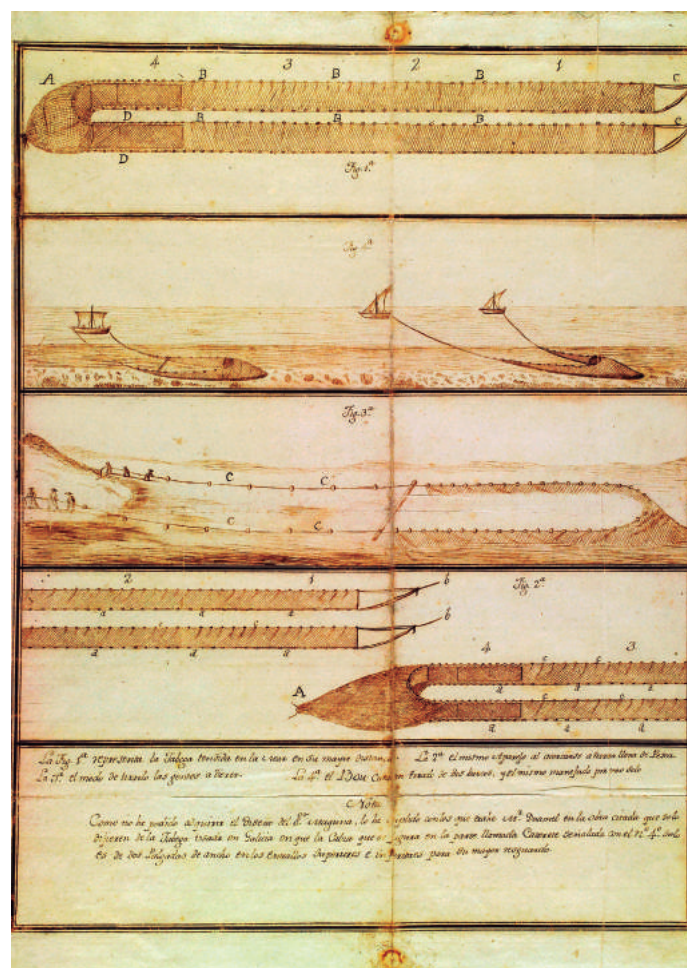


Con todo, a nosa pesca, como asegura Labrada, reducíase á dalgunha sardiña para os portos de Bayona, Bordeus, San Sebastián, Barcelona, Alacante e outros da Península como os galegos. Aínda por riba, o mar queda sen brazos que o exploten porque desde comezos do século XVII establécese a Matrícula de Mar que impuña a obrigatoriedade de inscribirse nela a todos cantos se dedicasen á pesca e navegación dende os 16 ata os 60 anos. As levas de homes e o pago de contribucións especiais eran continuas, tanto como as guerras, e as faenas de mar resentíanse pola falta de xente co que era frecuente que os representantes dos mariñeiros, incluso os propios ilustrados (Cornide, Labrada, Sarmiento, Monsoriú, etc.), se queixasen da gran abundancia de embarcacións que podrecían nas praias por non ter quen as gobernase. Con tanta leva levou o diaño cercos e pesqueiras, sentenciaba Sarmiento. O fin da Guerra de Sucesión e a chegada dos Borbóns coa súa obsesión pola protección das nosas costas e do comercio atlántico dulcificará en certa medida as condicións narradas para o XVII. Pero as cousas non cambiarán no relativo a ditar normas que favorecesen a pesca e a mariñeiría.

Así as cousas, entre 1750 e 1755 chegan os primeiros cataláns, aínda que tamén casteláns, asturianos ou vascos. Non sería de forma fortuíta senón que o fixeron por un cúmulo de circunstancias que denotan un coñecemento das nosas rías e da riqueza das súas pesqueiras. En efecto, no século XVII os comerciantes-navegantes cataláns xa comerciaban coa sardiña salgada á galega, e tamén coa andaluza, que vendían no porto francés de Bellçaire, augas arriba do Ródano, na súa feira anual do mes de xullo. Desde este punto, os comerciantes franceses distribuían por toda Francia. Os cataláns non volvían sen carga e despois de vender o peixe salgado, aproveitaban para comprar teas brancas francesas que revendían aos estampadores barceloneses, así como outros produtos que aquí aínda non se fabricaban. O frecuentar as rutas das costas andaluzas e galegas, fixo ver a aqueles navegantes que en certos lugares había unha abundancia tan grande de peixe, que moitos decidiron quedar e montar os seus propios negocios e despois volver a casa coas barcas cargadas de barrís cheos de sardiña salgada e prensada, as clásicas “arengades”. Todo indica, neste sentido, que os comerciantes barceloneses e doutros puntos da costa, Canet de Mar, Arenys de Mar e a zona do Maresme en xeral, puxeran as súas miradas e intereses na sardiña salgada que saía desde Galicia

cara ao Mediterráneo. A máis disto, Alonso Álvarez apunta outras razóns para a arribada catalá; entre elas que no Principado estase a producir un incremento importante de mariñeiros froito da introdución da xábega desde o século XVI. Estes excedentes haberán de colocarse nas costas galegas atendendo á produtividade antes narrada e a que no Mediterráneo escasea a sardiña nesta época. Ademais, proclamarán que teñen permiso para eludir a Matrícula de Mar posto que están enrolados en Cataluña. Outra das causas será o estalido da enésima guerra con Inglaterra en 1738 que, entre outras cousas, supón a leva de máis homes galegos para a Armada, o abandono das pesqueiras, e a prohibición de importar bacallau e arenque daquel país co que o mercado quedará libre para que os cataláns non desaproveiten a oportunidade. A ausencia de sardiña nas costas catalás nestes momentos fará o resto.

Un factor que tamén coaduxa á chegada da emigración catalá procedente da zona do Maresme ten que ver con que o progreso económico que experimenta o Principado a comezos do XVIII, foi en gran parte



Debuxo da xábega segundo Cornide / Arquivo do Reino de Galicia



Traballadores da fábrica de Nogueira nos anos 40 / Familia Nogueira

debido ao incremento do cultivo da viña propiciado pola gran demanda de viño e augardente das zonas urbanas, do mercado colonial e do norte de Europa e o subseguinte aumento de prezo ao longo da centuria. Os cataláns que chegaron cara a 1760 eran fundamentalmente navegantes e comerciantes que pilotaban os seus propios barcos ou o facían para outros. Traían consigo teas francesas estampadas en Cataluña, Barcelona sobre todo, viños e augardentes e levaban toneis de sardiña salgada á galega co que facían o

retorno moi rendible cos fretes citados. A súa arriba-da coincidía coa costeira da sardiña que compraban, como queda dito, aos pescadores galegos xa salgada. Esta primeira vaga emigratoria de carácter temporal foi pouco numerosa e segundo datos de Alonso Álvarez puidesen representar o 25 % do total chegado ata o século XIX. A finais do reinado de Carlos IV estímase que en Galicia había unhas 400 factorías de salgado por todo o litoral, con profusión nas rías de Ares-Mugardos-Ferrol-Pontedeume, e menos na de Arousa, Pontevedra, Noia e Vigo. Falamos da presenza de auténticas sagas mariñeiras coma a dos Roura ou Llauger. Entre os que chegan teremos apelidos como Curt, Font, Goday i Roura, Molíns e Pasols en Vilanova; Rovira i Martorell e Font na Illa; Fábregas, Pasols, Vila e Mascato en Vilaxoan; Goday i Roura, Pla e Mascato en Cambados; Domenech, Font Goday i Roura e Mascato no Grove; e Jaume Molíns no Caramiñal e Riveira (ver cadro na páxina 58).

A primeira chegada de emigrantes estivo constituída en boa parte por homes oportunistas, que con escaso caudal pretendían obter saneados beneficios en pouco tempo tanto a nivel individual como formando compañías mercantís. Pero estas primeiras compañías



Traballadoras e capataces vilanoveses traballando no salgado en Sada, A Coruña / Concello de Vilanova



poderían denominarse de tempada pola súa efémera vida, xa que na maioría dos casos non duraban máis que un ano, aínda que se volvesen a constituír ao seguinte cos mesmos ou outros socios diferentes.

Da fase de comercialización da sardiña á galega pasamos agora a facelo coa que lles compran aos pescadores galegos e para isto levantaban simples barracóns ou chabolas e salgaban en tallas o peixe que logo elaboraban de acordo co seu sistema de prensado, á catalá, remitindo ao mercado levantino, pero especialmente a Barcelona e máis tarde a Italia, a produción obtida. Estes personaxes serían os que introduciron un novo aparello para pescar sardiña que resultaba máis eficaz que os autóctonos (cercos reais), porque en menos tempo e con menor número de factores efectuaba máis capturas, era a rede denominada xábega.

Traían consigo diñeiro o que contrastaba coa evidente penuria de medios e fame dos patrianos, pero tamén incorporarán novos métodos de traballo no mar, aparellos, embarcacións e abrigo, unha nova forma de salgar o peixe, á holandesa, que o fará máis competitivo e duradeiro que o realizado co tradicional galego. Este feito mostrábase moi relevante con respecto das

exportacións para o territorio peninsular dado que a sardiña prensada polos cataláns ten máis duración que a escochada polos galegos, que oxida pronto coa calor polo seu alto contido en graxa. Chama a atención sobre esta caste o seu carácter asociativo, fortemente empresarial, vinculada politicamente co liberalismo practicante que haberá de preitear hostilmente cos privilexios da igrexa e fidalguía. Tamén ocuparán os altos cargos dos concellos liberais (alcaldes, secretarios, procuradores síndicos) e apertarán a causa liberal para a finais de século reproducir esquemas sociais e económicos propios da fidalguía en declive. Todo apunta a que o cénit desta primeira afluencia e instalación ten que ver con 1777 ano a partir do que comeza o período comprendido entre 1778-1808. Sexa como for, nesta primeira fornada o establecemento preferido serán as rías do norte, Ferrol, Ares, Pontedeume, Mugaros, Sada, Redes, mantendo unha pequena representación na ría de Arousa coa que se terán vínculos comerciais moi estreitos. Resumindo, nesta etapa contamos coa presenza, por exemplo, de Cardona, Bargés, Bosch, Curt, Buhígas, Barreras, entre outros moitos.

A segunda onda migratoria catalá comeza cara 1800 e continuou ata 1808 aproximadamente, xusto a come-



Descargando peixe na fábrica de Ozores, en Vilanova de Arousa / Chema Leal



zos da Guerra de Independencia. Nela producírase o asentamento do 50 % dos cataláns censados na nosa terra para estes tempos, mentres que a terceira durará entre 1809 ata ben entrado 1825 co 25 % do total chegado. Pero esta nova masa de emigrantes diferénciase notablemente da anterior pois estas xentes traen consigo e dispoñen dunha forte tesouraría e veñen coa mentalidade de empresarios, formando na maior parte dos casos sociedades mercantís, tal e como se desprende dos numerosos protocolos notariais consultados. Non son oportunistas, son verdadeiros capitáns de empresa que arriban a Galicia para quedar nela e integrarse nela, como así fixeron. Non instalan barracóns provisionais de madeira para traballar a sardiña, senón que erixen sólidas edificacións de pedra e unida á fábrica levantan tamén casa vivenda. O marco elixido será maioritariamente a ría de Arousa, zona de gran produción pesqueira o que pode resultar contradictorio coa primeira fase do asentamento xa que nas rías do norte non se daba a mesma circunstancia. Carmona Badía pecha o fluxo da emigración nos anos 30 posto que por estas datas a revolución industrial do Principado está en marcha e plenamente consolidada, daquela as oportunidades de negocios son moito maiores que as de Galicia, onde a crise da economía dos anos centrais do XIX empézanse a deixar sentir;

a agricultura se estanca, o comercio de panos de liño está en caída libre e practicamente desaparece o comercio colonial a través do Porto da Coruña. Se ben para 1780 Vilaxoán ostenta o meirande número de asentamentos (Salvador Buhigas, Félix Jover, Ventura Pou, Fidel Curt, etc. Ver cadro nº 2) en 1810 parece ser Vilanova o núcleo elixido por estes cataláns entre os que destacan nomes como Joan Goday, Francesc Llauger, Mauro Sobor, Antoni Cardalda, Salvador Rosell, Joan Robira e demais. Na década de 1820-30 non hai novos asentamentos o que pon de manifesto que a instalación dos fomentadores xa estaba consolidada como anota Carmona Badía.

Así, foron anos duros os do comezo do século XIX posto que houbo que superar a Guerra contra a invasión napoleónica, o atraso que xerou, as campañas nas que escaseou moito o peixe e o estanco do sal que supuña un alto prezo para os industriais e particulares dedicados á salgadura. A situación social non era moito mellor e agora hai que resaltar os excesivos impostos das guerras carlistas, as levas continuas de mozos para estas, as fames negras, enfermidades infecto-contaxiosas como o cólera mórbido que provoca epidemias con mortalidades de ata o 50% dalgunhas parroquias como Santa María de Caleiro, as pragas da vide, etc.



Cargando pipas de sardiña salgada en Vilanova de Arousa. Mariano Ramón Sánchez, 1792. **Patrimonio Nacional**



Os cataláns no Salnés

Se atendemos ós datos do cadro nº 1 podemos ver como por núcleos destaca Vilaxoan como principal asentamento dos cataláns, con 27 fábricas, Vilanova con 18, Vilagarcía, incluída Carril, con 10 e logo, a distancia situaríanse a Illa, O Grove, Caramiñal, Cambados e Riveira. Temos un apartado xeral denominado Ría, con 27, que incluíría aquelas instalacións das que temos constancia da súa existencia pero non do lugar exacto, feito que require un estudo máis pormenorizado no que estamos inmersos. Cronoloxicamente, temos unha primeira etapa de arribada na década de 1760-70 con 19 persoas e Vilanova e O Grove como puntos de meirande importancia pero a vaga máis significativa sería a segunda con epicentro entre 1780-90 con 52 instalacións. Esta será a que marque o asentamento definitivo dos fomentadores do Principado catalán como xa fica analizado en liñas anteriores. Entre 1810-20 daríase a terceira pero xa en menor cuantía que as anteriores, sen relevancia para Arousa. Para 1830 confirmase o que afirma Carmona Badía relativo a que xa non habería novos aportes mediterráneos en orde a unha industria téxtil catalá que se asenta con forza e que absorbe a tódolos factores dispoñibles. Ó final temos constancia da presenza de 106 centros fabrís dos 307 con que contaría a CATGALICIA ós que lle hai que engadir os 20 do Cantábrico anotados por Leal Bóveda, o que ven a supoñer un 32,41 %, cantidade considerable que situaría a nosa



A destrución do patrimonio e dos píos no Cabo, Vilanova / Chema Leal

Ría como centro neurálxico do salgado de sardiña no período considerado.

Se acudimos ó estudo dos apelidos temos moitos relevantes que aínda hoxe perduran nos padróns locais ou no imaxinario popular, ben sabido que algúns deles erguen a súas instalacións de transformación do peixe en máis dun lugar, véxase os Goday, Mascato, Llauger, etc. Sirvan estas liñas como un pequeno adianto do que haberá de ser un estudo máis pormenorizado.

En Vilanova, 16 de abril de 2018.

CADRO Nº 1: Número de cataláns instalados en Arousa (1760-1830)

Concellos/ Anos	Viln	Illa	Vilax	Vilag	Cambad	Grove	Caram	Riv	Ría	Totais
1760	4	2	4		3	4	1	1		19
1770										
1780	1	1	13	8	1	1	3	1	24	53
1790										
1800	1		2				2		1	6
1810	3	3	7	2	1	1			2	19
1820	9		1							10
1830										
Totais	18	6	27	10	5	6	6	2	27	106

FONTE: Elaboración propia a partir dos datos da CATGALICIA. 1760-1832. ALONSO ÁLVAREZ (1996). AHPP: Protocolos. Legs. 241, 286, 287, 288, 290, 307, 315, 316, 327, 328, 339, 357, 465, 500, 502, 503, 513, 525, 528, 529, 530, 531 532, 533, 568, 574, 575, 576 580. MELJIDE PARDO (1973). ACNC: Protocolos. Legs. 1760, 1761, 1872, 1878, 1879, 1881, 1882, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890. LEAL BÓVEDA (2017).



CADRO N° 2: NOMES DOS FOMENTADORES POR NÚCLEOS (1760-1830)

Concello/ Ano	Viln	Illa	Vilax	Vilag	Cambad	Grove	Caram	Riv	Ría
1760	Miquel Curt, Félix Font, Manuel Goday I Roura, Jaume Molins; Pasols	Felip Font, Francesc Rovira I Martorell	Joan Fabregas, Pasols, Francesc Vila, Bernardo Mascato		Manuel Goday I Roura, Pla, Bernardo Mascato	Jaume Domenech, Félix Font, Manuel Goday I Roura, Bernardo Mascato	Jaume Molins	Jaume Molins	
1770									Antoni Soler; Jaume Bargés, Agustí Ferrer, Josep Ferrer, Nicolás Ferrer, Grau Ferrer, Joan Gelabert, Josep Ninell, Josep Tapias, Venancio Tapias, Josep Buhigas, Antoni Casas, Carles Haz, Esteve e Josep Norat, Pere Olivet, Francesc Regas, Salvador Castanyer, Salvador Dorea, Pau Haz, Josep Fontanals, Francesc Llunas, Pau Rafecas, Agustí Sabria,
1780	Joan Cardona, Antoni Barges	Antoni Barges	Jaume Bosch, Jaume Comas, Tomás Martí, Joan Murtra, Francesc Prats, Peregrí Riba, Francesc Pou, Antonio e Francesc Sabria, Manuel Roquete	Francesc Castella, Marc Llorens, Peregrí Riba, Francesc Pou, Antonio e Francesc Sabria, Joan Curt, Joan Miser	Joan Miser	Joan Ferrer	Miquel Soler	Francesc Alsina, Antoni Crusat, Miquel Soler	
1790									Agustí Sabria,
1800	Josep Roig		Tomás Ricart						Joan Martí y Lloret
1810	Manuel Goday y Cía, Salvador Buhigas y Cía, Josaquím Llorens	Llué Colomer, Joan Barges I Rubira, Joan Jover	Salvador Buhigas y Cía, Félix Jover, Ventura Pou, Bori Arnaú y Cía, Fidel Curt y Roig, Ventura Pou y Hermanos, Pere Bori, Salvador Martorell y Cía, Pau Jover	Ventura Pou, Ventura Pou y Hermanos	Carreo Antoni	Salvador Buhigas y Cía	Francesc Ferrer y Hermanos, Pere Ferrer, Josep Romani		Grau Font
1820	Joan Goday, Francesc Llauger, Mauro Sobor, Antoni Cardalda, Salvador Rosell, Joan Robira, Salvador Sabater, Josep Oliver								Ventura Pijoan,
1830									

FONTE: Elaboración propia a partir dos datos da CAIGALICIA, 1760-1832. ALONSO ÁLVAREZ (1996). AHPF: Protocolos. Legs.: 241, 286, 287, 288, 290, 307, 315, 316, 327, 328, 339, 357, 465, 500, 502, 503, 513, 525, 528, 529, 530, 531 532, 533, 568, 574, 575, 576 580. MEIJIJE PARDO (1973)

REFERENCIAS:

-ALONSO ÁLVAREZ (1996): "Emigrantes catalanes en Galicia, 1760-1832", en PÉREZ PICAZO, T., SEGURA MAS, A. & LLORENÇ FERRER, A. (coords): *Els catalans a Espanya, 1760-1914*, Universitat de Barcelona / Generalitat de Catalunya.

-LEAL BÓVEDA, José M^o (2017): "Introdución e comentario á "Vista do porto de Vilanova" de Mariano Sánchez", *Cuadrante*, Vilanova de Arousa, núm. 35, 2017, pp. 142-152.

-MEIJIJE PARDO, Antonio (1973). "Negociantes catalanes y sus fábricas de salazón en la ría de Arosa (1780-1830), relatorio para o *Primer Coloquio de Historia Económica*, Barcelona.



OS RÍOS GALEGOS E A DIVISIÓN PROVINCIAL: AS PROPOSTAS DOS GOBERNOS DE XOSÉ I

Prudencio Viveiro Mogo

Historicamente os leitos fluviais foron un elemento idóneo para servir de fronteira, ben entre países, ben nas divisións interiores. Seguindo o modelo da Administración napoleónica, os ríos resultaron tamén útiles como denominación dos novos departamentos da monarquía centralizada. Tamén en España, durante o efémero goberno de Xosé I, se vai tentar levar adiante unha división en departamentos que se miraba no espello francés.

A crise acontecida en 1808 coa invasión das tropas napoleónicas alterou notabelmente a vida de Galiza. Dende o punto de vista administrativo, a relativa autonomía da que gozou a periferia durante o Antigo Réxime vai ser substituída por unha tentativa firme de centralización. En efecto, tanto os programas de goberno dos liberais españois, como os executivos do rei Xosé I, van tentar someter os territorios a un efectivo control. Dende un comezo se advertiu que, na

procura do ideal centralizador, a diversidade existente na división territorial tiña que ser modificada por unha nova división máis racional, quen de dar acubillo ás autoridades nomeadas dende o goberno central¹.

Ao falar da proposta afrancesada de división provincial convén tamén mencionar o alto funcionario que se ía situar á fronte das novas provincias: referímonos por suposto ao prefecto, unha copia máis do modelo francés, de aí que en moitas ocasións estas provincias sexan denominadas tamén prefecturas. Os grandes departamentos foron fragmentados en subprefecturas, onde tamén había un subprefecto. Finalmente, os municipios, cos alcaldes á súa fronte, culminaban a proposta desta nova Administración local centralista². A título de anécdota debemos mencionar que un dos moitos afrancesados que en 1810 ocuparon subprefecturas, concretamente en Almería, foi Javier de Burgos (1778-1849), que en 1833 sería o ministro que

1 LÓPEZ TABAR, Juan: *Los famosos traidores. Los afrancesados durante la crisis del Antiguo Régimen (1808-1833)*, Madrid: Biblioteca Nueva, 2001, p. 49.

2 Para os prefectos e para a influencia da Administración francesa en España pódense consultar os seguintes estudos: CHAPMAN, Brian: *Los prefectos y la Francia provincial*, Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1959. GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo: *Revolución Francesa y Administración contemporánea*, Madrid: Taurus, 1972.



asinaría o decreto de división provincial que aínda perdura nos nosos días³.

A nova administración xosefina deseñou unha nova división provincial dende o primeiro momento. Xa na Asemblea de Baiona, onde se elaborou a arquitectura institucional do novo réxime, se viu a necesidade dunha reforma territorial, cuxo obxectivo básico sería o esmorecemento dos particularismos periféricos e o centralismo. Nesta liña comezaron a traballar en 1808 dous sobranceiros afrancesados: Juan Antonio Llorente (1756-1823) e Francisco Amorós (1770-1848). O proxecto de Llorente baseábase na equiparación entre a división eclesiástica e a civil, creando deste xeito 15 grandes prefecturas (e arcebispados), que á súa vez se subdividirían en 65 subprefecturas (e bispados).

Non obstante, maior importancia tivo o proxecto elaborado por Amorós, que en 1808 dividía España en 38 departamentos. Nesta división Galiza ficaba partida en catro prefecturas: Santiago, Ourense, Lugo e Tui. Velaquí o antecedente máis antigo da división de Galiza en catro entidades. Neste proxecto, como en xeral en todos os promovidos pola Administración napoleónica, pretendíase a eliminación das diferenzas étnicas entre os territorios, sendo así máis doado o control político. Debemos de mencionar que o modelo de Francisco Amorós non tivo unha aplicación inmediata, mais si serviu de precedente para a importante división que o goberno de Xosé I tentou en 1810.

En efecto, en abril dese ano, por medio do proxecto elaborado polo matemático José de Lanz (1764-1839), España quedou dividida en 38 departamentos. Cómpre sinalar que a característica máis importante desta división foi a fascinación de Lanz polos límites fluviais, que non só separaban os departamentos entre si, senón que mesmo lles daban nome. En base a esta última característica, o modelo proposto por Lanz

sería o máis contrario aos reinos históricos de todos cantos se propuxeron na primeira metade do século XIX⁴. A inmensa maioría das prefecturas españolas levaban nomes de ríos, agás algunhas da costa que eran nomeadas mediante outro accidente xeográfico: os cabos.

E como quedaba configurada Galiza nesa proposta de división departamental? O territorio galego fragmentábase en catro prefecturas, ao tempo que cada unha delas sería dividida en tres subprefecturas. Seguindo o ideario de Lanz, cada unha destas prefecturas tería unha denominación fluvial. Atopabamos, en primeiro lugar, a prefectura do Tambre, con capital na Coruña, que estaría dividida nas subprefecturas de Compostela, Corcubión e A Coruña. En segundo lugar, a prefectura do Miño Alto, con capital en Lugo e coas seguintes subprefecturas: Viveiro, Mondoñedo e Lugo. Cómpre sinalar unha característica desta prefectura: a fronteira co inmediato departamento do Cabo de Peñas (Oviedo) non se establecía no río Eo, senón no río Navia. En terceiro lugar, a prefectura do Sil, con capital en Ourense e coas subprefecturas de Monforte, Monterrei e Ourense. Finalmente, en cuarto lugar, a prefectura do Miño Baixo, con capital en Vigo e coas subprefecturas de Tui, Pontevedra e Vigo⁵. O curso do río Ulla facía de fronteira entre a prefectura do Tambre e a do Baixo Miño.

A división en departamentos que acabamos de comentar practicamente non se chegou a implantar, quedando só sobre o papel. As dificultades ocasionadas pola guerra facían moi difícil que os gobernos de Xosé I puidesen imporse na periferia, onde eran abertamente contestados. Ora ben, si podemos concederlle a esta división o carácter de antecedente destacado da que sería finalmente imposta polos liberais españois, que fragmentaría Galiza en catro provincias. Así, se prescindimos da denominación fluvial das prefecturas e observamos as capitais (A Coruña, Lugo, Ourense e Vigo⁶) advertimos a que no futuro será a división provincial.

3 Javier de Burgos é sinalado como o principal responsábel da división provincial aínda vixente hoxe en España. Non obstante, cómpre afirmar que esta división foi establecida pouco tempo despois de chegar Burgos ao Ministerio de Fomento. As orixes da devandita división debemos procuralas nas anteriores épocas de vixencia da Constitución de 1812, sobre todo na división provincial fixada en xaneiro de 1822. Verbo da figura de Javier de Burgos pódese consultar GAY ARMENTEROS, Juan Cristóbal: *Política y administración en Javier de Burgos*, Granada: CEMCI, 1993.

4 BURGUEÑO, Jesús: *Geografía política de la España constitucional. La división provincial*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1996, p. 74.

5 GONZÁLEZ LÓPEZ, Emilio: *Entre el Antiguo y el Nuevo Régimen, absolutistas y liberales: el reinado de Fernando VII en Galicia*, Sada: Edicións do Castro, 1981, p. 322.

6 Curiosamente, A Coruña, Lugo, Ourense e Vigo foron as provincias creadas polas Cortes en xaneiro de 1822, antecedente inmediato da división decretada por Javier de Burgos en 1833, aínda que finalmente Pontevedra conseguiu imporse a Vigo na división final, ao contar con máis apoios en Madrid.



BURGUEÑO, Jesús: *Geografía política de la España constitucional. La división provincial*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1996.

Para saber máis:

- CALERO AMOR, Antonio María: *La división provincial de 1833. Bases y antecedentes*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1987.
- BURGUEÑO, Jesús: *Geografía política de la España constitucional. La división provincial*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1996.
- CHAPMAN, Brian: *Los prefectos y la Francia provincial*, Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1959.
- GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo: *Revolución Francesa y Administración contemporánea*, Madrid: Taurus, 1972.
- GAY ARMENTEROS, Juan Cristóbal: *Política y Administración en Javier de Burgos*, Granada: CEMCI, 1993.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, Emilio: *Entre el Antiguo y el Nuevo Régimen, absolutistas y liberales: el reinado de Fernando VII en Galicia*, Sada: Edición do Castro, 1981.
- LÓPEZ TABAR, Juan: *Los famosos traidores. Los afrancesados durante la crisis del Antiguo Régimen (1808-1833)*, Madrid: Biblioteca Nueva, 2001.
- MÍGUEZ MACHO, Luís / CARBALLEIRA RIVERA, María Teresa: *A provincia a través da Historia*, Santiago de Compostela: EGAP, 1997.
- VIVEIRO MOGO, Prudencio: "A xénese da provincia de Lugo (1812-1833): Estado liberal e división provincial", en *Lvcensia*, nº 23, 2001, p. 213-230.



O PATACHE JOAQUÍN VIETA RUMBO A MUROS



Lino J. Pazos

Soamente os pobos que conservan o seu Patrimonio (neste caso, marítimo) son capaces de mirar cara ao futuro sen esquecerse do seu pasado.

Unha vez arranxado o barco, pintada a obra morta de azul e aparelado de patache (aínda que sen trapo), a asociación Joaquín Vieta acepta o reto de participar no IX Encontro de Embarcacións Tradicionais que se celebraría en Muros o 9 de xullo de 2009...

Non fora sinxelo chegar ata aquí, o barco, que nos fora cedido pola familia Albores (á que seguimos agradecendo as facilidades dadas), estaba arrumbado despois de deixar de ser utilizado como barco bateeiro (auxiliar de bateas), cunha fenda na banda de babor e completamente abandonado á súa sorte.

Os traballos levaron varios anos, entre o papelorio e as obras propiamente ditas, pero xa estábamos preparados.

A mañanciña do día 9 fomos chegando ao porto os escollidos para a travesía; o barco non saíra ao mar dende facía meses e non sabíamos como ía reaccionar.

O peirao do Freixo recibíunos festeiro, alí estábamos Manolo "Sementeira", Luís "Cascallar", Juan Hermo, Juancho López, José Ramón Andrade, Manolo Castro, Enrique Lado, Xosé "Terri", Manolo Caamaño, Ramón "Madero", Xan Creo (contramestre), Cándido e un mecánico do estaleiro que montara o motor, por se fora o caso!

Os 200 cabalos do Cummins ruxiron como feras engaioladas e o barco crepitou de "quilla á perilla"; todos aos seus postos, o ambiente era festivo; atrás pouca, avante...e, tras, os parafusos que unen o eixo co motor saltan polos aires e o barco queda sen goberno, sendo empuxados sobre un dos bateeiros que están acodados ao peirao; antes de poder solucionar o problema o botalón arráncalle a "viseira" a un dos bateeiros... primeiro susto.

Unha vez solucionado o problema o Vieta queda á deriva, sen máquina, co perigo de irse sobre as pedras, momento en que entra en acción o Baldivieso, que, ao mando de Ramón Lago, consegue abarloado a nós e conducirnos a unha boia onde solucionar o problema.

A avaría queda arranxada e despois de comprobar o estado de ánimo da tripulación, e de botar unhas cantigas, o barco enfilou a ría dirixíndose a Muros con máis de tres horas de atraso; a bordo reinaba a tranquilidade sabendo que na roda tíñamos a Cándido que demostrou a súa profesionalidade nos inquietantes momentos que atravesamos cando o patache quedara á deriva. O barco parte raudo cara a Muros onde xa nos esperan, pois recordar que o Joaquín Vieta naceu da man do empresario conserveiro do mesmo nome e veciño do pobo que logrou dar acubillo aos náufragos do Cardenal Cisneros alá polo 1906, o que lle valeu á vila o recoñecemento de "Muy Noble, muy Leal y muy Humanitaria".



A arribada foi apoteósica. Enrique, en pé sobre o castelo de proa, atacaba coa gaita o Himno Galego mentres “Terri” botaba foguetes na popa, que eran contestados dende terra... A escena acompañará aos tripulantes mentres vivamos...

No peirao esperábanos as familias e os amigos que non dubidaron en unirse á festa; a bordo, a exposición fotográfica da recuperación do Vieta foi visitada por innumerables persoas que foron convidadas a un grollo de ribeiro na popa do patache, cousa que todos agradeceron. Cea de confraternidade, cantigas, cafés, cafés, cafés, e a durmir; xunto con Xan atévome a facelo no barco, sobre o chan da adega, aínda que as gaiivotas impediron gozar do sono a partir das cinco da mañanciña.

Ás seis do día 9, balbordo, pesqueiros que saen ó mar, coches no peirao... en pé!, e comeza o arranxo do barco. Ó pouco aparece o groso da tripulación e os primeiros visitantes, quedando amarrados á bita todo o día. Cambia a garda de noite e amañece o día 10 co ceo aceirado e choiva intermitente. Ás 17,00 saímos ó mar rumbo a Portosín acompañando á flota tradicional, retornando ó porto ás 20,30, atracando ó peirao de costado, ó pé da bomba de Repsol.

A nosa contribución ao IX Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia celebrado no inconmensurable marco da asoportalada vila de Muros, ademais da presenza dun dos barcos emblemáticos da flota clásica española, constou tamén dunha exposición de fotografías da reconstrución do Vieta e da proxección dun vídeo realizado por Odavide. Pero o “culmen” foi, en todo caso, a actuación das Voces do Vieta. Ás 20,30, con media hora de atraso, e como se anunciara, comezan a cantar os tripulantes a bordo do barco (estrenando uniforme azul mariño con gorra de viseira), ante un numeroso público que aplaudiu entusiasmado cada unha das habaneiras (as letras traducidas ao galego) que interpretamos, dirixidos, como sempre, por Fernando Lago (que en paz descansa), acompañados ao acordeón polo mestre Mero.

Grandes aplausos ao finalizar a actuación e peticións de, outra, outra... que nos animan a entoar como despedida Saíu de Xamaica; as loas non se fixeron esperar e parte do numeroso público que abarrotaba o peirao abordou o barco, compartindo coa tripulación uns viños, empanadas, etc. Cunha cea de confraterni-



O *Joaquín Vieta* a vista de paxaro

dade, na carpa da organización do evento, pechamos un día verdadeiramente inesquecible.

E quedaba o retorno, o domingo día 12, pola tardiña, con moita máis tripulación e pasaxe, partimos, á roda



Cándido á roda, Manolo Castro, “Sementeira” e “Madero”, atentos á navegación





Ramón "Madero", para ó cabo dunhas millas ceder o posto a Xan Creo, que seguiu a estela do Atlante Dous de Juan López, que nos precedía debido á carencia de sonda no noso barco; durante a travesía, nalgúns momentos pechada de néboa, avistamos a un cuarto de milla media ducia de rebuldeiros golfiños, que nos escoltaron durante un tempo para ledicia de pasaxeiros e tripulantes.

Circunnavegamos a costa recoñecendo entre a brétema a illa de Santa Catalina, polo muíño de vento que se alza en terra, e a perigosa restinga das Borneiras abríndonos para darlle o requirido respecto, poñendo rumbo a Esteiro, onde recalamos co fin de render sentido homenaxe ao mestre e amigo Xosé Agrelo Hermo, autor, entre outras moitas obras, do libro *Derrota e singraduras do Joaquín Vieta*, publicado en 2005; no peirao, a viúva coa súa familia e un numeroso grupo de amigos axitaban as mans. O Vieta caeu a estribor (governaba Xan) facendo soar o tifón (cedido por Julio Caamaño) mentres Manolo Caamaño lía con voz emocionada parágrafos dunha das obras do escritor desaparecido.

Despois desta sinxela cerimonia partimos cara ao Freixo, atracando no peirao con manobra algo confu-



O *Joaquín Vieta* en Combarro, verán de 2017 / Xan Muras

sa, pero efectiva, poñendo en evidencia a necesidade de máis horas de navegación neste tipo de barcos, no que o botaló chega a porto moito antes ca nós.

Lino J. Pazos
(diario dun mariñeiro do *Joaquín Vieta*)
Abril 2018



As Voces do Vieta no peirao de Muros



UN CORSARIO DE 1811



Bernardo Máiz Vázquez

*Non seredes mariñeiros
si temedes hoxe ó mar;
unha forza en cada verga,
na cintura un bon puñal,
no temón un brazo forte
i a bogar, bogar, bogar ...*

(“En corso”, M. Curros Enríquez, 1898)

Baiona de Iparralde, Ondarribia, Saint Malo, Nantes, Dunkerque, Ostende, Palma, Eivissa, Alacant ..., gábanse de que nos séculos XVI, XVII, XVIII foron portos corsarios e de que o seu crecemento económico moito debe ás mercadorías e investimentos derivados desa actividade. Hai nesas vilas rúas e prazas que levan os nomes de armadores e capitáns corsarios, placas e estatuas súas ... Non sucede tal na Galiza, mais os galegos temos moitos e senlleiros corsarios entre os nosos devanceiros, estudo este, o do corso galego, no que ando enguedellado.

Os corsarios

Pirata e corsario son oficios diferentes, aínda que partillan elementos comúns: o lugar de traballo (mar), as ferramentas (barcos), a técnica (asalto a man armada) e, seguramente, mentalidades e outros aspectos que entran na competencia dos narradores, cousa que eu non son e ben quixera. E, si, como os piratas, algúns corsarios tiñan un parche nun ollo e unha pata de pau.

Un corsario é un civil que, seguindo unha estrita regulamentación e con autorización do seu goberno, fai unha guerra de guerrillas contra buques inimigos cando hai guerra declarada entre estados. Estratexicamente, o corso ten un carácter complementario á guerra de escuadras, da guerra regular.

Os corsarios viñan ser, pois, forzas paramilitares que refugaban case sempre dun combate desigual con unidades navais máis potentes, dedicándose fundamentalmente a capturar, o máis intactos posible para non minguar o seu valor, buques de estados inimigos do propio, “presas” que conducían a porto amigo onde, unha vez separada a parte que correspondía ao goberno, obtiñan beneficios coa venda dos produtos que transportaban eses barcos capturados, o seu armamento e, ás veces, a propia nave. O labor principal dos corsarios era perxudicar o comercio do inimigo e traer a terra mercadorías que arrebataban aos navíos adversarios, favorecendo dese xeito o comercio propio.

Regulamentos do corso

As actividades corsarias estaban moi regulamentadas polo estado mediante as denominadas Ordenanzas.

Hai Ordenanzas dos reis de Galiza, León e Castela no século XIII, no XIV, no XV, no XVI. As Ordenanzas de Felipe IV no 1621 rexeron cen anos e, despois, os monarcas Borbóns emitiron outras, moi precisas, no





Mugardos por Pérez Villaamil. Pulpeiro e Faluchos. 1849. Museo de Belas Artes da Coruña

1718, 1739, 1779, 1794 e 1801, estas últimas en vigor cando botaron o barco corsario que nos ocupa. O curso foi definitivamente prohibido en 1907.

Para desenvolver legalmente a súa actividade o corsario precisaba unha “*patente de corso*” segundo o sinalado nas Ordenanzas, un documento que non era para actuar como quixese, senón que na “*patente*” o rei daba autorización para atacar embarcacións e mesmo territorios inimigos a un barco, un armador ou un capitán durante só unha campaña, un período máis longo ou mentres houbera guerra; quen non tivese patente legal era considerado un pirata.

Tamén precisaban moi polo miúdo esas Ordenanzas a fianza monetaria que o armador debía depositar ou os avais que debía presentar para obter a patente, contra quen podía actuar e onde, a provisión de armamento, a necesidade de que os buques capturados fosen declarados “*buena presa*” (lexítima) para obter beneficio, que partes do botín correspondían á facenda pública, cales ao armador, cales aos tripulantes, tamén as indemnizacións a pagar e as sancións a sufrir se a captura era declarada “*mala presa*”, etcétera.

Ferrolterra náutica

A transformación demográfica, económica e social de Ferrolterra veu da elección en 1726 das ribeiras d’A Graña para un arsenal do Rei. Ese cambio foi especialmente grande de 1750 en diante, cando Ferrol xa era capital do Departamento Marítimo do Norte e iniciaran as obras para a construción dun gran estaleiro, un Arsenal e unha cidade, elementos atractivos

que aportaron a esa terra modernidade e cosmopolitismo. Instalábanse na racional “Nueva Población” de Ferrol oficiais da armada e técnicos españois, franceses, irlandeses e ingleses, achegábanse aos estaleiros mestres veleiros, de forxa e calafates, canteiros do sur de Galiza e carpinteiros de ribeira vascos. Construían buques para a Armada Real, arribaban case a cotío embarcacións de cabotaxe e navíos mercantes de portos cantábricos, andaluces, levantinos, das colonias americanas, con outros daneses, suecos, rusos, norteamericanos, holandeses..., que transportaban persoas e mercadorías varias: madeira, liño, carbón, ferro, viño, coiros, cereais,... Semellantes instalacións portuarias converteron Ferrol na cidade máis poboada de Galiza e no porto galego con maior tráfico naval, e por Ferrol entrou en Galiza a primeira onda da penetración económica “catalana”, mellor levantina.

O Mugardos “catalán”

A fluencia e alza demográfica ferrolá que vimos de expor afectaba, loxicamente, a toda a ría e nomeadamente á vila de Mugardos: en 1750 esta vila tiña 140 veciños cabezas de familia, que en 1790 eran 400, entre eles unha destacada proporción de orixe catalá, valenciana, baleárica e, mesmo, do reino de Nápoles, establecidos algúns como salazoneiros, exportadores de sardiña salgada e importadores comerciais, representantes de inversores mediterráneos ou “fomentadores” por interese propio, todos introdutores de métodos produtivos capitalistas, de novos aparellos e barcos mediterráneos como o falucho. Porén, os máis deles eran patróns e pescadores.

Uns foron marchando de Mugardos, outras familias extinguíronse, mais hoxe perduran na vila moitos apelidos levantinos, algúns transformados: Badía, Bujóns, Caparrós, Carreras, Carreró, Domenech, Fábregas, Ferrer, Gelpi, Isern, Mille, Moré, Ortoll, Plana, Roldós, Troche, Vadell, Vidal... Varios, asociados con podentes nativos (Barrera, Camiño, Carril, Cartelle, Do Val, Galego, Lago, Leite, Mariño, Pazo, Plana, Prieto, Toimil ...), conformaban unha elite local ás veces enfrontada, grupo este que no 1802 iniciou un preito contra os frades do Mosteiro de Santa Catarina de Montefaro por mor de gañar a independencia, unha liberdade municipal conseguida ao fin o 1 de abril de 1805, pasando Mugardos a ser vila de reguengo, ou sexa, só dependente da coroa. Naqueles intres o concello de Mugardos ocupaba só a vila e parroquia de



San Xiao, un territorio de apenas tres quilómetros cadrados.

Un deses burgueses orixinarios de Levante foi Joseph Vadell, armador de barcos de pesca e fábricas de salgazón, máximo exportador mugardés de sardiña salgada en 1801, 1802, 1803, 1804, ..., asociado en Ferrol con Antonio Cortiñas e na Coruña con Pedro Vera, era comerciante de viños e sal, propietario de fincas e casas en Mugardos, Ferrol e Coruña, e construtor en 1811 dun falucho para o curso contra os franceses.

Os faluchos

Coas súas características mediterráneas os faluchos foron introducidos en Galiza polos “fomentadores” levantinos na segunda metade do século XVIII, inicialmente para a pesca con xábega e despois con palangres e outras artes, precisando Sáñez Reguart no 1793 que como falucho “... en algunos parages de Galicia denotan el barco, que comunmente en Levante desde tiempo inmemorial se entiende por llaut o llaud”. Entre esas paraxes da cita os principais foron Bouzas e Mugardos. Porén, ademais dos importantes aportes tecnolóxicos dos estaleiros do Rei, para entender mellor a tipoloxía das embarcacións tradi-

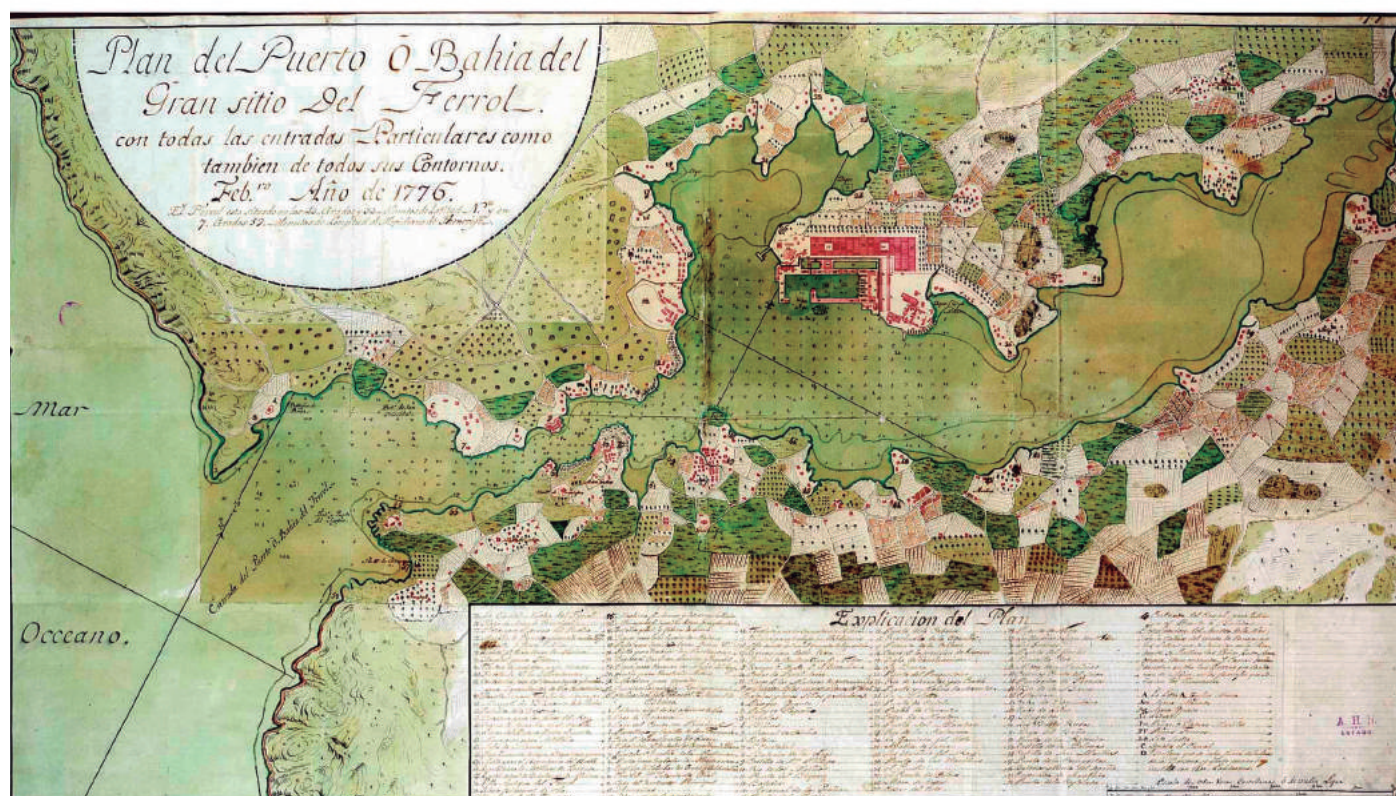
cionais de Ferrolterra temos documentada a compra no século XVIII para esas augas de cascos construídos en carpinterías de ribeira cantábricas, mais ese estudo queda para outra ocasión.

As medidas desta embarcación que nos ocupa oscilaban entre os 10-12 metros de eslora, 3-4 metros de manga, 1’50-2 metros de puntal en proa, mastro de 8-9 metros, case ao medio da eslora e deitado cara a proa, verga de 13-14 metros e temón, destacando a súa “inmensa vela latina”.

Unha inscrición de 1916 na antiga Comandancia de Mariña de Ferrol recolle un falucho de 11 metros de eslora, 3’25 metros de manga, 1’50 de puntal que podería ser o *Uracha*, ata o ano 1934 no transporte de pasaxeiros entre Mugardos e Ferrol, seguramente o último falucho mugardés.

A “francesada” en Galiza

A guerra contra os franceses napoleónicos comezou en Madrid en maio do 1808, nos días seguintes en moitos outros lugares de España, mais non en Galiza, pola sinxela razón de que neste país non había tropas francesas, que non chegaron ata o 1 de xaneiro do 1909, entrando por Pedrafita e O Padornelo per-



Ría de Ferrol. 1776





seguinto un exército inglés en retirada, que, dividido, deu embarcado cara a Gran Bretaña en Coruña e Vigo. Capitulou Coruña diante do mariscal Soult o 19 de xaneiro, o día 21 os franceses chegaron ás portas de Ferrol, e, para completar o cerco, o 25 entraba en Mugardos unha potente columna militar francesa, rendéndose Ferrolterra o día 26. En quince días as tropas francesas ocuparan as cidades galegas todas e barcos da mariña napoleónica percorrían a costa galega.

Ese exército de ocupación, acosado polos guerrilleiros galegos, abandonou Ferrolterra o 21 de xuño e Galiza o día 30 dese mesmo mes. O invencible exército napoleónico foi derrotado, apenas durou seis meses en Galiza, mais a guerra seguiu ata 1814 noutros lugares da Península e no mar.

A flota sutil con Díaz Porlier no Cantábrico contra os franceses (1810-1812)

A “flota sutil” ou lixeira era aquela formada por unidades menores: lanchas canoneiras, bombardas, brulotes, místicos, faluchos, pataches, trincados...

Entre 1810-1812 o brigadier Juan Díaz Porlier, antigo oficial naval, armou en Galiza semellante flota con apoio inglés, algunha embarcación supervivente da Armada Real española e un cento de “militarizadas” embarcacións de pesca e cabotaxe, que actuaban en curso de Fisterra cara ao Norte e o Leste, chegando ata Ondarribia. Esa flota, dirixida por Díaz Porlier a bordo da fragata británica “Aretusa”, participou en combates navais no Cantábrico, na toma de Santander aos franceses en agosto do 1811 e no desembarco de tropas en Tazones (Asturias) en decembro do 1811. Asemade, algunhas embarcacións corsarias fixeron guerra náutica pola súa conta contra barcos franceses.

O falucho corsario “Tigre” e un final

O 27 de maio do ano 1811, diante do “*Escribano principal de Marina en este Departamento (Ferrol) y testigos pareció presente D. Joseph Vadell vecino y del comercio de la Villa y Puerto de Mugardos e dijo: Que con motivo de estar construyendo de su cuenta en dicha Villa y Puerto de Mugardos el falucho corsario nombrado El Tigre de 50 toneladas para armar en guerra contra el enemigo y usurpador francés de la Corona española, concurrió en los veinte y cinco días*

de abril último con instancia solicitando que para dicho armamento se le facilitase de estos Arsenales con arreglo a la Real Ordenanza de Corso los pertrechos y municiones comprendidas en la relación (...) y que avala su socio D. Antonio Cortiñas con las tarifas de la Ordenanza:

<i>Tres cañones del calibre de a doce....</i>	<i>1620 reales</i>
<i>Cincuenta y cinco balas de idem</i>	<i>1072 reales</i>
<i>Tres carronadas del calibre de a diez....</i>	<i>1883 reales</i>
<i>Ciento cincuenta balas de idem...</i>	<i>769 reales”</i>

Concedida patente de corso e unha vez artillado, “O Tigre”, con 20-25 tripulantes, fusís, pistolas e sables de abordaxe, navegou polo Cantábrico e participou no citado desembarco en Tazones; actuando en corso, tomou en 1812 canto menos unha presa que conduciu a Ferrol. Semella que, sen artillería, pasou en 1813 ás faenas de pesca como embarcación principal nunha gran xábega e nada máis sei del.

Con posterioridade, o armador, comerciante e “*inversor en bienes raíces*” Joseph Vadell, casado en Coruña con María Lois, sería alcalde constitucional de Mugardos en 1813. Pola súa banda, o xeneral Juan Díaz Porlier dirixiría en setembro de 1815 un levantamento liberal en Coruña e Ferrol contra o absolutismo de Fernando VII. Capturado por unha traición, sería executado publicamente en Coruña o 23 de outubro dese ano.

Fontes

-González de Barthèlemy, R.: *Juan Díaz Porlier*. Univ. de Santiago de Compostela, 1995.

-Máiz Vázquez, Bernardo: *As embarcacións tradicionais do Arco Ártabro a Ribadeo*, Embora, 2009.

-Máiz Vázquez, Bernardo: *O Seixo, na Outra Banda da banda de Ferrol*, Embora, 2015.

-Máiz Vázquez, Bernardo: *Corsarios galegos, donos do mar* (en elaboración).

-Mejjide Pardo, Antonio: “La penetración económica catalana en el puerto gallego de Mugardos (1760-1830)”, *Revista d’Historia Moderna*, nº 4, Universitat de Barcelona, 1984.

-*Protocolos de Escribanía de la Real Armada*, Archivo Naval de Ferrol, 1809-1815.



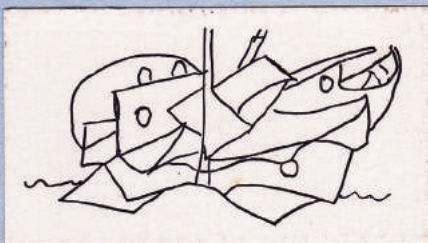


ABRIDE A FIESTRA. XOHANA TORRES.

Anxo Angueira



Xohana Torres
TEMPO DE RÍA



ESPIRAL MAIOR
POESIA

Portada do poemario “Tempo de ría”, de Xohana Torres

Na recente remodelación da Casa de Rosalía, inaugurada o pasado 15 de xullo de 2017, sobre o cabeceiro da cama en que finou, figuran as palabras que lle dixo a nosa autora ás súas fillas momentos antes da morte: “Abride esa fiestra, que quero ver o mar”. Juan Naya e Fermín Bouza Brey testemuñan que dona Gala Murguía, na súa visita á Casa da Matanza en 1950, recordou o triste paso diante da comitiva, ávida de saber da vida de Rosalía naquel espazo a través dunha fonte de primeira e privilexiada man. Dona Gala, aquela muller xa velliña pero que o 15 de xullo de 1885 acababa de cumprir 14 anos, explicou cal era o cuarto de Rosalía e onde estaba a cama. E tamén confirmou o derradeiro desexo de súa nai:

“-Daquela non había estas árbores nin estes edificios. E que ben se vía a vela dos galeóns, subindo ata Cesures!”

Agora unha das paredes do cuarto intenta explicar sinteticamente o proceso vivido pola figura da nosa autora desde aquel triste día e que a converteu nun símbolo de Galicia. Desde a coroa enviada pola Lli-



ga de Catalunya, ó primeiro cartel do Día das Letras Galegas; desde a estatua da Alameda de Compostela, ó avión da Norwegian, pasando polo LP de Amancio Prada e as traducións ó ruso, ó inglés e ó xaponés. Non faltan tampouco as homenaxes feitas desde a poesía. Aí escollemos catro poetas: Curros Enríquez, García Lorca, Luís Pimentel e Xohana Torres, a única que o día da apertura aínda era viva, aínda que infelizmente non puido asistir á inauguración nin finalmente velos versos do seu poema “Rosalía”, publicado en *Do sulco* (1957), alí no cuarto, esculpidos ó pé da cama e mais da fiestra. Foi grande mágoa.

Por que Xohana Torres no cuarto de Rosalía? Pois porque Xohana Torres é o elo formidábel entre Rosalía de Castro e a poesía galega contemporánea, como unanimemente se reconece. E aínda así, hai algo máis, e digámolo xa: despois de Manuel Antonio e con Bernardino Graña, Xohana Torres é a gran poeta do mar. Xa desde ese inicial *Do sulco*, a pesar dos camiños polos que nos inclina o título. É un libro con moito

e diverso mar en varios poemas, pero talvez ningún coma no titulado “Rosalía”, que comeza así:

*Ti es pra min a barquiña que lembra
toda presenza de madeiras náufragas
que vive, infinda, unha traxedia líquida
de peiraos sen panos e sen peixes.
Sedenta como un mar
e no teu mar, afogada.*

O poema contén outras estrofas luminosas e vai repetindo no refrán, coma unha especie de salmodia, a poderosa presenza do mar vinculado a Rosalía:

*Ti es pra min a historia da meniña
que ía soñando praias
astra que deu marea a un ben triste mañán.
Sedenta como un mar
e no teu mar, afogada.*



Dornas en Padrón e un gaiteiro / Eduardo Rivo



O desexo do eu coma sede é un mar. O seu afogamento, o mar de Rosalía. Versos que nos lembran as “madeiras náufragas” da existencia, a traxedia social e política “de peiraos sen panos e sen peixes” e o alto mar da literatura rosaliana, que a autora sitúa próximo do mar maior de Mendiño, do mar da poesía universal.

Ó reflexionar sobre este tema, non debe ser ningunha casualidade observar como tamén o mar e Rosalía van xuntos nos restantes poemas de homenaxe que figuran no seu cuarto. E así o vemos moi clara e enfaticamente en Curros, no seu poema “A Rosalía” (1891):

*Do mar pola orela
mireina pasar,
na frente unha estrela,
no bico un cantar.*

E tamén en García Lorca, na súa “Canzón de cuna pra Rosalía de Castro, morta” (1935):

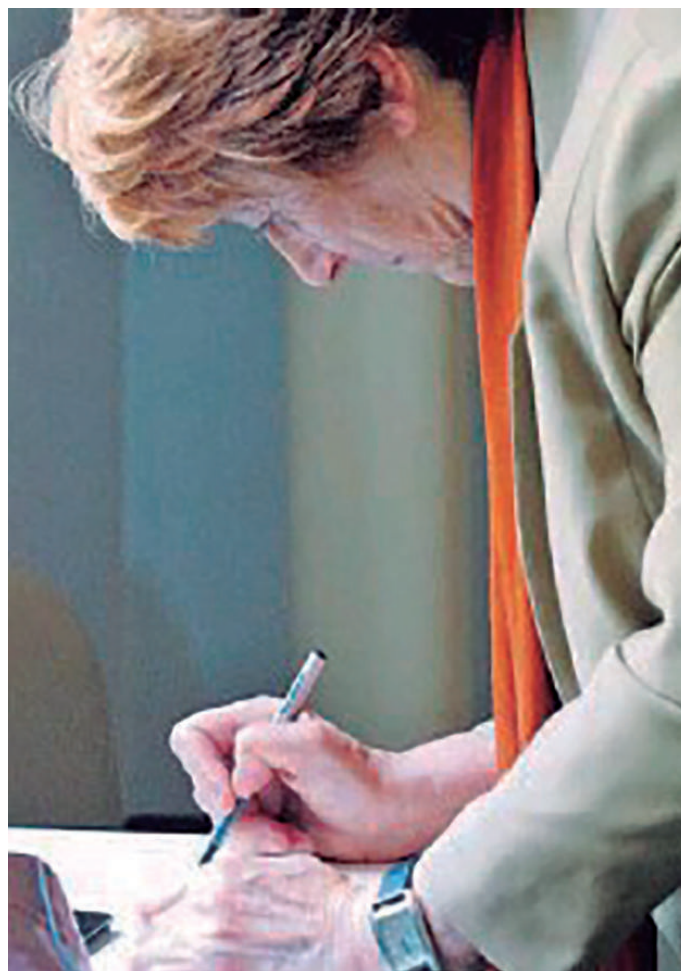
*Galicia deitada e queda
transida de tristes herbas.
Herbas que cobren teu leito
e a negra fonte dos teus cabelos.
Cabelos que van ao mar
onde as nubens teñen seu nidio pombal.*

E aínda Luís Pimentel, que di no seu “A Rosalía” (1952):

*Delantal de camposanto e campás antre mar e brétema;
barco negro e morto no camiño;
pómulos marelos deformes pola door.*

O mar e Rosalía. O mar e Xohana Torres, a poeta de *Estacións ao mar* (1980) e *Tempo de ría* (1992), a poeta que navegou e que puxo a poesía galega contemporánea, e especialmente ás mulleres escritoras, tamén a navegar.

Fíxoo especialmente con aqueles versos decisivos que ollaban, como fixera tamén Rosalía, sen agardar a Ulises, cara a Penélope:



Xohana Torres

*Existe a maxia e pode ser de todos.
¿A que tanto nobelo e tanta historia?
Eu tamén navegar.*

Non puido Xohana Torres ve-los seus versos no cuarto de Rosalía. Pero agora, cada vez que se abra a fiestra, verémo-lo seu mar.



Xohana Torres, flanqueada por Méndez Ferrín e Francisco Fernández Rei o día do seu ingreso na RAG / CRTVG

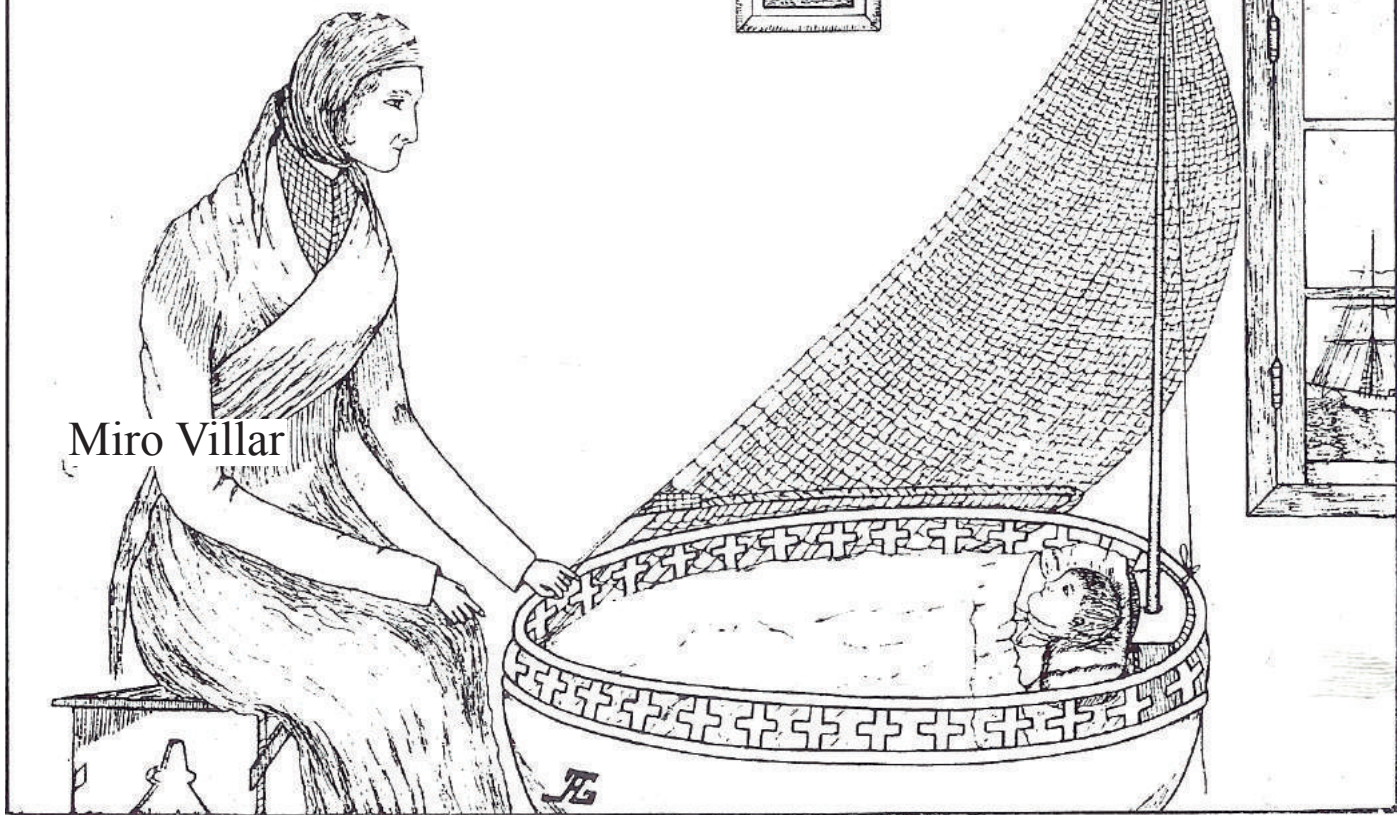




AS EMBARCACIÓNS NOS POEMAS DE ANTÓN ZAPATA GARCÍA



Miro Villar



Neste ano 2018, se a nao non naufraga, sairá do prelo o volume da nosa autoría *Dorna saudal. Poemas do mar e léxico mariñeiro de Antón Zapata García*. Neste estudo facemos unha detallada análise dos poemas descritivos do mar e da vida mariñeira que se inclúen no único libro de Antón Zapata García (Laxe, 1886 – Bos Aires, 1953), intitulado *A Roseira da Soidade* (1954, póstumo). O propio poeta realizou un agrupamento na segunda parte do poemario dunha serie de textos relacionados todos eles co mar que se xuntan baixo a epígrafe «Dorna saudal», iniciada precisamente cun poema co mesmo título *Dorna saudal* e que remata no texto final, nos que case todos os encabezamentos xa son ben evidentes do contido mariñeiro: *A renda do mar, O Faro, Porto peixeiro, A Costa da Morte, Armónicas furnas, Presentimento, Alando a traíña, Mar roleiro, A resposta das ondas, Trinca-do, O perdón das furnas, Mareas vivas, Meu padriño, Chuco da Dorna. Mariñeiro galego, Marisma, Redes no mar, Ao marchal-os barcos, Mariña de primavera, Mariña de vran, Mariña de outón, Mariña de inverno, Pedras de Besugueira, Boguina, Praias da Soidade, Algazos, Amante navío, Carrexando redes,*

O probe do mar, A Vila de Laxe, Gaivotas, Vento ir-mán, As arelas d-un trunfo e Acordeón galego. Malia existiren outras composicións que conteñen léxico e referencias do mar, certo é que existe esta unidade temática preconcebida que xunta trinta e catro poemas, fronte á maior heteroxeneidade do resto do libro.

No noso estudo e tendo en conta a clasificación que fai Alvar no *Léxico de los marineros peninsulares* [1985: 43-60] elaboramos un *Glosario do léxico mariñeiro*, no que non se definen as palabras de uso máis común mais si todas as demais e no que se ofrecen a maioría dos contextos de uso. Aos doce apartados sinalados por Alvar engadíronselle outros dous a maiores: o primeiro intitulado *Fraseoloxía mariñeira* e o segundo *Onomástica mariñeira*.

Pois ben, de todos eses apartados adiantamos en *Nova Ardentía* os termos unicamente referidos aos tipos de embarcacións que se citan na poesía de Antón Zapata García e o seu contexto de uso, agás nos casos de palabras reiteradas ou moi comúns. Velaquí a cala realizada:



Tipos de embarcacións

- Alquimán. Non atopamos esta palabra en ningún dicionario, mais polo contexto é sinónimo de paquete ou paquebote, ‘barco de transporte de mercadorías e viaxeiros’, *era un rexo paquete, un barudo alquimán / no que eu ía a Bós Aires sobre o lombo do Atrán. Cfr. infra «Alquimán».*
- Balandro. Embarcación de vela que se empregaba antigamente na pesca¹, *i-en Laxe teño un balandro.*
- Barca. Tan só aparece cando fala dun tipo de embarcación, *a mallorquina barca*, con certeza a tradicional barca mallorquina de vela latina, denominada *llaüt* en catalán, e, *ô médeo ô mar imenso, a mallorquina barca.*
- Barco; barcos. O uso máis sorprendente prodúcese neste verso: *E ollando aos negros barcos traspondo a Baleeira, / por todol-os galegos que migran, eu choréi*, nos que a cor da embarcación semella tratar de identificar a dor da emigración cos barcos escravistas.
- Barco-Escola. ‘Navío de guerra no que completan a súa formación os gardas mariñas’. Refírese ao *Serpent*, que naufragou na costa de Camariñas.
- Bateas. ‘Barca grande de fondo plano’, *¡y-as lanchas, com’o bateas, / entraron dentro d’as casas!...*
- Bergantíns e bergantís; bergantiño; bergantiños. No estándar bergantín, ‘Barco veleiro de dous mastros e velas rectangulares’.
- Botes.
- Buceta; buquetas. ‘Bote pequeno de remos e vela, coa proa igual á popa’. Salienta a súa utilización en labores de salvamento marítimo, *e, abordo de unha buceta, / seis pescos van arriscarse / pol-os do barco estranxeiro / que ollan a morte diante...*
- Canelas. Descoñecemos o sentido exacto desta palabra que non aparece nos dicionarios. En relación co mar só atopamos, en castelán, canilla: variña metálica que une a carlinga á driza e que pasa a través do banco do pao’. Porén, no noso poeta polo contexto semella facer referencia a un tipo de embarcación: *ao arribar de «Saravia», «Mar do Sol», e outras canelas...*
- Chalana; chalanas. Embarcación pequena de remo, con fondo plano, proa triangular e popa rectangular, que se utiliza como auxiliar nos portos ou para a pesca costeira.
- Dorna; dornas; dorniña. Embarcación de pesca provista dun mastro onde leva unha vela de relinga, de forma trapeizodal.
- Escoadra. No estándar escuadra. Agrupamento de navíos de guerra’. *No Día de Difuntos, a escoadra medoñenta / de guerra, saúdaba os mortos que alí tén...*
- Gabarras. Embarcación pequena de fondo chato que se emprega nos portos para carga e descarga. *Van deixand’as gabarras aos coitados / que miran, tristemente, n’a cuberta, / os panos que s’axitan pó-la costa / como señas d’adioses e d’apretas!...*
- Gamela; gamelas. Con independencia do tamaño e do tipo de proa, na actualidade chámasele gamela ou chalana á embarcación que ten fondo plano e que se dedica maiormente á función de barco auxiliar ou para marisqueo a flote².
- Galeón; galeóns. Barco grande de vela.
- Goleta; goletas. Embarcación lixeira a vela de dous ou tres mastros.
- Lancha; lanchas. Embarcación pequena de remo ou motor que se utiliza para a pesca costeira³.

1 Fernández Rei sinala que é un «tipo de embarcación desaparecida», que xa se documenta en Ramón Cabanillas e en Rafael Dieste. “Moita costa, pouco mar: o léxico mariñeiro e a construción do estándar galego”. *Estandarización do léxico*, pp. 285-347. CCG/ILG, Santiago, 2003.

2 Cfr. Fernández Rei, Francisco; Emilio Xosé Insua López e Luís Rei (2005). “Fálame de barcos (I)”. *Ardentía*, nº2, maio. 11-17.

3 «La embarcación típica de Fisterra y muy generalizada en nuestra costa fue la “lancha”. Muy próximo a las fábricas de salazón de aquel puerto las construían los carpinteros de ribera fisterráns. Embarcación de unos 6,5 a 7 m. de eslora, dos de manga y 1,25 m. de puntal, con pequeños castillos o tambuches en proa e popa para llevar las liñas e las comidas, fue muy usada hasta la década de los cincuenta. La tripulaban 8 ó 9 hombres que remaban a cuatro por banda —a veces ayudados por una vela trapecio— y que se dedicaban al cordel, palangre, xeito, nasa y al percebe, que luego vendían a los “xalleiros»». Cfr. Baña Heim, Xosé: *Costa de la Muerte: historia y anecdotario de sus naufragios* [1980: 64].





Antón Zapata en 1920

- Lancha xeiteira. Embarcación que usa a arte de pesca do xeito. *Cfr. infra xeiteiras.*
- Lanchas peixadoras; lanchas peixeiras.
- Motoras. Embarcación pequena con motor.
- Naves; navío; navíos. Alén diso, nun contexto refírese ás naves das catedrais e das basílicas.
- Paquete, ou tamén paquebote. Barco de transporte de mercadorías e viaxeiros. *Era un rexo paquete, un barudo alquimán / no que eu ía a Bós Aires sobre o lombo do Atrán.*
- Somariños. No estándar submarino. Navío de guerra que navega debaixo da auga do mar. *¡Na outa mar os somariños / espantárono con bombas!... Cfr. supra somariños “debaixo do mar”.*
- Tarrafas. Embarcacións que usan a arte de pesca ao cerco do mesmo nome para a sardiña’: *n-entán säen do porto tarrafas e traíñas // si s-engaiolan n-as mallas / das tarrafas e traíñas. Cfr. infra tarrafas ‘aparells’.*
- Traíñas; traíneiras ou os castelanismos trainera; traineras. Antiga embarcación de pesca a remos⁴. *Cfr. infra traíñas ‘aparells’.*
- Trasatrán; trasatrás; trasatrante; trasatrantes. No estándar trasatlántico(s). Embarcación para o transporte de pasaxeiros. Nunha ocasión caracterizándoa: *sorrísle aos trasatrás de aceiro frío.*
- Vaporas. Embarcación pequena de motor que se utiliza na pesca costeira.
- Velanteiros. Denominación coloquial para os bergantíns. *E, por bós velanteiros, non hai que non conoza / dende Hamburgo a Bós Aires, riva Pedro Men-doza.*
- Veleiro.
- Xeiteiras. Embarcación que usa a arte de pesca do xeito⁵. *Cfr. supra lancha xeiteira.*

4 «La “traíña” era una embarcación de hasta 14 m. de eslora, de bastante manga, movida por catorce remos (siete por banda), con una cubierta amplia en la popa, en donde llevaba la red. Normalmente la tripulaban 16 ó 17 hombres a los que se les pagaba su jornal y un porcentaje por la captura. Pero, además, llevaba como auxiliares para ayudar a largar y levantar el copo, dos lanchas o traineras con siete hombres». Cfr. Baña Heim [1980: 64].

5 «A lancha de relinga ou xeiteira tivo especial protagonismo na parte da costa que vai de Muros a Fisterra, pero estivo presente en todos os mares da costa atlántica». Cfr. Fernández Rei, Francisco; Emilio Xosé Insua López e Luís Rei (2005). “Fálame de barcos (I)”. *Ardentía*, nº2, maio. 11-17.

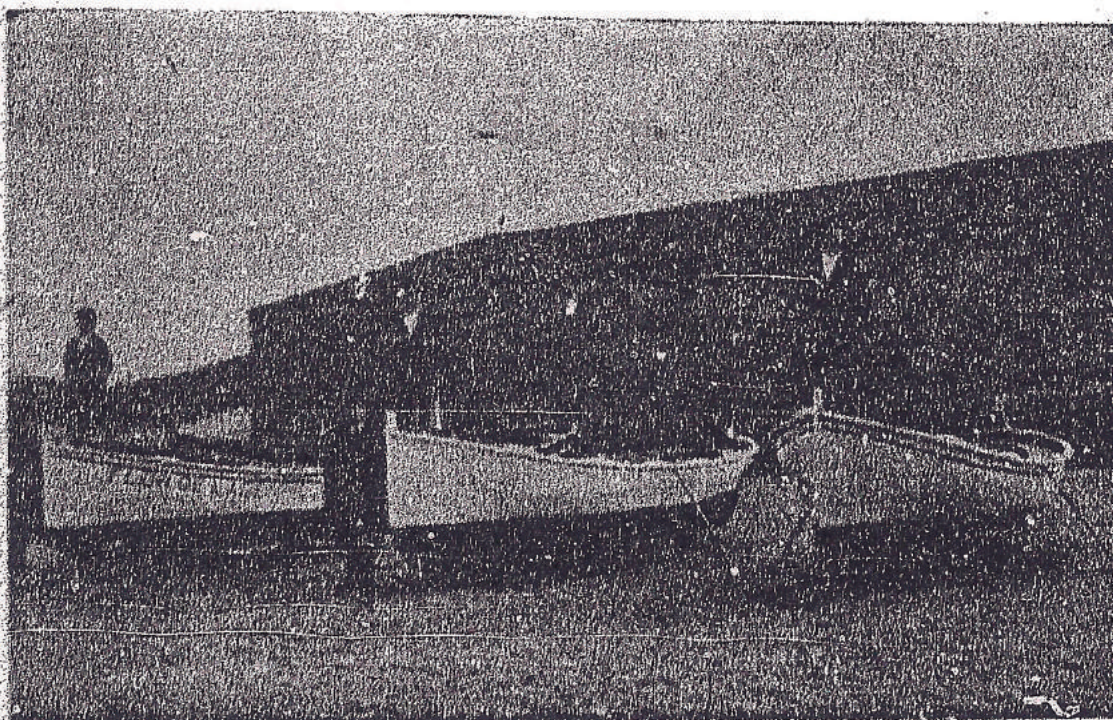


XV de xullo de 1932

ALBORADA, 71

19

PEDRAS DE BESUGUEIRA



LAJE. — Vista parcial de la gran playa de dicha población "pedreira e hotelán", con un pequeno acollero de "bucetas" e lanchas, cuyo constructor, Don Manuel Ramon M. Lax +, hay quien asegura que es el que "mellor sabe ben" para hacer las "gaviotas con veia", de las cuales presenta tres en esta "foto"... "¡e tres fillos d'el", futuros navegantes!... Foto Vidal García.

Pedras de Besugueira
lambidas pol-as olgas e os algazos
que as fortes mareas, do coído
trouxeron ó relanzo:
pedras que n-outros xornos, de pequeno,
tamén piséi, descalzo,
pra coller a mantenza das patacas,
das colas e dos nabos,
encravándolle o enciño, ¡coma un home!,
à barda, se, no atraço,
o mar non se amostraba en ardentías
de rexos gadoupazos.

Pedras firentes coma seixo-lume,
ou chavellos de monstros moi rilados,
que deixástedes signos das feridas
nas prantas e calcaños
e que agora, se os vexo...
¡ainda o dôr sinto algo!

Benzoadas, ¡ouh, pedras!,
que piséi de pequeno e que pisaron
muitos fillos de Laxe, que, na vida,
xa non soan os pasos,
e que outros pisarán no decorrer
dos tempos que non han meses nin anos.

C-uaha man aganchando por vosoutras,
postal-a outra no paxe acogulado,
—carrexa que carrexa furna arriba
e dalle que lle dalle furna abaixo,—
¡cántas veces me víchedes sin folgos,
doído, médeo causo;
cu, súpeto, escorrendo no limaxe
que ceiban os algazos,
deixar ir dando tombos por vosoutras
o fruto do traballo,
namentres s-estrizaba o forte paxe
da furna caendo abaixo!

Benzoadas, ¡ouh, pedras!,
que feríchedes ben meus pês descalzos,
¡queira a sorte que axiña m-os firades
e-ôs dentes arneirados,
e que a sangue que vertan as feridas
me redenza da culpa d-emigrado!...

A. Zapata Larrea

Bôs Aires.



PORTO PEIXEIRO

(ESTAMPA)

para GALICIA

Na seirán de vran serea
que a virazón ronza un pouco,
e as decrinantes olladas
do sol tinxense de roxo,
pol-a ampla, fermosa ría
—turquesa con pintas de ouro—
as lanchas van emproándose



cara ao lar, buscando acougo,
como as garridas gaivotas
nos ben queridos petoutos:
Unhas, veleando, en bordexos,
outras, có renio no estrobo,
navegan, como argonautas,
e á veiramar, pouco a pouco,
van atracando, namentras
os pescos tocan o corno;
é os pulmóns do mar, có peso
da carga que tén no lombo,
ondean, latexan, tremen,
como querendo ir a bordo,
entrando nos imbornales
pra ollar arxentos tesouros...
¡qué tanta sardiña os xeitos
traien dos salgados cómaros!...

Do porto peixeiro a xente,
ouzando o chamado rouco
das boguinas, ao peirao
achega, traqueando cós zocos,
e as xanelas, pra miral-a,
abren, brillantes, os ollos...
¡e hai ledas verbas, e risas,
por toda a vila e no porto!
Das veciñales aldeias,
os aldeáns chegan logo,
porque a vos das caracolas,
dos bigarros e os estrombós,
son coma esgrevos faraldos
do farturento Mar Noso,
con fortes voces dicindo:
—¡Vinde, que hai peixe pra todos!
Algareiras, as gaivotas,
veñen e ván, nos seus voios
darredore das lanchas,
forte coando, e fan coro
coas regateiras, que poxan,
con verba firente, o choio...
Ao par do xeito, as traíñas
fixeron de peixe acopio:
A de Romani (de Santos),
Pose (Taracido e Souto),
e a de Doña Leonela
Domenech, ¡corazón de ouro!,
que lle regala sardiñas,
sen distincións, ao povo,
como albrizas —¡non esmola!—,
pois seu querer é moi fondo:
Da pesca das súas redes
quer que disfruten os outros...
¡e todo LAXE arrecende
cós rebenidas no fogo!...

Vai noitecendo. As gaivotas,
vânse pra os feros petoutos,
cál panos que o vento bate
dicindo: —“¡Adéus!... ¡deica logo!”...
Fica a riveira coa xente,
diante ao prateado tesouro,
alumados pol-a lúa
do queimante mes de agosto:
Uns, escochando sardiña;
outros, lavándoa nos pozos,
e os demais, acarrexándoa
pra as aldeias dos dintornos,
pra as fábricas e pra os fogares,
pois hai colleita pra todos:
¡toda a noite traballando
na salazón e no escocho,
deica chegar a alborada
e das gaivotas o coro!...

ANTÓN ZAPATA GARCÍA.



LETRAS NA ALMADRABA



**XOÁN
PLA ZUBIRI**

O escritor Xoán Pla Zubiri (Viveiro, 1874-Manresa, 1936), rexistrador da propiedade de profesión, adoita clasificarse dentro da xeración “antre dous séculos”, canda figuras como Álvarez Limeses, Samuel Eixán ou Francisca Herrera.

Descontados os poemas que espallou en revistas como A Nosa Terra, O Tío Marcos da Portela ou, sobre todo, Vida Gallega, tanto en galego como en castelán, é autor de dous libros: o longo poema narrativo A Tola de Covas (Madrid, 1917) e a novela curta Desengano (colección Lar, A Coruña, 1926). En ambos recrea figuras, paisaxes, anécdotas e ambientes das parroquias mariñeiras da súa vila natal, Covas e Celeiro.

Traemos a estas páxinas tres mostras do seu quefacer: o poema “A sardiñeira”, que se publicou no terceiro número de A Nosa Terra (5.12.1916); o poema “Os pescadores”, que apareceu no número 165 de Vida Gallega (20.3.1921) e un fragmento do capítulo XXVIII de A Tola de Covas, titulado “O naufraxo”.

A SARDIÑEIRA

Xa se ouven de lonxe
as voces que da
a graceosa e xintil sardiñeira
que vendendo vai,
pol-as portas e rúas, os peixes
que as traíñeiras colleron n-o mar.
Cando chegan as lanchas ó porto
total-as mañás,
por moi cedo que sexa, x’a moza
agardándoas n-os muelles está.
Logo qu’enche a bacía que leva,
co’a cayaxe que trouxo seu pai,
a vendela por portas e rúas
escapada sai.

Hai que ver con qué xeito se move,
dend’eiquí pr’alá,
ofercendo afanosa as sardiñas
que, de frescas, bulindo aínda van;
e hai que ouvir cómo a moza as pregoa
con doce cantar:
“¿Quen merca sardiñas,
que frescas están...?
¡Sardiñas eu vendo...!
¡Sardiñas... namais!

Interesado pol-a sardiñeira
e cautivo d’o seu natural,
digidín, non fai moito, falarlle
pra calmal-os meus fondos afás.
E, a comprir meu intento, d’a casa
saín de mañá,
cando aló pol-o cabo d’a rúa
sintina berrar:
“¿Quen merca sardiñas,
que frescas están...?”

Xa ó vir preto, a xintil sardiñeira,
chameina co’a man,
e, dempois, rente a orella, faleille...
¡d’o que a naide lle pode importar!
Ela, ó ouvirme, fruceu o entrecexo
botándose atrás,
e, sin dar-me unha fala, marchouse
a paso de can.
Y-o viral-a cabeza e mirarme,
dende lonxe xa,
chiscoum’o ollo con certa malicea
e, surrindo, acabou de cantar:
“¡Sardiñas eu vendo...!
¡Sardiñas... namais!”





OS PESCADORES

Onde iban as códias
que sirvirles habían de cea
e que tiñan que darlle a forza
pra poder c' o traballo tan duro
 que os probes soprotan;
 y-o ver como saían
 d' o posto, entre sombras,
pra ganarse o escasiño sostento
 dempois d' unha loita
 costante co' as augas
 enquietas, treidoras,
y-o ouservalos cal iban contentos
cara o mar, onde moitosalcontran
 a mort' escondida
entromédeas d' a espuma d' as olas,
penséi, sempre, n-a vida que levan,
 n-a vid' azarosa
 que arrastran, pr' o cabo,
non lograr, enxamais, outra cousa
que un mendrugo de pan xa reséseo
 ¡que lles sabe a gromia!
 ¡Qué vida de dores,
 os probes, desfroitán,
pelexando, de cote, co' as augas,
 co' as augas verdosas
que, ó menor resoprido d' o vento,
 enrítanse, tolas,
e, alevándos' en montes d' escumas
e bruando con voz fera e rouca,
ameazan fundir n-o seu seo
canto sober d' as mesmas se atopa...!
 ¡Probes pescadores...!
mentras, eles, se pasan as horas
agardand' o momento oportuno
de votal-a redada, -¡si a votan!,-
os demais, que vivimos n-a terra,
descansamos n-os leitos de poma
esquecidos de que hay moitos seres,
hirmáns nosos, que baten co' as olas,
pra traguernos, á punto d' o día,
 os peixes que logran.
 ¡Qué noites, Dios santo,
 que noites penosas,
 ás veces, se pasan
 cando a mar revolta
lles impide virar car' a terra
y-os leva mar fora

alexándos d' o lar queridiño
onde ardendo está a bras' amorosa!
 Aínda, hoxe, me lembro
d' unha noite de Santos. Cal n-oitras
xa marcharan as lanchas a pesca.
 Reinaban as sombras
 n-a terra e n-o ceo.
Grandes nubes, espesas e mouras,
 ó impulso do vento
 que zuaba con forza,
pol-o espazo corrían, corrían,
en carreira veloz e foriosa.
 Un lóstreg' o pronto
n-un zis-zás recorréu tod' amósfera,
 con luz cintilante
 branc' azul, hermosa,
 y-o trono, aseguida,
ritumbando con voz cavernosa,
os seus ecos timbres mescraba
c' o ruxido bravento d' as olas
 que, feras, facían
 o bater n-as roucas.
Mentras tanto, sofrind' os chuviascos
que caían d' as nubes chorasas,
 mulleres e nenos
 con doídas coitas,
prisintiendo a disgrácea, berraban,
inquirindo con áureas as sombras,
por si entr' elas ollaban algunha
 lancha pescadora
 que ó porto tornara
e trouguera d' as mais crara nota.
E chegaron algunhas lanchiñas,
 algunhas, moi poucas,
 ¡as que préto estaban!
xa que aló se quedaron as outras,
 ¡pra non virar nunca
 nin dar de si conta!
¡Os seus restos, mais tarde, os votaron
 car' a pray' as olas!
 ¡Probes pescadores,
que pesares e dores soportan
pra collel-os peixes
c' os que nos regalamos, dempoixas.
¡Cantos hai, cantos hai que non saben
 as vidas que costan!!



Capítulo XXVIII de *A Tola de Covas* O NAUFRAXO

Foi n-o mes de Frebeiro cando tivo
lugar este soceso que rilato...

Era unha mañá truba n-a que, o ceo,
de nubes amostrábas' enlaxado,
e n-a que o vendabal, con gran fereza
brüaba en forma tal que pûña espanto.

Sobre a terra, tristeira e solitárea,
un tras de outro, azoutaban os chuvíascos,
e o mar, con un ruxido d'os infernos,
refervía en escumas, axitado.

De cando en vez, os lóstregos, cruzaban
con unha luz moi viva pol-o espazo,
e o trono, deseguida,
estoupaba con soido porlongado,
sumindo a tod'a xente n-un acoro
d'o meirande asoballo.

Naide había por fora; n-os fogares,
as famíleas rezaban o trisaxo
pidindo a Dios calmar'as súas iras
c'o perdón d'os pecados,
d'os pecados d'os homes, qu' eran causa
d'ese tempo tan malo
que o Ceo esparvecía pra castigo
d'o estraviño mundano.

Pr'o Ceo, pol-o visto, a ben non tiña
facer d'os pecadores moito caso;
porqu' en vez de acougar sua fúrea intesa,
a tempestá aumentaba sin descanso,
enfundindo temores
e o mais tirribr'espanto
n-o curazón d'a xente, o cal, de medo
recollías' en si moi apertado...

De pronto, unha voz triste,
fendéu o aire con berros atolados
pedindo ausíleo pra un patache
qu' estaba naufragando
aló a entrada d'a ría, entre a Gabeira
e mais punta de Faro,
e a xente, anque asustada se acollera
n-as suas casas, por crêrs' esí a risgardo

d'os afeutos timibres
de temporal tan fero e desatado,
ô ouvir aquela voz, que ademandaba
o mais proutiño amparo
a favor d'o veleiro que n-a ría
loitaba contr' as olas, desesprado,
con ánemo resolto, seus fogares
deixóu apersurada, y-a bon paso,
â praya derexeuse
pra ver de conseguir sarval-o barco.

N-un istante moi curto, os homes todos
unha traíña varada ô mar votaron,
e n-ela se meteron, prontamente,
os qu' eran máis lixeiros e arrouitados,
send' o Pedro un d'os mozos
que acupala lograron,
sin fixarse n-o resgo que corría
n-o empeño que iba entón levar a cabo.

Y-empremino n-os remos fero impulso
xa d'area se foron alexando,
indo sobre aquel mar feito unha escuma,
indo sobre aquel mar tan axitado.

Entramentes, n-a praya, a demais xente,
quedouse, sin roparo,
apesar d'a tromenta tan fureosa
qu' estaba n-o momento descargando,
e, con choros e gritos, seguindo iba
co'a vista, paso a paso,
â traíña salvadora
que cruzaba, valente, mar tan bravo,
alzándose unhas veces hastr' as nubes
e hastra o fondo d'o mar, outras, baixando,
sin cesar, pol-as olas embestida,
vendo sempre un mal fin por todos lados...

E a Encarnación qu' estaba co'a mais xente
beira d'o mar, chorando,
ô cobixar n-a y-alma seus temeres
de que Roque viñer' alí n-o barco
que n-a boca d'a ría
punaba por entrar, médeo escorado,
axuntab' as suas maus, mirand' o Ceo
como en súplica de algo,



mentras tanto sintía drent'o peito
ralbar o curazón todo azougado;
porqu'era moi posibre
que Roque alí estivera, y-en tal caso,
¿qué ib'a ser d'o seu noivo
si ô patache non pûñan logo a salvo?;
¿lograría librarse, ô fin, o Roque,
d'o temido naufraxo?

A fatal continxenza, tiñ'a moza
n-un desacougo atroz, n-un tolo espanto,
y-en seu afán de vel-o que pasaba
n-aquel istante amargo,
os seus ollos abría
dirixíndos ô mar, de frente ô barco
que as augas axitadas azoutaban
estrozándolle o casco...

Longo tempo pasóu desque se fora
a lancha c'os de Covas, cara Faro,
¡tempo eterno pra todos os qu'estaban
a sua volt'agardando!

Ó fin, algún berróu dende unhas penas:
“¡xa ô patache chegaron...!”
e como si eso fora un bon auguro
a todos a noticea lles deu ánemo,
refrexádos'entón cert'alegría
n-os seus sembrantes páledos.

Pr'o temporal, non solo non calmaba
senón que cada vez ib'arreceando,
ripitíndose os tronos moi a miudo
con ritumbos atroces y-endiañados,
entramentes os lóstregos cruzaban
como grandes colebras pol-o espazo,
e d'as nubes caían
os continos chuviascos,
revolvéndose o mar n-o própeo leito
pol-a forza d'o vento huracanado.

N-esto, a terr'alumouse, ripintina,
co'a viva luz d'o rayo,
e unha ola xigantesc'alzouse fera
y-estrelouse n-o barco;
logo... ¡nada se véu de aquél patache!,
pois, desfeito en pedazos,
foise a pique, y-agor'alí descansa
n-o fondo d'o mar bravo...

A xente ô darse conta d'a disgrácea
de aquel triste naufraxo,
comenzóu a berrar de desespero,
bulindo a todos lados,
pro seus berros e choros non se ouvían
c'o ruxido que o mar facía en tanto,
como si aínda pidira novas vítemas,
¡como si non se vira xa ben farto...!



Fotografía de José Ínsua que ilustra a edición de *A Tola de Covas*, de Xoán Pla Zubiri. 1917



SINO DE PROA

Isabel G. Avión



O NENO MARIÑEIRO

E.X.I.L.

Narrada en primeira persoa polo neno protagonista Elías, en quen non é difícil atopar moitas concomitancias co propio autor, esta novela de Bernardino Graña (Cangas, 1932) é unha homenaxe ás xentes do mar de

Darbo e Cangas e un exercicio de memoria persoal tenro, por veces conmovedor, con boas doses de confianza iniciática, na liña doutros volumes anteriores seus como os titulados *Fins do mundo* (Brais Pinto, 1974) e *Medre o mar!* (Edicións Morgante, 2013).

Ao estar ambientada na inmediata posguerra, nun tempo caracterizado polo medo e por diversas miserias, a obra que comentamos, repartida en trinta capítulos que poden lerse tamén como breves relatos con sentido de

seu, adquire por momentos tinturas de testemuño histórico e emparéntase así, en boa medida, coas *Memorias dun neno labrego* coas que Xosé Neira Vilas soubo retratar de xeito maxistral esa mesma época da nosa historia colectiva, centrada no seu caso nunha aldea do rural galego.

Se algunha pexa puidésemos poñer a esta nova entrega do admirado poeta de libros como *Profecía do mar*, *Non vexo Vigo nin Cangas*, *Se o noso amor e os peixes...*, *Himno verde* e *Acendede as almenaras*, residiría na relativa indefinición que se deixa intuír en certas pasaxes da obra, pensamos, a respecto da índole do lector destinatario, pois por veces os xeitos do relato parecerían agardar máis que nada a ollada dun lector ou lectora infanto-xuvenil, cando o certo é que aparece nunha colección narrativa para lectores adultos, se damos por válidas estas etiquetas.

En calquera caso, o celme desta novela resulta en todo intre gorentoso e a lingua empregada, como non podía ser menos, ten toda a frescura e autenticidade dun clásico vivo das nosas letras.

PACO RIVAS E A PROSA SALGADA DE *MAR...USÍA*

Francisco Fernández Rei

A relación que desde hai anos o poeta Paco Rivas mantén con xente do mar da Mariña plasmouna en traballos de fraseoloxía, dos que o máis recente é *De punta a chicote. Así falan os mariñoas (locucións, ditos, refráns e outras combinacións frecuentes)*, dicionario de fraseoloxía do 2015, que un ano despois tivo como complemento *Entre o abalo e a zaranda. Dicionario léxico do mar*.

No 2017 deu a lume *Mar...usía. Relatos salpresados* (Baía Edicións), quince historias sorprendentes en prosa poética nas que o léxico mariñoiro xoga un papel fundamental. No acto de presentación da obra en Compostela, Rivas dixo que escribira esas “historias para emocionar e sorprender”, pero que o que buscaba era utilizar o léxico e que moitas veces non lle interesaba a historia. A riqueza de termos mariñoiros (literarios e mariñoas) non impide gozar dos textos; en todo caso, o libro fécchase cun glosario léxico e fraseolóxico coas voces e expresións do mar moi usadas na obra.

Son relatos ben traballados, con afán de vivir no mar (o da Mariña, o de Foz, o de Nois, parroquia focega onde se criou e vive Rivas), coa morte no mar moi presente, aínda que algún relato teña final aberto. Luís Alonso Girgado salienta no limiar que no fondo das historias hai “un acento tráxico, unha dura existencia cotiá e un final da mesma como perda, como desolación, como tráxico naufraxio onde xoga o mar o protagonismo violento e destrutivo”; e que a morte “xorde súpeta, inexplicable, misteriosa, como unha fantástica chamada do alén que tamén no mar se manifesta”.

Varios textos son moi cinematográficos, caso de “No rasel do *Albatros*” (relato do enterro real dun mariñoi-

ro afogado do que non aparecera o corpo), “A pesca do cazón” ou “Na taberna do coreano”, que me parece o mellor relato do libro, no que a música tamén ten o seu aquel. Nesa taberna literaria, que se basea nunha que existiu en Nois, toman vida as tazas e as moscas, e a barra é o peirao: *Aquel vello lobo de mar sabía de galernas e salseiros... Tiña que saber porque buscou abrigo e atracou na barra da baiuca como debe ser, de proa, ata sobordar. Ata acantilar. Como debe ser. Para deixar peirao... Deixar peirao para un quiñón de carenas cos beizos e as olladas asalitradas. Emproadas. Debruzadas. Abarloadas ós bambeos. Como ten que ser... Como ben sabe todo mariñoiro de seu.* (p. 115)

Rivas emprega moito léxico común no litoral galego, como *salseiros*, *arranchar* e *salpresar*. A voz *quiñón* ten algún rexistro no sentido recto para indicar a parte que corresponde pola venda do peixe (“había que facer quiñón”, “medio quiñón para a lancha”); con todo, máis interesante é o uso constante en sentido figurado en expresións de cantidade, como *quiñón de costeiras / de silencios / de andanas / de foulas* etc.

Por todo o libro aboian termos mariñoas (e do Cantábrico galego), algúns documentados no galego literario, outros seguramente non o estaban aínda. É o caso de *rula* ‘lonxa’; *chona* “diñoiro que se reparte ó día entre os mariñoiros polo peixe capturado fóra do oficio no que se estea a traballar”; *branque* “roda de proa do barco”, *sutame* e *deixa* “greta ou fendedura nas penas onde se esconde o peixe” e *oio* “remuíño que forma un grupo grande de peixe, sobre todo o chicharrón”. Voces focegas con moitos rexistros son *pariñoira*, terreo ou costa que cae en pendente sobre o mar; *estelizas*, escumas que deixan as ondas ó romper; e *auxías*, especie de carreiros que se forman polo fondo das augas e que se marcan na tona aclareándoas.





Ás veces o léxico da Mariña explícase no relato, caso de *lo* (“o ló... O mar onde largan”; “buscando un ló. Buscando un mar... para pescar”); ou pode acompañarse dun sinónimo literario, caso de *có* (“nun có, nun illote”) ou dunha voz das Rías Baixas, caso de *grade* (“xogaba cunha grade, cunha gradicela”), no canto do literario *estrelamar*.

Posiblemente as dúas palabras mariñas máis usadas no libro sexan *andana* e *xacente*, que Rivas explica no relato “Vaga de mar”:

Agardaron que a última andana formada por tres ondas e tres vagas, pasara de largo e fora expirar ós pés da pariñeira que hai en terra, entortando por entre as xógaras.

Agardaron pola xacente. Esa calma que dura o tempo que tarda en arrombarse, en aviarse a seguinte andana... Esa calma que permite entrar no porto sen atafegos. Sen acoramentos. Esa xacente que hai que axexar para que non te sorprenda a próxima andana a medio entrar. Coa lancha medio escorada... A medio adrizar.

Unha andana pode vir con seis ou sete vagas que van de menor a maior ata que volven minguar e dá paso a unha nova xacente. O mar queda mansiño, ensebado, podre. Como agardando lapar azos para poder pular de novo.

Agardaron a xacente. Xa o tiñan feito milleiros de veces. Merexildo deu avante. Avante toda.

Para que non os collera o mar no medio daquel calexo. Unha quenlla entre dous cotarelos de penas. Dúas coeirás. De collelos a medio entrar... Empopados e medio escorados, de seguro os arrebolaba contra o beiral. Contra as penas. (p. 100).

Ás veces enfatiza coa repetición do léxico, coma no caso de *ronsel* e sinónimos:

Foi largando amodiño, e foi facendo. E largou os dous riceiros. Arreou a boia para marcar e abriuse para fóra. Enriba dos coios rompía o mar. Sentou na bancada do medio e estricou dos remos. O bote debuxou un ronsel, un recío, na tona da auga, pola popa. Outro estricón... E o ronsel ía a máis. Outro estricón máis... E o bote non debuxou ningún ronsel. Ningún rasel. Ningún recío. (p. 18)

Con *Mar...usía* Rivas rende homenaxe a seus pais, ás xentes do mar de Foz e ós amigos cos que de mozo *andaban ás corridas*, cando poñían o bote de popa os

días de mar para deixarse levar como o fan os surfistas nas táboas; pero ante todo rende homenaxe a Nois – a súa Ítaca –, pois a xente, as praias, os xogaraís, os talasónimos e o mar de Nois están en todos os relatos, nalgúns xa no título, coma “O xogaraí da Raxoa” ou “Pena Orxal”, illote que asentou os alicerces na derrega da praia das Polas.

No texto que pon ramo ó libro, “Gaivotas”, rememora momentos felices da infancia cando descubría o mar e os xogaraís ó acompañar a súa nai os días que esta lavaba as tripas do porco que acababan de matar:

O mar batendo con cada vaga. As xógaras aconchegándose, amoreándose a eito pra defendérense... E arrolábanse. Arrolábanse ata a lingua da marea. Ata a escabezada. E outra vaga. E outro golpe de mar...Eran golpes secos. Golpes que se lle metían ás xógaras por entre os tentos, e que lle minaban o chan que era de area, para desfacer aquel cotarelo defensivo e fosen arrolo unhas por riba das outras laiando e dando tombos, compasadamente...

Bruuuuummm! Co abalo.

Bruuuuummm! Co devalo. (p. 135)

Unha infancia que queda no fondo das lembranzas, un mundo que xa se foi; aínda así, acode a eses lugares para poder seguir soñando:

Agora dende a solaina dos invernos, no mes de Nadal, sempre vou polo xogaraí da Raxoa, para ver se o mar... Para ver se as foulas que carrega a brisa... Para... Para soñar!

E non hai xógaras.

A fondeira do regato está baleira de alma. No areal das Polas as ondas aínda se deitan no mol leito da praia. Mais xa non gabean cara ó ceo as luzadas que carrexaba a brisa nun canastro cargado de foulas arroibadas por mor do corusco dunha raxeira. (p. 137)

O poeta que soñou estes relatos perdeuse polo camiño de Ningures, porque “o regato espiuse de cantaruxadas e perdeulle o rastro ós soños”.





MANUEL ANTONIO UNHA VIDA EN REBELDÍA

E.X.I.L.

Poñéndolle ramo, dalgunha maneira, a unha intensa e delongada xeira de investigacións sobre a figura do poeta de Rianxo, que incluíu desde monografías a edicións críticas, pasando por artigos, conferencias e a publicación do seu

epistolario e da súa prosa inédita completa, o profesor e académico Xosé Luís Axeitos acaba de editar un volume que deixa perfectamente debuxadas, con rigor, densidade e valentía expositivas, as liñas mestras do percurso vital e literario do autor de *De catro a catro*.

Coa nota actitudinal da rebeldía como eixo permanente, Manuel Antonio apenas dispuxo de trinta anos escasos para levar adiante todos os seus proxectos: escribir varios libros poéticos de xorne vangardista, participar no movemento das Irmandades, axitar o panorama cultural galego co seu manifesto *Máis alá!* (feito en colaboración co debuxante Álvaro Cebreiro, en 1922), realizar estudos e prácticas de piloto mercante, etc.

Precisamente nesta última perspectiva, o libro do profesor Axeitos achega no seu cuarto capítulo (pp.120-177) unha reconstrución das peripecias de Manuel Antonio como alumno da Escola Oficial de Náutica de Vigo, entre 1920 e 1923, e logo como tripulante sucesivo de tres buques: o pailebote “Constantino Candieira”, do que era capitán o ribeirense Augusto Lustres Rivas e co que circunnavegou ao longo de 1926 as costas da Península; o mercante holandés “Gelria”, entre novembro de 1928 e maio de 1929, co que cruzou tres veces o Atlántico en viaxes de ida e volta que lle permitiron coñecer portos como Pernambuco, Río de Janeiro, Montevideo ou Buenos Aires; e, finalmente, a partir de xuño de 1929 e ata o desembarque definitivo para ir morrer o 28 de xaneiro de 1930, vítima da tise, ao seu Rianxo natal, o pesqueiro “Arosa”, con base en Cádiz e no que chegou a facer ata oito mareas nos caladoiros norteafricanos de Saffi, Mogador, Río Mesa, Tefelnech, Kantin, cabo Ghir e Leonor.

Subliñemos que Axeitos ofrece, asemade, por vez primeira, a transcripción íntegra vertida para galego do diario de navegación en prácticas do poeta rianxeiro, nunhas páxinas que, aparentemente monótonas e tópicas, botan non obstante moita luz sobre os xeitos de navegar a vela naquel tempo e, desde logo, sobre a xénese, o espírito e o sentido final dos poemas que conforman esa alfaia da nosa literatura titulada *De catro a catro* (1928).



VELEROS EN EL TRÁFICO MARÍTIMO CON CUBA (1800-1900)

E.X.I.L.

Admira a capacidade de traballo, a paciencia “beneditina” e o exemplar afán

divulgativo que están

detrás desta obra de Lino J. Pazos (Pontevedra, 1950), verdadeiramente monumental en moitos sentidos. Sendo produto de anos de consultas hemerográficas e documentais, sitúase dentro do espírito que anima outros traballos seus de divulgación sobre a historia da navegación, como *Faros de Galicia* (2004); *Naufragios en las Rías Baixas* (2007); *Balleneros. Barcos. Facto-rias... Siglo XX* (2008); *Submarinos al acecho* (2008); *Buques Españoles Hundidos o Naufragados durante los años de la Gran Guerra (1914-1918)* (2010); *Buques hundidos o dañados seriamente durante la Guerra Civil* (2012); *Veleros y motoveleros durante la II República* (2012) ou *La Vela. Apuntes para una memoria marítima* (2012).

Estamos diante dun volume en cartoné de 605 páxinas, con texto a dúas columnas, tintas de diversas cores e grande formato, ornado ademais con marabillosas ilustracións de época, que incrementan o seu valor testemuñal.

Ademais dunha “Introdución” e das lóxicas referencias bibliográficas finais, a obra de Lino J. Pazos divídese en nove capítulos, aínda que o quiñón máis grande corresponda ao quinto (páxs. 35-418), cunha enumeración,



ano por ano, de todos os acaecementos relacionados co tráfico marítimo español con Cuba durante o século XIX, nunha sucesión moi exhaustiva de singraduras, naufraxios, avarías, arribadas, temporais, ataques corsarios, incendios a bordo e outras incidencias, que se anotaban con pormenor e van acompañadas, cando cómpre, de oportunas notas léxicas aclaratorias.

Descricións de Cuba, das súas costas (*intrincado laberinto de cayos, arrecifes y rompientes*, no dicir do *Lloyd Español* en 1862), dos seus principais portos (La Habana e Santiago de Cuba) e dos seus faros durante o século XIX ocupan os tres primeiros apartados do libro. Noutro posterior explícanos a índole do comercio que sustentaba todo ese tráfico marítimo, que pivotaba sobre determinados produtos como o azucre, o café, o tabaco, o algodón e as madeiras e que incluía infelizmente tanto a trata de escravos como o penoso transporte de colonos asiáticos (os *cúlis* ou *coolies*). Cos portos da Coruña, Lisboa, Cádiz e Barcelona como principais referentes na Península, estaba protagonizado, sobre todo, por armadores, burgueses e capitáns de orixes catalás, se ben non faltou a presenza galega, evidentemente (capítulo 4º).

O proceso de substitución paulatina da vela polo vapor nos buques que cubrían esa rota (capítulo 6º) e a accidentada construción dun dos diques flotantes máis grandes do mundo na súa época no porto da Habana para carenar os buques (cap. 7º) tamén constitúen materia desta obra de vocación enciclopédica.

Un catálogo da flota de vela e vapor matriculada en Cuba na centuria decimonónica (cap. 8º, páxs. 428-582) e un moi útil índice xeral de barcos citados (cap. 9º) completan este esforzo documental do que, imaxinamos, haberán de se aproveitar numerosas investigacións no inmediato futuro.

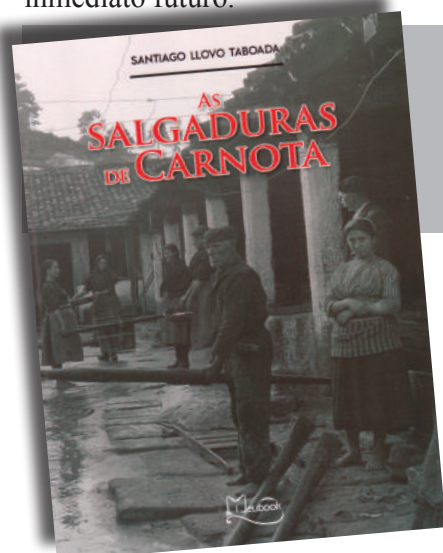
constituíu unha especie de “adianto” dun dos capítulos desta obra que agora vén de autoeditar Santiago Llovo Taboada, para regalía de todos os estudosos e amantes do patrimonio cultural e histórico do mar dos galegos.

O volume ábrese cunha preciosa fotografía de Ruth Matilda Anderson tomada en 1924 no Pindo, continúa cunha emotiva presentación do alcalde de Carnota, Ramón Noceda Caamaño, e prosegue cun limiar do propio autor en que se explican brevemente as fontes (inéditas case todas, procedentes de escrituras notariais e da memoria comunal na súa maioría) e mais a principal intención do seu traballo, que pode sintetizarse no seu desexo de salvar da desmemoria ese importante patrimonio da era pre-industrial no mar carnotán, patrimonio do que se conservan aínda numerosos vestixios.

Llovo ofrece, a seguir, unha pertinente incursión explicativa sobre as fábricas de salga, salientando algunhas das peculiaridades específicas desa actividade en Carnota a respecto doutras zonas de Galiza, ponderando o papel desempeñado polos cataláns na súa instalación e desenvolvemento, reconstruíndo as principais procedencias da inxente cantidade de sal que se empregaba no labor e dando algunhas claves sobre o proceso que se seguía no interior de cada factoría para o tratamento e conservación das sardiñas: salmoira nos píos, introdución en tabais, prensado no morto, obtención da morca e do saín....

Veñen logo tres grandes capítulos que corresponden a cadansúa parroquia do concello (Santa Mª de Lira, San Mamede de Carnota e San Clemente do Pindo), cos seus correspondentes lugares (Portocubelo, Caldebarcos, Panchés, Quilmas e Pindo), e que dan conta, unha por unha, das dezasete “fábricas de sardiña” ou “almacéns” que chegaron a existir, con toda clase de pormenores sobre a súa traxectoria: orixes, produción, infraestrutura, sucesivas mudanzas de propiedade, embarcacións asociadas, etc.

O elenco de ilustracións (fotografías, debuxos, planos, esquemas xenealóxicos, manuscritos...) que acompañan o texto é digno de gabanza, como o é tamén o estilo limpo, claro e didáctico que o autor emprega, facendo doada a lectura dun tratado que, de certo, despertará o lexítimo orgullo das raíces en moitos dos habitantes dese enclave costeiro da nosa Terra.



AS SALGADURAS DE CARNOTA

E.X.I.L.

No número precedente da nosa revista tivemos o privilexio de incluír un artigo sobre as salgaduras de Portocubelo que





CONTOS DO MAR DO SON

E.X.I.L.

O mestre xubilado Luís Fernández Pensado, *Luís de Carreira* (Porto do Son, 1947), ofrécenos neste volume da súa autoría editado en 2017, con limiar de Lino

Lema, non unha obra de ficción narrativa, como alguén podería deducir erradamente do seu título, senón máis ben unha nutrida e ben destilada recompilación de historias, anécdotas e sucesos de inconfundíbel sabor mariñeiro e popular que aparecen aderezadas con infinidade de notas cómicas e atinados apuntamentos sobre etnografía, antropoloxía, lexicoloxía, fraseoloxía, historia e ata gastronomía das xentes do mar da banda sur da ría de Muros-Noia.

A obra, que cabe colocar en certa maneira no ronsel de certos capítulos do *Revoeira* de Xosé Núñez Búa, transita constantemente entre o descritivo e o explicativo, con vocación de deixar fiel testemuño dun mundo que en moitos aspectos semella escorregar de maneira irremediábel, como auga nun cesto, cara á desaparición. Algunhas fotografías antigas empregadas como ilustracións danlle, se cabe, aínda máis valor a esta recompilación de “intrahistorias” feita desde un agarrimo evidente e cun coñecemento “a pé de obra” que se agradece en todos e cada un dos apartados.

O propio autor suxire diversas formas de lectura do seu texto: a “tradicional”, páxina a páxina de comezo a fin, pois cada “entrada” porta sentido de seu, ou a “temática”, para a cal ofrece el propio un esquema baseado en sete grandes apartados: “Cousas do mar”, “A vila”, “Costumes”, “Tempos difíciles”, “Crenzas”, “Infancia” e “Outras anécdotas”.

Será escusado dicir que o primeiro deses apartados, cun total de sesenta e seis “entradas”, é de máis que recomendábel lectura para calquera amante da cultura marítima, dito sexa sen menosprezo de ningún dos outros epígrafes, onde hai vida, sapiencia popular e sorriso intelixente a fartar.

A VIDA SINCELA DE MARCELINO FIRMAMENTO

E.X.I.L.



Gañadora do premio “Illa Nova”, esta novela é a segunda obra editada por Vanesa Santiago (Fontán-Sada, 1983), logo do seu *Ninguén lembra* (Urco Editora, 2013), e lévanos ao período da posguerra para contarnos unha historia con moito mar, a do mariñeiro de Sada Marcelo Firmamento, que se lanza a navegar polo mundo á procura de seu pai, Lolo, desaparecido en circunstancias misteriosas durante a ditadura do xeneral Franco.

O que, de non se saír do enfoque realista, sería unha máis que aceptábel proposta de novela de intriga ou iniciática ambientada en latitudes, portos e buques de diversa condición, con personaxes como o vello *Rederota* que teñen toda a forza da autenticidade, deriva non obstante, sobre todo contra o final, nun exercicio de fantasía un tanto cunqueiriana, con apelación a situacións máxicas, lendas e toda caste de criaturas da mitoloxía mariña dentro da trama e na propia resolución.

Ese xuntoiro entre realidade recoñecíbel e asumíbel e fantasía un tanto desbordada dá un resultado que non sempre nos parece felizmente logrado, digámolo con sinceridade, mais nisto cómpre recoñecer que temos unha opinión e un gusto enteiramente subxectivos que non teñen por que ser compartidos por moitas outras persoas lectoras que se acheguen a unha novela que, na fin de contas, ofrece moitas novas páxinas ben escritas para afianzar o tema do mar como caladoiro fértil das nosas letras contemporáneas.



Premio de novela por entregas do xornal *La Voz de Galicia* en 2017, na súa décimo sétima edición, esta primeira obra é dita do escritor Fran Fernández Davila (Vigo, 1976), profesionalmente enxeñeiro de refrixeración, fainos viaxar aos tempos da guerra e inmediata posguerra en Galiza para contarnos con coidado estilo e bo pulso narrativo unha historia de fuxidas por mar e espionaxe nazi.

O protagonista, un vello mariñeiro galego, vai debullando recordos dun tempo en que, aínda adolescente e co seu pequeno barco chamado O Formigillo, herdanza dun pai asasinado polos franquistas, dedicouse a poñer a salvo de xeito clandestino desde o mar de Miñor (Panxón, Baiona, Oia...) xudeus e refuxiados políticos procedentes da Europa assolada polas hostes de Hitler, transportándoos ata as costas de Portugal ou transbordándoos en alta mar a buques mercantes fretados pola Gran Bretaña.

E.X.I.L.

LECTURAS PARA NAVEGANTES



Xaquín Lores

Esta é unha listaxe de publicacións relacionadas coa cultura marítima e fluvial. Principalmente son obras e artigos publicados despois de edición do anterior número de *Nova Ardentía*, aínda que tamén recollemos publicacións máis antigas que non apareceron con anterioridade nesta sección e que consideramos igualmente de interese.

ANCA ALAMILLO, Alejandro (2016): *El astillero de Ferrol: evolución histórica e hitos constructivos*. [S.l.: s.n.].

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime & ANCA ALAMI-

LLO, Alejandro (2015): *La Graña-La Cabana: base e industria naval (1726-2015)*. Madrid: J. Antón.

ASOCIACIÓN DE ANTIGUOS MARINEROS DE LA ETEA Y ARMADA (Ed.). (2017): *Exposición histórica da ETEA: 1916-2016*. Pontevedra: Deputación de Pontevedra.

BENITO GARCÍA, José (2017): *Donde la salmuera: la Moureira y sus gentes*. S.l.: O autor.

COSTAS GOBERNA, Francisco Javier (2017): "La explotación de la sal en la antigüedad: Las instalacio-





- nes industriales de la costa de Oia”. *Glaucopis. Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, 22, 31-56.
- DASAIRAS VALSA, Xerardo (2017): *Mariñeiros, piratas e bruxas no mar de Cangas*. Cangas do Morrazo: Concellería de Cultura. Concello de Cangas.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Víctor & CULTURMAR (2017): *Que embarcación é? Guía de embarcacións tradicionais de Galicia*. Pontevedra: Deputación de Pontevedra.
- FUNDACIÓN PARA LA PESCA Y EL MARISQUEO (Ed.). (2017): *III Xornadas divulgativas sobre o papel da muller no sector pesqueiro e conserveiro. Novos retos: Sereas. «As mulleres do mar»*. Vigo: FUNDAMAR (Fundación para la Pesca y Marisqueo) e Fundación Clúster de Conservación de Productos del Mar.
- GARCÍA FILGUEIRA, Ramón (2017): *Barcos de cabotaje del corazón de la Costa da Morte*. A Trabeponteceso (A Coruña): Plan B Editora.
- GARCÍA-ORELLÁN, Rosa (2016): “La pesca industrial y la emigración gallega en Trintxerpe, 1920-1970”. *Revista internacional de los estudios vascos*, RIEV, 61/2, 354-387.
- JUEGA PUIG, Juan (2017): “La actividad pesquera en la ría de Vigo: Siglo XVI-XVII”. *Glaucopis. Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, 22, 95-120.
- LIXÓ GÓMEZ, Carlos (2016): “A microtoponimia de Sálvora”. *Estudos de lingüística galega*, 8, 127-145.
- LLOVO TABOADA, Santiago (2016a): *Mar de Outes: berce dos carpinteiros de ribeira galegos*. Santiago de Compostela: Meubook.
- LLOVO TABOADA, Santiago (2016b): *Memoria salada de un pueblo (Ed. ampliada y mejorada)*. Santiago de Compostela: Meubook.
- LLOVO TABOADA, Santiago (2017): *As salgaduras de Carnota*. Santiago de Compostela: Meubook.
- LOBATO, Xurxo, OCHOA, A., SORALUCE BLOND, J. R., GARCÍA PRIETO, L., & LÓPEZ GÓMEZ, F. S. (2017): *Vento nas velas : Embarcacións tradicionais e cultura marítima de Galicia*. Coruña: Xurxo Lobato.
- LÓPEZ NAVEIRAS, Ernesto (2016): “Os pescadores galegos no Golfo de México: vidas de aventura alén do mar”. *Cátedra. Revista eumesa de estudos*, 23, 131-150.
- MACEIRAS RODRÍGUEZ, Xabier (2017): *Contos mariños de Carballo*. Carballo, A Coruña: Concello de Carballo.
- MARTÍNEZ CRESPO, José (2017): “Después de Lepanto: corsarios turcos y berberiscos en las costas de Galicia en el siglo XVII”. *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 64/130, 229-312.
- MARTÍNEZ OTERO, Pablo (2016): *Pepita, Eliseo... un barco máis ca centenario*. Moaña: Asociación Recreativa e Cultural Sueste.
- Mariñeiros de Cangas*. (2017): Cangas: Asociación Cultural A Cepa.
- Mariñeiros: a memoria do sal*. (2016): Cangas do Morrazo, Galicia: Asociación colectivo fotográfico Abrenoite.
- NEIRA VILAS, Xosé (2016): *Galicia en Cuba: mariñeiros, Castelao, guerrilleiros. II*. Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega.
- NEIRA VILAS, Xosé (2017): *Os papeis do vello mariñeiro*. Santiago de Compostela: Bolanda.
- PARAJE MÉNDEZ, Alberto (2017): “El papel geoesstratégico del Puerto de Ribadeo en los inicios de la Guerra de Independencia”. *Nalgures*, 13, 289-314.
- PATIÑO GÓMEZ, R. & ABILLEIRA CRESPO, Y. (2017): *Los tesoros de Rande. II*. S.l.: RP Edicións.
- PEREIRA, Dionísio (2017): “A cultura marítima na Galiza e a súa patrimonialización”. *Argos* 5, 29-37.
- PILLADO SILVOSO, Xoán Antonio (2017): *Confraría de Cambados: cen anos de historia*. Cambados : Confraría de Pescadores “San Antonio” de Cambados.
- PROYECTO PROAMARE: *A dorna, a gamela e o*



galeón: *caracterización de embarcacións tradicionais de Galicia*. (2017): Pontevedra: Deputación de Pontevedra.

RODRÍGUEZ, Manuel F. (2017): “La ciudad de A Coruña como puerto de referencia en Galicia para los peregrinos a Santiago de Compostela en los siglos XIII al XVII”. *Ad limina. Revista de investigación del Camino de Santiago y las peregrinaciones*, 8, 155-190.

SALGADO, Fernando (2017): *La riqueza que emergió del mar*. A Coruña: Biblioteca Gallega de La Voz de Galicia.

TERRÉ LAMEIRO, Rubén Arturo (2015): *Os viquingos na comarca do Salnés*. Santiago de Compostela: Urco.

VALIÑO RODRÍGUEZ, Luís (2015): *1759-1833, por vida de tres reyes: Pedro de Llano y el preliberalismo coruñés*. A Coruña: Espacio Cultura.

VIGO TRASANCOS, Alfredo (2016a): “Esta obra sublime es la señal de un gran rey: la ciudad-arsenal de Ferrol o el sueño portuario del Marqués de la Ensenada (1747-1754)”. *Cuadernos Dieciochistas* 17, 47-71.

VIGO TRASANCOS, Alfredo (2016b): “Cuando la sombra de un arsenal es alargada. Primeros “retra-

tos” de la ciudad departamental de Ferrol en los siglos XVIII y XIX (1782-1850)”, En: *La cultura y la ciudad*, 2016, ISBN 9788433859396, páxs. 169-176. Editorial Universidad de Granada.

VILCHES, Julio (2017): *Sálvora. Diario dun farero*. Hoja de Lata Editorial.

VILLAR CABALLERO, Ruth (2017): *Mar de redes*. S.l.: A autora.

VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (2016): “Quiñones y jornales pesqueros en Galicia: la singular empresa de Porto do Son, 1788-1789”. *Drassana. Revista del Museu Marítim*, 24, 48-65.

VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (2017): “El curso gallego en la Guerra del Asiento (1739-1748): escenarios, actores y presas”. *Obradoiro de historia moderna*, 26, 119-148.

Nota Bene.- No anterior número cometemos un erro involuntario ao atribuírle a autoría do traballo “Las carpinterías de ribera en Galicia: la recuperación de sus arquitecturas” (<http://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/15768>) a José M. VÁZQUEZ LIJÓ, cando en realidade corresponde a Óscar FUERTES DOPICO. Vaian desde aquí as nosas desculpas a ambos.



De esquerda a dereita, Manolo Sendón, Emilo Xosé Ínsua e Paco Fernández Rei presentando a *Nova Ardentía 9* a bordo do *Joaquín Vieta* no Encontro de Combarro





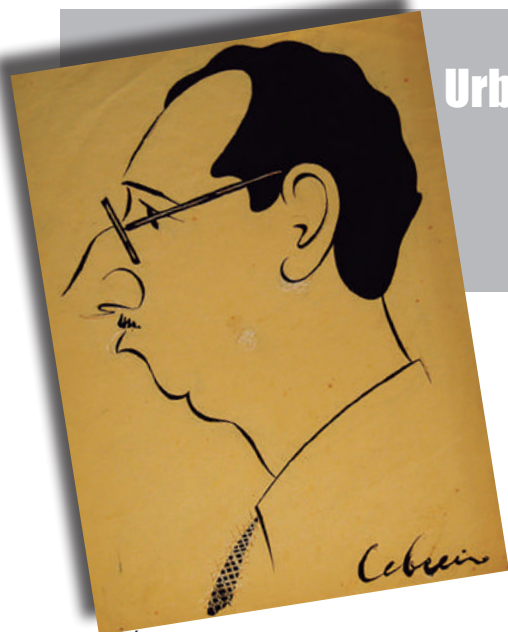
PINTORES DO MAR

LUGRÍS: UN NAÚFRAGO DA HISTORIA



Rodrigo Osorio Guerrero,
Colectivo lugrisán *In nave civitas*

Urbano LUGRÍS González



Alvaro Cebreiro: *Urbano LUGRÍS*, 1954
Museo de Belas Artes da Coruña

Escola Normal da Coruña e unha pianista premiada e o seu pai, Manuel LUGRÍS Freire, un dos patriarcas das nosas letras. Apadriñouno Francisco Tettamancy. A súa educación, pois, nútrese na Coruña da alta cultura nacionalista, do Circo de Artesáns, da Cova Céltica, da Real Academia e da Irmandade da Fala.

Urbano LUGRÍS González naceu na Coruña en 1908 nunha familia ilustrada e cunha boa situación económica. A súa nai, Purificación González, foi profesora de música na

De mozo trasládase a Madrid onde fai o posíbel por conseguir un traballo «do que sexa» no Museo del Prado. Na dita cidade coñece e colabora con moitos membros da *generación del 27*: Federico García Lorca, Rafael Alberti, Mario e Eugenio Granell e Rafael Dieste, entre outros; comeza a traballar no teatro de monicreques co reformador español do xénero, Salvador Bartolozzi, e asina en 1931 o *Manifiesto de la Agrupación de intelectuales al servicio de la República* o que lle fai estar preso no cárcere Modelo de Madrid.

En 1933 e 1934 participou en dúas saídas (provincias de Cáceres e Burgos) das “Misiones Pedagógicas” impulsadas polo Ministerio de Cultura canda María Moliner, Rafael Dieste, Ramón Gaya, José Val de Omar e Alejandro Casona.

En xullo de 1936 o golpe de estado pon fin a toda a potencia que se agochaba naquela mocidade, tamén en Urbano LUGRÍS que sabe da tortura e o asasinato de moitos dos seus amigos e partilla na guerra no exército sublevado.

Nos anos 40, naufrago das historias de Galicia e Espa-



ña, volta á Nosa Terra e céntrase na pintura: agáchase na única arte na que pode expresar os seus ideais con certa liberdade.

Cuestión de “estilo” ou “escola”

Moito se ten escrito sobre a escola do noso artista, o máis estendido é englobalo no entorno dos surrealistas e se ben hai moito de onirismo na súas obras e algúns dos trazos do seu estilo teñen ligazóns indubidábeis con ese movemento da vangarda, o surrealismo non abonda para definir toda a súa arte. Lugrís non é un surrealista pero nel influíron os mesmos artistas que inspiraron os pintores do surrealismo: De Chirico, Hieronymus Bosch, Brueghel, Patinir,... Velaí o parentesco.

Nas súas obras non deixa dúbida da fascinación que os pintores flamencos lle causaron nas súas visitas ao Museo del Prado. Lugrís é (ou podería ser) un pintor flamenco. Primeiro, polo uso dos materiais: as táboas, os óleos; mais tamén flamenco, polos pormenores dos seus cadros, polo dominio do deseño e polo uso das cores e das perspectivas.

As súas táboas teñen unha enorme compoñente narrativa, o mundo das lendas (quer prexistentes, quer inventadas polo pintor) emerxen ao longo dos seus cadros para pór ante a nosa mirada un mundo novo:



Serpe de mar. 1946. Colección de arte ABANCA

mítico e fundamente galego. Ese mundo ás veces ten o seu complemento na obra literaria do artista (Urbano Lugrís González foi tamén narrador e poeta) e só dende algunha das súas mellores estrofas (o poema “La balada del puerto de Os”, publicado no primeiro número da revista *Atlántida*¹) seremos quen de entender a táboa central do seu Retablo mariño. Lugrís inventa

1 Compilado por Olivia Rodríguez en *Balada de los mares del norte. Poemas, cuentos y ensayos, 1942-1973*. Alvarellos Editora, 2008.



Paisaxe coas Illas Cíes. Óleo sobre táboa, 124x244 cm. 1965, Colección de Arte Afundación



Lenda mariña. Óleo sobre táboa. 1946. Colección de arte ABANCA



Mural de Urbano Lugrís sobre a caza da balea



Lenda mariña. 1946. Colección de arte ABANCA

unha realidade nova que aluma co seu trazo firme e as súas cores para fuxir do mundo que lle tocou vivir.

Unha faciana menos salientada do seu estilo é que a pintura de Lugrís é unha pintura conscientemente popular; Urbano non fai unha arte para elites senón que teima por chegar a todo o mundo. Unha intención que ten as súas raíces en toda a súa etapa formativa e nas distintas empresas dos anos 30. Lugrís contribúe á creación dunha cultura democrática, á recuperación da arte do pobo.

Amais a arte de Lugrís é fundamente galega; abonda esta declaración súa nunha entrevista publicada en *Vida Gallega* en xullo de 1961: «Pinto en gallego, razón por la que no puedo ser realista». Urbano Lugrís traballa por unha arte popular galega «sin necesidad de jugar con tópicos y recetas de todos conocidos»; unha arte que procura «[d]ar el alma de Galicia, su espíritu a través de unas cuantas obras de una temática maravillosa en sí» [Entrevista en *La Noche*, 15 de xuño de 1960].

A materia da súa arte é fundamentalmente mariña - poucas son as obras nas que o mar ou a cultura mariña non son protagonistas - razón pola que é coñecido como “o pintor do mar”. Pero este trazo, a hospitalidade obriga, tratareino deseguido.

Aínda que non son dado ás clasificacións *linneanas* e que, sen dúbida ningunha, o termo «lugrismo» é o que mellor define o estilo de Urbano Lugrís González, podo aventurar, para os efectos prácticos, que Lugrís milita nas filas da pintura *sur-marina galai-co-flamenca*.

O mar na pintura de Urbano Lugrís

O seu nacemento na Coruña, a súa nación galega e o feito de vivir unha gran parte da súa vida en Vigo (Lugrís elevou as Illas Cíes a paradigma de todas as illas do océano) semellan xustificacións abondas para que o mar teña un lugar sobranceiro nas inquedanzas e na obra de Urbano Lugrís.

Na súa estética - e no valor que lle dá ao mar como escenario e personaxe dos seus cadros - ten unha importancia transcendental o pintor coruñés Francisco Miguel (outro pintor do mar que foi asasinado após da tortura en 1936) co que compartiu tertulia na xastraría





do tamén pintor Luís Huici. Nalgúns dos cadros de Lugrís a homenaxe ao amigo é evidente (a táboa *Carabelas do Retablo do descubrimento*, por exemplo) e os seus horizontes e naturezas mortas teñen unha clara inspiración franciscomialiana.

Singradura polo mar lugrisán

O mar de Urbano Lugrís González é un mar dun «marinero en tierra», un mar que temos que interpretar con todas as chaves agachadas na súa máis coñecida táboa: *A habitación do vello mariño*. O mar de Lugrís é o océano coñecido polo habitante ausente dese miradoiro de excepción, mestura de biblioteca e gabinete de curiosidades, cheo de referencias científicas, eruditas e lendarias.

Do coñecemento que ten o vello mariño do seu oficio nacen algunhas obras de Lugrís como *Políptico da navegación* [Colección particular], que é un perco-

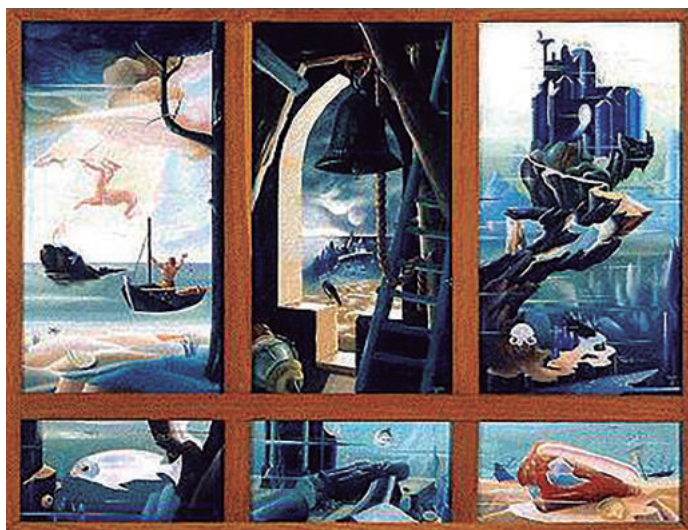


Mar dos Sargazos. 1946, Colección de arte ABANCA



O anticuario do porto. 1946. Óleo sobre táboa. Colección de arte ABANCA.





Retablo mariño. 1946. Colección de arte ABANCA

rrido puntilloso pola historia da navegación dende a primeira balsa ao trasatlántico ou *Mar dos Sargazos*, recreación saudosa e precisa dun porto incerto.

A astronomía, ciencia favorita do capitán ausente, tamén inspira a obra de Lugrís, moitos dos seus ceos

están coroados por constelacións como o caso da táboa *Galaxia do Retablo do descubrimento*.

Do amor pola cartografía tira Urbano os seus impresionantes mapas de Galicia [Museo Quiñones de León e Colección de Arte de Abanca] pero tamén os mil e un detalles que habitan o resto da súa obra inspirados nas decoracións dos mapas antigos: monstros mariños, baleas, serpes de mar, rosas dos ventos...

A cartografía clásica é unha das pontes entre a ciencia e a lenda, porque, nas táboas de Urbano Lugrís González, canda ese mundo máis positivista que veño de describir e nunha simultaneidade paradoxal conviven os mitos de todos os tempos e culturas saídos dos libros daquela habitación: sereas [*Mariña surrealista* do Museo de Belas Artes da Coruña]; Posidón [dunha ilustración no número de decembro de 1954 da revista *Atlántida*]; a balea que San Barandán e os seus homes que coidaron que era unha illa [*Lenda Mariña*] e as cidades asolagadas [*Triptico de San Gonzalo segundo Álvaro Cunqueiro* e *Retablo Mariño*], entre outros.



Unha montaxe do *Retablo do descubrimento*. AECID, Madrid. / *Realidades soñadas de Urbano Lugrís*, María Blanco.



A habitación do vello mariño. 1946. Óleo sobre táboa. Museo Municipal de Vigo “Quiñones de León”

BIBLIOGRAFÍA:

LUGRÍS, Urbano: *Balada de los mares del norte. Poemas, cuentos y ensayos, 1942-1973*. Alvarellos Editora, 2008. Edición e compilación de Olivia Rodríguez.

LUGRÍS, Urbano: *El tesoro de Punta Herminira y otros cuentos sumergidos*. Alvarellos Editora, 2017. Edición e compilación de Olivia Rodríguez.

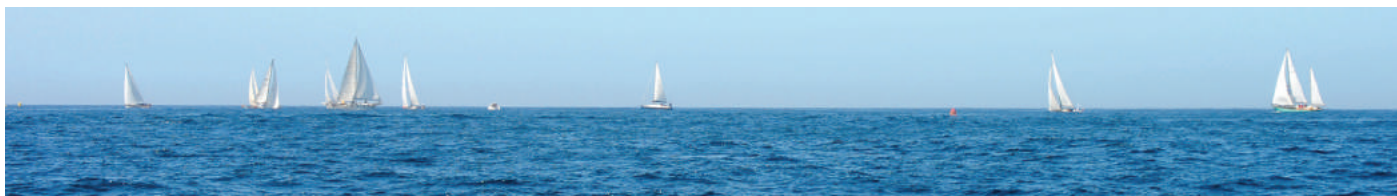
PATIÑO, Antón: *Urbano Lugrís. Viaxe ao corazón do océano*. Edicións do Castro, 2007.

PATIÑO, Antón: *Urbano Lugrís. Viaje Alrededor de mi mundo*. Circulo de Bellas Artes, 1997 [Catálogo de exposición]

REI, Luís: *Urbano Lugrís. Mostra antolóxica*. Concello da Coruña, 1989. [Catálogo de exposición]



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)
676 776 048 / 679 554 090

CLUB DO MAR FERROL (FERROL)
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)
cmreibo@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 TRADICIÓN 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)
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-PORTUGAL)
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)
986247691

ASOCIACIÓN BALANDRO JOAQUÍN VIETA (NOIA)
joaquin.vieta@gmail.com 658778127

GRUPO DE TRABALLO 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)
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

Na ría de Foz, 1910



A SARA, PERCEBEIRA NA ILLA DE ONS

Hoxe quixera, irmá de pel curtida,
instalarme no adentro dos teus ollos
e atesourar en min eses abrollos
que te fixeron forte e destemida.

Hoxe quixera estar na rocha ardida,
collida da túa man, fronte ós abrollos
que puxeron ó mundo de xeonllos
ante a Galicia ergueita, anque ferida.

Sara de dignidade, percebeira
que pariches os fillos e os criaches
coas escumas do mar que te azoutaba.

Galicia chora hoxe, compañeira,
mais ti non vas chorar, porque gañaches
ese amencer que outrora se albiscaba.

María Victoria Moreno
Elexías de luz (2006)
Letras Galegas 2018

