

Os GALOS

REVISTA DE DIVULGACIÓN
DA CULTURA MARÍTIMA
E FLUVIAL



Nº
20
BUEU
2026

Presentación

Este número vinte da nosa publicación vén sinalar un fito importante no que respecta á edición dunha revista-anuario que desde unha vila como Bueu tén espallado contidos de referencia para a cultura local, provincial e galega en xeral. Este esforzo cultural colaborativo xurdiu do empeño da **Asociación Cultural “Os Galos”, que cumpre 26 anos da súa fundación**, para ampliar a súa área de influencia e colaboración á cultura de Bueu e de Galicia.

Nestes anos, abondaron na revista as referencias lóxicas sobre o mundo do mar, pasado e actual, aportacións etnohistóricas, locais e galegas, biografías de personaxes, defensa da nosa cultura material e inmaterial... e a divulgación dos traballos da Asociación Os Galos na recuperación e mantemento do noso patrimonio mariñeiro...

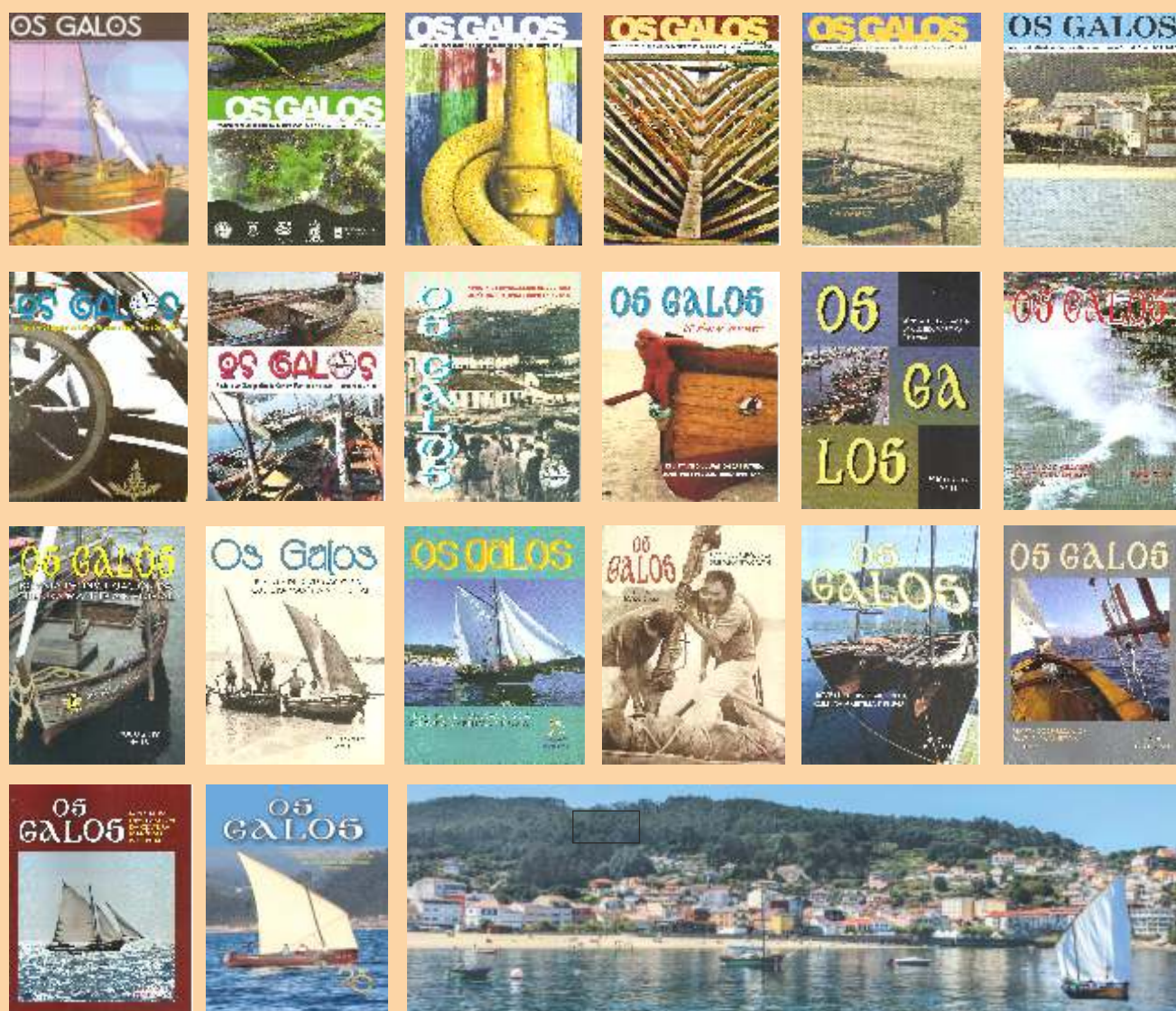
Na revista tamén se recollen aspectos creativos (poesía, pintura...) e iniciativas diversas levadas a cabo por xentes e entidades do concello de Bueu, ao que sempre temos como referente, sen excluírmos outros ámbitos xeográficos, próximos ou lonxanos, con temáticas alusivas aos temas que tratamos. A parte do que tén de efemérede, neste número, como nos anteriores, seguimos a manter o importante nivel de investigación e o carácter cultural e divulgativo dos artigos, debidos ao cualificado plantel de colaboradores nos diversos ámbitos temáticos que se tratan e á súa constancia e fidelidade con este proxecto, inviable sen eles nestes vinte anos.



Nesta ocasión publicamos traballos sobre as prácticas ilegais na pesca de antano; a importancia do comercio local a comezos do pasado século; o fotógrafo José Suárez e a importancia do seu legado na memoria de Bueu; episodios históricos, coñecidos ou ignorados, con protagonistas galegos; os barcos da emigración galega; personaxes senlleiros; actividades ecolóxicas e as clásicas seccións de poesía, pintura, humor, misceláneas locais... Todos eles contidos atractivos, produto coma sempre, da investigación e da creatividade dos nosos colaboradores.

Como sempre, queremos agradecerlle ao Concello de Bueu, a través da Concellalía de Cultura, o seu apoio financeiro e divulgativo, tanto desta publicación como dos eventos mariñeiros promovidos por Os Galos como os *Encontros de Embarcacións Tradicionais*, *Bueu vive o mar...* Tampouco nos esquecemos das desinteresadas colaboracións que nestes anos nos brindaron empresas e comercio local para que estes proxectos se fixesen realidade nestes vinte anos. E por suposto, agradecerlle aos lectores a súa contribución, agardando que tamén disfruten desta nova entrega.

Revista Os Galos 2006 - 2026



Revista Os Galos

Dirección: Ana Gil

Redacción:

Arturo Sánchez Cidrás

Celestino Pardellas

Francisco R. Pastoriza

Humberto S. Esperón

Isidro Cortizo del Río

Lidia Nieves

Lino J. Pazos

Lucía Novas

Luis Davila

Salvador Rodríguez

Suso Framil

Tino Pardellas

Xaime Toxo

Xerardo Dasairas

Maquetación: O'Xedas

Impresión: DC Artes Gráficas

D.L. PO-459/2006

ÍNDICE

	PÁX.
Presentación.....	1
A dinamita na pesca... A raiz dunha conversa.....	3
Casa Estévez, unha cerraxería ben fornecida no Bueu de 1918.....	11
Xosé Suárez, fotógrafo en Bueu.....	15
O Bicheiro.....	18
Navegación e morte do pirata Soto.....	19
A voltas co Caderno de Bueu de Maruja Mallo.....	23
Trasatlánticos senlleiros de bandeira española.....	29
O poema de Lucía.....	37
O Bicheiro.....	38
Etnografía de Ons.....	39
O "crime" da praia de Beluso.....	45
Os galegos de Kinsale. Irlanda 1602.....	51
Pedras.....	58
Actividades Os Galos.....	61
Vellos oficios.....	64

A dinamita na pesca ...a raíz dunha conversa

Arturo Sánchez Cidrás

A dinamita¹ e a súa relación coa pesca ven de antigo e, no caso da península Ibérica, poderíamos pórllle data no setembro de 1872 cando na ría de Santoña (Santander) se fixo un ensaio da dinamita aplicada á pesca, tal como reflicte o artigo “*Aplicación de la dinamita a la pesca*”.²

O material que se utilizou foi un futo de cinco cartuchos de dinamita, de 10-12 cm de longo e de 2-3 cm. de diámetro, atados cunha corda, cun pistón no do medio e unha mecha. A cápsula, en contacto coa mecha estaba rodeada de sebo en rama para evitar que entrase a auga e, para envolver os cartuchos, papel untado con graxa.

Esperaron á presenza dun banco de peixes para acender a mecha e logo da explosión³ observaron que aparecían no mar moitos peixes de todos os tamaños, aparvados como para deixarse coller co ganapán, así como tamén moitos mortos, sobre todo os pequenos. “...Corenta minutos despois da explosión, aínda se miraban peixes aparvados, nadando sen rumbo fixo e ao través pola superficie da auga”.

O xornalista non dubida do éxito da experiencia, pero pón o foco, de xeralizarse esta actividade, nas posibles desgrazas que ocorrerían pola súa perigosidade. Pensaba quizais nas amputacións e mortes que provocarían ao manipulala, ou mesmo a destrución do propio barco de pesca⁴, ou pola súa mala utilización para destruír embarcacións doutras artes⁵ ou o uso da mesma para actos terroristas⁶ etc.

**EXPLOSION A BORDO DE UN BUQUE PESQUERO
SE PRODUCE EN EL PUERTO DE
BUEU Y RESULTAN GRAVEMENTE
HERIDOS EL PATRON DE
COSTA Y UN FOGONERO**

A todo isto, engádeselle que ao emprego da dinamita fáiselle responsable dos problemas da pesca ata provocar escaseza e logo terminar coa mesma.

Para atopar as primeiras publicacións da actividade coa dinamita nas rías galegas temos que remontarnos ao ano 1885 e ler unha queixa pública⁷, no Boletín dos axentes de negocios de Vigo, sobre a

1 A dinamita foi descuberta en 1866 por Alfred Nobel.

2 No xornal *La Época* (de Madrid) nº 7.307, do 17-9-1872, páxina 4.

3 Elevouse unha columna de auga máis de 10 metros e formouse unha grande onda.

4 Como lle aconteceu ao “Moncho”, da matrícula de Marín, no peirao de Bueu. Estaba atracado descargando peixe, o 22 de agosto de 1934, cando ás 19 horas se produciu unha explosión que deixou gravemente feridos ao patrón e o fogoneiro. Estes morrerían días despois. *El pueblo gallego*, 23 de agosto de 1934 páx. 1

5 Así lemos no diario de Lugo *La idea moderna* (31-10-1900, páx.2): “*Chegou a Cangas o tenente coronel de caballería Sr. Rubido, xuíz instructor de causas desta rexión. Vai co obxecto de seguir sumario para pescudar dos autores da explosión de dinamita que destruíu varias traíñas*”.

6 En novembro de 1933, contra o candidato a deputado Víctor Lis Quibén, logo de dar este un mitin na praia de Beluso: <https://acidras.blogspot.com/2012/11/atentado-con-explosivos-na-praia-de.html>

7 Publicada no *Galicia liberal* nº 5, do 20-8-1885, páxina 3.

ANEXO – 1

Os boliches trabuquetes

...queixa que publica o Boletín dos Axentes de Negocios (de Vigo)...

“Os boliches trabuquetes, son os aparellos máis funestos que se puideron inventar para desterrar a pesca das nosas rías: feito notorio que o Comandante de Mariña de Vigo, ten o deber de coñecer en toda a súa desastrosa realidade.

Esta clase de aparellos, que manexa xeralmente unha tripulación de 7 a 9 homes, cunha soa embarcación, lárgase onde queira que se descubra a pesca; e como non é de arrastre, nin malla, hai que obrigar ao peixe á que se introduce no cope, por medio de lo que chaman valo, que consiste en acosar a pesca cos remos, con pedras e na xeneralidade dos casos, con dinamita; causándolle con isto tal terror, que fuxe a peixe para alta mar aloxándose das enseadas e da costa.”

Galicia liberal, nº 5 do 20 de agosto de 1885, páx. 3



A balandra “Atalaya”, un dos primeiros gardapescas nas nosas rías

arte dos *boliches trabuquetes* (Ver Anexo-1) na que se describe o uso da dinamita para conseguir que o peixe se introduza no cope da rede.

Da abundante documentación posterior sobre o tema, dedúcese que a dinamita era un dos explosivos máis habituais na pesca do litoral galego, por mor da súa eficacia e dispoñibilidade.

Pronto houbo un posicionamento institucional fronte a estas novas formas de entender a pesca, prohibíndoas⁸ tanto no medio fluvial como no marítimo e, con posterioridade, creando un Corpo de Vixiantes da Mariña civil, logo militar etc.

A pesar do cal, en épocas de escaseza⁹, déronse veladas consignas de mirar para outro lado o que, segundo os organismos mariñeiros e as denuncias da prensa, “a dinamita barre o litoral galego nunha louca sementeira de destrución, metrallando nun diario furor de cobiza e irresponsabilidade os bancos de peixe...”¹⁰

O certo é que a permisividade non sempre foi así, pois ao longo do tempo víronse distintas formas de atallala con actuacións máis o menos contundentes. Un exemplo o atopamos en augas que chaman Sardiñeiro (Corcubión) cando catro barcos da Moureira (Pontevedra), vendo que a sardiña, ata aquel momento abundosa, “*ía desaparecendo sen motivo que o explicase. Non tardaron en divisar a unha embarcación. chamada «Aura», entregada a deli-*



Cartuchos de dinamita

⁸ Lei de Pesca fluvial do 27 de decembro de 1907: “*Queda absolutamente prohibido o uso de dinamita ou outra materia explosiva, cloruro de cal, beleño, coca, trobisco ou calquera outra substancia velenosa para facilitar a pesca....*” e o Regulamento para el réxime e goberno da pesca marítima, aprobado por Real Orde o 5 de xullo de 1907: “*O emprego na pesca marítima da dinamita ou doutros explosivos e substancias velenosas ou corrosivas será considerado como un ataque á propiedade común constitutivo de delito de danos en cantidade sempre superior a 50 pesetas, e penado na extensión que marca o art. 577 do Código penal común*”.

⁹ Como ocorreu do 1925 ao 1932, na que a sardiña no se achegou á costa galega.

¹⁰ *El pueblo gallego*, 1-6-1935 páx. 1 “Outra vez a dinamita no mar”. Asina Juan Carballeira.

tiva faena de pescar con dinamita". Os barcos rodeárona, logo un foi a Muros na busca do contramestre desa localidade que detivo a toda a tripulación infractora, trasladándoos posteriormente a Noia, onde estiveron a piques de ser linchados pola xente.¹¹



Unha traíñeira usando dinamita para pescar

Outro exemplo atopámolo no Diario de Pontevedra nun artigo titulado *"Os piratas da pesca"*¹² e comeza na Illa de Ons co apresamento de tres motoras (de Marín e Cangas) por pescaren coa dinamita. O procedemento utilizado foi rocambolesco: *"Como se tiñan noticias fundadas de que por aqueles lugares se pescaba con dinamita, saíron de Marín dúas motoras tripuladas por persoal da Comandancia de Mariña, vestindo roupas de mariñeiros, para vixiar aos presuntos transgresores.*

Os finxidos pescadores empezaron a facer as operacións de caldeo, preliminares do lanzamento das redes. Entón observaron que desde tres motoras se estaban tirando pistóns ao mar. As forzas da Comandancia apresaron ás tres embarcacións, levándoas a Marín. Alí foron varadas e confiscados os aparellos que tiñan [...] A noticia da aprehensión das tres motoras produciu bo efecto, e espérase que a campaña contra o emprego da dinamita na pesca teña, en breve prazo, un éxito rotundo, pois estase advertindo gran concorrencia de bancos de sardiña, e sería criminal aniquilalos, por cobiza, con dano e fame xenérica".

As sancións aos poucos infractores apresados foron exemplares en canto ás incautacións xa men-

cionadas, pero tamén de pena de cárcere para o patrón¹³ da embarcación logo de ser sometido a un Consello de guerra, xa que as leis do mar, dende antigo, estaban sometidas á xurisdición de Mariña.

Dende Bueu houbo épocas (1925-1936) na que se tomou partido de forma moi activa en contra da dinamita na pesca, como o fixo José Gómez de la Cueva (Johan Carballeira), como xornalista¹⁴ primeiro e como alcalde despois.

Nun dos artigos titulado *"Defendamos ós nosos mariñeiros"*¹⁵ trata das xestións e implicación neste proceso por parte de institucións políticas española, galega e de Bueu en particular:

"...O Partido Galeguista, primeiramente, e por obra do seu deputado D. Alfonso R. Castelao, fíxose eco inmediatamente do clamor da xente do mar que eu intentei traducir naquel artigo. En efecto, o Grupo Galeguista de Bueu recibiu en seguida o seguinte telegrama do referido deputado: Suprimidos rogos e interpelacións, celebren entrevista co ministro de Mariña, prometéndome intervir eficaz e rapidamente evitar pesca dinamita. Castelao". Como consecuencia o Ministro deulle orde ás autoridades para frear o escandaloso contrabando de explosivos.



Patrón lanzando explosivos desde o barco

¹¹ El correo de Galicia, 21-6-1917 páx. 1.

¹² El diario de Pontevedra, 9-5-1927, páx. 2.

¹³ Como lle ocorreu a Salustiano Refojos Alonso, de Cangas, ou a tantos outros. como os coruñeses Jerónimo Berdía Pena, Ricardo Bergondo Caula, Antonio Pena Sánchez etc.

¹⁴ Publicou unha dúcia de artigos denunciando esta práctica e buscando apoios e solucións ao problema.

¹⁵ El pueblo gallego, 10-8-1932 páx. 1 Asina: Juan Carballeira.

*“Felizmente, con un xusto e rigoroso sentido clasi-
sista e de solidariedade digno do maior encomio,
os Sindicatos de mariñeiros afectos á Confedera-
ción Rexional do Traballo e demais sociedades au-
tónomas similares das Rías Baixas tomaron o acor-
do, seriamente fixados e disposto de exercer un se-
vero control e sancionar implacablemente con for-
tes multas aos infractores, recadando, para dar
maior viveza e austeridade aos seus designios, a
promesa de todos os fabricantes de conservas de
boicotear as embarcacións que usen de medios ili-
citos na pesca.”*

Carballeira apunta como sería a solu-
ción do problema de non ter que de-
pende de Madrid: *“Fagamos conta,
un momento, de que Galicia gozase
nesta hora de plena autonomía e vere-
mos como todo este largo e noxento
transo de ir a Madrid por remedios
neste asunto do mar que nos ocupa,
quedaría enormemente reducido. Re-
ducido a xustas proporcións. O poder
rexional, pola conta que lle tería, xa
houbese cortado o mal na súa raíz, ao
primeiro sinal...”*



Johan Carballeira

Para ter en conta outras facetas do
chamado *problema da dinamita na pesca*, imos
inquerir a distintas fontes xornalísticas que trataron
o tema, sobre todo a Carballeira, e remataremos
cunha entrevista a un mariñeiro que a utilizou, para
que nos sirva de complemento á vez que de resumo.

Por que se utiliza a dinamita na pesca se hai a posi-
bilidade, ao dicir de moitos, que iso traerá a ruína?
Aínda que as respostas son dispares, case todas
sonan a xustificación e sen aportar fundamentos cla-
ros. Quizais a máis xenérica é a que recolle Carba-
lleira: *“Se imos ó mar sen explosivos -din os pes-
cadores como quen ten que aceptar o fatal- vimos
sen peixe, ou polo menos coa cuarta parte da cala-
da que capturan os dinamiteiros. É a nosa ruína,
sabémolo, pero mentres se lles consinta a uns, os
demais, forzosamente, temos que facer o mes-
mo”*.¹⁶

Pero quen é o verdadeiro responsable da utiliza-
ción da dinamita? Aquí hai posturas encontradas
segundo os intereses a defender. Desde quen excul-
pa aos mariñeiros e acusa directamente aos arma-
dores: *“Cremos que os mariñeiros todos son de
conciencia e ningún desexa persista a louca aven-
tura da dinamita; deles, precisamente, son as máis
entrañadas lamentacións. O que desde logo xa non
son todos de conciencia son os armadores. Porque
os armadores- e non outros- son os que adquiren os
explosivos e os que ordenan o seu emprego. A que,
pois, esas hipocrisías?. En mans dos
armadores, está o evitar o mal, impe-
dir a ruína de mañá, a deles e a dos
humildes pescadores. (E conste, sen
embargo, que “tamén” existen arma-
dores de conciencia que se dan conta
do ex-terminio que contrae o emprego
de explosivos e que sinceramente con-
denan esta escandalosa transgresión
da lei). Pero como queda dito, o reme-
dio está nas súas mans”*.¹⁷

Ou de quen os defende e apunta cul-
pabilidade dos que están máis arriba:
*“Pero o que si negamos en redondo é
que a responsabilidade exclusiva de
tales feitos (polo uso da dinamita) deba atribuírse
aos armadores dos pesqueiros [...] Os armadores
colectivamente, e polo tanto, en xe-ral, son opo-
sitos, segundo é público e notorio, ao emprego da
dinamita e de calquera outro explosivo. [...] Eles
procuraron evitar ese abuso por todos os medios
ao seu alcance. O responsable, algún hai, non pode
ser outro máis que o Goberno, que non concede a
estes asuntos a importancia debida nin atende ás
reclamacións que durante moitos anos véñense for-
mulando para que defenda a ameazada riqueza do
noso litoral”*.¹⁸

O emprego desta forma de pesca prohibida, che-
gou a ser significativa nalgún momento? Tanto as
respostas, como a pregunta, terían que ser necesari-
amente desgregadas nunha liña do tempo, máis este
non é o propósito do artigo. Na primeira metade do

¹⁶ El pueblo gallego, 28-8-1932 pág. 1 Asina: Juan Carballeira.

¹⁷ El pueblo gallego, 28-9-1935 pág. 1 Asina: Juan Carballeira.

¹⁸ El financiero, 29-10-1920. Asina: Ángel Bernárdez.

século XX atoparíamos que a relación entre a presenza de bancos de sardiña e o número de barcos que usan a dinamita experimentan variacións en sentidos inversos.

En momentos puntuais como en 1934 chégase a dicir: -“*En tal forma se agravou o problema, que ningún temor a extravasar dos límites da verdade máis obxectiva podemos afirmar que ACTUALMENTE SEN EXCEPCIÓN ALGUNHA, TODOS OS BARCOS DESTE LITORAL EMPREGAN EXPLOSIVOS NAS FAENAS DE PESCA*”.¹⁹ Noutro artigo cítase: “... o número de embarcacións que se dedican á pesca (da sardiña), que pasa do medio millar...”²⁰

Estamos a falar da dinamita, pero que cantidade desta é utilizada? No momento máis álxido como arredor do 1930: “*Segundo autorizados cálculos da xente do mar, pode afirmarse que de Fisterra á Costa Portuguesa, na faixa occidental do litoral galego, todas as noites bótanse sobre as augas, metrallando os bancos de peixe, máis dunha tonelada de dinamita. O cálculo non é exaxerado...*”.

Hai algunha estimación de canta sardiña se dana en cada lance ao usar a dinamita? - *Os danos inmediatos que iso supón: por cada “calada”, por exemplo, de 30 cestas de peixe que se toman empregando a dinamita, máis doutras 80 quedan destruídas sen posible aproveitamento*”.²¹

Propuxéronse medidas concretas para evitar o uso da dinamita? Rotundamente si, houbo moitas propostas ao longo dos anos e as máis recorrentes eran: “*Dúas medidas, polo menos, son esenciais e urxentes para salvar o patrimonio dos nosos mariñeiros, actualmente ameazado de ruína: extremar*

unha rigorosa e implacable vixilancia por parte das autoridades e establecer normas máis lóxicas para os denunciante das infractores, deses novos piratas do mar. Tal como agora se desenvolve o trámite resulta o denunciante o máis prexudicado, perdido no labirinto sen termo de múltiples e intrincadas declaracións e comparecencias que lle inhabilitan por largos días no exercicio da súa profesión”.²² Nunha delas o mesmo autor a reforza pedindo “*unha seria vixilancia en terra. Iso, sinxelamente é o que se precisa poñer en*

práctica agora para cortar o mal, unha severa vixilancia nos portos pesqueiros do noso litoral que impida que as embarcacións se fagan ó mar levando na carlinga a súa nociva e acostumada carga de pólvora”.²³

Pero creo que tamén hai que facerse a pregunta: hai alguén que estea a favor do uso da dinamita no mar? Loxicamente a resposta é si, os houbo e os hai. Depende de onde poñas o foco: se como recurso para *matar a fame*, moita xente diría que si. Mais outros trata-

ron de xustificalo como que non se coñece documentación que probe a responsabilidade da dinamita nas ausencias do peixe na nosas costas e si isto ocorreu, como nos anos 1925 a 1932, sería “*nas súas periódicas desviacións*” da corrente oceánica do *Gulf Stream*. Idea esta que calou á sombra do prestixioso naturalista Odón de Buen y del Cos²⁴ sobre todo a partires do artigo, xa citado, de Ángel Bernárdez: “*D. Odón de Buen sostén –e dispostos estamos a rectificar se nos equivocamos. Aínda que nos parece terllo escoitado en persoa-, sostén, repetimos que o uso na pesca da sardiña non é prexudicial*”.²⁵ Tras este impreciso e atrevido comentario, o autor do artigo di: “*que aínda sendo para nós*



Odón de Buen

¹⁹ *El pueblo gallego*, 28-8-1934 páx. 1 Asina: Juan Carballeira.

²⁰ *El pueblo gallego*, 15-5-1934 páx. 1 Asina: Juan Carballeira.

²¹ *El pueblo gallego*, 01-6-1935 páx. 1 Asina: Juan Carballeira.

²² *El pueblo gallego*, 03-8-1932 páx. 1 Asina: Juan Carballeira.

²³ *El pueblo gallego*, 01-6-1935 páx. 1 Asina: Juan Carballeira.

²⁴ Odón de Buen (1863-1945) naturalista e impulsor da oceanografía en España, pioneiro desta ciencia en Europa. Fundador do Instituto Español de Oceanografía (IEO), como o laboratorio de Vigo, tamén das Estacións de Bioloxía (como a de Marín), Catedrático de Hª Natural en Barcelona e Madrid... Científico moi respectado, na actualidade puxéronlle o seu nome ao buque insignia da flota científica española.

²⁵ *El financiero*, 29-10-1920. Asina: Ángel Bernárdez

digno do maior respecto todo canto procede do ilustre Sr. de Buen, non nos deixamos convencer neste punto". O certo é que, como expón anos máis tarde Carballeira, Odón presidira unha comisión para estudar e "*determinar as causas da emigración en desbandada da sardiña nas nosas costas, sen chegar a ningunha conclusión definitiva...*".²⁶

"Cando ías de rapás nun barco, tiñas que ir á proa, e os vellos que facían a garda o primeiro que te ensinaban era que clase de peixe escapaba ou se movía e formaba a estela na ardora: este é tal peixe, tal peixe... Pasados uns días preguntábanche, e se non sabías dábanche unha mascada! Non había violencia! Era a forma de aprender...

Daquela, cando mirabas na sonda que era moi negrho, moi negrho... era xurelo ou cabala, porque nadan todos moi xuntos. Cando o sinal era máis claro, sardiña, porque esta anda máis aberta.

Os aparellos eran de alghodón, e mollados pesaban moito, por iso temos andado ata 36 persoas no barco. Cando viñeron os de nailon dábanlle máis fondo, polo que pescaban máis, e ata era máis fácil virar ao pesar menos. Con eles cambiou a forma de traballar.

Á proa levabamos pedras de distintos tamaños xa que antigamente usábanse para espantar o peixe, tirándoo á auga, como se foran pandullos, para facer que os peixes caían na rede e todo iso. Co tempo pasaron a ser utilizadas para atar a elas a dinamita. Segundo a profundidade á que estaba

Cada quen que saque conclusións!

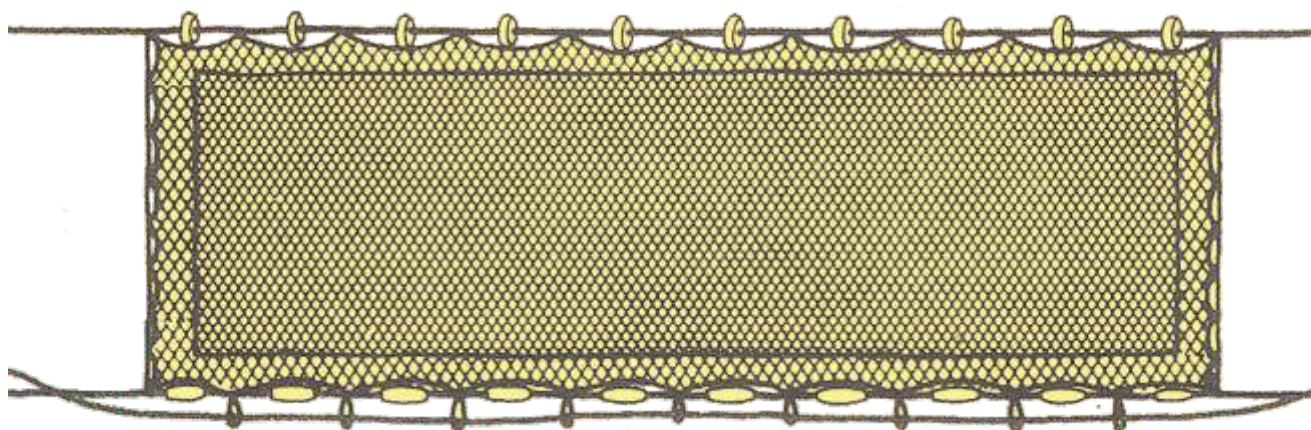
Moitas preguntas amoréanse para querer desentrañar máis dos segredos arredor da dinamita na pesca. Deixaremos que a conversa cun rapaz que participaba co seu pai no lanzamento da dinamita nos dea pinceladas que nos permitan confirmar o xa dito á vez que nos achegue respostas novas.

o peixe: a maior profundidade, máis grande a pedra (De 70 m. para abaixo pedra grande). Non era para matar o peixe senón para que este subise. O peixe estaba debaixo do aparello. Largabas e, Bum! Estaba o claro feito e logho pechabas. Lémbrame que cando o peixe tiraba a Fisterra alá por agosto, no mar había unha morea de barcos e cada un Bomba! Bomba! Bomba! Aquilo parecía a Festa do Carme! andaban todos coa dinamita, non había outra forma!

Cando saías para o mar, xa fóra da pedra do Cabalo, ías preparando as bombas...

O "arquitecto" do peso da pedra a tirar era un home que tiña un bo ollo. Normalmente para as pedras grandes amasábase a dinamita. Colocábase nelas unha metade, e amasábase.... Amasábalas, porque así estoupaba moito e máis forte. Era unha masa gris... Case que sempre se envolvía nun papel da sonda, que era como plastificado, impermeable..."²⁷ Logo metíanse o pistón e a mecha...

O patrón ía ao temón, que era de cadea. Ás veces, ao ir largando o aparello, para controlalo mellor desde a súa posición na ponte, dicía: Vai-



Rede de cerco de xareta, semellante ao boliche e á traíña

²⁶ *El sol*, 23-8-1932, páx. 5. Asina: Juan Carballeira.

²⁷ Cando botaban dinamita avisaban coa sirena da fábrica de Massó.

me cantado de dúas en dúas as argolas ou chaves (polas que ía o cabo ou xareta que ao tirar del pecharía a rede formando o cope). E en función do que se precisase ao ir pechando o aparello ías tirando algún petardo de dinamita pequeno (dependía tamén do peixe que fora) para ter o peixe entretido, para que non dera volta ou para cambiarlle o rumbo. Normalmente tirábaselle á cabeza, o que non era impedimento para que ás veces se revirase e escapase, mais case sempre evitabas un lance en van.

O xurelo, a aghulla, a cabala, a robaliza.... eses meten a cabeza contra o barco lévanche o aparello, non o podías aghuantar coa man, teñen unha forza!... imaxina miles de peixes empurrando, había que largharlle para separalos do barco... metías o pistón cunha mecha cortiña nunha pataca...

A dinamita que se ía tirar, sempre estaba na ponte do barco. Acendíaa o patrón co chisqueiro. Había que andar con coidado para non tropezar cos movementos do barco... hai a quen lle voaron as mans... ou morreron rebentados.

A dinamita, dicían que lla mercabamos aos republicanos que traballaban nas canteiras (contábase que non o podían facer en moitos sitios). Eles sabían o manexo da dinamita... Como exemplo, os que facían o molle de Bueu e traballaban nas canteiras da Robaleira e Beluso... Cando estouraban as pedras²⁸ na canteira era a ocasión porque traían as caixas no camión e nolas vendían. Traían caixas de 10 ou 12 cartuchos.

A dinamita daquela non tiña tanto control. En vez de metela no barreno, puñan a metade ou simplemente non a metían... Usaban na canteira un 50-60% e o resto das caixas as vendían para a pesca.²⁹ A dinamita da canteira de Raxó era moi boa para pescar pola zona de Fisterra, porque dicían que era máis seca. De aí, a nós traíanola un barco

que o patrón era amigo de meu pai. Este era o nº 1 pescando, achacábanllo á dinamita seca. Para pasala ao barco, xuntabámonos logo de mirar que non andara o gardapesca Serviola³⁰. Senón, atracabamos fóra de Ons... facías que larghabas, botabas a chalana, pasábache a caixa, metíala a bordo e andando... Nós escondíamola no tanque do ghasoil³¹. Á dinamita non lle pasaba nada. Envolvíamola nun plástico (daquelas primeiras bolsas) ou no papel da sonda, atabámola cun cordel e para abaixo (no ghasoil); logo colliámola cun bicheiro.



Gardapesca "Serviola"

Raro era o control directo por parte dos servizos de gardapescas coma o Serviola e o Centinela. Se era o caso parábanche e facíanche unha revisión e non atopaban nada, xa que como os tiñas na pate-la os tirabas ao mar antes de que chegaran, ou os agochabas no tanque. Era raro, pero ao que collián estaba ghodido... metíano no cárcere! Penso que facían a vista ghorda... xa que sabían que non había outra forma de pescar. Non todos os barcos tiñan sonda...

Agora non hai quen bote dinamita pois está máis controlada que nunca (sobre todo a partires dos atentados de Madrid)³². Tampouco fai tanta falta porque os barcos da ardora levan aparellos grandes e chegan á sardiña, así como teñen e saben todo: maquinillas e carretes para movelos, sondas e instrumentos que indican con precisión o tipo de peixe, movementos deste etc.

²⁸ Na época, utilizábase un papel especial impregnado con tintura de iodo ou un electro-sensible que se humedecía e gravaba electricamente a profundidade cunha agulla rotativa...

²⁹ Era un negocio moi lucrativo. No *El pueblo gallego*, 15-5-1934 páx. 16, Carballeira presenta o tema como gravoso negocio en contra da xente do mar: "Máis de 80 e máis de 100 pesetas chega a acadar o importe dunha caixa de pistóns, que no comercio legal non alcanza un prezo de dez pesetas.... a demanda de explosivos é copiosa".

³⁰ Con anterioridade os canoneiros Dona María Molina, o Hernán Cortés, o Centinela...

³¹ "Un da Banda do Río metíaa nas botas de ir para o mar. Un día parárono os da Comandancia e o tío non o pensou, botouse ao mar con botas e con todo... O carallo era que non sabía nadar!"

³² Como xa ocorrera durante e despois da coñecida coma Revolución de outubro de 1934, no segundo bienio da 2ª República Española.

ANEXO – 2

O preito da tarrafas. Falando cun traíñeiro

-No seu concepto é legal ou ilegal o aparello da tarrafa?

-Non é máis que é un aparello que colle moi grande cerco e leva embaixo uns grandes chumbos que o converten en aparello de arrastre.

-De modo que...

-Que é un aparello que cando cerca, copa; non se lle escapa ningún peixe.

-E en todo iso consiste o desgusto dos traíñeiros?

-Non señor; nós os traíñeiros si lle pomos a proa á tarrafa é porque debe sinalárselle límite, ao igual que ao bou, porque, como este, é aparello de arrastre.

-E nada máis?

-Ah! Si señor, hai máis, moito máis. A tarrafa é aberta pola parte do costado do barco, único sitio por onde a pesca pode fuxir. Para evitar isto, os tarrafeiros usan uns pistóns para aparvar á sardiña, e esta fuxe cara a parte oposta de onde o pistón explotou, co que se consegue por este procedemento que se meta cada vez máis dentro do cerco copado.

-De modo, que segundo vostede, non hai nada de dinamita.

-Que eu saiba, non, señor. Nada máis que pistóns.”

El eco de Galicia, nº 761 do 27 de febreiro de 1909, páx. 1



Barco de pesca “Lisoiro”

Para rematar, se lle preguntásemos ás xentes do común en calquera porto de Galicia sobre a utilización de explosivos na pesca da sardiña neste século XXI, a resposta sería dun Non! rotundo e xeralizado³³. A realidade pode que sexa outra, pero quedou reflectida nun artigo xornalístico³⁴ polo Sanxoán do 2006 que comezaba: “O uso de explosivos na pesca da sardiña está de novo de actualidade”. Logo indícase que, unha vez máis, as confrarías galegas volveron a denunciar a utilización de explosivos por parte dunha pequena parte da flota do cerco.

Os explosivos que mencionan son a dinamita (o máis usado), o carburo³⁵, bengalas caducadas... As autoridades, neste caso, pensan que o cruzamento de acusacións entre armadores de distintos portos³⁶ se debe á competencia, e ata “dubidan abertamente de que a estas alturas haxa un pescador que empregue explosivos para traballar, práctica que cren erradicada dende hai “50 ou 60 anos”.

Cando lle pregunto sobre isto a algún mariñeiro amigo dime: “Eu non sei nada! Como coas bruxas, eu non creo nelas, pero habelas, hainas”.



³³ Eu fíxeno con grupos de coñecidos e a resposta foi sempre Non!, cunha soa excepción.

³⁴ La Voz de Galicia, 28 de xuño de 2006.

³⁵ Aclarando dende a adquisición ata o modo de utilización do mesmo.

³⁶ Utilizáronse expresións por parte dos pescadores de cerco como: “...as noites nas rías galegas parécense máis a unha verbena que a unha xornada de pesca...” ou “... parte da flota de Portosín que faenaba fronte a Fisterre e Monte Louro escoitou ata sete explosións durante a noite en alta mar...” (3 de barcos de Camariñas e Portonovo e 4 dun de Cesantes).

Casa Estévez, unha ferraxería ben fornecida no Bueu de 1918¹

Lino J. Pazos

Debido ao falecemento en 1917 de Teresa Pérez Arias, partícipe no negocio familiar co seu marido Francisco Camilo Estévez, e co fin de facer balance do material existente nos almacéns da que nomean ferraxería Estévez, e coa presenza dos seus fillos en calidade de representantes dos dereitos da defunta, Marcelina, Lucía, Francisco e Josefa Estévez Pérez, todos eles menores de idade, o 31 de xaneiro de 1918, reúnense ante o notario de Bueu, Ildefonso Fernández Pereiro...

Eran tempos difíciles, Europa enteira, e outros moitos lugares do Planeta, estaban inmersos nunha insensata guerra que, como todas, non levaría a ningunha parte, saíndo malparados vencedores e vencidos...

A tolemia guerreira acabou agregando á contenda países tan distantes e distintos como Xapón ou

Brasil, Portugal ou Noruega (aínda que neutral, tivo innumerables perdas, sobre todo na súa mariña mercante), mentres os alemáns, facendo gala dun cinismo a proba de bomba, negocian cos rusos a paz en Brest-Litovsk, e os estadounidenses, aínda que tarde, xa que esperarían a xuño de 1917, xunto con tropas británicas, desembarcan forzas de choque en portos de Francia.

A isto habería que engadirlle a mortandade ocasionada pola mal chamada “gripe española”, colgándonos ese “santo Benito” por sermos o único país de Europa que deu conta publicamente da enfermidade (oficialmente España mantívose neutral na Gran Guerra), que se cobrou en todo o mundo arredor de 50 millóns de vítimas e, en España, máis de 147.000 directas, e case outras tantas a causa das complicacións derivadas da mesma.



Centro fabril de Pescadoira-Bueu: salgas, fábricas de conservas

¹ (AHPPo. 21493, Folio 65 e seguintes)

Pois ben, reunidos no despacho notarial, Francisco Camilo Estévez Costas, como propietario e comerciante, José Estévez Fariña, mestre de instrución primaria, José Santomé Lino, alcalde de barrio da Praia, casado, e aqueles viúvos; Daniel Otero Juncal, solteiro, e Francisco Rúa Pazó, viúvo (en 1907 o Sr. Rúa solicitara a construción dun peirao e dúas ramplas na praia de Loureiro para servizo da súa fábrica de salgadura), o primeiro do comercio e o terceiro e seguintes, propietarios, todos eles veciños da vila de Bueu...

En presenza desas testemuñas, procédese a ler o inventario dos xéneros e aveños existentes no negocio situado na rúa Montero Ríos, da propia vila, “*así como dos bens mobles e inmo- bles que consti-*

túen o lucrativo durante o matrimonio”, tendo en conta que a parte correspondente á defunta, dona Teresa, pasaría aos seus fillos.

Cando accedín aos documentos que contiñan o inventario, deime conta de que me atopaba ante un catálogo ilustrativo do que se consumía na vila de Bueu e arredores, xa que Casa Estévez, que figuraba como ferraxería, era en realidade un “*centro comercial*” como os de agora, onde podes ir comprar unhas botas de auga e saír cun chapeu de palla, ou unhas tesoiras, por non dicir unha aixada, un bote de pintura ou unha lousa co seu “*pizarrín*” para levar os nenos a aquela escola onde aprendían as primeiras letras e que podía ter como mestra á propia Matilde Bares.



Rúa Montero Ríos: zona das salgás de Galup, Gil, Julián Santos e Gaggero

O pulcro e detallado estudo do alí almacenado, dividido por “*familias de produtos*” ocuparía dez follas, elaborado con perfecta caligrafía polo amanuense de quenda, no que se dá conta das unidades de cada un dos activos relacionados, a súa descrición, prezo por unidade, e o importe do conxunto.

Comeza a memoria pola apartado “*ferraxería*” (por eses anos existían en Bueu outros dous negocios deste ramo, o de Benito Fazanes, e o de Perfecto García), o máis amplo con moito, que contén 205, chamémoslle, referencias, que serían valoradas en 3.699,15 pesetas; entre elas, e por non aparvar aos posibles lectores con tantos datos, direi que había un pouco de todo, desde barrenos, trenchas, unha

vintena de fechaduras para caixas ou arcas, pica- portes, ferrollos, pasadores, bisagras, martelos, chaves, tenaces, alicates, legóns, fouces, machadas, trepias para o lume, puntas de diversos tamaños, mesmo *puntones* de piso, reixas, arame, esparto, cána- bo, serróns e serras portuguesas (a 2,75 pts. a uni- dade), vidros para xanelas, dos que había un stock de 200 unidades, que se vendían a 0,60 pesetas cada un, etc.. No apartado “aveños” figuraban camas de madeira ou metálicas, cos seus somieres, cepillos de varrer, cadeiras de madeira ou de palla, cubos, billas, aixolas, *avellanadores*, coitelos de mesa, li- mas, perchas, tiradores de caixón, cadeados, tesoi- ras abrelatas ou ferramentas de podar...

Para os pescadores contaban con liñas montadas ou traxes de auga, navallas, etc. Falando de tesoiras, seguramente que lles interesarían aos tres salóns de barbería e corte pelo de cabaleiros que abrían as súas portas na vila por eses anos (os datos son de 1915) e que eran as de Marcelino Baena, José García ou a de José López.

En canto a “*droguería*”, podíamos atopar un pouco de todo: colas, vernices, “*galón secante*”, patente marca “*Castillo*”, fabricada en Vigo, pintura branca, pos para pintura azul, “*albayalde, negro de humo*”, pintura verde marca “*Pablo*”, minio, “*terra calcinada*”, azul ultramar, vermello, ocre, almagre, etc., ademais de, 25 barrís de cal vivo, 6 de Portland (cemento), 50 de asfalto, aceite para pintura cru ou cocido, ou 200 quilos de alcatrán, ideal para calafatear dornas e as demais embarcacións de pesca, etc.

Bueu roldaría os oito mil habitantes de feito, inmersos nunha sociedade baseada na pesca que, na súa maior parte, fornecía de peixe ás fábricas de salgadura e conservas da vila, ademais de obter nos seus arredores os necesarios produtos da agricultura e gandería.

Había unha ducia de carpinterías e polo menos seis mestres canteiros, o que nos fala da puxanza nas construcións, outra ducia de tendas de alimentación, dous colexios de nenas (datos de 1914), a de Matilde Bares e a de Eugenia Domínguez, e a de nenos, atendida polo mestre antes citado, José Estévez. Diciamos que en Bueu había non menos dunha ducia de carpinteiros (que podían facer traballos de “*branco*” ou de banco, e mesmo de ribeira), dos que transcenderon os seus nomes: Francisco Currás, Benito Chojín, Manuel Franco, Manuel García, Manuel Lafuente, José Loira, Benito Menduiña, Miguel Paratcha, Joaquín Pousa e Manuel Sendón.

En canto aos “mestres” canteiros, figuraban nas listaxes consultadas, José Argibay, Manuel Fontán, Juan de la Fuente, Ventura García, Segundo Gómez e Benito Quinteiro.

A sociedade de Bueu reuníase arredor do Liceo Casino e do Recreo Ximnasio de Artesáns, pero do que de verdade tiña unha oferta ben variada, esta vila mariñeira por todos os costados, era de tabernas (baiucas), das que abrían as súas portas (datos de 1915) nada menos que vinte e cinco, que se abastecían das súas propias colleitas ou dos colleiteiros oficiais, sete a saber, entre os que figuraban Massó Hnos., ou Benito Riobó. Entre os taberneiros destacaba un, Serafín Corral Pereira, que chegaba a anunciarse no reputado Directorio de Galicia.



Entrada do que foi fábrica de conservas Alonso ao inicio de Montero Ríos

Neste Directorio, que publicaba a potente sociedade “*Anuarios Bailly-Bailliére y Riera Reunidos*”, de Barcelona, a referencia de Serafín Corral ocupaba un cuarto de páxina: “*Establecimiento de Viños e Comestibles do Nivero, despacho por xunto e menos. Tratante en polbo fresco e curado, congro seco e lura. Exportacións a Portugal*”.

Recordo con nostalxia o día que o Concello de Bueu me permitiu dar o pregón da “Festa do Polbo”, en 2003, que baseei no tecido comercial da vila no primeiro cuarto do século XX, deténdome especialmente nesas tabernas citadas, e nos oito “*almacenes*” de salgadura e media ducia de fábricas de conservas, ou os oito muíños de fariña que moerían o gran, mesmo do famoso “*millor corvo*” (que, por certo, este ano celebrará a 26ª edición da súa festa de exaltación e posta en valor); negocios que se abastecerían posiblemente nos mostradores da Casa Estévez.

O segundo apartado do inventario estaba dedicado a “*Baterías de cocina*”, no que figuraban potas e tarteiras de varios diámetros (por exemplo a pota de 35 centímetros custaba 14 pesetas (mentres que as tarteiras ían das 2,5 ás 5 pesetas), fontes, pratos, cuncas, xerras, vasos, leiteiras (a de porcelana a 1,95 pts.), coadoiros de café, dos que tiñan unha ducia (a 1,25), almofadas (a 3 pts. as de maior tamaño e a 1,25 as normais), un cubo co seu xerro de porcelana para a almofía (8 pesetas, mentres que se o xogo era de lata, custaría 5), azucreiros, palmatorias, depósitos para o carburo (que iluminaría as estancias a falta de luz eléctrica), buxías para o carburo, pratos de pedra ou de Talavera (dos que unha ducia valían, 3,50 e 2 pesetas respectivamente (e se non me equivoco, os de Talavera a metade de prezo), e mesmo unha ducia de *orinales* que se vendían a 2,20 pesetas a unidade.



Rúa Montero Ríos onde estaba a vivenda e salga da familia Agulla-Solabarrieta

O departamento de “*Calzado*” tamén estaba ben surtido e variado, e o mesmo che podían ofertar unhas botinas a 14,50 pts. que unhas botas de señora a 10, ou uns zapatos de neno que ían de 1,90 a 5 pesetas, zocas a 3,50, ou os da marca “*Royal*”, a 5 pesetas.

Este apartado complementábase co de “*Paquetería*”, no que se poderían adquirir uns bos pares de medias de señora a 0,50 pesetas, camisetas, tirantes, cintos, calcetíns, botóns..., mesturados con sila-

barios, pregos de papel, carretes de fío, lapis, cepillos para a roupa, paraugas de cana de ferro (a 5.50), etc., finalizando a relación coa “*Roupa do uso da casa*”, na que destacan as sabas, cobertores, colchas, e incluso unha máquina de coser Singer, que valía 180 pesetas, e que entusiasmaría ás “*modistas*” censadas: Adelaida Castro, Carmen Conde Codesido, ou Carmen Fernández.

Para o control de pesos figuraba sobre o mostrador unha báscula, coas súas pesas, que se taxaba en 60 pesetas, o que nos daba un total de 8.094,55 pesetas. A esta considerable cantidade había que engadirlle o valor da casa que habitaban e en cuxo baixo se atopaba a “*ferraxería*”.

Estaba situada, como dixemos, na rúa Montero Ríos, “*con todas as súas dependencias adheridas, un terreo circundado dun ferrado a sembradura,*

mesmo fundo e dependencias nel situadas, e un terreo a labradío nomeado Meanes, de dous ferrados de sembradura”, que se valoraban en 1.600 pesetas, o que ascendía a 9.694,55 pesetas.

A este montante habería que engadirlle tamén os créditos por cobrar (600 pesetas) e os cartos que había nese intre na caixa (unhas 1.000 pts.) habería que deducirlle os créditos pendentes de pago, que alcanzaban as 5.694,55 pesetas, o que deixaba un saldo líquido de 4.000.

Descoñezo se o negocio se-guiu atendendo as necesidades das xentes de Bueu e comarca, pero de ser así, estou seguro que el que alí se achegase, atoparía seguramente o que buscaba, fose o que fose.

Á firma de tan interesante documento, selado con tres “*pólizas*” dunha peseta (tres en total) acudiron, como vimos, en calidade de testemuñas, citados posiblemente polo Sr. Camilo, José Estévez Fariña, Francisco Rúa Pazó, Daniel Otero, e o alcalde de barrio José Santomé.

*Todas as fotografías foron cedidas por Arturo Sánchez Cidrás

Xosé Suárez, fotógrafo en Bueu

Francisco R. Pastoriza

Ás veces, nos primeiros anos trinta do século pasado, víase pasar polas chairas e as paisaxes agrestes de León a un camiñante que percorría a pé a distancia entre a cidade de Salamanca e a vila ourensá de Allariz. Ía cargado cunha mochila lixeira e levaba colgada ao pescozo unha cámara de fotos na que rexistraba os escenarios polos que transitaba e as persoas que se cruzaban no seu camiño.

En realidade, o que buscaba era unha Galicia que perdera anos atrás, cando a vida o levou a estudar a carreira de Dereito en Salamanca e a traballar e vivir nesta cidade á que tamén inmortalizou nas súas fotografías. Ao percorrer a obra de Xosé Suárez tense a impresión de que o fotógrafo nunca se movera da súa terra natal, da que rexistrou paisaxes, persoas, obxectos e escenas que o acompañaron toda a súa vida.

Nas fotografías de Suárez, os gauchos do Altiplano e da Patagonia non son moi diferentes dos campesiños do mundo rural galego, nin os mariñeiros das Rías Baixas se diferencian dos traballadores do mar das costas do Xapón ou dos de Salvador de Baía, cuxos veleiros poderían ser as dornas que a cámara de Suárez captou atracasadas nun peirao de calquera vila mariñeira do Morrazo. Mesmo as paisaxes nevadas dos Andes poderían ser os cumios cubertos de neve de Cabeza de Manzaneda.

AGALICIA MÁIS AUTÉNTICA

Xosé Suárez (1902-1974) foi un fotógrafo que obtivo en vida un certo recoñecemento. Cambiou a súa carreira de Dereito e máis tarde o seu traballo para arriscar o seu futuro atendendo á chamada dunha profesión que o atraeu desde moi novo. Antes de iniciar os seus estudos en Salamanca publicara en 1921 as súas primeiras fotografías na

revista ilustrada *Vida Gallega*. En Salamanca, onde traballou ata 1935, frecuentou o círculo cultural da *Revista de Occidente* e fixo amizade con Miguel de Unamuno, José Bergamín, Ramón Pérez de Ayala e Rafael Alberti, a quen inmortalizou en retratos maxistrados, como fixera con Eduardo Blanco Amor, Luis Seoane ou Laxeiro. Unamuno prologou en 1932 o seu primeiro libro, “50 Fotos de Salamanca”, que publicou nunha edición artesanal de



Xosé Suárez

poucos exemplares, nos que as fotografías estaban pegadas con cola. Ademais dun traballo de fotografía industrial dedicado á fábrica de fertilizantes dos Mirat, parentes da súa muller, e de fotorreportaxes de etnografía e tauromaquia, a súa obra máis importante foi a que levou a cabo en Galicia para as súas series “A malla”, “Oleiros”, “Beiramar”, “Romería de San Vitoiro” e, sobre todo, “Mariñeiros”, unha obra cuxa estética está á altura da dos fotógrafos alemáns da Nova Obxectividade, a dos



documentalistas norteamericanos ou a dos constructivistas rusos.

“*Romería de San Vitoiro*” é un gran fresco fotográfico desta celebración do mundo rural galego, entre o relixioso e o pagán, con curas presidindo a procesión, o fogueteiro, o cantor de romances de cego, a pulpeira, a parella da Garda Civil, a banda municipal, os toldos baixo os que se acubillan os postos de venda de rosquillas e augardente, os asistentes comendo en amplas mesas corridas... Pola súa parte, en “*Mariñeiros*” resúmese a épica dos traballadores do mar nas figuras dos mariñeiros e nos útiles de pesca que empregan, fotografías que Suárez fixo en diferentes portos da península do Morrazo. Nalgunhas imaxes homes e trebellos fúndense nunha figura única, como a dos pescadores que cargan ás súas costas as redes que ás veces os envolven totalmente. Suárez retratou ós mariñeiros en composicións nas que empregaba os picados e contrapicados para enfatizar as súas figuras e destacar os seus labores, xunto cunha rica linguaxe de recursos expresivos tomados das vangardas: iluminación, fragmentarismo, planos detalle... cos que elaboraba composicións nas que empregaba a experimentación formal para reivindicar a reafirmación da identidade galega. Entre as fotografías que xa immortalizan o seu nome destacan as do neno que sostén nas súas mans a maqueta dunha dorna de nome “Gaivota”, posiblemente tomada en Bueu. Os escenarios das súas fotografías en Galicia foron tamén sobre todo os de Cangas, Aldán e Rianxo.

Ninguén rexistrou con máis autenticidade e máis realismo as artes de pesca dos mariñeiros galegos ca este fotógrafo que, ao mesmo tempo que fotografaba os homes do mar, filmaba os materiais para unha película documental, en gran parte rodada en Bueu, cuxa finalización frustrou a guerra civil. Conservanse unhas 130 imaxes que ían servir de modelos para a rodaxe do documental. “*Mariñeiros*” formaba parte dun encargo da produtora cinematográfica Cifesa, frustrado polo estalido da guerra civil, que incluía outros tres documentais sobre a artesanía da zona, e chegou a estrear en cines de Bos Aires e Montevideo en 1938, mais non se conserva ningunha copia.

Xosé Suárez chegou ao Morrazo en 1935, coincidindo coa estancia en Bueu da pintora Maruja Mallo, do escritor exiliado venezolano Rómulo Gallegos, do ilustrador Federico Ribas e do novelista Gonzalo Torrente Ballester, casado con Josefina Malvido, veciña da localidade, sendo alcalde de Bueu o xornalista e poeta Xosé Gómez de la Cueva, Johan Carballeira.



En 1935 unha exposición no Círculo de Belas Artes de Madrid e outra no *Salon de l'Office National Espagnol* de París deron a coñecer a nivel nacional e europeo a obra de Xosé Suárez. Os seus traballos nas revistas *Atalaya*, *Ciudad* e *Mundial* xa eran moi valorados no mundo da fotografía.



O MUNDO NUNHA PATRIA

Ao estalar a guerra civil, Xosé Suárez, antifranquista de ideas liberais, salvou a súa vida nun doloroso exilio que o afastou do seu país e da súa familia, coa que nunca volveu reunirse. A súa muller Mary Santiago Mirat non quixo acompañalo cando abandonou Galicia rumbo a Bos Aires en compañía do pintor Manuel Colmeiro, e ao seu regreso en 1959 a penas tivo a parella un fugaz reencontro.

No seu exilio en Arxentina publicou as súas fotografías en *Galicia Emigrante* e *De mar a mar*, que dirixía Luis Seoane, e colaborou nas ilustracións da “*Historia de Galiza*” de Ramón Otero Pedrayo. Nos Andes fotografou as paisaxes nevadas da cordilleira e os traballadores do ferrocarril transandino coa mesma técnica empregada en “*Mariñeiros*”.



En 1946 cambiou a súa residencia de Bos Aires a Punta del Este, en Uruguai, e realizou as súas series dedicadas ao campo, nas que os gauchos son agora trasunto dos campesiños e dos mariñeiros galegos. As súas colaboracións na revista uruguiaia *Entre-gas de la Licorne*, dirixida por Susana Soca, déronlle un grande prestixio no mundo da arte. Publica as súas reportaxes en *La Prensa* de Bos Aires e *El Día* de Montevideo, que o envían como correspondente

ao Xapón, de onde regresa fascinado pola súa cultura, sobre todo polo teatro Noh, ao que dedicou unha serie, e polas súas tradicións, que sorprendentemente lle lembran a Galicia: “Onde máis preto de Galicia me sentín foi no Xapón o día que vin unha nena correndo por un camiño que parece unha corredeira”. En “*Vislumbre del Japón*” pódese apreciar esta identificación que Suárez fai entre o seu país de orixe e o afastado Oriente.

Ao seu regreso a España, animado por un proxecto de Pedro Laín Entralgo sobre o “*Quixote*”, percorre A Mancha buscando as rutas dun Cabaleiro da Triste Figura que xa non atopa. Só ve Sanchos nunha paisaxe desolada de pobos baleiros. Afectado pola soidade e a tristura, busca unha nova vida en Mojácar e en Eivisa, pero xa non pode vivir lonxe daquela Galicia dos seus primeiros anos que retratou con tanta autenticidade.



No seu regreso definitivo ás orixes atópase de novo coas feiras, o marisqueo, a montaña e o mar, e redescobre Santiago de Compostela, unha cidade pola que sentira un certo rexeitamento ao identificala co nacionalcatolicismo franquista. Continúa coas súas reportaxes fotográficas e asiste ás tertulias cos seus amigos de Ourense, onde se instalou temporalmente, hospedado sempre en hoteis e pensións humildes, acuciado por unha precaria situación económica e afectado por frecuentes depresións. Suicidouse nun hostel da Guarda a véspera do día de Reis de 1974 en busca, unha vez máis, daquela Galicia que lle fora arrebatada por un golpe de Estado fascista.

A Real Academia de Belas Artes de Galicia decidiu renderlle unha homenaxe dedicándolle a Xosé Suárez o Día das Artes Galegas de 2026. Pola súa parte, o concello de Bueu dedicarlle ao fotógrafo o “Ano Xosé Suárez”.

O bicheiro

DAVILA



Navegación e morte do pirata Soto

Salvador Rodríguez

A execución de Benito Soto Aboal naquel 25 de xaneiro de 1830, resultou nomeadamente crúa. Conta ou investigador e escritor gaditano Jesús Borrego que *“Unha vez colgado (da forza) tiveron que afondar con pas o chan para que os seus pés quedasen suspendidos no aire, polo que tivo unha agonía lenta”*. Tamén abonda en detalles dos últimos momentos da vida do pirata Soto outro historiador, Carlos Canales Torres: *“O verdugo colocou a corda demasiado alta, pero Soto axudoulle subíndose ao cadaleito para meter ben a cabeza no lazo e, tras berrarlle ao público **Adeus a todos, a función terminou!** saltou ao baleiro, pero os pés tocaban o chan e non acabou de afogarse -para satisfacción do público- ata que o verdugo, cunha pa, quitou algo de terra baixo os seus pés e o pirata finalmente morreu”*. Esta frase, atribuída a Aboal, seguramente foi a que lle serviu a Arturo Pérez Reverte para escribir unhas desafortunadas prosas ao respecto: *“Como bo galego, deixouse aforcar sen espaventos. Arrepentido, resignado e un pouco chulito”*. A sentenza de morte de Benito Aboal foi ditada por un tribunal inglés porque fora cedido a mans británicas por expresa vontade do rei Fernando VII quen, porén, se encargou de que a maioría da tripulación do bergantín “Defensor de Pedro” fose xulgada e sentenciada a morte por unha maxistratura militar española.

Segundo Jesús Borrego, en realidade aqueles piratas non lle tiñan feito dano a España, pero para Fernando VII, a cidade de Cádiz era especialmente aborrecible por ser o berce dos liberais; o monarca en-

tendeu que a mellor forma de infundir o terror entre os seus habitantes e salvagardar o seu patético reinado era reunir os condenados e proceder ao seu enforcamento en público, ante as Puertas de Tierra, e en dúas xornadas consecutivas, as do 12 e o 13 de xaneiro de 1830. Non satisfeito con iso, o rei ordenou descortizar os cadáveres e exhibir as súas cabezas durante varios días en distintos lugares da cidade...



Que é o que conducira a Benito Soto Aboal ao camiño da piratería? Que parte de verdade hai na existencia da “Burle Negra”? Por que a súa fama, mesmo hoxe en día, rivaliza coa dos máis lendarios piratas, desde Drake a Morgan pasando por Barbanegra? Amáis dos anteriormente citados, outros narradores e historiadores pretenderon afondar na traxectoria do pirata Soto, aínda que a ausencia de datos certos obrigounos a novelar e, por tanto, caer nas potas da ficción ou, o que é o mesmo, da lenda.

En Galicia, José María Castroviejo con “A Burla Negra” (relato no que curiosamente o protagonista non é Soto, senón outro dos membros da tripulación, chamado Víctor Saint Cyr Barbazán), e Jorge Parada, con “O pirata dá Moureira”, sucumbiron tamén rendidos no seu día ao poder de atracción dun personaxe ao que, se en algo coinciden case todos os seus investigadores, é en atribuírlle un case satánico gusto pola crueldade, propio dun auténtico canalla sen escrúpulos. Tan só Canales Torres, sen desmentir totalmente aos seus colegas, matiza que non todas as sanguinarias matanzas das que se lle culpa foron de exclusiva responsabilidade súa.

Entre os seus “admiradores”, que os hai, figura o poeta José Espronceda, do que se di que compuxo o soado poema “Canción del pirata” en memoria e homenaxe ao foraxido pontevedrés.

Canales Torres divide en tres partes a vida de Benito Soto Aboal; tres etapas das cales una aínda se mantén baixo un escuro manto de interrogantes que talvez o transcurso dos anos irá despexando progresivamente. Nacido o 22 de marzo de 1805 no, por excelencia, barrio mariñeiro da cidade de Pontevedra -o mesmo onde viron a luz ilustres mariños como os irmáns Nodal, Sarmiento de Gamboa ou Paio Gómez Chariño-, Benito era o sétimo fillo dunha familia de catorce membros con catro fillos de Manuela Aboal, e oito seguintes de Lorenza Aboal, sobriña da anterior, con quen casaría Francisco Soto, o seu pai, ao enviuar. Así o relata Carlos Canales Torres, quen ademáis engade: “...naceu pois

nunha familia numerosa e nunha contorna de pobreza, e foi o seu pai quen lle ensinou a navegar pola perigosa costa galega. Dedicado á pesca da sardiña ou a pescada, nunca desbotou o contrabando se había posibilidade...”

Unha enfermidade, as vexigas, naquel entón case mortal de necesidade, estivo a piques de custarlle a vida; felizmente para el, repúxose e só lle deixou como secuela unhas marcas na cara que se incorporaron para o resto dos seus días aos seus rasgos físicos de identidade. Xamais aprendeu a ler, pero converteuse nun espabilado contrabandista ao que, aos dezaioito anos de idade, semellaron quedarlle estreitas para os seus voos. as augas da costa galega. Embarcado rumbo a Cuba, nese momento pérdese a vista das súas andanzas ata a súa reaparición a bordo do “Defensor de Pedro”. “*A partir de entón -reco-*



Retrato de Soto antes de ser axustizado

ñece Canales- hai dúas versións da vida de Benito Soto: na primeira a de que se tratou sempre dun honrado mariñeiro que pola necesidade e as circunstancias acabou combatendo a corsarios inimigos, e na segunda, que directamente actuou en barcos corsarios españois contra buques das repúblicas americanas. En calquera caso, dáse por seguro que navegou en buques negreiros e tivo máis dun enfrontamento armado, o que lle outorgou unha notable experiencia en combates no mar”.

O caso é que, a finais de 1827, Benito Soto (lémbrén, con só 23 anos de idade) figura xa como segundo contramestre do “Defensor de Pedro”, un bergantín de bandeira brasileira con destino a África, autorizado para “*andar en corso contra a República de Buenos Aires e empregarse igualmente en mercancia onde lle conveña e lícito fose*”. En termos pedestres diremos que este buque tiña “*patente de corso*” para exercer a piratería contra toda aquela embarcación que se considerase inimiga do goberno que o contratase. Por outra banda, a ningún lector agudo lle pasaría desaparecebido que África, destino do bergantín, delataba a súa condición de barco negreiro e a súa misión esencial: embarcar escravos para levalos ao Novo Continente.



Gravado co “Defensor de Pedro” atacando á “Morning Star”

O “Defensor de Pedro”, refire Jesús Borrego, levaba a bordo “un cargamento de rifles, sabres, pólvora, augardente e algún diñeiro para a compra de escravos”, pero o 3 de xaneiro de 1828 fondea no Cabo de Santo Pablo, lugar próximo ao destino onde se ía a efectuar o “troco”, e o capitán, Pedro Mariz de Sousa /Sousa Sarmento, e algúns membros de confianza da súa tripulación, abandonan o buque intuindo que a bordo se estaba xestando un motín.

Entón, asume a responsabilidade do mando o tenente da Armada portuguesa, Antonio Rodrigues, quen o 26 de febreiro se enfrenta a unha rebelión encabezada por Benito Soto: A loita acaba coa expulsión dos tripulantes considerados non válidos e, ao berro de *Abaixo os portugueses!*, Soto encerra primeiro e ordena asasinar despois, ao seu principal cómplice, e á vez, rival na revolta -curiosamente outro galego, o ferrolán Miguel Ferreiro, tomando “de facto” e de xeito unipersoal o poder a bordo.

Por que se rebelou Soto? En opinión de Carlos Canales, porque ese era o seu plan desde o instante en que se enrolou no bergantín; en realidade, a fuxida de Sousa/Sousa Sarmento o que fixo foi adiantar os seus plans, porque o que en principio quería o pontevedrés era facerse co mando, despois de que o barco estivese cargado de escravos, e non antes, como así sucedeu. A partir deses sucesos, podemos considerar que o “Defensor de Pedro” xa non era un buque con patente de corso, senón un barco pirata que navegaba baixo ningunha patria e baixo ningún deus co-mo non fosen a cobiça dos seus mariñeiros e as ordes do da Moureira.

Algúns investigadores sosteñen que, desde o momento en que Soto tomou o mando, o “Defensor de Pedro” pasou a denominarse “A Burla Negra” e a enarborar a bandeira pirata (caveira cruzada por dúas tibias) pero a historia proba que o asunto non foi tan romántico. Todo parece indicar que o “Defensor” nunca mudou de nome e que o de “A Burla Negra” se debeu a unha confusión da prensa inglesa que “se enleou co tema”.



Ilustración nun libro sobre Soto



Polo que á bandeira pirata se refire, tamén iso resulta incerto e difícil de crer. Máis factible é a tese de Canales, que ilustra a súa biografía de Soto coas sucesivas bandeiras que ondearon no seu mastro, desde a primeira, a do Imperio do Brasil, ata a última, a de Francia. Entremedias, e segundo conviñese, utilizaron as da Royal Navy (para achegarse ao “Morning Star”), a das Provincias Unidas del Río da Prata (bo disface para abordar aos corsarios arxentinos) e a francesa, izada no mastro cando atacou ao “Topaz”.

A traxectoria do (novo) “Defensor de Pedro” desde a súa escala africana ata o fin da súa odisea oceánica na baía de Cádiz, semella extraída dunha película de piratas, pois ao seu paso foron abordados a “Morning Star” (a quen o escritor galego Xosé Miranda lle adicou unha novela do mesmo título), a “Topaz”, o “Unicorne” (que logrou fuxir), o “Cessnock”, a “Ermelinda” e o “New Prospect”, que en case todos os casos se tratou duns asaltos en verdade sanguinarios e que falan moi pouco ben de como as gastaba Benito Soto en alta mar: O asalto á “Morning Star” resultou todo un masacre.

Ao non querer que houbera testemuñas da súa falcuade e despois de matar os tripulantes que aínda resistían, Soto ordenou que se afundise a fragata inglesa e se eliminase a toda a súa pasaxe. Tras emborrachar aos homes, encerráronos na adega mentres, aos nenos, sacáronos do bote salvavidas e deixáronos coas mulleres na cámara. Logo, abríronse dous buracos no casco e o buque empezou a afundirse lentamente... *“Coa fragata inglesa afundíndose de lonxe, o “Defensor de Pedro” largou velas e perdeuse na noite ecuatorial...”*

Non correron mellor sorte os vinte e dous tripulantes da fragata norteamericana “Topaz”, pasada polas armas; un golpe que lle proporcionou a Soto o

que probablemente fose o seu maior botín en *“xoias, pedras preciosas, reloxos de ouro, sedas da China e a India, e moedas”*. Con aquel tesouro nas súas adegas, o pirata da Moureira comunicoulle aos seus homes que xa era hora de volver á casa, poñendo o “Defensor” proa a Galicia.

Mais os acontecementos non transcorrerían tan apraciblemente como prevía Soto porque na altura dos Azores, a tripulación pirata esgallouse en dous bandos. De novo, foron os partidarios de Soto os que se impuxeron, asasinando ao presunto xefe dos sublevados, un tal Carbalho. (Logo demostrouse que o verdadeiro líder daquela rebelión fora o portugués Domingo Antonio, que conseguiu fuxir).

O “DEFENSOR DE PEDRO” NA COSTA GALEGA

En roteiro cara ao Noroeste de España, o bergantín pirata non dubidou en atacar a aqueles barcos que se lle cruzaron no camiño, e así foron caendo, entre outros, a fragata portuguesa “Ermelinda” (saquearon a súa despensa aínda que deixaron con vida á súa tripulación) e o “New Prospect” cuxo botín soamente consistiu en material para navegar así como comida e bebida).

Cando, xa na mesmísima baía de Marín que coñecía como a palma da súa man, Benito Soto críase rico e a salvo de calquera contratempo, produciuse un, para el, feito inesperado. Ocorreu que se atopou con máis dificultades das previstas para vender unha mercancía que el pensaba que non terían ningún problema para facer pasar por totalmente “legal”.



Xibraltar en 1820

Fracasadas as súas negociacións con comerciantes de Pontevedra, Soto só conseguiu vender unha parte do cargamento na Coruña, de modo que o “Defensor de Pedro” dirixiuse ao Sur da Península, recalando varado, debido a un erro do timoneiro que confundiu Punta Tarifa coa Illa de León, a tan só a catro quilómetros do porto de Cádiz, é dicir, ao alcance tanto das autoridades españolas como británicas, as cales, baseándose nos testemuños de varios dos piratas bébedos -que, na cidade, fixeron correr como unha mecha prendida as “aventuras vividas” a bordo desde que partiran de Río de Janeiro, - procederon á detención dos bandidos.

Como, aínda por riba, resultou que alí había sobreviventes da “Morning Star”, os españois tiveron o detalle de cederlle aos seus amigos ingleses, a detención do pirata da Moureira e o seu segundo, o brasileiro João de Santos, quen, por certo, acabou librándose da pena maior por “contribuír” á captura do galego: ou sexa, por chivato.

O fin do pirata Soto está considerado historicamente como o punto e final da piratería a gran escala no Atlántico (quedou reducida ás costas de Cuba e Florida), isto é, da piratería concibida “ao modo romántico”: os tempos tiñan, definitivamente, cambiado.

P.D. Conta o escritor Arturo Pérez Reverte que setenta e catro anos despois, en 1904, os traballadores dunha almadraba descubriron, no lugar onde tiña finiquitado a súa aventura o barco pirata, gran cantidade de moedas acunadas en México no século XVIII. En Cádiz, aínda se lembra, cunha canción de murga de entroido, o achado de *“aqueños duros antigos/ que tanto en Cai/ dieron que hablá”*. E é que todo pirata ten o seu tesouro, e Benito Soto Aboal non ía ser menos...

A voltas co Caderno de Bueu de Maruja Mallo e unha proposta engadida

Xaime Toxo

Nun traballo anterior publicado na revista de cultura mariñeira Os Galos titulado: *Trazos do popular na obra de Maruja Mallo: o Caderno de Bueu*, establecíamos unha serie de coordenadas ou hipóteses tanto sobre o que foi e supuxo a coincidencia en Bueu a mediados da década dos trinta do século pasado dun grupo de escritores e artistas que lle concedían a ese feito unha singularidade de extraordinaria importancia e á vila unha condición de “topos vangardista”, posiblemente sen comparación na Galicia da época e dunha consideración digna de analizar e dar a coñecer.

Debemos ter en conta que Bueu vai ser o escenario onde o cineasta Carlos Velo grave parte das imaxes do filme **Galicia**, tamén o espazo onde o fotógrafo José Suárez realice unha incomparable serie de fotografías titulada **Mariñeiros**, o berce dunha importantísima produción de obras do ilustrador e publicista Federico Ribas e a contorna dun caderno de traballo da que xa naquel intre era unha das máis considerables artistas do panorama pictórico e cultural español.

É necesario e oportuno, xa que logo, regresar sobre este traballo de debuxos de Maruja Mallo con motivo da extraordinaria exposición que o Museo Nacional Reina Sofía de Madrid dedicou a artista este mesmo ano: do 8 de outubro ate o 16 de marzo, baixo o título: **MARUJA MALLO/MÁSCARAY COMPÁS**, exposición que recollía a maior retrospectiva da obra da pintora realizada nunca.

A mostra contou con 90 obras entre as que se encontraban pinturas, debuxos, escritos, documen-

tos e vídeos. Entre eles varios realizados en Bueu no verán de 1936, que tiñan como soporte un caderno anelado semellante aos que durante décadas se empregaron nas aulas de debuxo dos institutos de ensino medio e nas escolas de arte.



Na exposición do Reina Sofía estes debuxos aparecían agrupados baixo a denominación: **Caderno de Galicia**. Denominación, como veremos máis adiante, como pouco cuestionable, e que delata unha ollada centralista do que acontece, e aconteceu, en Galicia, nas súas cidades e vilas, feita a partir da óptica reducionista e uniformizadora que dende Madrid poden ter do que para eles é unha periferia tan remota como Bueu ou Beluso.

Nós, en calquera caso, ímonos referir a el como **Caderno de Bueu**. Denominación esta que tamén sensible e axeitadamente emprega o galerista Guillermo de Osma no catálogo da exposición realiza-

da na súa galería no ano 2017 titulada: “*Maruja Mallo. Orden y Creación. Óleos, dibujos, bocetos y su archivo*”. Na páxina sete da introdución, autoría do galerista, este escribe: “*A cantidade de debuxos preparatorios ou de estudo sobre a figura humana, os pescadores e a paisaxe galega—o famoso Caderno de Bueu—, o movemento, as proporcións, a xeometría, as sombras e as súas intensidades, atletas, mascarar, moradores do espazo, personaxes de TBO ou de debuxos animados...conservados no Arquivo e que algúns expoñemos aquí, dan idea do minucioso da elaboración das súas obras*” (a tradución é do autor deste traballo).¹

Maruja Mallo (Ana María Gómez González, Viveiro, 1902; Madrid, 1995) en 1936 é unha muller de 34 anos cunha importante bagaxe ás súas costas e un recoñecemento nacional e internacional indiscutible. A máis diso era unha representante senlleira do mundo intelectual, social e artístico, fundamentalmente madrileño. Desprega unha incansable actividade, tanto no seu labor como pintora/artista como noutras moitas facetas que teñen relación cos ambientes intelectuais e literarios que van alentar un cambio radical co que levaba acontecendo en España até a instauración da República.

A IIª República Española, fundamentalmente, é unha República das Letras, e por extensión, de todas as artes; con especial relevancia das artes emergentes: cine e fotografía, favorecidas polo pulo das vangardas. Maruja é unha das grandes figuras comprometidas con ese cambio.

Amiga de pintores e poetas, de escritores, filósofos e escultores, de conspiradores en faladoiros e organizadores de eventos, dotada dunha personalidade afouta e provocadora, convértese nunha das compoñentes principais e imprescindibles do que co tempo se denominarán “*as vangardas artísticas*”: persoas e xentes que facían ou entendían a propia vida como unha proposta de arte en continua metamorfose. Do que non hai dúbida é que Maruja Mallo foi, en palabras da profesora Manghini², a muller máis excepcional do mundo vangardista español da súa época.

Nada en Galicia, a familia estableceuse en Madrid en 1922 e ese mesmo ano comeza os seus estudos na Academia de Belas Artes de San Fernando a carón do seu irmán Cristino. Na Academia faise amiga de Dalí e Moreno Villa. Por medio do seu outro irmán, Justo, coñece a Buñuel, Lorca, Pepín Bello e outros residentes na lendaria Residencia de Estudiantes. Tamén nestes anos establece ligazón con María Zambrano e Concha Méndez.



Real Academia de Belas Artes de S. Fernando. Madrid

O 1º de Maio de 1936, Maruja Mallo participa, acompañada da súa amiga a filósofa María Zambrano, na manifestación convocada para celebrar a efeméride das conquistas da clase traballadora. Este do 36 é o primeiro 1º de Maio despois da vitoria electoral da Fronte Popular acontecida no mes de febreiro dese mesmo ano. É unha multitudinaria mostra política reivindicativa e celebrante dunha República ameazada polas dereitas reaccionarias. Da observación dun grupo de mulleres, procedentes da veciña vila de Tarancón, que marchaban portando barras de pan e berrando: PAN, TRABAJO E LIBERDADE, obtén a inspiración para o cadro *La sorpresa del trigo*, no que Mallo vai modificar radicalmente a representación das propostas plásticas últimas da serie **Arquitecturas**. O retorno a unha figuración de presupostos épicos, radicalmente esquemática e estática, ten que ver coa necesidade que sinte a artista de ser unha máis entre moitos, parte dun todo comunal ou social, dun dioivo

¹ Osma, Guillermo de.: “*Maruja Mallo. Orden y Creación*”. Catálogo. Guillermo de Osma Galería. Madrid, 2017.

² Manghini, Shirley.: “*Maruja Mallo y la vanguardia española*”. Edit Circe. Barcelona, 2008.

que avanza con forza de revolución en marcha. A cabeza dunha muller moza, a nova España, amosando dúas grandes mans abertas, as mans do traballo, unha a cada lado da cara, das xemas dos dedos dunha delas abrollan espigas de trigo, eucaristía proletaria, ocupa o lenzo por enteiro.

Hai unha evidente relación entre a representación pictórica e o compromiso social e político coas clases desfavorecidas dunha nación que sae á rúa e se arrisca co propósito evidente de defender a República e asegurar os cambios constitucionais e as reformas programáticas que os partidos que engloban a Fronte Popular propugnaban.



"La sorpresa del trigo"

Do 16 de maio ao 5 de xuño, Maruja Mallo realiza unha exposición individual en ADLAN (Asociación de Amigos das Artes Novas), no Centro da Construción, na Carreira de San Xerome, 32. Nesta exposición Mallo presenta **La sorpresa del trigo** e obras da serie **Cloacas e Campanarios** (16 pezas) e **Arquitecturas Minerais** (12 pezas). Esta última serie marcara unha mutación na evolución estética de Maruja cara á unha tendencia surrealista sombría e xeométrica. Proposta renovadora que abandonará a raíz dos cambios políticos que están acontecendo en España, e a reflexión e teorización conseguinte sobre cal debe ser o papel dos artistas nos mesmos.

Nunha data indeterminada a partir da clausura da exposición en ADLAN, Mallo e a que é a súa parella nesa época, Alberto Fernández, deciden viaxar a Galicia. Alberto Fernández Martínez, máis coñeci-

do polo alcume de "*Mezquita*", por ser natural desa vila ourensá, é o xefe da estación de ferrocarrís de Delicias, militante do POUM (Partido Obrero de Unificación Marxista), editor e activista de múltiples iniciativas vinculadas cos cenáculos políticos e culturais no Madrid republicano. Coñecía anteriormente Bueu a través da súa relación co debuxante, publicista e ilustrador Federico Ribas, da súa muller, Georgina Boussage, e moi a ter en conta dunha en-trañable e íntima amizade co escritor e político ve-nezolano exiliado en España, Rómulo Gallegos. Este, posiblemente por influencia e consello de Ribas, pasara en Beluso / Bueu os veráns de 1934 e 1935, este último alongado até xaneiro do 1936, mes en que Rómulo Gallegos abandona España rumbo a Venezuela para ocupar a carteira de Ministro de Instrución Pública.

"En 1934 estiveron con Rómulo na Praia de Beluso (escasamente a dous quilómetros do centro da vila), Andrés Iduarte e a súa muller, Graciela Frías, tamén Gonzalo Barrios, Nelson Himiob, o doutor Raúl García Arocha, Juan Oropesa e Alberto Fernández, un mozo galego que era o mellor amigo español do novelista".³ No verán de 1936, Rómulo e Teotiste Arocha, xa non están en Bueu, mais si Federico e Georgina e, por suposto, Johan Carballeira, co que manteñen relación, e que nesa altura é o alcalde da vila pola candidatura da Fronte Popular.

Como anteriormente fixera Alberto cos seus coetáneos venezolanos a parella vai instalarse na Praia de Beluso, na casa de comidas e pensión coñecida durante décadas como "La Vizcaína". Desta estadía deixa testemuña, a través dunha confidencia feita por Maruja Mallo á autora María Rosa Oliver, escritora e viaxeira arxentina, pertencente ao grupo de amigas arxentinas no que tamén están Victoria Ocampo e Norah Borges, no seu libro "*Mi fe es el hombre*".⁴



Alberto Fernández

3 López Rueda, José.: "*Rómulo Gallegos y España*", pp. 33. Monte Ávila Editores. Caracas, 1986.

4 Oliver, Rosa María.: "*Mi fe es el hombre*". Edit. Carlos Lohle. Buenos Aires, 1981



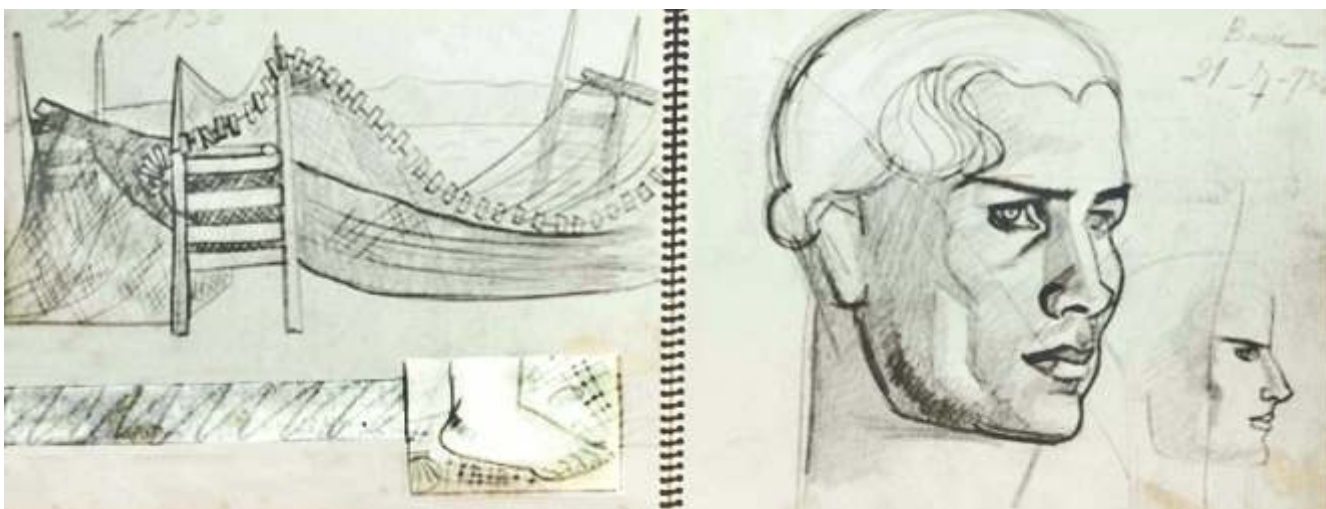
A praia de Beluso nestas datas

Coincindo coa tese da profesora Amelia Meléndez da existencia de dous cadernos de campo ou traballo: debuxos, esbozos, apuntamentos, realizados nesas datas: *“Mallo dedicouse a debuxar as xentes do Berbes, de vilas próximas a Vigo, como Bueu, e as súas artes de pesca até conformar dous cadernos de debuxos que constituíron os bocexos seminais da súa primeira serie pictórica de importancia en terras americanas”* (a tradución é do autor do traballo)⁵

Nun dos cadernos, o anelado, que eu considero que é o que recolle a maior parte da produción de traballos realizados na contorna de Bueu/Beluso, nunha das follas, con data do 21-7-1936, aparece o topónimo **“Bueu”** anotado na esquina superior dereita. A posibilidade de que a muller que aparece debuxada na folla dereita que mostramos fose a parisina Georgina Boussage, parella de Federico Ribas, é alta: dada a forma de corte de cabelo e o pei-

tado urbano que usa, pouco habitual se o contrastamos coas fotografías de mulleres de Bueu na década de 1930 e fotos da propia Georgina. Hai tres debuxos -non datados- que conteñen tamén na esquina superior dereita o topónimo **“Beluso”** (nun caso escrito “Veluso”).

Este **Caderno de Bueu** -segundo o meu criterio- estaría composto de 29 debuxos e nel aparecen: artes de pesca, copos do xeito, unha poutada, un rizón, trueiros, liñas de curricán, gamelas e chalanas, construcións (casas e hórreos), estudos de cabezas de homes e mulleres, esbozos de figuras humanas, peiraos e diques, areais e cons, dornas, peixes, cunchas de reloxos e ameixas, estacadas onde tender os aparellos, padiolas, estudos de mans, caramuxos, cortizas, gaivotas e faros. No debuxo da páxina esquerda, aínda que moi esvaecido, distinguimos sen dificultade a moi recoñecible contorna da Praia de Beluso coa Pedra Branca ao fondo.



⁵ Amelia Meléndez: “Pintura del Pueblo frente a la tiranía: La Religión del Trabajo de Maruja Mallo”, Revista Universitaria de Historia Militar, Vol. 7, Nº-13 (2018), pp. 216-232.

A **Pedra Branca**, ese petón radiante de brancura que emerxe do mar entre a Praia de Beluso e o puntal do Cabalo, vai ser utilizado como motivo de representación pictórica máis adiante en Buenos Aires no lenzo **Mensaje del mar** correspondente á **La Religión del Trabajo**. Dos vinte e nove debuxos, vinte están sen datar e nove aparecen datados: 15-julio-1936, 20-7-936, 21-7-936, 22-7-936, 23-7-936, 27-7, 29-7-936, 30-7-936, 1-8-936 (todos eles, agás o do día 15, sen a grafía l).

A primeira data da que temos constancia documentada é o “15-julio-1936”, tres días antes da sublevación militar fascista. O 15 era mércores, a sublevación aconteceu o sábado 18 de xullo. O 19, domingo, segundo testemuña dun protagonista o fotógrafo José Suárez topábase en Bueu realizando fotografías e tomas para o documental **Mariñeiros**: “O protagonista dunha das fotos, José Rodríguez, lembra que cando estaban xogando na area veu o señor este e quitounos unha foto. Saíamos dunha festa, aí abaixo, na Banda do Río, e estábamos a falar do comezo da Guerra Civil. Era... o dezanove de xullo de 1936” (testemuña recollida para o traballo: “José Suárez. Unha vida, unha obra”)⁶

Que é o **Caderno de Bueu**? Fundamentalmente, unha bitácora de campo, unha ferramenta de traballo, unha fe e unha esperanza de comunión coas raíces máis profundas dunha metafísica elevada á categoría de manifesto. Un álbum do popular sen mistificacións, auténtico e incorruptible, recollido nun-

ha proposta de suxestións, de esbozos iniciáticos, de apuntamento de posibilidades, anotacións recollidas sobre o papel, algunhas máis elaboradas, outras case tan transparentes como o aire que lle debía mover as follas do caderno, que Mallo pensaba empregar en series de óleos posteriores, como de feito vai acontecer coa serie “**La Religión del Trabajo**”, xa realizada e exposta en Buenos Aires.

Dos alicerces teóricos que sustentan os múltiples puntos de vista que Mallo trasladará ao papel dá conta a propia autora: “*a arte popular é a representación lírica da forza creadora do home, do poder de edificación do pobo que constrúe cousas de proporcións, formas e cores inventados: creacións máxicas de medidas exactas*” (tradución do autor do traballo).⁷

O que procura Maruja Mallo é conxugar vangarda coas raizames do antropolóxico dándolle unha orientación de arte novo que represente ou capture o espírito da época. Así na obra de Mallo percibimos a permanencia do arcaico mesturado con técnicas tan actuais naquela altura como o collage ou un muralismo de lenzo onde o clasicismo académico entra en contacto co esquematismo xeométrico, combinados con puntos de vista paródicos ou caricaturescos da imaxe.

Como expón a profesora Carmen Pena: “*as bases mínimas das pinturas de América levábaas consigo ao chegar alí, levaba -por exemplo- un caderno de debuxos a lapis realizado nas praias de Gali-*



⁶ “José Suárez. *Uns ollos vivos que pensan*”. Catálogo. Edita Xunta de Galicia. Santiago de Compostela, 2015.

⁷ Mallo. M.: “*Lo popular en la plástica española (a través de mi obra) 1928-1936*”. Editorial Losada. Buenos Aires, 1942.



*cia no ano 1936, nos areais de Bueu, de Beluso ou nas contornas de Vigo, onde se refuxiara un tempo na casa de Vigo, no barrio de Lavadores”.*⁸

Nunha data indeterminada do mes de agosto de 1936, Maruja Mallo decide abandonar a Praia de Beluso e trasladarse a Vigo, á casa dos seus tíos no barrio de Lavadores. A represión fascista en Bueu é durísima e a vida de ningún deles dous está garantida, sobre todo a de Alberto. Intentarán fuxir á América a través de Portugal.

No mes de decembro de 1936 Maruja Mallo recibe un telegrama da Asociación Amigos del Arte de Buenos Aires, asinado por Elena Sansinena Elizalde, invitándoa a impartir unha conferencia urxente na sede da Asociación (Ferris, 2004:239). O pasaporte expídenllo en Pontevedra o 12 de xaneiro e vísallo o Cónsul arxentino en Vigo catro días despois. Trasládase a Lisboa para embarcar. Mentres agarda para partir vivirá na casa da poeta Gabriela Mistral, amiga de Madrid e naquela altura Cónsul de Chile en Portugal. Alberto Fernández Martínez, alias Mezquita, non vai correr a mesma sorte.

O 24 de xaneiro de 1937 Gabriela Mistral, futura premio Nobel de Literatura, escíbelle á súa amiga Victoria Ocampo a Buenos Aires: “*Aí lles vai Maruja Mallo. Oxalá puidesen ir no mesmo barco os demais profesores que habería que poñer a salvo, en ben do día de mañá do seu país. (tradución do autor do traballo)*” (Mistral&Ocampo, 2007, pp:57).

O 9 de febreiro de 1937, procedente de Lisboa, o buque Alcántara arriba ao porto de Buenos Aires. A cidadán española Ana María Gómez González, de 28 anos de idade (Maruja Mallo sempre falseou a súa idade real), de profesión profesora de pintura e natural de Lugo, viaxa nese barco segundo os datos aportados polo CEMLA (Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos). Entre outras pertenzas leva con ela o **Caderno de Bueu**, que conservará até o seu regreso a España en 1965. Na actualidade o Caderno é propiedade do Museo Nacional Reina Sofía.

Vai sendo hora de facelo volver á casa

Todos os pobos do mundo teñen a obriga histórica e moral de investigar, respectar e dar a coñecer o seu legado histórico. Sería moi desexable que o Concello de Bueu iniciase os trámites, non para recuperar o Caderno orixinal, mais si para realizar unha digna edición facsimilar do mesmo como parte dun patrimonio de nós e poñela ao dispor de todas aquelas persoas interesadas en facerse cun exemplar. Sen dúbida, sería unha iniciativa de alto valor simbólico. Que así sexa.



⁸ Pena, Carmen.: “Los mares de Maruja Mallo”. Xornadas sobre Maruja Mallo. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela, 2003

Trasatlánticos senlleiros de bandeira española

Humberto S. Esperón

Cando pensamos nun trasatlántico famoso, seguramente vén a nosa mente o TITANIC. É o máis mediático de todos, aínda que non o máis lonxevo. De feito, afundiuse na súa viaxe inaugural, como todos sabemos, a noite do 14 de abril de 1912, despois de chocar contra un “iceberg” mentres ía de Southampton a Nova York. O impacto foi unha grande traxedia marítima 712 persoas sobreviviron dun total de 2.225 pasaxeiros e tripulantes. Entre outras cousas, a película rodada en 1997 por J. Cameron, unha adaptación moi singular do mencionado naufraxio, contribuíu sen dúbida á súa fama. Os seus barcos xemelgos, o OLYMPIC, que dou nome a clase, e o BRITANNIC, foron moito menos famosos. Os tres pertencían á compañía navieira británica White Star Line.

Outros trasatlánticos de renome foron os tamén británicos “MAURITANIA” e o “LUSITANIA”, e os máis modernos “QUEEN MARY 1”, “QUEEN MARY 2”, “QUEEN ELIZABETH 1” e “QUEEN ELIZABETH 2”, da Cunard Line. Tamén debemos falar, entre os máis afamados, o estadounidense “AMERICA”, o italiano “CRISTOFORO COLOMBO” e o seu xemelgo o “ANDREADORIA” da Società di Navigazione Italiana e o francés “FRANCE” da Compagnie General Transatlantique, que acabou os seus días baixo bandeira norueguesa. Todos eles botados no século pasado.

Entre a frota española, non temos trasatlánticos comparables aos anteriores, aínda que si máis pequenos. Serían os príncipes dos mares, se os barcos mencionados puidesen ser considerados os reis. Son os famosos “trasatlánticos españois”, con especial mención polas súas características únicas. Todos eles estiveron en servizo nas primeiras décadas do século XX.

Ben, estas notas tratan sobre estes príncipes. Para clasificalos, faremolo segundo as compañías navieiras que os operaban. En lugar de proporcionar datos abrumadores que estarían fóra de lugar nestas notas, limitarémonos a recoller as principais características e anécdotas das súas viaxes.

NAVIEIRA PINILLOS

No 1840, Miguel Martínez de Pinillos, que escomezara as súas ope-

racións marítimas cinco anos antes, iniciou o seu negocio como armador. En 1886, adquiriu seis barcos de vapor mixtos de carga e pasaxeiros, establecendo un servizo regular entre Barcelona, Cádiz, as Illas Canarias, Porto Rico, A Habana e Nova Orleáns. Estes foron os inicios da famosa compañía navieira.

Valbanera

Este barco, de 122 m de eslora e 8.000 toneladas de desprazamento, foi construído en 1906 nos estaleiros británicos de C. Connell & Co. e contaba cun motor alternativo de triplaexpansión, que lle permitía alcanzar os 12 nós. Tiña capacidade para aloxar a 1.200 pasaxeiros en catro categorías. Empregábase para a ruta regular Península - Illas Canarias - Antillas.



O 7 de setembro de 1919 zarpou de Santiago de Cuba con destino á Habana. O día 10 afundiuse debido a unha forte tormenta, morrendo un total de 488 entre pasaxeiros, e persoal de a bordo. Está considerada a maior traxedia marítima española en tempos de paz.

Príncipe de Asturias

Construído nos estaleiros británicos de Russell & Co., foi botado o 30 de abril de 1914 e realizou a súa viaxe inaugural o 16 de agosto dese mesmo ano. Tiña unha capacidade de 8.180 TRB e unha eslora de 145 m. Contaba con dous motores alternativos de 8.000 CV que lle permitían unha velocidade de cruceiro de 16 nós e unha máxima de 18.

A capacidade de pasaxeiros era de 150 en primeira clase, 120 pasaxeiros de segunda clase, 120 pasaxeiros de clase económica, e 1.500 liteiras para emigrantes ou tropas. A súa tripulación era de 160 homes. Serviu na ruta de Barcelona aos portos suramericanos de Santos, Río de Xaneiro, Montevideo e Bos Aires, facendo escalas en Valencia, Almería, Málaga, Cádiz, As Palmas e Santa Cruz de Tenerife.



Príncipe de Asturias

O barco era potente e, como o seu xemelgo, o “Infanta Isabel”, (que non se debe confundir co Infanta Isabel de Borbón da liña Transmediterránea), tamén luxoso. Afundiuse o 5 de marzo de 1919, ao chocar contra uns arrecifes fronte á costa de Santos (Brasil). Dos aproximadamente 600 pasaxeiros que transportaba, 59 pasaxeiros e 87 tripulantes sobreviviron ao naufraxio, que tivo o maior número de vítimas ata o do Valbanera.

Infanta Isabel

Botado o 29 de xuño de 1912, tamén foi construído por Russell & Co. Estaba baixo o mando do famoso capitán Manuel Deschamps, o único marino mercante, e polo tanto non militar, enterrado no Panteón de Marinos Ilustres. Era practicamente xemelgo do Príncipe de Asturias. En 1921 foi vendido á Compañía Transoceánica de Navegación de Barcelona. Cambiou de nome en 1926, cando foi vendido por segunda vez a unha compañía navieira xaponesa e renomeado como “Mizuho Maru”.

O 21 de setembro de 1944, durante a Segunda Guerra Mundial, foi torpedeado e afundido polo submarino estadounidense USS Redfish (SS-395).



Infanta Isabel

COMPAÑÍA TRANSATLÁNTICA

En 1852, Antonio López fundou a Naviera López y Cía. xunto con Patricio Satrustegui. En 1862, a empresa gañou o contrato para transportar correo entre a Península, Cuba, Porto Rico e Santo Domingo. En 1881, a empresa cambiou o seu nome a Compañía Trasatlántica Española, con novas rutas cara ao Río da Prata, Marrocos e Fernando Poo. En 1884, expandiuse a Filipinas despois de mercar a frota do Marqués del Campo, que fora o seu principal competidor ata entón. Máis tarde, López abriu unha liña cara aos portos do Pacífico a través do Estreito de Magalhães.

Habana. (Ex-Afonso XIII)

Deste vello coñecido noso xa falamos na nosa revista, porque ao final da súa vida útil foi comprado por Pescanova SA, convertido en buque factoría e renomeado como “Galicia”. Naquel momento, como “Afonso XIII”, foi o buque máis grande cons-

truído en España, concretamente no Estaleiro Naval de Sestao para a Compañía Trasatlántica. Como consecuencia da Primeira Guerra Mundial, foi botado a última hora do 1 de setembro de 1920, cando lle colocaran a quilla catro anos antes. Tiña 10.551 TRB, unha eslora de 146 m e dúas turbinas Parsons de 10.700 CV que lle permitían alcanzar unha velocidade de 19,5 nós. Tiña unha tripulación de 245 homes e aloxamento para 245 prazas en primeira clase, 82 en segunda clase, 148 en terceira clase e 1.589 para emigrantes ou tropas. Coa chegada da República en 1931, o seu nome mudou a “Habana”.



Habana

O 18 de xullo de 1936 foi incautado en Bilbao para aloxar refuxiados de Guipúscoa. En xaneiro de 1937, utilizouse como buque hospital e posteriormente realizou viaxes con refuxiados en previsión da inminente caída da capital biscaíña. Estivo amarrado en Burdeos, onde os rebeldes intentaron recuperalo sen éxito ata o final da guerra, cando foi requisado polo goberno de Franco. En 1942, foi convertido nun buque mixto de carga e pasaxeiros ata que foi comprado por Pescanova en 1962. Finalmente, en 1978, tras permanecer ancorado na ría de Vigo, foi despezado.

Manuel Arnús

A Primeira Guerra Mundial provocou un atraso significativo na entrega deste barco, que foi recibido pola Compañía Trasatlántica en 1923, oito anos despois do seu

asentamento. Aínda que estaba destinado á ruta de Filipinas, tiña como destino as rutas de América Central e o Pacífico a través do Canal de Panamá. Entre as súas características máis destacadas esta-



Manuel Arnús

ban: 7.578 TRB. unha eslora de 132,5 m. turbinas con engrenaxes accionadas por cinco caldeiras con 6.500 CV. e unha velocidade de 16.5 nós.

Tiña 80 camarotes de primeira clase, 40 camarotes de segunda clase e 38 camarotes de terceira clase, ademais de 1.367 liteiras ordinarias de emigrantes de terceira clase. O barco navegou polas rutas do Pacífico e Nova York ata 1926, cando foi convertido nun cruceiro na procura de alternativas para revitalizar a debilitada economía do armador. En 1934, en plena crise estatal, foi destinado a unha prisión flotante. En setembro de 1936, partiu de Barcelona cara á Habana, onde foi abandonado polos oficiais que desertaran á zona nacional, deixándoo amarrado nese porto. As autoridades cubanas enviárono a México en 1938, onde o seu goberno o incautou e vendeuno aos Estados Unidos. En 1946, foi afundido e utilizado como obxectivo en manobras.

Cristóbal Colón

Foi botado nos estaleiros da Sociedade Española de Construción Naval en Ferrol o 3 de Nadal de 1921 para a Compañía Transatlántica; a súa quilla fora colocada en xullo de 1916. Era buque xemelgo do Alfonso XIII e tiña unha capacidade de 10.833 TRB, unha eslora de 152 m e dúas turbinas de vapor Curtis-Parsons de 11.803 CV. Tiña unha velocidade de 17 nós. Sempre operou na ruta Bilbao - A Habana - México - Nova York. A súa capacidade de pasaxeiros ascendía a máis de 2.000 asentos, distribuídos en tres categorías, e contaba cunha tripulación de 243 homes. Ao comezo da Guerra Civil en 1936, atopábase en Veracruz, desde onde viaxou a Southampton, pasando primeiro pola Habana, chegando ao porto inglés o 4 de agosto con 488 pasaxeiros, antes de ser incautado polo Goberno da República. Desde alí, dirixiuse a Santander, onde,

baixo unha identidade falsa como un barco francés, viaxou a Cardiff camiño de Veracruz para cargar diversos materiais. Porén, o 25 de outubro, encallou nun arrecife de coral a 8 millas das Bermudas.

Os esforzos de rescate resultaron inútiles, aínda que non houbo vítimas, xa que a tripulación foi recollida polo Reina del Pacífico, que a levou ao porto francés de La Pallice. En 1940, os seus restos foron afundidos cando foron obxectivo de avións estadounidenses durante manobras sobre a zona.

Marqués de Comillas

Foi botado nos estaleiros ferroláns da SECN¹ de Ferrol o 17 de marzo de 1927, coa infanta Isabel de Borbón como madriña. Tiña 9.922 TRB e unha eslora de 140 m, e estaba propulsado por catro turbinas de vapor tipo Curtis - Parsons de 5.750 CV. O que lle daba unha velocidade de 15 nós. A súa capacidade de pasaxeiros era de 930. Comezou a súa viaxe na liña Mediterráneo - A Habana - Nova York, que se deixou de realizar en 1932, pasando á liña Cantábrico - Nova York - A Habana - Veracruz.



Marqués de Comillas

O 4 de abril de 1933 encallou mentres navegaba cara a Nova York, pero foi reflatado e continuou o seu rumbo sen máis problemas. O 5 de agosto de 1936 foi requisado polo goberno republicano mentres estaba en Barcelona, incorporándose á forza naval ao mando do capitán Bayo, que pretendía desembarcar en Mallorca. O 1 de febreiro de 1937 viaxou a Odesa e ao seu regreso foi capturado polo cruceiro Almirante Cervera, que servía no Exército Nacional. A partir dese momento, utilizouse para transportar material bélico e tropas. Despois da guerra, dirixiuse ao porto tunisiano de Bizerta para recuperar as unidades en poder da Armada Republicana que fuxiran a ese enclave.

De volta aos Trasatlánticos, foi modernizado e cruzou o Atlántico varias veces durante a Segunda Guerra Mundial, mantendo as comunicacións coas antigas colonias. O 6 de decembro de 1961 sufriu un incendio nos es-taleiros de Matagorda, (Cádiz), que provocou a súa desaparición.

Juan Sebastián Elcano

Xemelgo do Marqués de Comillas, foi botado o 18 de novembro de 1926 nos estaleiros da SECN¹. Tiña 9.900 TRB e 145 m de eslora co mesmo tipo de propulsión pero neste caso cunha potencia de 8.000 CV, o que lle daba unha velocidade de 16 nós. Tiña capacidade para 149 pasaxeiros de primeira clase, 53 de segunda e 43 de terceira, ademais de 428 emigrantes. A súa viaxe inaugural comezou o 7 de xullo, cubrindo a liña Mediterráneo - A Habana - Nova York. Posteriormente fixo transbordo á nova liña de Barcelona - Panamá, con escalas en portos españois e en San Xoán, Porto Rico, Santo Domingo, A Guaira, Curaçao e Cartaxena de Indias.

Ao estalar a Guerra Civil en 1936, atopábase en San Xoán, Porto Rico, regresando a Barcelona o 15 de agosto, onde inicialmente serviu como aloxamento de refuxiados ata que foi requisado polo goberno da República. O 15 de xaneiro de 1937, iniciou unha serie de viaxes ao porto soviético de Odesa para traer comida, armas e munición. Chegou o 19 de xullo, para nunca máis regresar, xa que foi incautado pola URSS, sendo detidos o barco e a tripulación, do mesmo xeito que unha ducia de barcos españois que prestaban diversos servizos cuxas tripulacións estaban confinadas en campos de concentración.



Juan Sebastián Elcano

O Juan Sebastián Elcano foi renomeado como “VOLGA”, durante a Segunda Guerra Mundial, e despois foi renomeado como “ODESA” e empregado como buque de transporte e hospital, rematando os seus días como buque mercante co nome de “JAKUTIA”. Parte da súa tripulación regresou a España o 2 de abril con membros da División Azul a bordo do buque turco “SEMIRAMIS”.

Magallanes

A botadura do “MAGALLANES” para a Transatlántica tivo lugar nos estaleiros SECN¹ en Matagorda o 1 de maio de 1926, coa raíña Victoria Eugenia como madriña. Tiña 9.689 TRB e 142 m de eslora. Era barco irmán do “MARQUÉS DE COMILLAS” e do “JUAN SEBASTIAN ELCAÑO”, e estaba dedicado á mesma liña regular. O 18 de xullo de 1936 foi amarrado no porto da Coruña e, dada a incerteza inicial, puido iniciar a súa viaxe o día 22 en aberta rebelión.



Magallanes

O barco regresou de México directamente a Cartaxena a principios de setembro, sendo escoltado desde o Estreito por destrutores republicanos. Despois realizou dúas viaxes ao Mar Negro, e na segunda, que zarpou o 11 de xuño de 1937, abordou primeiro ao destrutor Alcalá Galiano e, ao chegar ao paso dos Dardanelos, o día 25, embestiu e afundiou ao mercante italiano “CAPO PINO”.

Á petición dos armadores italianos, o transatlántico español foi incautado ata o final da guerra. Regresou a España en 1939, despois de pagar a correspondente indemnización. Foi reformado para dar cabida a 607 pasaxeiros e unha tripulación de 180 persoas e foi asignado á ruta centroamericana. Durante a Segunda Guerra Mundial, serviu como vehículo de evacuación para refuxiados euro-

peos e participou en rescates de náufragos. Continuou en servizo coas Américas, especialmente con Centroamérica, facendo escalas frecuentes en Vigo e A Coruña. En 1953, foi apartado en Bilbao para unha reparación que nunca se completou. En 1958, foi despezado en Santurce.

NAVIEIRAAZNAR

Ramón de la Sota fundou unha compañía navieira co seu nome, Ramón de la Sota Shipping Company. Máis tarde, xunto co seu curmán Eduardo Aznar, creou outras compañías navieiras que en 1899 xa contaban cun total de 72 buques, entre buques de carga e buques mercantes mixtos. En 1906, fusionáronse para converterse no maior grupo navieiro español, a Compañía Sota e Aznar. Aznar sobreviviu por razóns políticas e pasou a chamarse Naviera Aznar.

Monte Uribe

No estaleiro da Compañía Euscladuna en Bilbao, o 16 de marzo de 1957, foi botado para a Compañía Aznar. Tiña unha capacidade de 9.971 TRB e unha eslora de 155 m, o que o convertía no maior barco da compañía destinado ao transporte mixto de mercadorías e pasaxeiros. Equipaba un motor Sulzer de 7.300 CV e alcanzaba unha velocidade de 17,5 nós. A súa capacidade de aloxamento era de 578 pasaxeiros: 4 en 1ª clase, 84 en 2ª clase e 490 en 3ª clase. Cando foi reformado en 1968, tivo unha nova capacidade para 360 pasaxeiros nunha soa clase.

Desde a súa primeira viaxe, foi asignado á ruta Bilbao - A Coruña - Vigo - Leixóes - Tenerife - Baía - Santos - Montevideo - Bos Aires. Desde 1962, prestou servizo na ruta Xénova - Marsella - Barce-



Monte Uribe

Iona - Cádiz - Santa Cruz de Tenerife - A Guaira - A Habana - Veracruz, viaxando a Nova York en 1964 cos turistas que asistían á Exposición Universal. En 1968, período no que alternou con cruceiros turísticos, converteuse no primeiro barco de pasaxeiros español en visitar o porto soviético de Leningrado mentres navegaba polo mar Báltico. En 1975, foi vendido á liña democrática libanesa e renomeado como “LIBIAN” para o servizo regular a Oriente Medio. Foi desmantelado en Paquistán en 1979.

COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA

A denominación social da empresa é Compañía Transmediterránea SA, a primeira navieira española pertencente ao grupo Naviera Armas, con sede nas Illas Canarias. Foi fundada en 1917 por Juan



Ciudad de Sevilla

March, xunto con outros armadores e accionistas que contribúen a outras compañías navieiras.

Conecta os principais portos da Península Ibérica coa España de ultramar, Alxeria e Marrocos. Os obxectivos fundacionais foron unificar intereses e coordinar os servizos nacionais de transporte marítimo. De 2002 a 2018, o seu principal accionista foi Acciona. En 2018, as accións foron adquiridas polo grupo Armas, converténdose no accionista maioritario.

Ciudad de Sevilla

Este barco foi botado en 1927 nos estaleiros alemáns de Krupp Germaniawerf co nome de Infanta Beatriz. Tiña un peso de 6.368 TRB e unha eslora de 125 m. Estaba propulsado por dous motores de 5.800 CV, o que lle permitía alcanzar unha velocidade de 16 nós.

A súa capacidade de aloxamento era de 632 pasaxeiros. O 15 de marzo de 1928 realizou a súa primeira viaxe ás Illas Canarias. Coa proclamación da

República en 1931, o seu nome cambiouse a “CIUDAD DE SEVILLA”, e ao estalar a Guerra Civil en 1936, foi incautado en Barcelona, facendo viaxes entre este porto e Marsella, o norte de África e o Mar Negro.

Finalmente, sufriu danos en Barcelona, onde foi recuperado polos nacionais e devolto aos seus propietarios, que o reintegraron na liña das Illas Canarias. Para cubrir a liña do Mediterráneo ao Río da Prata, que Ybarra non podía servir como consecuencia da perda de barcos sufrida na guerra, a Transmediterránea recibiu ordes das SSMM² de reforzala cos seus barcos, destinando para este fin en 1940, entre outros, a recoñecida Ciudad de Sevilla. En 1941, foi a Nova York cun continxente de refuxiados xudeus, e ao ano seguinte realizou viaxes separadas ao mesmo porto americano e a Filadelfia. O 22 de abril de 1945, tivo que acudir en axuda do “ACHURI”, remolcándoo, xa que perdera a hélice a 140 millas de Cádiz.

Entre 1947 e 1948, foi sometido a un extenso recondicionamento, tras o cal volveu ás rutas transatlánticas, particularmente a Venezuela. En 1951 e 1957, foi incorporado á ruta de Guinea, rematando os seus días de servizo na liña das Illas Canarias.

YBARRA E COMPAÑÍA

A Navieira Ybarra, fundada pola familia Ybarra, tivo unha longa historia no transporte marítimo español, especialmente no transporte marítimo de cabotaxe e transatlántico. A empresa, con raíces en Bilbao e Sevilla, xurdiu dun negocio familiar e consolidouse como unha das compañías navieiras máis importantes de España. A familia Ybarra estableceu a súa presenza en Sevilla coa creación dunha liña regular entre Bilbao e Sevilla por parte de José María de Ybarra y Gutiérrez. A compañía navieira rexistrouse en 1885 como: Ybarra e Cía. Sociedade Limitada.

Cabo San Agustín e Cabo Santo Tomé

Construído nos estaleiros SECN¹ de Sestao, o Cabo San Agustín foi botado o 30 de abril de 1930. Nos mesmos estaleiros, o 15 de agosto de 1931, o casco do Cabo Santo Tomé, o seu xemelgo. O Cabo San Agustín tiña un desprazamento de 12.589 TRB

e unha eslora de 147 m; a súa propulsión baseábase en dous motores diésel de 9.200 CV e tiña capacidade para 518 pasaxeiros: 20 en primeira clase e o resto en clase turista. Desde a súa entrega á compañía navieira Ybarra, foi asignado á liña do Mediterráneo - Brasil - Río da Prata.



Cabo San Agustín

Ao estalar a Guerra Civil en 1936, mentres navegaba cara a Bos Aires, incendiouse, pero conseguiu chegar ao seu destino e extinguir o lume. No porto arxentino desembarcaron 600 pasaxeiros e 152 tripulantes. Non querían regresar a España; no seu lugar, embarcaron 70 voluntarios para loitar pola República, viaxando a Valencia e Barcelona. Neste último porto, o barco foi incautado polos republicanos, que o transformaron nun cruceiro auxiliar. Viaxou a portos soviéticos no Mar Negro transportando froita e regresando con armas, ata o final da guerra, cando o goberno soviético o incautou.

Durante a Segunda Guerra Mundial, foi torpedeado por unha lancha rápida alemá, conseguindo chegar ao porto de Novorossiysk. Ao final do conflito, foi reflatado e posto en servizo na Mariña Mercante Soviética. Ambos barcos, o Cabo San Agustín e o Cabo San Tomé, foron armados en Sebastopol.

E tamén ambos, de volta da URSS, en cada viaxe facían escala no porto de Orán, Alxeria, onde a frota do goberno español os recollía para proporcionarlles protección ata Cartaxena. O Cabo San Tomé foi afundido en Galita, Alxeria, polas canoas españolas Cánovas del Castillo e Eduardo Dato. Era o 9 de outubro de 1937.

Cabo San Roque e Cabo San Vicente

Para os mais vellos, o nome de estes dous trasatlánticos sonaralles familiar, porque ambos tamén xemelgos, foron botados en 1955 e entregados a o seu propietario en 1957.

Foron construídos na SECN¹ en Sestao e foron tamén os últimos trasatlánticos construídos en España. Tiñan aproximadamente 14490 TRB. e unha eslora de 166 m. sendo propulsados por un motor diésel de 17800 CV. que lles daba unha velocidade de 20 nós. Tiñan unha capacidade de 200 tripulantes e 827 pasaxeiros 241 en primeira clase e o resto en turista. Durante os seus anos de servizo en Ybarra, dedicáronse a liña Mediterráneo – Brasil – Río da Prata.

En canto ao Cabo San Roque, podemos engadir que mentras estaba ancorado no Ferrol durante o proceso de venda, produciuse un importante incendio que lle afectou á ponte e aos alonxamentos de 1ª clase, que foi extinguido pero que non impediu a súa venda á empresa chipriota Growth Maritime Investments Ltd., que o renomeou como “GOLDEN MOON”, o reparou e modificou, e o revendeu á empresa cubana Empresa de Navegación Mambisa, que o renomeou de novo como “AFRICA CUBA” dedicándose ao transporte de tropas a Angola. Foi despezado en 1982.



Cabo San Roque

Contextos

O período entre finais do século XIX e a Segunda Guerra Mundial pódese considerar a idade de ouro dos transatlánticos, impulsada pola forte demanda creada pola emigración europea ás Américas, especialmente ata a Primeira Guerra Mundial. A competencia posterior da aviación deixou os grandes transatlánticos sen emprego, e atoparon un nicho nas viaxes turísticas e de lecer.

Como anécdota, é evidente que no caso español, o cambio de réxime en 1931, de monarquía a república, que provocou o cambio de nome dalgúns dos barcos máis emblemáticos: a Infanta Isabel de Borbón pasou a ser o Uruguay, e a Reina Victoria Eugenia a ser o Arxentina.



O peirao de ferro de Vilagarcía que permitiu o atraque de trasatlánticos

O mesmo ocorreu cos barcos empregados como pago polo subministro de armas: o Juan Sebastián Elcano e o Cabo San Agustín foron incautados pola Unión Soviética. Finalmente, aínda que a Lei de Crédito Naval de 1940 e a creación da Compañía Nacional Elcano en maio de 1942 para desenvolver



Embarrancamento de Cap Roca na Borneira (Cangas) en 1906



O "Maedoc" de Messageries Maritimes

unha Mariña Mercante, parece que non foron de abondo.

Outros "Liners".

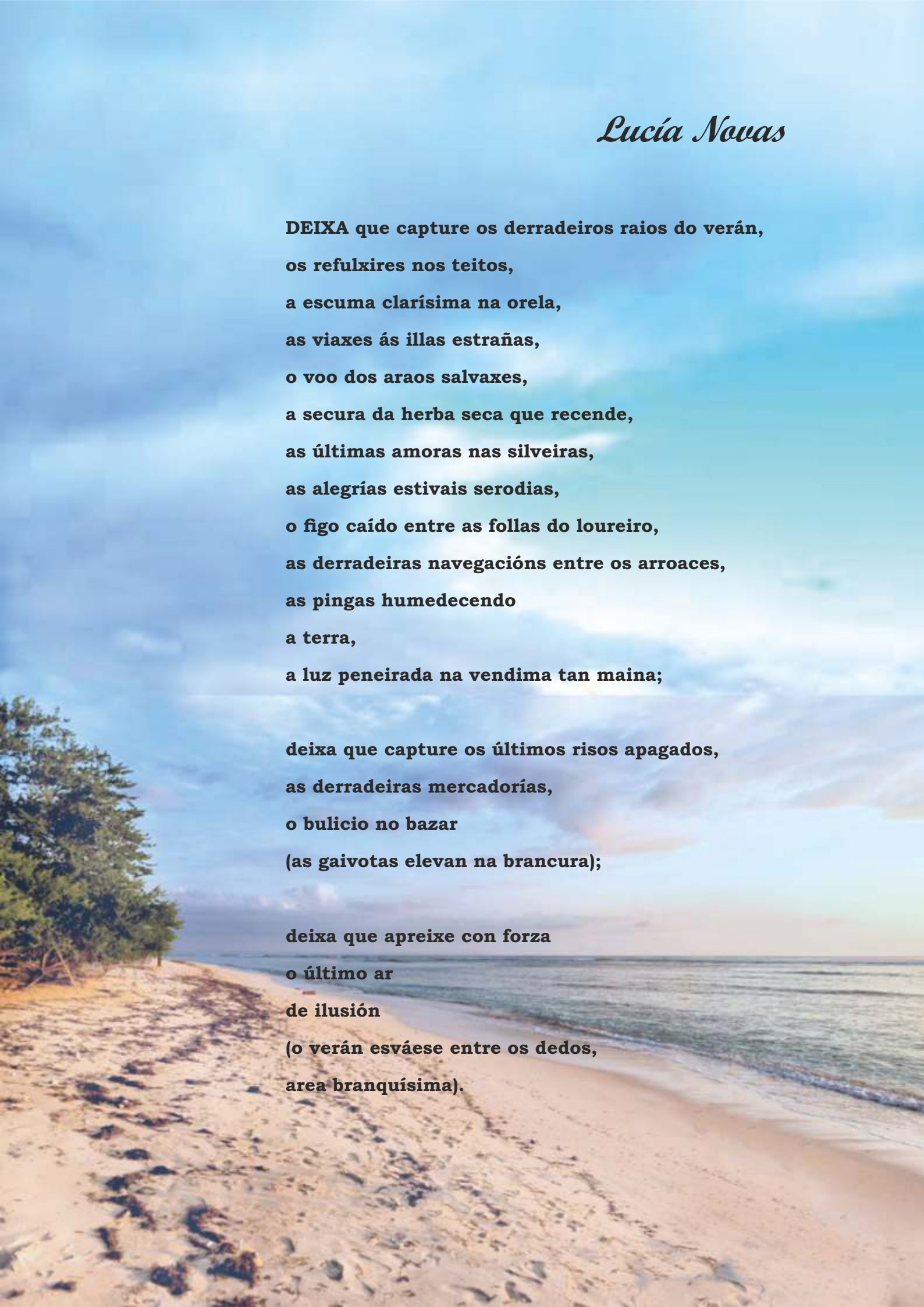
Ademais dos anteriores tamen podíamos citar outros "buques de línea" ou "liners", que eran os trasatlánticos asignados a unha liña ou traxecto prefixado, con portos e datas de estadía anunciados con antelación, eran buques de certo porte pero de inferiores dimensións dos citados. Os portos principais estaban no Mediterráneo. No Atlántico estaban os de Cádiz, Huelva, Vigo e A Coruña.

Anteriormente tamén estaban Vilagarcía - Carril e Marín. Neste último porto, o embarque dos pasaxeiros e da carga facíanse con gabarras ante a inexistencia de peiraos con suficiente calado. Chegaban liñas que remataban en Uruguay e Arxentina (Bos Aires). Foron famosos os nomeados "Medoc", "Ortegal", "Cabo tres Forcas", "Cap Verde", "Miguel Jover" e "Sierra Jover", "Tijuca", "Cap Roca", "Cap Frío", "Tucumán" e "Entre Ríos", entre moitos outros.

A diminución de importancia destas escalas obedeceu entre outras razóns ao peche do lazareto que había na illa de Tambo no ano 1879 cando dito lazareto regresou á illa de San Simón na ría de Vigo, dende onde saíra na década de 1850 por motivos de hixiene. Este feito quizais requira dun estudo máis polo miúdo, que alguén terá que facer algún día.

1 Acrónimo da Sociedade Española de Construción Naval, unha empresa estatal que aglutinou varios estaleiros para promover a construción naval.

2 Subsecretaría da Mariña Mercante.



Lucía Novas

DEIXA que capture os derradeiros raios do verán,
os refulxires nos teitos,
a espuma clarísima na orela,
as viaxes ás illas estrañas,
o voo dos araos salvaxes,
a secura da herba seca que recende,
as últimas amoras nas silveiras,
as alegrías estivais serodias,
o figo caído entre as follas do loureiro,
as derradeiras navegacións entre os arroaces,
as pingas humedecendo
a terra,
a luz peneirada na vendima tan maina;

deixa que capture os últimos risos apagados,
as derradeiras mercadorías,
o bulicio no bazar
(as gaivotas elevan na brancura);

deixa que apreixe con forza
o último ar
de ilusión
(o verán esváese entre os dedos,
area branquísima).

O bicheiro

DAVIA

Expertos en inverno



Etnografía auniense*

Aportación persoal á recompilación de topónimos de Ons e á súa interpretación

Celestino Pardellas de Blas

INTRODUCCIÓN:

Aínda que sabemos que Ons estivo habitada dende época prehistórica, a última repoboación tivo lugar a principios do século XIX, concretamente polo ano 1810, cando se decide fortificar a Illa para defender a costa de posibles incursións marítimas.

A partires dese ano e debido que a instalación de baterías, ao final, non se deu rematado, moitas das persoas que acudiron para realizar eses traballos, os que aportaron os cartos necesarios para intentar desenvolverlas e outras que viñeron posteriormente, comezaron a formar, o que poderíamos chamar, o último asentamento poboacional de Ons, que dura ata os nosos días.

Este primeiro establecemento humano, realizárono persoas procedentes das bisbarras de Pontevedra-Morrazo, principalmente, pero tamén do Salnés e ata do Barbanza, as que menos. Nos primeiros anos, trasladábanse a Ons para cultivar as terras, en períodos máis ou menos longos segundo as colleitas e as súas posibilidades económicas, pero mantendo a súa ligazón co lugar de procedencia.

Xa nas décadas de 1830-40, a instalación na Illa faise continua e comézase a formar, co paso dos anos e coas novas xeracións, a comunidade veciñal actual auniense. Eses primeiros poboadores, e aínda que algúns procedentes da mesma bisbarra, van traer a cultura dos seus lugares de orixe, na Illa mesturáranse e, co paso de máis de 200 anos de historia, formarán unha Cultura Popular Agrícola-Mariñeira, única e propia.

Ons, aínda que case podémola alcanzar coa man dende o continente (dende a parroquia de Noalla-Sanxenxo, en días claros e apracibles, parece que damos un chimpo e estamos nela), sen embargo foi, e aínda é nalgunhas das súas peculiaridades, a **Grande Esquecida** para estudosos e investigadores.



A illa de Ons dende a Praia de Pragueira. Noalla. Sanxenxo

Non me cansarei de dicir, que Ons posúe unhas características socio-histórico-etnográfico-naturais valiosísimas para estudosos e científicos, pero, sen ser capaz de enténdelo, podo dicir que, ata o ano 2002 en que pasou a formar parte do único Parque Nacional galego, e despois de moito reivindicado, por fin, a Illa de Ons, pasou a ser espazo de investigación por persoas competentes e expertas, aínda que, queda moitísimo por percorrer.

Como dicía, déronse pasos importantes no seu estudo, pero coido que a parte etnográfica quedou pos-

tergada, quizais, penso eu, pola dificultade de establecer relación coa veciñanza e, sobre todo, pola emigración forzosa á que se viron obrigados os veciños dende a década de 1960 que, coa entrada noutro xeito de vida moi diferente ao que tiñan e co paso dos anos, provocou un abandono e esquecemento da súa propia cultura.

Máis de 45 anos levo reivindicando o estudo desa Cultura Popular Auniense, por persoas cualificadas e dun xeito docto e científico pero, aínda que se deron algúns pasos, poucos, queda moito por investigar, sobre todo, para que non se perdera esa importante cultura; pero cada ano que pasa, e coa desaparición dos veciños de máis idade, en pouco, nada poderemos facer para estudala, coñecela, conservala e protexela.



A TOPONIMIA DE ONS

Dentro das moitas seccións na que está dividido o campo etnográfico, podemos dicir que en Ons, a que se refire á súa Toponimia, hoxe en día, está documentada case nun 80 % con referencia a nomes de lugar; porén, a palabra toponimia, non só se refire ao coñecemento deses nomes, senón que tamén hai que estudar e ter en conta a súa orixe, significado e evolución.

Eu, aínda que dende hai 50 anos comecei a recompilar contidos sobre os diferentes aspectos socio-histórico-etnográficos desta illa, a modalidade toponímica, nos seus diferentes tipos, quedou relegada a ir anotando nomes, sobre todo da súa costa, e poñéndoo, se cadraba, sobre un mapa ou quedaban anotados nese mundo de papeis que formaban, unha parte, da miña provisión de fondos sobre esta engaiolante illa.

Dentro da miña teima por atesourar testemuñas e referencias, había temáticas que prevalecían sobre o aspecto toponímico, ás que dedicaba un bo número de horas do meu tempo na illa pero, sen procuralas, xurdían. A pena é que, nun principio, non lle din importancia e perdín unha oportunidade de recolleita que me podería ser moi valiosa a posteriori.

A carón das entrevistas, estaba a parte fotográfica e, ao comezar a traballar con diapositivas, permitíume, non só economizar, senón que despois, coas proxeccións que se me ocorreu facer polas casas aunienses, nos bares e ata nos campamentos e campos de traballo para dar charlas aos seus compoñentes, facilitoume un mundo de datos, que doutro xeito non conseguiría.

Nas casas aunienses non había televisión e a radio só se escoitaba, se cadraba, polas tardes para oír as radionovelas pero, para iso, había que utilizar pilas, artigo de luxo e difíciles de conseguir nas tendas da illa, polo que, chegar eu cun proxector de diapositivas, utilizar unha saba de pantalla e que puidesen visualizar imaxes do seu entorno e, sobre todo, verse reflectidos nelas, só poderíamos comparala hoxe coa estrea dunha proxección cinematográfica.

Incriblemente, esas proxeccións que facía para atraer máis aos aunienses e conseguir unha maior hospitalidade e acollida, transformouse nun xeito de obtención de datos sorprendente e, aínda que nun principio, sobre toponimia, non lle saquei rendemento, e iso que as discusións sobre o nome dos lugares que visualizaban eran incríveis, máis tarde, e xa co ordenador, servíume esa experiencia para poder realizar a miña primeira incursión investigadora sobre esa temática.

AS MIÑAS PRIMEIRAS INCURSIÓNS NO TEMA TOPONÍMICO DE ONS

Debeu ser a finais da década de 1990, cando comecei co tema de recompilación de topónimos. A nivel bibliográfico, non atopei nada, agás os nomes dos barrios principais da illa, algúns dos seus pequenos montes e da costa auniense que aparecía na cartografía de época. De novo, como me pasara anteriormente con outras características, comprobaba a falla de investigación que había sobre Ons, neste caso, sobre os seus topónimos.

Para esta primeira toma de datos, seguí os pasos que empregara para os demais temas pero, teño que recoñecer, non foi moi apropiada e, aínda que conseguín un bo número de referencias, incluídas as que xa tiña, quedaron só anotadas nuns mapas e folios, quedando esta temática á espera de tempos mellores.

Xa no 2003, tomei máis en serio o estudo toponímico da illa e programei unha aplicación máis laboriosa. Decidín dedicarlle dous estudos, un para os da costa e outro para o interior. Comecei pola costa, que dividín en cuadrículas. De cada cuadrícula saquei unha foto coa marea máis baixa e, a partir de aí, comecei o meu traballo de campo.

Resultou moi interesante pois, despois de pedir permiso na confraría de Bueu, acompañei aos vixilantes do percebe, os irmáns Reiriz (Juan e Arturo), nalgúns singraduras arredor da illa durante as fins de semana, que non estaban os percebeiros, e poderíamos ir máis de vagar. Na primeira travesía e tamén aproveitando a marea baixa, fixen máis fotos de toda a costa auniense dende o mar. Paseinas logo a papel tamaño folio e xa con ese material na man, nas seguintes incursións marítimas con eles, íanme dicindo nomes e eu anotándoos nas fotos nos lugares máis exactos posibles. Foi un traballo arduo pero produtivo, pois saquei un bo número de datos toponímicos sobre a costa, rochas, furnas,..., e ata dos cantís próximos.

Ese foi o labor dun verán, quedando para a época invernal e coa axuda do ordenador, situálos ben sobre os mapas. Nos anos seguintes profundei máis axudado doutros veciños, atopándome no 2005 cun traballo, que consideraba fértil, tendo en conta que, polo menos que eu soubera, non existía ningún traballo sobre a toponimia auniense.

Comentar que polo ano 2008, rematada esa primeira incursión toponímica pola costa da illa, ofrecínllo ao Parque para unha pequena publicación, cousa que rexeitaron, segundo me dixeron, había xa algún investigador cualificado, realizando ese estudo. Ao ver o desinterese, deixei no arquivado.



Exemplo dunha das primeiras cuadrículas nas que ía anotando os topónimos. A medida que xurdían máis, ía engadindo máis nomes.

No 2019 rematei a segunda parte da toponimia terrestre auniense, que viña recompilando dende o 2015. Quedando os dous arquivados. Para min o importante, foi a recompilación etnográfica, no apartado de topónimos, pois ninguén o estaba a facer. Quizais algún día o aproveite algún investigador.

APARECEN AS PRIMEIRAS PUBLICACIÓNS SOBRE TOPÓNIMOS DE ONS

Eu penso, que a nivel de Galicia habería persoas, lingüistas sobre todo, que xa estarían traballando sobre o tema e quizais algún sobre Ons, aínda que xorde a dúbida, pois ningún estudo apareceu, nin veciño algún me falou sobre persoas que estiveran investigando sobre esa temática.

Segundo parece, polo 2000 e ata o 2011, dende a Xunta, xorde unha Comisión de Toponimia. O proxecto levouse a cabo durante 10 anos dende o Sistema de Información Xeográfica de Galicia (SITGA). Parece que deu moi bos resultados e, tamén supoño, que a Illa de Ons, estaría incluída no campo de investigación.

Sobre Ons, aínda que puido haber antes algún pequeno traballo, o primeiro artigo xorde na revista AUNIOS no ano 2006, realizado polo especialista Fernando Cabeza Quiles.¹ Foron dous artigos xerais sobre topónimos da Illa e onde cita, non só os nomea, senón que dá datos sobre a súa orixe e significado.

¹ "A toponimia da Illa de Ons (I e II)". Fernando Cabeza Quiles. Aunios nº 11 e 12. 2006, 2007.



Revista AUNIOS, un dos artigos de Fernando Cabeza Quiles

A partires de 2009, despois de manter unhas charlas con Fernando, decidimos o seguinte: Eu ía pasándolle os topónimos da costa do meu estudo, por zonas, e el íaos interpretando,² para o cal tamén ía dándolle a información que el me requiría. Comezamos no peirao e fomos cara ao sur pola zona leste. Nestes tres números chegamos ata a entrada da enseada de Fedorentos.

No ano 2011, por decisión do propio Fernando, acorda non seguir con ese sistema de traballo. Unha pena porque, coido, a carón de ir nomeando os topónimos costeiros, se lle ía buscando a cada un a súa interpretación. Fernando seguiu contribuíndo na revista sobre esa temática, pero sen seguir a orde que estableceramos. Nos números de Aunios: 18, 19, 20, 22 e 23, segue descubríndonos o por que, dalgúns dos topónimos de Ons.³

² “A hidronimia e toponimia da illa de Ons...” (I, II, III). Fernando Cabeza Quiles. Aunios nº 14, 15, 16. 2009, 2010, 2011.

³ “Toponimia mariñeira do mar de Bueu. O Buraco do Inferno”. Confraría de Pescadores de Bueu. Páxs. 39-63. 2011.

⁴ “A toponimia común de Sálvora e Ons”. Carlos Lixó Gómez. Aunios nº 21. 2016

⁵ “Ons, unha illa habitada”. Paula Ballesteros Arias. <https://es.scribd.com/document/475644652/Ons-una-illa-habitada-Paula-Ballesteros-Arias>. 2014

Tamén no 2011 sae unha publicación da Confraría de Bueu, sobre a Toponimia de Bueu, incluída a Illa de Ons. Unha obra moi interesante que recolle un bo número dos topónimos do mar de Ons e Onza. Pero só nomes, falta interpretalos.

Esta parte do libro, dáse a casualidade, foi levada a cabo grazas á colaboración do vixilante do percebe da confraría de Bueu, o auniense Juan Reiriz, o mesmo que xunto co seu irmán Arturo, me facilitaran o traballo a min no 2003.

En Aunios, no ano 2016, sae un artigo interesante sobre a toponimia común de Sálvora e Ons,⁴ escrito por Carlos Lixó, onde relata o paralelismo da historia das dúas illas e como isto se ve reflectido nos seus comúns topónimos.

A partir de 2018, no que deixa de colaborar Fernando Cabeza Quiles, e tendo en conta algunhas achegas da arqueóloga Paula Ballesteros⁵ no seu traballo “Ons: Unha illa habitada” e da guía do Parque Nacional Illas Atlánticas Ana Vilas Paz, que sacou un folleto co título: “Os nomes da illa”, pouco máis de estudos específicos sobre Ons podemos nomear, agás, loxicamente, o magnífico traballo que se está a realizar dende a Xunta co título de: **Galicie Nomeada**, da que nos din: “*Galicie Nomeada é unha plataforma colaborativa para a recolleita, xeorreferenciación e difusión da micro-*



Portada do libro “Toponimia mariñeira do mar de Bueu. Buraco do Inferno”

toponimia galega e de toda a tradición oral asociada a ela. Esta ferramenta informática permite que o voluntariado cultural de Galicia (particulares, asociacións veciñais e culturais, comunidades de montes, centros de ensino, confrarías, entidades públicas e privadas...), desde un PC, tableta ou smartphone conectado a internet, poidan achegar os topónimos da súa aldea, parroquia ou concello, segundo unha metodoloxía predefinida”.



Nesta plataforma podemos atopar un importantísimo número de topónimos aunienses, pero, como xa levo dicindo dende o principio, só nomes, falta interpretar eses nomes (topónimos), asunto que si, comezamos en *Aunios* con Fernando Cabeza Quiles, pero que quedou parado. Agora ese é o gran traballo de investigación a realizar, aínda que penso que, dende a plataforma Galicia Nomeada o estean a facer e algún día, poderá ver a luz unha separata sobre Ons coa orixe e significado dos seus topónimos.

NECESARIO ESTUDO DA ORIXE E SIGNIFICADO DOS TOPÓNIMOS AUNIENSES

Partindo da base de que non son especialista en filoloxía, pero sinto un enorme interese pola etnografía galega, dicir, que o meu obxectivo, por mor da falla de documentación específica nese ámbito sobre Ons, foi a recompilación de datos sobre as peculiaridades desta illa para evitar, na medida das miñas posibilidades, a súa perda. A toponimia foi unha das áreas de traballo que levei a cabo en Ons, intentando, á vez de reunir datos, que expertos nese eido tamén investigaran, sobre todo, a súa raíz e interpretación.

Participo da tese de que a toponimia, como di Vicente Feijoo Ares: “*É un valioso tesouro cultu-*

ral, onde están as claves da nosa historia e da nosa cultura, de aí a importancia do seu estudo. Estudando o topónimo, observamos a interpretación que fai a comunidade falante do mundo cultural no que vive. E a propia idiosincrasia dos galegos de querer pórllle un nome a cada anaquiño da súa terra. E non só as terras, senón ás vacas, aos barcos, aos camiños e aos propios veciños rebautizados con alcumes que se converten en nomes informais pero funcionais e que, ao igual que os topónimos, transmítense de fillos a netos”.⁶

Imos a atopar en cada topónimo de Ons, unha parte da súa historia. Os filólogos debaterán sobre o significado, procedencia e derivación dos máis antigos que atopamos na cartografía, derroteiros, cadernos de bitácora,..., e antigos documentos.

Casos curiosos como o coñecido como <Buraco-Burato do Inferno> pero que, porén, no mapa de Francisco Coello (1856) nomea como <“Caverna chamada el Convento de Monjas”>. E, tamén nese atlas de Coello, o coñecido como: <“Fuente de los Ingleses”>, topónimo ata hai pouco descoñecido, pero que, sen embargo, foi nomeado na documentación do 1810 como lugar limítrofe para determinar o espazo que o arcebispado quedaba para si cando xurdiron as Accións de Primeira Clase. Interesante noutros mapas é o nome de Ons que aparece como <Blydones>, do que nos fala Cabeza Quiles, aludindo a unha deturpación do nome de Ons, que vemos no mapa titulado Gallaecia Regnun do ano 1634, de Fr. F. Ojea.

Despois atoparemos un bo número de topónimos que foron nomeados antes da última poboación (1810) dos que, de novo, serán os filólogos e especialistas os que argumentarán e razoaran a súa orixe e significado, como: <Cova da Loba>, <Mellide>, <Cama do Crego>, <Canibedo-Caniveliñas>, <Teodorente-Fedorentos>..., e moitos máis, repito, que aparecen en cartografía e documentos antigos, ou anteriores á última repoboación.

Pero, un gran número deles, teñen a súa orixe nos últimos douscentos anos e foron os antepasados dos hoxe veciños, ou persoas da costa próxima que se achegaban a Ons por algún motivo, os que nome-

⁶ Vicente Feijoo Ares. "A toponimia de Ríós". file:///C:/Users/PC/Downloads/Dialnet-AToponimiaDeRios-2283641%20(7).pdf

aron a terra auniense.

Como expoñía Feijoo, os novos poboadores da illa sentiron a necesidade de nomear o lugar onde ían vivir e o foron facendo a medida que vían, escoitaban, xurdían, observaban,..., ou ocorrían sucesos. Por iso para o seu estudo, podemos clasificalos de diferentes xeitos. Algúns dos cales, poderían ser:



Enseada de Cova da Vella.

Naufraixios: <Onde Embarrancou o Cíclope>, <Onde foi o Blanco do Cíclope>, <Onde foi o Martuxa>, <Onde apareceron os homes do Martuxa>. <Onde fondeou o submarino>, <Rego do submarino>, <Onde morreron os homes>, <Onde apareceron os homes>, <Laxe onde foi o barco>, <Carreirán>,...

Incidentes, caídas,...: <Onde caeu Pepe de Trumán>, <Onde caeu Milucho>, <Salgadoiro>, <Rego do defunto>,...

Espazos, terras, montes,..., co nome do seu dono: <Batea de Chin>, <Prado de Arturo>, <Monte de Gavilán>, <Debaixo do Monte de Pepiño>, <Campos e Puntal dos Montes de Colón>, <Veiga do Alemán>, <Regata do Sultán>,...

Lugares onde se realizaban algún tipo de práctica: <Rego das Chourizas>, <Onde Cociñaban os Mecos>, <Alto da Vixía>, <Alto do Cerrado-Posta da Bandeira>, <Onde Enterran as Vacas>,...

Animais, peixes, mariscos,...: <Tobo dos coellos>, <Laxe do Porco Morto>, <Praia das Mos-

cas>, <Con das Praguetas>, <Dente do Can>, <O Cairo>, <Buraco da Choia>, <Rego dos Morcegos>, <Rego dos Robalos>,...

Varios: <Con da Táboa>, <Con do Abraso>, <O Matadoiro>, <Mexiloeira>, <Con do Ferreiro>, <Buraco da Londra>, <Regata do Mexo>, <Cuberta do Barco>,...

Furnas: <Cova das Pombas>, <Cova de Fedorentos>, <Cova da Londra>, <Cova do Lobo>, <Fontenova>, <Manoeleche>, <Cova do Inferno>, <Cova da Altura>, <As Coviñas>, <Buraca do Conliño>,...

Históricos: <Trincheira dos Mouros>, <Con do Pau>, <Cova dos Mouros>, <Cova do Touro dos Cornos Douro>, <Cano das Bombas>, <Castro dos Mouros>, ...

Illotes: <Illote do Gaiteiro>, <Illote da Freitas>, <Illote do Centulo>, <Illote de Fedorentos>, <Laxe do Crego>, <Illote Onde se Salta>, <As Sarriñas>, ...

Cons: <Con dos Galos>, <Con do Niño do Corvo>, <Con da Regata>, <Cons de Liñeiros>, <Con da Chumeira>, <Con do Ferreiro>, <Cons Pequenos>, <Con do Matadero>, <Con do Cho>, ...

Poderíamos seguir facendo clasificacións, con: Regos, pasales, puntas, puntais, pardóns, picotos, golfeiros, enseadas, praias,..., barrios, postas, terreos,... Estes nomes aquí expostos son só, un ínfimo exemplo dos topónimos que hai hoxe en día catalogados na Illa de Ons e, seguro, que aínda quedan moitos máis sen anotar.

Ata aquí a miña humilde colaboración na procura dos topónimos de Ons. O meu obxectivo, era que non se perderan na memoria dos aunienses que nos deixaron e tamén, intentar incentivar aos especialistas, lingüistas sobre todo, para que os investiguen e traballen co fin de coñecer a súa orixe e significado, pois forman parte da Cultura Popular Auniense e coa súa análise, coñeceremos máis profundamente a historia desta illa.

* Artigo dedicado *In memoriam* de Fernando Cabeza Quiles, recentemente falecido, que tanto axudou ao coñecemento e interpretación dos topónimos da Illa de Ons.

O “crime” da praia de Beluso

Historia dun delito ecolóxico

*Suso Framil**

1995 foi un ano fatídico para o litoral de Galicia e especialmente para as súas praias. Daquela creouse o Ente Público de Portos de Galicia que pa-sou a asumir as competencias portuarias que antes dependían de Madrid. E sí, as desfeitas comezaron cando os galegos empezamos a xestionar o noso litoral. Empezaron a xurdir numerosos proxectos de ampliación de dársenas pesqueiras e portos deportivos, sobre todo pensando no bun que a industria náutica comezaba a ter por mor do bun urbanístico e especulativo deses anos. Ademais, os cartos viñan de Europa, en forma de fondos para mellorar infraestruturas portuarias; o que non sabía ou non quería saber Europa e que a maioría desas obras portuarias foron auténticos delitos ecolóxicos que esnaquizaron moitas praias de Galicia dende A Guarda a Ribadeo, pasando por Bueu.

Cúmprense xa 25 anos daquel fatídico verán do 2001 no que comezaron as obras do novo porto de Beluso. Sen dúbida, un delito ambiental en toda regra que danou gravemente a praia para a construción dun porto absurdo de dubidosa utilidade. De feito, a día de hoxe consta en Portos de Galicia como porto deportivo con 63 prazas, sen facer referencia en ningún momento as preto de 30 embarcacións pesqueiras que alí atracan. Incluso pouco antes da súa inauguración, no 2002, Portos de Galicia tentou adxudicar todas as prazas como

deportivas coa fin de crear exclusivamente un porto deportivo e que as embarcacións pesqueiras se trasladasen a Bueu, pero finalmente tivo que ceder un pantalán para uso dos mariñeiros, os cales, ao sentírense enganados, ocuparon o interior da nova dársena cos seus barcos (A Comarca do Morrazo 24/04/2002).



Comezo das obras do porto de Beluso. Xuño 2001

A través deste artigo, feito con documentos da propia administración totalmente verificables, explicaremos os pormiudos desta actuación criminal.

OS ANTECEDENTES

A confraría de Bueu, xa daquela comandada polo actual patrón maior Manuel Rosas, parece ser que demandaba historicamente unhas instalacións seguras para unhas 30 embarcacións pesqueiras que atracaban no porto de Beluso.

Algo totalmente lícito pero con unha solución moito mais fácil tal e como se indica no propio proxecto do novo porto de Beluso *“Los usuarios de las instalaciones realizan sus operaciones en el puerto de Bueu... en principio sería razonable concentrar dicha actividad en Bueu”*. Ou tamén se podería ter feito un pequeno porto de tipo “histórico” para albergar as embarcacións pesqueiras.

Tamén houbo presións do sector náutico, non se sabe moi ben a través de quen, que reclamaba un dique de abrigo para os iates que daquela fondeaban na enseada da praia de Beluso. Era o “boom” do negocio especulativo dos portos deportivos, encabezado polo daquela conselleiro de Política Territorial Xosé Cuiña, o cal pronto se comprometeu a levar a cabo o novo porto para Beluso a calquera prezo ambiental.

Estábanse a realizar as obras do Corredor do Morrazo polo que a dispoñibilidade de materiais para reencher o mar de pedras para os espigóns era máis que sobrada. Chama a atención que daquela xa se estaba a producir a desaparición da praia de Pescadoira como consecuencia da ampliación do dique do porto de Bueu, polo que a perigosidade destas

actuacións non era algo “teórico” senón que era algo que, por desgraza, Bueu xa estaba sufrindo.

OS TRÁMITES

O 2/12/1998 Portos de Galicia presenta a Costas do Estado o proxecto da obra de “Ampliación das instalacións portuarias en Beluso-Bueu”.

O 24/2/1999 (BOP nº37) sométese a Información Pública o proxecto con só 20 días para facer alegacións. Por riba, o proxecto só se pode consultar nas oficinas de Portos, en Santiago de Compostela.

O 21/02/2000 sométese a Información Pública o estudo de efectos ambientais do proxecto, que tamén había que consultar en Santiago, polo que non é de estrañar que só se presentara unha alegación. Inda así, esta solicitaba a diminución do tamaño do dique polo impacto que podería ter sobre a praia de Beluso, *“unha zona de gran valor medioambiental”*.

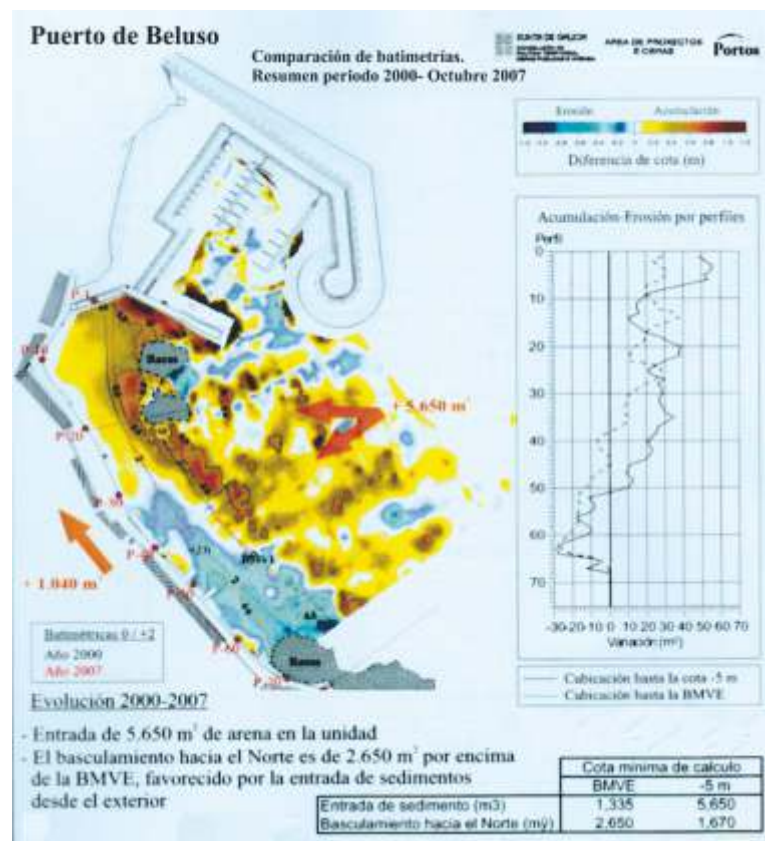
Durante o período que durou a polémica tramitación do proxecto detectáronse numerosas irregularidades que fixeron que esta se dilatase máis de dous anos, durante os cales houbo un continuo ir e vir de escritos e reproches entre a Dirección Xeral de Costas do Estado e o propio Ente Público Portos de Galicia.

OS ESTUDOS PREVIOS

Nos anos precedentes, presentáronse varios estudos de incidencia ambiental para, supostamente, prever os efectos desta actuación sobre a praia: A consultora CIS (Centro de Investigacións Submarinas. Decembro de 1998), empresa a cal Portos de Galicia lle encargou un estudo dos efectos ambientais da obra, aventurouse a cualificar o efecto do novo porto sobre a praia como *compatible-moderado* sen ningún tipo de datos ou estudo previo da dinámica do litoral.

Outro impresentable estudo realizado polo ente público Portos de Galicia (*“Incidencia en el entorno de las obras de ampliación de las instalaciones portuarias de Beluso”*) incluso cualificou o efecto das obras como *“de carácter positivo”* para a praia.

Non obstante, en outubro do 2000 un estu-



Estudo de dinámica litoral da empresa Hitma. Portos de Galicia

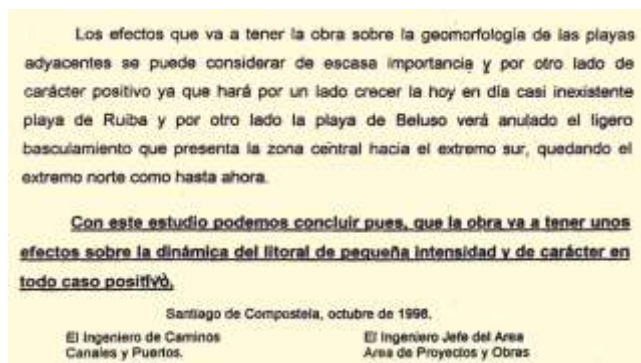
do do impacto do novo porto sobre a praia, encargado por Portos de Galicia á consultora ambiental HITMA, xa concluíu un basculamento moi intenso da praia cara ó porto. Este estudo non transcendeu a opinión pública nin se incluíu no proxecto, nin na Declaración de Efectos Ambientais da Xunta de Galicia.

O ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL

Chama a atención a ausencia total de Estudo de Impacto Ambiental e Declaración de Impacto ambiental, tal como marca a lei de Costas e o R.D. 442/1990 de avaliación de impacto ambiental.

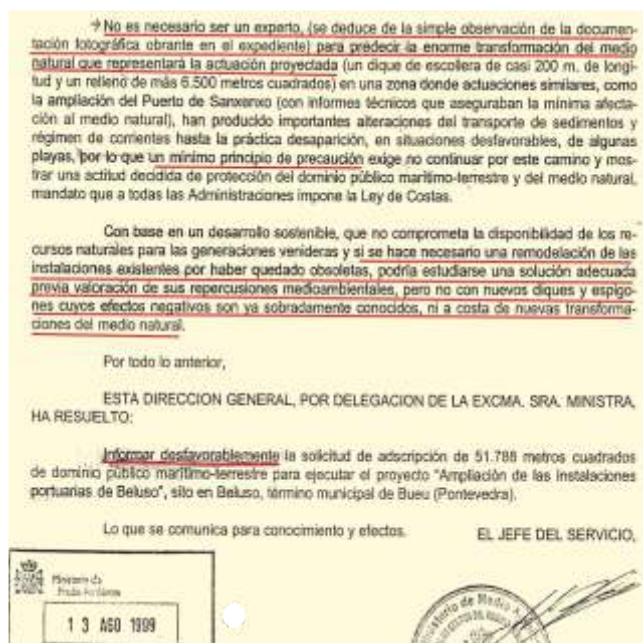
A Consellería de Medio Ambiente presenta simplemente unha mera Declaración de Efectos Ambientais (Resolución 28/04/2000) na que di que non son necesarios estes pasos (Estudio e Declaración de impacto ambiental), pois o proxecto non está contemplado en ningún dos anexos do decreto 442/1990 que establece aqueles proxectos ou actuacións que deban someterse á Declaración de Impacto Ambiental. Este decreto, así e todo, inclúe claramente no seu Anexo 1.8 os Portos Deportivos. O "truco" estivo en que a Xunta presenta o proxecto como unha ampliación do pequeno porto pesqueiro existente e non como un novo porto deportivo. Algo totalmente ridículo xa que se trata claramente dunha nova dársena de 280 metros de longo, cuns recheos de máis de 8.000 metros cadrados e uso maioritario para embarcacións deportivas, que nunca se pode entender como unha ampliación do antigo peirao pesqueiro de apenas 30 metros que actúa agora en parte como contradique.

Por riba, nesta simple Declaración de Efectos Ambientais, a Dirección Xeral de Recursos Mariños da propia Xunta de Galicia informa desfavorablemente o proxecto.



Os "NONs" DE COSTAS

A Dirección Xeral de Costas en Madrid informa desfavorablemente (13/08/99) e de xeito demoleedor sobre a adscrición (documento ou acta na que se transfire a franxa de costa necesaria para facer o porto entre administracións) desta zona da costa de Beluso a Portos de Galicia, por considerar rotundamente que o novo porto causará graves danos sobre a praia. Sen a adscrición dos terreos e a lámina de auga a Portos de Galicia, non se pode realizar o proxecto xa que Costas do Estado non cede o uso dese espazo costeiro.



Costas informa desfavorablemente

Porén, só un mes despois, Portos de Galicia adxudica as obras (DOG 16.09.99) sen o informe de adscrición favorable preceptivo, o que fai que a Dirección Xeral de Costas solicite á Xunta de Galicia a suspensión inmediata das obras, xa que se incumpren os artigos 49.2 e 49.3 da lei de Costas:

Artículo 49:

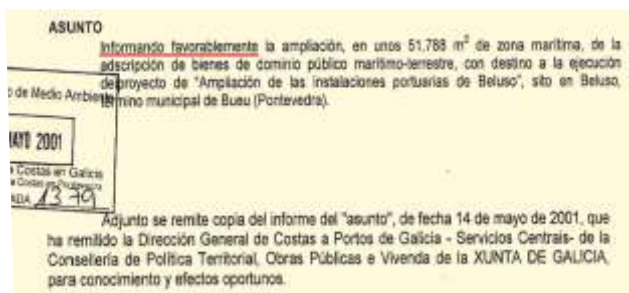
2. A los efectos previstos en el apartado anterior, los proxectos de las Comunidades Autónomas deberán contar con el informe favorable de la Administración del Estado, en cuanto a la delimitación del dominio público estatal susceptible de adscripción, usos previstos y medidas necesarias para la protección del dominio público, sin cuyo requisito aquellos no podrán entenderse definitivamente aprobados.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria. La adscripción se formalizará mediante acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

Polo tanto, a adxudicación do proxecto sen adscripción previa constitúe unha ilegalidade manifesta que incumpre o artigo 49 da Lei de Costas do Estado. O que fai que Portos de Galicia remita un escrito de alegacións (18/10/99) solicitando que se anule ese informe negativo. Pero de novo a Dirección Xeral de Costas volve informar desfavorablemente o proxecto e insta a Portos de Galicia a buscar unha solución consensuada que non dane a praia (un porto máis pequeno e axeitado á contorna).

O “SI” DE COSTAS

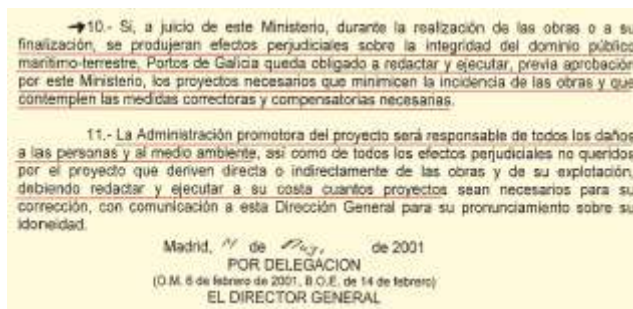
Sorprendentemente, sen que se realizase ningunha modificación do proxecto orixinal por parte de Portos de Galicia, o 14 de Maio de 2001, e con outro Xefe de Servizo na Dirección Xeral de Costas en Madrid, esta administración rematou informando favorablemente ó proxecto.



Informe favorable de Costas

Neste punto, en realidade habería que repetir todo o procedemento de tramitación do proxecto incluída a súa adxudicación, xa que esta se fixera sen que o proxecto estivese aprobado por Costas do Estado.

No mesmo documento responsabilízase a Portos de Galicia de todos os danos que o novo porto puidese causar sobre a praia de Beluso. Algo que podería ter efectos legais pero que de pouco lle serve á praia xa que a natureza non se pode reconstruír. A menos que se apliquen medidas contundentes como desmantelar todo o peirao.



Nova acta de adscripción

O CONCELLO DE BUEU

O 11/01/2000, o Concello de Bueu, gobernado polo PP de Tomás Barreiro, que xa era coñecedor das graves consecuencias que o proxecto podería causar sobre a praia de Beluso, en pleno ordinario, apoia á confraría de Pescadores de Bueu na súa petición de que continúe adiante o proxecto de Ampliación das instalacións portuarias do porto de Beluso. Os concelleiros da oposición (BNG; Independentes por Bueu...) indican que non se lles amosou o proxecto en ningún momento polo que non se sabe o que están votando. Inda que xa se coñecía pola prensa o grave impacto que ía ter sobre a praia, non se atreveron a votar en contra e, ante unha sala de plenos repleta de mariñeiros, optaron por unha cómoda abstención.



Inauguración do porto de Beluso

A INAUGURACIÓN

O día 4 de agosto de 2002 inaugurase o novo porto de Beluso, sen dúbida unha data triste na historia de Bueu. Unha vez rematado o novo dique, o impacto sobre a praia foi inmediato, ata tal punto, que houbo que dragar o interior da nova dársena xa antes da súa inauguración debido a cantidade de area, procedente do sur da praia, que acumulaba. É mais, Portos de Galicia tivo que realizar unha obra

de emerxencia, ampliando o vello dique en 30 metros, para evitar que o novo porto quedase inutilizado polo propio basculamento da area da praia cara ó norte.

AS CONSECUENCIAS

A partir desta data, o desprazamento da area da praia cara ó norte (porto) foi continuo, e evidente, non fai falla ser un experto para ver ano tras ano o deterioro da mesma.



Praia de Beluso no 2001



Praia de Beluso no 2026

O desastre ambiental pronto comezou a reflectirse nos propios informes encargados por Portos de Galicia: *“La playa de Beluso, encajada entre el Puerto de Beluso y Punta Rabaleira, está en la actualidad en equilibrio dinámico, afectada por la difracción del morro que forma el polo del dique que provoca, en definitiva, un transporte longitudinal de sedimentos de sur a norte, aumentando el*

ancho de la berma en su parte norte, apoyado en el muelle del puerto a expensas de una pérdida de sedimentos en la parte cercana a Punta Rabaleira”. Consultora INCAT 5/2005. Para Portos de Galicia.

“Se ha producido un transvase de material desde la mitad Sur de la playa hacia el Norte, cuyo volumen por encima de la cota B.M.V.E es de 2.650 m³” Novembro 2007. Consultora HITMA para Portos de Galicia.

Na actualidade, a berma (anchura) da praia no seu lado norte aumentou en máis de 70 m. con respecto ao ano 2001, ameazando claramente con entrar de novo na dársena de Beluso. A altura da praia aumentou máis de 1,50 m. na parte norte diminuíndo unha altura proporcional na parte sur. O volume de m³ cúbicos de area desprazados é moi difícil de estimar, pero se xa no 2007 era de 2.600 m³, agora, no 2026, cando menos, triplicase esta cantidade.

Isto provocou o soterramento case total dos penedos existentes na parte norte coñecidos como “Os Carballiños” e a desaparición practicamente total da area na metade sur da praia, actualmente convertida nun pedregal inservible. A día de hoxe o pedregal chega practicamente á altura do restaurante A Centoleira.

A “GUINDA”

Por se fose pouco, no ano 2007 Portos de Galicia constrúe, sobre o absurdo recheo de 6.000 m², un edificio inda máis absurdo chamado “Infraestruturas para usuarios do porto de Beluso”.

O que ían ser as casetas dos mariñeiros orzamentadas en 400.000 €, triplica o seu orzamento, converténdose nun proxecto de referencia que se lle encarga a unha parella de arquitectos moi coñecidos, casualmente un deles irmán do que era presidente de Portos de Galicia nese momento.

A día de hoxe, a infraestrutura segue a podrecer no mesmo lugar.



Aspecto actual da zona media da praia

Portos de Galicia é responsable de calquera efecto prexudicial ou dano que poida causar o porto sobre a praia, tal é como se desprende da última acta de adscrición que se firmou antes de comezas as obras do porto. Para recuperar a praia habería que desmantelar completamente o novo peirao, revertendo a costa á súa situación anterior. Algo que debería formularse seriamente por parte das autoridades competentes e pola sociedade de Bueu, se queremos recuperar un dos lugares máis fermosos do noso litoral

CONCLUSIÓNS

Os estudos da dinámica de litoral previos á construción foron totalmente vergoñentos.

O Porto de Beluso é unha obra ilegal xa que para a súa construción incumpriuse claramente artigo 49 da lei de Costas (adxudicación das obras sen adscrición do dominio público)

O Porto de Beluso, é claramente un delito ecolóxico xa que os graves danos ambientais e paisaxísticos que ocasionou e segue a ocasionar sobre a praia de Beluso son indiscutibles e se poden apreciar á simple vista. Danos ambientais ratificados ademais polos propios informes da Xunta de Galicia



Edificio de infraestruturas para usuarios do porto de Beluso



Panorámica da parroquia de Beluso

Nota do autor: Todos estes documentos e informes que aparecen neste artigo permaneceron “ocultos” á opinión pública en xeral, e non foi ata anos despois da construción do porto que empezaron a coñecerse.

***Presidente da Asociación ecoloxista “Anduxia” e veciño de Bueu.**

Os galegos de Kinsale na Irlanda de 1602

Xerardo Dasairas

A batalla de Kinsale non foi a máis importante que libraron os irlandeses contra a ocupación británica. A pesar da derrota, este feito bélico cobraría moita importancia en Irlanda e España pois nela participaron tropas españolas e O'Donnell, o líder principal irlandés, retornaría a Galicia cos efectivos españois despois da rendición. O que a penas trascendeu é que entre esas tropas tamén figuraba un continxente de galegos...

Despois de que en 1588 fracasara o intento de invadir Inglaterra coa chamada Armada invencible, algúns nobres irlandeses exiliados e outros chegados de Irlanda presionaban ao rei Filipe II para invadir este país, contando esta vez con tropas aportadas por nobres rebelados contra a ocupación inglesa. O rei español sopesaría este plan, mais a desfeita da flota e o mal estado económico adiarían nestes intres calquera resposta contra os ingleses. Mais os ataques dos corsarios ingleses contra a flota de Indias, o seu apoio aos holandeses e o axustizamento de varios nobres irlandeses que colaboraran cos españois, acelerarían os plans de invasión de Irlanda, propostos por John de Lacey desde Portugal, país baixo a coroa española nestas datas.

En 1594, os nobres irlandeses do Ulster, Red Hugh O'Donnell (Dohmnaill), señor de Tyrconnell, e Hugh O'Neill (Aodh Mór Ó Néill), conde de Tyro-ne, a pesar dos seus anteriores enfrontamentos persoais, axuntarían as súas forzas, rebelándose contra a ocupación inglesa, conseguindo controlar nos cinco anos seguintes unha gran parte do país a pesar da chegada de Robert Devereux, conde de Essex,

ao mando de 17.000 soldados ingleses que se viu incrementada posteriormente con outro desembarco inglés ao mando de sir Charles Blount (Lord Mountjoy).

Entón, os sublevados tiveron que recuar das zonas conquistadas e pediron o socorro do rei Filipe II quen no ano 1596 envía desde Lisboa unha flota de 135 barcos, galeóns e outras embarcaciónes menores con soldados españois, flamengos, italianos, franceses e irlandeses, comandada por Martín de Padilla, adiantado maior de Castela e Capitán xeneral do Mar Océano.



En Vigo, uniríanse 41 barcos e 6.000 homes, mais ao navegaren entre Corcubión e Fisterra na noite do 28 de outubro, unha forte galerna afundiría 30 barcos, perdendo 2.000 homes, e dispersándose o resto, que se refuxiarían en portos galegos e do norte da península, chegando algún ata Vizcaia.



As galernas eran frecuentes nas costas galegas e irlandesas

Así, quedarían de novo adiados os proxectos de invadir Irlanda ata que o novo rei español Felipe III (1598) retomaría os plans de invasión deste país, apelando os irlandeses á súa ancestral descendencia hispana e a que os obrigaban a facerse anglicanos, ofrecéndolle ademáis a súa vasalaxe ao rei español. Xa que logo, o 2 e 3 de setembro do ano 1601, saían do porto da Coruña con destino a Irlanda 33 barcos con 4.432 homes ao mando dos mestres de campo Juan del Águila e Francisco de Toledo para desembarcaren e tomar a cidade de Cork.



Juan del Águila

Mais a flota, capitaneada polo Almirante Brochero topou cun temporal perto da illa de Ushant que dispersou os barcos, dirixíndose algúns deles cara a Kinsale (Ceann tSáile), ao sur, onde o día 1 de outubro desembarcaron 1.700 homes que se irían incrementando en días posteriores ata os 3.300 ao iren arribando outros barcos. Mais, oito dos barcos, catro galeóns e catro urcas ao mando de Pedro Zubiaur e con perto de 1.000 homes máis a bordo, toparon con outra galerna, decidindo retornar á Coruña.

Xa que logo, Juan del Águila ficaba en Kinsale sen estas tropas e sen parte dos suministros alimenticios, de pólvora para os mosquetes e arcabuces, da corda das mechas e algunha artillería que viaxaban nas urcas.

Asemade, esta zona non contaba con movementos rebeldes irlandeses e os ingleses tiñan requisado todos os cabalos cos que os españois contaban para avanzar cara o norte. Así pois, non lles quedaba outra que resistir en Kinsale, agardando o reforzo de tropas españolas e a chegada desde o Ulster das tropas irlandesas de O'Donnell e O'Neill.

Entanto, en Kinsale, Juan del Águila tiña fortificado os vellos castelos de Castle Park e Ringcurran que protexían ambos lados da ría de Bandon mais ao pouco chegaron as tropas inglesas ao mando de lord Mountjoy con 6.000 soldados de infantaría e uns 600 de cabalería, ademáis de canóns e bombardas, completando o asedio a flota mandada por Richard Lavison. Varias saídas dos españois de Kinsale intentando rachar o cerco causarían moitas baixas nos ingleses, mais estes reaccionarían tomando o castelo de Ringcurran o día 10 de novembro e logo o de Castle Park o día 29, mentres a cidade resistía entre a fame, as enfermidades e uns 50 desertores. Nesta situación, e ao ver que a axuda irlandesa e os reforzos españois non chegaban, Juan del Águila consegue enviar un patache a Galicia dando conta da situación e solicitando axuda inmediata.



Plano antigo de Kinsale e os dous castelos na ría do Bandon



Castelo de Dunasead (Spain Tower)



Castelo de Dunalong na illa de Sherkin



Castelo de Dunboy, último bastión irlandés

primeiro sufriron o hostigamento de columnas inglesas mandadas por Carew. Nos días posteriores fóronse reunindo as forzas irlandesas ao noroeste de Kinsale, asentándose ao longo da beira do río Bandon uns 4.000 homes de infantaría e cabalería de O'Neill, o capitán Richard Tyrrell, do condado de Westmeath con 600 veteranos, uns 1.000 homes de O'Sullivan Beare, armados polos españois en Castlehaven, e os 200 galegos de Alonso de Ocampo que lles deron noticia aos irlandeses do rexeitamento dos barcos ingleses nesta localidade.

Entanto, a columna de O'Donnel, con 4.000 soldados de infantaría e 3.000 de cabalería, demoraba a súa chegada pois entretívase en cortar as comunicacións con Cork, illando aos ingleses de Mountjoy que xa acusaban o desgaste do asedio a Kinsale polas audaces saídas dos españois, que lles causaron numerosas baixas, e polo frío intenso, as enfermidades e moitas desercións, sobre todo de irlandeses, que reduciran á metade os 12.000 homes cos que chegara.

A batalla

O plan de ataque era envolver ás debilitadas forzas inglesas cun ataque directo aos seus acampamentos, mestres as forzas españolas de Kinsale, ao



Red Hugh O'Donnell



Hugh O'Neill

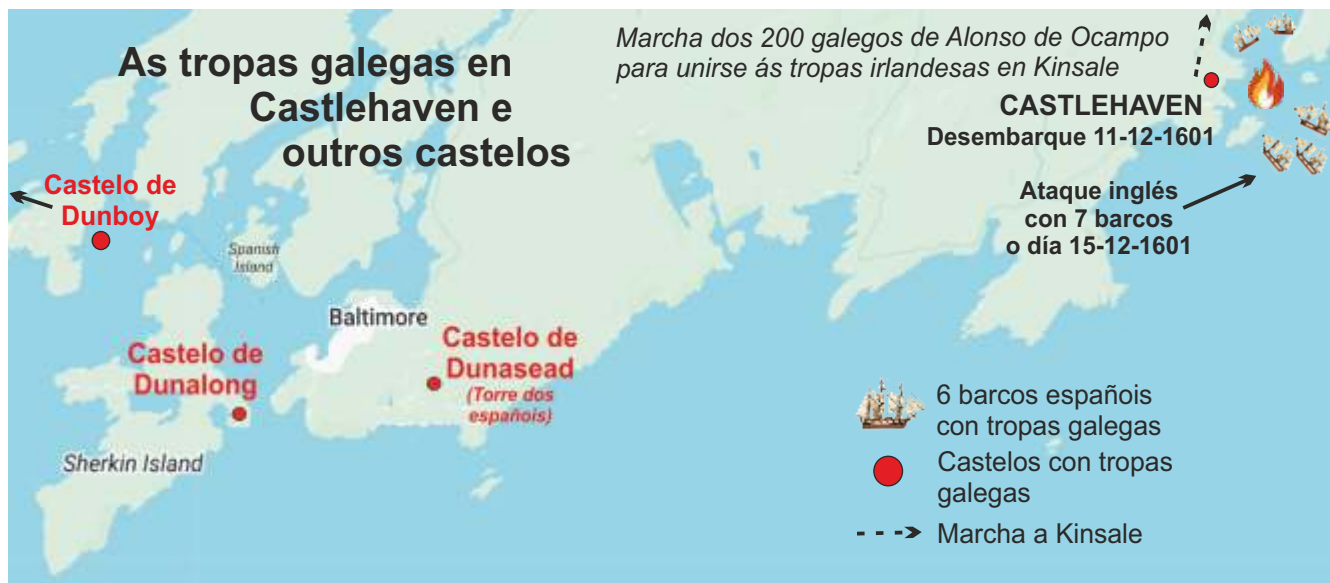
mando de Del Águila, atacaban desde a outra banda, saíndo desde a cidade sitiada. Así o fixo O'Neill cos seus homes e os 200 galegos de de Ocampo a comezos de xaneiro de 1602 (véspera da Noiteboa anglicana), mais os sitiados españois non fixeron a súa saída por unha evidente falla de comunicación e descoordinación nos seus plans, reaccionando os ingleses que fixeron recuar ás forzas atacantes.

O día 3 de xaneiro de 1602 parte das tropas inglesas (infantería e cabalería) ao mando de Mountjoy iniciarían o ataque contra os irlandeses, entanto as forzas de Carew evitaban unha saída dos defensores españois de Kinsale. A infantaría inglesa atacou de fronte ás forzas de O'Neill e de Tyrrell, tendo que retirarse este cos seus veteranos cara un outeiro próximo. Ao tempo, a cabalería inglesa coas súas lanzas e coirazas atacaría polo flanco esquerdo pondo en fuga á feble cabalería irlandesa sen lanzas, nin coirazas e montando cabalos sen estribos.



Formación en cadre con picas e mosquetes

Despois de escorrentalos, volvéronse e atacaron ás forzas de O'Neill pola retagarda creando o pánico e a dispersión, agás nos 200 galegos de Alonso de Ocampo e algúns homes de O'Sullivan armados tamén con picas e mosquetes, que formando un cadre, resistiron ata que con xa 90 baixas, optaron pola rendición os 49 que quedaban, pois uns sesenta tiñan fuxido xa cara a Castlehaven.



Ao fin, o 6 de decembro, zarpaba de novo Zubiaur da Coruña con dez barcos, transportando uns mil homes ao mando dos capitáns Alonso de Ocampo e Pedro López de Soto, con armas, víveres, munições e artillería. Mais, unha nova galerna viría a truncar a expedición, afundindo un barco xa na saída da Coruña e debendo retornar outros tres, desarborados e averiados.

Porén, os seis restantes seguirían o seu rumbo cara a Kinsale, mais ao ver o bloqueo naval de Levison, Zubiaur dirixiuse ao oeste cara a Castlehaven onde desembarcou o día 11 de decembro o equipamento bélico e 621 soldados galegos ao mando do capitán santiagués Afonso Ocampo.

Tras deles saíra o almirante Levison con varios barcos ingleses dos que bloqueaban Kinsale para

atacar a flotiña española fondeada en Castlehaven. Na mañanciña do día 15 atacaron os barcos ingleses, mais Zubiaur agardábaos cunha batería de oito canóns na entrada do porto producíndose un enfrentamento no que os ingleses conseguiron afundir catro dos barcos españois. Contodo, os barcos ingleses resultaron bastante danados polo que Levison, vendo que os españois ficaban aillados, decidiu retornar ao bloqueo de Kinsale.

Ademáis, esta vitoria parcial animaría a nobres irlandeses da zona como Domhnall Cam Ó Súilleabháin Bhéara (Donal O'Sullivan Beare), señor de Berehaven e do castelo de Dunboy, que reuniu a máis de mil homes, que Zubiaur e Ocampo armaron con 350 arcabuces e 650 picas para unirse aos efectivos de O'Donnell e O'Neill.

Ao tempo, os 621 soldados galegos de Ocampo eran repartidos polos antigos e pequenos castelos de Dunboy, Donnelong (illa de Sherkin) e Donneshead (Torre dos españois), estes dous últimos propiedade do nobre irlandés Sir Fineen O'Driscolls¹, establecendo así unha cabeza de ponte para unha posible chegada de reforzos.

Cara a mediados de decembro e despois duns 350 quilómetros de longa e difícil marcha, as columnas de O'Neill e O'Donnell comezan a achegarse separadamente a Kinsale a pesar de que as do



Fortaleza de Kingsale

¹ Após a derrota de Kinsale, os castelos e propiedades de Sir Fineen O'Driscolls quedaron baixo o control do capitán inglés Roger Harvey. Sir Fineen ficaría sen nada e exiliárase en España, ao igual que O'Donnell e outros irlandeses, partindo coas forzas españolas invasoras no seu retorno a Galicia. Porén, o seu castelo de Dumboy na península de Beara, defendido por irlandeses, sería o último en renderse ás tropas inglesas en xuño de 1602.

Batalla de Kinsale

CORK



Alianza irlandesa

- 1 Tropas de O'Neill e galegos de Ocampo
- 2 Tropas de Tyrrell
- 3 Tropas de O'Donnell
- 4 Retirada da cabalería



Exército Inglês

- 5 Cabalería de Danvers
- 6 Escuadrón de Pover
- 7 Reximento de Folliot
- 8 Reximento de Roc
- 9 Tropas de Carew no asedio a Kinsale





Tropas españolas e irlandesas

A todo isto, as forzas de O'Donnell, a bastante distancia, nen sequera entraron en combate e á vista do acontecido optaron por desobedecer as súas ordes de loitar e fuxiron: Todo remataría en a penas dúas horas. Segundo fontes inglesas, os rebeldes irlandeses deixaron no campo de batalla 1.200 baixas, ás que habería que engadirlle os mortos na persecución, contabilizando uns 140 afogados ao cruzaren o río Blackwater, outros 200 no río Moy e os refuxiados na abadía de Owen.

A pesar da derrota, Juan del Águila seguiría resistindo en Kinsale con 1.800 homes, pouco máis da metade dos desembarcados, que foran caendo polos enfrontamentos cos ingleses e sobre todo polas enfermidades, contando con escasas provisións e municións. Asemade, non agardaban xa ningunha axuda de España por estaren no mes de xaneiro, pouco propicio para a navegación, polo que o día 12 de xaneiro capitularían, obtendo unha rendición honrosa dos ingleses. Mountjoy proporcionaríalles os barcos para retornaren a España e o abastecemento preciso a todas as tropas que ocupaban posicións militares na illa, incluíndo tamén aos irlandeses que quixesen acompañalos. Esta rendición, nun xesto inusual na época, incluía ademáis o poderen conservar as súas armas, bandeiras e cartos.

Após Kinsale

Os líderes irlandeses O'Neill e Tyrrell retirárianse ao Ulster, onde continuarían a loita contra os ingleses, mais terían que renderse ao ano seguinte. Pouco despois da rendición de Del Águila, chegarían os reforzos, xa inútiles, ao mando de Martín de Vallecina que retornou a España ao se enteirar da claudicación. Esta circunstancia acarrexaríalle moi-

tas complicacións a Del Águila e cando chegou á Coruña o 14 de xaneiro foi arrestado e encausado pola súa claudicación. O seu falecemento libraríao do proceso xudicial, mais antes disto aínda tivo tempo de investir 59.000 escudos na creación dun hospital de campaña na Coruña para atender aos seus numerosos soldados feridos.



Filatelía conmemorativa

Segundo algunhas fontes, o día 6 de xaneiro xa tiñan partido desde Catlehaven, nos barcos que lle quedaban a Pedro Zubiaur, os soldados galegos que gornecían os castelos irlandeses, agás uns sesenta que combateran con Ocampo que decidiran quedar para seguir hostigando ás tropas inglesas coas guerrillas irlandesas. Nestes barcos tamén viaxaron cara a Coruña O'Donnell, O'Driscoll, señor de Castlehaven, O'Sullivan, señor de Berehaven e unha numerosa colonia de oficiais e soldados irlandeses.

Nos barcos que os ingleses puxeran a disposición de Del Águila tamén partiría o arcebispo de Dublín fray Mateo de Oviedo, abade do convento dos franciscanos de Santiago, que fora nomeado para este cargo no ano 1600. Desde que chegou a Irlanda non puido exercer o seu labor e a arquidiocese estaba rexida por vicarios, tres dos cales foron presos polos ingleses.



Estatua de O'Donnell en Donegal

O'Donnell e os seus compatriotas serían recibidos con todos os honores na Coruña e as autoridades locais puxéronos en antecedentes levándoos a visitar a Torre de Hércules onde se reviviron as lendas sobre a conquista de Irlanda, con grande satisfacción pola súa parte. Mais O'Donnell só pensaba en liberar o seu país do xugo inglés e pronto partiu para Zamora, onde se atopaba o rei, e conse-

O Colexio dos Irlandeses



Pazo de Ramirás

No ano 1603, os irlandeses exiliados en Galicia fundarian en Santiago un Colexio para a promoción de sacerdotes con destino a Irlanda e contrarrestar o anglicanismo inglés. Daniel O'Sullivan, señor de Berehaven, residente en Santiago, foi o seu protector e Richard Conway o seu director, logo substituído polo xesuíta Thomas White ao ser adscrito á Universidade Pontificia de Salamanca. Este colexio estaría activo ata 1770, ano no que desaparecería ao decretar Carlos III a expulsión dos xesuitas. Entón, o edificio sería adquirido polo marqués de Casa Pardiñas e coñecido en Santiago como Pazo de Ramirás.

guiu entrevistarse con el, mais o monarca deulle largas sobre outra invasión de Irlanda.

Despois disto, retornou á Coruña desde onde lle mandaba misivas ao rei cos seus proxectos, sempre coa calada por resposta. Entón decidiu trasladarse ao castelo de Simancas perto da capital que daquela era Valladolid. O'Donnell morrería aquí o 10 de setembro de 1602 sen conseguir ser recibido polo rei e foi enterrado na capela das Marabillas do convento vallisoletano de San Francisco, mais a súa tumba desaparecería con este edificio ao ser afectado séculos despois pola Desamortización.

Porén, non sabemos máis do noso afouto capitán Ocampo agás da súa valentía e bravura en Kinsale, agás a lembranza del que fixo Thomas D'Arcy

McGee, político e intelectual irlandés, exiliado no Canadá, que no século XIX, *desde o asombro e o respecto*, definiuno como a *gallant leader*, un valente e coraxoso líder galego.

A guerra contra os ingleses remataría co Tratado de Londres en 1604, xa con Jacobo I como rei de Inglaterra, renunciando este a axudar aos Países Baixos, abrindo a Canle da Mancha ao transporte español, suspender o curso no Atlántico e conceder a liberdade relixiosa en Irlanda. Mais para os irlandeses esta “Guerra dos Nove Anos” foi unha dura etapa que lles custou a perda de máis de cen mil vidas, vítimas das batallas, a represión e a fame provocadas polas requisas e incendios ingleses.



Placas conmemorativas da batalla de Kinsale. A do centro galega

En 1650 Oliver Cromwell sometería a illa e en 1653 produciríase a súa anexión a Inglaterra, decretando a expropiación das terras. Isto provocaría que de novo viñesen a Galicia en 1660 outros 2.000 exiliados irlandeses, que en inicio crearon algúns problemas para o seu sostemento ao se inhibir a Coroa española de enviar as axudas prometidas: Como os máis destes irlandeses eran milicianos, acabarían engrosando as tropas españolas.

Referencias musicais deste episodio



O día 4 de outubro de 1992 con motivo da Expo de Sevilla, o pavillón irlandés ofrecería un espectáculo musical chamado “The Sevilla Suite” con diversas pezas do coñecido compositor, músico e coreógrafo irlandés Bill Whelan. O título principal obedece a esta conmemoración feiral, máis o subtítulo “Kinsale to La Corunna”, fai referencia ao líder irlandés Red Hugh O'Donnell que chegou exiliado á Coruña en 1602.

Neste espectáculo participarían recoñecidos músicos irlandeses (Spillane, O'Connor, membros de The Chieftains...) e compoñentes de Milladoiro (Romaní, Seoane, Ferreirós e Casal) acompañados dunha orquestra sinfónica, un coro e unha coreografía dunha bailaora andaluza.

Posteriormente, presentárase na Coruña con motivo dos 390 anos da chegada de O'Donnell coa intervención de Davy Spillane, Mairtin O'Connor, Milladoiro e a Orquestra Sinfónica de Galicia. Anos despois, no 1996, The Chieftains e Carlos Núñez incluírían no álbum “Santiago”, “The Flight of the Earls”, tema referente ao exilio galego dos condes (Earls) irlandeses.



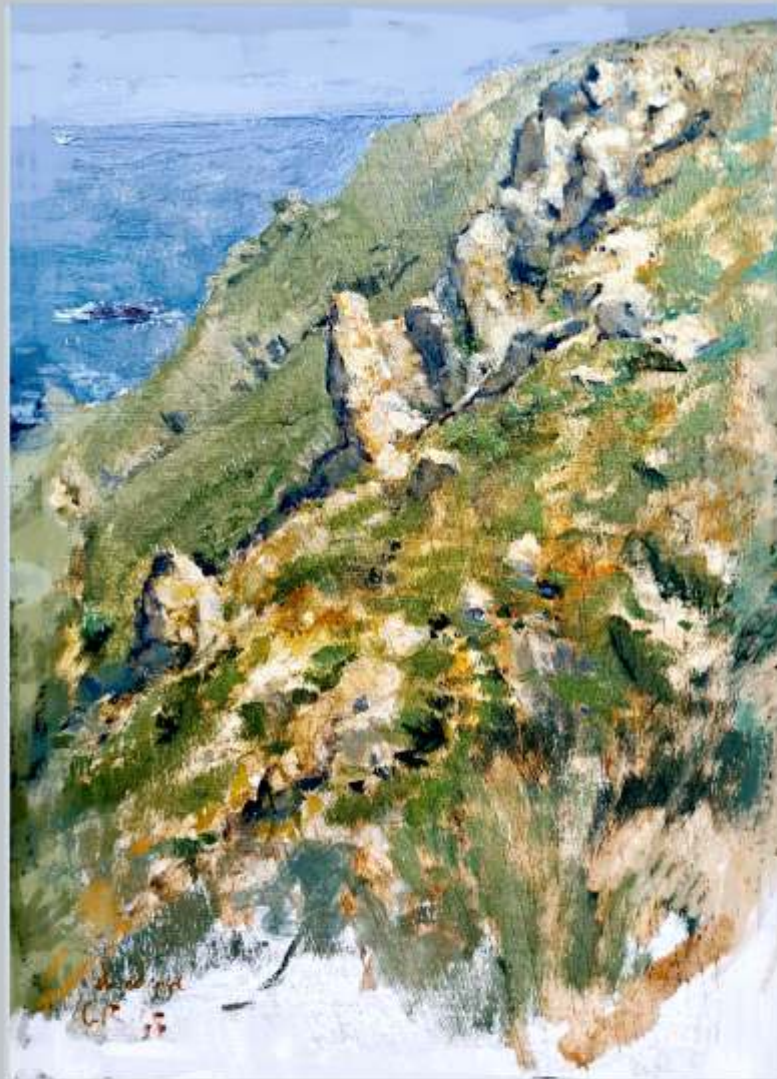
Pedras

Isidro Cortizo del Río

*Fitos duns carreiros de auga e estrelas ,
camiños de volta ao porto , rumbo a casa,
...ou a América.*



Punta de Liñeiros , Ons.



Nas xabreiras.

*As pedras vellas compañeiras de xogos,
amigas dos mariñeiros ; fundidas, pedras de faneas e corbelos .*



" Debaixo das xabreiras" Ons.



" Debaixo das cortes"

*Os penedos gardan o frescor
na forza do calor , no mediodía do verán.*



Entre Canxol e Area dos cans.



Vinteseis anos de mar compartido

Seguimos no mesmo rumbo

Xa son 26 anos de singradura para a Asociación de Amigos das Embarcacións Tradicionais Os Galos, con mellores e peores momentos, mais sempre capeando o temporal. Agardamos que a nova tempada veña chea de ilusións renovadas, proxectos e novas amizades que continúen fortalecendo esta comunidade construída arredor do mar.

Para facer un resumo do acontecido desde a última crónica do número 19 da revista Os Galos, comenzaremos agradecendo o labor realizado por todas e todos os socios, xa que sen o seu esforzo sería imposible manter as embarcacións a flote. Cómpre salientar a importancia do traballo en equipo como pilar fundamental de calquera asociación, depositar confianza en quen se sente inseguro, valorar o traballo ben feito e saber aceptar as discrepancias con espírito construtivo, distinguindo sempre os intereses comúns dos persoais. O resultado deste traballo conxunto volveu dar os seus froitos. Un ano máis, as embarcacións pintaron o mar de Bueu coas súas velas, anunciando os ventos e deixando os seus ronseis mentres avanzaban, case en silencio sobre a auga.

Nós tamén navegar

No punto de mira estivo o esperado Encontro Galego de Embarcacións, que en 2025 regresaba ao porto de Ribeira, onde xa tivera lugar o primeiro Encontro organizado pola Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, alá polo ano 1993. Para Os Galos, esta edición deixou unha experiencia especialmente significativa, a creación dunha tripulación integramente femi-



Tripulación feminina

nina para realizar a travesía ata Ribeira e participar no Encontro. O *Vila de Bueu* foi a embarcación escollida para acoller a catro mulleres, Carmela, Begoña, María e Lidia, que tras armar vela, puxeron proa á ría de Arousa.

Esta iniciativa non pretendía máis que evidenciar a plena capacidade das mulleres para gobernar unha embarcación sen necesidade de apoio masculino, ao tempo que cuestionaba a falta de confianza e autonomía que historicamente se lles atribúe a bordo. A singradura evidenciou non só a súa capacidade para completar a travesía, senón tamén para su-

perar con solvencia as dificultades que foron xurdindo. Segundo a propia tripulación, destacou a tranquilidade nas manobras e o goce dunha navegación sen tensións, na que cada integrante tiña claro o seu cometido.

Unha segunda travesía, tamén comandada e tripulada por mulleres, acudiu á XIX Concentración de Embarcacións Tradicionais de Combarro. Nesta ocasión, Eva, Olga, Begoña e Lidia puxeron rumbo ao fondo da ría de Pontevedra, con vento en



Tripulación feminina

ACTIVIDADES “OS GALOS”

popa, para participar, xunto con outras embarcacións, das actividades programadas polo Clube Mariño A Reiboa.

Agardamos que estas singraduras sirvan de precedente e contribúan a reforzar o respecto polo labor das mulleres no ámbito marítimo, favorecendo unha maior autonomía e presenza a bordo das embarcacións.



O Vila de Bueu e o Xeiteiro en Combarro

Singraduras, encontros e novas illas

Outras embarcacións, como a dorna de tope *Mareira*, o bote xeiteiro *Os Galos* e o galeón *Ave de Paso*, formaron parte da flota participante nestas singraduras, que nos levaron a descubrir novas illas. Na ría de Arousa, aproveitamos a oportunidade para visitar o illote de Rúa, onde realizamos un desembarco para coñecer de preto o faro e os cons que o rodean. Na ría de Pontevedra, grazas a unha visita organizada polo Clube Mariño A Reiboa e guiada por Lino J. Pazos, achegámonos á illa de Tambo e á súa riqueza histórica e ambiental.

Outro illote que pisamos o ano pasado, na ría de Pontevedra, foi o do Santo, que, a pesar da súa proximidade a Bueu, aínda non tiñamos visitado. A ocasión xurdiu grazas ao encontro co Clube Mariño Salnés, que se achegou a Bueu para compartir unha xornada de navegación nas nosas embarcacións. Organizamos daquela unha convivencia con desembarco na illa, comida a bordo e navegación pola boca da ría. Foi un día de confraternidade no que compartimos saberes, experiencias e maneiras de entender a navegación tradicional, deixando un

recordo especialmente valioso que agardamos repetir con compañeiros e compañeiras de Cambados e doutros portos.

O verán tamén nos levou ata Marín, Cambados e Cabo de Cruz. En xuño, no marco do II Festival Cine do Mar, celebrouse a Xuntanza de Embarcacións Tradicionais de Marín, unha iniciativa impulsada polos nosos veciños do Grupo Cultural Roncel, á que acudimos co polbeiro *Vila de Bueu* para amosar o noso apoio. En agosto, a dorna *Mareira*, tripulada por Chema e Ricardo, volveu poñer proa á ría de Arousa, para sumarse á II Festa Mariñeira de Cambados, organizada polo Clube Mariño Salnés, nun programa cheo de actividades no que destacou a presentación da recuperación da dorna *Airexa*. Xa en setembro, co bote polbeiro *Lagoas*, acudimos á IV Xuntanza Mariñeira de Mar de Cabo, onde participamos na tradicional regata de bucetas e nun interesante faladoiro sobre a presenza das mulleres na vela tradicional.



Visita ao illote da Rúa- Ría de Arousa

O coñecemento de facer velas

Alén das singraduras e das actividades habituais de cada ano, queremos mencionar unha iniciativa moi especial, a fabricación dunha vela tradicional. Ata agora, as velas das nosas embarcacións eran confeccionadas por mestres veleiros, concretamente no taller de Ramón Albert e Julio Pousa. Porén, ante a súa próxima xubilación e tras coñecer a dúas persoas marabillosas da Guarda, decidimos

ACTIVIDADES “OS GALOS”



Escarapando paus



Marcando os panos da vela

dar un paso adiante e aprender a facer as nosas propias velas.

A experiencia previa de Chema, Sergio e Miguel, que asistiran a un curso de velería no Centro de Formación A Aixola, no que elaboraron unha vela de dorna para a asociación, resultou fundamental. Non obstante, os verdadeiros impulsores desta aventura foron, sen dúbida, Jairo e o seu pai, Agustín, mariñeiro xubilado que conserva aínda a sabedoría de quen fixo as súas propias velas durante toda a vida. Grazas aos seus coñecementos e á súa xenerosidade, iniciamos o proceso de elaboración de dúas velas tradicionais, documentando cada paso en vídeo e mediante anotación nun caderno, para conservar todo o aprendido.



Miguel e Gabri no Lagoas

A primeira vela realizouse para un bote polbeiro. Tomáronse referencias e medidas dunha vela antiga conservada no Museo Massó, que puidemos examinar grazas á súa directora, Covadonga. Tras cortar os panos, a vela foi cosida por Chelo Martínez, quen domina, ademais do oficio de redeira, o de costureira; posteriormente foi relingada por José María Mariño e, finalmente, encascada seguindo técnicas tradicionais. Máis ca un simple traballo artesanal, esta experiencia converteuse nun exercicio de transmisión de coñecementos e de recuperación do patrimonio inmaterial.



Visitas escolares

Divulgar para garantir o futuro

No ámbito divulgativo, queremos salientar tamén a importancia das visitas escolares ás nosas instalacións e embarcacións. Para moitas nenas e nenos, este universo marítimo tradicional resulta completamente alleo, e poder descubri-lo de primeira man convértese nunha experiencia reveladora. Explicar este patrimonio require ordenar ideas, seleccionar o esencial e transmitir o coñecemento do mellor xeito posible. Aínda queda moito por facer, mais seguimos traballando coa convicción de que sementar interese nas novas xeracións é tamén unha forma de garantir o futuro da nosa cultura marítima.

Atoparémonos a bordo ou na taberna, porque no mar os encontros non rematan cando se arrían as velas, senón que continúan en terra, nas conversas compartidas e na memoria colectiva de quen segue facendo do mar un lugar de encontro.

Boa proa!

Barbeiros



Barbeiro

O oficio de barbeador é moi antigo e ademáis de cortar barbas e cabelos era mellor considerado como o que antigamente se chamaba cirurxán sacamoas. Ademáis de atender os requirimentos particulares por estes asuntos tamén adoitaban acudir ás feiras para exercer estas misións. Neste papel andiveron ata finais do século XIX en que os odontólogos ou dentistas titulados, despois duns anos de pugna por intrusismo, conseguen erradicálos.

Xa coa entrada do século XX, sen decaer o nome de barbeiros, comezan a denominarse como perruqueiros, nome antigo proviñente dos que arranaxaban as perrucas usadas por nobres e fidalgos para evitaren os piollos. Xa con este nome e oficio, os primeiros que exercen en Bueu son Francisco Currás e Antonio Dopico. Poucos anos despois, cara a 1905, entran neste oficio Generoso Otero, Prisciliano Piñeiro e Santiago Rodríguez, este por pouco tempo.



En 1913 xa había que saber idiomas para ir ao barbeiro

Zapateiros



Zapateiro

A mediados do século XVIII, os zapateiros, como tales, eran catro os que exercían en Beluso e outros tantos en Cela, pero en Bueu eran sete os que combinaban esta profesión coa de curtidores, habendo en Cela outros dous que tamén curtían peles.

Xa a finais do século XIX eran tres os zapateiros rexistrados en Bueu: Ramón Campos, Manuel Padín e Domingo Tomé e logo en 1901 xa co nome de zapaterías, traballan, ademáis dos anteriores, Benito Campos, Jacinto González, Alejandro López, José Benito Miranda, Cándido Moledo, José Otero e Manuel Otero. En 1902 tamén vai abrir o seu obradoiro Ramón Campos co que xa van ser once os dedicados a este oficio, un número excesivo para a poboación do concello nestas datas.

Xa que logo e por lóxica, algúns deixarían de exercer e na altura de 1908 a nómina redúcese a oito: Benito Campos, Ramón Campos, Jacinto González, José Benito Miranda, Cándido Moledo, José Otero, Manuel Otero e Domingo Tomé que abre nestas datas. Contodo, a nómina seguía sendo avultada e como nas feiras comeza a venderse calzado feito, desde 1910 só traballan neste oficio Ramón Campos, Manuel Otero e Domingo Tomé.

Ferreiros



Ferreiro

O oficio de ferreiro debe o seu nome á arte de domeñar o ferro na zafra e a bigornia coa axuda do lume e das ferramentas. Arredor do 1879 traballaban neste oficio en Bueu, Manuel Agulla, Francisco Fernández, José M^a García e José Vilas e en Cela Ventura Reino.

En 1883, José Vilas e logo Ramón García van trasladarse a Cela competindo no oficio con Ventura. Ata o ano 1898 seguirían en Bueu, Manuel Agulla, Francisco Fernández e José M^a García, entanto que dos tres ferreiros de Cela non se dá máis noticia.

Na altura de 1906 xa se denominan ferreiros-cerralleiros, exercendo Manuel Agulla, Francisco Fernández, Francisco Fernández Agulla (fillo do anterior) e Perfecto García que sustitúe ao seu pai José María. Cara a 1910 aos tres exercentes vai unírselle Benito Fazano, continuando estes catro ferreiros varios anos.



Asociación de Amigos
das Embarcacións
Tradicionais

