

# OS GALOS

Revista de divulgación da cultura marítima e fluvial · Bueu · Nº 3



# REVISTA OS GALOS

Número 3, ano 2009

## ÍNDICE

Editorial - <i>Silvia García</i> .....	5
Navegación - <i>J. M. Castaño</i> .....	6
Os Galos en Brest - <i>Ana Gil</i> .....	11
As enerxías renovables - <i>B. S. Esperón</i> .....	14
A arte Xávega - <i>Rubén Bastón</i> .....	19
Viñetas de Luís Davila.....	25
A vela en Galicia - <i>Andrés Jiménez</i> .....	26
Recuncho literario:	
<i>Salva Rodríguez</i> .....	30
<i>Xaime Toxo</i> .....	31
<i>Jôao Baptista</i> .....	33
O museo do Vasa - <i>Ana Gil</i> .....	35
Viñetas de Luís Davila.....	39
Refraneiro - <i>Sandra Conde</i> .....	40
Os duendes galos - <i>Redacción</i> .....	42
Homenaxe aos náufragos - <i>Redacción</i> .....	47
Programa Encontro 2009.....	49

- Dirección - Ana Gil  
Redacción - Sandra Conde, Carmen Rodríguez  
                  Víctor Domínguez, Paco Álvarez  
Colaboradores - Silvia García, Berto Santiago Esperón,  
                  Rubén Bastón, José Manuel Castaño,  
                  Luís Davila, Jôao Baptista, Xaime Toxo,  
                  Andrés Jiménez, Salva Rodríguez  
Deseño e maquetación - Manuel Gandón, Sonia Barreiro  
Corrección de textos - Política Lingüística  
Patrocina - Concello de Bueu  
Enderezo asociación - galosbueu@yahoo.es  
Imprime - Copimeu

Número de ISSN: 1888-606X - Depósito Legal: PO 459/2006

Asistir ao proceso de construción de calquera dos obxectos que nos rodean xa non é habitual na nosa sociedade, as roupas aparecen nas tendas, os mobles, e ata fermosas tartas aparecen hixiénicamente precociñadas na sección de conxelados. ¿Canto perdemos neste proceso? todo semella viaxar dende as terras do oriente, todo *Made in China*. Os nosos avós encargaban os mobles ós carpinteiros e o vestido novo á modista.



Para moitos rapaces e adultos o estaleiro de Purro pode ser a última oportunidade de asistir ao complexo proceso de creación dos obxectos que nos rodean e que nacen directamente das necesidades do noso contorno.

É unha experiencia valiosa e didáctica ver como se constrúe un obxecto, un barco que precisou de moitos séculos de coñecemento para que o home puidese crear un vínculo efectivo co mar.

Nunha cidade coma Venecia, case convertida en parque temático, podemos descubrir que teñen alí mesmo, onde pasean os turistas, un estaleiro pequeno para reparar as góndolas, resulta que en Venecia non esconden a parte necesaria, ver como tamén os vehículos turísticos precisan de traballo, de reparacións e coidados.



Hai un patrimonio inmaterial que aínda podemos exercitar, que precisamos conservar:

**“ ¿cómo conservaremos palabras coma atadeira? ”**

Se escoitamos sen presa no peirao podemos recuperar as conversas, a retranca que aparece nas viñetas de Davila son unha fonte de recollida.



Dende esta revista colabórase no espallamento do coñecemento con artigos que difunden a historia do patrimonio marítimo, ademais de algunhas colaboracións literarias, artigos que pretenden achegar a navegación a vela a quen queira saber dela, artigos que invitan a que os nenos lle pregunten ós seus avós polas historias do mar.

É unha aprendizaxe que nos beneficia a todos, as familias senten orgullo cando as súas vivencias comezan a formar parte da vida escolar, non sempre as vivencias dun pobo tiveron cabida dentro do recinto escolar, e a nosa historia ten moito que aportar.

Esta revista supón un novo froito colectivo das persoas que expresan de xeito explícito o seu vínculo aínda vivo co mar, un xeito de divulgar a cultura marítima e fluvial, e desexamos que dure...



**D**ai preto de tres anos, quedei sorprendido ao ler unha entrevista, publicada na revista *Yate*, ao célebre navegante británico Sir Robin Knox-Johnston, cando estaba a piques de tomar a saída, aos seus 67 anos, dunha nova regata de volta ao mundo en solitario.

Robin Knox-Johnston, nomeado caba-leiro en 1995, fora o vencedor en 1968 da Golden Globe, a primeira regata de volta ao mundo en solitario, e único participante que a conseguira concluír, non sen antes pasar por múltiples penalidades, chegando incluso a ter que beber auga da chuvia, mentres que en terra xa estaban a preparar a súa biografía ante a crenza de que desaparecera no mar.

Ademais do asombro ante a súa xesta, o que me chamou máis poderosamente a atención foi a resposta que deu cando o entrevistador lle pregunta: Quen son os seus referentes? O navegante, pioneiro do selecto grupo dos que deron a volta ao mundo en solitario en regata (amplamente máis reducido ca o dos alpinistas que alcanzaron o Everest), cita, ao referirse a mariños non británicos, a Vasco de Gama, Elcano e os irmáns Nodal.

Verdadeiramente admiroume que, entre tantos destacados mariños de diferentes países que podería mencionar, uns dos contados elixidos foran os mariños pontevedreses nados no arrabalde da Moureira no último terzo do século XVI. E sorprendeume, ademais, que a dita resposta fose dada por un mariño británico, cando para a maioría dos navegantes españois os Nodal son uns descoñecidos dos que non oíron falar nunca.

No curso activo dedicado á historia das descubertas e viaxes oceánicas (ss. XV-XIX) que, baixo o título *Para ser grumete*, imparto no Museo de Pontevedra, os mariños pontevedreses ocupan un lugar primordial pola viaxe de exploración que realizaron arredor da Terra do Fogo. Lembrar esta circunnavegación levada a cabo con éxito será o obxectivo deste artigo, que ten unha finalidade divulgativa.

En 1520 as naves mandadas por Magallanes entran no océano que denominarían Pacífico pola tranquilidade en que acharon naquel intre as súas augas. Investiran trinta días na

exploración do complicado estreito que unía o Atlántico con este inmenso océano. As terras que quedaban ao sur, e que denominaron Terra do Fogo por ver de noite moitas fogueiras nesa dirección, críase que pertencían a un mítico e suposto continente Austral que debía ser dunha grande extensión para compensar o feito de que no hemisferio norte houbese moitas máis terras emerxidas ca no hemisferio sur. Habería que esperar case un século ata que se descubrixe un novo paso entre océanos.

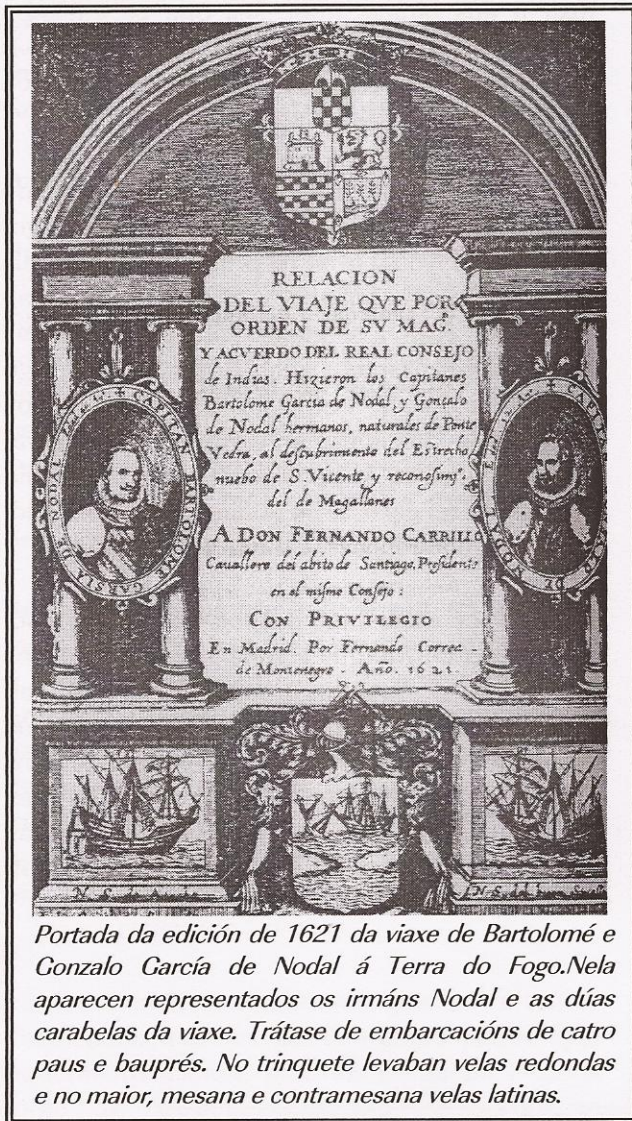
En xaneiro de 1616, os mariños holandeses Schouten e Le Maire, navegando cun forte mar e tempo adverso (a pesar de ser verán no hemisferio sur), descubren un paso novo entre o Atlántico e o Pacífico. Na súa singradura vanlles poñendo nomes aos accidentes xeográficos descubertos e, en especial, a un deles: un cabo rochoso imponente onde rompía con gran bravura o mar. Denominárono cabo de Hoorn, en homenaxe á pequena cidade holandesa do mesmo nome.

Ante esta descuberta, decidiuse en España preparar unha expedición que explorase aquela nova vía (estreito de Le Maire, cabo de Hoorn), pois podería ser beneficioso para o comercio con Chile, Perú e Filipinas. O paso polo estreito de Magallanes era moi proble-mático, polo que se abandonara a partir da viaxe de Jofre de Loaisa, saíndo os barcos españois que dende aquela navegaron polo Pacífico da costa occidental de América. A ruta que se acababa de atopar abría novas posibilidades.

Para o mando da expedición foron designados os irmáns Nodal, que tamén dirixirían a construción en Lisboa das dúas carabelas que se ían utilizar. Eran de 80 toneladas e levaban unha dotación de 40 homes. A *Nuestra Señora del Buen Suceso*, mandada por Bartolomé, ía de capitana, a *Nuestra Señora de Atocha*, a cargo de Gonzalo, era a almiranta. Diego Ramírez de Arellano, piloto maior e cosmógrafo da Casa de Contratación de Sevilla tería como misión as observacións astronómicas e os levantamentos cartográficos. Os demais tripulantes eran case todos portugueses. Nesta época Portugal e



No último terzo do s. XVIII fíxose unha reedición da que na biblioteca do Museo de Pontevedra hai dous exemplares que se poden consultar.



Portada da edición de 1621 da viaxe de Bartolomé e Gonzalo García de Nodal á Terra do Fogo. Nela aparecen representados os irmáns Nodal e as dúas carabelas da viaxe. Trátase de embarcacións de catro paus e bauprés. No trinquete levaban velas redondas e no maior, mesana e contramesana velas latinas.

A *Relación*, aínda que ás veces é moi árida, dando só referencias náuticas en canto a rumbos, dirección do vento, profundidade do mar, altura do sol ao mediodía e puntos da costa, ten partes máis atractivas referentes a un intento de motín en Río de Xaneiro, sufocado con éxito antes de comezar, aos arranxos que han de facer nas carabelas para adaptalas á navegación por aqueles mares, ao contacto cos nativos, ao marisqueo que efectúan co fin de abastecérense para a coesma preparando o produto en escabeche, á caza de leóns mariños e pingüíns (“paxaros da mar”, “pingoínos”), ás descrições e denominacións daquela costa que xulgan, en ocasións, parecida á de Galicia e por iso lle poñen nomes de lugares da ría de Pontevedra (Cabo Udra, por exemplo) ou doutras rías galegas, ao asalto dos piratas que padecen no Atlántico cando regresan facéndoos fuxir.

Un dos momentos de maior interese é a entrada no estreito que a expedición holandesa denominaría, con toda xustiza, de Le Maire e os mariños pontevedreses de San Vicente. Alí atoparían unha baía que chamaron do Bo Suceso cunha praia chea de sardiña que, segundo eles, é como a de España, moi gorda e moi boa, “que los lobos y leones marinos hicieron dar a la costa”. Ademais de pescar moita sardiña, aprovisiónanse de auga e leña e toman contacto cos nativos que se achegan a eles con curiosidade e, ao mesmo tempo, con temor. A modo de exemplo figura a continuación esta pasaxe tal como aparece na relación mencionada a partir do mércores 23 de xaneiro:

*Miercoles 23 de Enero al amanecer, salimos à tierra en una Playa, que hay muy buena, y aunque la tierra es aspera, y muy fragosa de arboles muy espesa, llevamos las armas por lo que se podía ofrecer, bien descuydados de que en tierra tan aspera huviesse Gento, y despues de haver desembarcado, muy contentos de hallar tan linda agua, y leña, y mucha Sardina por la Playa, que los Perros, y Leones Marinos hicieron dàr en tierra, que havia muchas en cantidad: unos à coger Sardina, y otros agua, y leña, entre tanto la gente se ocupaba en hacer esto, el Capitan Gonzalo de Nodàl à la otra Punta de la Playa, à vèr otro Arroyo de agua dulce, que baxaba por aquella parte, donde à la Punta de ella baxaron ocho Indios: y assi como los vimos, nos retiramos à nuestra gente: tomamos las armas. A este tiempo vieron de los Navios los Indios, y el Capitan Bartholomé Garcia de Nodàl, disparò una Pieza para que nos recogieramos: todavia los Indios se llegaron à nosotros, y como vimos, que no traian arma ningunas, y que venian en cueros, desnudos: algunos traian bonetes de plumas blancas de pajaros, y otros algunos pellejos de carneros, con lana larga, como los de España, y un pellejo de venado, que trocaron por un capote, y hilo de lana de carneros, y correas de cuero adobadas con almagre: viniendo abriendo los brazos, y dando voces à su modo, a, a, a, y arrojando los bonetes, que traian en señal de amistad, con esto nos llegamos à ellos, y de allí á un rato llegaron otros tres juntos: todos nos miraron muy de proposito los vestidos, y vimos, que se aficionaban à los que tenian ropillas coloradas, y pedían por señas. Dimosles cuentas de vidrio, agujeras, y otras niñerías. Eran muy apersonados, sin barbas ningunas, y pintados*

todos las caras de almagre, y blanco: parecían muy ligeros en correr, y saltar: no se fiaban mucho en nosotros, porque no se llegaban sino á tomar algo, y luego se desviaban, en particular los mas mozos.

(...)

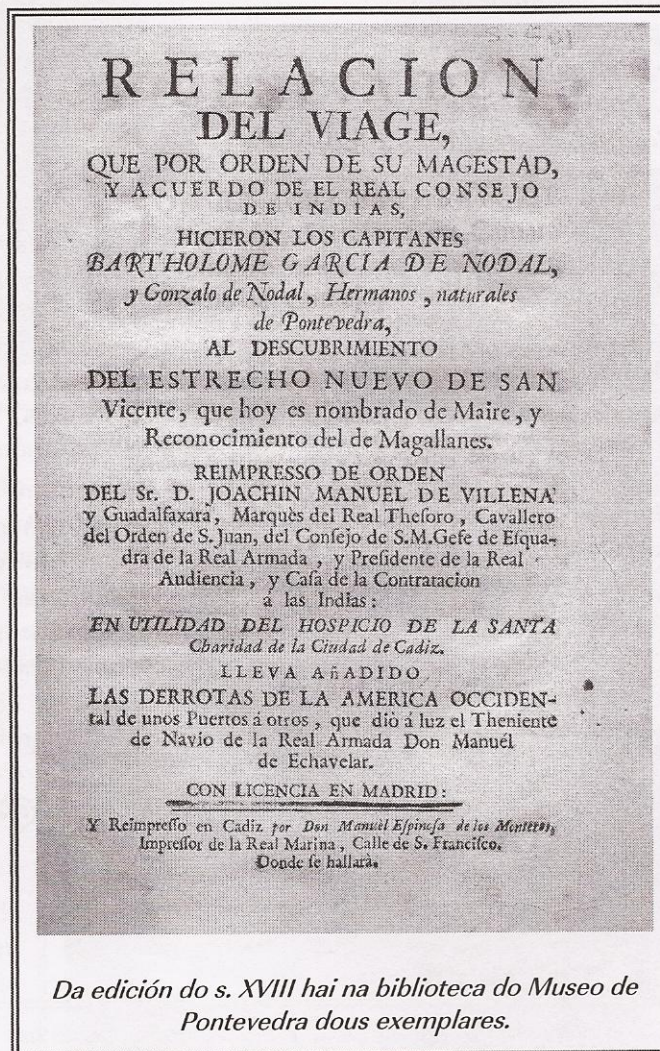
Con esto nos embarcamos con agua, y leña, aunque poca. Acabamos de comer, y salimos otra vez á tierra, con pensamiento de ver si podíamos coger algunos. Llevamos algunas niñerías, y dos frascos de vino, y pan, que les dimos, y ellos lo tomaron: pero por ningun caso han comido, ni han querido beber de lo que les dabamos: que debian de entender, que les dabamos alguna ponzoña. Tomaban de buena gana qualquier cosa de fierro, y otro qualquiera metal, hasta llevar los brocales de los frascos, que eran de plomo, y todo quanto podian haver. Aquí tratamos como podiamos coger algunos, y consideramos, que si entonces les escandalizabamos, despues convocarian mas, y no tendríamos lugar para hacer agua, y leña, que era lo que mas nos importaba, porque para lo adelante, no sabiamos si tendríamos tan buena commodidad de Puerto, ni tan buena ocasion para poderla hacer. Al fin determinamos de dexarlos por entonces, y asegurarlos con los dices que les dabamos. Cogimos un poco de agua, y leña, y nos embarcamos con orden: porque assi como ellos no se fiaban de nosotros, que se velaban como Aguilas, assi nosotros no nos fiabamos de ellos, muy espantados de vernos. Jamàs debieron de ver gente por allí: ni se espantaban de los arcabuces, ni sabian que cosa era, porque havia algunos, que estaban con las cuerdas caladas para disparar, y no hacian movimiento alguno. Y porque no supiesen las armas que eran, se dió orden, que por ningun caso ninguno disparasse arcabúz,

por no espantarlos, como se hizo. Con esto nos fuimos á bordo de las Carabelas, y se quedaron saltando con los brazos abiertos, dando muestras de placèr. Es de considerar que este Gentío dexaba por la Playa el pan blanco que les dimos, y en nuestra presencia arrancaban las yervas de el campo, y comian de ellas como bueyes, ó cavallos, y lo mismo hicieron comiendo Sardinias crudas, que hallaban por la Playa sin quitarles cosa alguna: cosa de salvajes.

Hasta aquí fuè Dios servido llegasemos con tan buen tiempo, que no pudo ser mejor: y en dando fondo luego aquella noche, se cubrió la tierra, y cargò el tiempo de manera que si no hallamos este Puerto, sin duda nos abligara á andar derrotados por aquella Mar incognita, sin poder llegar á tierra, para ir viendo la Costa, y para atravesar á la otra parte á descubrirla, y por las muchas corrientes, en el interin, que hizo este mal tiempo, que no nos dexò tomar Sol para hacer lo que nos importaba, y assi tuvimos por cosa milagrosa, hallár este Puerto en tan buena coyuntura.

Jueves 24 y viernes 25 de Enero, yà traían los Indios arcos, y flechas, y como vimos traían armas, fuimos á acabar de hacer el agua á otra parte fuera de la Playa, y en la esquina de ella, que era puesto mas seguro, que no podian entrar con nosotros, sino por dos partes, que guaneamos con postas, para que avisassen

quando viniessen, donde baxaba un buen arroyo de agua de la Montaña, mas linda, y mas clara que la que cogiamos en el Rio de la Playa. Llegaron los Indios, que eran ciertos todos los dias: dexamosles entrar sin armas, que las dexaban escondidas. Aquí quisieramos coger algunos; pero teniamos las Chalupas tan



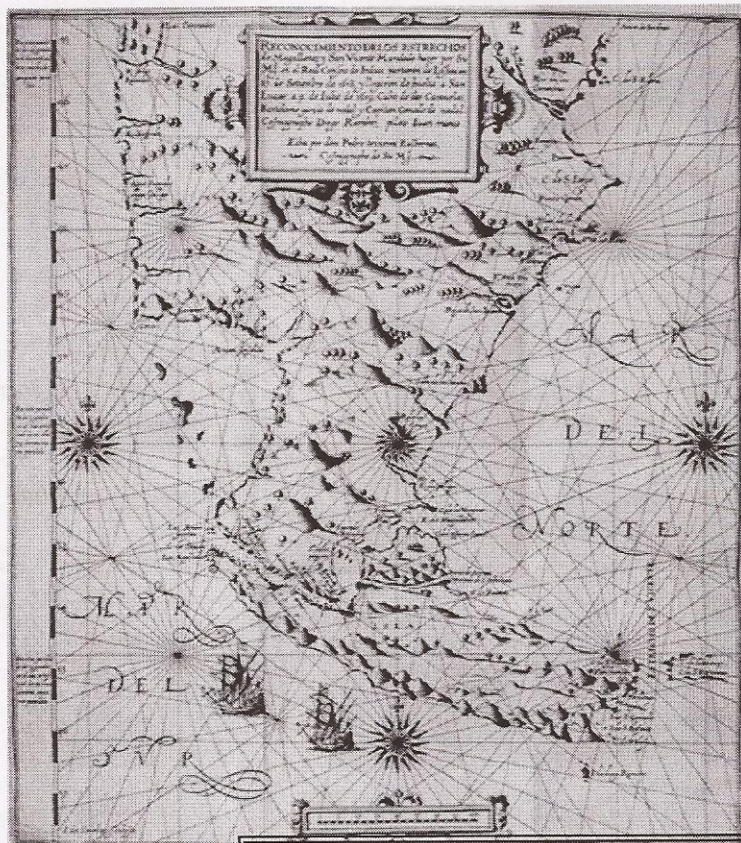
Da edición do s. XVIII hai na biblioteca do Museo de Pontevedra dous exemplares.

*cargadas, y embarazadas de agua, y leña, que casi para llevár la gente, que teníamos en tierra no cabía: quando vimos, que uno ó dos se salieron, y llamaron otros que quedaban atràs con sus arcos y flechas, y como nosotros nos alborotàmos, se retiraron, y porque las postas no les querian dexar passar, empezaban a subir por los montes como cabras; de manera, que aunque quisieramos, no podiamos asir de ellos. En esta ocasion eran algunos de parecer, derribàr los que estaban sobre una peña grande, donde con las flechas nos podian hacer algun daño: acordòse, que pues ellos no empezaban, que no rompiessen con ellos, y les asegurassemos para otro dia. Embarcamònos con orden, y las chalupas cargadas de agua, y leña, que no podían bogàr para bordo de los Navios.*

*El Sabado 26 de Enero, hizo mal tiempo, y mucha Mar, y no se pudo ir à tierra: y antes de medio dia passaron de una parte para la otra mas de 20 ó 30 Indios. Antes de medio dia se embarcó el Capitan Gonzalo de Nodàl en la*

*Chalupa, y fuè á descubrir la Punta, que remataba a la boca del Estrecho para la vanda del Súr, hasta que descubrió todo aquello, que se pudo alcanzàr à vèr, donde se vieron dos Farillones en otra punta para la parte del Súr, y de vuelta sondàmos toda la Bahía, para 14 ò 15 brazas, y limpio, y en algunas partes burgallao. De los dos tercios por la parte del Norte, es buen fondo, el otro tercio para la parte del Súr, no es tan limpio, donde estaban los Navios, para dentro es todo limpio, que lo que sondàmos era en la boca de la Bahía, y junto à los Navios, que para dentro en 10 ò 12 brazas todo es limpio, y buen fondo.*

*Domingo 27 de Enero al amanecer, salimos à tierra con las armas, cogimos un poco de leña para la Capitana, que no tenia bastante, y unos barriles de agua, y con bonanza nos hicimos à la Vela: quedò calma. Fuè la corriente tan grande, que à poco mas de medio dia estabamos desembocados para la parte del Norte (...)*



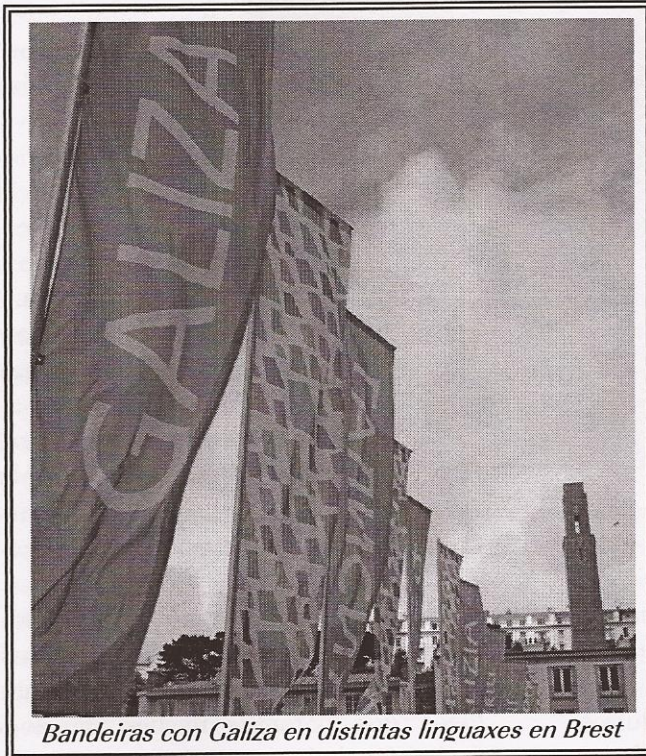
*Carta completa (a que pertence o detalle que aparece nas páxinas anteriores) elaborada no século XVII por Fernando Correa de Montenegro para a edición do ano 1621.*

Cando o célebre capitán Cook chegue a este mesmo lugar 150 anos despois e tome contacto cos nativos, dirá deles que eran as xentes máis pobres e miserentas de todas as que achara nas súas viaxes.

A literatura e o cine recollerían as xestas de navegantes británicos ou de motíns de moita sona. As viaxes e descubertas dos mariños pontevedreses Sarmiento de Gamboa ou os Nodal tamén darían pé a novelas entretidas ou a atractivos guións cinematográficos.



Expedición gala de Bueu, formada por oito tripulantes, partía o xoves 11 de xullo do 2008 rumbo a Brest. Chegamos ao mediodía á Bretaña francesa. Alí o ceo estaba medio



*Bandeiras con Galiza en distintas linguaxes en Brest*

nubrado e o vento sopraba do suroeste, semellaba un día de norte en Bueu e fíxonos pensar en como sería unha nortada no porto de Brest. Durante dous días non foi aconsellable a navegación, demasiada mar e ondas para os nosos pequenos barcos, a maioría sen motor. Mesmo a corrente tiña unha forza de catro nós no interior da ría. Eses primeiros días fixemos vida nos barcos e aproveitamos para coñecer o contorno dos peiraos.

Brest era unha cidade nova, xa que fora completamente destruída ao ser bombardeada polos aliados na II Guerra Mundial. Posteriormente foi reconstruída, recuperando unha zona militar na desembocadura do río e unha zona amurallada que inclúe o fermoso Château, hoxe en día sede do Museo Nacional da Mariña.

Unha parte da cidade estaba pechada, sen tráfico, para o evento. Todas as rúas ao redor do porto estaban habilitadas para uso peonil: papeleiras, aseos, postos de vendas, restaurantes e bares. Esperaban máis de 2000 barcos e contaban con sete quilómetros de exposicións e instalacións portuarias. Había cinco países invitados de honra: Vietnam, Madagascar, Noruega, Croacia e Galicia (o que para eles era a "fisterra española"), representada nesta ocasión por navegantes de vela tradicional galegos e portugueses. Poida que os bretóns sentisen afinidade con nós e curiosidade polos nosos barcos pequenos ou, se cadra, era que xa nos coñecían de estar coa FGCMF en Dournenez en anteriores ocasións. O certo é que, ademais da "fisterra", había outras moitas cousas comúns, por exemplo, lembro que, dado a miña bagaxe folclórica, o baile tradicional bretón resultaba ser semellante ao noso, polo que era fácil integrarse nas súas danzas.

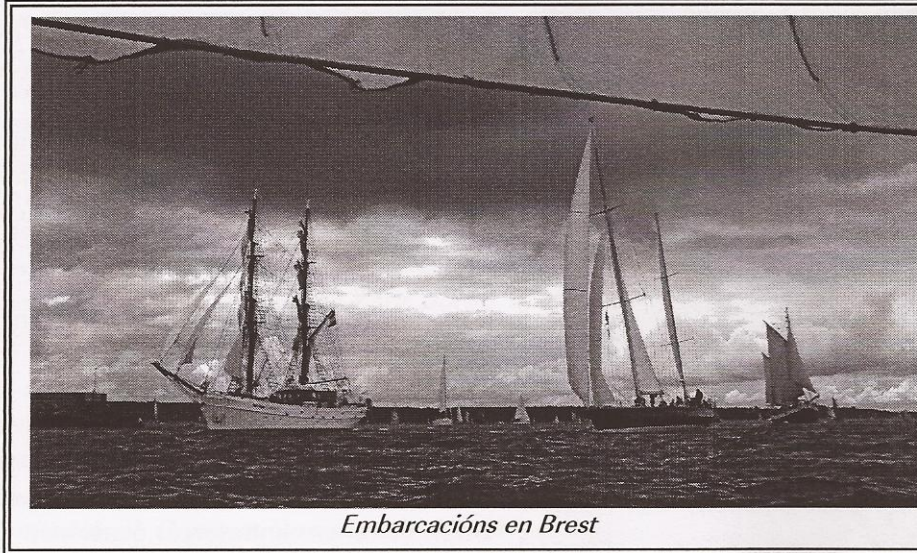
O buque insignia galego era o *Hidria Segundo*, un vapor do 1966 e de 30 metros de eslora. O prato forte galego eran as dornas. Elas chamaron a atención dos carpinteiros noruegueses, que prometían ser os máis expertos manipuladores de madeira, incluso os seus postos estaban feitos de madeira, perfectamente montados, practicamente, sen cravos. A frota galega era variada, ademais das dornas lucían as traíñas (dun e dous paus), os diversos botes: xeiteiros, de Cesantes ou de Ribadeo; a catraia portuguesa, os barcos de río, entre outros.



*O Hidria Segundo*

Durante o día facíanse dúas xornadas de navegación: de mañá e de tarde. Cada día centrábanse os actos nun dos países invitados.

Aínda así, en todos e a todas horas había actuacións musicais, atraccións nas rúas. O acto na rúa máis espectacular, a vulgar pola cantidade de observadores, filmacións e tiradas de fotos, era a reprodución dun dragón enorme. Articulado nun tractor, onde a cabeza do animal estaba na cesta da grúa, e todo o brazo se convertía no pescozo móbil da besta que



*Embarcacións en Brest*

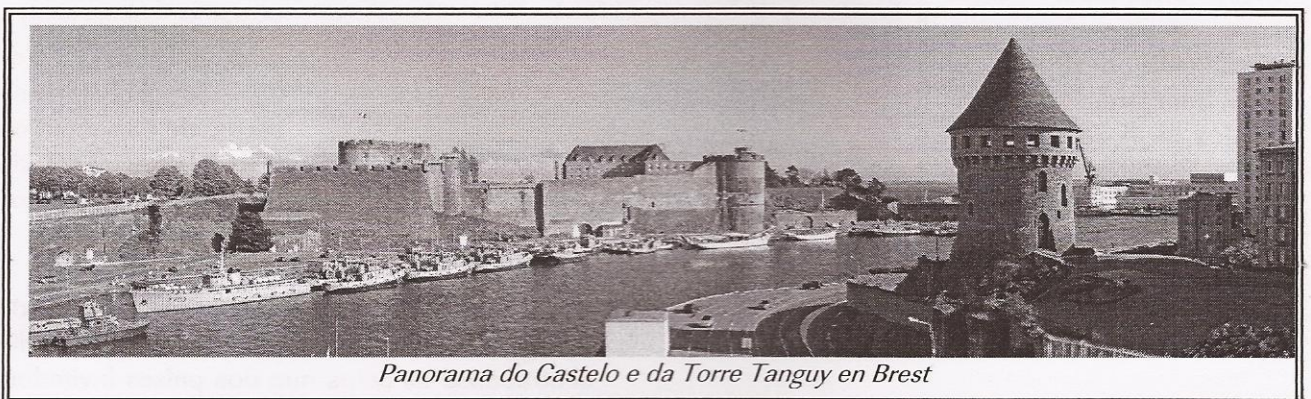
botaba fume e ruxía. Na cabeza sentaba unha fermosa doncela que, en ocasións, descendía por un pano que colgaba dende a boca do dragón. Este descenso prolongábase nunha acrobática danza que resultaba ser algo esteticamente impresionante e perfecto. Outros actores tamén colgaban do dragón facendo as súas virtuosas piruetas ou simulando que se arrastraban pola besta. Tratábase dun grupo de actores de tal calidade e tan ben caracterizados no seu espectáculo que pensamos que sería o grupo catalán La fura dels Baus. Chapurreando entre galego, castelán, inglés e francés, soubemos que eran de Niza.

Todo tipo de barco tiña cabida neste evento, ademais dos países invitados había barcos de bandeira francesa, bretoa, inglesa, xaponesa, canadense, brasileira, rusa, vasca, canaria, e ata da Martinica. Podíase ver barcos tradicionais,

barcos clásicos, recreativos, militares, pesqueiros, barcos de vela lixeira, piraguas, barcos a remos, barcos de río, submarinos, catamaráns, trimaráns. Precisamente un deles chegaba de cruzar o Atlántico en solitario. Chegaba na tarde do 15, durante unha das nosas xornadas de navegación. Toda unha ruidosa comitiva de Brest foi recibilo á bocana da ría, un paso estreito pero paradisíaco cos seus cantís pedregosos. Máis tarde soubemos que se trataba do trimarán **Sodebó**, que batía o récord de velocidade cruzando o Atlántico, facendo a dita proeza en cinco días e poucas horas. Difícil de crer que un home só en semellante embarcación, na que, por exemplo, facerlle un rizo á vela maior lle levaba media hora, poida facer tal cousa... daba medo ata pensalo!

Un dos actos do serán era a "izada" de velas nos amarres dos pantaláns. Moito lucían as velas! Toda a frota abarloada, iluminados polas luces dos potentes flashes da noite e dos fotógrafos do lugar.

O día de Galicia era o mércores 16, para entón estaba previsto facer a botadura dunha dorna, a *Javiota*. O acto consistía nunha entrega simbólica da embarcación que facían os máis vellos aos máis novos da expedición. Pola noite encabazaríamos o desfile nocturno, era o momento no que os grandes veleiros semellaban pantasmas da noite, navegando paseniño con todo o velame izado. Era un espectáculo impresionante vivido como parte activa (navegando) ou como espectador (vendo navegar).

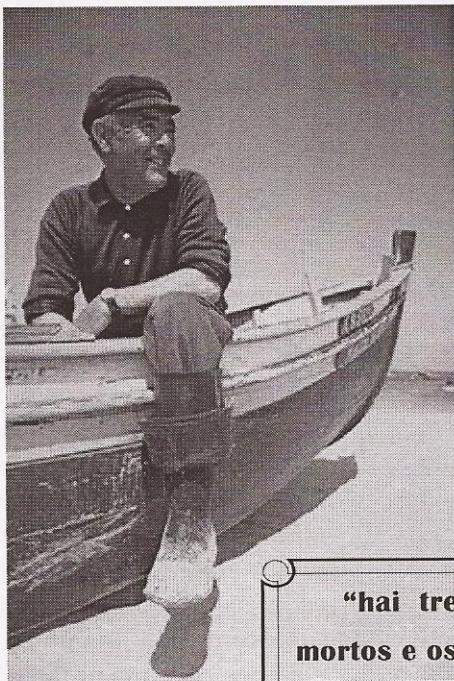


*Panorama do Castelo e da Torre Tanguy en Brest*

Todas as noites se facían desfiles de barcos. Era o máis semellante a unha excursión de barcos pantasma, que aparecían e desaparecían en función de cando os iluminaban os enormes focos que a organización de Brest tiña ben dispostos polos diversos pantaláns, e servían para deleitar os milleiros de observadores que enchían os peiraos e as rúas do recinto pechado. Desfilaban un por un, entrando dende unha zona estratexicamente oculta, acompañados dunha música de fondo (amplificada para toda a cidade). Tamén se podía ver o dito espectáculo dende as murallas que delimitaban a zona cortada ao tráfico. Era como unha varanda de pedra, un miradoiro dende o alto no que se situaban os que non pagaban por entrar no recinto náutico.

Cando remataba o desfile, os barcos facían soar as sereas, a organización poñía o broche lanzando ao ceo os focos e os fogos de artificio que o diverso público agradecía e aplaudía ou asubiaba emocionado. Despois diso, marchaban en riadas cara ás vivendas ou ás paradas de bus próximas á praza do Concello. Todo este espectáculo nocturno era engaiolante, só pode entenderse na súa verdadeira dimensión se se vive en directo, pero, aínda así, traemos constancia en diversas fotos do evento.

Tivemos a oportunidade de aprender detalles da organización e financiamento deste tipo de eventos. Francia tamén sufría a mesma crise económica, pero debe ser cuestión de prioridades, tradicións ou intereses. O caso é que saben facer as cousas ao grande, saben adaptarse ás circunstancias e saben gozar delas, ben se notaba! Todo isto que vos



**“hai tres tipos de homes, os vivos, os mortos e os navegantes”**

*Refrán dito polo portavoz croata*

contamos estaba articulado baixo unha organización bretoa de moi alto nivel. Dicían que eran 6000 voluntarios e 20.000 visitantes, imaxínade a cousa!

Recollendo o sentir de todos nós, afirmaba o navegante Xocas, convidado na traíña *Pescadoira* na nosa noite de gloria: “Claramente a organización está aí, séntese, aínda que non se ve”.

Esta impresionante concentración bretoa non vai ser fácil de esquecer, pero tampouco é fácil de contar, era grandioso, espectacular. Os amantes do mar, da vela tradicional, os navegantes galegos que dende moito tempo nos dedicamos a divulgar a cultura marítimo tradicional, tivemos en Brest 2008 o premio á nosa causa e paixón, á nosa ONG particular pero de proxección mundial, polo que podedes ver.

Durante unha das noites de navegación, no discurso do portavoz croata, sorprendéronnos unhas palabras en español, as únicas que lle entendemos claramente. El dicía: “Hai tres tipos de homes: os vivos, os mortos e os navegantes”. Sen darnos apenas conta, nós estábamos incluídos no grupo dos privilexiados. A pesar de ser case dos máis pequenos do evento, alí sentímonos grandes. Incluso o noso presidente galo, Víctor, era acosado pola prensa bretoa e os fotógrafos do lugar, como se se tratase dun famoso navegante. Este detalle foi realmente simpático para todos nós, aínda que non o era tanto para el, xa que o tiñan de modelo constantemente.

Damos fe de que a traíña *Pescadoira* e o bote xeiteiro *Os Calos* teñen navegado polas augas bretoas. Bueu tamén estivo en Brest e deixamos constancia do evento para compartir con todos e todas ditas singraduras.



A enerxía, na súa concepción máis ampla, é algo consubstancial á vida e en particular á especie humana, xa que sen ela non poden explicarse a maioría dos procesos celulares e tampouco a propia evolución da humanidade.

Ademais, ao longo do tempo fíxosenos cada vez máis imprescindible na nosa forma de vida. E a medida que avanza a civilización, esta dependencia faise máis acusada. Hoxe sería impensable un mundo cun consumo enerxético por habitante como o de hai escasamente 30 anos. En efecto, segundo datos achegados pola Administración, só entre o ano 1975 e o 2005, o consumo enerxético en España multiplicouse, aproximadamente, por 2,5.

Actualmente o tema da enerxía constitúe un dos grandes asuntos de debate, magnificado polos que en prol do “progreso” están dispostos a arrasar con todo e por “catastrofistas” cuxa misión parece ser todo o contrario e parecen dispostos a volver ás cavernas.

Para centrar o debate na súa xusta medida e sen ánimo de tomar partido por unha ou outra postura, talvez conveña, antes de nada, definir os conceptos. Finalmente entraremos na análise das enerxías procedentes ou, por dicilo mellor, “residentes” no mar e que son, na actualidade, tecnoloxicamente viables, que é o que se pretende con este pequeno artigo.

Enténdese por “enerxías renovables” as que, en sentido estrito, son capaces de rexenerarse por medios naturais. Tamén adoitan incluírse dentro delas as que, aínda non sendo así, proceden de fontes naturais practicamente inesgotables. Entre as primeiras podemos citar a enerxía hidráulica, nas que a rexeneración vén determinada polo propio ciclo da auga, e entre as segundas a enerxía solar.

As enerxías renovables, en contra do que asociamos usualmente con esta palabra, non sempre son enerxías limpas, xa que na súa transformación enerxética poden producirse subprodutos contaminantes gasosos, líquidos ou sólidos. Tal é o caso, por exemplo, da enerxía renovable procedente da biomasa, onde

a enerxía almacenada no proceso fotosintético pode ser transformada posteriormente en enerxía térmica, eléctrica ou carburantes de orixe vexetal, liberando de novo o dióxido de carbono almacenado (cousa distinta é que, por exemplo, as carburantes de orixe vexetal fosen menos contaminantes por unidade de enerxía producida ca os de orixe fósil, pero ese é outro tema).

Temos no mar almacenada enerxía en varias formas. Así podemos falar da enerxía procedente da ondada ou undimotriz, da enerxía orixinada polas mareas ou mareomotriz, da enerxía xerada polo gradiente térmico oceánico ou maremotérmica, da xerada pola diferente salinidade das augas, da enerxía xerada polas correntes submarinas e, finalmente, a eólica mariña, malia esta última só diferenciarse da eólica terrestre no lugar de colocación dos aeroxeradores.



*O primeiro xerador mareomotriz comercial do mundo en Strangford Lough (Irlanda do Norde)*

As diversas formas de extraer esta enerxía de orixe mariña atópanse en distintas fases de desenvolvemento, segundo a súa dificultade de conversión en enerxía utilizable, pero, sobre todo, de almacenamento, xa que, como acontece con outras formas de enerxía, a transformación final convén que sexa en eléctrica para maior facilidade de distribución e consumo en lugares afastados dos seus centros de produción e para aproveitar infraestruturas xa existentes.

## Enerxía undimotriz

O vento produce ondas no mar que poden ser aproveitables con fins enerxéticos como é, en xeral, todo movemento de calquera materia. Con este motivo, desenvolvéronse distintos tipos de convertedores de ondada en enerxía, tanto flutuantes, ancorados ao fondo do mar, como fixos.

Entre os fixos, un dos sistemas máis estudados consiste nunha construción, que pode ser de formigón e formar parte dun coído, cunha cámara de aire en cuxa parte inferior está comunicada co exterior. A oscilación da ondada no exterior produce unha variación de volume da cámara de aire que pode ser aproveitada para, por un orificio, deixar escapar o aire que mova unha turbina (unha especie de "buraco do inferno" da Illa de Ons ). Convenientemente transformado, este movemento de xiro pode xerar electricidade (fig. 1).

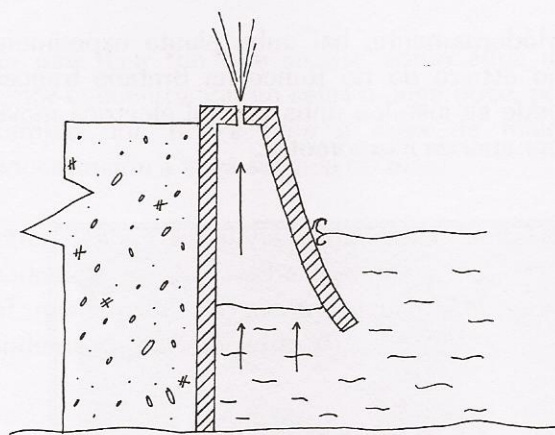


FIG.1

Outro sistema é o coñecido como "pelamis", onde unha estrutura flutuante semismerxida, composta por seccións cilíndricas de aceiro, se articula mediante palmelas. Cunha lonxitude, nos modelos experimentais, de 150 m, o movemento oscilatorio dos cilindros bombea aceite mediante un complexo sistema de pistóns, que, pola súa vez, move unha turbina que, mediante un xerador, produce electricidade (fig. 2).

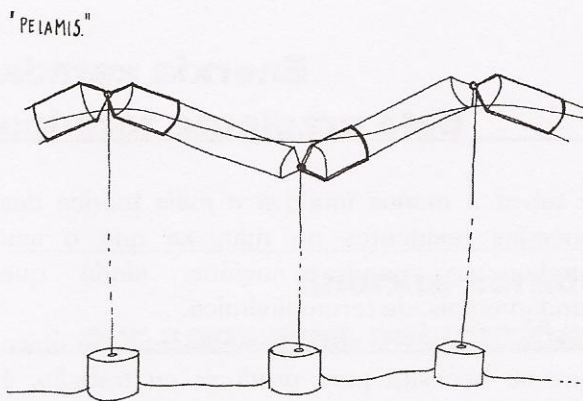


FIG.2

Finalmente, outro dos sistemas en experimentación emprega unha serie de boias nas que o esvaramento dun corpo cilíndrico exterior por outro interior, tamén cilíndrico e ancorado ao fondo, produce mediante o correspondente convertedor enerxía eléctrica (fig. 3).

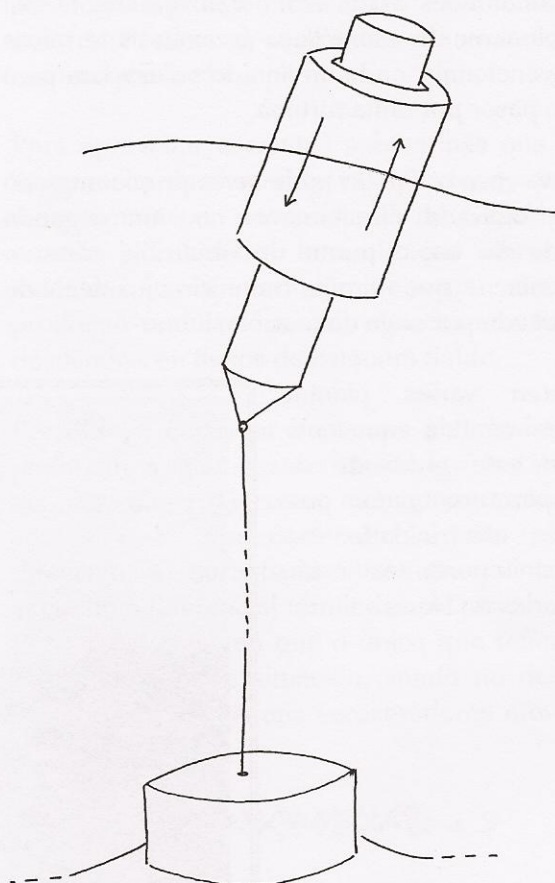


FIG.3

O grao de desenvolvemento e rendemento de cada un destes sistemas é distinto e a súa aplicación, desde o punto de vista económico exclusivamente, de momento non parece satisfactorio.

## **Enerxía xerada polo gradiente térmico**

É talvez a menos intuitiva e máis teórica das enerxías residentes no mar, xa que o seu fundamento require nocións, aínda que fundamentais, de termodinámica.

Desde o punto de vista termodinámico, o único que se necesita para producir un traballo, é dicir, enerxía, son dúas fontes caloríficas a distinta temperatura.

Isto deu pé a pensar, polo menos teoricamente, que a diferenza de temperaturas entre a auga superficial (ao redor de 20° C nas zonas tropicais) e as augas profundas (7° C nesas mesmas augas a 700 m de profundidade) nos permitiría obter enerxía. Efectivamente, unha central maremotérmica é unha máquina térmica na que a auga da superficie actúa como fonte de calor, mentres que a auga extraída das profundidades actúa como refrixerante. O seu funcionamento aseméllase ás centrais térmicas convencionais, onde un líquido se evapora para logo pasar por unha turbina.

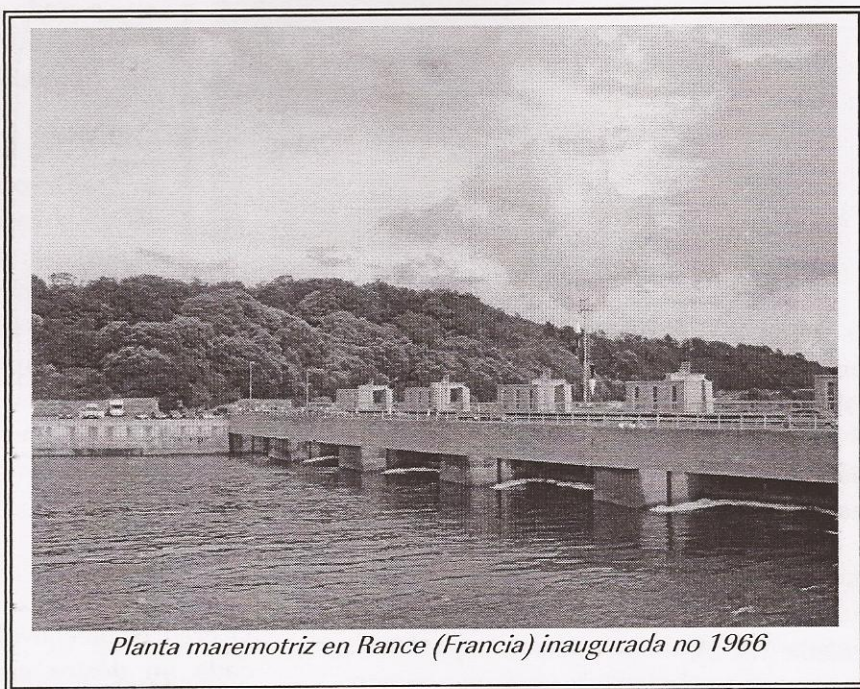
Neste caso o líquido pode ser a propia auga do mar utilizada directamente, ou un segundo fluído de baixo punto de ebulición como o amoníaco, que circula nun circuíto fechado quentado por auga de mar.

Existen varias plantas experimentais que utilizan este gradiente de temperatura para producir electricidade. As máis importantes están situadas en Hawai.

## **Enerxía mareomotriz**

As forzas gravitatorias exercidas, fundamentalmente, pola Lúa e o Sol producen as mareas, é dicir, o movemento de masas de auga que, pola súa vez, son susceptibles de transformarse en enerxía mediante os mecanismos axeitados. Para iso necesítase que as mareas sexan apreciables, é dicir, que a diferenza entre preamar e a baixamar sexa significativa, e contar con lugares estratéxicos como baías, esteiros... Mediante turbinas hidráulicas, é posible transformar o movemento da auga convenientemente canalizada en movemento de rotación dun eixe e, en definitiva, convertelo en enerxía eléctrica axustando ao eixe un xerador. Este sistema, salvando as diferenzas, xa se utilizaba antigamente nos muíños de gran dos que algún aínda existe na ría de Arousa.

Modernamente, hai unha planta experimental no esteiro do río Rance na Bretaña francesa, onde se instalou unha central eléctrica movida por enerxía mareomotriz.



*Planta mareomotriz en Rance (Francia) inaugurada no 1966*

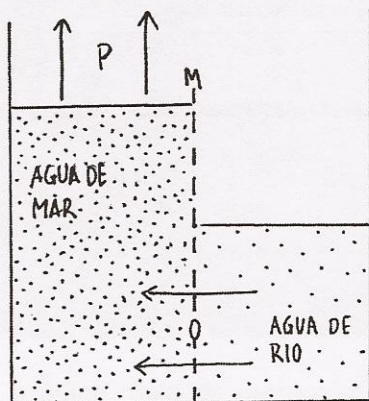
## **Enerxía xerada por diferenza de salinidade**

Baseado no fenómeno da osmose, coñécese tamén como "enerxía azul". O seu desenvolvemento actual é escaso, xa que a súa produción necesita a existencia de grandes cantidades de auga doce, o que non sempre é accesible.

O fenómeno da osmose está relacionado co comportamento de solucións de auga de distinta concentración (ou o que é o mesmo, salinidade), diante dunha membrana semipermeable. Ao poñer en contacto estas dúas solucións a través dunha membrana semipermeable, prodúcese unha difusión da auga da disolución de maior concentración á de menor, que se traduce nun aumento de presión na zona de maior concentración. Este fenómeno, ou mellor, o inverso, denominado electrodiálise ou osmose inversa, convenientemente "tecnificado", é a orixe deste tipo de enerxía.

Nin que dicir ten que se usa como auga de menor concentración en sales a auga doce, por exemplo dun río, e para a auga de maior concentración a auga salgada do mar.

Actualmente existe unha planta experimental de produción nos Países Baixos, malia que, todo hai que dicilo, co inconveniente dun baixo rendemento mecánico (fig. 6).



M: MEMBRANA OSMÓTICA  
P: PRESIÓN OBTENIDA  
O: PROCESO OSMÓTICO

FIG.6

## **Enerxía xerada por correntes submarinas**

Sen unha única causa que as xere, é un feito a existencia das correntes mariñas. En particular das correntes submarinas que, a diferenza das superficiais, sempre teñen a mesma dirección. O movemento destas grandes masas de auga pode aproveitarse para mover as aspas dunha turbina como o fai o vento cos aerogeradores que estamos tan afeitos a ver xa nos nosos montes.

Existen modelos experimentais de xeración de electricidade con turbinas submarinas que presentan o grande inconveniente de necesitar, para ser eficaces, correntes de velocidade media duns 5 nós.

Para aproveitar correntes submarinas que non superen os dous nós de velocidade, apareceu recentemente un novo sistema de xeración de enerxía hidrocínética baseado nas vibracións inducidas por un remuíño de auga, as cales producen ondulacións nun obxecto con forma de cilindro, en fluxos de calquera fluído.

Por último, como xa sinalamos anteriormente, poderíamos falar dos aerogeradores instalados no mar, preto da costa, que aproveitarían os ventos que sopran durante o día nunha dirección e durante a noite na contraria, segundo o diferencial térmico entre terra e mar. Pero conviremos en que o único que teñen de marítimo é a súa situación, sendo no demais exactamente iguais aos aerogeradores movidos polo aire.

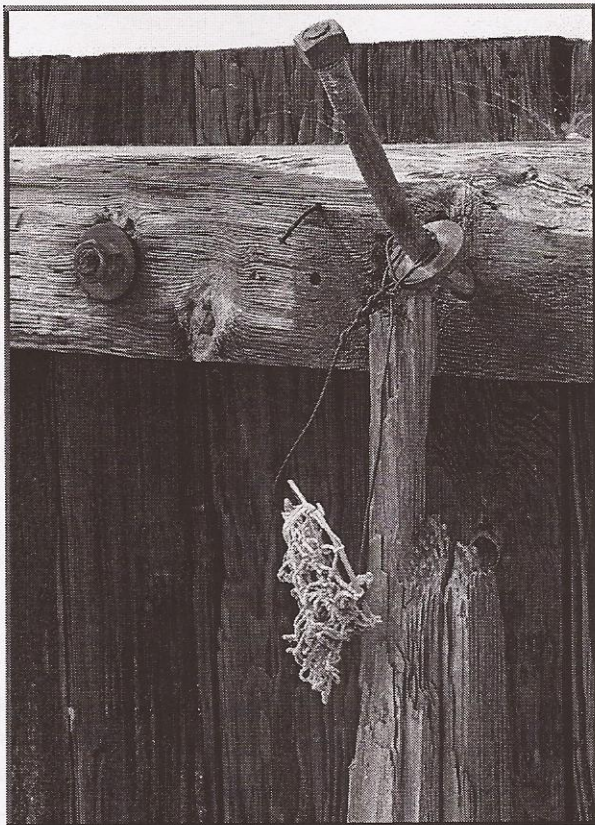


## Introdución

Cando se buscan pedriñas de ouro, ás veces, acábase atopando unha mina de diamantes. Dalgún modo, iso foi o que aconteceu con este traballo.

A idea inicial era facer un achegamento á historia da praia de Portomaior.

Portomaior é actualmente un dos puntos turísticos máis importantes da parroquia de Cela. Moitos dos seus bañistas non saben nada do estilo románico que inspirou o templo parroquial e descoñecen as impresionantes vistas que se contemplan desde Chans ou case desde calquera outeiro de Cela. Non obstante, acoden regularmente ao areal para pasar o día, ou todo o verán.



Non é a única praia da parroquia. Tamén son moi valoradas Agrelo, case confundida coa nosa protagonista; Covelo, máis íntima; e Lapamán, con escaseza de servizos pero, aínda así, considerada unha das máis fermosas da provincia de Pontevedra. Pero Portomaior é a

única que leva anos recibindo o distintivo europeo de calidade no referente aos areais: a bandeira azul.

En cambio, ao escarvar un pouco por baixo da máscara de sol e bañistas que ofrece o areal hoxe en día, foi aparecendo un espectacular mundo de viveza económica e histórica. Deixouse entrever unha arte de pesca desaparecida hai case 50 anos, pero que no seu momento posibilitou a supervivencia de moitos veciños, nos coñecidos como anos da fame, tras a desprezable Guerra Civil.

Así aconteceu que este relato derivou cara ás artes xávegas, coma unha barca sen remos, guiado pola sorpresa e a curiosidade que supón introducirse nun mundo completamente novo, para min e seguramente para moitos dos que agora mesmo están lendo isto.

Conclusión, nas páxinas que seguen han atopar unha modesta aproximación ás artes xávegas, unha arte tan enraizada e valorada polos mariñeiros que, na fala de acotío, perdera xa o apelido e era coñecida, dun xeito ben significativo e fermoso, simplemente como a arte.

O relato está baseado en varias conversas con membros da propia Comisión de Festas (aos que lles agradezo a súa axuda e, por outra banda, o seu importantísimo labor á hora de manteren vivas as celebracións parroquiais); con Benito Riobó, antigo armador e fundador da Casa Benito, en Loureiro; e con Francisco Barreiro, sobriño do defunto armador Luís da Viúda e dono da Taberna A Viúda, en Bueu. Todos abriron xenerosamente o máis valorado recuncho da súa memoria para rescatar do esquecemento esta esforzada e espectacular modalidade de pesca.

## As artes xávegas

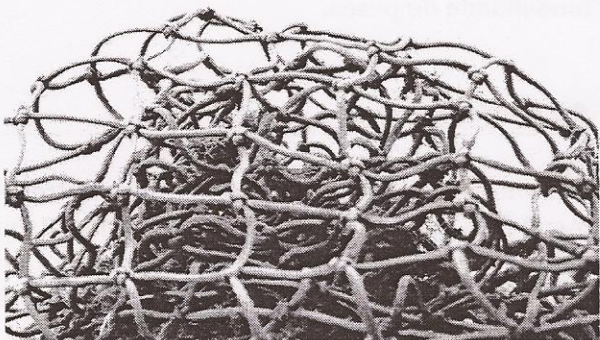
Esta modalidade de pesca era coñecida entre os mariñeiros como a arte ou a arte grande. O seu esquema de funcionamento era semellante ao da rapeta, que deriva precisamente deste sistema, pero con maiores dimensións. Por

exemplo, se na rapeta traballaban sobre seis homes, para a arte eran precisos arredor de trinta.

Na arte xávega utilizábanse tres barcos: unha lancha ou traíña, unha barca auxiliar e unha gamela. Todas ían a remos, sen vela. Na traíña, que podía levar de 3 a 6 pares de remos, cargábase o aparello, a rede. En terra quedaba un cabo (unha corda) e a lancha íase distanciando da costa. A medida que se afastaba, ía soltando máis cabo e, despois, a rede. Cando chegaban á distancia axeitada (non está moi clara: podería ser a uns 500 metros da costa; en todo caso, chegaba máis alá de onde hoxe están as bateas), empezaban a vogar (remar) en paralelo á praia e ían soltando o aparello. Despois, volvían cara á terra coa outra punta do cabo (a arredor dun quilómetro de distancia do primeiro) e empezábase a tirar do aparello cara á costa.

Ao mesmo tempo que se turraba, tamén había que ir estreitando o aparello, para que o peixe se concentrase no cope (na parte central, onde as mallas da rede eran máis pequenos) e para evitar as pedras, pois podían romper o aparello. Niso consistía a función das outras dúas barcas: seguían as indicacións do patrón desde a costa, que, con berros e xestos, lles indicaba se había que mover o aparello nunha dirección ou noutra. Ademais, contaban coa forza dos que tiraban dos cabos desde a praia. Estes empezaban a empurrar ben separados e ían arrimándose, ata que acababan xuntos.

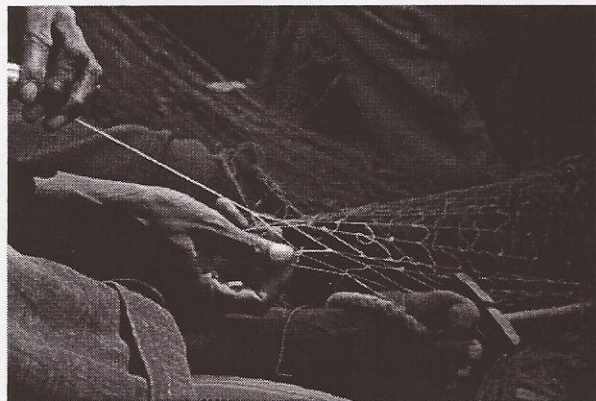
O aparello compúñase das dúas bandas e o cope. Contaba con tres boias: unha en cada calón (onde acababa o cabo e empezaba a rede) e outra no cope. Tamén levaba cortizas de forma circular ou trapezoidal, a criterio do arteiro (armador). Para que a rede non aboiasse, colocábenselle chumbos (a chumbada) na parte baixa, todo ao longo do aparello.



## Historia da arte

Esta arte, como o desenvolvemento industrial das fábricas de salgadeira, chegou a Galicia a través dos empresarios cataláns, no século XIX. Tanto a traíña como o aparello e o sistema de traballo seguían o mesmo esquema do *xabec* catalán, ben conservado aínda hoxe na illa de Menorca. Mediante esta ligazón directa, a arte xávega emparéntase con toda unha tradición de pesca mediterránea de baixura. O mesmo modelo deuse tradicionalmente na costa valenciana e andaluza. En Almería, Málaga e Murcia leváronse a termo nos últimos anos importantes procesos de recuperación histórica desta arte. Tamén existía no sur de Italia.

Ao parecer, a estrutura do barco e a palabra que o define é de ascendencia musulmá. O *xabec* catalán vén do termo árabe *sabbak*



(nave) que, xa naquel idioma, deu na palabra *sabaka* (rede), o que deixa ás claras a relación do concepto coa pesca. Segundo varios documentos historiográficos consultados, foi dos musulmáns, que atacaban con esta clase de barcos as costas mediterráneas, de quen os gobernadores locais andaluces, valencianos, cataláns e italianos copiaron o modelo; adaptárono, primeiro, para a defensa e, máis tarde, para a pesca.

Retrocedendo un pouco máis na historia, os musulmáns herdaron o modelo de barca dos fenicios, grandes comerciantes norteafricanos cuxa cultura floreceu hai arredor de 3000 anos. Tanto na versión fenicia coma na posterior musulmá, os barcos movíanse a remo, pero levaban tamén velas, para facilitar a navegación de longas distancias. A vela perdeuse cando o barco se empezou a usar para a pesca costeira.

En resumo: os fenicios desenvolveron hai máis de 3.000 anos un tipo de barca de éxito para o comercio polo mar Mediterráneo. Tras a desaparición da súa cultura, os musulmáns continuaron usando o seu modelo de bote para a pesca e tamén para atacar as costas españolas e italianas. Os gobernadores locais imitaron o bote para defendérense e despois aplicárono igualmente á pesca de baixura. Cando os cataláns viñeron a Galicia desenvolver a industria salgadeira, trouxeron con eles este modelo de pesca, que permitía pescar dentro das rías cando o mal tempo impedía saír mar a fóra. Esta arte caeu ben nalgunhas zonas sen rochas, pero reduciu o seu tamaño nos lugares onde había demasiadas pedras, co que deu orixe á rapeta (ou boliche).

Unha modalidade de pesca como a de Bueu existiu tamén noutros puntos da costa galega, como Redondela.

### **As artes xávegas en Bueu**

No concello de Bueu, a arte practicábase en catro praias: Portomaior, Loureiro, A Banda do Río e Beluso. Nas outras, ou ben a cantidade de peixe non o facía rendible ou, sobre todo, a profusión de pedras impedía que se puidese largar un aparello tan grande.

A arte usábase só nos meses de inverno, aproximadamente entre mediados de novembro e marzo. Isto dependía das condicións meteorolóxicas. A razón principal era que, cando ía bo tempo, os mariñeiros adoitaban ir á ardora, outra arte de pesca que se practicaba en mar aberto. Desá maneira, non había persoal suficiente para facer un lance da arte. Ademais, ao parecer, durante o resto do ano tampouco había peixe (ou tanto peixe) coma no inverno, posiblemente porque era co mal tempo cando as capturas buscaban a protección natural da ría de Pontevedra.



O número de artes roldaba a decena nos anos 50 do século XX. Cada arteiro tiña a súa. Estaban, daquela. Barrabás, Benito Riobo, o Botaviño, o Capellán, Charrúa, o Feito, Luís da Viúda, o Patrón, o señor Pepe e Toniño.

Ningún era de Cela, que se lembre. Tampouco os Massó tiñan capital nas artes, cando menos nesta época. Sempre ben informados das actualizacións tecnolóxicas, foran dos primeiros en investir nos barcos a motor que saían da ría.

Todo o relacionado coa arte estaba escrito e editado nun libro dunhas 15 ou 20 páxinas, o *Reglamento de las artes jávegas*, que posuían todos os armadores. Nesa edición estipulábanse as horas ás que debían comezar os lances, como se concretaba a orde na que se traballaba, que pasaba se un armador renunciaba á súa quenda...

En cada unha das catro praias adoitábanse facer tres lances ao día. O mellor valorado era o da alba, aí polas sete da mañá, pois era cando máis peixe había. O seguinte empezaba cando o primeiro levaba tres cuartos feitos, sobre as 10 horas; e o terceiro, arredor das 12 horas. Cada lance podía durar entre catro e cinco horas (se contamos con largar o aparello, recollelo e coller as capturas). Se se quería, podía repetirse, despois do terceiro, pero non era habitual. Primeiro, porque xa non quedaba moita pesca para outro lance e, sobre todo, porque a arte daba moito traballo e non quedaban folgos para un segundo intento, a non ser que no inicial houbera algún problema e non se lograse peixe ningún.

Para definir a orde inicial, celebrábase un sorteo entre os armadores. Por exemplo, a un podía tocarlle o primeiro lance en Portomaior e a outro o terceiro na Banda do Río. Isto rexía o primeiro día. Desá xornada en diante, estaba previsto que os postos ían rotando. Non está claro o modelo de rotación, pero, para entendela, sería algo semellante a isto: o que o luns ía de primeiro en Portomaior; o martes ía segundo na mesma praia; o mércores, terceiro; o xoves, por exemplo, íría primeiro en Loureiro; o venres, segundo en Loureiro...

Este sistema renovábase co sorteo cada ano ao comezar a campaña ou máis veces se se paraba unha tempada longa durante un inverno (por un supoñer, se melloraban as condicións meteorolóxicas e se podía ir á ardora durante un par de semanas no medio do inverno). En calquera caso, non rexía nos domingos nin nos días festivos. Esta situación, tamén marcada no

Regularmente, provocaba que nesas xornadas os que quixesen pescar tivesen que "picar o lance". Isto é, había un lugar e unha hora definida á que tiñan que estar os que querían largar (soltar o aparello). O que primeiro chegaba e tiraba o rizón (âncora de catro ganchos), largaba primeiro; o que o facía segundo, pois tocáballe esperar...

Isto daba en verdadeiras regatas que antecederon en décadas as actuais. Pero naquel caso, as trañas cargaban con todo o aparello de pesca e, por suposto, era un traballo e non unha variedade de lecer.

A arte era unha profesión moi dura. De feito, os mariñeiros non adoitaban traballar nela moitos anos. O máis habitual era que funcionase como unha durísima escola de mariñeiros. Aproximadamente aos 11 anos, os rapaces adoitaban empezar a traballar na rapeta, para aprenderen e curtírense durante uns meses. Aos 12 anos xa formaban parte das tripulacións da arte. Remar, largar o aparello, corrixir a traxectoria da rede e tirar para sacalo do mar eran funcións que esixían moita forza e resistencia física. Ademais, a maioría empézaba a traballar descalzos e sen roupa de augas, en puro inverno.

Os mozos de Cela, nos anos cincuenta, traballaban sobre todo para tres patróns. Os das aldeas de Sabarigo, Castrelo, A Costiña, Pousada e A Fontealta ían con Agustín de Capellán (arteiro: Luís da Vida); os do Torón, As Castiñans, A Barraca e O Viso ían maioritariamente con Resille (lancha de señor Pepe) e con Antonio de Agosto (o armador era Benito Riobo).

O reparto dos beneficios era, segundo nos contaron, a metade para o armador e o resto para repartir entre os mariñeiros. O patrón cobraba da parte do propietario, mentres que, da banda dos mariñeiros, entregábase unha parte para o mantemento do barco. Os mariñeiros cobraban en cartos e, ademais, levaban un quión (pequena cantidade das capturas). A diferenza doutras artes, como a



En Portomaíor, o punto para picar lance estaba próximo ao extremo oriental (cara a Marín), onda a de Cachacho. Nesta praia había dúas pedras que determinaban o xeito de traballar: a Pedra das 3 e a Pedra das 7. Os mariñeiros chamábanlles así porque estaban á altura da terceira e da sétima corda de distancia desde o litoral (unha corda é unha medida de lonxitude que pode andar polos 60 metros, aproximadamente). Largábase a rede e despois a barca auxiliár e a gamela moviana e estreitábana coa axuda dos que tiraban desde terra para evitar estas rochas.

O patrón tamén os dirixía desde a praia. En cada areal, tiñan uns postes chantados que lles axudaban a enfiar, é dicir, a saber exactamente onde estaban os accidentes naturais. En Portomaíor, de feito, había unha caseta e un poste, preto de onde está actualmente o *chiringo* e a rede de voleibol. O patrón enfiaba o poste cun punto de Sanxenxo para localizar as pedras e ir avisando a tripulación.

A caseta seica a construíra un dos armadores, o patrón. Era de ladrillo, caleada, con tellas. Tiña unha superficie duns catro metros cadrados. Contaba cunha porta e cunha pequena fiestra. Usábase para gardar algunhas cousas. Poucas, porque o espazo non daba para máis. A súa función básica era evitar que os armadores se mollasen cando chovía. A caseta foi derruída cando construíron a estrada do paseo de Portomaíor.

## A arte en Portomaíor

ardora, nas xávegas todos os mariñeiros levasen traballando. O primeiro que adoitaban mercar cando aforraban uns poucos cartos era a roupa de augas (que había que untar de aceite para que fose efectiva) e unhas boas botas. Normalmente tres ou catro anos despois de empezar, estes mozos buscaban a vida en barcos da altura e outros máis novos substituíanos.

## Os axudantes

Ademais da tripulación, para a arte era necesaria a colaboración de máis xente. Eran os "axudantes", veciños que se achegaban á praia para botar unha man á hora de tirar do cabo e recoller as capturas. En Beluso, adoitaban ser mariñeiros doutras artes. En Cela, eran labregos que conseguían deste xeito un quiñón de peixe para levarlle á familia. Porque eles non cobraban en cartos. Levaban unha pequena parte das capturas que se lograban.

O primeiro que chegase á praia para colaborar (normalmente era da confianza do armador) era o responsable de repartir o quiñón entre o resto, en función do tempo que traballasen ou da súa utilidade. É dicir, levaba máis peixe un home rexo ca un rapaz, por exemplo.



Entre os axudantes tamén había dous niveis ben diferenciados: os que tiraban coas mans e os que o facían co cinto. O cinto, tamén de orixe catalá, aínda que con algunhas particularidades, consistía nunha banda de coiro, saco ou lona que rodeaba as costas pola cintura. Na parte de adiante, saíanlle dúas cordas, que se unían. O cabo resultante tiña máis ou menos un metro de lonxitude e, no final, contaba cunha rodiña de madeira e un nó. Con esa rodiña dábaselle unha volta ao cabo do aparello e quedaba atrapada, de xeito que o axudante podía retroceder e empurrar con máis forza que

alguén que o fixese só coas mans. O que levaba cinto tamén gañaba máis peixe.

Esta característica da arte, a do traballo comunitario e aberto á veciñanza, fixo que Portomaior quedara na memoria dos veciños de Cela como a **praia matafames**. A comezos da década dos corenta, durante os peores anos da posguerra española, nunha época na que as familias sufrían extremas dificultades para alimentárense, a abundancia de peixe no banco de Portomaior permitiulles a moitas persoas superar o desastre da fame nos momentos máis duros do inverno. Viña xente ata de Moaña para colaborar na arte de Portomaior e poder marchar cunha gabetada, cunha pateira, cun salabardiño de peixe para a casa.

Os máis vellos lembran que naqueles tempos, a **posta** (o banco, o lugar onde se soltaba o aparello) de Portomaior foi especialmente prolixa e rica. Hai quen se acorda de recoller 100 cestas de xurelos e rinchas (cada cesta pesaba aproximadamente 100 quilogramos) tras un só lance. Máis dunha vez houbo que practicar a **sota**, é dicir, que o cope ía tan cargado de peixe que non era posible arrastralo ata a praia. Nesta situación, o que se facía era arrimar o aparello contra a lancha, no medio do mar, e con **salabardos** e **trueis** (aros de madeira cunha rede; o truel era máis grande) recollíanse as capturas.

Cando pasaba iso, era un lance de aínda maior esforzo físico, pois primeiro intentábase con todas as forzas tirar do aparello e, cando se vía que era imposible, chegaba o traballo de subir todo o peixe ás barcas. Pero valía a pena, pois significaba unha boa campaña.

O contrario era unha catástrofe. Cando se daba o caso de que se largaba mal o aparello ou de que se enganchaba contra as rochas, quería dicir que os esforzos todos non servían para nada. Sen peixe, non había nin quiñón para os axudantes nin salario para os mariñeiros.

O máis habitual era que o lance acabase en **ensagua**. Isto é, arrastrando o aparello ata a praia e recollendo o peixe na beiramar. A rede estendíase na area para que secase. Se había que amañala, ou se cosía no momento ou se levaba a Bueu para que o amañasen as redeiras.

## **A fin da arte**

Coa arte pescábanse chinchos, xurelos, rinchas e peixes finos como os tranchos, as pescadiñas, os sanmartiños... Tamén se podía coller algunha centola e raias. A xouba, os espadíns e as sardiñas foron desaparecendo durante os anos 40 e 50. Algún aínda se acorda de pescar bocarte na ría de Pontevedra.

O caso é que a comezos dos anos 60 a arte desapareceu. Dun día para outro non se volveu practicar. O que sucedeu, segundo nos explicaron, foi que o Goberno prohibiu esta modalidade de pesca. Un día, os arteiros foron convocados á Comandancia e alí comunicáronlles que xa non podían saír pescar. Así de sinxelo.

Detrás da prohibición, agochábase unha aposta decidida polo cultivo do mexillón, polas bateas. De feito, as bateas de Beluso e de Cela están situadas xusto nas respectivas postas, onde se largaba o aparello da arte.

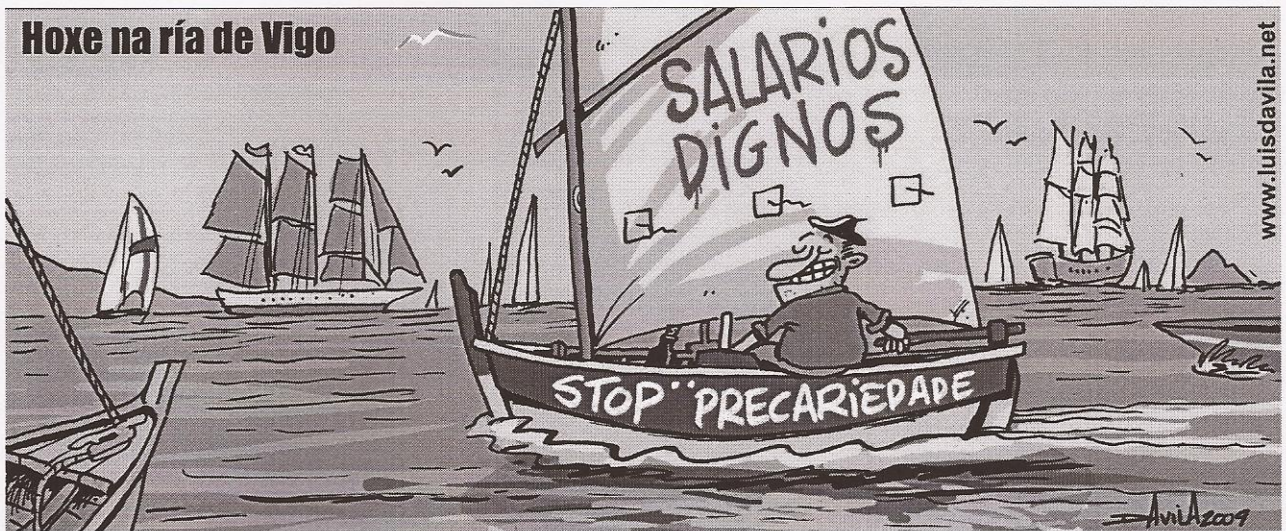
As traíñas quedaron inservibles. Unha delas, a *Extremadura II* de Luís da Viúda, atópase, por sorte, conservada no Museo do Pobo Galego, en Santiago de Compostela. A de Benito Riobó, que estaba na praia de Loureiro, esnaquizouna un temporal alá polos anos setenta.

Os mariñeiros marcharon para a pesca de altura ou simplemente quedaron sen a posibilidade de traballar cando ía mal tempo. A prohibición chegou nunha época de desenvolvemento tecnolóxico na que, lembran, algúns arteiros xa planeaban unha modernización do sistema, con motor para a traíña, guinche de carga para largar o aparello... ideas para evitar a dureza e as penalidades da arte.

Pero non foi posible. Na actualidade, o único afastado parecido que nos pode lembrar estas artes xávegas son as competicións de traíneiras (embarcación a remo estruturalmente máis estilizada e lixeira), nas que compiten os remeiros por chegar á meta coma, nos seus tempos, os mozos competiron por picar lance e poder ganar o pan.







**S**en dúbida, hoxe en día, é algo común practicar deporte no noso día a día. Os ximnasiaos proliferan por todas as partes, que se aeróbic, que se natación, clases de judo para o neno, que se o equipo de fútbol do colexio... Non obstante, malia que cada vez sexa máis común que a xente deixe entrar o deporte como algo lúdico e como forma de coidarse, moitas veces nos deixamos levar por ese especie de abano pechado, moito máis pechado do que debería, de prácticas deportivas. Todos coñecemos e practicamos algunha vez na nosa vida fútbol, atletismo, tenis... Porén, e aínda que pareza mentira, desta lista queda excluído, borrado, un dos deportes máis antigos e tradicionais da nosa terra: a navegación a vela.

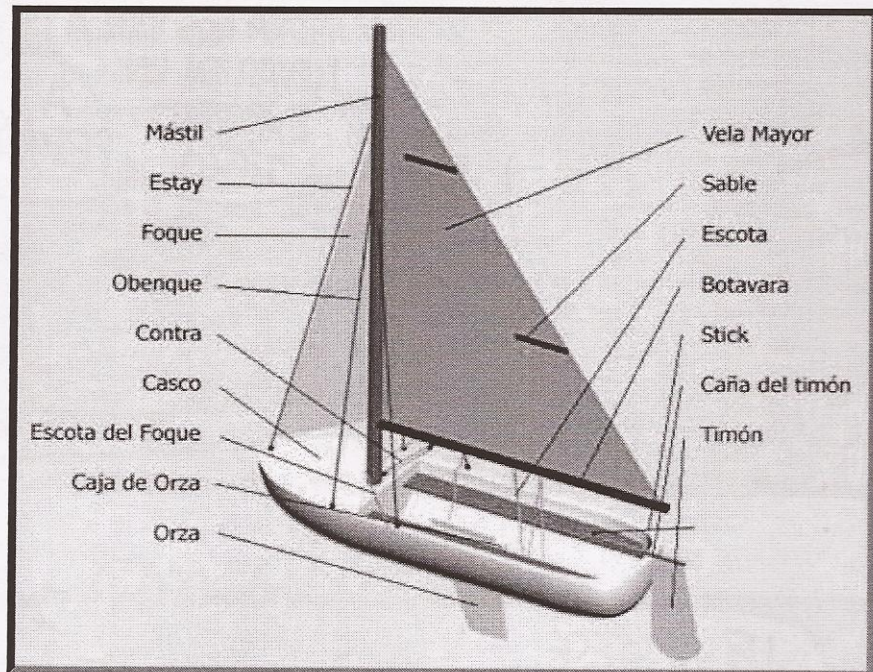
Aínda que lles sorprenda a moitos, a navegación a vela estivo presente na vida dos nosos antepasados dende tempos inmemoriais. A nosa cultura pesqueira está moi estreitamente relacionada con esa extraordinaria presenza da vela no día a día da Galicia aberta ao mar. Moitos dirán que é algo lóxico nunha terra que dispón de 1.500 km de costa e non lles falta razón. Isto mesmo sucede noutros lugares do mundo como Australia, Nova Celandia, Holanda... vilas que, como a nosa, posúen moitos quilómetros de costa, que estiveron historicamente abertas ao mar e sen o cal non se pode comprender a súa historia.

Non obstante, na actualidade, o nivel de desenvolvemento deste deporte en Galicia non é o que debería. Nos países como Holanda ou Nova Celandia, este deporte é considerado deporte nacional, algo que os define como pobo e como país fronte ao resto do mundo e isto nótase nas clasificacións das grandes citas internacionais. Ollo!, con isto non quero dicir que non teñamos grandes regatistas e refutados navegantes, aí están Pedro Campos, Javier de la Gándara, os brillantes campións olímpicos Antón Paz e Fernando Echevarri, entre outros moitos navegantes de raza que teñen esculpido os seus nomes en letras douradas na historia da vela internacional.

## Conceptos xerais

Antes de introducirmos no mundo da vela lixeira, creo que é necesario darlle unha breve clase ao lector das partes máis básicas de calquera barco, dando un paso máis do típico estribor, babor ou proa, popa.

Como se pode ver no debuxo, un barco é algo complexo, complexidade que se simplifica unha vez que un toma contacto coa embarcación. O temón e as velas maior e foque (vela de proa) son as ferramentas fundamentais. Cada cousa cumpre a súa función, de forma que navegando todo debe de encaixar como as pezas dun quebracabezas.



## Empezar pola base

Isto loxicamente non pasa por reprodución espontánea, todos eles saíron do que no mundo da vela se lle chama a vela lixeira. Para que nos entendamos, da base, dos pequenos barcos de iniciación. En Galicia e grazas, en parte, aos éxitos dos nosos deportistas, desenvolveuse nos últimos tempos unha importante rede de escolas de vela nos numerosos náuticos que hai ao longo e ancho da costa galega.

Nestes clubs realízanse cursos en embarcacións colectivas (en grupos de 5 persoas aprox.), de pequeno tamaño, nas cales se lles ensina aos

alumnos as cousas básicas para navegar e dominar o barco. Para asistir a estes cursos, apenas se require outra cousa que saber nadar e ter ganas de probar cousas novas. Entre as embarcacións máis utilizadas están dende os típicos barcos raqueros e carabelas, ata os modernos omega, un novo deseño que se distingue dos anteriores en que alcanza maiores velocidades.

da navegación, á vez que desenvolve certa independencia de axuda exterior. Os rapaces aprenden a coidar o seu barco, a navegar e a tomar decisións sen ter ao seu lado o monitor. Os optimists son embarcacións para os rapaces dende que se inician ata que alcanzan os 14 anos de idade, cando pasan a outra clase de barco. Continuando, entre os individuais e tras pasar o optimist xa temos varias clases: o europa, o láser e o finn, este último é o máis

profesional e máis esixente fisicamente, ademais é olímpico, como sucede tamén co láser.



*Os omega teñen como principal atractivo a velocidade*

Que pasaría se lle collese o gusto, podeades preguntarvos algúns. Pois, loxicamente, a partir deste punto atopamos unha maior variedade de embarcacións. Para ser algo máis ordenados, podemos dicir que hai de dous tipos. Por un lado temos os individuais e por outro os dobres.

Os láser divídense en tres grupos segundo o tamaño da vela. Para os principiantes e de pouco corpo teñen o 4.7, no que poden navegar ata os 17 anos. Tras esta clase hai outras dous máis, a radial, que ten as velas máis grandes e é olímpica para as rapazas, e a standard, que é a que leva as velas máis grandes e, neste caso, é olímpica para os rapaces.

## **Barcos individuais**

As embarcacións individuais teñen como principais características que navega un único tripulante, que é o que leva en todos os aspectos a embarcación, e que posúen unha única vela. Dentro deste tipo de embarcacións encontramos varias modalidades.

Por un lado, o máis popular, o optimist. Esta embarcación é unha das máis coñecidas por ser nela onde se forma unha gran parte dos regatistas. É unha clase de iniciación onde o regatista desenvolve dun modo máis amplo as aptitudes básicas



## Situación da vela lixeira en Galicia

### Barcos dobres

Este tipo de barcos teñen como característica ter máis dunha vela e que nel van dous tripulantes; por un lado o patrón, que leva o temón e a vela maior, e por outro o proeiro, que se encarga do foque e do spinaker en caso de que o teña. Os barcos dobres máis coñecidos son o **cadete**, o **vaurien**, o **snipe**, o **420**, o **l'equipe** ou os típicos catamaráns de praia... Tamén están, aínda que a un nivel xa máis profesional, o **470** ou o **star** entre outros.

Para os principiantes, os máis recomendables son o cadete e o vaurien. Ambos son os ideais para aprender a navegar en parellas, xa que o seu uso resulta moi doado. O cadete é para os menores de 17 anos, é dicir, para entendernos, é como o irmán maior do optimist, nel podemos iniciarnos para navegar en barcos dobres. O vaurien, non obstante, permite navegar na clase sen límite de idade, aínda que está orientado como clase de iniciación e, polo tanto, pertence á categoría xuvenil.

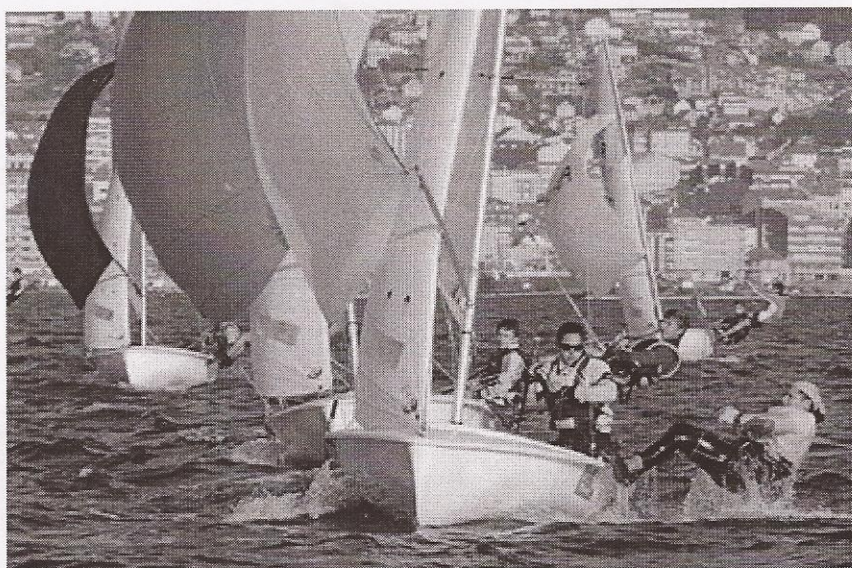
Por outro lado, están o 420 ou o l'equipe, que teñen como particularidades que son máis rápidos ca os anteriores e, sobre todo, que, en ambos, o proeiro vai colgado do pau a través dun trebello chamado **trapecio**. No caso do l'equipe tamén hai un límite de idade.

O snipe adoita ser o utilizado polos máis veteranos e destaca por non ter spinaker e polo uso dun **tangón** (unha especie de botavara, unha peza que fai a función da vara de portar nos barcos tradicionais) para levar o foque nos rumbos abertos, poderíamos dicir que usa o foque como spinaker.

O 470 é, dalgún modo, o primo grande do 420.

En Galicia, nos últimos anos, estamos a conseguir impulsar a creación dunha prometedora canteira que aspira a suceder a unha das mellores xeracións na historia da vela lixeira galega. Como xa dixen, Pedro Campos, Javier de la Gándara ou Fernando Echevarri, son hoxe regatistas consagrados, con voltas ao mundo, campionatos mundiais e varias copas de América no seu haber.

Todos saíron das embarcacións da vela lixeira, o que evidencia que é dela de onde saíran os regatistas do futuro, aqueles que tripularán os cruceiros nas grandes regatas do Mediterráneo ou das próximas Volvo Ocean Race, ou os que nos representan nas olimpíadas. Unha modalidade nutre a outra. Por iso é tan importante para este deporte que a vela lixeira goce de boa saúde, xa que depende dela o futuro deste deporte en Galicia.



*No 420 o proeiro cólgase do trapecio mentres leva o spinaker*

Hoxe en día, Galicia conta cunha extensa rede de escolas municipais de vela e co servizo de numerosos clubs, e dos seus correspondentes portos deportivos, que facilitan e axudan a promover este deporte, facilitándolle á xente o acceso ao material e habilitando lugares para gardalo. É certo que ás veces non se fan as cousas como se debese e, en ocasións, invístense moitos cartos nos grandes

acontecementos esquecéndose do máis importante, as futuras promesas, o que denominamos comunmente como **deporte de base**. Con todo, hoxe podemos dicir, sen faltar á verdade, que nunca houbo tantas facilidades para practicalo. Non obstante, segue persistindo algo que impide que este deporte ocupe o lugar que lle corresponde dentro do deporte galego; un posto que gañou a pulso vendo a súa historia e a súa magnífica contribución, levando este ao máis alto lugar do podio en numerosas competicións internacionais.

Cal é esa barreira? Por que non se anima máis xente a coñecer este deporte? Eu levo anos practicando estas modalidades e, sen dúbida, se hai algo que lle fai dano a este deporte é o estereotipo de deporte de ricos.

Un cliché que xa é hora de romper.

**“sen dúbida, se hai algo que lle fai dano a este deporte é o estereotipo de deporte de ricos.**

**un cliché que xa é hora de romper”**

## **O mar é de todos**

Hoxe en día, esa idea de que a vela é un deporte de señoritos, reservado para xente de posibles, é unha idea absolutamente arcaica. Xa ninguén dubida de que as cousas cambiaron, talvez sexa esta unha delas. Imos pensar agora, que precisamos para navegar?

- un barco
- un monitor ou alguén que nos ensine
- un lugar onde navegar e deixar o barco.

Todo isto poden ofertalo os numerosos clubs situados pola costa galega e a uns prezos máis que accesibles.

O mar é de balde. Entón, a que estamos esperando?

Os nosos avós eran coñecedores desta arte, eles practicárona. Foron eles os que recorreron os mares, recalando en portos por todo o mundo, descubriendo cousas maravillosas, desafiando a forza da natureza nas grandes tormentas e superando todo tipo de dificultades. A súa herdanza, unha tradición relacionada co mar e a navegación a vela merece ser respectada, valorada e transmitida, para cumprir así coa nosa obriga con eles e coas xeracións futuras.

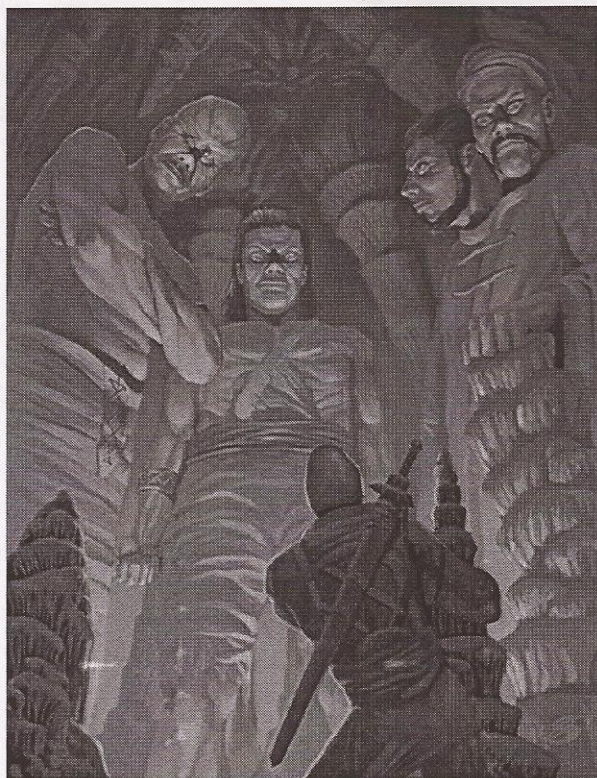


### A pegada de Gulliver

Salvador Rodríguez

**P**roviñan da plataforma, castelo na auga que instalaran preto da casa dos meus pais, na praia-praia, había xa uns cantos meses. Lembro que aqueles poderosos homes montaña, que ben poderíamos comparar con Goliatos borrachos, tiñan uns corpos enormes, debían pasar de tres metros de altitude, brazos grosos, longos e hercúleos coma remos de traíña, mans anchas tal que tixolas con capacidade para fritir un cento de xoubas e outro tanto de chinchos, e cadanseus pares de ollos dese velenoso azul de mar que se anoxa e se che pon porco bravo cando cheira a marusía na Banda do Río, as súas cabezas eran da cor da de Vincent Van Gogh e se che botaban enriba unha das súas olladas... Imaxinádevos unha ducia de tolos co pelo roxo e barba de tres ou catro días, avermellados por uns coloretos nas meixelas que os emparentaban cos camaróns e as cigalas acabadas de sacar da pota de cocer.

Rían en alto, claro, unhas veces coma bois en celo e outras coma bestas no curro de Mougás, e bebían os quintos das cervexas dun grolo, punto e pelota. Desde que chegaran, o *Portugués* no daba abasto abrindo as chapas, carrexando caixas de Skol desde o almacén da horta de atrás, e a barra do bar debullaba unha paisaxe de botellas baleiras, outras e medio encher e unhas cantas escachadas xa contra o chan. Coido que, erroneamente, concluíu que no país no que vivían non se adoitaba usar vasos.



Vostedes disimulen porque me podo trabucar, a memoria confúndeseme e traizóame á hora de retratar aquí e agora os acontecementos que tiveron lugar aquela tardiña que xa raspaba a noite, porque tiven a sorte, ou a desgraza xornalística segundo se mire, de saír de alí antes de que comezase todo e regresar cando todo xa rematara, así que falo do que ouvín e me contaron despois, até moitos anos despois. O caso é que para min aínda hoxe representan o máis parecido aos piratas da época de Long Johnn Silver que coñecín en toda a miña vida enteira, malia, iso si, que en tamaño esaxerado.

Segundo algunhas versións, seica que os tales visitantes lle preguntaron a non sei quen onde carallo podían namorar mulleres en Bueu, e foi fulaniño de tal a mal informalos de que no "Gato Azul" había dabondo, todas as que quixeran. Baixaron as escaleiras ledos, cantareiros e sen pagar entrada, pediron que se lle servisen licores caros ensinando os billetes das pesetas acabadas de cambiar por dólares dos de verdade e achegábanse sen vergoña ningunha á beira das mozas que bailaban na pista, falaban cos noivos ou charlaban cos camareros, pensando os estranxeiros que seguramente poderían mercalas convidándoas a unha copa, tomándoas por esas damas profesionais da materia, as damas que cobran por favores sexualmente emprastados.



Non se sabe moi ben como arrancou a cousa, pero nuns minutos aquilo semellaba un *saloon* do *Far West*, con butacas polo aire e cristais de copas triturados por todas as partes. Por máis que a xente da vila, chea de razón e boas intencións, se ergueu tal que Liliput en loita, unida en defensa das súas mulleres aldraxadas, facéndolles fronte aos xigantes, o resultado foi lamentablemente desfavorable, unha derrota sen escusas nin paliativos: os homes enormes levantaron a máis dun en peso, conta a lenda que ata cunha soa man, burláronse da voluntariosa pero feble resistencia local de Liliput canto quixeron e repartiron ostias a esgalla, das que soamente se libraron os que conseguiron fuxir co tempo xusto ou os que, agochados, observaron a liorta axexando por entre as columnas da discoteca.

Se preguntades hoxe en día, non faltará quen se acorde da famosa pelexa cos holandeses, pero desde aquela non se volveu buscar petróleo na baía de Pescadoira. Éche a pegada de Gulliver que, malia leva!, nas noites de fin de semana persiste petándonos na memoria histórica. Por iso anda a dicir a xente que vai xa para moitos anos que Bueu perdeu unha chea de ambiente. E tanto, xa volo digo eu: tamén diso a culpa debeu ser da pegada de Gulliver.



## Víctor de Neboeiro, viñas Ana nunha dorna

Xaime Toxo

Bueu, maio 2009

*Ao peirao de Attilio:*

*lóstrego vertebral da nosa memoria emocional  
A Ana e Víctor, polas alegrías.*

**Barcos a abarloar  
por detrás da mirada  
Neptuno en terra,  
en carro de amor**

**Carlos Fontes, amigo**

**F**oi un verán que comezou cunha foto tirada nun esteiro luminoso de Durness e rematou paseando polas rúas de Edimburgo. Durou o que tardamos en fotografar as embarcacións tradicionais que atopamos pola costa escocesa. Cando abandonabamos os

cantís de Dover, atravesando o mar da canle, pregunteiche polo teu soño de gobernar unha dorna con porto no Curro de Ons; aquel teu cobizo de neno, tan envellecido como as nubes que regresan de dar a volta ao mundo.

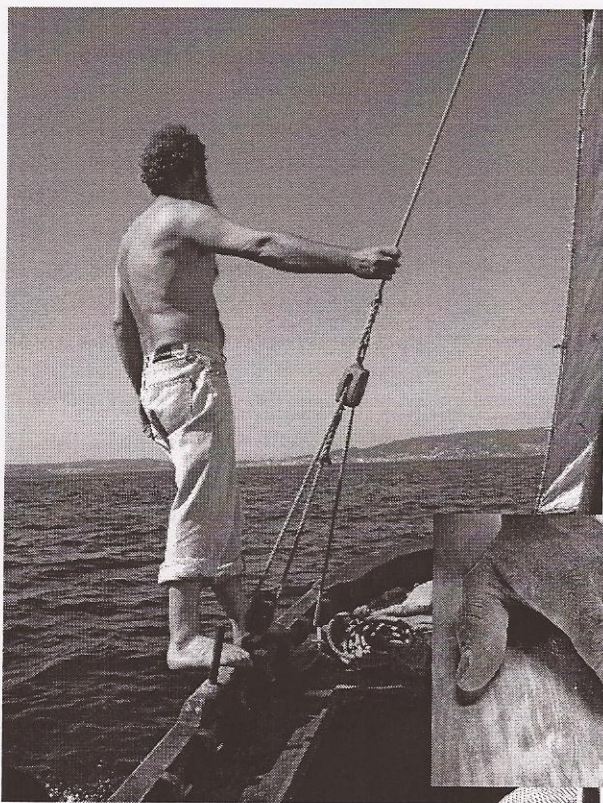
**C** Faláchesme de novo do home que non dabas atopado, o que tiña unha dorna no corazón e un estaleiro nas mans para construíla.

*- Algún día, ese home fará unha dorna para min.*

Descansabamos en Berlín cando mo dixeches. Estabamos aparellando unha viaxe que remataba en Atenas, na praza da Plaka, na casa de Iorgos. Iniciáramos a peregrinación cara ao sur dende Londres, nun coche que non era noso.

Asegureiche que aquel home non existía, que era unha lenda. Non me criches.

- *Ten dedos de carpinteiro de ribeira, arruinados de cobrar chicotes, con tellado de uralita nas unllas.*



En Praga adornaches o mantel de papel do restaurante onde xantamos cun regueiro de paxaros que voaban máis alto ca o ceo. O camareiro que veu limpar sinalouno co dedo e mirándote confirmounos o rumbo ao dicir: "Whitebirds, living at the sea".

- *O mar é o lugar máis aberto que teño para esconderme.*

Murmuraches para que non me detivera en Split e seguíramos pola estrada da costa cara a Dubrovnik, nunha noite de lúa chea na que eu conducía polas estrelas.

Nos peiraos de Dubrovnik amarraba o transatlántico *Spirit of the Legend*, e deveciches por outra aurora sen durmir.

- *Quero ver navegar ese xigante.*

Partía no abrente dese día, no que nós iamos cruzar os Balcáns. Apañeite no barullo da xoldra, botando urras a cada chifro de adeus do monstro que se perdía coa marea, e embarqueite de madrugada no coche, cuberto de confetis de despedida, para que soñases que abandonabas a cidade dende a ponte daquel barco de cócteles e orquestras. Non

espertaches ata a fronteira grega. Ao policía que te abaneou para que lle amosases o pasaporte, asegúrácheslle que o tempo se nos vai en achicar a caldeirazos os desexos que deixamos sen cumprir; que tiñas que regresar.

- *Cando chegue, buscarei ao home que ten un estaleiro nas mans e preparareille un alpendre na beira do mar.*

Sentenciaches no Peloponeso aquel teu destino de náufrago sen acougo, e abandoneite en Patras, ao pé do *ferry-boat* que te había de levar a Brindisi, camiño da casa.

Mireite ir, coas mans fincadas na varanda de popa, cara á fisterra onde nace o océano, onde vivimos nós.

Continuei conducindo eu só pola estrada que me levaba a Atenas, ao encontro de Iorgos Argiris, o grego hospitalario da Plaka. Traballei durante meses en cargueiros con base no Pireo, que facían travesías labirínticas polas illas do continente. Cando cansei de manipular guindastres e baleirar cubertas, retireime a unha casa de alicerces mariños nunha vila costeira turca. Viviría en Bodrum, preto de Efeso, nun casal levantado nos areais onde o tribuno romano Marco Flaminio comezou a busca da Cidade dos Inmortais. Alí durmo cunha muller que me doe por todo o corpo.

Nun grisallento serán de inverno, no patio da taberna no que xogo contra un espello a mesma partida de backgammon, día tras día, recibín unha carta túa. Abrín o sobre coa saudade doce do viño de pasas nas xemas dos dedos. Dentro había unha foto e un escrito, que me pareceu breve e infantil, debuxado nun papel. Na foto, ti e un home barbado con pucha de mariñeiro holandés aparecedes diante dun estragado estaleiro de ribeira. Un espazo que transmite a maxia que se necesita para construír un soño. No escrito, un garabato feito con palabras que queren semellar o casco dunha embarcación, lin, percorr(endo a cuberta, seguindo pola cana do temón, rematando na quilla oceánica:

*"Atopei ao home lenda, o que ten un estaleiro nas mans, o que fai navegar dornas polas xerfas dos mares. Atende polo nome de Víctor Domínguez".*



**Rumo a Oeste**

As velas prenhas de ventos e de ideais  
O rasto nas águas frias do navio  
Uma ardência de fluorescências que desenham riscos de sal sobre as ondas breves

Acabaram-se os ancoradouros antigos  
Os meus navios foram sempre uma miragem alucinada  
Um sonho por cumprir  
Demasiados naufrágios

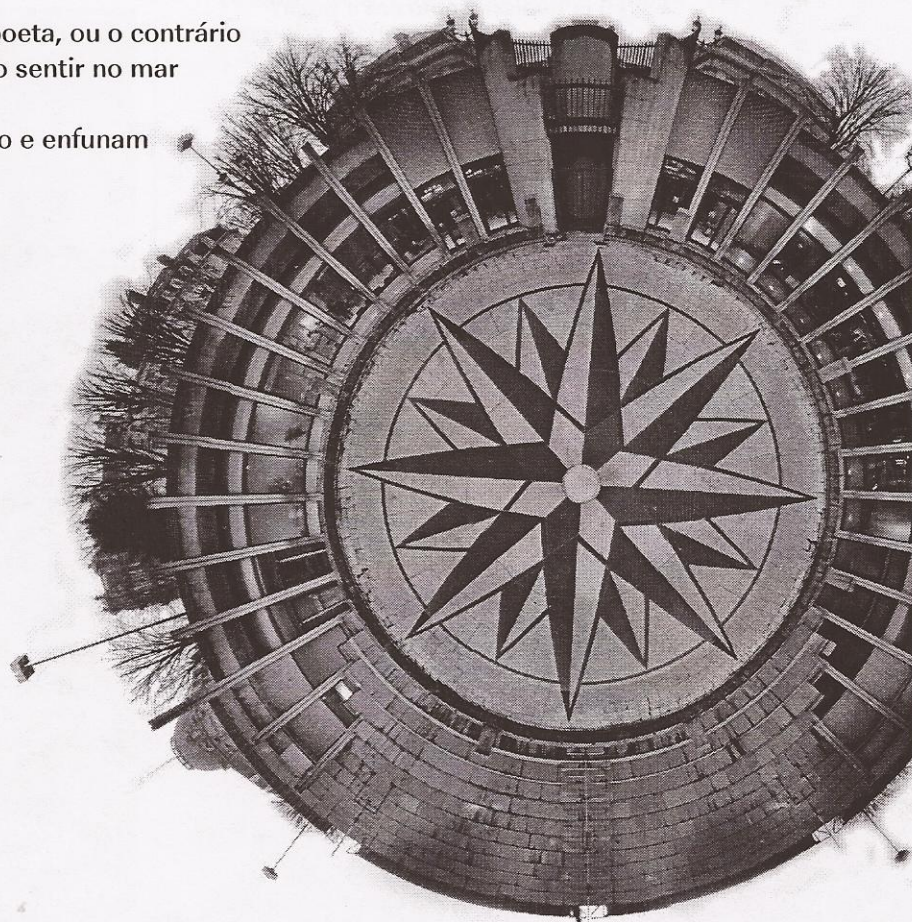
Morrem-me os dedos nas mãos vazias  
E a pena perde o tino nas palavras  
Seca na folha amarelecida a tinta azul água  
O diário de bordo de um capitão velho

Rumo a Oeste de nada  
Uma carta náutica falsa, sem valor  
As coordenadas imperfeitas  
Longitudes, latitudes, declinações magnéticas por corrigir

Um imenso erro a escrita  
Dou-me conta  
Um marinheiro não pode ser poeta, ou o contrário  
Não existe poesia na rudeza do sentir no mar

As velas ainda se içam ao vento e enfunam  
Prenhas, redondas, alvas  
É assim que as imagino  
Mas todo eu sou um engano...

*João marinheiro  
Inéditos  
Fevereiro do 2009*



## Pequena história da praia ...

Era uma praia daquelas em rocha e areia amarela e conchas e seixos a rolarem na maré  
éramos os dois a passear na praia  
eram duas as mãos  
dadas  
os dedos entrelaçados como as estrelas do mar  
a tua na minha  
os teus dedos nos meus  
era também um dia de sol a brilhar  
a praia daquelas com rocha e areia amarela  
onde as nossas pegadas iam ficando marcadas enquanto caminhávamos  
as mãos eram também duas ainda  
eram quatro da tarde, a hora  
como se fosse importante, não era. A hora  
só o tempo  
era também o mar,  
importante  
naquela tarde pelas quatro da tarde  
como se a hora fosse importante  
era também o mar  
a vir espriar-se  
apagando o rasto de nós  
a areia amarela  
eram também dois pares de pés  
eram a forma dos pés. Os nossos pés  
descalços na areia molhada  
A caminharem  
uns grandes  
os meus  
outros pequenos  
os teus

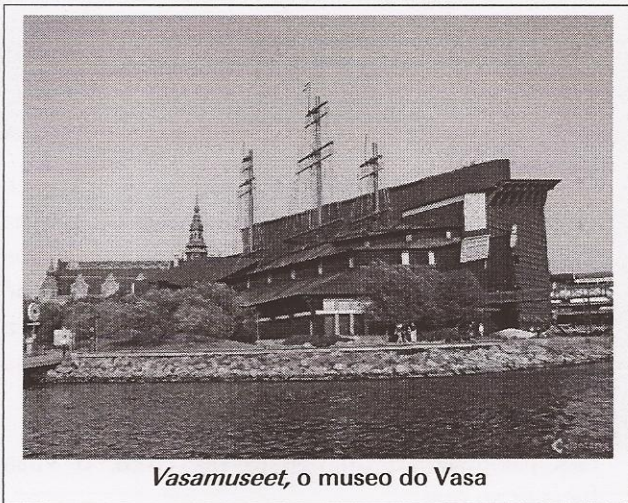
Eu já te disse como era a praia?

Era uma praia no Cabo do Mundo  
era o mundo  
o mundo contigo de mãos dadas  
duas ainda as mãos  
os dedos entrelaçados  
e as estrelas do mar...

Hoje sou eu a olhar o mar  
as horas  
quatro da tarde  
coincidência  
como se isso fosse importante  
a coincidência das horas  
se o dia é outro  
e o tempo outro também  
é ainda o mar  
a apagar as mareas tuas  
os teus pés pequeninos na areia molhada  
e sou eu aqui perdido  
sem rumo  
a olhar a mão vazia da tua  
as estrelas no céu a caírem  
a afogarem-se no mar  
a misturarem-se nos sargaços  
era eu  
erás tu  
era uma praia de areia e rocha  
pelas quatro da tarde.

*João marinheiro  
Praia de Fornelos  
20 de agosto do 2008*

Quístanos engadir entre as nosas páxinas algún artigo de viaxes polo mundo. É outro pracer semellante ao da navegación poder coñecer outras culturas, os costumes doutros pobos, outras paisaxes, outros mares, outras terras, outras xentes. Este ano os fíos do destino leváronme a Suecia. Alí, rodeada de natureza na máis pura esencia, nunha terra de abetos e bidueiros, de lagos xeados e neve, tiveron a fortuna de facer turismo pola capital. Tamén de camiñar entre bosques fabulosos, cheos de vida vexetal e animal, regados por miles de ríos, confirmando un perfecto sistema circulatorio natural, moi valorado e coidado polos habitantes desas terras nórdicas. Era emocionante sentir que toda a terra que se vía, aínda tendo propietarios, estaba á disposición de todos coa única condición de respectala. Apenas había peches ou terreos cerrados. Alí o tempo detivérase, toda a paisaxe semellaba estática. Como se non vivise ninguén, pero onde se oía constantemente o burbullar da auga e os rechouchíos das aves. A luz era máis intensa, o aire limpo, respirábase a tranquilidade...



Vasamuseet, o museo do Vasa

Espalladas polos bosques estaban as casas, eran cabanas de madeira grandes e pequenas, aparentemente simples, case todas pintadas das mesmas cores, amarelas ou vermellas. Mais no seu interior estaban perfectamente aclimatadas. Eran certamente cálidas e confortables, acostumaban estar descalzos dentro delas. Os animais pacían ceibos polo campo: cabalos, vacas, porcos negros. Tamén se vían animais non domésticos como gacelas ou corzos... Ata nos instruíran sobre como evitar

os osos: camiñando amodo e sen perder a compostura, sobre os nosos pasos, marcha atrás.

Pola estrada pasaba de cando en vez un tractor ou algún camión cargado con madeira, pero apenas había xente nos campos ou camiños nesta época do ano na que os ríos comezaban os desxeos. Os días empezaban a ser máis longos, remataba o inverno e comezaba a primavera. Suecia ten claramente poucos habitantes por metro cadrado. A terra sueca semellaba non ter cancelas. Camiñei sobre as augas dos lagos e polas diversas rutas que os rodean, degustei pratos típicos suecos. Mais unha "gala" (nome que identifica as mulleres socias dos Galos) que se preza non podía pasar por Sunne, no condado de Vanderville, rexión de Värmland, sen visitar o noso benquerido Stafan Mörling.

Toda a expedición recalou na súa casa, onde pasamos unha curta xornada, agradable, tenra e inesquecible. Non é un barco tradicional o que ten na súa casa, o barco está ao pé do lago esperando a que desconxele a auga. Na casa ten unha locomotora.

- A outra paixón xa declarada -díxenlle eu.  
- Si, pero aínda me queda outra -dixo el sinalando a súa dona Josefa.

Segundo el, tres eran as paixóns que tiña.

As vilas mariñeiras da costa parecían postais. Fermosas casiñas baixas totalmente integradas na paisaxe suave dominante. Construían na franxa costeira e incluso sobre os pantaláns flotantes. Todo estaba feito de madeira, sen ambicións especulativas, sen pedra nin cemento. As pontes que unían as diversas illas facían que algunhas veces nos desorientáramos, igual que nos pasaba no interior cos múltiples lagos. Ante tanta uniformidade e beleza, comprendín que a construción na costa podía non ser destrutiva.

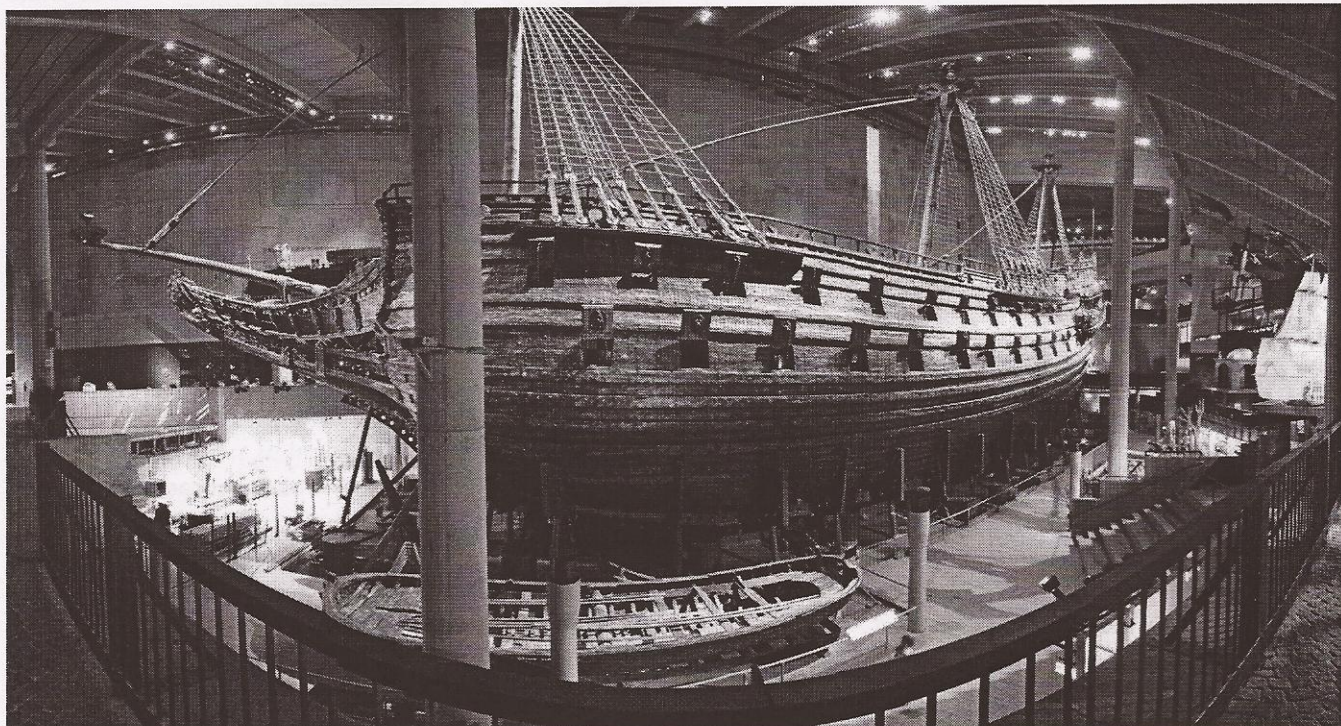
Mais foi na cidade de Estocolmo onde me impresionou realmente a capacidade de orgullo dun pobo. Xustamente no museo do Vasa aprendín que todo barco é digno de ser colocado nun museo: grandes, pequenos, vencedores, ou perdedores...

O Vasa foi o buque máis custoso e adornado construído en Suecia por aquelas datas. Foi en carregado polo rei Gustav II Adolfus e construído entre 1625 e 1628 no estaleiro de Skeppsgården en Blasieholmen, situado no centro de Estocolmo, en fronte do Palacio Real.



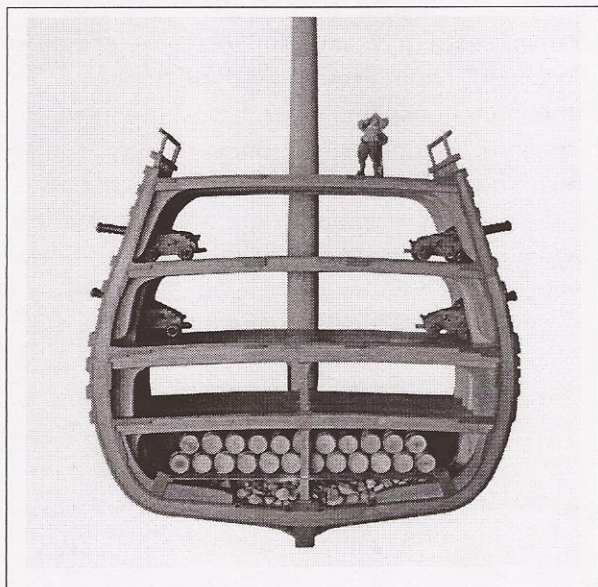
Gustav II Adolfus  
(1594 - 1632)

Buque real era o nome que se lle daba no século XVII ás maiores naves de guerra. O novo buque da armada había de ser o principal dos buques reais: un casco feito de mil carballos, con 64 canóns pesados, mastros de máis de cincuenta metros de altura, centenaes de figuras esculpidas no seu casco, e diversos ornamentos tinguidos dos máis variados pigmentos: dourados, azuis cobreados, brancos, ferruxe...



O Vasa no seu museo

*Sección do casco do Vasa*



A comezos do verán do ano 1628, o buque (que espertaba admiración e orgullo entre as xentes de Estocolmo, ao tempo que era o terror dos inimigos do país) foi atracado no peirao ao pé do Palacio Real, lugar dende onde subiron a bordo os canóns, a munición, o lastre, as provisións...

No domingo 10 de agosto de 1628, o Vasa facíase ao mar.

Os primeiros cen metros tivo que ser arrastrado coa axuda de áncoras. Ao chegar a Tranbodarna, Slussen na actualidade, o capitán Söfring Hansson daba a orde:

*- Largar trinquete, velacho, gavia e cangrexal!*

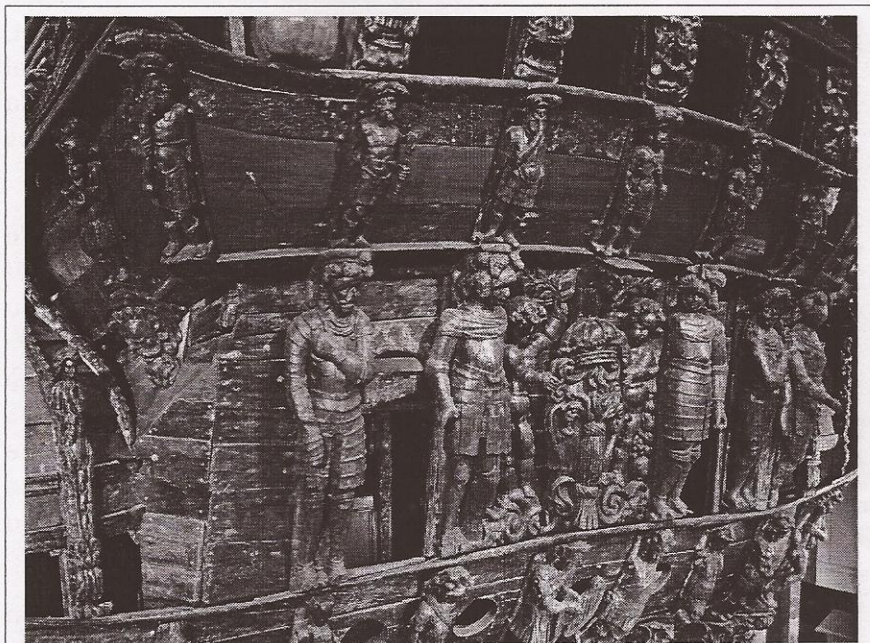
A tripulación escalou á arboradura e largou catro das dez velas. Os canóns tiraron unha salva de saúdo e iniciou tranquilamente a súa primeira viaxe.

O vento sopraba do suroeste, débil.

Ao levantar áncoras, milleiros de estocolmeses apiñábanse nas beiras e nos peiraos para desexarlle boa sorte. Así foron testemuños oculares da catástrofe: o Vasa escorou e afundiú dentro do porto.

Sábese que ao saír da baía, á altura de Tegelviken, chegoulles algo máis de vento ás velas, facendo que o barco escorase a sotavento. Consequiron adrizalo un pouco para chegar fronte a Beckholmen onde, con outra racha de vento, caeu completamente de lado. Deseguida empezou a entrarlle a auga polas troneiras ata irse afundindo amodo, coas velas despregadas, bandeiras e todo o que no seu interior levaba.

O Vasa afundía tan só a 1300 metros do lugar de partida, dentro do porto, a cen metros do illote de Beckholmen. Deses fatídicos segundos a bordo, cando a auga entrou en avalancha polas troneiras e o barco comezou a afundirse, deu testemuña o almirante Erik Jönsson:

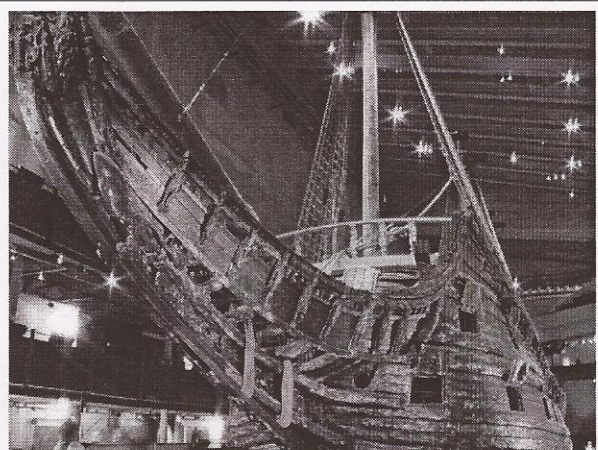


Detalle do castelo de popa

*-Antes de subir eu da cuberta inferior, a auga xa chegara tan alto que a escada se soltara e pasei serios apuros para trepar ao exterior.*

Outros informes coetáneos dan conta de que foron moitos os que se achegaron enseguida ao lugar (dada a proximidade), pero non se puido facer nada polas cincuenta persoas que ían ao fondo co Vasa.

Buscáronse culpas e culpables, pero o barco durmía baixo as augas.



Detalle da proa

O capitán foi encarcerado e, máis tarde, posto en liberdade, sen que ninguén fora condenado polo feito.

*- Foi unha pequena racha de vento a que fixo escorar o buque. A nave era demasiado inestable, a pesar de estar dentro todo o lastre -dixo na súa defensa.*

A estabilidade do Vasa probárase antes da partida. Trinta homes ían correndo dun lado ao outro da cuberta do buque, cando estaba este onda o peirao. Ás tres voltas tiveron que deixalo porque senón o barco escoraría. Estas probas fixéronse na presenza do almirante Klas Fleming, un dos homes máis influentes da Armada. O único comentario que fixo, segundo o patrón Matsson, foi:

*- Se estivese aquí a Súa Maxestade!*

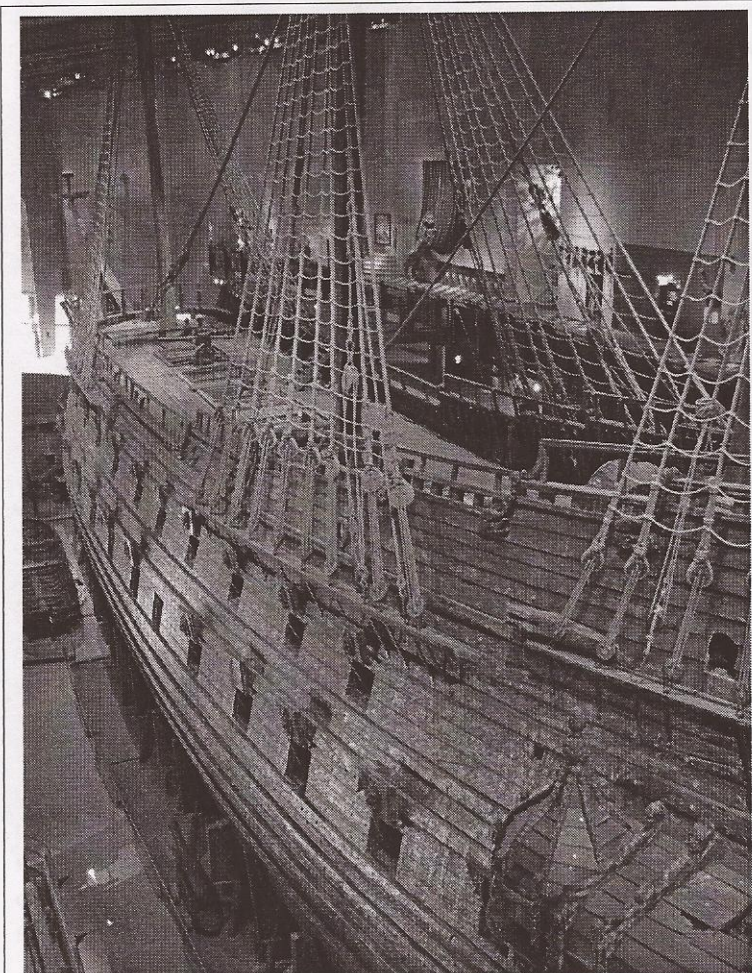
Ao ser interrogada a tripulación, o resultado foi o mesmo.

A bordo non se cometera ningún fallo. Non se podía meter máis lastre. Os canóns estaban ben trincados. Era domingo, moitos foran comungar e ninguén estaba borracho a bordo. O fallo, segundo eles, foi que o buque era demasiado inestable, a obra viva era demasiado pequena en relación co casco, o aparello e a artillería.

*-O buque pesa máis arriba, con paus, velas e canóns ca abaixo -explicaban os mariñeiros.*

Tamén foron chamados ao xuízo os responsables do estaleiro que alegaron na súa defensa que:

*–O Vasa estaba construído conforme ás medidas que o mesmo rei aprobara. A bordo había o número de canóns que constaba no contrato.*



O Vasa por babor

Certamente tratábase dunha construción máis robusta e levaba máis canóns pesados ca calquera outro barco. A falta de coñecementos teóricos da época pode xustificar, en parte, os feitos. Os construtores navais do século XVII non sabían facer planos de construción, nin cálculos matemáticos de estabilidade. Tan só dispuñan dunha táboa numérica con certas medidas do buque. Esa táboa era un segredo ben gardado que se transmitía de pais a fillos. A miúdo os barcos eran construídos como o anterior, mais o Vasa levaba máis canóns e, consecuentemente, máis peso, demasiado. Tiña máis altura na ponte de popa, demasiada, que o facía tremendamente inestable, demasiado a vulgar polos feitos.

Os primeiros intentos de salvar o buque fracasaron.

A lonxitude do Vasa, incluído o bauprés, é de 69 metros. A eslora do casco entre proa e popa é de 47,5 metros. Manga máxima: 11,7 metros. A altura dende a quilla ata o extremo superior do pau maior é de 52,5 metros. O seu calado é 4,8 metros. Desprazamento: 1200 toneladas.

Levaba 10 velas, das que se conservan 6; un armamento de 64 canóns (48 de 24 libras, 8 de 3 libras, 2 de 1 libra e 6 de asalto) Preparado para unha tripulación de 145 homes, ademais de 300 soldados, que non estaban a bordo cando se afundiou o barco.

Todo isto puido ser a fin dun maxestoso buque afundido xa na primeira viaxe. Pero, non obstante, era o comezo dunha aventura aínda en vigor. O buque foi rescatado do fondo trescentos trinta e tres anos despois. Nun primeiro momento construíuse un museo provisional en Wasavarvet, posteriormente trasladouse ao actual enclave no estaleiro de Galárvarvet. Na actualidade é un dos restos históricos máis notables do mundo.

O museo do Vasa foi inaugurado o 15 de xuño de 1990 polo rei Carlos XVI Gustavo. Dende o seu rescate no ano 1961 foi visitado por vinte millóns de persoas. Non é gratis, pero vale a pena pagar as 60 coroas que custa entrar nas tenues naves, onde aínda permanece arrogante e grandioso todo o que se conserva e o que se reproduciu do

buque, incluso os traballos de reflotación.

Outro resultado desta meticulosa restauración era que, por primeira vez, había planos completos dun buque do século XVII. A conservación do Vasa é un labor que non ten fin. Sempre xorden novos retos e problemas. Expertos de todo o mundo interveñen nun programa de investigación para abordar estes problemas. O obxectivo é sempre o mesmo: asegurar a preservación do Vasa para xeracións futuras.

Realmente quedei impresionada do museo e do Vasa.



*Máis vale fortuna en terra que bonanza polo mar*

Máis vale unha troita no caldeiro que un salmón no mar

*O meu marido vai ó mar, chirlos mirlos vai buscar*

Ir á guerra, navegar e casar, non se han de aconsellar

*Navegar contra o vento é perdelo tempo*

Nin en agosto camiñar, nin en decembro navegar

*A bordo non hai corda máis que a do reloxo.*

A bo vento, moita vela pero pouca tela

*A cravo ardendo, agárrase o que se está afundindo*

A golpe de mar, peito sereo

*Ó mar vou, meus feitos dirán quen son*

A norte xoven y a sur vello, non lles fíes o pelexo

*Cando ó mariñeiro lle dán de beber, ou está fodido ou o van foder*

Ó fogar, como á nave, convenlle o mar suave

*Amarga máis pelo de muller que calabrote de navío*

A moito vento, pouca vela

*A navegar o mariño e a sementar o campesiño*

A piloto destro, non hai mar sinistro

*Cando sopra norte escuro, queda ó abrigo de cabo seguro*

Aínda que a mar sexa fonda, bota a sonda

*A velas partidas, sálvenos Deus e Santa María*

Barco á capa, mariñeiro á hamaca

*Carga a nao traseira se queres que ande á vela.*

Geo vermello ó amencer, o mar haise de mover

*Con ballestrinque e cote, non se zafa ningún bote*

Con máis mar, máis vela

*Cando auga veña antes que vento, prepara o aparello a tempo*

Alba vermella, vela mollada

*Cando a vela azouta ao pau, malo*

A tal patrón, tal mariñeiro

*Delfíns que moito saltan, vento traen, e calma espantan*

Da carta ó temón, do revés a corrección

*De navegar apercebido, ningún se arrepentiu*

De remeiros novatos, boga rancheira

*Deberás amarrar pensando que has desamarrar*

Despois de perdido o barco, todos pilotos

No mundo coma no mar, non se afoga quen sabe nadar

O que non embarca non se marea

Favorecer a quen non o ha estimar, é como botar auga ó mar

*Non existe home de mar que non se poida afogar*

Tódolos ríos van ó mar, pero o mar non se desborda

*De gota a gota o mar se esgota*

*Deberás fondear pensando que has de levar*

*A avaricia é mar sen fondo e sen beiras*

A vela da barca hai que velala, e se non, largala

*O que fala do mar, nel non soe entrar*

Só ós tolos lles gusta a guerra, o mar e o matrimonio

*O que non entra a nadar non afoga no río nin no mar*

O viño afogou a máis homes que o mar

*Na calma do mar non creas, por sereno que o vexas*

*Onde hai patrón, non manda mariñeiro*

*En tempo de guerra, mentiras por mar e por terra*

Espera que se encha o mar, para entrar ó canal

*A fortuna do mar, fai a uns ben e a outros mal*

O mar que se parte, arroios faise

*O mar e a muller, de lonxe hanse de ver*

O que sexa do mar, todo é azar

*Se o mar fose viño, todo o mundo sería mariño*

Se queres aprender a orar, entra no mar

*Se ves as estrelas brilar, sal mariñeiro ó mar*

O que naufragou teme ó mar aínda calmada

*Do mar, o salmón; da terra, o xamón*

Da muller, do tempo e do mar, pouco hai que fiar

*Onde vai o mar, que vaian as areas*

Despois da resaca ven a pleamar

*O que non se arrisca, non pasa o mar*

O morto é do mar cando a terra lonxe está

*Barco sen cuberta, sepultura aberta*

O polbeiro, pouco diñeiro

*Ano de ameixas, ano de queixas*



## Os duendes galos

As veces, entre os novos lectores da revista, fannos chegar por correo (postal ou electrónico) algunhas preguntas ¿Quén son os galos? ¿Cómo se pode formar parte da asociación? ¿Onde están os barcos?

É certo que non todos os anos publicamos un artigo identificándonos, dando por feito que todos nos coñecen. Pero seguramente só os que viven todo o ano en Bueu saben da nosa actividade. Para eses lectores que preguntan, imos facer un repaso.

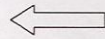
A Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais "Os Galos" de Bueu, fúndase en Bueu no ano 2000, co obxectivo de promover, difundir e valorar o patrimonio marítimo e cultural, así como conservar e recuperar as embarcacións da zona. Realizando diversas actividades para levar adiante tales obxectivos como:

- Concursos literarios.
- Revista anual da Asociación.
- Obradoiros para escolares.
- Enquisas mariñeiras.
- Encontros.




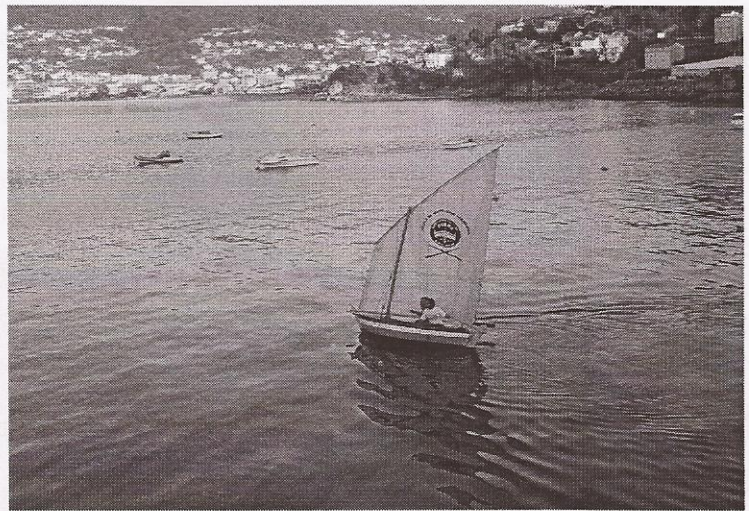
Na actualidade conta con 250 asociados, pero so un pequeno grupo son socios activos, deses que traballan nos barcos e divulgan o patrimonio marítimo tradicional. Cada ano os barcos son arraxados, baldéanse diariamente no verán e achícanse no inverno. A eles nos referimos cando falamos dos "duendes galos" Normalmente son os que lle dan vida, facéndoos navegar sempre que as circunstancias o permiten pola ensinada de Bueu. Este dato fíxonos pensar que hai distintas modalidades de socios.


Froito da interesante e desinteresada labor de un pequeno grupo de socios e das ocasionais axudas da Administración, do Concello e de empresas colaboradoras, hoxe en día a asociación "Os Galos" conta cun importante patrimonio que intenta conservar, e difundir. Falamos das embarcacións:




1- O bote polbeiro "As Lagoas" foi construído no ano 1995 no Estaleiro de Purro, na Banda do Río de Bueu, subvencionado pola Consellería de Pesca.

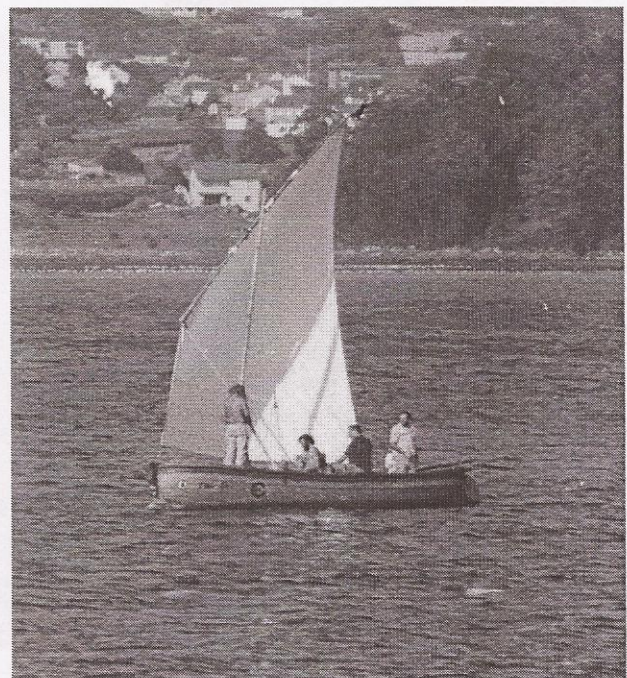
2- O bote polbeiro "Rebello" foi construído na Escola Obradoiro "Aixola" de Marín en 1993 e cedido ós Galos pola asociación cultural "Dorna" da illa de Arousa. 

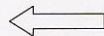


3- O bote xeiteiro "Os Galos" é o primeiro construído pola nosa asociación, a botadura fíxose en abril do ano 2002. 

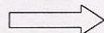


4- A traíneira "Pescadoira" construída no estaleiro de Purro de Bueu no ano 2003. 



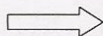


5- A dorna "Banda do Rio"

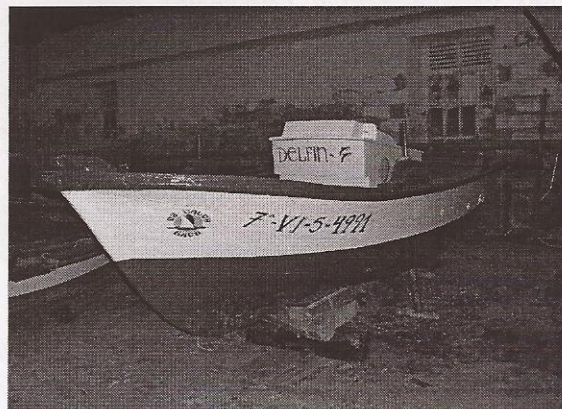


6- A dorna "Can do Penedo"

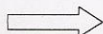
7- A dorna "Robaleira"



8- Un bote polbeiro con motor "O Delfín"



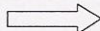
9- Un choupán "Faino ti" gamela de dúas proas, unha reconstrución que se fixo no campo de traballo no verán do 2006.



10- A gamela "A Patera"



11- A gamela "Auxiliar dos Galos"



*Varias gamelas, e dornas pequenas,*  
cedidas por particulares ou adquiridas pola asociación, que aínda están en fase de rehabilitación.

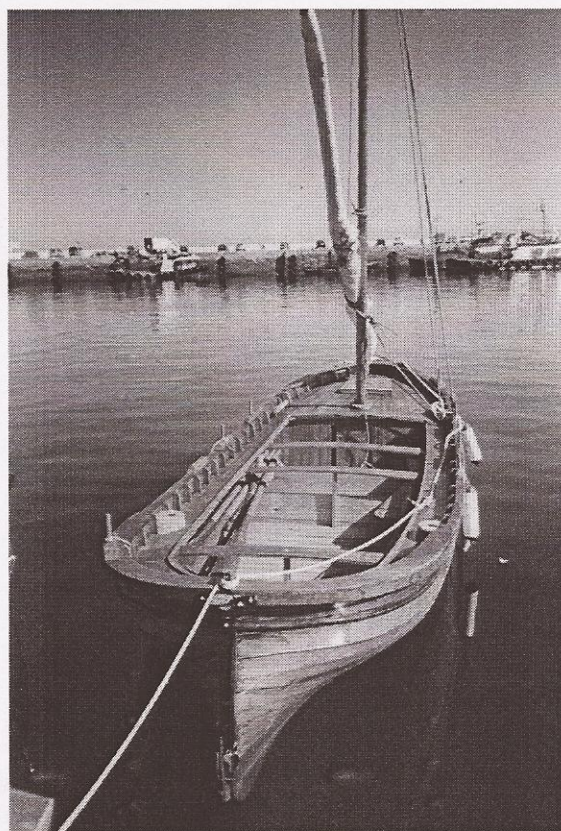
A maior parte das embarcacións están situadas no peirao que está en fronte do Museo Massó, dende alí saen a navegar sobre todo nos fins de semana, cando os patróns están dispoñibles, non debemos esquecer que son socios pero tamén teñen que axustarse ao seu horario laboral. Outros barcos permanecen en seco, algún pódese ver no estaleiro de Purro e outros na nave de Pescadoira.



Aproveitamos a oportunidade para agradecer dende aquí a boa disposición do pobo de Bueu e do Concello ás diversas actividades culturais e de lecer organizadas pola Asociación, así o mostra o acto de homenaxe ao profesor D. Staffan Mörling, realizado en Bueu, onde foi nomeado "fillo adoptivo". Tamén a nivel institucional nos sentimos normalmente respaldados, aínda así, segue en pe o movemento pola recuperación do estaleiro de Purro. Xa pasaron anos dende que esta asociación ten solicitado que sexa declarado ben patrimonial e se habilite como un museo activo de carpintería de ribeira. Podendo verse "in situ" dita actividade, xa que no actual Museo non é posible darlle vida, a lo menos do mesmo

xeito que podería facerse nese estaleiro situado na Banda do Río.

A asociación Os Galos tamén participa nos "Encontros" de embarcacións tradicionais que organizan outros concellos, levando como barco emblemático e representativo o bote polbeiro de Bueu. Ademais cada ano organiza un Encontro na vila. Dito evento sempre se realiza contando coa imprescindible colaboración do Concello de Bueu. O programa do Encontro é o motivo inicial desta revista.



Pero a realidade non sempre é tan idílica, é mais difícil do que parece. A peculiaridade desta asociación é que non parte dun grupo de persoas que teñen un barco tradicional propio é se unen formando unha asociación. Non, aquí os barcos non teñen un único dono senón varios, con un patrón encargado del. Os barcos son de todos pero con matices que se reflicten no “regulamento interno” da asociación. Esta é

unha dificultade que as veces pode desmoralizar aos socios “duendes” ou aos patróns encargados dos barcos, que ven como poucos queren traballar e moitos pasear, pero esa non é a única dificultade.

O número de ocupantes por embarcación tamén esta estipulado no regulamento interno

Embarcación	Nº mínimo de tripulantes	Nº máximo de tripulantes
REBELLO	1* ou 2	4*
LAGOAS	1* ou 2	4*
CAN DO PENEDO	1* ou 2	4*
OS GALOS	2* ou 3	6*
TRAIÑA	2* ou 3	8*
D. BANDA DO RÍO	2* ou 3	6*
DORNA NOVA	1* ou 2	4*

\*solo en casos de condicións meteorolóxicas moi favorables, e tripulación experimentada.

Dende que se fundou a asociación a cota permanece sen modificar (12 euros por ano) Agora son moitos máis barcos e o mantemento tamén é maior. Os fondos dos socios xa non

da cota na sucursal de Caixanova de Bueu ao noso nome, aínda que somos conscientes de que supón unha molestia para quen queira actualizar o pago.



A nosa asociación, coma outras tamén precisa dun relevo xeracional, xente nova con ganas de navegar e interese por preservar esta tradición que recolle toda unha cultura ao redor do mundo do mar, que para nós é a esencia desta vila. Nesta asociación teñen cabida todas e todos os que senten o mar como fonte de vida e de lecer. Para pertencer a esta asociación loxicamente non fan falta coñecementos náuticos, so querer gozar do mar e do vento, tamén é interesante ter socios con coñecementos informáticos, administrativos, históricos, literarios ou so ganas de colaborar coa causa. A porta está aberta.

cubre a totalidade dos gastos, nin os novos proxectos; polo que estamos acordando unha suba da cota de socio a partires desta tempada. ¡A crise tamén chegou ao noso sector! Algúns socios son de carácter eventual, veñen un ano por aquí, pagan ese ano a cota e non a actualizan ata que volven por Bueu. Outros prefiren que o banco reste anualmente da súa conta persoal a cota, mais estes son unha minoría, pola que se pagan mais gastos de tramitación case que ingresos reais. Somos tan tradicionais que ata preferimos o pago directo

Así que, animádevos a formar parte deste movemento que pretende preservar este patrimonio para o futuro. Grazas por mostrar interese por esta asociación.



**“Así que, animádevos a formar parte deste movemento que pretende preservar este patrimonio para o futuro”**

**R**endemos neste exemplar unha homenaxe aos náufragos do barco do Gran Sol Arosa, un buque de bandeira británica pero con base en Marín.

O suceso aconteceu na madrugada do martes 3 de outubro do 2000, cando o barco encallaba na rocha de Doonguddle, na costa oeste de Irlanda, preto da entrada da baía de Galway, onde pretendía refuxiarse fuxindo do temporal. Sabíase entón que case todos os tripulantes eran galegos, aínda que non se coñecía nin a identidade nin a nacionalidade dos falecidos. O único supervivente foi o máis novo da tripulación, de 24 anos e natural de Marín.

Sobre os desaparecidos, os gardacostas irlandeses mantiñan poucas esperanzas de os atopar con vida pola baixa temperatura das augas e polas malas condicións meteorolóxicas, con ventos de forza 7-8 procedentes do S-SW, mar moi axitada con ondas de 5 metros, chuvia e mala visibilidade. Con alerta de ventos

huracanados na súa zoa de pesca. Hai constancia da chamada de socorro cando encallaron na latitude 53° 15' 21"N e lonxitude 9° 59' 42"W.



O día 4 de outubro as autoridades irlandesas deron a coñecer na tarde do mércores as identidades das cinco persoas que morreron no naufraxio do barco "galego" "Arosa". Tratábase de Ramón Pardo Juncal, 31 anos, patrón de pesca e residente en Bueu; Eugenio Díaz Carracelas, 43 anos patrón de costa, de Marín; José Ramón García Figueroa cocíneiro, de Cangas; o contramestre Julian Soto Fuentes de Marín; e un mariñeiro de Lousame (A Coruña). A identificación foi posible grazas ao único supervivente.

Os sete desaparecidos eran: Francisco Filgueira Fernández con 35 anos, natural de Marín; Alfredo Estévez García con 32 anos, de Bueu; Luis Miguel Vidal Ribadulla, de 26 anos, residente en Pontevedra; Jesús Lafuente Chazo, de 31 anos, de Pontecesures; Albertino Herculiano Dacosta Craviz, tamén tiña 35 anos, Sebastián Vaz de Almeida, con 31 anos, ambos os dous de San Tomé de Piñeiro; Orlando Soares de 28 anos e natural de Gana.

Hoxe pódese ver a escultura de pedra que fica como homenaxe a estes náufragos, situada na entrada do recinto da Confraría de Bueu e que mostramos na foto. Dende aquí o noso recordo a tanta xuventude truncada.



Detalle do monumento a carón da Lonxa de Bueu

