

GALIZA: A NAVEGACIÓN TRADICIONAL RETORNA ÁS RÍAS

Sexa polas vantaxes da posición fisterrán de Galiza no Atlántico, ou pola habelencia e adaptación singular dos seus mariñeiros á liberdade e dureza do traballo no mar, o caso é que os 1195 Kms. de beiramar determinaron un bo treito da traxectoria colectiva dos galegos e das galegas ata os nosos días. Unha beiramar que, asemade, sustentou unha ricaz cultura marítima cuxa manifestación sobranceira foi unha moi ampla variedade de embarcacións, hoxe drasticamente diminuída. Para salvalo do esquecemento e popularizar os diversos aspectos do patrimonio marítimo, un feixe de asociacións culturais operantes nas Rías Baixas artellaron a comezos dos anos 90 os Encontros de Embarcacións Tradicionais. Mediado o verán, precisamente, ven de celebrarse a súa IVª edición en Rianxo, fermoso porto da Ría de Arousa.

Desta volta, o Encontro estivo encadrado na Festa das Tradicións mariñeiras, organizada pola Escola-Obradoiro “Xeiteira” de Construcción Naval e Actividades Náutico-Turísticas, así como por outras áreas do Concello da vila mariñeira. E, a pesares dun tempo ruín que non favoreceu en nada a navegación na acollidora abra rianxeira, durante catro intensas xornadas máis de coarenta embarcacións de diverso porte e milleiros de visitantes nos “stands” e nos peiraos, foron bos expoñentes da repercusión popular que este tipo de eventos pode ter hoxe no litoral da Galiza. Mais, antes que nada, compre dicir que a Escola-Obradoiro “Xeiteira”, tivo que enfrontar algo máis que chubascos e refachos de vento na súa teima en botar a andar os IVºs Encontros. O ambiente entre moitas das asociacións que levan protagonizando a recuperación da vela tradicional, non era o máis acaído logo do arrombamento dende hai dous anos da “Federación Galega Pola Cultura Marítima” (FGCM), na que a maioría de aquelas estaba integrada. Como consecuencia, e se deixamos fora a incesante construción de dornas “polveiras” na Ría de Arousa, favorecida pola boa saúde do circuito de regatas propio destes pequenos barcos de influencia nórdica, o ritmo de rehabilitación doutro tipo de embarcacións ralentizouse en relación aos derradeiros tempos da FGCM. Polo tanto, a Escola-Obradoiro debeu suplir nos meses precedentes ao Encontro a falta de coordinación entre as asociacións, animar ás máis reticentes e convencer tanto ao Concello como a certas instancias do Goberno autonómico, de que era preciso continuar o roteiro a prol da revitalización do patrimonio marítimo, iniciado

polo asociacionismo cidadán no Iº Encontro, celebrado hai seis anos no porto arousán de Ribeira. E, dende a nosa perspectiva, o esforzo e o entusiasmo dos alumnos da Escola, contando coa eficaz colaboración por parte do Concello e do numeroso voluntariado nas tarefas de control das múltiples actividades, mereceu a pena.

Punto de encontro

Cunha organización impecable en terra, onde destacaron a diversidade enriquecedora das exposicións e o nivel máis que digno das propostas culturais de baile e música de inspiración mariñeira, os “xeiteiros” foron quen de recobrar un punto de encontro para todos os colectivos que, na Galiza, teñen algo que dicir verbo da cultura marítima e a navegación tradicional nos seus diversos aspectos. O entorno da Praza Castelao, no que estaban situadas as carpas das exposicións, convertíuse nunha encrucillada de intercambios, de convivencia, de renovados contactos entre o disperso asociacionismo, que se estendeu alén das nosas fronteiras. Alí, entidades e colectivos do Norte de Portugal, Asturias, Euskalherria e Bretaña, presentaron as súas propostas e compartiron con nós experiencias e preocupacións. A salientar, o proxecto do Concello basco de Pasaia (Guipuzkoa) de artellar unha Escola-Obradoiro a imaxe e semellanza da rianxeira, e alentar no futuro inmediato un Encontro de embarcacións tradicionais como consecuencia do estreitamento dos vencellos coas entidades e asociacións operativas na Galiza, contando co apoio dos Centros que acollen aos emigrantes galegos (moitos deles mariñeiros) de Pasaia e Trintxerpe. E, sobre todo, a presentación por parte do Concello de Douarnenez da festa marítima prevista para o verán do ano 2000, na que Galiza será invitada especial contando cun “village” propio. Deste xeito, dábase continuidade aos contactos previamente establecidos pola representación galaica nas festas marítimas de Brest e Douarnenez de 1992 e 1996, e consolidados nas estreitas relacións mantidas hoxendía pola Escola-Obradoiro “Xeiteira” co Municipio de Douarnenez e L’Atelier de L’Enfer.

O Encontro rianxeiro foi, e non podería ser doutro xeito, un espello onde ficaron reflectidas as actuais luces e sombras do tecido asociativo que serviu de alicerce para que o interese polo estado e o futuro do patrimonio marítimo, rebordase pequenos círculos intelectuais e recalara modestamente na beiramar galega. O repaso ao número de embarcacións abarloadas ao peirao e ás súas características, revelou poucas sorpresas en relación ao anterior Encontro; todo un síntoma do relativo estancamento a que

facíamos referencia: a grande maioría eran dornas, nas súas diversas variantes (“polveiras”, “tramalleiras” e “xeiteiras”; clasificadas de menor a maior tamaño); un par de gamelas de A Guarda e Coruxo; algúns botes, destacando o “polveiro” de Bueu; a “catraia” da veciña vila portuguesa de Esposende; a “Nova Mariña”, réplica dunha lancha xeiteira de O Pindo e verdadeiro mascarón de proa do movemento de rescate das embarcacións tradicionais na Galiza; dúas bucetas, procedentes de lugares tan distantes como a Ría do Ferrol e a de Pontevedra, etc. Mais tamén houbo novidades; poucas, pero boas: deixando a parte a goleta “Valle Inclán, readaptada con dignidade a partir do casco dun pesqueiro por iniciativa privada, anotamos a espléndida fasquía dun galeón, pequeno barco de cabotaxe rehabilitado na localidade pontevedresa de Poio; a impresionante traíneira de competición restaurada en Bouzas-Vigo, e, naturalmente, a lancha xeiteira propia do porto de Rianxo, deseñada e construída pola Escola-Obradoiro “Xeiteira”, e mollada pola salseira por vez primeira no transcurso da Festa. Con todo, aínda foi máis preocupante que a carestía de tripulacións, se cadra consecuencia da propia febleza actual das asociacións, impedira a singradura da “Nova Mariña” e a participación dalgunha que outra embarcación de mérito, como o robusto racú (barco semellante á traíneira, pero ben adaptado ao motor pola súa maior manga e menores dimensións) reconstruído en Ogrobe hai un par de anos.

De calquera maneira, os “xeiteiros”, que a partir de agora hanse converter nun punto de referencia indispensable nas angueiras a prol da transmisión e socialización da cultura marítima galaica, ensaiaron con éxito unha fórmula que, ao noso entender, asegura o futuro dos Encontros de Embarcacións Tradicionais e proxectos cara un indubidable salto cualitativo e cuantitativo a medio prazo. Esta fórmula non é outra que asegurar o protagonismo dos Concellos, coas súas diversas instancias, e das entidades privadas na organización das devanditas manifestacións, resituando o papel das asociacións (outrora organizadoras dos Encontros, individualmente ou mediante a FGCM) no apoio indispensable tanto no que atingue á navegación tradicional, como en todo o relacionado co necesario mantemento do xorne cultural e convivencial dos Encontros que están por vir.

Fálame de barcos

“Unha embarcación representa comunicación...Non é só un medio de comunicación senón, moitas veces, nalgunha medida, un produto da comunicación...”

(Staffan Mörling, etnógrafo sueco residente en Bueu, Pontevedra)

Apuntabamos na presentación, que os Encontros de Embarcacións naceran co obxectivo de popularizar a cultura marítima, en xeral, e a recuperación da vela tradicional, en particular. E facíamos referencia á extraordinaria variedade de tipos e fasquías das embarcacións tradicionais galegas, das que existían máis de 20 tipoloxías diferentes a comezos do século XX. Sintéticamente, e sen ter en conta as variantes locais, poderíamos reducir este universo a unhas poucas familias: os “trincados” e “trañóns”, de proa e popa curvas e lonxano parentesco con outros barcos propios do Cantábrico e do Golfo de Biscaia; os “galeóns”, de fasquía panzuda e moita manga, como correspondía a súa función de transporte entre Rías; os “botes” e “bucetas”, moi lixeiros, caracterizados por ter quilla e fondo redondo e adoptar mil e unha variedades, entre as que compre salientar as de proa e popa simétricas; as “gamelas”, de orixe antiga e nórdica, con fondo plano e costados de dúas taboas en calime; as “lanchas”, de liña sobria e robusta, cuberta enteiriza con amplos corredores e proa e popa simétrica ; as “dornas”, de quilla pronunciada, construción en calime e con moitas similitudes coas embarcacións viquingas, e as “traíneiras”, introducidas na beiramar galega no devalo do século XIX e similares ás empregadas no Cantábrico.

Toda esta riqueza de formas, tivo que ser posta de manifesto por investigadores chegados de outros mares, como o lusitano Octávio Lixa Filgueiras, o francés François Beaudouin, o catalán Juan Carlos Arbex ou o propio Staffan Mörling, para que por aquí se lles comezara a prestar algunha atención. E, seguindo sempre as investigacións do etnógrafo sueco de Bueu, semellante abundancia de tipos de embarcacións responde á diversidade ambiental das Rías galegas que, á súa vez, conforma numerosas modalidades de vida marítima e identidades locais singulares. As embarcacións, pois, nacen nas comunidades da beiramar logo dunha atenta observación do medio por parte de pescadores e mareantes e segundo axeitadas conclusións incorporadas ás tradicións respectivas.

Pero hai máis: o mar foi de sempre gran comunicador de novidades. E a rótula Noroeste da Península Ibérica (quer dicir, Galiza e o Norte de Portugal), tivo unha grande importancia, hoxe tan só albiscada, como encrucillada das rotas que viñan do Norte e do Mediterráneo. Tanto é así, que François Beaudouin sitúa na costa galaica a mestura de velas latinas mediterráneas e as cadradas propias dos mares boreais; o

resultado: unha vela ao tercio, envergada aínda hoxe nas dornas e lanchas supervivintes que velean nas Rías, e que Beaudoin supón estendida polo litoral atlántico francés logo do século XVIII.

Polo tanto, aqueles tipos de barcos máis característicos da Galiza e os seus derivados locais, son o resultado de múltiples experimentacións e influencias. Eis, as devanceiras nórdicas das dornas, gamelas e lanchas, cuxa aparición nas Rías datan algúns da época sueva (século VI) e outros xusto no cese das incursións normandas e sarracenas (secs.XII-XIII), trocaron de fasquía polo influxo de novidosas técnicas mediterráneas e a contínua adaptación a cometidos cambiantes. E algunhas delas, gamelas e lanchas, concretamente, foron introducidas hai centurias no que hoxe é o Norte de Portugal, polas comunidades piscatorias galegas que se instalaram entre Viana do Castelo e a Foz do Mondego. Daquela, cando no mar aínda non había fronteiras, conformouse unha unidade cultural cuxas pegadas perduran na lembranza das “lanchas volanteiras” de Póvoa de Varzim ou das “catraias” de Esposende, irmáns das “volanteiras” xa desaparecidas de A Guarda, Pobra do Caramiñal e Porto do Son; tamén, na realidade das actuais “masseiras” de Vila Praia de Áncora, perto de Viana do Castelo, xemelgas das persistentes gamelas guardesas.

Voltando á devandita mestizaxe, unha embarcación tan familiar cos “faerings” noruegueses como a dorna, aínda arma hoxe unha vela con certos antecedentes mediterráneos e a súa primixenia popa pechada converteuse, tempos andados, nunha de “estampa” para facilitar o achegamento á beiramar rochosa e batida. Aínda máis; a chamada “lanha xeiteira” ou “lanha de relinga”, tivo, segundo Lixa Filgueiras, como parente distante un navío nórdico de roda curva e taboado disposto en calime. Non obstante, nos derradeiros cento cincuenta anos, os nosos avós navegaron en lanchas de proa recta e construción “a tope”, segundo técnica mediterránea moito máis avanzada.

Os barcos, elementos centrais da cultura marítima popular, son obxectos vulnerables. Por moito que zafasen das marusías, algún día remataban despeizados nunha praia, afundidos ou alimentando fogueiras na noite de San Xoán. A partir dos anos 60, o avance da tecnoloxía pesqueira aparelado ao esgotamento dos caladoiros habituais, así como o cambio socioeconómico nas comunidades ribeirás orixinado polo fenómeno do turismo, determinaron o declive das actividades marítimas tradicionais nas Rías e, de resultas, a perda da vela de traballo que, no Estado español e Portugal, tivo unha vida máis delongada que no resto de Europa debido ao illamento económico e tecnolóxico

dos rexímenes políticos autoritarios, imperantes ata mediados da década dos 70. Daquela, máis de sete mil botes, dornas, lanchas, racús, polveiros, galeóns, etc., foron destruídos no período comprendido entre 1965 e 1975. Só un feixe de pequenas dornas, botes e gamelas, perfectamente adaptadas ao motor foraborda, e algún racú, herdeiro daqueles primeiros barcos de propulsión mecánica dos anos vinte, foron quen de chegar ata hoxe como soportes dunha pesca artesanal, a cada máis marxinal e ameazada de extinción. É por iso que, hoxendía, daquelas máis de 20 tipoloxías existentes ao comezo do século que agora remata, restan a penas a metade. Cando por exemplo, hórreos e muíños hainos por milleiros ao longo da xeografía galega, dos navíos considerados obsoletos para actividades pesqueiras ou de cabotaxe hai poucas décadas, como os trincados das Rías do Norte ou os botes polveiros de Bueu, quedan só algunhas fotografías. Outros, como as bucetas ou os galeóns, retirados estes das súas tarefas de transporte entre Rías hai trinta anos e reconvertidos logo en auxiliares de bateas mexiloeiras, están en perigo de desaparición inmediata.

Ao cabo, foi a conciencia da desfeita o que determinou a creación e a andaina de diversas asociacións cidadáns que, distribuídas maiormente en poboacións mariñeiras das Rías Baixas, emproaron a difícil angueira de conservar, recuperar e socializar o saber e o patrimonio vencellado ao mar dos galegos. Vexamos o seu roteiro.

O asociacionismo en marcha

“...Faise camiño ao andar” (Antonio Machado, poeta)

Cando no devalo da década dos 80 a Asociación Cultural “Dorna” de A Illa, na Ría de Arousa, e algúns particulares de Ribadeo, na fronteira con Asturias, recuperan, respectivamente dornas e botes para a navegación a vela, as fasquías tradicionais en madeira levaban camiño de desaparecer. Pártese, pois, de aproveitar aquelas pequenas embarcacións desbotadas para a pesca ben para o lecer, ben para recobrar as regatas, tan populares nas vilas mariñeiras doutroa.

A recuperación de embarcacións tradicionais como práctica aprezada socialmente chega a Galiza, pois, con moito atraso en relación a outros países europeos. Dende comezos da derradeira década do século, propiciadas por un incipiente proceso asociativo nas Rías Baixas e contando co modesto concurso da Consellería de Pesca do

Goberno autonómico, téñense iniciado as labours de rehabilitación e recuperación de barcos representativos de diversas zonas: amais da masiva reutilización de pequenas dornas polveiras na Ría de Arousa nun amplo e competido circuito de regatas, cabe facer referencia á “Nova Mariña”, a xa referida réplica dunha lancha xeiteira realizada en 1993 na hoxe desaparecida Escola de Carpinteiría de Ribeira de Estribela-Marín; á “Meca”, fermosa dorna “xeiteira” de proa lanzada, robusta popa e grandes dimensións, propia de Ogrobe; a algúns exemplares de racús, buquetas, botes e gamelas de A Guarda e Coruxo, e, por último, ás embarcacións recentemente presentadas na festa rianxeira. En total, arredor de sesenta barcos tradicionais están hoxe navegando a vela polas Rías (deles, perto de 40 dornas), mercede ao labor dunha quincena de asociacións espalladas por toda a beiramar galega.

Esta xeira de conservación e recuperación, vai forzosamente unida a dous fenómenos simultáneos: o artellamento dos Encontros de Embarcacións Tradicionais como elemento senlleiro para popularizar o saber-facer vencellado o mar, e a creación da “Federación Galega Pola Cultura Marítima” (FGCM), que chegou a integrar boa parte do tecido asociativo protagonista deste proceso de concienciación cidadán. Estamos en 1993; a “Confraría da Dorna” do porto arousán de Ribeira ven de amosar que, na Galiza, era perfectamente posible organizar festas marítimas á imaxe e semellanza das que había anos inzaban a beiramar bretona. Como consecuencia do éxito da convocatória, un feixe de asociacións acordan pór en marcha a FGCM e desenvolver unha concepción integral da revitalización do patrimonio marítimo. Logo viñeron os Encontros de Coruxo (1995) e Ogrobe (1997), onde os milleiros de visitantes deixaron ben ás claras tanto a capacidade de convocatoria deste tipo de eventos na beiramar, como as dificultades organizativas que levaban de seu para o asociacionismo cultural, carente de financiamento e infraestrutura. No entanto, a asistencia á festa marítima de Brest 96 dunha numerosa representación da FGCM e da Escola de Carpinteiría de ribeira de Estribela-Marín, que aportaron seis embarcacións, un “stand” e un grupo musical, marcou o teito para un asociacionismo insuficientemente desenvolvido e aínda menos apoiado polos poderes públicos.

Como xa temos apuntado, a FGCM, cuxo entorno nunca superou a ducia de asociacións, deixou de funcionar en 1997. Esgotada polas tarefas de organizacións dos Encontros e lastrada por unha visión do seu cometido limitada ao disfrute da navegación, ficou arrombada polas asociacións ata o día de hoxe. Non obstante, no

tempo en que se mantivo vixente, o seu influxo fíxose notar, posto que coincidiu co período de maior intensidade na recuperación de embarcacións; artellou campañas a prol da carpinteiría de ribeira e da modificación da bárbara normativa legal que obrigaba a destruír vellas unidades pesqueiras de interese cultural; levou adiante unha importante laboura de concienciación mediante exposicións e colaboracións na prensa periódica; alentou diversas publicacións; e estableceu contactos non só entre as Rías do Norte e do Sur, senón tamén con diversas instancias e colectivos de Portugal, Bretaña e outras zonas do Estado español. Por fin, e dentro da súas modestas posibilidades, animou o intercambio de experiencias entre os diversos grupos, federados ou non, e a constitución de novas asociacións.

Coda

Mália o naufraxio da FGCM, as actividades das asociacións, iso sí, reducidas á participación en regatas ou en pequenos encontros de embarcacións tradicionais con motivo de festas patronais, continúan. A reivindicación de que a conservación, uso e disfrute do ricaz patrimonio marítimo herdado das xeracións doutrora, en xeral, e das embarcacións tradicionais, en particular, non está pelexado cos vertixinosos tempos que nos toca vivir, coallou en amplas capas da poboación que reside na beiramar. Polo tanto, e aínda nesta situación de dispersión do asociacionismo, é previsible que nun tempo inmediato a vela tradicional continúe a gañar espazos nas Rías. Tamén, o pulo dese referente que é a Escola Obradoiro “Xeiteira” de Rianxo, axudará a dinamizar as labouras a prol da cultura marítima.

Sen embargo, entendemos que tan só unha análise a fondo do asociacionismo cultural encol do seu papel á hora de encanar as inquedanzas que existen (o acontecido en Rianxo é boa proba delo) respecto das múltiples facianas da conservación e revitalización do patrimonio marítimo, poderá consolidar no seu ámbito unha necesaria visión integral da socialización do saber vencellado ao mar. Por que, se asegurar os Encontros e alentar unha representación digna de Galiza en Douarnenez 2000 é importante, tamén é imprescindible a obriga de transmitir os valores que atesoura a navegación tradicional aos rapaces mediante Escolas de Vela; a conservación do patrimonio marítimo en terra e a realización de inventarios dos diversos elementos que o conforman; a urxente tarefa de recoller a tradición oral que desaparece con cada vello mariñeiro; a defensa da carpinteiría de ribeira e da velaría; a potenciación da

investigación e da divulgación escrita, etc. Tampouco, ao cabo, pódese adiar por máis tempo o imperativo de que as asociacións no seu conxunto, dispoñan de capacidade interlocutora diante da Administración. Se tras esta reflexión, os diversos colectivos chegan a mesmo porto, se cadra a FGCM collerá novos azos.

Agora, as asociacións teñen a palabra e o empuxe. Pola nosa banda, desexamos que o espírito afouto e construtivo de Rianxo alente a todos e a todas.

Dionísio Pereira

Antigo Presidente da FGCM

BIBLIOGRAFÍA

- AAVV: “As embarcacións tradicionais de Galicia”, Unidade didáctica, Museo do Pobo Galego, Santiago, 1994.
- Arbex, J.C.: “Pesqueros españoles”, Ministerio de Agricultura y Pesca, Madrid, 1986.
- Beaudoin, F.: “Bateaux des côtes de France”, Editions des 4 Seigneurs, Grenoble, 1975.
- Lixa Filgueiras, O.: “O Barco Poveiro”, Cámara Municipal de Póvoa de Varzim, 1995.
- Mörling, S.: “As embarcacións tradicionais de Galicia”, Consellería de Pesca, Santiago, 1989.