





# ***FOULAS E RONSEIS***

Primeira Edición: Xuño de 2005  
© Dionísio Pereira.  
© Edicións Positivas s. l.  
Apdo. 699, Santiago de Compostela (Galicia)  
Tlf./Fax: 981553051  
positivas@edicionspositivas.com  
www.edicionspositivas.com

ISBN. 84-87783-85-6  
Dep.Legal C-1576 /2005

# ***FOULAS E RONSEIS***

**(RETRINCOS PARA UN TRATADO DO MAR DOS GALEGOS)**

**Dionísio Pereira**

**POSITIVAS**



## LIMIAR

*Luz mollada chegáballe do mar.*

Álvaro Cunqueiro

Mediada a década dos 50 do século XX, Luís Seoane empeñouse dende aquela fermosa publicación do exilio bonaerense que se denominou *Galicia Emigrante* en deixar sentado que etnografía, artesanía e arte danse a man na nosa beiramar. A cousa debeu soar a herexía en certos ambientes, sabida a cativa consideración social que tiñan e seguen a ter os oficios do mar: “mariñeiro é calquera”, dise a cotío. Porén, se hoxe é admitida a riqueza da cultura material vencellada a praias e peiraos, xa non é tan común apreciar os valores artísticos de seu de moitas das súas formulacións. O propio Seoane puña algúns exemplos, cos secadoiros de congro interpretados como obras de arte contemporánea, ou o espazo interior dos tendedeiros de redes convertido en “bóvedas catedralicias”. Hai máis, naturalmente, ¿ou acaso non tiñan unha estética arcana as case que desaparecidas decoracións de gamelas e dornas, estudadas por Fernando Alonso Romero? Así mesmo, escenas como a disposición radial dos ollomois nas lavaxes, ou aquelas “rodas de pate-las” abaneando na cabeza dos cesteiros polas praias do Morrazo adiante, son, inmortalizadas pola cámara de Xosé Suárez, dunha beleza traballada, sinxela e humilde.

Mais tamén artistas “cultos”, cuxa obra está percorrida polo ventiño mareiro, beberon das tonalidades esquemáticas e funcionais non exentas, ás veces, de transcendencia e

intensidade vital (repárese, sen máis, nos exvotos bidimensionais ou nas tallas anónimas do San Telmo) propias da arte popular mariñeira. Os nomes propios veñen de contado: Urbano Lugrís, Francisco Miguel, Carlos Maside, Manuel Torres, Carlos Sobrino, Máximo Ramos, o propio Seoane... E xa falamos da carga emocional, fondamente respectuosa co mundo dos esforzados do mar, da fotografía de Xosé Suárez.

Igualmente, hai aspectos de arquitecturas civís e instalacións produtivas abastecidas polas salseiras, que teñen puntos de contacto coa creación popular e a súa contorna social e ambiental. ¿Non atopariamos no ecoar do pica-pica dos canteiros o lugar común entre portos comerciais decimonónicos edificadas polo Estado, como o de Carril, e os humildes peiraos de Palmeira, Cabo de Cruz ou Porto do Son, onde todo, ate as bitas, é de pedra e non saben de enxeñeiros nin de arquitectos? ¿E cantos pequenos faros, como os da Arousa, Louro ou Corcubión, non asentan nos cons, ben acaídos coa sobriedade esixida a toda construción popular mariñeira? Sobriedade, funcionalidade e adaptación ao medio propias das moradas dos pescadores, das que tamén semellan ter aprendido os fomentadores cataláns co emprazamento e distribución interior dos almacéns e vivendas anexas.

Esclarecendo estes vencellos nas páxinas de *Galicia Emigrante*, Seoane arelaba pór a primeira pedra dun inmenso *Tratado do Mar dos Galegos*, onde estivesen dende as fazañas dos almirantes medievais, ate a historia miúda de cada un dos retrincos das roupas de faena dos nosos humildes mareantes e pescadores. Tratado que, se cadra, Lugrís simbolizou naquela feitiçeira *Habitación del viejo marinero*, depositada hoxendía no Museo vigués de Quiñones de León.



Aos poucos, un vaise decatando de que aquela acertada denuncia do académico da lingua e descendente de mariñeiros da antiga vila de Fefiñáns, Francisco Fernández Rei, respecto de que na cultura galega “hai moita costa e pouco mar”, vai tendo menor razón de ser, algo que, sen dúbida, halle contentar non pouco ao noso querido amigo. El mesmo está a contribuír cos seus traballos encol das falas dos mariñeiros e os seus vencellos co universo dos nosos creadores literarios, a que a cultura marítima saia da marxinalidade na que estaba recluída. Como o fixeron ou o están a facer Xan Carmona, Fernando González Laxe ou Jesús Giraldez, pescudando os procesos económicos e tecnolóxicos das actividades marítimas contemporáneas dos galegos e das galegas. E ¿qué dicir dos ensaios antropolóxicos de Antonio García Allut, de Francisco Calo (arreatado amante do mar e dos mariñeiros) ou de Fernando Alonso, centrado este no eido inmaterial das crenzas? ¿Ou da recolleita de cantigas populares levada a cabo por Carme Hermita? Compre tamén ter en conta os múltiples creadores literarios que teceron o seu universo entre o fungar das ondas que escachan contra os cons ou morren nas praias; nas páxinas deste libro podemos albiscar algúns deles: Ramón Cabanillas, Avilés de Taramancos, Manoel Antonio, Antón Zapata, Álvaro Cunqueiro... Tampouco son de esquecer nin Staffan Mörling coas “súas” embarcacións tradicionais, nin Elisa Ferreira, debruzada no desenvolvemento marítimo do Medievo, nin Arturo Romaní, esmigallando as lembranzas da súa saga familiar de orixe catalá, nin Bernardo Máiz, perseguidor implacábel de canta información haxa encol do outrora cotiá transporte de ría, nin, ao cabo, José M<sup>a</sup> de Juan, que explora o abandonado territorio da carpintería de ribeira. Aboian por toda parte, asemade,

estudios que podemos chamar “locais” polo seu empra-zamento xeográfico, que non polo seu rigor e altura de miras: Iago Santos Castroviejo e Manuel Nores (Cangas); Espe-ranza Piñeiro e Andrés Gómez (Golfo Ártabro); Xosé Agrelo Hermo e José Luis Hermo (Noia); Fidel Simes (Bueu); Antón Vidal e Xerardo Triñanes (Cabo de Cruz)... E, neste tempo de transversalidade, de vencellos, de cola-boracións, pulos asociativos como o representado pola pe-queña pero clarividente Confraría de Lira, empeñada en dignificar a profesión dos pescadores valorizando os seus saberes, ou a vizosa realidade dos 35 colectivos integrados na Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, re-vitalizadores da vela tradicional por toda a beiramar galai-ca e sustentadores dunha prometedor revista de cultura marítima que resposta ao acaído rótulo de *Ardentía*, son puntos de encontro dos profesionais, estudosos e amantes do mar que, sen pretendelo, tamén están a colaborar nese inconmensurábel *Tratado do Mar dos Galegos* co que so-ñaba Seoane dende unha mesa calquera do perdurábel Ca-fé Tortoni boanerense.

*Foulas e Ronseis* é unha recompilación dunha chea de artigos e algúns ensaios de temática marítima, escritos en-tre 1992 e 2005 como resultado dos vencellos estabeleci-dos nese período de tempo con pescadores e outras xentes de mar. Son, pois, froito máis dunha paixón que da pers-pectiva académica, sen deixar de lado as arelas de veraci-dade e compromiso que de sempre procurei ter. Este “to-tum revolutum”, ten unha certa orde interna, distribuída en tres grandes temáticas, a saber: a historia colectiva, “os tra-ballos e os días” (alguén podería, quizais, falar de algo se-mellante á antropoloxía) e o patrimonio marítimo. Nelas, nin artigos nin ensaios conservan intacta a súa primitiva

fasquía, remozados polo convencemento baroxiano e libertario de que cada quen fai o que lle peta co que escribe, sempre que respecte ás súas fontes de información. Deste xeito, e seguindo unha malla de fíos condutores que atesoura os seus encontros e desencontros, quen apeteza poderá navegar seguindo os pasos do poeta Manoel Antonio nos derradeiros veleiros de altura, coñecer as loitas societarias no mar, atender o devalar da carpintería de ribeira, axexar o complexo universo do reparto nas embarcacións pesqueiras, decatarse da dureza da condición mariñeira ou participar dos soños de quen hoxe procura divulgar e revitalizar a cultura marítima. Son, como puntualiza o título do libro, retrincos para o amentado e por sempre inacabado *Tratado* que, de seguro, Seoane desexaría iluminado pola cunqueiriana luz mollada do mar.

Que, na viaxe, os ventos vos sexan portantes.

Vilar, primavera de 2005.



## O MAR TAMÉN TEN HISTORIA





## O MAR DOS GALEGOS NO TEMPO DE MANOEL ANTONIO\*

*Esta vila nosa era unha vila vella, como un museo de mariñeiros vellos que emprentasen nas pedras vilegas a súa emotividade. Até os mozos, case todos navegantes de lonxans cabotaxes ou inouvidos derroteiros transmariños, semellaban deixar alá nos seus aboiantes albois carboeiros, toda aparencia cosmopolita cando voltaban, coma si non quixeran profanar o antergo prestixo da vila solarenga.*

Manoel Antonio

Rianxo era, asemade, unha vila deixada da man dos gobernos, cousa por outra banda compartida coa maioría das localidades da nosa beiramar. A comezos dos anos vinte do século que agora agoniza, carecía de traída de augas, o telégrafo non funcionaba, a luz eléctrica chegou en 1925 da man do médico compostelán Angel Baltar (Carré Aldao, E.; 1934), 36 anos despois que Pontevedra experimentara a emoción do arco voltaico, e o porto da Ribeira, único que permitía o desembarque no devalo da marea, fíxose a cargo do Concello e da prestación voluntaria de labregos e mariñeiros. Na fasquía asistencial as carencias non eran menores, habida conta do analfabetismo de máis de metade da poboación e un servizo médico pouco menos que

\* Unha primeira versión deste ensaio pódese atopar en “Manuel Antonio. Embarcados nun cantar”, Especial A Nosa Cultura 16, *A Nosa Terra*, Vigo, 1996.

inexistente, posto en evidencia na epidemia de gripe posterior á Grande Guerra, cando adoito morrían na vila tres ou catro persoas por día e Castelao, alarmado, decidiu vir de Pontevedra a pasar consulta de balde. Rianxo tiña, iso si, carabineiros.

No eido produtivo, abofé que a industria era testemuñal, a penas a vella fábrica de conservas e salgazón de Goday, algún serradoiro e diversas carpinterías de ribeira de moita sona polo “saber-facer” na construción de lanchas, botes e galeóns. Polo tanto, a centos de homes que non atopaban acomodo na pesca de baixura, no pequeno cabotaxe de ría ou nos oficios do campo, non lles quedaba máis saída que enrolarse noutras flotas e arribar a outros portos. Manoel Antonio foi un deles e na súa compañía emproamos as vagas da lembranza do universo marítimo daquel tempo<sup>1</sup>.

1 - A devandita descrición é debedora das informacións subministradas polos xornais *Galicia Nueva* do 6/11/1918 e *Galicia* do 31/8/1924.



## A navegación

*Pero cando eu navegue  
n-un veleiro  
c'as velas afroxadas  
noiturno e arcaico  
hei de cazar estrelas misteriosas  
pra dar-ll'as a Xuan"*

*O Gaitero, Manoel Antonio*

Na tardiña de verán de 1994 en que o “María Assumpta”, derradeiro bergantín goleta de cabotaxe en uso, arribou a Vilagarcía, viña desandando o ronsel das súas raíces<sup>2</sup>. Construído en 1858 na vila barcelonesa de Badalona, o veleiro pertenceu entre 1878 e 1917 a diversos armadores galegos<sup>3</sup>. E, polo que sabemos, debeu ser un dos últimos barcos a vela que fixo dende portos galegos a carreira do Caribe, levando conservas e sal e voltando con madeira. Cando atravesou por vez primeira as augas da Arousa, os veleiros armados para singraduras transoceánicas polos fabricantes de Muros e A Pobra remataban unha delongada andadura e, como no poema de Manoel Antonio, acenaban *no vento as súas velas / como ese pano das despedidas* (Romaní, A.; 1991). Así mesmo xa eran historia os derroteiros das corvetas e bergantíns de Carril, que transportaron emigrantes en condicións infames e mercadorías ás Américas, encheron as adegas de liño no Báltico, e competiron coas goletas británicas

2 - O 31 de maio de 1995, en plena redacción do ensaio, recibimos a noticia do afundimento do “María Assumpta” en augas de Cornwall (Inglaterra), co triste resultado dun tripulante morto e dous desaparecidos.

3 - *Le Chasse Marée*, Douarnenez, nº 81, Xuño 1994.

no carrexo de gando cara os peiraos ingleses. Nestes mestres coincidiron a mediados do século XIX coas súas irmás das matrículas de Ferrol, Coruña e Ribadeo (Abuín, M.; 1993 / *Voz de Galicia* 19/8/89/Allegue, G.; 1992/López Ta-boada, X.A.; 1993). Posteriormente, no derradeiro terzo daquela centuria, os anticuados veleiros galegos foron substituídos por vapores ingleses, franceses e alemáns no trasfego de emigrantes. E os armadores de Coruña, Vigo e Carril, pouco dados á unión e sen fontes de acumulación de capital precisas para competir coas modernas técnicas de navegación, abandonaron o negocio ou ben convertéronse en consignatarios das casas estranxeiras (Carmona, J.; 1983).

A comezos do século XX, os navíos de gran porte, quer dicir bergantíns, pailebotes, corvetas e fragatas de entre 200 e 1000 toneladas de desprazamento, cargaban en Vilagarcía e Carril rollas de piñeiro para as minas de Asturias e o País de Gales, xunto con lastros e barro para as rotas do Cantábrico e o Mediterráneo. De volta procuraban fretes de sal e froita en Levante, carbón en Gales e Asturias e ferro e cemento no País Vasco. Asemade, embarcacións máis lixeiras como os pataches, balandros, cachemaríns e galeóns atendían un trasfego intenso co porto de Vigo, bo cliente das conservas e salgazóns producidas nas fábricas da ría e, ao tempo, distribuidor de produtos alimenticios (fariña, aceite, sucre...), e coas vilas mariñeiras do Norte como Noia, Camariñas e Corcubión, fornecedoras de madeira e receptoras de tellas, ladrillos e barro procedentes das telleiras arousáns. Estas, xunto coas fábricas de salga, conserva e os serradoiros, aprovisionábanse por medio dun enxame de pequenos galeóns, compañeiros inseparábeis do acontecer social arousán nas súas diversas tonalidades. Nas parroquias rianxeiras de beiramar, os patróns e

mariñeiros dunha trintena deles, infatigábeis carrexadores de piñeiros do interior e o estaño das minas de Lousame dende o Porto dos Carros, a praia de Tanxil ou a Enseada do Rial ate as fábricas carrileñas e os vapores das liñas británicas, constituíron en 1915 a primeira asociación de defensa dos lancheiros da ría, a “Unión Pinera”, baixo a supervisión daquel irrepetíbel axitador sociocultural que foi José Arcos Moldes.

O “María Assumpta”, coñeceu todo este universo inzado de panos e mastros e, ate abandonar os nosos mares, levou madeira dos serradoiros do Baixo Miño, propiedade do seu armador Constantino Candeira, aos portos de Levante e deles trouxo o sal preciso para a salgazón. Nunha colaboración no *Faro de Vigo* correspondente ao 23 de Outubro de 1927, o periodista e mariño mercante Julio Carballo Romero lembraba con admiración as súas entradas en Camposancos, río Miño arriba, sen remolque, conducido pola man experta do capitán Lustres, de rancia familia de nautas orixinaria de Santa Uxía de Ribeira.

Nos derroteiros mediterráneos, o “María Assumpta” de seguro albiscou máis dunha vez un pailebote de 300 Tns. de desprazamento ao mando de Augusto Lustres Rivas, fillo do anterior, e que respondía ao nome do seu común armador. No “Constantino Candeira”, habitual nas travesías entre Camposancos e os portos de Gandía, Santa Pola, Cádiz ou Sanlúcar e tamén na liña do Cantábrico, exerceu de piloto agregado Manoel Antonio durante os anos 1926 e 1927. E por ese tempo, o armador Candeira xa era o derradeiro en empregar os seus barcos para transportar as madeiras tropicais do Caribe, coas que despois traficaba. O remate da Iª Guerra Mundial dera ao traste coa carestía de fretes orixinada durante o conflito e a conseguinte euforia

construtora de veleiros, que viñan suplir os numerosos mercantes vendidos aos países contendentes. A posterior competencia dos vapores europeos, nun contexto de crise económica, retirou inmediata e definitivamente da circulación a fachendosos bergantíns de máis de mil toneladas destinados ás travesías transoceánicas, como aquel bautizado prosaicamente “Astilleros de Arosa”, o maior construído nunca en Vilagarcía e que levaba como mascarón un Neptuno saído das mans de todo un Mariano Benlliure<sup>4</sup>. E afundiou a empresas como a “Marítima Suárez”, constituída en Vigo no ano 1919 con cinco millóns de pesetas de capital, e que presumía contar co maior veleiro do litoral español, a corveta con casco de aceiro e 3.700 toneladas de desprazamento denominada “Suárez nº 2”, que nun principio ía a cubrir a liña Vigo-Montevideo<sup>5</sup>. Así mesmo, a suspensión da exportación de pontóns de piñeiro para as minas do País de Gales, decretada polo Goberno en 1920, obrigou a varios armadores vilagarcíans a abandonar a liña cos portos de Cardiff e Newcastle que cubrían cos seus vapores (González Probados, M. e Pereira, D.; 1995).

En resumo, no tempo en que Manoel Antonio fixo os seus primeiros días de mar no “Constantino Candeira”, a penas se podía falar de navieiras galegas. A maioría eran pequenas empresas familiares dedicadas ao cabotaxe en Noia, Muros, Camariñas, Cedeira, San Cibrao, etc., a bordo de arcaicos trincados, escangallados pataches, cuxa humildade foi maxistralmente descrita por Pereda en *Sotileza*, ou nos pequenos vapores que cubrían singraduras entre rías. Se acaso compre falar da vila de Corme, famosa polos seus patróns, e que contaba na segunda década do

4 - *Galicia Nueva*, Vilagarcía, 16/9/20.

5 - *Vida Gallega*, Vigo, Agosto 1919.

século con preto de 50 bricbarcas, corvetas, cachemaríns, bergantíns e pailebotes, comprendidos entre 70 e 500 Tns. (Mörling, S.; 1989). Fora do común eran, a parte do propio Candeira que posuía catro veleiros e participaba na explotación dalgún vapor, o opulento navieiro de Vilagarcía, Wenceslao González Garra, propietario dun mercante de 8.000 TRB co que subministraba carbón de Cardiff a portos da India e Australia<sup>6</sup>; o potentado coruñés Dionísio Tejero, armador de catro vapores empregados no comercio con Francia e Portugal, e a “Naviera Viñas Aranda y Cía” vencellada á casa de banca viguesa de igual denominación (González Probados, M.; 1988).

Manoel Antonio viviu, pois, o tránsito inexorábel da vela de traballo á propulsión mecánica, nun contexto de extremada debilidade das empresas navieiras do noso país. Substitución acelerada cando, dende comezos de século, os famosos “Montes” e “Cabos” das compañías Ibarra, Sota Aznar, Transmediterránea, etc., enlazaron as liñas do Norte (Bilbao) e do Mediterráneo (Barcelona) cos portos de Vigo, Marín, Vilagarcía e Coruña, deixando progresivamente marxidados os veleiros no pequeno cabotaxe e no transporte de ría. Aínda así, no ano 1924 a metade dos barcos que recalaron en Vilagarcía navegaban coa forza do vento (Abuín, M.; 1993), en tanto que en Vigo superaron o 40%.

O servizo de ría tiña daquela unha grande importancia na Galiza, polo enguedellado da xeografía do litoral e as dificultades que presentaba o transporte por estrada. Na Arousa, xa dende finais do século pasado, lanchas a vela, galeóns e motoras atenderon o tránsito de pasaxeiros entre Ribeira, A Póvoa, Rianxo, Vilagarcía e Cesures, dun lado,

e Cambados, A Toxa e O Grove, doutro. E o “María Asumpta” aínda tivo tempo para coincidir con todo un antigo iate do emperador austrohúngaro Francisco José, comprado no ano 1917 por uns armadores do Caramiñal para os devanditos mesteres. Tamén entre Muros e Noia, Muxía e Camariñas, Coruña e Ferrol, Mugar dos e Ferrol, Ribadeo e Castropol, etc., existían lanchas ou motoras de servizo tanto de pasaxeiros como de mercadorías. Pero, sen dúbida, destacaba o volume de pasaxe atendido na Ría de Vigo pola empresa “Vapores de Pasaje y Turismo S.A.”, constituída en 1928 e que un ano máis tarde transportou nos seus catro vapores máis de catrocentos mil viaxeiros entre Vigo, Cangas, Moaña, San Adrián e Domaio<sup>7</sup>.

O que estaba claro era que, con semellante panorama, calquera mozo da beiramar que fose para piloto da Mariña Mercante, debía facer os 200 días de mar en navegación de altura como agregado en vapores de compañías foráneas. Manoel Antonio tentouno a través dos Riestra, consignatarios da “Trasatlántica” en Vigo e da Casa Ibarra en Marín, pero a súa correspondencia (García Sabell, D.; 1979) deixa translucir as poucas oportunidades que existían nos “cacharros que por eiquí se estilan”, en referencia ás antigallas de bandeira española. Ao cabo, entre o inverno de 1928 e a primavera de 1929, logrou embarcar no buque insignia do “Lloyd Real Holandés”, o paquebote “Gelria”, onde en tres ocasións desandou o ronsel da singradura entre Amsterdam e Bos Aires con escalas na Coruña e Vigo. No ano devandito, o “Gelria” era un dos 468 transatlánticos alemáns, ingleses, franceses, holandeses e españois (así, por esta orde)

7 - “Cámara de Comercio Industria y Navegación”, Vigo, Memoria Comercial, Ano 1929. Pódese consultar unha completísima descrición do transporte de viaxeiros nas rías galegas en Máiz, B.; 2001.

que recibiron aos case 46.000 pasaxeiros que tiveron que pasar polo vello edificio da Estación de Viaxeiros do peirao vigués de A Laxe, como antesala daqueles sinistros galpóns dos servizos de emigración nos portos americanos<sup>8</sup>. Por ese tempo, a quincena larga de navieiras estranxeiras dedicadas a explotar o lucrativo negocio da emigración, acreditaban á cidade olívica como o primeiro porto de embarque de viaxeiros, superando dende 1907 ao da Coruña. Das compañías españolas, subsistía tan só a “Trasatlántica”, despois da desaparición da “Naviera Pinillos” en 1924 e do fracaso da liña coa Habana ensaiada no mesmo ano pola Compañía Marítima Peninsular, radicada en Vigo<sup>9</sup>. A pesar diso, e para evitar problemas cos emigrantes, aqueles colosos de trece mil toneladas que tardaban entre quince e vinte días en chegar á desembocadura do Río da Prata, admitían mil cincocentos usuarios e requirían máis de trescentos tripulantes, adoitaban contratar persoal nos portos españois para cubrir os postos que tivesen relación co pasaxe, quer dicir camareros, cocineiros, sanitarios e tamén, pola dureza do seu cometido, fogueiros.

No interior dos transatlánticos, zonas reservadas mantiñan afastados a caoba e o marfil dos comedores estilo Imperio destinados aos viaxeiros acomodados, das mesas corridas na cuberta onde, sempre que se podía, comía a “clase emigrante”. E aínda que as condicións de alimentación e habitabilidade melloraron moito despois da Grande Guerra, nos anos vinte a maioría aínda carecía de camarote e adoitaba levar a súa porción complementaria de embutido, “por se a fame...”. Tampouco os interesados ditirambos da prensa comprada polos anuncios das navieiras (todo un capitán do “Gotland”, da

8 - Id. Nota anterior.

9 - *Galicia*, Vigo, 1/4 e 29/6, 1924.

“Red Star Line”, bautizado como “pai dos nenos”, polos seus constantes e solícitos coidados para cos mesmos...), agachaban por completo a pouco apetecíbel sorte dos tripulantes. Os fogueiros, marcados moitas veces pola tuberculose contraída despois dun traballo esgotador onde se respiraba o polvillo desprendido polo carbón consumido nas caldeiras, pasaban un inferno ao chegar o Ecuador. Os sanitarios, como aquel mozo rianxeiro devoto de Castela que coñeceu o periodista Manuel Lustres Rivas no paquebote “Weser” da “Lloyd Norte Alemán”, sempre de proa a popa, resolvendo mil e unha continxencias propias das travesías<sup>10</sup>. Cando non tiñan que botar unha man aos cocíneiros e camareiros que, dito sexa de paso, só traballaban unha media de seis meses por ano, con horarios de 16 a 18 horas, insuficientes para atender os cen viaxeiros que lles tocaban por barba, limpar corredores e compartimentos e, a maiores, exercer de marmítóns. Todo iso por salarios comprendidos entre 6 e 10 pesetas, que non retribuían os extras á maneira de xogos e diversións que, ás veces, lles tocaba facer nos salóns para distracción dos aburridos pasaxeiros de primeira clase<sup>11</sup>.

A loita contra das precarias condicións de traballo dos tripulantes, alentou ás primeiras sociedades de camareiros, cocíneiros e enfermeiros marítimos constituídas nos portos de Vigo e A Coruña. Pero fora do seu labor sindical, “La Cosmopolita”, que así se chamaba a organización coruñesa creada en 1905, sempre foi un colectivo peculiar dentro do anarcosindicalismo herculino, posto que o carácter itinerante dos seus socios facilitaba o labor de enlace entre a militancia obreira de ambas bandas do Atlántico. Cousa de grande importancia cando a persecución das autoridades

10 - *Galicia*, 17/2/24.

11 - *Solidaridad Obrera*, A Coruña, 6/6/31.



axexaba por acá ou por acolá. Tamén en Vigo os ácratas mantiñan, malia o dominio societario da UGT no gremio, unha eficaz rede entre os traballadores dos transatlánticos capaz de enviar ás repúblicas americanas a calquera que estivera en apuros. Nada menos que Ricardo Mella axudou en 1897 a embarcar clandestinamente para Arxentina ao teórico do sindicalismo, José Prat (Vieites Torrado, D.; 1993). E 29 anos despois, outro destacado cenetista catalán, Pere Foix, repetiu a experiencia, esta vez co porto da Habana como destino e con José Villaverde e Paco Díez como garantes do éxito dunha arriscada viaxe no camarote dun mariñeiro santanderino do vapor alemán “Toledo”, da “Hamburg Amerika Linie”<sup>12</sup>.

Tamén entre os foranos, aqueles que desenvolvían o seu traballo en casas estranxeiras que nunca tocaban a Península, temos noticia de actividades rebeldes. Na costa Leste americana moitas das embarcacións con base en New York, Baltimore, Philadelphia e Boston, tiñan fogoneiros e paleiros galegos, algúns, se cadra, coa fonda dignidade do protagonista de *Tres Fornos*, fermoso conto de Dieste. Pois ben, tres deles, Juan Martínez de la Graña, Jaime Vidal e Secundino Brage, foron os adais da combativa “Unión de Fogoneros, Cabos y Engrasadores del Distrito del Atlántico” que, a partir de 1910, recuperou a loita sindical nos mariños mercantes da cada día máis importante flota estadounidense. Ademais, o primeiro, que asinaba Xan da Graña, estivo naquel mesmo ano entre os fundadores do periódico libertario *Cultura Proletaria*, que se editou en New York durante case medio século<sup>13</sup>.

12 - *La Rambla*, Barcelona, 8/5/38.

13 - Pantín, G. “Bosquejo histórico del proletariado español en Norteamérica” en *Solidaridad Obrera*, A Coruña, N<sup>os</sup>, 1, 3, 5, 9; 15/11/1930 a 7/2/1931.

## O lecer

*Devolven os fogueteiros  
as derradeiras estrelas murchas...*

*No remate da festa, Manoel Antonio*

Na Arousa como no resto do litoral, o traballador do mar permítese un breve descanso despois dunha navegación delongada, ou cando o temporal estoupa. Pero tamén están os días do patrón ou, mellor, da patroa. Daquela, entre o desbarate de lucerío e o balbordo devoto dos foguetes, as remendadas velas de traballo convertíanse en protagonistas de combates navais, procesións e regatas dende Ribadeo ate A Guarda.

Que dúbida cabe de que, fora do San Lourenzo festexado na vila cántabra de Foz, a festividade da Virxe do Carme recolle as principais procesións marítimas do noso litoral. E se non hai grandes diferenzas entre as características das diversas comitivas, tampouco semella que os rituais teñan mudado en exceso dende comezos do século XX. Facendo unha retrospectiva de máis de 80 anos, a prensa local de Corcubión<sup>14</sup> informaba dos detalles da celebración, que comezaba cunha Misa en lembranza dos mariñeiros desaparecidos no mar. Despois viña o traxecto marítimo, no que a imaxe da Virxe e as autoridades ían a remolque dun vapor, amoreados nunha gabarra de servizo da “Compañía General de Carbones” engalanada con motivos vexetais; detrás, nun rebumbio de foguetes e apupos, lanchas xeiteiras de Fisterra, Ézaro e O Pindo, pataches, balandros e ate algún vapor de cabotaxe, ateigados de xente que

14 - *Nerio* (Corcubión), 1 de agosto de 1920.

entoaba alalás na honra da patroa. Á noite, para rematar, verbena, fogos e “asalto” no Casino.

Pode que Manoel Antonio escoitase algunha vez no peirao rianxeiro de Setefogas, as inflamadas despedidas do omnipresente Arcos a lanchas e tripulacións que saían para competir nas regatas das festas de Carril ou de Vilagarcía. Ou quizais embarcou nalgún daqueles galeóns “mineiros” de Taragoña, Leiro ou Isorna, teimudos contrincantes dos seus irmáns de Vilanova, Vilagarcía ou A Illa. Pero, de seguro, asistiu no mar de Rianxo os asañados desquites entre as xeiteiras da vila e as de Vilaxoán nas regatas das festas da Virxe de Guadalupe, as derradeiras da temporada na Ría. O caso é que na Arousa había tradición nestas lideiras moito antes de que, a fins do século XIX, a ociosa colonia de veraneantes composteláns alentase a extensión das atraccións festivas ás abras de Carril e Vilagarcía. E de que a alta sociedade arousa considerase de bo gusto as ruidosas competicións dos mariñeiros ingleses nos botes de servizo dos cruceiros e acoirazados da “Royal Navy” ancorada na “Arosa Bay”.

En realidade, os desafíos entre si dos xeiteiros e das lanchas de xávega enviadas á venda da sardiña, viñan de lonxe, moito antes da chegada das traíñeiras co novo século. E os mariñeiros cambadeses incorporáronos ás festas da Pastora, cando o Concello aínda non pintaba nada na súa organización. Así mesmo, as carreiras dos galeóns contra do devalo da marea que puña en seco os baixos do Bao, son tan vellas como o comercio do barro na ría. E os premios destas competicións espontáneas, amais do prestixio dos respectivos barcos e patróns, non eran outros que unha descarga rápida e uns mellores prezos para os máis velozes.

Pero, volvendo ao rego, cando a burguesía de Carril e Vilagarcía descubriu que o mar era algo máis que un soporte

para os seus negocios, acertou integrar nos festexos organizados polas súas sociedades de recreo desafíos espontáneos e competencias inmemoriais entre mariñeiros de diversos portos. Emprazadas, dende logo, a carón da variedade de xogos e dos arabescos de blandros e “snipes” da clase 6.50, recién importada de Franza polos “sportman”. Así, o número do periódico compostelán *Gaceta de Galicia* correspondente ao 2 de Agosto de 1882 describía, falando das festas carrileñas de San Fidel, a sorpresa dos veraneantes de terra dentro diante do espectacular enfrontamento entre dous botes, un de Cortegada e outro de Carril, tripulados por mulleres. As devanditas festas incluían tamén singular combate naval entre un castelo de luces e dúas fragatas, cucaña argallada dende un galeón, e serenata marítima nunha “preciosa” e ben iluminada embarcación, que avanzaría polo mar abaixo entre fachóns e barricadas de alcatrán...

Dende comezos de século, o armadanzas destas actividades en Vilagarcía foi o Real Club de Regatas, onde baixo a apropiada divisa de “nobleza obriga” figuraba o máis escollido do abano social arousá. Polos anos vinte, as regatas do San Roque gozaban de merecida sona, seguidas apaixonadamente por milleiros de veciños e forasteiros que atei-gaban o maltratado peirao de ferro, moreas de embarcacións e toda a beiramar. Nelas, nun exercicio consciente de interclasismo, participaban patróns e mariñeiros de galeóns, lanchas do xeito, buquetas e trañeiras chegados mesmo doutras rías, xunto coas iolas, “snipes” e iates de recreo dos socios do Real Club de Regatas, do “Nuevo Club”, do Real Club Náutico de Vigo, o “Sporting Club” coruñés... E por un día, comerciantes e notarios, condes e navieiros, marqueses e altos funcionarios de ministerios e deputacións, se permitían xenerosas consideracións encol da beleza das

humildes embarcacións de labor e da presenza do arte no ingrato labor dos traballadores do mar: “¡Airosos y fuertes galeones, que parecen caminar hasta en contra del viento!”, exclamaba o Conde de Santibáñez del Río no xornal *Galicia* do 31 de agosto de 1923, referíndose ao medio de transporte máis modesto de cantos navegaban pola Ría. Xuntos pero non revoltos; os premios dos “sportman” eran copas doadas por S.M o Rei ou a Condesa de Creixell, mentres que as embarcacións de traballo recibían cantidades en metálico que, certamente, estarían fora de lugar entre fortunas tan sinaladas. Ao cabo, a cousa remataba nun baile de etiqueta exclusivo para socios no edificio de catro plantas do Real Club de Regatas sito na Mariña onde, “foxtrot” vai e copa de champaña “Invicto” ven, os “clubman” podían admirar a moda de última hora, as medias transparentes, nas “pollitas bien” de Vilagarcía.

A afección dos arousáns polos deportes náuticos, levoalles a ser seguros concorrentes nas competicións organizadas de maneira semellante en Marín e Baiona onde, a comezos dos anos vinte, o galeón “Herminia” do conserveiro Manuel Goday de A Illa, e o balandro “Volvoreta” do alcalde e consignatario vilagarcían Pío Carrasco, foron habituais á hora do reparto dos trofeos. Contrariamente, tal e como sinalaba a revista *Vida Gallega*, o Real Club Náutico de Vigo tivo dificultades abondo para levar adiante as súas actividades. E, a pesar da presenza de apelidos tan rechamantes como Curbera, Elduayen ou Durán entre os 96 socios, debeu pechar as portas en abril de 1909 pola falta de ambiente na “boa sociedade” olívica que, sen embargo, non atopaba excesiva a cota de cinco pesos por mes, equivalentes daquela a oito días de traballo dun peón. Quince anos despois, o xornal *Galicia* no seu editorial do

4 de setembro de 1924, salientaba que os únicos vigueses interesados no mar eran os pescadores, e criticaba o feito de que a cidade tan sequera tivese unha praia de baños cómoda e limpa. Non aconteceu o mesmo na capital das Rías do Norte, que gozou ben cedo das regatas de traíneiras organizadas pola “Liga de Amigos de La Coruña” co gallo das festas do ano 1904 (Aguirre, R; 1994). Posteriormente, coñecidas sociedades da burguesía coruñesa, como o Casino e o “Sporting Club”, tomaron para si a responsabilidade da súa celebración anual. Non obstante, a partir da Iª Guerra Mundial, foise desenvolvendo unha forte rivalidade entre as traíñas armadas por diversas asociacións populares das barriadas de Santa Lucía, A Torre, a Cidade Vella, etc., de sorte que, ate a Guerra Civil, o deporte do remo foi un dos máis apreciados pola poboación e indispensábel nas festas de verán.

Pero a consideración do mar como obxecto de lecer por parte das clases acomodadas do litoral, levaba de seu algo máis que a presenza cotiá dos veleiros deportivos nas abras de moitas vilas e cidades costeiras. Por estas épocas, circunspectos prebostes pouco dados aos espaventos deportivos, disimulaban o fastío estival con animadas xiras polas rías. Na Arousa, onde a instalación dos primeiros baños na Illa de A Toxa en 1842 trouxo consigo un progresivo fluxo de veraneantes e turistas ocasionais, procedentes de diversos puntos do Estado, Gran Bretaña, Alemaña e Sudamérica, a demanda de embarcacións para roteiros turísticos possibilitou que, por estes anos, a dirección do Gran Hotel adquirise en Vigo dúas baleeiras de servizo dun barco ruso para solaz dos seus clientes. E que durante o verán se alugase para os sobreditos mesteres o “Opal”, pequeno vapor encargado do abastecemento dos faros. Na súa cuberta,

segundo informaba a comezos do mes de setembro de 1915 o xornal *Galicia Nueva*, un selecto auditorio composto por alcaldes, deputados, presidentes de casino, xuriscultos, médicos, secretarios de concello e curas, tivo ocasión de escoitar a Valle Inclán dando unha florida conferencia sobre xeografía universal, como limiar de gozosa e posterior visita a Sálvora, A Pobra do Caramiñal e Cambados. Unha fauna que, segundo aceda escrita do ensaísta cerdedense Otero Espasandín, comezaba a perturbar as praias virxes da ría: “los pantalones blancos que por ellas merodean los veranos, son barrunto indudable de que la vida teatral de las urbes centrales se acerca con sus muñecos de comedieta ;se avecina el carro de la farándula!...”<sup>15</sup>.

15 - *Galicia*, 29/8/1924.

## A pesca

*Largou a Ría cotián o seu relanzo  
pra enmallar ao serán  
o lance sumiso de dornas e gavotas"*

*Viladomar, Manoel Antonio*

A fermosa estampa da saída en fila das lanchas do xeito á tardiña, era unha das imaxes rianxeiras máis características alá polos anos vinte. Tripuladas polo patrón-armador e catro ou cinco mariñeiros que adoitaban ser da familia, traballaban no verán na boca da Ría, mentres que nos meses de outono e primavera tiñan que aventurarse polo litoral ate Vigo e Fisterra, con caladas de entre quince días e un mes, na procura da sardiña volandeira. En inverno, as poucas xornadas que o mar deixaba faenar, andaban o arrastre co bou de vara ou transportaban argazo para abono das terras (Mörling, S.; 1989). E a beleza da súa navegación non agachaba os panos remendados das velas e a roupa de augas a retrincos dos compañeiros, como espello da ingrata condición dos pescadores. Se as pezas do xeito afundían de tanto peixe mallado, había risco de peregrinar de almacén en almacén para malvender a prezos ridículos, que non compensaban o esforzo esgotador de portar aparellos e desmallar milleiros de sardiñas. E os fieiros, nos intres de maior abundancia, mesmo se capturaban con petardos no esteiro de Taragoña e botábanse logo como abono nas terras... Cando faltaba a sardiña, cousa moi frecuente entre 1910 e 1926, non quedaba outro remedio que empuñar o raño da ameixa ou do berberecho, moluscos moi apreciados no mercado madrileño dende 1918, a sabendas de que “tirar



do cambón” enriba das pequenas dornas compradas en Carreira, a penas escorrentaba a fame e a ganancia aproveitaba máis que nada ao exportador. Ademais, nesta angueira coincidían cunha morea de xente chegada das aldeas do interior, na procura dalgún ingreso extra, e cos tripulantes dos galeóns parados pola caída da exportación de rolla de piñeiro a que nos temos referido. E o abuso desta actividade complementaria, sen respectar vedas, puña en perigo a continuidade das especies, tal e como acontecera coa ostra no século pasado e co cangrexo poucos anos antes<sup>16</sup>.

Así pois, Rianxo era, cos máis de 700 tripulantes das lanchas, “burriños” e dornas, unha vila que vivía fundamentalmente do mar. Cousa da que un forasteiro se decataba nun chiscar de ollos polo hábito, prohibido nun bando da alcaldía ditado en 1915, de secar os aparellos pendurándoos nas fachadas das casas. Pero a humildade das embarcacións, onde a propulsión mecánica aínda era todo unha novidade, xunto co emprego das técnicas tradicionais e a cativa diferenciación entre patrón-armador e tripulante, denotaban os inequívocos trazos dunha pesca artesanal incapaz de proporcionar traballo a boa parte da mocidade. Ou de asegurar algo máis que unha mantenza a base de balotes de fariña con caldo remexido, naquelas invernías de cen días seguidos de choiva.

Neste universo non había sitio, está claro, para un mozo estudado e necesitado das prácticas de mar para ter título de piloto. Á altura de 1926, Manoel Antonio, pois, procurou como tantos outros traballo en Vigo. Alí, no segundo porto pesqueiro de Europa detrás de Boulogne-Sur-Mer, 9.500 mariñeiros equipaban 440 vapores e 120 motoras a

16 - *A Nosa Terra*, 18/8/1934.

gas oil, e outros 3.500 un novelo de embarcacións a remo e vela, nun remuíño de actividade ben diferente do ritmo vagaroso da vida do Rianxo natal (Bernárdez, A.; 1934/ Pereira, D.; 1992). A cidade da Oliveira era, daquela, o escenario dun impresionante crecemento da industria conserveira dende finais do século XIX, que ía acompañado pola eclosión da demanda de peixe en fresco nas localidades do interior, facilitada polo apoxeo da urbanización e o desenvolvemento das comunicacións terrestres. E ambos procesos posibilitaron, a partir da primeira década da presente centuria, unha concepción industrial das actividades pesqueiras e a creación dun sector auxiliar (construción naval, metalurxia aplicada, estampación, serradoiros...) dinámico e diversificado (Giráldez, J.; 1989).

A sardiña seguía a ser a base onde se edificaba o Vigo cosmopolita. Pero se a comezos de século as magníficas expectativas da conserva empurraran, non sen provocar un longo conflito, á maioría dos pescadores a trocar os seus aparellos do xeito polos eficaces cercos xaretas e as traíñeiras (Brey, G.; 1990), de 1910 en diante a desaparición intermitente do peixe nas rías deu coas discutidas "traíñas" no ostracismo das praias. Nalgunhas vilas as consecuencias da crise foron desastrosas: á altura de 1925, as 9 fábricas de conserva e os 18 almacéns de salga instalados na Pobra do Caramiñal estaban inactivos e moitos fabricantes marcharon para o Mediterráneo e Portugal; máis de 1.500 mariñeiros emigraron a América...A Pobra mariñeira nunca se recuperou deste golpe...

Pero, máis unha vez, a xente de mar de Vigo, Cangas, Moaña, Bueu, Ribeira, Baiona, etc., se adaptou ás condicións cambiantes e, de contado, procurou caladoiros no litoral portugués e amañou barcos axeitados para delongadas

singraduras. As vellas traíñeiras movidas a remo incorporaron modernos motores de gasolina, ou deixaron paso a pequenos vapores de 16 metros de eslora e 70 CV de potencia, tripulados por máis de trinta homes, precisos para palmar aparellos de cerco con máis de 300 metros de longo por cen de fondo. Aguilloadas polos altos prezos que pagaban as conserveiras polo peixe (Giráldez, J.; 1989), un mundo de motoras e vapores que faenaba noite e día, mesmo en inverno, con caladas que duraban o que as provisións, invadiu entón as augas portuguesas dende Montador ate Peniche. Así, en 1915 un fomentador da Arousa calculaba que máis 200 embarcacións de todo tipo e 6.000 mariñeiros galegos faenaban alí<sup>17</sup>. A cousa foi en aumento unha vez rematada a Grande Guerra debido á total ausencia de peixe nas boca-rías, de modo que os conserveiros e pescadores portugueses, que vían ameazado o caladoiro pola enxurrada, acadaron que o seu Goberno estendera as augas xurisdicionais de 3 a 6 millas e intensificase a vixilancia. Neste contexto, os incidentes entre canoneiras portuguesas e pesqueiros galegos foron pan de cada día. E os apresamentos masivos, como o relatado nas páxinas de *Galicia* o 26 de Nadal de 1923, cando a canoneira "Rengo" atrapou nada menos que 36 motoras na praia de Peniche, levándoas acto seguido en comboio río arriba ate Lisboa, entre o trem das bandeiras e os fachendosos asubíos das sirenas... A tensión rebaixouse, non obstante, cando en 1927 a sardiña retornou ás rías por un período de máis de vinte anos.

Pola súa banda, a flota viguesa dedicada á pesca en fresco (pescada, ollomol e badeixo, fundamentalmente) introduciu dende 1903-1904 as pesadas artes de arrastre

17 - *Galicia Nueva*, 1/12/1915.

(bou, parella), que precisaban vapores de potencia descoñecida ate ese momento. E a oportunidade de abastecer un mercado cada vez máis voraz, onde agromaban experiencias comercializadoras da envergadura das “Pescaderías Coruñesas”, que influía decisivamente nos prezos da capital do Estado mediante os seus vagóns frigoríficos e as 18 peixerías repartidas por todo Madrid, alentou unha pesca intensiva en novos e ricaces caladoiros situados moitas millas fora das nosas augas. Deste xeito, no albor dos anos vinte moitos armadores vigueses trasladaron os seus vapores, sequera temporalmente, a Cádiz, Málaga, Alxeciras, etc. para traballar nas praias de Marrocos. Outros, recalaron en Coruña, Xixón, Santander e Pasaia, para desprazarse ao Golfo de Biscaia, La Rochelle e, dende 1929, ao sur de Irlanda.

A maioría das embarcacións que, salvo unha maquiníña, a penas contaban con elementos mecánicos de virada nin instrumentos de comunicación co exterior, tiñan esloras de 20-28 metros, unha potencia en torno a 100 CV e traballaban normalmente en parellas, facendo mareas de quince días. Non obstante, en 1927 os estaleiros “Hijos de J. Barreras” remataron a construción dos primeiros pesqueiros con casco de ferro, 30 metros de eslora e potencia de 350 CV, que incorporaban grandes innovacións: alumado eléctrico, telefonía, neveira e maquiníña con dous carreteis, o que lles permitía faenar ben en parella, ben individualmente como “bou”<sup>18</sup>. Manoel Antonio pasou os derradeiros meses da súa vida nun “trawler” destas características, no posto de piloto agregado. O “Arosa”, así se chamaba, tiña base en Cádiz e andaba na altura explorando

18 - *Industrias Pesqueras*, 1-15/4/1987.

os caladoiros de Safi, Cabo Sim, Essaouira, Tefelnech,...; alí o poeta soubo, a máis das tediosas gardas na ponte, do esforzo que significaba virar a man 600 metros de pesada malleta, algo pouco recomendábel para un organismo minado pola tuberculose.

Os tempos mudaban, e o tránsito da pesca artesanal á industrial, apreciábel non só en Vigo e Coruña, senón en vilas mariñeiras como Marín, Cangas, Moaña, Ribeira, Bueu ou Cariño, variou condicións de traballo e trouxo consigo novas relacións laborais. Polo de pronto, moitos dos armadores que concentraban tripulacións de 30 ou 40 homes nos seus vapores, deixaron de ir ao mar, ficando escindido o colectivo pesqueiro. E os labores da pesca intensiva fixéronse, se cadra, máis penosos nas alongadas estancias no mar, posto que non había correspondencia entre as grandes dimensións dos novos aparellos e o maior volume de peixe capturado, coa cativa potencia dos primeiros dispositivos mecánicos de virada. Entón a única solución era ter máis brazos a bordo, agravando as condicións de habitabilidade, de por si espartanas, dos vaporciños. Asemade, as tarefas de terra (facer augada e carboneo, descarga do peixe, encascar e tender os aparellos) requiriron máis tempo e maior esforzo.

Tamén a reiteración de sospeitosos abordaxes máis ou menos xustificadas, constatada con alarma por Paz Andrade no devalo de 1922 dende o xornal *Galicia*, desvelaba unha realidade cambiante: había tempo que a pesca deixara de ser unha actividade sustentadora das necesidades familiares, para converterse nun próspero negocio que precisaba maximizar beneficios e amortizar investimentos. En diante, as faenas adoeceron dunha competencia descoñecida ate o momento, que non desprezaba nin arriscadas

e insolidarias manobras, denunciadas polos propios patróns de costa<sup>19</sup>, nin actitudes depredadoras, postas de manifesto na asemblea pesqueira celebrada no Concello de Vigo polo “Comité de Protección de la Pesca del Litoral Gallego”<sup>20</sup>. Nin, por suposto, a explotación dunha forza de traballo abundante e submisa que, sen embargo, comezaba a ter conta do seu antagonismo e desigualdade. Estamos na alborada do sindicalismo mariñeiro de clase, pero iso é peixe para outra caldeirada.

19 - *Galicia*, 24/11/1922.

20 - *Galicia*, 23/5/1924.

## A muller do mar

*Coas súas cestas cargadas e as súas tostadas pernas espidas,  
van como cariátides viaxeiras que soportan o peso do mundo  
sen se dobregar, camiñando por sendeiros de alborada*

*As pescas, Luis Manteiga*

Non lle pasou desapercibido ao escritor compostelán Luís Manteiga, como comprometido e magoado observador que foi, o andar descalzo das “pescas” ou “regateiras” polos camiños de Fisterra, a patela a rebordar de peixe destinado ás localidades do interior das Terras de Dumbría e Santa Comba. Para quen teña ollos sen prexuízos, élle ben difícil no reparar nela: na muller do mar. Segundo Don Eladio Rodríguez<sup>21</sup>, na Galiza do devalo do século XIX ela era a encargada de transportar o peixe dos barcos ao peirao e no interior dos portos, tal e como o fixera noutrora nas praias que coñeceron a varada de lanchas, botes, dornas e game-las, antes de que existiran a maioría das instalacións portuarias. Ademais, se da pescada se trataba, era a encargada (a “chaboleira”) de arranchar a adega onde se gardaban os aparellos, coidando que estivera ben soleada e ventilada. A maiores, se falamos do cerco real ou do cedazo decimonónicos, fiaba, ataba (era a “atadeira”) e reparaba as mallas dos aparellos, esnaquizaba a cortiza de carballo ou de piñeiro mediterráneo que se precisaba para encascalos e protexelos do salitre, levaba a auga aos caldeiros de cobre onde se cocía a casca, transportaba a leña, tiña conta do lume, tinxía e curaba as redes, secábaas e lavábaas cando era preciso (daquela, chamábana “lavadeira”) e, por último,

21 - Rodríguez González, E.: *Diccionario Enciclopédico*, Galaxia, Vigo, 1980.

acomodaba o peixe para a venda e saía aos camiños para ofertalo casa por casa. Todo iso, sen deixar de atender á familia, á casa e á facenda. Chegáballe ben.

Anos andados, no tempo de Manoel Antonio, a muller do mar seguía a tomar mil nomes e protagonizaba outras tantas angueiras: en Marín, envoltas nun saco de “arpillera”, a propia “muller do mar” local aguantaba coa cabeza ben ergueita canastros feitos de vimbio capaces de amorear ate 50 quilos de pescada, e os trasladaba dende as parellas abarloadas no peirao de madeira ate á Lonxa Vella hoxe desaparecida. No Berbés, as “escabicheiras” facían o propio coa sardiña transportada en cestóns, as “escochadoras” limpábana para as “carrexonas” e estas enchían os seus carriños con cinco ou seis daquelas inmensas patelas que levaban o nome de “lavaxes”, para tomar camiño de Ponteareas ou A Cañiza e alí vender o peixe ou trocalo por millo, patacas ou manteiga de porco.

Pero a muller tamén traballaba “no” mar, literalmente. Por toda parte, as mariscadoras, armadas de sachos, angazos e forquillas, enchían os seus cestiños de ameixa, berbiricho ou navalla, descalzas e metidas na auga ate a cintura para levar a caldeirada á casa ou procurar un mísero complemento ao “quiñón” do home. Naquel tempo, as mulleres do litoral de Baiona, aínda pañaban o argazo dentro do mar, mediante angazos e salabardos sostidos por longos mangos de madeira que, no Norte de Portugal, denominaban “clamoeiros”. E na Costa da Morte ou no porto de Ribadeo, adoitaban descargar ate a praia balandros e galeóns inzados de sal, co auga ate o peito e sen que ninguén tivera a máis mínima consideración nin de enfermidades nin da menstruación.

Con todo, o maior número de mulleres do mar atopámolo



naquel primeiro terzo do século XX, traballando nas fábricas de conserva ou nos almacéns das salgadeiras. Na transformación do peixe, pois, as “pescantinas” eran as auténticas protagonistas dunhas tarefas tan intensas como descontinuas, realizadas na perpetua humidade fedorenta daquelas instalacións (Pereira, D.; 1999). Entre vinte e trinta mil mulleres de todas as idades, segundo a bondade da pesca, desempeñaban nelas un traballo considerado menor, complementario, pero non por iso menos escravo e mal pagado, malia que ben delas xa aprendera a manexar autoclaves, prensas, sertidoras ou máquinas de embutir e litografar. Aquel exército de “pescantinas”, representaba a maioría das 32.914 mulleres que na Galiza cotizaban ao Seguro de Maternidade implantado pola República e que conformaban, tras Catalunya, o maior continxente de proletariado feminino do todo o Estado español. Ate ben avanzado o réxime republicano, nas fábricas e almacéns ao patrón chamábaselle “o amo” que, mediante un férreo control daquela abundante man de obra, garantía unha total submisión e non poucos abusos que avergoñaban e rebaixaban ás traballadoras e ás súas familias. Vexamos as denuncias que José Hervés Hermo, secretario da “Unión de Trabajadores de las Fábricas de Conservas” integrada na UGT viguesa, facía diante do Concello no mes de agosto de 1913:

*“...dice que, exceptuando a los encargados de las fábricas de los Srs. Sueiro y Ducay de Coya, Dotras, de Guixar, Severo Vicente, de Riós, y Segundo Gómez de Coya, todos los demás encargados de las fábricas de conserva de la parte sur de la ría de Vigo, maltratan de palabra y de obra a los menores y a las mujeres que van a trabajar a dichas fábricas; que las mujeres y los niños no tienen*

*jornada especial de trabajo, sinó que se hallan sujetos a la jornada general de nueve horas y media de trabajo, sin contar hora y media de descanso; que cuando hay abundancia de pesca, existe para las mujeres y los niños, al igual que para los demás trabajadores, la jornada de vela, por la noche, que son seis horas, sucediendo a veces que sin interrupción se enlaza la jornada del día con la del siguiente día; que este exceso de jornada crea un estado de aturdimiento, que dá por origen el aumento de los accidentes del trabajo, calculando el noventa por ciento de los que ocurren se deben a esta circunstancia...”* (Chaves Cuññas, A.M.; 1998).

De calquera maneira, Vigo e a súa contorna, onde se concentraban á altura do ano 1927 entre sete ou oito mil “pescantinas” que xa tiñan dende 1899 referentes asociativos e memoria reivindicativa, era lugar de excepción no que se pagaban 3,50 pts. pola xornada legal de 8 horas na época da República, malia que os mecánicos das conserveiras xa andaban polas 10. Pero, de seguro, na maioría das vilas da beiramar como Camariñas, Celeiro, Cabo de Cruz, Deán, A Pobra ou Aldán, compartirían máis ben a sorte das mulleres de Ribeira que, logo de traballar 14 horas e cobrar menos de 2 pts., decote recibían un trato ruín e desconsiderado.

## Andazos

*Na noite branca, á veira do  
mar ¿nunca pensáchedes nos afo-  
gados?*

*Responso, Manoel Antonio*

Practicamente todas as poboacións do litoral viviron nos tempos da vela de traballo, cando a carencia de cuberta nos barcos de pesca incrementaba o perigo das frecuentes mareiras, as tristes consecuencias dos naufraxios masivos, coas súas rabexadas de dor e miseria para moitas familias. E, ás veces, as datas ficaron impresas no imaxinario colectivo, dando lugar a cantigas, representacións gráficas e produción literaria e monumental diversa, como expresión dos sinais de identidade cimentados no sufrimento compartido das súas xentes.

Como xa deixou escrito Cunqueiro, Viveiro tivo na madrugada do 3 de novembro de 1810, co trasfondo da Guerra de Independencia, o seu naufraxio romántico: a catástrofe da fragata “Magdalena” e o bergantín “Palomo” na praia de Covas. A desfeita da “Expedición Cántabra” contra as tropas napoleónicas, se cobrou máis de oitocentas vidas entre mariños españois, ingleses e crioulos arxentinos, despois dunha galerna infernal, lembrada hoxe polo monumento edificado en 1934 nas pedras dos Castelos (Güemes, F.; 1991).

Máis ao Sur, na vila portuguesa de Póvoa de Varzim, a traxedia marítima do 27 de febreiro de 1892, ficou como punto de referencia perpetuo para os poveiros que, hoxe, xa non teñen como profesión máis frecuente a de afogado. Na mañá do día devandito, sete lanchas volanteiras, de fasquía semellante ás guardesas, cos seus 105 tripulantes

desapareceron nun mar “agitadísimo e horrível”, segundo o semanario local *Estrella Povoense* (Lopes, M.; 1992). E outras oito, despois dunha desenfreada carreira de 24 horas cara onde “Deus fosse servido”, deron en chegar aos portos de Vigo, Bueu, Marín, Vilanova e Vilagarcía, coa compañía atarecida e sen folgos. Na vila arousá, o mestre da “Bon Jesus” relatou ao correspondente do diario pontevedrés *Unión Republicana* que nunca vira escenas tan arrepiantes e que só un milagre salvou ao equipaxe de perecer. Estes, despois dunha breve estancia onde compartiron albergue e comida cos ribeiráns, partiron coas súas lanchas cara Póvoa, arrastradas en comboio polo remolcador “Hércules” fretado ao efecto pola Armada portuguesa.

Quince días máis tarde, o mesmo xornal informaba do afundimento nos baixos de Corrubedo dunha lancha da pescada pertencente á matrícula de Porto do Son cos seus seis tripulantes. E como ate a IIª República non houbo Lei de Accidentes que indemnizara ás familias dos mariñeiros afogados que cobraban “á parte”, a Deputación tivo que doar 1000 pesetas para socorro das mulleres e rapaces que ficaban na maior indixencia. De seguro que o suceso reverdeceu a lembranza do peor naufraxio que sufriu a vila, noutro infausto día de febreiro do ano 1877: mesmo na entrada da abra, dúas volanteiras e 28 homes foron engulidos polo mar á vista da xente que baixara á praia na tardiña do día 8. Desta volta foi o propio arcebispo de Santiago, monseñor Payá, quen encabezou a onda caritativa mandando cen pesos de prata e recomendando abrir aos abades subscricións en favor dos afectados (Barreiro Barral, J.; 1989).

Podería pensarse que co emprego do motor en barcos pechados e de maiores dimensións, diminuiría significativamente o prezo en vidas que todos os anos o mar semellaba

reclamar. Non obstante, malia que a estatística aínda non lle prestaba atención a estas cousas, a impresión non é tan optimista. Certo é que, á altura dos anos vinte, o plan de sinais marítimas para a costa noroeste aprobado en 1904, mellorou sensiblemente o balizamento das rías e incrementou o número e a potencia dos faros (Sánchez Terry, M.A.; 1991)<sup>22</sup>. Pero non o era menos que os radiofaros de Fisterra, Vilán, Silleiro e Sálvora chegaron entre 1922 e 1926 con moito atraso, e que sirenas, estacións de salvamento dotadas de medios efectivos e observatorios meteorolóxicos non aparecían por ningures, segundo repetidas denuncias de xornais tan afastados ideoloxicamente entre si como “*Solidaridad Obrera*” e “*Industrias Pesqueras*”, voceiros da CNT e da patronal pesqueira, respectivamente. Así, por exemplo, é comprensible que un periódico socialista de A Pobra do Caramiñal titulado “*La Lucha*”, se queixase no seu número do 30 de outubro de 1932 de que o faro de Corrubedo andou a esperar pola sirena prometida no plan devandito, pese a que en só tres dos moitos naufraxios acaecidos dende 1895 nos baixos veciños, desapareceran máis de 600 persoas.

Pero, por paradóxico que pareza, os cambios na tecnoloxía e nas relacións de produción propios da pesca industrial tamén teñen a súa cota de responsabilidade nunha chea de accidentes marítimos. Dunha banda, a necesidade de facer rendíbeis os voluminosos investimentos obrigaba a pescar máis no menor tempo posíbel e, debido ao esgotamento dos caladoiros tradicionais, a desprazarse a mares cada vez máis distantes a toda présa, empregando perigosos atallos se era preciso. Doutra, as grandes distancias a

22 - *Vida Gallega*, nº 141, 10/3/1920.

percorrer ate as zonas de pesca, ocasionaban un forte consumo de combustible que, a falta de espazo nas carboeiras, amoreábase en cuberta facendo aínda máis vulnerábeis unhas estruturas que de seu xa eran demasiado lixeiras para a potencia que desenvolvían os novos motores.

“Horrorosa catástrofe. Naufragio del vapor “Estribela”. Nueve ahogados. 28 huérfanos. Innumerables familias visiten de luto. Impresionante manifestación de duelo. ¡Caridad!.” Diste xeito, con grandes titulares, exteriorizaba o semanario *Marín* do 20 de abril de 1913 a conmoción existente na vila despois do afundimento dun vaporciño dedicado á captura da pescada en parella. O “Estribela” saíra de madrugada xunto co seu compañeiro, e para chegar o máis cedo posíbel ao caladoiro de Fisterra e aforrar combustible, tomou polo perigoso paso interior de Sálvora, entre o illó de Vionta e Os Asadoiros, e alí ficou para sempre despois de fender o casco nunha touza. Logo, a falta de protección social, veu todo o aparato que acompañaba á caridade pública: visita do gobernador civil ás familias, “impulsado por su acendrada bondad, nunca desmentida y mil veces probada”; velada no Casino de Pontevedra a prol dos orfos, organizada por algúns “jóvenes y aristocráticos socios de aquel centro”; petitorio público da “Asociación de Dependientes” polas rúas da capital, en penosa comitiva integrada polos fillos dos afogados e “varias simpáticas señoritas de la localidad”, coa Banda Municipal detrás. E tamén pública subscripción alentada polos armadores das parellas, os mesmos que esporeaban os patróns para que diminuíran ao máximo o tempo morto dos desprazamentos...

A propia illa de Sálvora sería o escenario, oito anos andados, da perda do “Santa Isabel”, onde pereceron 244 dos 300 ocupantes que ían no barco, encargado pola

“Compañía Trasatlántica” de cubrir a liña Bilbao-Cádiz. Á media hora do segundo día do ano 1921, a oficialidade do “Santa Isabel” perdeu entre as tebras da tempestade os puntos de referencia dos faros de Corrubedo, Ons e Sálvora que carecían de sirena, teléfono e radiofaro e, sen rumbo, foise contra o “Con de Lapagar”, a douscentos metros do antigo facho. E grazas ao heroísmo de catro mulleres e un vello, tripulantes das dúas dornas que había na illa e substitutos á forza dunha estación de salvamento de naufragos en Aguiño que nunca existiu, a catástrofe non foi completa. O terrible suceso, que monopolizou a primeira páxina dos xornais durante varios días, encheu os cemiterios de cadáveres, de periodistas os peiraos e ate algún pintor como Seijo Rubio atreveuse a facer un cadro coas tres mulleres salvadoras loitando contra o mar<sup>23</sup>. Pero tamén espallou por toda a ría arrepiantes historias de raqueros feitos ricos da noite á mañá mercé ao espolio; aínda hoxe a rivalidade malfalada entre diversas vilas mariñeiras sinala aos de Vilaxoán como “os da man morta” ou aos de Vilanova como “os calaveras”, botando man de contos que teñen a súa orixe no tétrico episodio do “Santa Isabel”.

Pero os andazos non veñen sós, e as penosas condicións de traballo que sufrían os mariñeiros nas xornadas de mar interminábeis, traían á tise, chamada a “peste branca”, como compañeira habitual. No ano 1923 o Dr. Hervada, fisiólogo do sanatorio de Oza, sito nos arrabaldes de A Coruña, calculaba en catro mil o número de mortos en toda Galiza pola terrible enfermidade, que afectaba preferentemente aos mozos das localidades da beiramar e a profesións como a de fogoneiro (Hervada, E; 1923). E, lonxe

23 - *Vida Gallega*, nº 164, 20/1/1921; *Galicia Nueva*, 4/1/1921.

de diminuír, o problema agravábase no transcurso do tempo, de tal sorte que se en 1905 faleceran na provincia de Pontevedra 833 persoas de tuberculose, vinte anos despois a cifra chegaba xa a 1.047, mentres que os enfermos ascendían a máis de 10.000 (Alvarez Limeses, G.; 1934). Á altura de 1925, Vigo como porto receptor dos retornados de América, que o doutor Peña Novo estimaba infectados en máis dun 50%<sup>24</sup>, tiña a triste marca de 268 defuncións por ano, seguido a distancia por Cangas, Vilagarcía, Vilanova e Marín con 47, 35 e 30, respectivamente. ¡Cantos deles mozotes rebentados como Manoel Antonio en plena xuventude de tanto portar aparellos inzados de peixe, de palear noite e día carbón para a caldeira, das pesadas cargas nos galeóns e pailebotes, escorregando auga ate no rancho, todo por mísera soldada e ruín comida!

24 - *A Nosa Terra*, 1/7/1930.



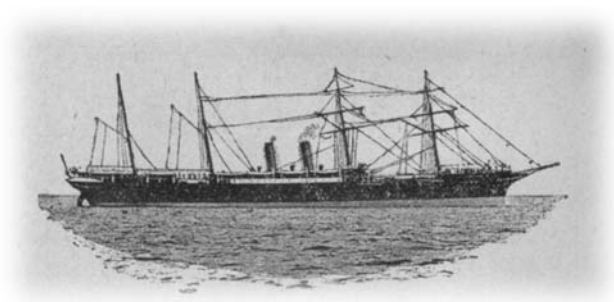
## A Loita

*Renegamos da Lei e do Costume*

*Máis Alá*, Álvaro Cebreiro e Manoel Antonio

Manoel Antonio finou o vinteito de xaneiro de 1930. Once días máis tarde, a traxedia arribaba ao peirao de Bouzas. Catro parellas das chamadas “pastilleras”, quer dicir das que facían mareas de menos de 24 horas, desaparecían cos seus 42 tripulantes, engulipadas polos reloucos do mar. Pero desta volta, o costume fatalista dos funerais e o paternalismo hipócrita de subscricións encabezadas por autoridades e armadores, non puideron agachar a xenreira e indignación da clase mariñeira. Nesta ocasión as denuncias do semanario anarcosindicalista vigués *¡Despertad!*, que atacaba a miúdo o desprezo duns ás mínimas medidas de seguridade nas parellas (falta de botes e chalecos salvavidas, exceso de peso, incumprimento das tripulacións mínimas...) e a negligencia doutros por deixar saír os barcos en días de temporal desatado, non caeron como tantas veces en saco furado. E o día de loito, con toda a flota amarrada, serviu para que os da CNT espallasen contra vento e marea que a única maneira de facer cumprir e superar unha lexislación ben cativa, era recuperando a forza do sindicato mariñeiro, esmorecida dende había tres anos. Aproveitando a desfeita da Ditadura de Primo de Rivera, reaparecía así, con novos pulos, o sindicalismo no mundo do mar; aquel sindicalismo de tendencia ácrata que, un lustro antes, Manoel Antonio aconsellaba estudar ao seu preguiceiro camarada Cebreiro... E que agoiraba un período de encirradas loitas sociais na nosa beiramar, emprendidas polos mesmos protagonistas dos deseños publicados por Castelao

no xornal *Galicia*, que en moitos lugares souberon mudar o conformismo e a desesperanza por conciencia organizada e rebelde da propia condición (Pereira, D.; 1994/ Colectivo Xerminal; 1990).



## O ASOCIACIONISMO DOS PESCADORES NA GALIZA DE ANTEGUERRA: UNHA OLLADA DE CONXUNTO\*

### Limiar

Antón Zapata, o poeta de Laxe hoxe esquecido, xa o reco-  
llía na composición titulada *Alando a traíña*:

*¡Sempre!, ¡Sempre! traballando,  
dende a mañá hastra á noite...  
¡e sempre probes ficamos!*

A conciencia da dura e inxusta condición do traballador do mar, vai estar no cerne do instinto asociativo que, deva-  
lando o século XIX, entronca cos Gremios de Mar medie-  
vais e os agrupamentos mariñeiros que aínda persistían e  
que, como no caso dos volanteiros da Guarda ou dos pes-  
cadores do “cerco real” na Coruña, artellaban a solidarie-  
dade precisa tanto para as faenas colectivas da pesca como  
para unha mínima protección social. Máis o asociacionis-  
mo mariñeiro desenvolto no primeiro terzo do século XX,  
vai progresar nun panorama cambiante canto ás activida-  
des pesqueiras. É sabido (Giráldez Rivero, J.; 1989) que,

\* Varias versións deste ensaio, pódense atopar en:

– Ateneu Libertario “Ricardo Mella”, Colección Xerminal nº 2, A Coruña, 1ª Edición (2001), 2ª Edición (2004).

– *Actas da VIII Semana Galega de Historia Galicia Mare Nostrum: A importancia do mar en Galicia*, Asociación Galega de Historiadores, Santiago, 2001.

no transcurso do período considerado, os pescadores galegos pasan de faenar estacionalmente a poucas millas da costa procurando maiormente sardiña e pescada, a bordo de pequenas embarcacións de vela ou remo de propiedade familiar, a tripular unha flota de vapores pertencente a armadores en boa medida afastados do traballo no mar, que frecuentaba caladoiros distantes e atendía ás crecentes necesidades urbanas dun consumo masivo de peixe fresco, ou ateigar un mundo de motoras sardiñeiras que se achegaba ate augas portuguesas para satisfacer a demanda dunha potente industria conserveira que, na Ría de Vigo, xa multiplicara por 12 as súas vendas no intervalo comprendido entre os anos 1894 e 1929. Para que teñamos un punto de referencia e seguindo as estatísticas oficiais de pesca<sup>25</sup>, á altura de 1932 a flota estaba composta por 14.161 embarcacións, que desprazaban 60.000 TRB, capturaban 127.000 Tns. de peixe e tiñan como dotacións 58.000 homes, coa particularidade de que o 70% da tonelaxe e o 49% das tripulacións correspondía xa a barcos de propulsión mecánica. Na nosa beiramar, non obstante, aínda convivían os dous modelos devanditos: o da pesca artesanal vencellada ás necesidades e á estrutura familiar, e o que poderíamos denominar de transición á pesca industrial, exemplarizada esta última na potencia do universo pesqueiro vigués, única experiencia industrial estruturada da Galiza de anteguerra. Velaquí o contexto.

25 - Ver Ministerio de Industria y Comercio: *Estadística de Pesca. Año 1932*, Madrid, 1933.

## A forza de traballo

Para comezar, compre situar as experiencias asociativas na evolución da forza de traballo empregada nos distintos portos e nas diversas modalidades pesqueiras, seguindo a análise que xa temos feito noutro lugar (Pereira, D.; 1992). Daquela, sinalabamos as conclusións seguintes:

A) A poboación mariñeira galega multiplicouse por 3,5 entre 1873 e 1932, froito do devandito proceso de transición á pesca industrial ou pre-industrial. Non obstante, este incremento non foi equilibrado en toda a beiramar: para as Rías Baixas, a suba superou o 250%, mentres que nas Altas a penas chegou ao 190%. Así mesmo, é unha constante no período a progresiva concentración pesqueira na Galiza do sur, tanto no que atinxe á pesca de fasquía máis ou menos industrial como na artesanal.

B) A aparición do vapor simboliza a transición á pesca industrial nos portos de Vigo, Coruña e, en moita menor medida, Marín, a partir da derradeira década do século XIX. De vagariño, un novo tipo de técnicas pesqueiras máis intensivas que viñan acompañadas por relacións de produción propias do capitalismo, foise estendendo por todo o litoral. Alá polo ano 1920, na alborada da aparición dos barcos que incorporaban motores de explosión en todas as rías, o conxunto de tripulantes enrolados na flota de propulsión mecánica e que podemos considerar representativa deste novo tipo de relacións superadoras do sistema tradicional, era o 17% do total. Os portos que recollían esta man de obra eran, Vigo, sobre todo, e despois Coruña, Marín, Cangas, Moaña, Bueu e Ribeira, que concentraban á inmensa maioría dos enrolados en vapores e motoras.

Logo do acelerado desenvolvemento pesqueiro que ten lugar unha vez rematada a Grande Guerra, e malia as recesións e altibaixos dos anos 20 e 30 (Giráldez Rivero, J.; Ibidem), chegada esta data, podíase afirmar que o 13% do colectivo mariñeiro tripulaba vapores de máis de 20 TRB e outro 29% motoras comprendidas entre 5 e 20 TRB. Dous anos máis tarde, en 1932, 28.000 mariñeiros tripulaban vapores e motoras, mentres que outros 29.500 pertencían a embarcacións de remo e vela, propias da pesca tradicional.

C) O ritmo de implantación dos novos modos de produción, non foi idéntico en toda a costa. Os extremos estarían, un, no atraso da Ría de Arousa, onde non apareceu o vapor ate 1913, e, outro, na concentración no porto de Vigo da meirande parte dos tripulantes da flota industrial: preto do 60% do total en 1920 e do 46% no devandito ano 1932. Nesta data, asemade, o 75% dos mariñeiros con base no porto de Vigo estaban enrolados en vapores ou motoras.

D) O auxe da pesca vencellada a unha concepción industrial neste tempo, non debe agachar a maioritaria presenza do modo de produción artesanal no sector: en 1920, o 83% dos tripulantes traballaban en barcos de remo e vela, porcentaxe que 12 anos despois se tiña reducido a un 51%. No tempo da IIª República e agás Vigo, Coruña e Marín, o volume de embarcados na flota artesanal segue a ser moi importante; mesmo na meirande parte das pequenas vilas mariñeiras, maioritario.

E) O persoal dedicado á pesca está moi concentrado nalgúns portos, e esta circunstancia semella terse incrementado no tempo: Vigo, Coruña, Marín, Ribeira e Cangas, absorbían no ano 1920 o 47% do total das tripulacións, mentres que en 1932 a mesma porcentaxe xa subira

ao 57%. Ademais, estes cinco portos das Rías Baixas representaban no susodito ano o 68% das tripulacións de vapores e motoras e o 45% das correspondentes aos barcos de remo e vela. Para o resto das localidades costeiras, quedarían o 32% dos enrolados nas embarcacións de propulsión mecánica e o 55% dos tripulantes da pesca artesanal.

## Unhas novas relacións de produción

Pódese dicir que o tránsito do modo de produción artesanal a un capitalismo pesqueiro máis ou menos desenvolvido, foi visible en moitas vilas costeiras en torno á Iª Guerra Mundial. Ao igual do que acontecera entre séculos, primeiro en Vigo e logo na Coruña, agora Marín, Cangas, Moaña, Bueu, Baiona, A Guarda, Cariño, Celeiro ou Ribeira albiscaban como os tripulantes das lanchas do xeito, dos botes, dos volanteiros, dos trañóns, etc., eran absorbidos polas trañeiras, primeiro, e polos vapores e motoras, despois. Naquelas vilas, as xentes de mar decatábanse tamén como a pesca cos vellos xeitos, volantas, xávegas e rascos, era substituída a cada máis polas capturas masivas dos cercos xaretas, nas modalidades de pesca ao “caldeo” e á “ardora”, dos palanques de fondo e do arrastre en parella. Dende aquela, nas novas embarcacións, os tripulantes aturaron unhas relacións laborais ben afastadas do paternalismo máis ou menos igualitario propio do Antigo Réxime<sup>26</sup>. Polo de pronto, moitos dos armadores que concentraban tripulacións de 30 ou 40 homes nos seus vapores e motoras, deixaron de ir ao mar, ficando escindido o colectivo pesqueiro. Así mesmo, os labores da pesca intensiva fixéronse, se cadra, máis penosos nas delongadas estancias no mar, posto que non había correspondencia entre as grandes dimensións dos novos aparellos e o maior volume de peixe capturado, coa cativa potencia dos primeiros dispositivos mecánicos de virada. Entón, a única solución era ter máis brazos a bordo, agravando as

26 - Nun interesante traballo, Xan Carmona ten demostrado o progresivo desenvolvemento do antagonismo social na pesca tradicional da Galiza, antes mesmo da chegada dos fomentadores cataláns. Ver Carmona, X.: “Igualdade e desigualdade nas pesquerías galegas do século XVIII”, en Revista *Grial* nº102, Editorial Galaxia, Vigo, 1998.



condicións de habitabilidade, xa de por si espartanas, dos vaporciños e motoras. Unha boa mostra dos cambios de que estamos a falar é a evolución do ratio tripulantes/barco; mentres no ano 1873 a dotación media dunha embarcación era de 3 tripulantes, en 1932 xa era preciso diferenciar a flota movida a propulsión mecánica da de remo e vela: no primeiro caso, a tripulación media era de 17 mariñeiros (no porto de Vigo, superábanse os 20), e no segundo pouco máis de dous<sup>27</sup>. Iguamente, no novo modelo pesqueiro as tarefas de terra (facer augada e carboneo, descarga do peixe, tender ou encascar os aparellos, arranchar o barco...) requiriron máis tempo, maior esforzo e, por conseguinte, demandaron unha mellor retribución. E, precisamente, a maneira de retribuír tamén mudou: nos “trawlers” e nas parellas de arrastre introduciuse o pago a xornal, ben diferenciado entre os simples mariñeiros, o persoal de máquina e os patróns de pesca e cabotaxe; no resto dos oficios persistiron as tradicionais partillas, se ben agora maquinistas e fogoneiros foron retribuídos dun xeito mixto, e a porcentaxe a percibir foi tanto máis favorábel ao armador, conforme o capital investido na embarcación e nos aparellos fose maior<sup>28</sup>.

27 - Ver: Ministerio de Industria y Comercio: *Estadísticas de Pesca. Año 1932*, Madrid, 1933; De Salas, F.J. e García Solá, F.: *Memoria sobre la industria y legislación de pesca (1870-74)*, Madrid, 1876.

28 - Deste xeito, o armador participaba en maior medida nas “partillas” conforme o seu barco fose máis grande; entre outros moitos exemplos, podemos citar o caso das Bases asinadas o 25/9/1919 pola “Sociedad de Marineros ‘La Necesaria’” e a representación dos armadores de Ribeira. Daquela, nos barcos menores de 17 metros a distribución do produto da pesca, unha vez descontados os gastos comúns do “monte maior”, era de 30 partes para o armador e 20 para os tripulantes; nos barcos maiores de 17 metros que faenaban en augas galegas, o armador levataba 32 partes por 20 os mariñeiros; por último, naqueles barcos maiores de 17 metros que pescaban na costa portuguesa, os armadores tiñan dereito a 38 partes fronte ás 20 da tripulación (*Galicia Nueva*, Vilagarcía, 1/10/1919).

Canto ás condicións de seguridade, podería pensarse que co emprego do motor en barcos pechados e de maiores dimensións, diminuiría significativamente o prezo en vidas que todos os anos o mar semellaba reclamar. Non obstante, malia que a estatística aínda non lle prestaba atención a estas cousas, a impresión non é tan optimista. Por paradóxico que pareza, os cambios no modo de produción propios do capitalismo pesqueiro tamén teñen a súa cota de responsabilidade nunha chea de accidentes marítimos. A reiteración de sospeitosos abordaxes máis ou menos xustificadas, constatada con alarma por Paz Andrade no devalo de 1922 dende o xornal *Galicia*, desvelaba a realidade cambiante: había tempo que a pesca deixara de ser unha actividade sustentadora das necesidades familiares, para converterse nun próspero negocio que precisaba maximizar beneficios e amortizar investimentos. En diante, as faenas adoececeron dunha competencia descoñecida ate aquel intre, que non desprezaba nin arriscadas e insolidarias manobras, denunciadas polos propios patróns de costa<sup>29</sup>, nin actitudes depredadoras. A necesidade de facer rendíbeis os a cada máis voluminosos investimentos, tamén obrigaba a pescar máis no menor tempo posíbel e, debido ao esgotamento dos caladoiros tradicionais, a desprazarse a mares cada vez máis distantes a toda presa, empregando perigosos atallos se era preciso. Ademais, as grandes distancias a percorrer ate as zonas de pesca ocasionaban un forte consumo de combustible que, a falta de espazo nas carboeiras, amoreábase en cuberta facendo aínda máis vulnerábeis as precarias estruturas daqueles primeiros vapores que, de seu, xa eran demasiado lixeiras para a potencia que desenvolvían

29 - *Galicia*, Vigo, 24/11/1922.

os motores instalados. Os afogados do “Unión”, do “Weyler nº8”, do “Estribela”, do “4 Hermanos”, do “República”, de tantos outros vapores e motoras, foron o triste froito da competencia desmedida, do desprezo ás mínimas condicións de seguridade nas embarcacións, das esixencias dos armadores para diminuír ao máximo o tempo morto dos desprazamentos... (Pereira, D.; 1996).

A explotación dunha forza de traballo abundante e submisa non foi, por suposto, allea ás novas modalidades pesqueiras que, podemos concluír, non fixeron senón incrementar a desigualdade e o antagonismo nas relacións entre os compoñentes da poboación mariñeira galega, nun proceso que xa é doado de ver dende o tempo da introdución das traíneiras (Brey, G.; 1990).

## **Traxectoria do asociacionismo mariñeiro (1870-1936)**

Para sintetizar a cuestión, podemos establecer catro etapas (Pereira, D.; *Ibidem*), a saber:

### **I - DESPROTECCIÓN DO MARIÑEIRO (1870-1895)**

A desaparición forzosa dos Gremios de Mar no ano 1864 e con eles a súa función benéfica, de socorros, e mesmo de ordenación dos recursos, produciu un baleiro xeralizado da capacidade asociativa no mar e un agravamento das condicións de vida e traballo dos mariñeiros, xa lamentábeis de seu. Persisten, ademais dos devanditos agrupamentos para as faenas da pesca, algúns Gremios reformados, caso dos de Mareantes de Pontevedra e os de Mar no Porto do Son, Ares e A Guarda, que cumpren unhas mínimas tarefas benéficas (enterros e atención aos doentes, sobre todo). Voces provenientes da Igrexa Católica denunciaron a situación de indefensión dos pescadores, criticaron a desfeita dos Gremios sen antes reformalos salvando algún dos seus servizos, e alentaron a constitución de asociacións relixiosas para o socorro dos mariñeiros desamparados. Ese foi o caso da “Sociedad Marítima de Socorros Mutuos” del Berbés-Vigo, creada en 1878 baixo a inspiración do clero e das autoridades marítimas. Tamén o Bispo da Diócese de Tui “profundamente conmovido con la narración de los naufragios y otros siniestros marítimos acaecidos poco tiempo há en nuestras costas”, artellou en 1886 unha asociación para, por medio de párrocos e coengos, encanar a caridade para con as familias dos náufragos<sup>30</sup>. Outras voces vencelladas ao catolicismo social, como Joaquín Díaz de Rábago ou

30 - *La Concordia*, Vigo, 29/5/1886.

Alfredo Brañas, compartiron a mesma postura da xerarquía católica e alentaron asociacións de pescadores que recolle- sen a tripla funcionalidade mutualista, cooperativa e de crédito (Díaz de Rábago, J.; 1885). Brañas, saudoso dos vellos Gremios, constituíu en 1894 na vila de Cambados a “Asociación Cambadesa de Marineros”, baixo a advocación da Divina Pastora. Esta entidade, pioneira do asociacionismo mixto<sup>31</sup> na beiramar da Galiza, nacía en principio para tentar suplir as necesidades de asistencia médica e socorro ás viúvas en caso de morte, que ninguén cubría. Aínda que outros, caso dos redactores do xornal pontevedrés *Unión Republicana*, opinaban con retranca que a Asociación máis ben debería chamarse “La Funeraria”, xa que o seu obxecto principal non era outro que “dar velas para el velatorio y entierro de los que mueran y una cantidad para pagar sacerdotes que asistan a los funerales”<sup>32</sup>. O irreverente xornal, remataba aconsellando ao novo colectivo de se preocupar máis dos vivos que dos mortos. De calquera maneira, Brañas foi quen de acadar que os mariñeiros máis recoñecidos de Cambados participasen na agrupación e, malia o esmorecemento progresivo da devandita a partir da morte do seu inspirador, aínda se puido albiscar por última vez o seu pendón, con bandeira galega incluída, na festividade da Pastora do ano 1910 (Pereira, D.; 1998). Aos exemplos anteditos, sumados a algunha experiencia mutualista nos arrabaldos de Vigo (Bouzas, Alcabre, Coia), redúcense as realizacións daquel primixenio asociacionismo mixto de matiz confesional, que tiña pretensión de pechar as portas ao sindicalismo de clase no mundo do mar.

31 - Ou sexa, composto tanto por armadores como por mariñeiros, aínda que neste caso habería que engadir tamén os cregos.

32 - *Unión Republicana*, Pontevedra, 7/9/1894.

## II - AUXE DO ASOCIACIONISMO MIXTO. XÉNESE DAS SOCIEDADES DE RESISTENCIA NA PESCA (1895-1910)

A introdución e desenvolvemento do capitalismo pesqueiro nos portos de Vigo, Coruña e, timidamente, no de Marín, achanzou, na década dos 90 do século XIX, o camiño para a xénese das primeiras sociedades de resistencia na pesca. En 1899, ao mesmo tempo que se produce unha folga por diverxencias en torno ás bases de traballo, os tripulantes dos vapores palangreiros con base no peirao do Berbés constitúen a súa “Sociedad de Marineros-Pescadores”, fedérana na organización obreira local de carácter socialista, e animan aos mariñeiros das traíñeiras e mesmo aos do xeito a integrarse nela. Aos poucos, artéllanse a “Sociedad de Maquinistas y Fogoneros ‘El Vapor’”, tamén no Berbés, e a “Sociedad de Obreros Pescadores” de Bouzas, en estreita relación coas agrupación proletarias olívicas; axiña, as devanditas espallan a súa influencia ao persoal enrolado nos vapores sardiñeiros de Marín que, en outono do ano en cuestión, constitúen a súa “Sociedad de Marineros Pescadores”, limitada aos tripulantes das embarcacións de propulsión mecánica que empregaban os aparellos do cerco xareta, e decote integrada na “Federación Local de Trabajadores” orientada pola militancia socialista marinense (Mana, O.; 1994).

Ese mesmo ano de 1899, trae outra novidade: por vez primeira na súa historia 600 pescantinas de seis fábricas radicadas en Vigo e arredores, organizan a súa sociedade de resistencia coa axuda da Federación socialista. En resposta, o recién constituído sindicato Patronal, procede ao seu despido e impón un regulamento draconiano que, entre outras cousas, impedía cantar ás operarias durante os seus labores, impuña un réxime de multas e incrementaba a xornada laboral. Daquela, os militantes socialistas vanse

comprometer en apoio das pescantinas que, tras dous meses de lock-out, retornarán aos centros de traballo en condicións favorables (Chaves Cuñas, A.M.; 1998).

No tocante a Pontevedra, o temperán influxo da organización obreira local está detrás do licenciamento de 59 mariñeiros das xávegas, xustificado polos propietarios na tentativa daqueles de implantar unha sociedade de resistencia<sup>33</sup>. Na cidade do Teucro, aínda haberá que agardar a 1902 para que vexa a luz a “Sociedad de Marineros Pescadores” alentada polo obreirismo socialista pontevedrés<sup>34</sup>.

Naquel mesmo ano, traballadores das traíñeiras con base no porto da Coruña, respontan á organización dos patróns-armadores nunha asociación denominada “El Progreso”, argallando unha sociedade de resistencia titulada “La Humanidad Libre”; daquela, intégrana na “Federación Local Obrera” de inspiración libertaria e, acto seguido, esixen o descanso semanal enfrontándose aos armadores e ao potente republicanismo local<sup>35</sup>, como limiar dunha intensa xeira conflitiva da que se farán eco os boletíns do “Instituto de Reformas Sociales” correspondentes aos anos 1904, 1905 e 1906. En 1906, precisamente, os tripulantes asalariados dos bous e das parellas herculinos asócianse en número de 400 na “Unión Marítima”, tamén integrada na FLO, presentan aos armadores as reivindicacións de

33 - *Unión Republicana*, Pontevedra, 4/11/1897.

34 - Ver regulamento da “Sociedad de Marineros Pescadores de Pontevedra y sus contornos”, Pontevedra, Imprenta y Comercio de R. Quintas, 1902. A devandita sociedade, estaba organizada dentro da “Federación Obrera de Pontevedra”, orientada maiormente por cadros socialistas; ao ano seguinte da súa constitución, produciuse a expulsión dos patróns e pequenos propietarios de lanchas que nun comezo se adheriron ao colectivo, converténdose de tal xeito nunha sociedade de resistencia.

35 - *El Combate*, A Coruña, 28/9/1902

incremento dos xornais, descanso dominical e recoñecemento da agrupación e, diante da negativa da patronal armadora, manteñen unha durísima loita, contando coa axuda do colectivo portuario coruñés (Brey, G.; Ibidem).

Neste período acontece, sen embargo, un dos episodios conflitivos que máis van influír na traxectoria do asociacionismo mariñeiro na nosa beiramar: estamos a falar da “guerra das traíñas”, desenvolvida entre 1897 e 1905 como consecuencia da introdución dos cercos xaretas empregados dende as veloces traíneiras. A conflictividade desatada en todo o litoral entre xeiteiros e traíneiros, levou de seu a necesidade de organización mariñeira para defender o oficio do xeito, nun proceso que non pode desvencellarse da expansión finisecular do societarismo agrario e obreiro, nas parroquias e vilas galegas<sup>36</sup>. Así, entre 1899 e 1902, constituíronse tan só na provincia de Pontevedra 42 sociedades mariñeiras (incluídas 5 de clase e 1 patronal), entre elas as de Cangas, Moaña, Marín (os xeiteiros artellaron unha sociedade distinta da dos mariñeiros dos vapores), Baiona, Meira, Bueu, etc. Tamén Ribeira, Fisterra, Cabo de Cruz, Palmeira, Porto do Son..., no Sur da beiramar coruñesa, coñeceron ao

36 - Descoñecemos na maioría dos casos a ideoloxía dos impulsores destas primixenias sociedades mariñeiras vencelladas á defensa do xeito, mais algúns datos ciscados pódennos facer pensar que sinalados persoeiros republicanos non andiveron moi lonxe: velaí ao poeta Luís Antonio Mestre, ao director do periódico antidinástico *El Eco de Marín*, Sabas Catá, ou ao seguidor de Emiliano Iglesias, Baltasar de Paulos, exercer de alicerces societarios en O Grove, Marín e Bueu, respectivamente. Asemade, nalgunha vila, caso de Porto do Son, temos detectado a presenza dos liberais monteristas no primeiro roteiro asociativo. En calquera caso, compre ter en conta a perdurábel influencia que os “emilianistas” van ter no ambiente mariñeiro do Morrazo, logo das sonoras campañas a prol dos xeiteiros levadas a cabo na primavera de 1900 polo voceiro republicano pontevedrés *El Centinela*, baixo a dirección do que en diante será a man dereita de Lerroux. As simpatías que por alí espertaban Emiliano e os seus correligionarios, quedaron de manifesto nos mitins celebrados nos locais das sociedades mariñeiras de Cangas, Moaña, Bouzas e Bueu no transcurso do ano 1903.



abeiro daquel contencioso a súa primeira organización mariñeira que, como a dos portos das Rías Baixas, adoitaba ter un carácter mixto e unha finalidade mutualista e de “melloramento da clase pescadora”, sen facer distingo ningún<sup>37</sup>. Naquel contexto, a potencia emerxente do obreirismo nas cidades, a súa solidariedade (ou cando menos a neutralidade) cos xeiteiros, e o radical enfrontamento destes coa burguesía conserveira vencellada á introdución das novas artes, influíu non pouco na simpatía de certas asociacións verbo do societarismo operario de tendencia socialista, maioritario no proletariado terreo de vilas e cidades das Rías Baixas (Brey, G.; *Ibidem*): son os casos da “Asociación de Marineros y Oficios Varios” de O Grove, constituída en setembro de 1900 con preto de 1.000 socios, e dos mariñeiros da Illa de Arousa, que conservarán ate a Guerra Civil un comportamento progresista logo da decidida intervención da “Sociedad de Oficios Varios”, de talante socialista, ao seu favor (Pereira, D.; 1998). O achegamento de moitas daquelas agrupacións xeiteiras ao sindicalismo de clase, vai quedar patente na folga de tripulantes dos vapores palangreiros de Bouzas, acontecida a fins do ano 1901; no seu transcurso as sociedades de mariñeiros do xeito, encabezadas pola de Cangas, acordaron boicotear aos armadores negándolles o subministro de sardiña para encarnar os palangres. ¿O motivo?: a neutralidade observada polas dotacións dos vapores na “guerra das traíñas”, enfrontándose ás presións dos seus patróns, aliados dos conserveiros a prol do emprego dos denostados cercos xareta<sup>38</sup>. Se cadra animados pola experiencia,

37 - No Golfo Ártabro e na Ría ferrolá, non obstante, o conflito tivo menor virulencia e a primeira organización mariñeira de Mugar dos, Barallobre, Redes ou Ares, semella ter o seu principal incentivo na loita contra do gravame dos consumos, aplicado ao peixe que accedía aos mercados (*Unión Nacional*, Pontevedra, 5/7/1900).

e tamén pola integración na UGT durante o ano 1903 de asociacións de pescadores como “Protección Obrera” de Porto do Son, os fogoneiros e mariñeiros de Vilagarcía, ou a sociedade de mariñeiros de Sanxenxo, os militantes socialistas pontevedreses albiscaron a organización das sociedades mariñeiras dispersas nunha Federación Provincial. Ao cabo, a devandita posibilidade abortouse coa rápida intervención de asociados próximos aos partidos “de orde” que, no propio 1903, convocaron un Congreso para aprobar un regulamento que rexeitaba o achegamento das sociedades mariñeiras ás súas homólogas agrarias e obreiras<sup>39</sup>. Para o sindicalismo de clase no mundo do mar, moi minoritario e circunscrito aos catro portos sobreditos ate a segunda década do século XX, non era máis que o principio.

Á altura de 1910, xa ficaban algunhas cousas claras:

a) A asociación de clase na pesca chegaba con trinta anos de retraso en relación á de terra. A falta dun proletariado mariñeiro, quer dicir, dun colectivo de pescadores cunhas relacións de produción antagónicas nos barcos, foi decisiva nesa demora.

b) O devandito enfrontamento de intereses, conduce á escisión do colectivo pesqueiro e a un primeiro agrupamento de forzas opostas: a asociación dos armadores, precede tanto en Vigo como en Coruña en pouco tempo á dos tripulantes. Non obstante, esta bipolarización limítase a estes dous portos e, en menor grao, a Marín<sup>40</sup> e Pontevedra. A cativa conciencia de clase dos mariñeiros do resto das localidades, e mesmo dos empregados na pesca tradicional nos

38 - *El Socialista*, Madrid, 20/12/1901.

39 - *La Emancipación*, Pontevedra, 31/1/1903.

40 - A primeira folga dos mariñeiros embarcados nos vapores matriculados en Marín, tivo lugar no abreinte de 1904 (*Gaceta de Galicia*, Santiago, 8/1/1904).

devanditos, ás veces incidiu negativamente no desenlace dos conflitos abertos, fundamentalmente no porto da Coruña<sup>41</sup>. E, como consecuencia, formulou a necesidade de entender as ideas societarias ás vilas costeiras máis próximas.

c) A pervivencia alí onde nacen as sociedades mariñeiras de clase dun importante sector artesanal, que abrangue numerosos oficios cuxo soporte son as artes e as pequenas embarcacións tradicionais, leva de seu non so o xermolo da insolidariedade, senón, contraditoriamente, a posibilidade de resistencia dos mariñeiros en loita, xa que poden subsistir indo aos chamados “oficios baixos”. Esta práctica (a “folga sen folguistas”), inaugurada nos sobreditos conflitos dos vapores do Berbés e de Bouzas, onde 170 mariñeiros en folga habilitaron barcos de vela para faenar “por conta propia”, será decote utilizada até a Guerra Civil<sup>42</sup>.

d) As sociedades de clase baseadas no oficio, predominantes na terra, esténdense tamén no mar: as asociacións de mariñeiros retribuídas “á parte” coexisten nun mesmo porto coas dos tripulantes asalariados dos vapores que,

41 - A conflitividade no porto pesqueiro coruñés, vehiculizada a partir de 1906 polos tripulantes dos bous e das parellas, estivo condicionada polo vaivén da solidariedade non só dos pescadores das traíneiras e outras embarcacións que aínda empregaban a vela de traballo, ben en A Coruña, ben nos pequenos portos veciños, senón tamén do colectivo portuario e das pescantinas (Brey, G.; *Ibidem*). As dificultades que a “Unión Marítima” tivo para concluír de xeito favorábel diversos conflitos debido, en ocasións, á falla do concurso solidario dalgún dos colectivos antecitados, determinaron o seu esmorecemento e posterior desaparición definitiva, acontecida en 1912.

42 - *El Socialista*, 22/11/1901. Botando man dun par de exemplos ao chou, a táctica devandita vai ser posta en práctica sen ir máis lonxe en dous episodios tan importantes como o conflito dos vapores sardiñeiros e as parellas de Marín, andando o ano 1915, e na delongada paralización que sufriron durante 14 meses as motoras de Moaña a cabalo entre 1933 e 1934. Para o caso de Marín, pódese consultar o devandito traballo de Odile Mana; para o episodio de Moaña, ver González Fernández, X.M. e Villaverde Román, X.C.; 1999.

á súa vez, divídense nas de Mariñeiros, Persoal de Máquina e Patróns<sup>43</sup>. Así mesmo, a interdependencia das profesións presentes na industria pesqueira, tanto de mar como de terra, posibilitaba, máis unha vez contraditoriamente, tanto a solidariedade entre todas elas, como un efecto de “arrastre” nos conflitos provocados por calquera das sociedades obreiras presentes nos portos. Os éxitos ou fracasos nesta conflictividade inicial tiveron moito que ver con esta interdependencia e, ao tempo, atomización e descoordinación. En diante, o sindicalismo mariñeiro de clase tiraríaa as súas conclusións ao respecto (Brey, G.; Ibidem). As reivindicacións pendentes nas discordias foron: descanso semanal, aumento das dotacións dos vapores, suba dos xornais ou das “partillas” correspondentes aos tripulantes, retribucións das tarefas de terra, recoñecemento sindical e control das contratacións. A súa práctica totalidade reaparecerán, unha e outra vez, nas liortas habidas até a Guerra Civil<sup>44</sup>.

e) O asociacionismo mixto era o único existente na grande maioría dos portos, ancorados na pesca

43 - As diferenzas na contía e no xeito de retribución, así como na xerarquía (no caso dos patróns) e na consideración por parte da Administración do cargo que ocupaban, trouxeron como consecuencia os continuos desencontros entre as diversas categorías profesionais que tripulaban os vapores pesqueiros e as motoras, de maneira que nos principais portos (Bouzas, Vigo, Marín, A Coruña...) existiron durante todo o período sociedades de mariñeiros arredadas das de patróns, maquinistas e fogoneiros. Mesmo en ocasións, tal que na xa comentada folga dos vapores de Marín acontecida en 1915, as diversas sociedades de oficio tiveron duros enfrontamentos entre sí (Mana, O.; Ibidem). Tan só no tempo da IIª República, vaise temperar parcialmente o devandito afastamento coa conformación dos “Sindicatos de Industria Pesquera” que, ao abeiro da CNT, pretendían abranguer todas as profesións vencelladas á pesca.

44 - Compárense senón coas Bases de Traballo discutidas en torno á circía conflictividade mantida polos mariñeiros das parellas de Bouzas, durante o primeiro bienio da IIª República (Colectivo Xerminal, 1990)

tradicional<sup>45</sup>. A identificación patróns-mariñeiros neste tipo de pesca<sup>46</sup>, a representatividade e defensa dunha arte determinada, o mantemento do sistema retributivo das “partillas” e o enfrontamento sempre latente cos fabricantes de conservas, verdadeiros dominadores do mercado, favorecían o seu desenrolo verbo das sociedades de resistencia. As semellanzas co modelo bretón, son grandes, aínda que o rápido medre do capitalismo pesqueiro nos portos de Coruña, Vigo e Marín, provocou un maior pulo inicial no sindicalismo de clase no noso país (Geslin, C.; 1982).

### III - EXTENSIÓN DO SINDICALISMO MARIÑEIRO DE CLASE. OS PÓSITOS PESCADORES: UNHA PROPOSTA CONCILIADORA (1910-1930).

Sinalaba o veterano axitador social, radicado en Moaña, Eusebio Alonso<sup>47</sup>, que á altura de 1911 apenas existían

45 - Persistía, así mesmo, algunha manifestación residual do vello asociacionismo confesional, tal que a “Hermandad Marítima” de Pontedeume artellada en 1908 baixo a protección da “Virgen Santísima del Carmen”. Ver: Atado 1801, fondos Gobierno Civil A Coruña, Puentedeume-Puebla del Caramiñal, Arquivo do Reino de Galicia.

46 - Identificación non só ideolóxica, senón física, xa que abundaban os armadores e mariñeiros a tempo parcial. No Cambados republicano, por exemplo, non era raro atopar mariñeiros que facían a campaña da sardiña como tripulantes das motoras da “ardora”, mentres que no inverno patroneaban lanchas ou dornas da súa propiedade na procura da vieira ou do marisco cos rastros ou cos tramallos.

47 - Antes de recalar en Moaña, Eusebio Alonso distinguiuse como un dos militantes obreiros (exerceu, na derradeira década do século XIX, de tipógrafo e xornalista) que máis contribuíu á consolidación do obreirismo de Santiago de Compostela, dende un inconcreto ideario sempre a cabalo entre o socialismo e o republicanismo. Co gallo da folga xeral de 1898, foi obxecto de boicot por parte da patronal compostelá o que lle obrigou a trasladarse a Vigo, primeiro, e a Moaña no devalo da 1ª década do século XX; alí levou unha intensa actividade como organizador de sociedades agrarias e mariñeiras na beiramar Sur do Morrazo e como colaborador dos voceiros lerrouxistas da capital pontevedresa.

asociacións mariñeiras en activo<sup>48</sup>. Segundo Alonso, as sociedades creadas co gallo da “guerra das traíñas” non daban sinais de vida e os mariñeiros estaban “manejados por los caciques y explotados desconsideradamente por el capital”. A desaparición da sardiña nas Rías Baixas dende 1907, que moitos atribuían ao uso e abuso da dinamita na boca das rías por parte das motoras da “ardora”, deu bo motivo para retomar as vellas sociedades que ficaban no ostracismo. Deste xeito, e promovida pola “Alianza Marinera” de Teis, entre 1909 e 1916 levouse a cabo unha accidentada campaña contra do emprego da “ardora” por parte das motoras de Marín, Vigo e Cangas. A iniciativa levantou unha vaga de solidariedade tanto nos medios mariñeiros como agrarios e obreiros, e, máis unha vez, a intervención da “Federación Local de Trabajadores” viguesa e da Conxunción republicano-socialista local na defensa dos mariñeiros de Teis co gallo dos graves incidentes producidos nunha manifestación de “antiardoristas”, provocou a simpatía dos mariñeiros cara os socialistas. O propio Pablo Iglesias tivo unha celebrada comparecencia no Congreso, para interceder polos pescadores desterrados e represaliados a resultas do episodio<sup>49</sup>. En calquera caso, e malia os esforzos dos detractores da “ardora”, a partir de 1916 foi permitido o emprego da devandita modalidade de pesca fora do límite das tres millas da boca das rías.

En torno á Iª Guerra Mundial, o espectacular desenvolvemento da flota de arrastre en Bouzas e Marín, sumado á

48 - *La Libertad*, Pontevedra, 10/6/1911.

49 - *El Heraldo de Vigo*, Vigo, 5/7/1912. Neste contexto de renovada combatividade, ten lugar unha certa renovación do tecido asociativo, constituíndose, entre outras a “Sociedad de Marineros ‘La Marina’”, alentada no ano 1913 en Moaña polo devandito Eusebio Alonso coa finalidade de organizar os mariñeiros das traíneas, descontentos coa especulación que da raba e do salvado facían os amos das traíneas e dos cercos xareta.

introdución dos motores de explosión que posibilitaban a persecución da sardiña volandeira ate augas portuguesas, mudaron as relacións laborais na maioría das vilas mariñeiras das Rías Baixas e posibilitaron a implantación do sindicalismo de clase en moitos daqueles peiraos. Así, entre 1914 e 1920, vaise producir entre os tripulantes de vapores e motoras que tiñan a súa base naqueles portos unha notoria axitación, que comeza no albor da Grande Guerra coa constitución das respectivas “Alianzas Marineras” de Marín, Cangas e Pontevedra, integradas na UGT. Agora, coincidindo cos “anos vermellos” que circunscribiron á Revolución Rusa, as reivindicacións de incremento das dotacións, xornais e “partillas”, retribución das tarefas de terra, etc., defendidas a comezos de século nos grandes portos de Vigo e Coruña, esténdense ao Morrazo provocando unha intensa conflitividade nas rúas de Marín e Cangas. Neste contexto, aparece en 1914 a efémera “Federación de Marineros del Morrazo”, decote substituída por unha cobi-zosa “Federación Regional de Obreros de la Industria Pesquera de Galicia”, que integraba a sociedades de mariñeiros, maquinistas e patróns de cabotaxe e cuxa secretaría radicou en Marín. Alentada por militantes socialistas como o marinense José Hervés<sup>50</sup> ou o canteiro residente en Cangas, Lorenzo Corbacho, a Federación foi un primeiro xermolo de cordinación do sindicalismo de clase no mar, tentando intervenir no control dos aparellos depredadores, así como na

50 - José Hervés Hermo, aparece en 1913 ocupando a secretaría da “Unión de Trabajadores de las Fábricas de Conservas” aliñada na UGT de Vigo. A presidencia ocupábaa nada menos que Enrique Heraclio Botana, sempiterno líder do socialismo vigués. Significativamente, ningunha muller integraba a xunta directiva dunha sociedade de resistencia de maioritaria afiliación feminina. (Chaves Cufñas, A.M.; 1998).

teima da erradicación da dinamita nas faenas pesqueiras, para o que deu en convocar diversas xuntanzas de sociedades mariñeiras. A primeira, levada a cabo pola FLT de Vigo xa que a devandita Federación “Regional” estaba en pleno labor de constitución, celebrouse na Casa do Pobo en xullo de 1915; alí estiveron representados 4.028 pescadores de Vigo, Bouzas, Teis, Marín, Pontevedra, Cangas, Moaña, Redondela e Baiona, que decidiron redactar un proxecto de Estatutos da Federación, e propoñer aos poderes públicos a supresión dos cercos xareta, nasas, bous e rapetas, así como a prohibición das faenas dos bous de arrastre a menos de 30 millas da boca das rías<sup>51</sup>. Na segunda, acontecida na vila de Ribeira en agosto de 1920 dentro da campaña anti dinamita desenvolvida pola “Alianza Marinera” de Cangas, reuniu sociedades mariñeiras de nutrida afiliación como “El Adelanto Marino” de Bueu, “La Necesaria” de Ribeira, as “Alianzas Marineras” de Marín, Moaña e Aldán, “Unión Agraria Marinera” de Sanxenxo e Portonovo, “Unión Marinera” de Chapela, “Unión Marítima de Pescadores” de Bouzas, e “Protección Obrera” de Porto do Son, que acordaron boicotear os barcos que empregasen explosivos (Rodríguez Santamaría, B.; 1923).

A conflitividade mariñeira no Morrazo e no resto da Ría de Vigo<sup>52</sup>, chegou ao seu cume en Nadal de 1919, co

51 - *Boletín del Instituto de Reformas Sociales*, Madrid, nº134, Agosto 1915.

52 - É imposible dar conta aquí da enxurrada de folgas mariñeiras levadas a cabo no período comprendido entre 1914 e 1919 en Vigo, Bouzas, Bueu, Cangas ou Marín, nun contexto de crise pesqueira alentada polos efectos da contenda mundial. A título de exemplo, apuntaremos que a paralización das faenas no mar levou na primavera de 1916 ao paro a 2.500 tripulantes dos vapores que tiñan porto base en Vigo e Bouzas, e a 6.000 obreiros y pescantinas das fábricas de conserva. Respecto da conflitividade, salienta tan só que no porto marinense, logo do fracaso colleitado tras catro meses e medio de ama-



gallo da folga xeral que viviu, primeiro o porto, e logo todos os oficios de terra da cidade olívica, en apoio da loita que os mariños mercantes levaban a cabo en toda a beiramar do Estado español. Naqueles 28 días de paro en todas as actividades portuarias, salientou amais da solidariedade de todas as profesións vencelladas á pesca de O Berbés e Bouzas, a dos mariñeiros de Cangas, Moaña e Pontevedra que, mesmo provocaron a interrupción de todos os labores nas súas respectivas localidades<sup>53</sup>. O relativo fracaso da mobilización e as rabexadas represivas posteriores, se cadra foron decisivas para o esmorecemento (¿ou prohibición governativa?) da Federación que, malia ser reorganizada sete meses despois aproveitando a devandita xuntanza de Ribeira<sup>54</sup>, deixou de funcionar en 1922 por razóns que descoñecemos. A maiores, a súa desaparición coincidiu no tempo co bulir no Sur do Morrazo de varios cadros “emilianistas” de moita valía: referímonos a José Viñas e Manuel Nores, de Cangas, e José Romero, de Moaña, cuxa influencia nas sociedades mariñeiras das vilas en cuestión vai perdurar ate ben entrada a IIª República, en detrimento

re dos vapores e parellas no ano 1915 (Mana, O.; *Ibidem*), os tripulantes das embarcacións devanditas xa conseguiran no outono de 1919 un incremento de 30 pesetas no xornal e o descanso quincenal, a resultas dunha encirrada e longa loita na que as pescantinas e obreiras das fábricas de conserva xogaron un papel tan importante ou máis que o dos homes (*Nueva Aurora*, Pontevedra, 20/6/1920 e *Galicia Nueva*, Vilagarcía, 26/10/1919). Neste conflito, os 800 mariñeiros dos vapores e motoras aturaron o amarre saíndo ao mar “en pequenas embarcaciones para traer el pan del día” (*Galicia Nueva*, Vilagarcía, 7/8/1919).

53 - *Nueva Aurora*, Pontevedra, xaneiro de 1920.

54 - Daquela tomará a denominación de Comité Regional de los Obreros de la Industria Pesquera y derivados de Galicia, domiciliado outra volta en Marín.

do PSOE (González Fernández, X.M. e Villaverde Román, X.C.; *Ibidem*).

Mentres, na beiramar coruñesa, cunha presenza societaria moito máis cativa, o colectivo integrado na FLO herculina aproveitou as leccións dos pasados conflitos, e traballou por organizar algúns dos oficios presentes no porto nunha única sociedade: en 1914, a nova “Sociedad de Marineros, Fogoneros y Patrones ‘El Despertar Marítimo’”, abrangúa nas súas ringleiras aos tripulantes da Mariña Mercante e de servizo de porto, ademais dos pescadores. O seu homólogo de Vilagarcía, constituído de xeito efémero un ano despois, engadía asemade aos estibadores<sup>55</sup>. Con anterioridade a 1920, e fora da folga que mantiveron por cuestións salariais en 1916 os bous e as parellas de Bouzas que descargaban no Muro coruñés<sup>56</sup>, o “Despertar” herculino dedicouse máis que nada á teima por regulamentar as condicións laborais dos mariños mercantes, cuxa seguridade no emprego estaba ameazada tanto polas incidencias da Grande Guerra como pola masiva

55 - A perda do longo contencioso mantido durante máis de 2 meses coas consignatarias e a Patronal de Vilagarcía en orde a controlar as contratacións de mariñeiros e estibadores nas tarefas portuarias, determinou a escisión dos estibadores que pasaron a integrar unha “colla patronal”. A partir de entón, “El Despertar Marítimo” vilagarcían vai atender máis que nada ás reivindicacións dos mariños mercantes (*Galicia Nueva*, Vilagarcía, novembro 1915-xaneiro 1916).

56 - A folga foi rebentada polo embarque de numerosos crebafolgas nas parellas de Bouzas, que continuaron a descargar o peixe en Ferrol posto que os estibadores coruñeses fixeron causa común cos mariñeiros. O feito trouxo de seu o traslado temporal das parellas de Bouzas ao porto ferrolán e a creba de relacións entre o proletariado organizado de ambas cidades (*El Correo Gallego*, Ferrol, maio-xuño de 1916).

venda dos barcos ás nacións contendentes<sup>57</sup>. Con tais elementos, os traballadores do mar organizados no porto da Coruña participaron de maneira sinalada na constitución dunha “Federación Nacional Marítima” de carácter unitario, que abrangúa sociedades de mariñeiros, fogoneiros e obreiros de todos os portos do Estado español. As sesións, ás que tamén asistiron representantes da “Sociedad de Maquinistas, Fogoneros y Descargadores del Puerto de Ferrol”, de carácter libertario, e a “Sociedad de Estibadores y Trabajadores del Puerto de Vigo”, de tendencia socialista, celebráronse a fins de setembro de 1915 na Casa do Pobo de Bilbao; alí ficou establecido un equilibrio de forzas, visible na determinación de deixar en liberdade ás seccións para decidir se empregaban ou non as canles legais de mediación que representaban as Xuntas Locais de Reformas Sociais<sup>58</sup>. O importante papel xogado polos coruñeses na devandita Federación, ficou de

57 - As reivindicacións dos mariños mercantes naqueles días da 1ª Guerra Mundial, resumíanse deste xeito:

–Oposición á venda das embarcacións aos países en guerra.

–Creación dun Montepío financiado co 4% das primas á navegación, para posibilitar o cobro do retiro.

–Dotación polo Estado de Escolas Especiais de Náutica como centros de capacitación profesional.

–Regulamentación por Lei dos traballos a bordo. Ver: Folla volanteira de *El Despertar Marítimo* de A Coruña, datada o 8/3/1917.

Co transfondo da guerra e os ataques a barcos mercantes de bandeira neutral, este abano reivindicativo xerou entre 1915 e 1918 unha morea de conflitos laborais en toda a beiramar do Estado español, con notoria repercusión nos principais portos galegos e nas rías que, como a de Arousa, contaban con numerosos mariñeiros embarcados (*Galicia Nueva*, Vilagarcía, 17/3/1917. Ver tamén o periódico socialista *La. Razón*, A Pobra do Caramiñal, ano 1916).

58 - *Boletín do Instituto de Reformas Sociales*, Madrid, outubro de 1915. O Congreso atendeu, tamén, ás reclamacións relativas ao xornal e ao descanso dos tripulantes dos vapores pesqueiros maiores de 25 Tns. que, daquela en moi pequeno número, fenaban no alto.

manifesto cando, na primavera de 1917, un novo Congreso decidiu que a secretaría se trasladase á capital herculina (Bar, A.; 1981), sendo asumida ate a súa morte en 1920 polo presidente da “Federación Local Obrera”, o anarcosindicalista Juan N6. Pasada a Iª Guerra Mundial, moitas das sociedades federadas vanse afiliar á CNT, nun contexto de forte conflictividade na Mariña Mercante.

A visión globalizadora, sectorial, superadora dos oficios, foi aprobada no Congreso da CNT celebrado en 1919, cando os mariñeiros coruñeses afiliados á central anarcosindicalista xa tiñan compañía naqueles mares, primeiro por parte da devandita sociedade ferrolá (1912), logo en Pontedeume<sup>59</sup> e, con posterioridade, en pequenos portos veciños caso de Mera, Santa Cruz ou Malpica<sup>60</sup>. A fin de contas, no peirao coruñés vaise consolidar a nova concepción sindical en 1920, unha vez que “El Despertar Marítimo” mudara en sección do “Sindicato Único del Transporte Marítimo y Terrestre”, que agrupaba todas as

59 - A “Sociedad de Marineros Pescadores ‘La Unión’” daquela vila mariñeira legalizouse o 2/12/1914, e nos seus Estatutos facíase referencia ao emprego da acción directa e da solidariedade para “la emancipación económica y social de todos los trabajadores”, rexeitando, igualmente, os cargos retribuídos. Atado 1801, fondo Gobierno Civil, Puentedeume-Puebla del Caramiñal, ARG. O roteiro desta asociación estivo vencellado en boa medida á figura dun militante moi coñecido por aquel tempo no obreirismo de Ferrolterra: Francisco Salgado, cuxo activismo nas ringleiras libertarias chega ás portas da Guerra Civil.

60 - No Congreso da CNT celebrado no Teatro da Comedia de Madrid, estiveron representados, ademais dos 300 membros de “El Despertar Marítimo” e os 65 afiliados da sociedade de maquinistas, fogoneiros e descargadores ferrolá que, por certo, respostaba ao rótulo de “La Activa”, “La Unión” de Pontedeume con 350 pescadores adheridos, a “Sociedad de Pescadores de Traineras” de A Coruña, con 40 socios, e a “Sociedad de Pescadores ‘La Humanidad Libre’” de Mera, con 190 tripulantes retribuídos “á parte”. Ver: Antonio Elorza, *Actas del Congreso del Teatro de la Comedia*, celebrado en Madrid el 10/12/1919, en *Revista del Trabajo*, nº 49-50, Ministerio del Trabajo, Madrid, 1975.

profesións vencelladas ás tarefas portuarias, pesqueiras e da Mariña Mercante.

En conclusión, á altura de 1920, e cunha poboación abrumadoramente empregada na pesca tradicional, o asociacionismo mariñeiro de clase, aínda minoritario, tense espallado polo litoral veciño aos seus núcleos primixenios, Vigo, Coruña e Marín, afortalando numérica e organizativamente estes e experimentando asemade con novas fórmulas federativas. Prodúcese, ademais, un proceso de atracción das sociedades mariñeiras mixtas, alí onde a transformación pesqueira se leva a cabo neste tempo. Cargas, Moaña, Bueu, Teis ou Chapela, son exemplos nos que a presenza de pequenos armadores nas sociedades non impide que as súas reivindicacións sexan progresivamente de carácter proletario. Por último, a alianza entre sociedades mariñeiras, obreiras amais dos agrarios influenciados pola conxunción republicano-socialista, deu espectaculares resultados no Morrazo, acadando en 1920 a alcaldía en Cargas e un bo número de concelleiros en Moaña .

No campo da CNT, prodúcense novidades no tempo que antecede á Ditadura de Primo de Rivera. Ampliando o seu radio de acción, até de agora limitado ao entorno corruñés, o bulir do grupo libertario *¡Despertad!*, composto por militantes de Vigo, Marín e Tui, comeza a deixarse sentir na beiramar do sur pontevedrés. No transcurso do ano 1923, e como resultado do seu activismo, nacen o “Sindicato General de Trabajadores” de A Guarda e o de Ribeira, que posuían sección pesqueira, e ponse en cuestión a hexemonía socialista na vila de Marín, logo do diligente apoio cenetista ás loitas das mulleres empregadas nas fábricas de conserva e das descargadoras de carbón, así como á folga dos tripulantes das parellas a prol do

descanso semanal<sup>61</sup>. E o que foi máis importante, a “Sección Pesquera” integrada dende 1922 no “Sindicato General de Trabajadores” de Vigo e que incorporaba tanto a mariñeiros como a maquinistas e patróns, comezou a comerlle terreo á influencia socialista en Bouzas e no Berbés (Pereira, D.; 1994).

Coa chegada da Ditadura, o clima represivo trouxo de seu a desaparición ou o esmorecemento do societarismo mariñeiro na maioría das pequenas vilas. Sen embargo, no primeiro ano do réxime de Primo de Rivera vaise producir unha encirrada competencia entre o “SGT “ cenetista e a “Federación Local de Obreros Marítimos”, presidida por Lorenzo Corbacho, polo control do porto vigués, conscientes anarcosindicalistas e socialistas da súa importancia en canto centro, tanto do aprovisionamento e das descargas de peixe como da contratación do persoal. Paralelamente, as sociedades mariñeiras afiliadas a UGT e CNT en Vigo-Bouzas, Coruña e Marín, ían desenvolver unha intensa campaña para esixir a aplicación do descanso dominical aos tripulantes das parellas dos tres portos devanditos, tal e como aconsellara o “Instituto de Reformas Sociales” en abril de 1924. Ao cabo, a CNT fixo valer a súa hexemonía e mellor organización no peirao coruñés, onde descargaban e repostaban numerosas parellas de Bouzas, de xeito que a veterana “Sociedad de Maquinistas y Fogoneros ‘El Vapor’”, afiliada á UGT viguesa dende 1899, solicitou a integración na “Sección Pesquera” do “SGT”, logo das xestións do patrón coruñés Manuel Montes, dirixente de *El Despertar Marítimo*<sup>62</sup>. Acadado o control, ou cando menos unha forte influencia, nos portos de Coruña, Bouzas e

61 - (Galicia, Vigo, 18/4/1923)

62 - *Solidaridad Obrera*, Santiago, 25/8/1925

Vigo; axudados por cadros societarios dos portos de Ferrol, Ribeira e Marín, que estaban desorganizados pola presión governativa; contando, ao cabo, co concurso do “Sindicato de Industria Pesquera” de Pontevedra malia o seu ideario comunista<sup>63</sup> e do sindicato de pescadores de Xixón, onde figuraba unha chea de galegos, os anarcosindicalistas argallaron a comezos de Nadal de 1925 a “Federación Regional Marítima”, coa arela de agrupar todas as profesións vencelladas ao mar. Con sede en A Coruña, tivo a Manuel Montes como secretario e a José Villaverde, liberado da “Sección Pesquera” do “SGT” vigués, como encargado da redacción do seu voceiro *El Despertar Marítimo*<sup>64</sup>.

Durante os anos 1926 e 1927, e a pesar da desorganización do resto do litoral pola abafante presión das

63 - Ver: Libro de Actas do “Sindicato de Industria Pesquera de Pontevedra y sus contornos”, xuntanza celebrada o día 25/4/1926, Arquivo Histórico Provincial de Pontevedra.

64 - A xuntanza constituínte celebrouse o día 6 de decembro no local social da “Sociedad de Canteros” compostelá, sita na rúa do Pombal. A ela asistiron o secretario da CRG, Manuel Fandiño; o director de *Solidaridad Obrera*, Ezequiel Rey; Manuel Montes, Julio Sanjurjo, Eugenio Pérez e Angel Castro, polo “Despertar Marítimo” de Coruña; Florentino Rosales, de Ferrol; Gabriel Sanjorge, de Marín; Casto Correa, Baltasar García, Francisco Fernández, Raimundo Cortés e José Villaverde, por Vigo e Bouzas. Ademais, recibíronse senllas adhesións por escrito procedentes de Ribeira e Xixón. Fora do acordo de crear a Federación, tivo importancia o debate sobre o carácter da mesma: “nacional” ou “regional”. Ao cabo, adoptouse o plantexamento exposto por José Villaverde, consistente en que “por el momento debe ser regional con aspiraciones de nacional, y creada la federación marítima gallega, con hechos se les puede demostrar a las demás regiones las ventajas que tiene la organización”. Ver: Oficio datado o 30/12/1925; fondo Gobierno Civil de A Coruña, A Coruña, Carpeta *El Despertar Marítimo*, Arquivo do Reino de Galicia. A “Federación Marítima del Litoral Gallego” tal e como se lle chamou naquela asemblea, foi, pois, precursora da futura estruturación da CNT en federacións de industria, decidida no Congreso de 1931, e devanceira da “Federación Nacional de Industria Pesquera” artellada igualmente en novembro de 1931. Faremos de todo iso máis adiante.

autoridades, a presenza da “Federación Regional Marítima” deixouse sentir nos ambientes mariñeiros de Coruña e Vigo, onde a obrigatoriedade do descanso dominical, decretada pola Ditadura, deu azos renovados aos sindicatos mariñeiros para trasladar o precepto legal á práctica. No caso de Vigo, obtívose en 1926, máis os mariñeiros coruñeses do “Despertar Marítimo” deberon renunciar ao seu obxectivo polas reiteradas persecucións das que foron obxecto no transcurso do período. Ademais, e non obstante o rotundo éxito no porto vigués, a organización confederal foi esmorecendo alí, en parte polos atrancos das autoridades, que mandaron a José Villaverde á cadea por tres meses e suspenderon “sine die” ao voceiro, pero tamén pola discontinuidade societaria inducida polas prolongadas mareas das parellas de altura, cuxas dotacións constituían a base da *Federación*<sup>65</sup>. Sen embargo, esta conservou unha mínima estrutura na Coruña, sostida polo “Despertar Marítimo” que, malia os atrancos gubernativos, desenvolveu unha actividade continua mesmo nos derradeiros anos da Ditadura. Polo tanto, a CNT galaica contou cun armazón sindical no mar que se demostraría moi útil de cara ao espallamento societario, cando a descomposición da Ditadura posibilitou a reorganización do sindicalismo mariñeiro de clase (Pereira, D.; *Ibidem*).

Na outra beira, os armadores de vapores e motoras, as autoridades, e a Igrexa, fitaban receosos a extensión do societarismo clasista. A súa estratexia foi debilitar, alentando divisións, presionando sobre aqueles cuxo “status” fose diverso á do mariñeiro (patróns e maquinistas), ou

65 - ¡Despertad!, Vigo, 26/7/1930.



mesmo sobre os pequenos patróns-armadores que estaban nas sociedades de resistencia (caso de Cangas, Moaña e Bueu), para que se integraran nas respectivas patronais, ou constituísen novas sociedades dirixidas por elementos “de orde”, que pretendesen harmonizar capital e traballo. O caso de Cangas é ilustrativo: en marzo de 1920, a patronal dos vapores denominada “El Porvenir del Morrazo”<sup>66</sup> en comandita cos fabricantes de Vigo, acordou boicotear as descargas de sardiña das traíñeiras cuxos patróns non adherisen á nova organización dos armadores. ¿O obxectivo?: incrementar a solidariedade patronal e impedir que os mariñeiros dos vapores e motoras embarcasen nas traíñeiras cada vez que levaban adiante unha folga, tal e como adoitaban facer<sup>67</sup>. O conflito, que durou 2 meses e afectou a mil mariñeiros, estendeuse máis tarde con idéntico obxectivo a Bueu<sup>68</sup>, o que proba que as patronais da Ría de Vigo e do Morrazo representaban unha forza social de primeira orde e tiñan superada a inicial atomización, desenvolvendo estratexias comúns con notoria eficacia. Velá o exemplo de “La Marítima” de Bouzas, que asumiu a defensa dos intereses económicos da localidade, exercendo de Concello na sombra (Colectivo Xerminal; *Ibidem*). Outras, como a “Asociación General

66 - A organización patronal, que abrangía nun principio tan só aos propietarios dos vapores e motoras, viña de ser artellada nada menos que polo vello axitador Eusebio Alonso, progresivamente afastado das súas antigas actividades societarias e agora enfrontado persoalmente a Lorenzo Corbacho tras do paro solidario que “Alianza Marinera” impuxo nas faenas pesqueiras, co gallo do conflito desenvolvido no porto vigués a fins de 1919 (*La Libertad*. Pontevedra, 22/1/1920).

67 - *Nueva Aurora*, Pontevedra, 28/3/1920.

68 - *Nueva Aurora*. Pontevedra, 23/5/1920.

de Industrias Pesqueras” de Vigo, que alumeou en 1927 a revista *Industrias Pesqueras* como voceiro dos problemas e aspiracións do sector, tiveron un papel sobranceiro na “Federación Nacional de Armadores” que funcionou durante a IIª República. Precisamente, ás dúas organizacións de Vigo e Bouzas, xunto coa “Unión de Fabricantes de Conserva”, débese o artellamento en 1924 do “Comité de Protección de la Pesca del Litoral Gallego”, cuxa finalidade foi tentar atallar o esgotamento dos caladoiros tradicionais, mediante a regulación do esforzo pesqueiro, a prohibición da dinamita e o control dos aparellos de cerco e arrastre<sup>69</sup>.

Como xa queda dito, a intensa conflitividade que durante o período 1914-1920 viviron as Rías de Vigo e Pontevedra, deu ocasión para pór en práctica a teima divisionista da patronal, aproveitando o propio desgaste das loixas: a aparición de sociedades mariñeiras “amarelas” ou baixo o influxo dos armadores foi patente en Marín (1915), Cangas (1915 e 1919)<sup>70</sup> e Bueu (1919). Noutras ocasións, diante da inexistencia de asociacións de clase nos portos, ou aproveitando momentáneas fraquezas, enchíase o baleiro con idéntico propósito de cortarlles o

69 - Galicia, Vigo, 23/5/1924.

70 - Véxase senón o que relataba o correspondente en Cangas do semanario conservador *Marín*, co gallo da folga de vapores e motoras acontecida no verán de 1915: “Los marineros se van convenciendo de que no deben dejarse arrastrar por las falsas e interesadas predicaciones de elementos perturbadores... Se va restableciendo la paz que tanto molesta a tales vividores, los cuales gustan siempre de revueltas para lucrarse. Pasan de 300 los que ya se arreglaron con los armadores... Entre marineros y armadores, con intervención de la autoridad, se proyecta construir una Sociedad benéfica para socorro de marineros, la cual bien organizada puede llegar a dar excelentes resultados...”.

paso, cumpríndose con eficacia diversa os principios mutuais ou cooperativos das novas asociacións. Como exemplos, pódense citar á “Asociación de Marineros Pescadores” de Viveiro<sup>71</sup>, alentada por persoeiros conservadores da vila, e os confesionais “Sindicato Católico de Trabajadores del Mar” de Bouzas e o “Sindicato Católico de Marineros” de Cangas.

A cativa relevancia destas tentativas deixou paso ao tellamento dos “Pósitos Pescadores”. Inspirados nas vellas Confrarías de Pescadores do Antigo Réxime, definíanse como asociacións cooperativas sen distinción entre armadores e mariñeiros, que arelaban a mellora das condicións de vida do colectivo da pesca mediante o establecemento de socorros e seguros, a extensión cultural entre os asociados, e a explotación directa da actividade pesqueira polos seus protagonistas, implementando liñas de crédito para o acceso á propiedade dos barcos, a adopción de novas técnicas e a compra de equipamentos e subministrados por xunto. Por último, propagaban a necesidade de control dos mariñeiros sobre o produto do seu traballo, prescindindo dos intermediarios e aloitando a prol de mellores prezos para o

71 - A sociedade vivariense foi legalizada o 20/12/1927, e nos seus Estatutos reflíctese un notorio carácter confesional; velaí o Artigo 3º, onde está recollida a obriga de celebrar anualmente unha función relixiosa pola alma dos socios defuntos. O periódico liberal *Heraldo de Viveiro*, fíxose eco en máis dunha ocasión do afervoramento relixioso dos seus asociados, algo visible no transcurso das Festas do Carme que a Asociación organizaba (*Heraldo de Viveiro*, Viveiro, 23/6/1929 e 19/7/1930). Tamén un sinalado socialista da vila, o tipógrafo Esteban Fernández Temprano, ten criticado á Asociación por estar mangoneada por caciques “que pretenden alejarla del camino que le marcan sus fines” (*Heraldo de Viveiro*, Viveiro, 7/10/1928).

peixe<sup>72</sup>. Estaban financiados, ademais das cotas dos socios e unha porcentaxe fixa por barco dos ingresos obtidos pola venda das capturas, pola “Caja Central del Crédito Marítimo”, dependente do Ministerio de Mariña. A composición dos seus órganos representativos era paritaria, adoptando un talante corporativo e submiso ás autoridades gobernativas, que procuraba conciliar os intereses de armadores e mariñeiros, afastando a estes das organizacións de clase<sup>73</sup>.

72 - Velaf o Artigo 1º do Regulamento do “Pósito Marítimo Terrestre” de Muxía: “El Pósito Marítimo Terrestre de la Villa de Mugía, es una asociación cooperativa de pescadores, gente de mar y sus derivados y persigue como fin primordial, la cultura de sus asociados, tanto en la parte elemental como en la profesional a que se dedican, estableciendo como normas las siguientes:

- a) Procurar por todos los medios legales que sean posibles, la construcción de un muelle o malecón donde puedan ser resguardadas de los temporales las embarcaciones, solicitando para ello de los poderes públicos la realización de tan importante obra y en el caso de no poder conseguirlo, reunir fondos para ejecutarla por cuenta de este Pósito.
- b) Establecer el socorro mutuo entre sus asociados para caso de enfermedad, falta de trabajo y malos tiempos.
- c) Constituir una representación social que aporte datos y conocimientos sobre orden nacional e internacional referente a asuntos de pesca por ser la principal fuente de riqueza de esta localidad.
- d) La adquisición de embarcaciones de pesca, aparejos y demás artefactos necesarios para el desarrollo de esta industria.”

73 - O talante moderado dos Pósitos evidénciase na seguinte crónica de Antonio Armilla Yarza, xornalista do periódico arousán *Galicia Nueva* e un dos propagandistas dos Pósitos naquela Ría: “Los Pósitos Pescadores vienen a resolver mejor que ninguna otra agrupación esa parte del problema obrero que afecta a los trabajadores del mar; son asociaciones de defensa y al mismo tiempo de orden, capacitan al pescador gracias a la obra cultural que realizan para defender sus derechos pero, sin menoscabo de los demás, preparan también una masa obrera capaz, culta y por tanto dispuesta a regir sus actos tomando como base la tan estricta justicia y a velar por la prosperidad de su asociación que a la vez es la de la industria pesquera,....., ponen a sus socios en condiciones de valerse por si mismos, previendo los casos de enfermedad y las necesidades apremiantes y por fin dignificando a la clase en la forma justa y racional... En conclusión, en tiempos de conmociones sociales se precisa actuar con cordura, y no sembrar odios” (*Galicia Nueva*, Vilagarcía, 5/7/1921).

A súa constitución correu a cargo das autoridades de Mariña e as “forzas vivas” das diversas localidades costeiras. De feito, ao seu principal propagandista, o capitán de corveta Alfredo Saralegui, xuntáronse numerosos funcionarios das Axudantías, párrocos, fabricantes, armadores, xornalistas, médicos, membros de profesións liberais vencellados ao asociacionismo profesional, e, mesmo, agrarios próximos ao lerrouxismo, caso dos irmáns Juan e Ramón Salgado, coñecidos dabondo na provincia de Pontevedra<sup>74</sup>.

A vila de Cambados, onde o conservadorismo imperante e a persistencia das relacións precapitalistas no mar non permitían unha presenza societaria que xa era notoria noutros portos das Rías Baixas, inaugurou o primeiro Pósito de todo o litoral do Estado español o 17 de Nadal de 1917, adiantándose en poucos días ao porto de Teis. Daquela, os susoditos irmáns Salgado tiveron a habilidade de mesturar a defensa corporativa do colectivo mariñeiro, coa faciana caritativa da vella “Asociación Cambadesa de Marineros”, da que se proclamaron continuadores. Así, na súa primeira asemblea, diante dos

74 - O caso de Muxía pode ser un paradigma nos pasos a dar para constituír un Pósito de Pescadores. Así, con data do 23/4/1929, “convocados por el Ayudante del Puerto de Camariñas, José Bedoya Pérez”, reuníronse o Alcalde Gervasio Varela Toba, o médico titular Alejandro Abella Lema, o párroco Manuel Eirín Cadavid, o comerciante José Agrelo Puertas, o farmacéutico e “demás personas de significación de esta localidad y gran número de pescadores, con objeto de formalizar la sociedad”. Unha vez aprobados os Estatutos e nomeados os membros da “Junta Inspectorá”, que recaeron nos devanditos persoeiros presididos polo Axudante de Porto, proceduse a “elevar una solicitud al Excmo. Sr. Presidente de la Comisión de la Caja Central del Crédito Marítimo pidiendo subvención, y telegramas expresivos a los Excelentísimos Srs. Ministro de Marina, Director General de Navegación y Pesca y al Presidente de la Caja Central del Crédito Marítimo, y telegrafiar al Comandante de Marina anunciándole la constitución y pidiendo para el la protección de dichas superiores autoridades”. O Pósito contou inicialmente con 72 inscritos. Ver: Atado 2699, Fondo Gobierno Civil A Coruña. Mazo Muros-Mugarodos-Muxía, Arquivo do Reino de Galicia.

seus 400 socios presentáronse como beneficios inmediatos, tanto o control da venda do peixe polo propio Pósito como os 6.500 reais que aínda tiña aforrados a finada asociación de Brañas (Pereira, D.; 1998). Nos anos inmediatos, os Pósitos espalláronse polas Rías de Arousa e Muros, aproveitando o tecido social dependente dunha maioritaria pesca artesanal e afastado do societarismo de clase. Máis tarde, entrada a década dos 20, estendéronse polas Rías de Vigo, Pontevedra e o Norte da Galiza, acadando un forte incremento nos anos da Ditadura de Primo de Rivera, ao aproveitar o clima de persecución que sufriron as sociedades mariñeiras de clase<sup>75</sup>. Neste tempo de restrición das liberdades públicas, mesmo algún partidario acérrimo do “reformismo social liderado polo Estado” a través dos Pósitos, como o funcionario de Mariña Benigno Rodríguez Santamaría, defendeu medidas totalitarias benqueridas ao Estado corporativo mussoliniano como a obrigatoriedade de afiliación aos mesmos<sup>76</sup>. Á chegada da IIª

75 - Sen querer ser exhaustivos no tema, compre lembrar que a Ditadura clausurou algunhas sociedades mariñeiras, tal que a “Alianza Marinera” de Moaña (González Fernández, X.M.; e Villaverde Román, X.C.; Ibidem), encadeando aos seus dirixentes. Noutros casos, como aconteceu coa “Alianza Marinera” de Marín, ou coa organización mariñeira confederal de Ribeira, Malpica, Mera, Pontevedra e Ferrol (integrada esta no “Sindicato de Transportes”), a presión gubernativa rematou por facer imposible a actividade pesqueira e levou de seu a autodisolución. Por último, algunhas sociedades mariñeiras de recoñecida combatividade como “El Despertar Marítimo” coruñés, tiveron moitas dificultades para funcionar entre 1925 e 1929 (Pereira, D.; 1994).

76- Rodríguez Santamaría, na súa, por outro lado admirábel obra *Diccionario de las Artes de Pesca de España y sus Posesiones*, editada andando o ano 1923, chega a afirmar: “La autoridad de Marina en los puertos no puede, sin desatender obligaciones más perentorias, dedicarse enteramente al Pósito, y no quedan, a mi juicio, más que dos caminos para poder llevarlos a cabo con eficacia. El primero, imponiéndolos, como se imponen otras cosas –inscripciones marítimas, roles, etc.–, a las que se han acostumbrado los pescadores; en este caso los Pósitos serían obligatorios y nadie podría dedicarse a la pesca sin pertenecer a ellos. Aunque difícil, esto es factible; pero habría que variar la Ley de Asociaciones de 1887, por la que se rigen todas las de carácter civil en España, como son los actuales Pósitos...”.

República, funcionaban ao redor de 50, agrupados nunha “Federación Gallega de Pósitos Marítimos”, creada en 1925 e residente a partir de 1927 en Cangas baixo a presidencia de José Costa Alonso, “pescador de Moaña, católico, hombre de orden, bienquerido por la dictadura primumriverista, que acaba vistiendo el uniforme de Falange” (Fernández Casanova, C.; 1999).

A devandita expansión dos Pósitos, non deixou de ter certos atrancos alí onde coincidían cunha sociedade de resistencia que, en ocasións, opuña todas as trabas ao seu alcance para impedir a súa implantación, temendo que os afiliados aos Pósitos exercesen de crebafolgas cando se lles presentase ocasión. Deste xeito, a campaña que en 1923 levou a cabo a “Federación Local de Trabajadores” de Marín, en consonancia coas “Alianzas Marineras” de Cangas e Moaña, contra da constitución dun Pósito na vila, tiña como transfondo a substitución tanto dos mariñeiros das parellas como as descargadoras de carbón, polos asociados e asociadas ao devandito cando a folga a prol do descanso dominical<sup>77</sup>. Polas mesmas razóns, en Moaña os enfrontamentos entre os mariñeiros asociados na “Alianza Marinera” e os membros do Pósito, foron constantes até a Guerra Civil (Fernández Casanova, C./González Fernández, X.M. e Villaverde Román, X.C.; *Ibidem*).

De todas as maneiras, nos portos pequenos, os Pósitos captaron un bo número de mariñeiros, pois o seu labor social aliviou un chisco a ruín condición na que se atopaban, acadando algunhas melloras de infraestrutura portuaria (peiraos, lonxas...), representando en solitario os intereses da xente de mar e, sobre todo, estimulando unha meritoria obra educativa nas súas Escolas, algunhas delas (como as

77 - *Galicia, Vigo*, 28/2, 4 e 6/3, 18/4/1923.

de Cangas, Cambados, Foz ou Mugar dos, dirixidas por Felipe Carnicer, Antonio Magariños, Manuel Salgado Toimil e María Vázquez, respectivamente) modélicas na pedagogía do ensino profesional (Costa Rico, A.; 1989). De feito, os Pósitos substituíron con vantaxe ao tradicional asociacionismo mixto, xa que asumiron as súas funcións cun pulo notábel, mercé ao seu vencello coa Administración.

Con todo, os Pósitos non mudaron en esencia a situación dos pescadores no que atinxe ás súas condicións de traballo e vida, e as pretensións de control sobre a distribución do produto reveláronse carentes de realismo, pois, como escribía José Villaverde no voceiro da “Federación Regional Marítima”, a identidade entre armadores, remitentes e fabricantes era total, non só no tocante aos intereses de clase, senón, mesmo en moitos portos, física<sup>78</sup>. Por conseguinte, nunha época de agravamento dos enfrontamentos clasistas como foi a República, o labor dos Pósitos, centrada máis que nada na fasquía asistencial, ficou un chisco esvaída pola conflictividade social, manténdose estábel a súa afiliación nesta etapa. Compre apuntar, tamén, que a inquedaanza ideolóxica propia do período republicano afectou á moderada clientela dos Pósitos, socavando unha migalla o indiscutible influxo que sobre ela mantiña o monárquico e dereitista Costa. Este, debeu deixar a presidencia da “Federación Gallega de Pósitos Marítimos” a Francisco Diz Viñas, representante do Pósito da Illa de Arousa, para mitigar a campaña que na súa contra viñan mantendo un colectivo de mestres das Escolas, xunto cun grupo de Pósitos do Norte de Galiza de referentes progresistas (Fernández Casanova, C.; *Ibidem*), no que salientaba o de Mugar dos encabezado polo comunista Juan Prieto Balsa.

78 - *¡Despertad!*, Vigo, 22/6/1929.



#### IV) A IIª REPUBLICA (1931-1936)

No mes de Febreiro de 1930, a traxedia arriba ao porto de Bouzas: catro vapores parellas cos seus 42 tripulantes, afundíanse en augas do “Grand Sole”. O loito obriga ao amarre da flota, e a indignación das tripulacións sacode as consciencias adormecidas; aproveitando o ambiente, Villaverde e Montes fan a convocatoria dunha asemblea para reorganizar a “Sección Pesquera” do “SGT” de Vigo e, así mesmo, relanzar a Federación (Pereira, D.; 1994). O sinal do novo pulo societario no mar estaba dado, e no verán do mesmo ano xa funcionaba a organización pesqueira viguesa, que agrupaba agora boa parte das tripulacións dos palangreiros do Berbés e das parellas de Bouzas, unificando no seu seo ás antigas sociedades de mariñeiros, de patróns, e de maquinistas e fogoneiros de Vigo e Bouzas<sup>79</sup>. Cos sindicatos mariñeiros de Vigo, Marín e A Coruña operando nas localidades que, a mais de concentrar a maior parte da pesca industrial do noso litoral, eran pólos de atracción tanto de man de obra como de peixe provenientes de numerosas vilas mariñeiras, a “Regional Pesquera” xa podía deixar sentir o seu peso nos pequenos portos (Pereira, D.;1992). No entanto, debía probar a súa forza aos armadores e, nun proceso paralelo, axeitar a estruturación interna á complexa realidade económica e social da pesca. O control sindical do porto vigués, daquela o máis importante do Estado, foi a pedra de toque non só para Galiza senón para outras zonas da beiramar peninsular: no medio das negociacións entre a Patronal pesqueira e os sindicatos UGT e CNT, levadas a cabo en Madrid en torno ás melloras

79 - *¡Despertad!*, Vigo, 26/7/1930.

salariais e sociais reclamadas polos mariñeiros, a organización viguesa decretou o 1ª de Maio de 1931 o amarre dos vapores parella de Bouzas, aproveitando o regreso dos caladoiros do Norte. As reivindicacións eran as mesmas que se estaban a negociar en Madrid e que xa viñan provocando diversos conflitos en portos como A Coruña, Xixón, Huelva ou Pasaia: regulamentación do descanso semanal, recoñecemento dos sindicatos pola Patronal e incremento salarial e das dotacións. A vitoria relativa acadada un mes despois, permitirá consolidar o sindicato e practicar unha presión en aumento sobre a contratación das tripulacións e, de resultas, sobre a sindicación dos pescadores doutras vilas que viñan descargar ou a enrolarse no porto vigués, tal e como xa se facía había tempo na Coruña (Colectivo Xerminal; Ibidem). Un exemplo: no ano 1932, os mariñeiros das motoras cambadesas que alixaban sardiña para as fábricas da Ría de Vigo, decidiron asociarse na CNT por temor ao boicot dos afiliados vigueses. E a cousa non rematou aí: eles aplicaron a mesma medida aos tripulantes das dornas de Carreira que descargaban arreo no peirao de Cambados. Logo de moitos tiras e afrouxas, os de Carreira, “decidiron” no ano 1934 constituír un sindicato mariñeiro federado na CNT.

A integración na “Confederación Regional Galaica” (CRG) da CNT de sociedades de pescadores de todo o litoral galego, foi progresiva a partir de 1931, nun intre no que a conxuntura política era favorábel ao societarismo proletario e a extensión da pesca semi-industrial era patente na maioría das vilas mariñeiras galegas. As primeiras en incorporarse foron as xa coñecidas agrupacións de Porto do Son, Moaña, Cangas e Bueu, a maioría delas procedente

da UGT<sup>80</sup>; logo, pouco a pouco, a CRG contará con sindicatos na maioría dos portos da beiramar galega. A central socialista, pola súa banda, ficou moi diminuída canto á súa afiliación mariñeira no período republicano.

80 - No exemplar correspondente ao 2/1/1932 do voceiro da CRG, *Solidaridad Obrera*, José Villaverde afirmaba: “En Galicia se apartan con asco de la UGT por sus reiteradas traiciones. Cangas, Moaña, Bueu, Marín con sus miles de afiliados fueron baja en la UGT para ingresar en la Federación de Industria y por tanto en la CNT”. Pola súa banda, a veterana sociedade “Protección Obrera” de Porto do Son, con máis de trinta anos de traxectoria e integrada na UGT dende 1903, vai estar federada na CNT dende comezos do verán de 1931. Andando o ano 1933, as sociedades “Trabajadores del Mar” de Baiona e “Marítima ‘El Despertar del Valle’” de Panxón, dábanse así mesmo de baixa na UGT para acto seguido integrarse na “Federación Regional de Industria Pesquera” da CRG-CNT. Ver: Actas da “Federación del Transporte, Pesca e Industrias Marítimas de España” (UGT), 15/1/1933, Carpeta 1121, Atado 350, Serie Madrid; Archivo Histórico Nacional, Sección Guerra Civil, Salamanca. Algo semellante vai acontecer a partir de 1933 nos portos de A Guarda, Ribeira, Escarabote, Ares ou Celeiro.

A moderación da estratexia uxetista, centrada en evitar problemas ao goberno de coalición republicano-socialista, tivo bastante que ver nesta xeira de baixas na central socialista. Así, o delegado de Vigo na devandita “Federación del Transporte” criticou en agosto de 1933 o feito de terse abandonado a folga dos pescadores de Baiona, acontecida o ano anterior; por toda resposta, a Executiva sinalou que os pescadores declararan o paro sen consultar e “dieron muestras de extremismos y cometieron atentados”.

Noutra orde de cousas, os cenetistas tiveron, asemade, que neutralizar a influencia dos lerrouxistas no sur do Morrazo. En Moaña, por exemplo, José Romero chegou a ostentar ao tempo os cargos de alcalde da vila polo Partido Radical e Presidente de “Solidaridad Marinera”, ate ben entrado o ano 1932; pola súa banda, o cangués Antonio Nores Sotelo, “Taratola”, foi Presidente de “Alianza Marinera” en 1933 ao tempo que concelleiro, conservando moitas simpatías no colectivo malia o seu afastamento da ortodoxia anarcosindicalista (González Fernández, X. M., e Villaverde Román, X.C.; *Ibidem/ Pereira, D.*; 1994/ Nores Soliño, A. e Santos Castroviejo, I.; 2003).

## **Estrutura da “Federación Regional de Industria Pesquera” (FRIP)**

Certamente, a continuidade organizativa da denominada en 1930 “Federación Regional Pesquera”, resultou decisiva para o devandito proceso de integración. O cambio de nome (de “Marítima” a “Pesquera”) non é intrascendente. Reflicte unha mudanza na súa concepción; agora os sindicatos federados acollerán tan só as profesións vencelladas á pesca, tanto de terra como de mar: mariñeiros, patróns, maquinistas e fogoneiros, máis tamén escabicheiras, empacadoras, carrexadoras, traballadoras das fábricas de conservas e salgazóns, obreiros do “palo” (estibadores), etc.. Mesmo en 1933, a visión integral da industria chegou ao seu cume cando se decidiu a integración dos choferes das camionetas que trasladaban o peixe ao interior<sup>81</sup>. Como temos dito, a organización mariñeira galega adiantouse á implantación das federacións de industria decidida pola CNT no Congreso de 1931, posto que xa en Outono de 1930 Montes e Villaverde, acorde co seu posicionamento manifestado no ano 1925 cando artellaron a “Federación Regional Marítima”, defenderan a constitución da “Federación Nacional de Industria Pesquera” a partir da “Regional Pesquera”, xa estruturada no senso industrialista dende había meses<sup>82</sup>.

81 - CNT, Madrid, 18/10/1933. Os choferes que, con base na Coruña, ían cargar peixe para os mercados do resto do Estado en Ribeira, Marín ou Cariño, xogaron un importante papel á hora de consolidar a organización mariñeira cenetista nos portos devanditos, posto que o seu concurso era decisivo á hora de disuadir posibles descargas de peixe procedentes de crebafolgas ou para “convencer” a mariñeiros e pescantinas da necesidade de se afiliaren á CNT.

82 - *Solidaridad Obrera*, Coruña, 13/12/1930.

A que a partir do verán de 1931 se chamará “Federación Regional de Industria Pesquera” (FRIP), foi a primeira federación de industria que, dun xeito estruturado e organizado, funcionou no mundo sindical galego. Os cadros mariñeiros agrupados na CRG, decatáronse da progresiva interacción existente entre os diversos portos e da súa realidade complexa e diversificada, que semellaba o funcionamento dun complexo industrial. Esta comprensión, levou de seu unha significativa implantación: 12.390 asociados en 1932 á FRIP que, no 18 de Xullo de 1936, xa se converteran en 17.335. A CRG acadou nos/as traballadores/as da pesca a súa maior presenza, contando con máis do 40% da súa afiliación no sector, o que viña representar unha taxa de sindicación situada en torno ao 20/25% do total dos pescadores (Ver CADROS I, II e III)<sup>83</sup>. De calquera maneira, no debe sorprendernos a fasquía pioneira, no senso organizativo, e a importancia numérica dos mariñeiros

83 - Tendo en conta os datos aportados pola asistencia ao Pleno de Vilagarcía, celebrado en agosto de 1932, e outras fontes parciais (Ver CADRO I), 12.390 pescadores galegos estaban afiliados á CRG, sen que saibamos o número de socios doutras 5 sociedades mariñeiras integradas naquel tempo na Confederación; o colectivo representaba daquela en torno ao 37% do total da afiliación á CNT galaica (*Solidaridad Obrera*, A Coruña, 3/9/1932). Catro anos máis tarde, tendo en conta as cifras manexadas tanto no Congreso da “Federación Nacional de Industria Pesquera” (*El Avance Marino*, Pasaia, nº7, maio 1936), celebrado en Zaragoza paralelamente ao Congreso da CNT de Maio de 1936, como os datos aportados polo derradeiro comicio (*Solidaridad Obrera*, Barcelona, 5/5/1936), xunto con outras fontes máis fragmentarias (Ver CADRO I), a FRIP contaría con 17.335 afiliados en 38 portos, aos que habería que sumar outros 8 sindicatos mariñeiros, a maioría deles integrados na CRG nos tres derradeiros meses da Fronte Popular, dos que descoñecemos o número de compoñentes. Por xunto, semellante volume de afiliados representaría aproximadamente o 43% do total de traballadores integrados na CRG e máis do 40% dos membros da “Federación Nacional de Industria Pesquera” da CNT (Ver CADRO II).

galegos e confederais, xa que a industria pesqueira era, en definitiva, a única rama da produción vertebrada do noso país e, con diferenza, a máis desenvolvida de todo o litoral peninsular (Pereira, D.; 1992).

A integración das vellas sociedades mariñeiras na CNT desembocou na súa progresiva conversión en “Sindicatos de Industria Pesquera” (SIP), que distribuían os diversos oficios nas Seccións respectivas. A transformación da “Sección Pesquera” do “SGT” vigués en SIP pouco antes do Congreso de Xuño de 1931, iniciou a xeira de renovacións organizativas: primeiro Marín e Coruña<sup>84</sup>; logo, viría a reforma das antigas sociedades existentes en Cangas, Moaña, A Guarda, Ribeira..., ou a creación de sindicatos de industria alí onde non existía máis organización mariñeira que o Pósito, casos de Cambados, Celeiro, Cariño, Espasante<sup>85</sup>, O Barqueiro... Os sindicatos pesqueiros máis importantes foron o SIP de Vigo, que en 1932 contaba con 2200 socios; o de Marín, con 1.600; o vello “Despertar Marítimo” de Coruña, con 1.500, e con cifras semellantes

84 - No ano 1935, o “Sindicato de Industria Pesquera” coruñés, tiña as seguintes Seccións: “El Despertar Marítimo” (mariñeiros, patróns e maquinistas das embarcacións de pesca), “Picadores de calderas”, “Camionetas de pescado Coruña-Madrid”, “Empacadoras”, “Chabolas”, “Chalaneros”, “Mozos de campo”, “Carboneros”, e “Salazoneras y Conserveras”.

85 - Os Estatutos do “Sindicato de la Industria Pesquera y sus derivados” de Espasante, indicaban que (Art..5) “estará compuesto de tantas secciones como características profesionales tenga la industria y sus similares, y el Sindicato reconocerá a cada una de ellas el derecho a tratar y resolver las cuestiones que no comprometan los intereses generales de la colectividad y cuando estos corrieran riesgo de ser comprometidos por medio de la declaración parcial o general de una huelga, la sección o secciones que se hallaran en tal caso no podrán declarar conflicto alguno sin previo conocimiento general de las demás secciones que integran el Sindicato”. Logo, nos artigos 6 e 7, recoñecíanse os dereitos de cada Sección a nomear unha Xunta e a estar representadas na mesma proporción no Comité do Sindicato.

“La Alianza Marinera” de Cangas e a “Solidaridad Marinera” de Moaña. O derradeiro bienio republicano vai servir de contexto, non obstante, do inusitado desenvolvemento asociativo dalgúns portos con nula ou cativa tradición societaria, onde aos mariñeiros se lles van xuntar as pescantinas que procesaban peixe nas fábricas e almacéns de salga: foi o caso dos SIP de Cariño e Ribeira, que agrupaban 1200 e 1500 afiliados e afiliadas, respectivamente, a comezos do verán de 1936. Noutras localidades da beiramar, tamén foi apreciable a incorporación das mulleres que traballaban en oficios vencellados á pesca, máis que nada a partir da Fronte Popular: velaí Cangas, Aldán e Mugar dos, onde a “Sociedad `La Reivindicadora” de pescantinas e atadoras (1.000 afiliadas, nada menos), o colectivo de traballadoras das fábricas que en número de 300 se incorporou á “Solidaridad Marinera”, e o “Sindicato de Rederas”, respectivamente, engrosaron as ringleiras da FRIP xa coa Guerra Civil ás portas.

Consonte coa súa experiencia, aos mariñeiros galegos débese a creación da “Federación Nacional de Industria Pesquera (FNIP)” en Outono de 1931, partindo da propia organización “rexional”. De feito, o primeiro “Comité Nacional” residiu na Coruña, exercendo como secretario Manuel Montes<sup>86</sup>. Canto á FRIP, o seu domicilio trasladouse primeiro a Vigo e logo, no ano 1934, a Marín; nas dúas

86 - Un ano máis tarde, o devandito Comité recalará en Vigo, sempre con Montes na secretaría. Logo, debido á desfeita sufrida pola organización viguesa tras a folga das parellas de Bouzas, o Comité da Federación vaise mudar a Xixón a mediados de 1933; de alí terá que fuxir a Cádiz a resultas da frustrada Revolución de Outubro de 1934. Ao cabo, o 3º Congreso da Federación celebrado en maio de 1936, decidiu que o Comité retornase a Vigo, asumindo a secretaría o asturiano José A. López.

localidades vai asumir a secretaría o compostelán Manuel Fandiño, que actuou como liberado ate a Guerra Civil coa axuda do delegado do porto marinense, o carpinteiro Eduardo Collado, do camareiro pontevedrés Desiderio Comesaña e do pescador de Moaña, Jesús Veiga (Pereira, D.; 1994).

Como remate da faciana organizativa, compre apuntar que o golpe militar do 18 de Xullo de 1936 rachou un tecido asociativo a cada máis estendido e complexo, tanto na fasquía territorial como no sectorial. No primeiro aspecto, ten interese o pulo dado polo Pleno da FRIP celebrado en Compostela no outono de 1935, ás “Federaciones Comarcales” de industria pesqueira que agruparían aos sindicatos mariñeiros de cada bisbarra: de feito, alí mesmo anunciouse a inminente creación da “Federación Comarcal de Industria Pesquera” de Cariño, con operatividade en Espasante, O Barqueiro, Cedeira, amais do porto devandito<sup>87</sup>. Referíndonos sempre ao mesmo tema, tamén chaman a atención os reagrupamentos de sindicatos mariñeiros (afiliados ou non á FRIP) por Rías ou, quizais máis ben, por “mares” onde coincidían pescando os tripulantes das flotas dos diversos portos: deste xeito, a primeira metade do ano 1936, coñeceu senllas xuntanzas dos pescadores das Rías Baixas e do Golfo Ártabro, ao abeiro do conflito provocado pola depreciación da sardiña (Pereira, D.: *Ibidem*). Por último, o coñecemento que tiñan algúns cadros cenetistas galegos da diversidade que presentaba o traballo extractivo no mar, ficou en evidencia no proxecto de “Federación Marisquera”<sup>88</sup> que, habida conta

87 - *Solidaridad*, A Coruña, 5/10/1935.

88 - *Solidaridad*, A Coruña, 4/7/1936.



das especificidades do oficio antedito e no fío da Guerra Civil, tentaron levar adiante dende O Grove e San Miguel de Deiro (Vilanova de Arousa), respectivamente, dous xoves militantes libertarios moi perseguidos nos primeiros tempos da contenda: José Prol e José Grande<sup>89</sup>.

89 - José Prol foi asasinado nos primeiros días da contenda, mentres que José Grande debeu pasar varios anos agachado na bisbarra de Vilagarcía de Arousa. No período da Fronte Popular, a CRG contaba con afiliación nos mariscadores e mariscadoras de Lourizán, Vilalonga, San Miguel de Deiro, O Grove, Campelo (Cedeira) e Xubia.

## Práctica da “Federación Regional de Industria Pesquera”

As sociedades mariñeiras afectas á FRIP, sostiveron unha mancha de folgas por toda a beiramar galega, ben en portos afeitos a elas (Cangas, Moaña, Teis, Ribeira, Pontedeume, Bueu...), ben noutros nas que eran toda unha novidade (Cariño, Celeiro, Cambados, O Grove, Cedeira...) e, naturalmente, nos centros pesqueiros que representaban Vigo, Coruña e Marín. Desta longa relación de mobilizacións, podemos tirar algunhas ideas.

En primeiro lugar, a conflitividade centrouse fundamentalmente nas tripulacións dos vapores e das motoras e as reivindicacións presentes nas folgas foron as xa coñecidas da primeira década do século. Sen embargo, neste tempo republicano, os conflitos da pesca serán os máis prolongados de todos os sectores da economía galega. Eis, en 1931, nas folgas de Teis, Baiona e Cangas<sup>90</sup>, un total de 2.040 mariñeiros superaron as 200.000 xornadas de traballo perdidas, segundo cifras oficiais decote infravaloradas, que non reflicten o paro das parellas de arrastre de Bouzas, nin a “folga das maquinañas” levada a cabo polos mariñeiros das motoras sardiñeiras de Moaña<sup>91</sup>, nin outros pequenos paros nos peiraos de

90 - Nese ano, 1.500 mariñeiros de Cangas mantiveron a flota de motoras amarrada durante 4 meses.

91 - A chamada “folga das maquinañas”, provocada pola teima dos armadores en reter unha “parte” pertencente aos tripulantes para amortizar os novos mecanismos de virada, durou 4 meses no medio de constantes enfrontamentos entre folguistas e crebafolgas que tripulaban algunhas motoras boicoteadas. Rematou de xeito favorábel aos asociados na “Solidaridad Marinera”, debido ao medo que a proclamación da República produciu nos patróns (González Fernández, X.M. e Villaverde Román, X.C.; Ibidem).

Cambados, O Grove, A Coruña, Pontedeume e Vigo. No ano 1932, o amarre das parellas de Bouzas achegouse aos 5 meses e os mariñeiros de Moaña pararon máis de un ano, entre 1933 e 1934, contra da aplicación que facían os armadores da “Ley de Accidentes” (Pereira, D.; *Ibidem*). Segundo as mesmas estatísticas do Ministerio de Traballo, en 1933 o amarre das flotas de Cangas, Chapela, Aldán, Teis, Bouzas e Moaña polo problema sobredito, supuxeron máis de medio millón de xornadas perdidas. A maiores, o Ministerio de Traballo non recolle nese ano nova ningunha de folgas tan delongadas como a da flota de propulsión mecánica de Bueu (5 meses), ou a dos barcos palangreiros do Berbés (4 meses); tampouco dá conta do “lock out” provocado polos armadores de Marín, para protestar pola participación dos tripulantes da flota das parellas de arrastre na Folga Xeral convocada pola CNT en todo o Estado a comezos de maio de 1933<sup>92</sup>. Máis tarde, en 1934, tocoulle a quenda a Ribeira e Cariño, con senllos conflitos de moi diversa resolución<sup>93</sup>. Por último, a forte baixa na cotización da sardiña no albor da campaña correspondente ao ano 1936, orixinou a comezos do verán un paro xeral de toda a flota sardiñeira das Rías Baixas, dende Muros até A Guarda, durante 16 días nos que a organización de Moaña levou, outra volta,

92 - *El Pueblo Gallego*, Vigo, 15/5/1933.

93 - En Cariño, co SIP apenas constituído con 300 asociados, a tirapuxa polas Bases de Traballo durou tres semanas e rematou en triunfo para o Sindicato poucos días antes da frustrada Revolución de Asturias (CNT, Madrid, 29/9/1934). En Ribeira, pola contra, a demanda de suba nas retribucións das pescantinas apoiada de xeito solidario polos tripulantes das motoras sardiñeiras, resolveuse coa derrota do SIP debido á represión desatada tras dos sucesos de Asturias. A clausura do Sindicato por estes feitos, provocou a súa desorganización ate os días da Fronte Popular (*Solidaridad*, A Coruña, 5/10/1935)

a iniciativa (Pereira, D.; *Ibidem*). En definitiva, a teimuda resistencia dos traballadores na multiplicidade de conflitos no mundo do mar, tivo moito que ver coa socorrida posibilidade de botar man doutras pequenas embarcacións e artes de baixura mentres duraban os conflitos; da súa frecuente condición de propietarios de pequenas parcelas na beiramar, e da solidariedade doutros portos implementada pola FRIP.

A devandita práctica solidaria, decisiva á hora da resolución dos conflitos, aconteceu arreo entre as sociedades mariñeiras de diversas localidades do litoral e cos traballadores terrestres da industria pesqueira integrados na FRIP. Contrariamente, se os devanditos estaban asociados na UGT ou eran autónomos, a solidariedade faltou en máis de unha ocasión a partir de 1932, cando a FRIP chegou a sufrir serios reveses nos seus feudos das Rías Baixas e tivo moitos problemas para dar saída ás loitas. Derrotas tan significativas como a colleitada a fins de 1932 na dura confrontación entre a Patronal viguesa e o SIP daquel porto no conflito das parellas (Colectivo Xerminal; *Ibidem*), logo da proliferación de crebafolgas procedentes de portos non integrados na FRIP e de influencia socialista como Boiro, Noia, Domaio ou San Adrián de Cobres, determinaron non só a posterior debilidade da organización viguesa<sup>94</sup>, senón

94 - Non convén esquecer que o conflito das parellas de Bouzas ten lugar nun contexto no que as organizacións mariñeiras de Huelva, Málaga, Alxeciras, Cádiz, Xixón e Pasaia apenas estaban en condicións de actuar de xeito solidario cos pescadores vigueses, debido a senllas derrotas que sufriran en conflitos semellantes ao de Bouzas. Polo tanto, non puideron reaxir cando moitos armadores de Bouzas decidiron trasladar os seus barcos ao Sur da Península, tripulados por crebafolgas (Colectivo Xerminal; *Ibidem/CNT*, Madrid, 28/8/1933). O SIP vigués perdeu o control das contratacións no peirao de Bouzas a mans dun sindicato amarelo (malia que socialistas e comunistas quixeron tomar as súas rédeas), a “Agrupación Independiente de Trabajadores de la Industria Pesquera”, que, cos seus 2.739 asociados, a meirande parte crebafolgas ou procedentes do

tamén unha estratexia concertada dos armadores do Morrazo e da Ría de Vigo levada a cabo nos anos 1933 e 1934, consistente en debilitar aos sindicatos mariñeiros mediante a provocación de conflitos onde o abstencionismo da UGT, o sistemático emprego de crebafolgas e as escisións inducidas levaron de seu, ben a desorganización societaria (Aldán, Cesantes), ben a perda de afiliación (Marín, Bueu, Moaña), ben o transvase total (Teis) ou parcial (Marín, Vigo) a unha proposta sindical diferente. O desgaste que sufriron importantes sindicatos mariñeiros das Rías Baixas<sup>95</sup>, fica ben ás claras nos CADROS I e III; unha baixa compensada tanto polo medre da FRIP en Ribeira e nos portos do Cantábrico a partir de 1934, como pola masiva afiliación das pescantinas nalgunhas localidades das Rías Baixas. O desenvolvemento dos novos colectivos mariñeiros alí onde apenas existía tradición societaria, obrigou a sustentalos mediante o envío dalgúns cadros experimentados que exerceron como liberados: foi o caso, sen ir máis lonxe, do vigués Vicente Iglesias no porto arousán, e do her-

SIP, fixo e desfixo ao seu gusto, impondo a cotización obrigatoria e certificando os recortes no descanso das tripulacións das parellas. A maiores, o SIP tivo que aturar outras escisións con dirección á UGT: concretamente, a dos patróns, maquinistas e algúns mariñeiros, a colla de estibadores do peixe e as empacadoras. Un par de anos despois, a mediados de 1935, a continuidade dos tripulantes dos vapores palangreiros do Berbés afiliados ao SIP en número de 900, posibilitou o retorno paulatino tanto de moitos dos mariñeiros das parellas, como do resto das seccións escindidas a excepción dos patróns e maquinistas. Deste xeito, o SIP volveu a plantar cara á patronal de Bouzas na Fronte Popular, mediante un paro nas parellas acontecido en xuño de 1936 e que tivo continuidade ate o albor da Guerra Civil (*El Avance Marino*, Pasaia, nº 7, xuño 1936, e circular nº3 da FNIP datada en Vigo o 7/7/1936).

95 - E de rebote o SIP coruñés, xa que no porto herculino descargaban moitas parellas de arrastre de Bouzas tripuladas por esquiros, producíndose ate ben entrado o ano 1936 numerosos incidentes debido ao boicot do que se lles facía obxecto.

culino José Suárez Hermida na beiramar comprendida entre Celeiro e Cariño<sup>96</sup>.

A constatación da impotencia da maioría dos sindicatos mariñeiros das Rías Baixas, para resolver as devanditas situacións sen o concurso do proletariado (maiormente feminino) que traballaba nas actividades derivadas da pesca en terra e pertencía maiormente á central socialista (Vigo, Marín, Bueu, Aldán...), alentou á FRIP a manter unha firme defensa das “Alianzas Obreiras” coa UGT a partir do seu Pleno celebrado no outono de 1935<sup>97</sup>. Semeillante posicionamento estratéxico, nun clima de apaixonado debate no interior da CNT encol da conveniencia ou non de tais Alianzas, carrexou unha certa tensión entre a FRIP e outros sindicatos pertencentes á FNIP ubicados en Andalucía ou en Euskadi, que mantiñan unha postura reticente diante das devanditas propostas de avinza coa UGT<sup>98</sup>. O susodito desencontro, seica pode explicar parcialmente a cativa presenza de sindicatos integrados na FRIP no IIIº Congreso da “Federación Nacional de Industria Pesquera (FNIP)”, celebrado en Zaragoza coincidindo co Congreso da CNT, e as críticas dalgúns delegados ao desinterese amosado pola organización mariñeira

96 - A presenza de asesores doutros oficios de terra ou de mariñeiros experimentados (liberados ou non), nos sindicatos de industria pesqueira, foi algo común conforme avanzaba o tempo republicano e a afiliación se masificaba, debido á complexidade da súa composición e ás especiais características do traballo no mar. Se atendemos aos liberados, ademais dos devanditos cando menos coñecemos os casos de Villaverde (no período da Ditadura de Primo de Rivera), Montes, Fandiño e, ate Outubro de 1934, o de Serafín Cardama en Ribeira.

97 - *Solidaridad*, A Coruña, 5/10/1935.

98 - *El Avance Marino*, Pasaia, nºs 3 e 7, xaneiro e maio de 1936.

galaica verbo do referido comicio<sup>99</sup>.

Noutra orde de cousas, a FRIP tentou levar adiante unha concepción construtiva da actividade sindical, plasmada nalgunha experiencia que arelaba supervisar diversos aspectos do ordenamento pesqueiro, dun xeito semellante ao pretendido pola Patronal en 1924, pero baseado na propia capacidade organizativa do societarismo mariñeiro. Esta foi a función do “Comité de Defensa de la Pesca del Litoral Gallego”, que agrupaba a delegados do litoral das Rías Baixas, e procuraba colaborar cos pequenos armadores que faenasen “á parte”<sup>100</sup>. Con sede en Vigo e impulsado polo SIP local, teimou entre 1931 e 1934 por controlar a venda da sardiña e do xurelo no Berbés para evitar especulacións; vixiar o emprego da dinamita, multando aos infractores; eliminar intermediarios; controlar a produción e a distribución co fin de acadar prezos axeitados e non esquilmar os caladoiros; e, ao cabo, efectuar a compra por xunto dos elementos indispensábeis para a pesca. Neste derradeiro aspecto, destacou a loita pechada de “Solidaridad Marinera” de Moaña contra dos comerciantes que facían o seu agosto especulando coa raba<sup>101</sup>.

99 - No IIIº Congreso da FNIP só estiveron representados 6 portos galegos e 5.460 afiliados; o “Comité” da FRIP e cadros significados como Germán Parga (SIP de Vigo), Manuel Montes (SIP Coruña), Eduardo Collado (SIP Marín), ou Vicente Iglesias (SIP Ribeira), tampouco asistiron. No transcurso dos debates aprobouse un voto de censura ás delegacións ausentes, en referencia explícita á FRIP. Compre, non obstante, ter en conta a situación angustiada pola que pasaban naqueles meses anteriores ao verán de 1936 os pescadores da sardiña, principal “clientela” dos sindicatos mariñeiros das Rías Baixas e moi afectados economicamente pola depreciación do peixe e as diversas mobilizacións que estaban a levar a cabo, para entender a súa ausencia na capital maña. No devandito Congreso, acordouse artellar os sindicatos mariñeiros do conxunto do litoral do Estado español en “Rexionais”, a imaxe e semellanza da FRIP (*El Avance Marino*, Pasaia, nº7, maio 1936).

100 - *Mar y Tierra*, Vigo, 19/4/1933.

101 - *Solidaridad Obrera*, A Coruña, 21/7/1934.

## A modo de conclusión

Aínda coa súa especial traxectoria e cunha autonomía organizativa e reivindicativa practicamente total, os mariñeiros da CRG incorporáronse plenamente á dinámica do proletariado sindicado en terra. Na FRIP participaba un bo número de experimentados cadros sindicais, provenientes na súa inmensa maioría do mundo do mar (Pereira, D.; 1992). A formación societaria destes traballadores, non só sostivo os sindicatos mariñeiros nunha etapa onde a conflitividade na pesca acadou cotas inimaxinábeis hoxe en día, senón que, asemade, xogou un papel sobranceiro no desenvolvemento da CRG. Neste período da IIª República e por vez primeira na nosa historia contemporánea, as mobilizacións mariñeiras artelladas polos sindicatos de clase implicaron a toda a cidadanía. O porto de Vigo foi escenario dos pulsos máis asañados entre mariñeiros e armadores; ambos sectores, organizados e conscientes dos seus intereses, polarizaron en torno seu o conxunto da sociedade viguesa. A intensa conflitividade que desemboca na folga das parellas de Bouzas e o “lock out” pesqueiro do segundo semestre do ano 1932, semella un banco de probas onde os movementos dos diferentes grupos sociais son todo un modelo da loita de clases na Galiza moderna (Colectivo Xerminal; Ibidem). Este fenómeno, que se repite a partir de 1932 en vilas como Cariño, Celeiro<sup>102</sup>, Cangas, Ribeira e, sobre todo, Moaña, proba que, cando estoupa a Guerra Civil, o sindicalismo mariñeiro de clase

102 - Nesta vila mariñeira do Norte de Lugo, as reivindicacións conxuntas de carrexadoras de peixe, conserveiras e mariñeiros integrados no SIP e non atendidas pola Patronal da “Unión de Fabricantes de Conserva del Norte de Galicia”, provocaron a mediados de maio de 1936 unha folga xeral apoiada en Viveiro polos traballadores de terra afiliados tanto á CNT como á UGT. Ver: Oficios da Delegación Provincial de Traballo, do Concello de Viveiro e do SIP, datados entre o 4/4/1936 e 15/5/1936; Arquivo Goberno Civil de Lugo.



maiormente agrupado na CRG-CNT era unha forza social de primeira magnitude, nas cidades e vilas costeiras galegas.

Como conclusión para o período, e aínda que nos faltan datos cos que establecer a implantación real dos Pósitos, semella que durante a República o sindicalismo de clase no mar acadara maiores proporcións numéricas e, sobre todo, maior influencia social que o asociacionismo mixto, representado polos Pósitos e as tradicionais sociedades mixtas de pescadores, xa practicamente substituídas por aqueles (Peireira, D.; 1992). Fora da devandita implantación anarcosindicalista, compre sinalar que a UGT conservou tamén algúns redutos en vilas mariñeiras como Arcade, Redondela, Muros, Fisterra, Corme, Muxía ou Pobra do Caramiñal; en pequenos portos, como Domaio, Campelo (Poio), Lourizán ou Coruxo<sup>103</sup>; ou mesmo en segmentos do colectivo mariñeiro como os patróns de cabotaxe e os maquinistas<sup>104</sup>. Tamén

103 - Os Estatutos da “Sociedad ‘Progreso Marítimo’” de Coruxo eran tallantes na reivindicación do seu ideario socialista, posto que no seu Artigo 4º recollían que “En el orden político societario el Progreso Marítimo de Corujo actuará de acuerdo con el credo Socialista, aceptando por su consiguiente (sic) el programa mínimo de este partido”. Ver: *Reglamento de la Sociedad Progreso Marítimo de Corujo*, Imprenta de Celestino Peón, Pontevedra, 1934.

104 - A UGT galaica contou nas súas ringleiras coas sociedades de “Patrones de Cabotaje, Habilitados y Fogoneros” de Ribeira, Marín e Vigo. Nos casos de Vigo e Marín, localidades onde unha minoría de mariñeiros tamén ostentou o carné da central socialista, a integración produciuse logo de senllas escisións dos respectivos SIP a resultados do fracaso da folga das parellas de Bouzas (1932) e do “lock out” provocado polos armadores de Marín (maio de 1933), respectivamente. Con todos estes vimbios, a UGT tentou artellar unha Federación dos traballadores do mar na Galiza, ao abeiro da “Federación del Transporte, Pesca e Industrias Marítimas de España”, e aproveitando o difícil transo que atravesou a FRIP durante o ano 1933 (Colectivo Xerminal; Ibidem). De feito, a devandita Federación estatal tiña pensado na primavera de 1933 realizar unha xira “por los puertos pesqueros de Galicia y Cantabria, a los que se les va a dedicar especial atención”. Ver: Circular datada o 11/4/1933, Carpeta 1121, Atado 350, Serie Madrid, Archivo Histórico Nacional Sección Guerra Civil, Salamanca. Ao cabo, a tentativa non callou e a FRIP continuou a ser a única organización mariñeira que actuou no conxunto galego.

foi patente o medre da influencia comunista dentro ou fora da FRIP ao longo da República, tirando rendibilidade o PCE da súa decidida intervención a prol das Alianzas Obreiras e do desgaste dos anarcosindicalistas nalgunhas localidades como Ares, Mugardos, O Grove, Vilaxoán ou Teis<sup>105</sup>. No que atinxe ao asociacionismo mixto, seguiu a ter supremacía en portos pequenos onde predominaba a pesca tradicional; mais, como temos apuntado con anterioridade, as correntes proletarias comezaron a disputar tamén este terreo, aproveitando a proliferación de motoras sardiñeiras cuxas dotacións adoitaban estar asociadas, mentres que os tripulantes das lanchas, dornas, gamelas e botes, participaban nos Pósitos<sup>106</sup>. O caso de Cambados, que temos estudado polo miúdo, é ben ilustrativo (Pereira, D.: 1998); alí, na vila de Cabanillas que servira de berce ao primeiro Pósito, aconteceu a insólita circunstancia de que o secretario do SIP cenetista, Antonio Chaves, presidira o Pósito a fins de 1935. E non ficaron as cousas aí: o antigo Presidente da “Federación Gallega de Pósitos”, José Costa, ten contado nas súas Memorias o recibimento hostil de que foi obxecto no Pósito daquela localidade maioritariamente conservadora, cando tocoulle facer, xunto co Marqués de Valtierra, propaganda

105 - O PCE tentou, así mesmo, orientar ao nutrido sindicato “Unión de los Trabajadores de las Fábricas de Conservas de la Ría de Vigo” que, cos seus cinco milleiros de afiliados e afiliadas en 1932, dominaba o sector da conserva en detrimento da uxetista “Sociedad de Conserveros y Conserveras `La Invenible” de Vigo, que xuntaba a 600 afiliados/as en 1933 (Colectivo Xerminal; *Ibidem*). Por certo, que o colectivo autónomo non cumpriu coas súas obrigas solidarias durante o conflito das parellas de Bouzas, tal e como debeu recoñecer documentalmente máis tarde (*Solidaridad*, A Coruña, 5/10/1935).

106 - Sabedor das mudanzas que se estaban a producir en moitos portos, José Villaverde ten apostado por reconverter aos Pósitos en “centros de acción sindical”, divulgando a propaganda societaria no seu interior (*CNT*, Madrid, 15/9/1933).

da CEDA durante a derradeira campaña electoral da República (Fernández Casanova, C.; *Ibidem*)<sup>107</sup>. O propio Costa, non deixou de sinalar que algúns Pósitos das Rías Baixas foron pechados a raíz do golpe militar, debido á infiltración do ideario de esquerdas nos mesmos; eis o de Cambados, que estivo clausurado ate Outubro de 1936<sup>108</sup>.

## Coda

Quixemos nesta ollada a vista de paxaro verbo do roteiro percorrido polo asociacionismo mariñeiro de anteguerra, pór de manifesto que os lugares comúns que falan do individualismo e da pasividade mariñeira son, cando menos, discutíbeis. Quizais unha apreciación interesada e descoñecedora do que agacha a mesquiña situación actual, poda pór o acento nesa valoración. Máis, xa queda dito, os mesmos desesperanzados protagonistas que foron retratados xenialmente por Castelao en *Cousas*, foron quen de encentar unha xeira asociativa sen comparanza, daquela, no resto do litoral do Estado español.

107 - Outro caso sinalado da presenza de libertarios nos Pósitos atopámolo en Cangas. Alí, o que sería fundador en 1936 do “Grupo de Propaganda y Acción Social ‘Mar y Tierra’”, Rufino Miranda, exerceu como secretario do Pósito local durante o primeiro bienio republicano (Dasairas, X; 2002).

108 - Ver: *Pósito de Pescadores de Cambados: Memoria del cuarto trimestre de 1936, años de 1937-1938-1939 y primer semestre de 1940*, Cambados, xuño 1940, Imprenta “La Competidora”, Vigo.

## CADRO I

### Estimación da afiliación aos sindicatos de pescadores pertencentes á CRG

<b>Sindicato</b>	<b>Localidade</b>	<b>Afiliados Agosto1932</b>	<b>Af. Xullo 1936</b>
“Protección Obrera”	Porto do Son Secc. Marin.	165*	Secc. Marin.150*
“Pescadores”	Pontedeume	365	500
“Industria Pesquera”	Marín	1600	1000
“Industria Pesquera”	Vigo	2200	1700
“Mozos de Campo”	Coruña	80	150
“Despertar Marítimo”	Coruña	1500	1200
“Conserveras”	Coruña	250	250
“Empacadoras”	Coruña	300	120
“Carboneros”	Coruña	100	100
“Pescadores a la parte”	Coruña	100	?
“Chalaneros”	Coruña	40	50
“Chaboleros”	Coruña	?	60
“Camionetas pescado”	Coruña	-	50
“Marineros”	Ferrol	60	60
“Pescadores”	Mugardos	160	200
“Oficios Varios”	Camariñas	75	100
“Marineros y O.V.”	O Grove	300	150
“Alianza Marinera”	Cangas	1500	1200
“La Reivindicadora”	Cangas	-	1000
“Solidaridad Marinera”	Moaña	1500	1200
“El Adelanto Marítimo”	Bueu	1000	?
“Pescadores de Cordel”	Beluso-Bueu	-	?
“Marineros”	Panxón	200	250
“Marineros”	Chapela	100	500
“Marineros”	Baiona	100	300
“Marineros”	Cesantes	100	-
“ProfesionesVarias”	Sada /"Sección Marin.	200*	Secc.Marin.400
“Industria Pesquera”	A Guarda	100	300
“O.V. Mar y Tierra”	Escarabote /Secc.Marin.	-	115*

<b>Sindicato</b>	<b>Localidade</b>	<b>Afiliados Agosto 1932</b>	<b>Af. Xullo 1936</b>
“Obreros del Mar”	Sta.Cruz (Oleiros)	?	100
“Industria Pesquera”	Ribeira	-	1500
“Pescadores”	Corrubedo	?	100
“Industria Pesquera”	Cambados	?	300
“Alianza Marinera”	Teis	?	200
“Industria Pesquera”	Cariño	-	1200
“Pescadores”	Ares	-	100
“Industria Pesquera”	Celeiro	-	250
“Industria Pesquera”	Espasante	-	220
“Pescadores”	Ribadeo	-	250
“Pescadores”	Vicedo	-	100
“Pescadores”	Mera	-	250
“Pescadores”	Burela	-	300
“Pescadores”	San Cibrao	-	100
“Pescadores”	Foz	-	200
“Marino y O.V.”	Caión	-	100
“Pescadores”	Corcubión	-	100
“Pescadores”	Portosín	-	100
“Industria Pesquera”	Vilagarcía	-	100
“Marin.y Mariscadoras”	Campelo (Cedeira)	-	60
“Solidaridad Marinera”	Aldán	295	600
“Marineros”	Poio	-	?
“Alianza Marinera”	Pontesampaio	-	?
“Pescadores y O.V.”	O Pindo	-	?
“Industria Pesquera”	Cedeira	-	?
“Industria Pesquera”	O Barqueiro	-	?
“Único y O.V.”	Fisterra	-	?

**TOTAL**

12390	17335
+5 Sindicatos /	+9 Sindicatos?
23 portos organizados/ 46 portos organizados	

## **FONTES: Elaboración propia a partir de:**

- Pleno CRG, Agosto 1932, *Solidaridad Obrera*, A Coruña nº87, 3/9/32.
- Congreso CNT, Maio 1936, *Solidaridad Obrera*, Barcelona, 5/5/36.
- Congreso “Federación Nacional de Industria Pesquera”, Maio 1936, *El Avance Marino*, Pasaia, nº7, Maio 1936.
- Comisión Calificadora Administrativa de Bienes Incautados*, Ministerio de Xustiza e Traballo.
- Rexistro de Asociacións, Goberno Civil de A Coruña.
- Silva Ferreiro, M.: *Galicia y el Movimiento Nacional*, Santiago, 1939.
- Dasairas Valsa, X.: *Memorias da IIª República en Cangas*, Sada, 2002.
- Entrevista con Juan Ben Santos (Porto do Son), ano 1983.

Notas:

\*= Estimación propia.

¿ = descoñecemos a afiliación no porto en cuestión, aínda que nos consta a existencia dun sindicato de pescadores integrado na CRG-CNT.

## **CADRO II**

### **Afiliación á “Federación Nacional de Industria Pesquera” (CNT) Rexistrada no Congreso de Maio 1936**

<b>Comunidades</b>	<b>Afiliados</b>	<b>%Total</b>	<b>Nº Portos</b>	<b>%Total</b>
Galiza	15620	40	37	47
Andalucía e Norte África	12524	32	15	19
Euskadi	991	3	2	2
Santander	575	1	4	5
Asturies	2800	7	5	7
Catalunya	1700	4	4	5
Canarias	2100	5	2	2
Levante	2200	6	7	9
Les Illes	650	2	3	4
<b>TOTAL</b>	<b>39260</b>		<b>78</b>	

FONTE: Elaboración propia a partir de:

–*El Avance Marino*, Pasaia, nº7, Maio 1936.

–Congreso CNT, Maio de 1936, *Solidaridad Obrera* (Barcelona), 5/5/36.

### CADRO III

#### Distribución espacial da afiliación aos sindicatos de pescadores da CRG

Zona	Agosto 1932			Xullo 1936		
	Afiliados	%	Nº Portos	Afiliados	%	Nº Portos
Rías Baixas (A Guarda-Muros)	9160	74	13+3?	10765	62	18+4?
Rías Altas (Carnota-Ferrol)	3230	26	5+2?	3890	22	11+2?
Cantábrico (Cedeira-Ribadeo)	-	-	-	2680	16	9+2?
<b>TOTAL</b>	12390		18+5?	17335		38+8?

FONTES: Idem CADRO I

Nota:

¿ = descoñecemos a afiliación no porto en cuestión, aínda que nos consta a existencia dun sindicato de pescadores integrado na CRG-CNT.

CONFEDERACION REGIONAL DE

*Galicia*

Pueblo *La Coruña*

Provincia *id*

Nombre *Enrique Lago Outeiral*

Sindicato *"El Despertar Mari-*

Sección *time"*

Fecha de ingreso *Enero 1927*

Num.



Este carnet no será válido si no se acompaña la tarjeta de cotización Confederal Nacional.



## **AS GUERRAS DA SARDIÑA NA RÍA DE AROUSA: O CONFLITO ENTRE ARTES NOVAS E VELLAS E AS RELACIÓNS SOCIAIS NO MAR\***

Cando se lle puxo o belicoso título de “guerras da sardiña” a este traballo, estabamos a pensar nos conflitos que tiveran como protagonistas aos pescadores dedicados á captura dese peixe volandeiro por excelencia que é a sardiña.

O relato desenvólvese nas vilas mariñeiras da Ría de Arousa a cabalo entre os séculos XIX e XX, aínda que daquela os enfrontamentos entre artes sardiñeiras xa tiñan historia: o caso da masiva utilización no século XVIII da xávega polos fomentadores cataláns e a súa guerra contra o xeito e o cerco real, é ben coñecido de todos e todas.

Esta conflitividade que, como veremos, terá múltiples consecuencias nas relacións sociais dos portos, pode ser clasificada en tres grupos, segundo atendamos a cada unha das etapas do ciclo produtivo da sardiña:

1- Captura: Enfrontamentos vencellados á introdución de novos aparellos ou técnicas de pesca. Penurias derivadas da ausencia de peixe.

2 - Comercialización: Conflitos pola baixa do prezo da sardiña.

3 - Reparto do produto: Conflitividade laboral “clásica”, entre armadores como empresarios e mariñeiros como asalariados.

\* O presente artigo foi publicado no semanario *A Nosa Terra*, nº 541, 29 de outubro de 1992.

## A batalla das traíñas

Na derradeira quincena do século pasado e procedente do Cantábrico, comezou a se utilizar o cerco xareta e a traíñeira, primeiro polas Rías do Norte (de Viveiro a Camariñas) e despois, a partir dos anos noventa do século XIX, polas Rías Baixas. Esta nova técnica de pesca, viña apadriñada polos fabricantes de conservas, exportadores de peixe en fresco e salgazeiros, xa que era moito máis produtiva que as artes sardiñeiras daquela en activo (xeito, xávega, cedazo, traíñóns e boliches): nun lance podían tomar máis de 50 cestas, cando un xeito dificilmente chegaba ás 8. Ademais, as capturas da nova arte eran moito máis regulares que as do xeito, empregando, proporcionalmente, moita menos xente. Nun intre de gran expansión da industria conserveira, conviña a esta garantir, no posíbel, un subministro de sardiña abundante, estábel, e a baixo prezo. E, precisamente, esta depreciación situaba aos xeiteiros ao bordo da ruína, xa que non tiñan nin de lonxe a capacidade produtiva das traíñas.

Nestes anos do devalo secular, o xeito empregaba no litoral galego máis de 20.000 pescadores, concentrados na súa maioría nas Rías Baixas. Os xeiteiros, tripulantes de dornas e lanchas familiares, viron da noite á mañá perigar o seu medio de vida. Neste contexto, vai xurdir a partir de 1897 unha formidábel protesta mariñeira, primeiro na Ría de Vigo, con Cangas á cabeza, radicalizándose co novo século na Ría de Arousa, daquela a que máis densidade xeiteira presentaba.

Mentres en Vigo o influxo dos fabricantes e da flota do pincho que utilizaba a sardiña como carnada, unido á mobilización das obreiras da conserva e dos a cada máis numero-

sos mariñeiros que tripulaban as traíñas, facilitou a paseniña implantación da nova arte na Ría malia a profusión de liortas e prohibicións governativas, na Arousa o importante peso social dos xeiteiros opuxo forte resistencia á presenza das traíñas no interior dunha liña tracexada entre Cabo Falcoeiro (por fora de Aguiño) deica a Illa de Ons (Brey, G.; 1990).

Xa no primeiro ano das disputas, os portos de Cambados, O Grove e Vilanova, pediron xunto cos representantes mariñeiros da Ría de Pontevedra a prohibición das traíñas. Favorecidas pola actitude vacilante do Goberno, proliferaban as saragatas na boca da Ría, onde polo día largaban ao “caldeo” os traíñeiros e á tardiña chegaban os xeiteiros: lesionados, aparellos destruídos a coiteladas, pelexas ás portas das fábricas ..., eran o pan de cada día. Mesmo chegou a correr o rumor de que a raba era velenosa, facendo caer espectacularmente o prezo da sardiña do “caldeo”, que tivo que se malvender para abono. En xaneiro de 1898, quiñentos mariñeiros de O Grove e Cambados armados de paus e coitelos, invadiron os almacéns que o fabricante Carreró tiña no Pombal de Fefiñáns, para asegurarse de que alí non había xaretas. Mentres, no Entroido cambadés fíxose popular unha cantiga que comezaba dicindo:

*Fuera las traíñas de la mar,  
y venga el xeito a pescar...*

## Nacen as sociedades mariñeiras

Diante das presións dos fabricantes da Ría de Vigo, que chegaron a boicotear a sardiña dos xeitos, os tripulantes que empregaban a arte devandita comezaron a se organizar: entre 1899 e 1901, Ribeira, Palmeira, Cabo de Cruz, Vilaxoán, A Illa, Vilanova e O Grove, coñecerán así as primeiras sociedades mariñeiras das que se ten noticia. E no verán de 1900, 4.000 barcos do xeito e máis de 20.000 manifestantes pedían en Vilagarcía a intervención do Goberno no seu favor. Non obstante, e malia os sucesivos decretos prohibindo as actividades das trañas no interior das rías, os intereses dos máis de cen fabricantes da Ría de Arousa favorecían a penetración da sardiña barata dos trañeiros das Rías de Vigo e Pontevedra, en prexuízo da máis cara dos xeiteiros da Arousa, onde, por certo, escaseaba bastante.

Con este panorama, a desesperación, e con ela a violencia dos pescadores arousáns chegou ao seu cumio: no outono de 1901, os xeiteiros de Vilaxoán, Ribeira, Corrubedo e A Pobra, impediron pola forza a entrada da sardiña vigeusa nas fábricas da Ría, e pouco tempo despois comezaron a producirse abordaxes aos galeóns dos compradores que a transportaban. Os xeiteiros agardaban aos balandros agachados detrás de Ons, abordábanos, mallaban na tripulación, e guindaban a sardiña ao mar. Así, no outono de 1902 tivo lugar unha verdadeira batalla naval nas augas de Ons, entre centenaes de xeiteiros e unha flota de galeóns das fábricas; poucos días despois o Goberno Civil disolvía a “Sociedad de Marineros Pescadores” de Ribeira, e os tripulantes de 17 dornas de O Grove foron detidos, acusados de participaren nos incidentes.

As liortas continuaron durante algún tempo, e con elas

as acusacións aos traíñeiros de impedir a entrada da sardiña na Ría. Máis unha vez, as cantigas do Entroido cambadés reflectiron certeiraamente o que acontecía:

*Entre traineras y medios mundos  
fué la ruína de nuestro mar  
vienen a tierra sin ganar nada  
de afiladores tienen que andar*

Malia todo, a introdución das xaretas na Arousa era un feito entre 1904 e 1908, cinco ou seis anos máis tarde que na Ría de Vigo. A tensión rebaixouse tamén pola entrada de peixe na Ría a partir de 1903, e a suba dos prezos, froito da expansión da industria conserveira, permitiu subsistir a un bo número de xeiteiros. De feito, no ano 1907 aínda faenaban na Arousa máis de 6.000 xeitos, o 80% de toda Galicia, e o emprego dos cercos de xareta, aínda que importante, era de menor importancia que nas rías do Sur. Tal circunstancia non deixou de ter repercusións no futuro, xa que a masiva utilización de artes tradicionais na Ría, menos intensivas nas capturas, repercutiu na feble produtividade da flota pesqueira arousá, a máis baixa de toda Galicia durante o primeiro terzo do século XX. Certamente, no ano 1920 a Ría de Arousa tiña menos do 10% dos vapores e motoras matriculados nos portos galegos, e pola contra máis do 50% dos barcos de remo e vela. A cativa presenza de barcos de propulsión mecánica era síntoma dunha escaseza de capital dispoñíbel para o desenvolvemento de técnicas de pesca máis modernizadas.

## As crises da sardiña

Por desgraza, falar das faltas da sardiña non é referirse a cousas de lonxe, que tan só acordan os avós. Dende hai algún tempo, os actuais pescadores do cerco de Cambados ben poderían dicir como os vellos aquilo de que “o mar está colado”. Pero a sardiña, peixe volandeiro onde os haxa, tivo desde sempre periódicas e inesperadas faltas que, ás veces, delongáronse de máis. Mesmo hai quen di que estas ausencias duraban sete anos, número de fonda tradición hermética (Romaní, A.; 1981). As consecuencias, eran sempre as mesmas: barcos amarrados, peche das fábricas, fiado nas tendas, emigración e a fame por riba de todas as cousas. Pero tamén, froito da imaxinación e capacidade de adaptación dos mariñeiros, introdución de novas artes, embarcacións e técnicas de pesca, e diversificación das capturas. Coas crises da sardiña non se producían guerras: cada un zafaba da miseria como podía. Uns, máis acomodados, indo ao marisco, largando unha rapeta ou uns tramallos da súa propiedade; se ademais tiñan forno na casa, podían dicir que nela “había Dios”. Outros, emigrando e/ou deixando aos seus fillos e fillas como criados nas aldeas do interior, onde, cando menos había caldo e pancenteo para xantar todos os días. E, ao cabo, os máis desgraciados converténdose en probes de pedir.

Con todo, no ano 1917, devalando xa a Iª Guerra Mundial, aconteceu unha forte protesta social, que tivo como transfondo a persistente ausencia de sardiña nas rías, prolongada até o ecuador da década dos 20. Nese tempo había que se desprazar ate Leixões ou Aveiro para tomar peixe, e iso tan só o podían facer os vapores. Na Arousa, os miles de pescadores do xeito e os seus familiares sufriron nas súas

carnes a penuria, agravada pola suba do prezo dos alimentos básicos (millo, trigo, ovos...), como consecuencia do seu acaparamento e posterior exportación incontrolada aos países belixerantes no conflito. As familias mariñeiras que non tiñan terra en condicións foron as máis prexudicadas, e a desesperación dexenerou en motíns populares acontecidos en Cambados, Ribeira e A Pobra, onde se asaltaron almacéns de especuladores e carros que transportaban subsistencias aos portos de embarque. Na Pobra, as consecuencias da crise foron desastrosas: no ano 1925 as 9 fábricas de conserva e as 18 de salga estaban inactivas; a maioría dos vapores con base naquel porto, trasladáronse de xeito definitivo a Setúbal ou ao Mediterráneo; conserveiros como Díaz de Rábago e Legarda, levantaron novas fábricas en Almería e Ayamonte, respectivamente; máis de 1.500 pescadores da zona emigraron a América....A Pobra mariñeira nunca se recuperou deste golpe (Carreras y Candi, F.; 1934). Como dicía a cantiga recollida no Grove:

*A Levante se van los fabricantes  
para prosperar  
si se quedan aquí en Galicia  
se van a arruinar.*

Ou en Cambados:

*La sardina no se ve, no se ve  
a Portugal se marchó  
y el marinero gallego  
re, mi, fa, sol, la, si, do.*

Por estes anos, diante da escaseza de sardiña, introducíuse novas artes para diversificar as capturas, caso do trampolín en Cambados, proveniente de Cangas. Outras,

teñen unha gran aceptación, como os boliches de Vilaxoán, moi utilizados na captura dos “armeiros” de trancho, substituto da sardiña na Ría. Por último, é o tempo da decadencia das grandes traíñeiras, varadas na praia pola falta de sardiña e reemprazadas polos “racús” a motor, semellantes ás traíñeiras pero menos longos e máis anchos, equipados con aparellos de cerco xareta máis pequenos e axeitados para largar na pedra ao xurelo ou á xarda.



## Prezos de fame

Paradoxalmente, traer o barco a plan de sardiña non sempre foi causa de fartura, senón de todo o contrario: traballo esgotador, desmallando ou salabardeando peixe, e quións cativos.

O pescador da sardiña atópase entre dous lumes: a inconstancia do cardume e o control do mercado polos exportadores e fabricantes, responsábeis directos do prezo. Por iso, unha xusta retribución do seu traballo petou, decote, coas circunstancias e intereses da industria conserveira ou do mercado en fresco. Non é de estrañar, pois, que as tensións agromasen adoito nas portas das fábricas, nas lonxas, ou mesmo a pé do peirao. Quizais, nunca coa intensidade da primavera-verán do ano 1936, poucos días antes da Guerra Civil.

No cerne do problema estaba a crise da industria conserveira, fondamente afectada polo peche de mercados que seguiu ao “crack” da economía mundial do ano 1929, que arrastrou na súa caída ao prezo da sardiña, nuns anos de grande abundancia de peixe: en 1935, a cesta cotizou en Vigo un 80% menos que en 1930, e no mes de abril de 1936, ao comezo da campaña, baixou de 40 a 5 pts., ¡un prezo que cando a “guerra das traíñas xa se consideraba barato! Outros, non obstante, opinaban que o problema maior non era económico senón político, de maneira que o que pretendían en realidade os fabricantes era provocar conflitos e pór o seu grao de area para afundir á República.

O caso era que, nas Rías Baixas, as motoras que escomezaban a campaña sardiñeira atoparon pechadas as portas de moitas fábricas. Como resposta, o 25 de abril representantes dos armadores e asociacións mariñeiras da maioría

dos portos, moitas delas afiliadas á CNT mais tamén algunhas autónomas ou incorporadas á UGT, esixiron diante do Concello de Vigo un prezo mínimo de 40 pesetas a cesta. A resposta dos exportadores e fabricantes foi de asegurar tan só un prezo de 15 pts. para un volume de peixe limitado, remitindo a solución da tirapuxa ao Goberno, responsábel segundo eles de abrir novos mercados para as conservas.

Despois de varias xuntanzas, e no medio de manifestacións dos mariñeiros, o Gobernador ditou unha resolución que obrigaba aos fabricantes a coller a sardiña a un prezo de 20 pts. a cesta da “ardora” e a 23 a do “caldeo” (daquela a sardiña do xeito xa andaba escasa de máis), e aos armadores e mariñeiros a tomar un máximo de cen cestas por barco e día. O acordo era válido tan só ate o 31 de maio, e chegado este día o problema reapareceu con máis forza: os fabricantes pecharon as portas a miúdo, a cesta coa liberdade de prezos recaeu até as 5 pts., e as asociacións de mariñeiros chamaron a un paro total de toda a flota sardiñeira que operaba entre Muros e A Guarda.

O paro durou 16 días; na Arousa declarouse con maior ou menor intensidade no Grove, Cambados, Ribeira, Aguiño, A Illa, Vilanova e A Pobra. En Cambados, onde reinaba unha gran tensión xa que o inverno fora mau e non se puidera apenas ir ao marisco, os mariñeiros carregaban o peixe en camións para levalo despois ás fábricas de Mourillo e Peña e alí chimpábano diante das portas. Outro día, ao chegaren novas de que as flotas de Aguiño e Ribeira estaban faenando, un feixe de motoras de Cambados, O Grove e A Illa, achegáronse á outra beira da Ría dispostos a facelos recapacitar de unha maneira ou outra. Unha vez no peirao de Ribeira, todo resultou un malentendido, e o que pui-

do rematar en liorta, se converteu nunha manifestación de forza dos mariñeiros e das pescantinas contra da postura dos fabricantes.

Nestas accións se distinguiu Antonio Chaves “Ñuepes”, presidente do Sindicato dos mariñeiros cambadeses integrado na CNT. Home xa maduro, afeito ao traballo societario dende que andivera embarcado nas parellas de arrastre con base no porto de Xixón, Antonio era patrón no barco propiedade dos exportadores Joaquín Aguiño e Salvador González “O Chuvias”, e naqueles días ocupaba tamén o cargo de Patrón Maior do Pósito de Pescadores de Cambados. Daquela, e no medio dunha forte polémica, tentou que o Pósito tomara partido no asunto, o que non gustou a unha parte dos asociados.

Aínda que a fins de xuño se chegou a unha avinza provisoria, consistente nun prezo mínimo de 15 pts./cesta para toda a sardiña capturada, co tope devandito, o conflito ficou sen solución, posto que a Guerra Civil estalou aos poucos días. En Cambados, as rabexadas foron tristes: as novas autoridades clausuraron por algúns meses o Pósito e Antonio Chaves, paseado, foi vítima da xenreira patronal.

## Folgas no mar

As reivindicacións laborais nos barcos aparecen conforme vai xurdindo un novo tipo de pesca, superador do sistema da pequena produción artesanal. As novas técnicas pesqueiras, co uso do vapor e do motor de explosión, os grandes aparellos de cerco ou de arrastre, e a habitual separación do armador das faenas do barco, levaban de seu o investimento dun capital que raras veces posuían os pequenos armadores das artes tradicionais, e, sobre todo, a súa amortización, ou sexa, a obtención de beneficios pola vía dunha maior participación no reparto (Giráldez, J.; 1989). Este novo tipo de pesca tamén daba lugar a novos traballos nos vapores, como o carboneo e a aguada, ou á intensificación doutros habituais debido á masificación das capturas e ao tamaño das artes de pesca: o carrexo do peixe ás fábricas; o transporte, encascado e secado dos pesados aparellos....Daquela, comezaban a se desenvolver unhas novas relacións laborais nos barcos, semellantes ás industriais, o que favoreceu ao asociacionismo mariñeiro, ben en sociedades de resistencia, ben en agrupacións patronais de armadores. Na Galiza, este proceso deuse nos primeiros anos do século XX nos portos de Vigo, A Coruña e Marín, estendéndose posteriormente a outras vilas do litoral.

Na Arousa, a penetración do novo tipo de pesca foi tardío, xa que o vapor entrou por vez primeira en Ribeira, A Pobra e A Illa entre 1912 e 1913, coa particularidade de a maioría dos armadores destas embarcacións seren fabricantes. O proceso de introdución da propulsión mecánica, completouse nos anos 20 coa chegada das motoras á práctica totalidade dos portos da Ría, pero o fenómeno continuará a ser minoritario verbo da pesca tradicional a remo e

vela, cando menos ate a Guerra Civil. Nesa medida, a conflictividade laboral dos pescadores da Ría de Arousa foi tardía e pouco importante, no seu conxunto.

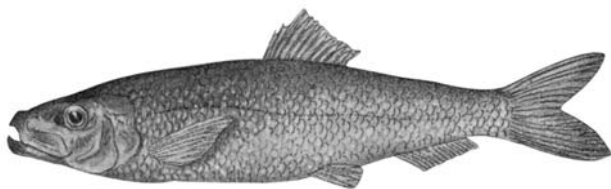
A identidade entre armadores e fabricantes, marcou as dúas primeiras folgas de mariñeiros das que se ten noticia na Ría: na Pobra no 1913 e en Ribeira andando o ano 1919. En ambas as dúas, a folga abrangueu a operarias das fábricas de conserva e aos mariñeiros dos vapores que traballaban para elas. En Ribeira, 2.000 obreiras e mariñeiros mantiveron o paro durante quince días, para protestar pola decisión dos armadores-fabricantes de levantar catro partes máis e para solicitar unhas mellores bases de traballo tanto dos tripulantes como das pescantinas. A resolución do conflito, moderando a suba da participación dos armadores nas partillas, regulamentando os traballos de carrexo aguada e carboneo, e implantando o control dos mariñeiros sobre as vendas mediante a figura do delegado de barco, era demostrativa do novo tipo de relacións laborais.

Xa nos anos da IIª República, cun entorno político máis propicio para as liberdades públicas e o asociacionismo, se constituíron na Ría numerosas sociedades e sindicatos mariñeiros, e o clima reivindicativo foi máis cotiá. En Cambados nada máis celebrado o 14 de Abril e no verán de 1932, e no Grove nese mesmo derradeiro ano, os tripulantes das motoras sardiñeiras fixeron senllos paros con vistas a negociar unhas partillas máis favorábeis, controlar os gastos da raba, regulamentar o “changuí”, a “bajada” e as condicións de despedimento. Con posterioridade, mediado o ano 1934, a flota de Ribeira mantivo un duro conflito para impedir o embarque de dinamita nas motoras da “ardora”, aínda que con pouco éxito. Non teño noticia de máis sucesos de relevo neste eido; moi pouco, en definitiva, en

comparación coa importancia das mobilizacións mariñeiras no resto das Rías Baixas por ese tempo<sup>109</sup>.

## Coda

Ate 1936, os diversos avatares da pesca da sardiña, trouxeron como consecuencia non poucos sobressaltos na vida das vilas mariñeiras da Ría de Arousa, influíndo non só na súa actividade produtiva, máis tamén nas relacións sociais dos seus habitantes. Conforma esta axitada historia unha visión variada, plural e contraditoria da sociedade arousá de outrora. Logo, a Guerra Civil remataría con todas as guerras.



109 - Neste artigo, empregáronse como fontes sobranceiras os seguintes xornais:

–*Boletín de Pesca*. Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, Madrid, 1920.

–*El Pueblo Gallego* (Vigo), 1931-36.

–*Galicia Nueva* (Vilagarcía de Arousa), 1915-23.

–*Industrias Pesqueras* (Vigo), 1936.

–*Solidaridad Obrera* (A Coruña), 1931-34.

–*Solidaridad* (A Coruña), 1935-36.

## A CNT NO BARBANZA DURANTE A IIª REPÚBLICA\*

### Antecedentes

A presenza da CNT no Barbanza é mínima antes da IIª República; unha presenza reducida ao “Sindicato General de Trabajadores” promovido legalmente en Ribeira o 1 de febreiro de 1923 por José Bello Pan e que, daquela, no artigo 2 dos seus Estatutos declarábase contrario “a la política y al mutualismo”. O colectivo desfíxose aos poucos tras a chegada da Ditadura de Primo de Rivera, reconstituíndose o 16 de maio de 1931 da man de Eugenio Villar, Ramón Chouza, Secundino Agrafojo e Constantino Bandín. Aos poucos, o 7 de xuño de 1931, o ideario dos promotores cambia radicalmente e o primeiro dos devanditos informa ao Gobernador Civil da provincia de que, reunida a asemblea xeral, esta acordou eliminar o artigo antedito dos Estatutos “por pertenecer todos los socios al PSOE, de nueva creación en el pueblo”. Polo tanto, o vello “SGT” mudaba de nome polo de “Agrupación Socialista Obrera de Oficios Varios” e tamén mudaba de central sindical, integrándose na UGT. Un mes máis tarde, para rematar este novelo de mudanzas, o colectivo tomaba a denominación definitiva de “Sociedad de Oficios y Profesiones Varias”, composta

\* Este artigo ten a súa orixe nunha conferencia impartida no Porto do Son en agosto de 2004, co gallo das “IIIªs Xornadas de Historia” argalladas pola Concellaría de Cultura daquela vila mariñeira.

polos gremios de Transportes, Construción, Fábricas de Conserva e Dependencia de Comercio, onde, por certo, figuraban como alicerces Bandín e Chouza. Esta agrupación proletaria, incorporada á UGT, será ate a primeira metade do ano 1934 a única organización obreira que funcionou na vila mariñeira de Ribeira<sup>110</sup>, fora dun pequeno colectivo de patróns de cabotaxe.

### **Fé de vida republicano**

No primeiro bienio republicano, o movemento obreiro no Barbanza estivo vencellado case que por enteiro á UGT; velaí:

– “Sociedad de Oficios Varios `La Unión Obrera””, A Pobra do Caramiñal, 65 afiliados. Na Pobra tamén existía un Centro Obreiro influído polo PCE.

– “Sociedad Agraria y de Oficios Varios `La Fraternidad””, Boiro, 100 afiliados (300 na Fronte Popular).

– “Unión de Canteros””, Boiro, pequena afiliación.

– “Sociedad Agraria, Marítima y de Oficios Varios””, Escarabote (Boiro), 95 afiliados.

– “Sociedad de Oficios y Profesiones Varias””, Ribeira, con Gremios de Construcción, Comercio, Transportes e Fábricas de Conservas. 200 afiliados e afiliadas.

– “Sociedad de Patronos de Cabotaje””, Ribeira.

– “Sociedad Agraria” de Oleiros (Ribeira), 66 afiliados.

– “Sociedad de Oficios Varios” de Palmeira (Ribeira), 75 afiliados, influída polo PCE.

110 - Empregamos como fonte a documentación depositada no apartado de Asociacións político-sindicaís existente no Arquivo do Reino de Galicia, procedente do Goberno Civil de A Coruña. Atado do Concello de Santa Uxía de Ribeira.



– “Centro Cultural Obrero”, Corrubedo (Ribeira), 100 afiliados.

– “Sindicato de Oficios Varios”, Taragoña (Rianxo), máis de 100 afiliados.

– “Sociedad de Agricultores” de A Silva (Porto do Son).

En total, a UGT do Barbanza incorporaría en torno aos 1.000 asociados e asociadas entre 1931 e 1933, antes do chamado Bienio Negro (González Probados, M.; 1988).

Nun principio, a única agrupación operaria do Barbanza federada na CNT nos meses posteriores ao 14 de Abril, foi a “Sociedad de Oficios Varios `La Protección Obrera””, veterano colectivo fundado en 1901 e que, como veremos no vindeiro capítulo, tiña un pasado vencellado á UGT. “Protección Obrera” intégrase na CNT a comezos do verán de 1931, a instancias do seu Presidente, o barbeiro Andrés Abeijón, home de grande predicamento entre os pescadores. Daquela, o colectivo tiña 236 afiliados, incorporando 165 mariñeiros a maioritaria “Sección Pesquera”<sup>111</sup>.

Pouco despois, en abril de 1932, o “Centro Cultural Obrero” de Corrubedo vaise dar de baixa na UGT incorporándose á CNT, ao calor dun encirrado conflito provocado pola apropiación duns terreos comunais por parte de certos veciños acomodados.

Sen embargo, as cousas comezaron a mudar de xeito substancial dende 1934, en pleno Bienio Negro. A comezos do verán daquel ano, o secretario da “Federación

111 - En diante, as informacións proveñen maiormente dos voceiros da Confederación Regional Galaica da CNT, *Solidaridad Obrera* (A Coruña) 1930-34 e *Solidaridad* (A Coruña) 1935-36. Ver tamén Pereira, D.; 1994/ Villaverde García, E.; 1995. Así mesmo, tivemos en conta a entrevista que realizamos o 2 de marzo de 1980 ao mariñeiro xubilado Ramón Ventoso Montagudo, antigo afiliado ao “SGT” ribeirense.

Regional de Industria Pesquera” (FRIP/CNT), o pintor de santos compostelán Manuel Fandiño, xogou un papel decisivo na constitución dun novo “Sindicato General de Trabajadores” en Ribeira, artellado máis que nada en torno aos mariñeiros das motoras sardiñeiras ou das pequenas bacas do día. Posteriormente, na Fronte Popular, o Sindicato terá un importante desenvolvemento incorporando as “Secciones de Marineros, Personal de las Fábricas de Conservas, Manipuladoras de pescado y Transportes”, algunhas delas procedentes da UGT. Deste xeito, cando chega a Guerra Civil, en Ribeira as profesións vencelladas á pesca (agás os patróns de cabotaxe) estaban na CNT, mentres os oficios de terra (construción, comercio...) integraban a UGT, con vantaxe cenetista, posto que, segundo os datos do derradeiro Congreso da “Federación Nacional de Industria Pesquera” (CNT) celebrado en maio de 1936, o “SGT” chegou a ter 1.500 afiliados entre as xentes de mar e as mulleres das fábricas de conserva<sup>112</sup>.

Pouco despois da constitución do “SGT” ribeirense, o 14 de xullo de 1934 creábase o Sindicato de Pescadores da localidade de Carreira, composto polos mariñeiros das dorñas daquel lugar; de inmediato, o novo colectivo incorporábase á CNT a expensas das presións dos mariñeiros de Cambados, que ameazaron con non deixalos desembarcar a pesca neste porto senón tiñan carné da central anarcosindicalista, na que tamén eles estaban integrados. O colectivo de Carreira desaparecerá aos poucos meses, a resultas da persecución governamental desatada tras a frustrada Revolución de Asturias, no Outubro de 1934.

Esvaídas un tanto as rabexadas represivas, mediado

112 - *El Avance Marino* (Pasaia), nº7, maio 1936.

1935 artéllase o “Sindicato de Oficios Varios y Marineros” de Portosín pola mediación de sindicalistas de O Son e mineiros de Lousame, contando coa intervención destacada dun pescador do lugar de Boa, David Mariño, que viña ben aprendido das loitas sociais que coñeceu no transcurso da súa estancia en EEUU no devalo dos anos vinte. O sindicato devandito acadou 200 afiliados, dos que 100 eran da “Sección Pesquera”.

Xa no tempo da Fronte Popular, a “Sociedad Agraria, Marítima y de Oficios Varios” de Escarabote, con 115 afiliados e afiliadas naquela altura, pasa de UGT a CNT. Por último, coa Guerra Civil ás portas, a CNT mantiña tamén pequenos grupos de asociados entre os mariñeiros e as mulleres das conserveiras de Boiro e A Pobra do Caramiñal, mentres algúns tripulantes dos galeóns de carga de Rianxo estaban integrados na cenetista “Unión Marítima” de Pontecesures.

Concluindo: a CNT, que incorporou máis de 2.000 traballadores e traballadoras no Barbanza durante os breves días da Fronte Popular, vai superar numericamente á UGT mercé o potente sindicato ribeirense e á súa implantación en diversos colectivos mariñeiros da bisbarra.

## **Características do anarcosindicalismo no Barbanza**

Reparemos agora, de pasada, nalgúns sinais de identidade daquelas agrupacións societarias:

En primeiro lugar, os sindicatos da CNT no Barbanza estiveron compostos maiormente por mariñeiros ou profesións vencelladas á pesca (Ribeira, Porto do Son, Portosín, Corrubedo, Carreira, Escarabote, Boiro, A Pobra)

e, no devalo da República, tamén polas pescantinas (Ribeira, Escarabote, A Pobra) ou as mulleres que traballaban nas fábricas de salga (Porto do Son). Niso influíu de maneira decisiva a existencia da FRIP, que contou con moitos milleiros de afiliados e afiliadas e 46 portos organizados ao longo da beiramar galega, entre eles os de A Coruña, Vigo e Marín, receptores da maioría das descargas de peixe e que funcionaban como centros de contratación de man de obra procedente das vilas mariñeiras, ente elas as do Barbanza. Na CNT da bisbarra, os oficios de terra eran minoritarios (Porto do Son, Escarabote, Portosín) e os campesiños case que inexistentes (Porto do Son e Corrubedo).

A táctica sindical utilizada polos devanditos colectivos anarcosindicalistas, estivo baseada na “acción directa”, derivada da soberana decisión dos traballadores e superadora dos organismos de mediación previstos pola legalidade republicana (os Xurados Mixtos), criticados por ineficaces á hora de facer cumprir a normativa laboral vixente e por menoscabar a capacidade decisoria dos traballadores e traballadoras e das súas organizacións de clase. Non obstante e malia que poda parecer o contrario polo emprego sistemático de drásticos métodos de loita como o “boicot”, boa parte dos conflitos laborais deste tempo tiveron unha fasquía defensiva, sobre todo os de terra. En moitas ocasións, estiveron centrados no recoñecemento sindical, na defensa dos postos de traballo e na esixencia de cumprimento efectivo da lexislación laboral. Deste xeito, sabemos de conflitos na zona onde se esixiu a xornada “legal” de 8 horas na construción (Portosín) ou nas fábricas de conserva (Ribeira), en datas tan serodias como 1935 ou 1936; nas derradeiras, tamén se solicitan cousas

tan elementais como o pago das horas extras ou a prohibición do traballo infantil (Ribeira, en pleno 1936); por último, nas telleiras de Boa reclamouse o pago dos xornais atrasados e no delongado conflito coa empresa de transportes sonense “Gris y Argentino”, o abono das indemnizacións por despido.

O concurso das colonias de mariñeiros emigrados nos anos 20 dende diversas localidades do Barbanza (Porto do Son, Ribeira, Corrubedo, A Pobra) para traballar nas flotas de altura de Cádiz, Huelva, Pasaia ou Xixón, foi dabondo importante á hora de salvagardar os devanditos colectivos nos intres en que os caciques ou a represión gubernativa os puñan contra as cordas. Velaí un par de exemplos:

– A fins de 1933, logo da derrota da folga insurreccional convocada pola CNT en todo o Estado e que provocou a suspensión do sindicato “Protección Obrera”, un fato de mariñeiros veciños do Son radicados en Cádiz artellaron un grupo de defensa do sindicato, para darlle apoio moral e material. E repetiron a xogada a comezos de 1936, cando os anarcosindicalistas sonenses relanzaban a súa actividade na vila logo do Bienio Negro.

– Tamén en 1933, 41 pescadores de Corrubedo e arredores residentes en Pasaia, fixeron unha colecta para ceibardos elementos significados do “Centro Cultural Obrero”, Emilio Ayaso e Manuel Prego, encadeados na Coruña pola acusación de talar varias fincas de millo de propiedade comunal pero usurpadas por algúns veciños aproveitados.

Os sindicatos cenetistas do Barbanza eran, coa excepción de “Protección Obrera”, colectivos de nova creación e cun forte déficit de cadros sindicais experimentados. Este déficit, púidose paliar, non obstante, en ocasións ben polo concurso de militantes locais retornados das repúblicas

americanas ou doutras zonas do Estado, onde coñeceran a loita social<sup>113</sup>, ben coa presenza de cadros societarios doutras zonas, “liberados” coa finalidade de asegurar o funcionamento sindical maiormente nas complexas agrupacións mariñeiras: velaí a Serafín Cardama, cadro cenetista de Padrón, que presidiu o sindicato de Ribeira cando se incorporou en 1934 á CNT, ou a Vicente Iglesias, mariñeiro vigués de grande capacidade organizadora, que asumiu a secretaría do “SGT” tras a súa reorganización a comezos de 1936. Mesmo, diante da falla de oradores capacitados para os actos de propaganda, botouse man en diversas ocasións de dous cadros cenetistas que traballaron a partir de 1934 nas minas de San Finx (Lousame) e eran ben coñecidos na CRG: Enrique Fernández e Claro José Sendón.

Por último, conforme avanza a Fronte Popular, vaise estruturando de xeito comarcal a afiliación confederal no territorio, debido, máis que nada, ao dinamismo dos susoditos mineiros de San Finx. De feito, tanto Enrique Fernández como Claro Sendón, foron os alicerces da Federación Comarcal de Sindicatos de Noia, na que, en Xullo de 1936, estaban incluídos os colectivos anarcosindicalistas dos concellos de Noia, Lousame, Outes, Boiro e A Pobra, e se tentaba incorporar aos de Ribeira e Porto do Son.

## **Conflitividade**

Se deixamos fora as tirapuxas que aconteceron en Corrubedo no ano 1932 pola apropiación de terreos comunais,

113 - Caso, por exemplo, do sonense Francisco Lemiña e de David Mariño, de Boa (Portosín), retornados dos USA, ou dos irmáns Melquíades e Ramón Lestón, igualmente veciños do Son e moitos anos enrolados nas “parellas” de altura de Xixón ou Pasaia.

así como algúns pequenos conflitos laborais en terra aos que xa nos temos referido, as folgas máis delongadas e con maior repercusión cidadán tiveron lugar nos sectores vencellados á pesca, tanto no mar como en terra.

Ribeira foi o escenario das confrontacións máis importantes a partir de 1934, aínda que non hai que esquecer a loita que levaron a cabo andando o ano 1935 os mariñeiros de Porto do Son e, máis que nada, de Portosín para aumentar a participación dos mariñeiros na distribución do produto da pesca da sardiña, asegurar a retribución das descargas en terra, e controlar o uso de dinamita na “ardora” por parte dalgunha motora tripulada por esquiros expulsados de Moaña.

O rexeitamento do uso de explosivos nas motoras que capturaban a sardiña valéndose da “ardentía” do mar e a mellora das “partillas” para os tripulantes<sup>114</sup>, foron precisamente as reivindicacións que provocaron a paralización daquelas no porto de Ribeira durante o verán e comezos do outono de 1934. Tamén algunhas mulleres das fábricas quixeron aproveitar a situación conflictiva e pedir aumento de xornais<sup>115</sup>,

114 - No tempo da IIª República, nas devanditas motoras partíase 16 para os compañeiros e 26 para os armadores e solicitábase 20 para os tripulantes por 26 para os donos dos barcos.

115 - Segundo o voceiro confederal *Solidaridad Obrera* correspondente ao 25 de agosto de 1934, naquel intre cobraban a miserábel retribución de 1,25 ou 1,50 pts, segundo categorías. Ano e medio antes, o periódico socialista de A Pobra do Caramiñal *La Lucha* comparaba a súa ruín condición coa das súas compañeiras de Vigo, daquela veteranas canto á organización sindical: “Entendámonos: ¿en que no son las trabajadoras de Riveira como las de Vigo? En que son mas esclavas; en que ganando bastante menos, puesto que perciben la miseria de 1,6 pts. trabajando hasta que se les pita... sin protestar, están allá, al pié del fogón humilladas y mohinas a la vez. Pero a pesar de todo ellas se dan cuenta de que se las explota indignamente.....y de que con ese mísero jornal no tienen ni para comer, ni para jabón, ni para poder desinfectarse las ropas que manchan por la bascosidad concentrada en las fábricas, en esos locales antihigiénicos y fuera de lo que manda la ley...” (*La Lucha*, nº 27, 8 de xaneiro de 1933).

pero foron despedidas sen miramento ningún e incluídas nunha “lista negra” polos donos das fábricas. O paro dos mariñeiros foi moi accidentado, pois resultaron detidos varios cadros societarios tras descubrir a Garda Civil unha xuntanza clandestina convocada preto de Deán. Esa mesma noite, unha manifestación encabezada polas mulleres dos pescadores invadiu o Concello e obrigou a excarcerar aos detidos, que estaban acusados de posuír explosivos cos que, presuntamente, poderían cometer atentados. Ao cabo, o conflito enquistouse ao non recoñecer a Patronal á delegación negociadora do sindicato<sup>116</sup> e, logo de máis de dous meses de folga, a represión posterior á fracasada Revolución de Asturias acabou co conflito e, temporalmente, co Sindicato, que foi suspendido polas autoridades. O paro, non obstante, produciuse un ano despois, nos derradeiros días de 1935; daquela, cando xa se levaban 15 días de folga, os armadores accederon ao novo reparto e á presenza dun delegado sindical por cada barco para vixiar as “partillas”, abrindo así o camiño á reorganización sindical e á afiliación masiva dos mariñeiros.

Con todo, o conflito máis importante acontecido no mundo do mar, foi provocado na primavera de 1936 polo baixo prezo da sardiña ofertado polos fabricantes e xustificado, segundo uns, pola diminución das exportacións da industria conserveira, e segundo outros, polo boicot que os fabricantes tiñan declarado á Fronte Popular. Nesta derradeira “guerra da sardiña”, da que temos falado dabondo no capítulo anterior, as flotas do cerco de Porto do Son, Corrubedo, Portosín, Ribeira, O Grove, A Illa, Cambados,

116 - Nesa comisión figuraban o secretario da FRIP, Fandiño, e o devandito Serafín Cardama, que foron vetados polos armadores.



Aguiño, etc., decote estiveron paralizadas durante os meses de maio e xuño, dando lugar a sonadas confrontacións cos reticentes a respaldar o movemento, como cando 40 barcos de Cambados, O Grove e A Illa “invadiron” Ribeira diante dos rumores que apuntaban a que as flotas de Aguiño e de Santa Uxía comezaran a faenar, ou cando un numeroso grupo de mariñeiros de O Son e Ribeira perseguiron en camións a tres barcos esquiroides de Aguiño que pretendían vender o peixe en Muros, presentándose naquel porto e impedindo as descargas. Como xa quedou dito, un mes antes da Guerra Civil chegouse a unha avinza provisoria entre as partes en liza, desconvocándose a folga.

Este clima de combatividade, foi aproveitado de vez polas mulleres das fábricas de conserva que, outra volta no mes de maio de 1936, solicitaron aumento dos xornais, a xornada de 8 horas e o pago de horas extras. Foron dous días de folga xeral en todos os establecementos, nos que a confraternización cos pescadores derivou en masivas concentracións no porto; nelas, os berros a prol do Comunismo Libertario e os puños ergueitos simbolizaron a radicalidade da mobilización pola que as pescantinas acadaron as 2 pts. de xornal e o resto das reivindicacións. Daquela, o desenlace favorábel ás traballadoras, xunto coa solidariedade amosada polos mariñeiros, deu lugar á incorporación masiva das mulleres das fábricas ao “SGT” por breve tempo, posto que xa estaba en portas a sublevación militar.

## A Fronte Popular

Os derradeiros 5 meses da IIª República, iniciados en febreiro de 1936 tras a vitoria das esquerdas nas eleccións, caracterizáronse por un febril activismo das organizacións operarias, que multiplicaron asemade os seus mitins de propaganda: con respecto á CNT, temos recollido cando menos 2 mitins en Ribeira, outros tantos no Son e un no campo da Amañecida, preto de Boiro, nos que participarán de xeito destacado cadros sindicais de Lousame, xunto co secretario da FRIP, Manuel Fandiño, e os sindicalistas de Ribeira e O Son, Vicente Iglesias e Melquíades Lestón, respectivamente. A conflitividade desenvolvida naqueles derradeiros días republicanos e o transcurso dos actos de propaganda organizados polos sindicatos, reflicten unha forte combatividade e unha perceptible unidade de acción proletaria que foi quen de superar non só divisións localistas e sectoriais, senón que ademais rebaixou en boa medida os desencontros entre as diversas opcións ideolóxicas<sup>117</sup>.

A este respecto, compre destacar a solidariedade entre pescadores e pescantinas nos conflitos de Ribeira, a participación das Juventudes Socilaistas (JJSS) de Boiro xunto coa CNT o 14 de abril de 1936 no campo da Amañecida, diante de 8.000 persoas chegadas de todo o Barbanza,

117 - Naquelas xornadas, compre tamén rexistrar unha certa diversificación do Movemento Libertario na zona, coa aparición de senllos grupos da FAI en Ribeira e no Son, así como a organización das Juventudes Libertarias na primeira localidade. Nos derradeiros tempos da Fronte Popular, a presenza desta mocidade libertaria (que contaría en torno a vinte rapaces e rapazas adheridas) foi notoria en Santa Uxía e ate contaron cunha equipa de fútbol de rechamante rótulo mariñeiro, o “Avante”, que mantivo encirrada rivalidade deportiva (e supoñemos que ideolóxica) con outra agrupación composta polos fillos da “boa sociedade” ribeirense.

Noia e Lousame, e a manifestación conxunta UGT-CNT no 1º de Maio celebrado en Ribeira. Tamén sabemos que o mitin que o día 26 de xullo tiña previsto dar a Pasionaria na Pobra, organizado polo PCE local, contaba co apoio de cenetistas e socialistas. Asemade, a tensión do momento manifestada nas agresións levadas a cabo polos falanxistas en Noia e Boiro, desembocaba en demostracións de forza que implicaban a mariñeiros e proletarios de diversas localidades e variados posicionamentos ideolóxicos: eis, a “invasión” de Noia a comezos de maio de 1936 por parte de 1.400 obreiros, mariñeiros e labregos de oito concellos da contorna, en resposta á malleira que recibiran dous traballadores cenetistas do barrio do Couto (a “Rusia pequena”) a mans dun numeroso grupo de falanxistas locais.

Que dicir ten que a combatividade das capas operarias e mariñeiras, causou unha alarma crecente entre os sectores da poboación máis conservadores, nomeadamente os armadores e fabricantes; medo que, tras o golpe militar do 18 de xullo de 1936, foi campo abonado para unha represión mortal que dirixiu as súas rabexadas máis salvaxes cara os militantes dos partidos obreiros e sindicatos de clase.

Pola nosa banda, e sen esquecer os milleiros de represaliados e represaliadas de distintos idearios que pagaron o seu compromiso ben coa República, ben coa construción dunha sociedade sen clases, coa vida, con anos de cadea, co exilio e con multas, incautacións, malleiras e humillacións sen medida, queremos lembrar a aqueles cadros anarcosindicalistas do Barbanza que foron sacrificados polos fascistas:

## **Porto do Son**

- Francisco Lemiña
- Luis Martínez Montemuíño
- David Mariño Ramos
  
- Ramón Lestón

Directivo “Protección Obrera”  
Afiliado “Protección Obrera”  
Presidente “Sindicato de Oficios  
Varios y Marineros” de Portosín  
JJLL de Pasaia e afiliado ao  
“Sindicato de Industria Pesquera  
‘El Avance Marino’” daquela  
localidade guipuzcoana

## **Corrubedo**

- Manuel Sayar

Embarcado nas parellas de  
Marín e delegado do “Sindicato de  
Industria Pesquera” daquel porto

## **A Pobra do Caramiñal**

- Manuel Pérez Becerra

Maquinista naval e anarquista,  
veciño de O Maño

## **Ribeira**

- “O Asturiano”  
Chofer e directivo Sección  
Transporte do “SGT”
- José Lijó Louro, “Pepe O Cochero”  
Idem.
- Vicente Iglesias Rodríguez  
Secretario “SGT”
- Vicente López Novo, “O Rufino”  
Afiliado “SGT” e máis tarde  
guerrilleiro

Na súa memoria e na de todas as vítimas do fascismo, “un libre pensa-  
miento”.



**APUNTES PARA A HISTORIA DUNHA  
SOCIEDADE OBREIRA E MARIÑEIRA:  
“LA PROTECCIÓN OBRERA” DE PORTO DO SON\***

É ben sabido que o do individualismo é un dos sambenitos con que teñen que apandar os galegos e as galegas, en xeral, e os mariñeiros en particular. Sen embargo, hai numerosas pasaxes da nosa historia que desmenten tal lugar común: unha delas sería o devalar do asociacionismo mariñeiro na beiramar galega, no período comprendido entre o remate do século XIX e a Guerra Civil. Este é un tema en absoluto pechado na nosa historiografía, máis que nada no eido local. Por iso, imos aportar algúns datos dunha daquelas asociacións mariñeiras, quizais a que tivo unha traxectoria máis delongada (1901-1936) en todo o litoral do país: A “Sociedad ‘La Protección Obrera’” de Porto do Son.

### **Fundación**

Segundo o Rexistro do Goberno Civil de A Coruña e os propios Estatutos da sociedade, “La Protección Obrera” constituíuse o 4 de outubro de 1901, nun tempo no que as asociacións obreiras de resistencia, aparecidas nas urbes galegas a comezos da década dos 70 do século XIX, comezaban a ter presenza nas pequenas vilas do interior e da bei-

\* Este traballo foi o iniciador da Colección “Cartafol da Memoria”, ideada pola Concellaría de Cultura do Concello de Porto do Son, en Nadal de 2003.

ramar; destes mesmos anos é, por exemplo, a “Sociedad de Carpinteros de Ares, Mugardos y contornos” (setembro de 1901), ou xa para falar das proximidades de Porto do Son, o “Círculo de Obreros” de Noia (maio de 1901), “Asociación de Jornaleros” de Rianxo (maio de 1901), “Sociedad de Canteros” de Padrón (setembro de 1900), ou a “Sociedad Marino-Obrera” de Palmeira (setembro de 1900).

Segundo os Estatutos, “Protección Obrera” tiña o seu domicilio social na rúa Visitación nº2 e compuñan a comisión organizadora José Casal, Francisco Casal, Pedro Hermita, e José Chouza, cidadáns dos que non teño apenas referencias, pero que por certos indicios semella que algúns estaban vencellados ao liberalismo democrático de Montero Ríos e outros simpatizaban coas ideas socialistas.

Dos seus Estatutos, enxergamos algunhas das características da nacente agrupación:

–Era unha sociedade que integraba tan só traballadores asalariados. Estes podían ser de diversos oficios, de mar e terra, por non haber na vila número suficiente de cada profesión para establecer sociedades de oficio independentes, tal e como acontecía nas cidades.

–Pretendía crear un “Centro Obrero” e practicar a solidariedade entre todos os oficios e individuos asociados.

–Tiña un declarado carácter de clase e de resistencia, dirixido a obter melloras na condición moral e material dos asociados, procurando a súa emancipación.

–Se admitían traballadores de ambos sexos; non obstante, o paternalismo e a consideración do papel subsidiario da muller imperante naquela época, ficaba ás claras no artigo 13: “Las hembras no podrán asistir a las sesiones y discusiones, ni tendrán voz ni voto, y para representarlas, defenderlas y oír sus peticiones, se nombrará una comisión

compuesta de tres individuos que será elegida por votación cuando se elija la Junta Directiva”.

—O seu funcionamento, excepción feita do anterior, era fondamente democrático, recaendo a soberanía na asemblea xeral.

## Roteiro

A constatación das simpatías socialistas no interior de “Protección Obrera”, virá ben cedo. Efectivamente, o periódico madrileño *La Revista Socialista* publicaba no seu número correspondente ao 1 de novembro de 1903, que “Protección Obrera” viña de se integrar na UGT. Logo, nada sabemos do acontecer da sociedade ate ben entrada a Grande Guerra de 1914; daquela, os recordos de Juan Ben Santos<sup>118</sup> nos contan que “Protección Obrera” xa tiña acomodo no acontecer cotián da vila do Son, domiciliada no Camiño Novo, onde, con bo tempo, sacaban mesas e cadeiras á rúa e facían as xuntas entre a expectación veciñal. E lembraba tamén Juan Ben a figura do seu socio máis significado, Belarmino Torrado, pescador socialista e bo orador. Por aquel entón, falamos de 1915, a sociedade simpatizaba co ideario socialista e mantiña fortes vencellos co agrarismo da bisbarra, nomeadamente coa “Liga y Socie-

118 - No verán de 1983, tiven a sorte de coñecer por mediación da súa neta, ao veciño de O Son, Juan Ben Santos, antigo militante socialista, contratista de obras en Muros e Lariño e membro sinalado de “La Protección Obrera” durante a IIª República. Ao longo dunha tarde, o Sr. Ben falou da historia pequena do Son e da “Protección Obrera”, que son a mesma cousa. Hoxe, vinte anos despois, o Sr. Ben xa non está connosco e aquela tarde non volverá máis pero, como escribiu o poeta de Taramancos na súa derradeira viaxe ao Harar de Rimbaud, ambos están vivos.

dad de Agricultores” de Santa María de Nebra. 1916 é o ano da masacre de Ponte de Cans, en Nebra, derivada da pretensión do Concello de sanear a débeda municipal mediante un repartimento individual a cada veciño. Nós non imos entrar no relato dos feitos, por ser ben coñecidos de todos e todas; tan só queremos sinalar que ambos colectivos mobilizaron á xente para opoñerse a semellante alcaldada, chegando mesmo a artellar unha marcha a Noia para acadar a excarceración dalgúns veciños presos a resultas das manifestacións. Logo da masacre, “Protección Obrera” veu suspendida as súas actividades por varios meses, sufrindo cadea algúns dos seus asociados. A cousa non foi a maiores pola intervención da “Federación Local Obrera” de Santiago (alí era onde estaban os feridos e os presos), que en novembro de 1916 convocou un mitin de ámbito galaico, onde estiveron as figuras máis coñecidas do obreirismo daquela época, tal que o compostelán José Pasín, republicano, o coruñés Juan Nó, anarquista, e o vigués José Gómez Ossorio, socialista. Froito desta presión, “Protección Obrera” reanudou as súas actividades na alborada de 1917, se ben sufrindo un duro quebranto na súa afiliación, o que provocou o desaloxo do anterior local por non poder pagar o aluguer, trasladándose en febreiro de 1917 á rúa Ruedas, nº 27, baixo. Con todo, as boas relacións cos agrarios de Nebra mantivéronse pois, no mes de febreiro de 1919, os dous colectivos asinaban un comunicado dirixido ao Gobernador Civil da provincia, protestando polos sucesos de Sofán (Carballo), onde o caciquismo verqueu outra volta sangue agraria.

As primeiras referencias que temos do carácter preferentemente mariñeiro de “Protección Obrera”, datan de Agosto de 1920, intre no que a atopamos integrada na “Fe-



deración Regional de Obreros de la Industria Pesquera de Galicia”, que foi a primeira organización de ámbito galai-co que tentou agrupar ao conxunto dos traballadores do mar do noso país. Con domicilio en Marín e ideario socialista, a devandita Federación (que desapareceu coa Ditadura de Primo de Rivera) convocou unha magna asemblea en Ribeira naquela data, co gallo de tomar medidas contra do emprego da dinamita por parte das motoras sardiñeiras que ían á “ardora” na boca das rías: na xuntanza, ademais de colectivos mariñeiros de Cangas, Bueu, Ribeira, Marín, Moaña, Aldán, Sanxenxo, Portonovo, Chapela e Bouzas, tomou parte “La Protección Obrera” de Porto do Son que, significativamente, denominábase naquel tempo “Sociedad de Marineros y Oficios Varios”.

A crise sardiñeira que asolou as Rías Baixas entre 1917 e 1924, causou unha forte emigración de mariñeiros nas numerosas vilas afectadas. No caso do Son, moita xente marchou aos EEUU, Arxentina ou Cuba; tamén, en diante, se foron conformando colonias de pescadores de O Son enrolados nos vapores de pesca con base en A Coruña, Vigo, Xixón, Pasaia, Huelva, Málaga, Cádiz, etc, e radicados naqueles portos de mar. Á altura de Xuño de 1920, esta emigración forzosa creou non poucas dificultades para o desenvolvemento da sociedade, pois, segundo se notificaba ao Gobernador Civil, o feito de marchar ao estranxeiro o Presidente, Vicepresidente, Contador e Vicesecretario, obrigou a reorganizar a Xunta Directiva, recaendo outra-volta a Presidencia no veterano militante socialista, Belarmino Torrado. Nun futuro inmediato, as devanditas colonias de mariñeiros do Son aveciñadas nas localidades anteditas, terán unha importancia senlleira no devir de “Protección Obrera”. Verémolo logo.

Pouco sabemos da actuación da sociedade na grisallenta etapa da Ditadura de Primo de Rivera, agás que se mantivo na legalidade malia o recorte das liberdades públicas, e que estivo a piques de desaparecer: a súa afiliación descendeu no ano 1926 a 11 asociados, unha cifra ben próxima ao límite de disolución do colectivo, fixada polos Estatutos nun mínimo de 6 socios.

## **A IIª República**

O primeiro tempo republicano trouxo ao Son, como ao resto da Galiza, ventos de liberdade. Aproveitando a conxuntura favorable, “La Protección Obrera” vai ser reorganizada logo do 14 de Abril de 1931, recaendo nun primeiro intre a presidencia en Juan Vidal Rey e alugando un novo domicilio social na rúa Barranqueira. Non obstante, no devalo daquela primavera republicana vai entrar en lixa un personaxe carismático, responsábel en boa medida da integración da sociedade na CNT; refírome ao barbeiro Andrés Abeijón, home de notorio influxo entre os mariñeiros, e que a partir de maio de 1931 vai exercer o cargo de Presidente do colectivo. Non obstante, nesta adhesión da “Protección Obrera” á “Confederación Regional Galai-ca” da CNT, tamén debeu influír a masiva integración de sindicatos mariñeiros das Rías Baixas na tamén cenetista “Federación Regional de Industria Pesquera”, de maneira que durante a IIª República a implantación da UGT no mundo do mar foi practicamente marxinal. Deste xeito, xa atopamos representada a “Protección Obrera” no Pleno da CRG celebrado o 23 de agosto de 1931 en Vilagarcía de Arousa.

Apoiándonos outra volta nas lembranzas de Juan Ben, nos datos aportados pola prensa confederal e na pouca documentación interna que ten chegado ate nós da sociedade, imos recompoñer unha sinxela radiografía interna da agrupación:

–A afiliación a “Protección Obrera” durante o período republicano oscilou entre os 236 socios de 1932, e os 211 en Maio de 1936, pouco antes da Guerra Civil. Deles, un 70% era xente de mar que constituía a Sección de Pescadores (radicados na vila e Queiruga, máis que nada), que andaba embarcada sobre todo nas motoras sardiñeiras ou nas lanchas xeiteiras, se ben unha boa parte dos mariñeiros pasaban tempadas enrolados nos vapores das flotas radicadas en Coruña, Vigo ou localidades do Cantábrico (Xixón, Santander, Pasaia) e Andalucía (Málaga, Cádiz, Huelva...). Neste caso, e para que non tiveran problemas á hora da contratación, “Protección Obrera” subministráballes unha credencial coa que eran admitidos nos sindicatos mariñeiros daqueles portos, case sempre integrados na CNT. O resto dos membros da sociedade exercía oficios artesáns, traballaba na construción (estes máis ben concentrados na vila, Caamaño ou Xuño), faenaba, no caso das mulleres, de xeito intermitente nas fábricas de salga (formando, ademais, Sección aparte), e tamén había uns poucos labregos da parroquia de Baroña, esquecidos xa os antigos vencellos coa de Nebra, que andaba escorada máis ben cara á dereita. Compre subliñar que “Protección Obrera” era a principal agrupación mariñeira da vila do Son, posto que o Pósito de Pescadores local, apenas chegaba aos 40 socios naquelas datas.

–Andando o ano 1932, “Protección Obrera” decidiu abrir unha delegación en Queiruga, habida conta do eleva-

do número de afiliados domiciliados no lugar. A devandita delegación tiña competencias para o cobro de cotas e solucionar problemas de índole local.

–O concurso dos emigrantes nos EEUU e dos mariñeiros que traballaban nas flotas de outros portos, foi decisiva para o devir do sindicato na etapa republicana. Uns, retornaban definitiva ou temporalmente ben aprendidos nos conflitos vividos noutros mares, mantendo aceso o facho da loita social no Son. Son os casos de dous militantes moi coñecidos daquela: un, Francisco Lemiña, antigo emigrante en New York e elemento insubstituíbel na abundante conflitividade mantida no Son cos armadores; outro, Melquíades Lestón, organizador xunto co seu irmán Ramón do sindicato mariñeiro cenetista en Xixón e firme puntal da “Federación Regional de Industria Pesquera” no devalo da República<sup>119</sup>. Os máis (fundamentalmente os emigrados en EEUU), axudaban económica-mente a “Protección Obrera”, nunha época na que a crise económica deixaba na miseria á xente do mar e ao sindicato sen chica na caixa: non foi, pois, illada, a iniciativa levada a cabo en xaneiro de 1936 por un numeroso grupo de pescadores do Son radicados en Cádiz, consistente en crear alí un grupo de defensa do sindicato “Protección Obrera” para darlle apoio material e moral. Daquela, dende a *Soli* coruñesa Melquíades Lestón lembraba aos emigrados que militaban nos sindicatos pesqueiros confede-

119 - Naquel tempo republicano, Ramón tamén desenvolveu unha actuación destacada en Pasaia, onde andou embarcado nos vapores de arrastre e foi militante do cenetista “Sindicato de Industria Pesquera ‘El Avance Marino’”. Colaborador do voceiro mensual que adoptou idéntica denominación que a do sindicato, Ramón participou na constitución das Juventudes Libertarias daquela porto guipuzcoano durante a Fronte Popular e faleceu loitando contra as tropas fascistas que entraron en Pasaia nos primeiros días de setembro de 1936.

rais de diversos portos do Cantábrico e do Atlántico Sur, que no pobo continuaban a campar polos seus respectos cregos e caciques e non era propio dos que se consideraban na “vanguardia de la revolución” deixar á súa sorte aos seus conveciños, que con moito esforzo mantiñan aceso o facho de “Protección Obrera”<sup>120</sup>.

–Se ben é indiscutíbel que o colectivo mantivo sempre a súa integración na CNT ate a Guerra Civil, a pluralidade ideolóxica estivo, non obstante, garantida no sindicato: no seu interior, coexistiron rexos militantes anarcosindicalistas (Abeijón, Lemiña, Melquíades e José Lestón, Agustín Suárez, Chouza, Adolfo, etc.), con socialistas (o propio Juan Ben Santos, que chegou a exercer a secretaría do sindicato no devalo da República), republicanos, comunistas (Manuel Maneiro) ou membros dun pequeno grupo da FAI. De feito, o local estivo decorado con cadros de Pablo Iglesias, Bakunin, Marx, Lenin...

## **Práctica societaria e sociabilidade**

Coa integración de “Protección Obrera” na CNT, a súa táctica sindical nos diversos conflitos que debeu enfrontar, non só no mar senón tamén en terra, estivo vehiculizada pola acción directa superadora das canles legais que, entendían, eran estreitas de máis e atentaban contra a soberanía dos traballadores canto as decisións a tomar. Ás veces, a acción solidaria era ben espectacular: contoume Ben que,

120 - *Solidaridad* (A Coruña), voceiro da CRG-CNT, 25 de xaneiro de 1936. Melquíades asinaba co alcume “Marino Ácrata” as súas colaboracións na prensa anarcosindicalista, publicadas tanto no periódico herculino como nas páxinas de *El Avance Marino* de Pasaia ou *CNT* de Xixón.

coñecedor o sindicato de que nunha telleira de Boa había tempo que os obreiros non cobraban e non se atrevían a protestar por medo ao patrón, un fato de afiliados dirixiuse en varias lanchas até a praia veciña á telleira, e alí, facendo un desembarco en toda regra, “convenceron”, ao patrón para que se fixese cargo das súas obrigas.

Unha das armas máis queridas para os anarcosindicalistas daquela, era o boicot contra os negocios e propiedades dos empresarios en conflito. En determinadas localidades onde, como no Porto do Son, as sociedades obreiras tiñan unha grande tradición e as súas actividades estaban fundamentalmente enraizadas na vida cotiá, foi un recurso de temibles repercusións para os patróns. Por exemplo, nos boicots que no tempo republicano se levaron a cabo contra o armador Eugenio Fernández ou contra á empresa de transporte “Gris y Argentino” por causa de senllos despidos, queimáronse redes con sosa, fixéronselle buracos aos barcos nos cascos, non se lles descargaba a pesca, nos talleres non se lle facían as reparacións aos ómnibus, etc. Os resultados foron en boa medida, favorables ao sindicato.

Outra das consecuencias da pertenza de “Protección Obrera” á CNT, foi a participación da sociedade nas folgas xerais convocadas polos anarcosindicalistas en maio e decembro de 1933, en resposta, respectivamente, á represión governamental e á vitoria das dereitas nas eleccións ao Parlamento acontecidas en novembro do ano en cuestión. En ambas ocasións, a vila do Son estivo paralizada.

Sen embargo, non debemos tirar a impresión de que o devalar societario estaba unicamente vencellado ao conflito e á tirapuxa cos patróns. Naquelas vilas que, como no Son, o societarismo proletario tiña delongada traxectoria, decote estaba integrado plenamente no fluxo cotián

da vila. Lembraba Juan Ben que, durante a República, os rapaces xogaban a sindicalistas e gardas civís, e, mesmo, unha cuadrilla tiña un selo de cortiza semellante ao do sindicato. E para que reparemos que entre xogo e realidade media un paso, un daqueles rapaces que exercía como tal nunha lancha do xeito, foise queixar a “Protección Obrera” que non lle deran a súa caldeirada de peixe pequeno. Sen máis, Lemiña falou co patrón da lancha e o asunto resolveuse de contado.

Tampouco faltou no Son, no local do sindicato, un elemento sobranceiro da sociabilidade obreira daquela época, como era unha boa biblioteca, cunha vitrina ben repleta de todo tipo de libros que enviaban os que andaban fora, revistas (unha das que tiña máis éxito era *Estudios*, de Barcelona, que tocaba a temática sexual sen complexos), ou publicacións confederais, como o semanario coruñés *Solidaridad Obrera*. Aquela era, propiamente, a única biblioteca pública da vila, moi frecuentada polos mariñeiros que retornaban doutros portos cando remataban as temporadas de pesca.

## **O devalo da República**

As sucesivas convocatorias máis ou menos insurreccionais da CNT (maio e decembro de 1933) e a frustrada insurrección de Asturias en outubro de 1934, trouxeron de seu a clausura de “Protección Obrera” en diversas ocasións. Ademais, a falta de xente na vila debido á crise económica e as discrepancias provocadas por unha presunta utilización “política” do sindicato por parte de Andrés Abeijón, tiveron como resultado que 1934 e 1935 foran tempos de

refluxo. Non obstante, mediado o ano 1935, vai aparecer en Portosín un “Sindicato de Oficios Varios y Marineros” afeito á CNT, artellado por un pescador noutrora emigrante nos USA, David Mariño, coa axuda de Juan Ben Santos e os dirixentes mineiros de Lousame, Enrique Fernández e Claro José Sendón. Na súa curta singradura, o sindicato de Portosín, que contou con 200 afiliados (a metade deles mariñeiros), enfrontou unha dura tirapuxa cos armadores das motoras sardiñeiras, para impedir a utilización da dinamita na boca da ría que estaba a arruinar aos xeiteiros. Entre estes armadores insolidarios, destacou o do barco “Aves sin Puerto”, Benito Rodríguez, expulsado de Moaña por enrolar crebafolgas e traballar con dinamita. Barco e armador, fixéronse tristemente célebres logo do 18 de Xullo de 1936, cando, retornado a Moaña e vestindo xa o uniforme da Falanxe, esta utilizou a embarcación para afundir no mar a militantes do sindicato de pescadores da CNT local, logo de torturalos e asasinalos en terra.

Logo da vitoria da Fronte Popular, “La Protección Obrera” volveu coller pulo, axudada pola presenza de líderes cenetistas como Claro Sendón ou Enrique Fernández en diversos actos públicos. O máis importante foi o celebrado en maio de 1936 no Salón Miramar, onde Enrique Fernández e José Saavedra, de Lousame, Vicente Iglesias, de Ribeira, Francisco Lemiña e Melquíades Lestón, do Son, falaron co local cheo sobre os acordos do Congreso da CNT celebrado en Zaragoza, relativos á virtualidade do Comunismo Libertario. O derradeiro conflito no que participou o sindicato, foi o provocado na totalidade das Rías Baixas polo baixo prezo da sardiña, xustificado segundo uns pola abundancia das capturas e, segundo outros, polo descarado boicoteo dos conserveiros ao réxime republicano. Daquela, Lemiña



e Juan Ben participaron nas xuntanzas de Ribeira por ver de artellar un tope de capturas, nun ambiente de radicalización de mariñeiros e traballadoras das fábricas de conserva, que xa presaxiaba a Guerra Civil.

## Epílogo

A intensa represión sufrida na vila de Porto do Son pola actuación dos falanxistas e a Garda Civil, foi contada parcialmente por Xerardo Díaz Fernández<sup>121</sup>, e non pretendo entrar aquí nese triste apartado da nosa historia. Tan só dicir que, como é de supoñer, “La Protección Obrera” foi esnaquizada rematando deste xeito 35 anos de existencia. O 21 de agosto de 1936, os directivos que estaban a ser represaliados, entregaron ao delegado gubernativo fascista 50 pts., que representaban todos os seus fondos. Máis tarde, o 18 de setembro daquel ano maldito, declarábase deserta a subhasta dos poucos mobles que a sociedade tiña no local, valorados na irrisoria cifra de 25 pts. Da biblioteca, nada seguro sabemos: uns nos teñen dito que foi enterrada na outra banda da Ría; outros, que foi esquilhada polos falanxistas. Respecto dos militantes, imos rematar referíndonos ao tráxico destino dalgúns deles:

–Andrés Abeijón foi condenado a morte no outono de 1936 en Santiago, tras ser declarado culpábel de tentar voar unha ponte na estrada de Ribeira. Ao cabo, conseguiu zafar con algúns anos de cadea, tras do que volveu ao Son.

–Peor sorte correu David Mariño, que foi denunciado por un crego e estivo entobado un ano en Boa. Descuberto

121 - Díaz Fernández, X.: *Os que non morreron*, Ed. do Castro, Sada-A Coruña, 1982.

en xullo de 1937, foi condenado a morte e fusilado en Compostela en outubro do mesmo ano.

–Francisco Lemiña, tras estar detido nos primeiros intres na cadea de Noia, fuxiu nun pequeno barco de vela logo de ser posto en liberdade na compañía dun curtidor cenetista daquela vila chamado José Maneiro Teira. Os fuxitivos conseguiron chegar á altura de Ribadeo, sendo apresados por un barco fascista e entregados na cadea de Castropol. Aos poucos, déronlles o “paseo” naquela localidade astur tras recibir informes desfavorables da Falanxe e da Garda Civil de Porto do Son.

–Melquíades Lestón estaba en Xixón no intre de estoupar a guerra. Alí ocupou un cargo importante no “Comité de Industrias Pesqueras”, dependente do “Consejo de Asturias y León” republicano. Á caída de Asturias, foi quen de chegar a Valencia onde exerceu a secretaría da “Federación de Agrupaciones de Gallegos Libertarios” na zona leal. Rematada a contenda, foi preso no porto de Alacant e pasou 6 anos no penal de San Miguel de los Reyes. Liberado, partirá para o exilio, primeiro en Francia e logo en Túnez, onde asesorou ao primeiro presidente tunesino Habib Bourguiba en asuntos da industria pesqueira e conserveira, ate que foi repatriado tras perder a razón. Faleceu no Sanatorio de Conxo.

A eles e ao resto dos represaliados polo franquismo na vila de Porto do Son, dedícolles este traballo<sup>122</sup>.

122 - As fontes utilizadas, amais das lembranzas do Sr. Ben Santos, foron:

–Documentación interna da “Sociedad ‘La Protección Obrera’” depositada no noso arquivo.

–*Solidaridad Obrera* (A Coruña), 1930-34.

–*Solidaridad* (A Coruña), 1935-36.

–Entrevista con Joaquín Santos Segade, xenro de Melquíades Lestón, O Son, 28/12/2003.

**O TRINTXERPE REPUBLICANO: XÉNESE  
DA DENOMINADA “QUINTA PROVINCIA  
GALEGA” EN EUSKADI**

*Veño, meu fillo, dun país sinxelo  
de homes a cada paso soñadores,  
criaturas de man encalecida  
e a peito aberto,  
homes de mar que esculcan horizontes,  
labregos investidos pola melancolía.*

*Canto de anguria e de esperanza para  
arrola-lo meu neno,  
Avilés de Taramancos*

Tal e como dixemos denantes, logo da Iª Guerra Mundial e ate ben entrada a República, o acelerado desenvolvemento da pesca industrial tanto no Cantábrico como no litoral Sur-Atlántico, debido ben ao seu rápido acceso a ricas caladoiros e farturentos mercados, ben a estratexias dos armadores que xogaban coas diversas condicións sociolaborais existentes nos distintos portos, deu lugar ao desprazamento de moitos mariñeiros galegos a localidades tanto do Norte, como Xixón, Santander, Erandio e, sobre todo, Pasaia, como do Sur, caso de Ayamonte, Huelva, Alxeciras, Málaga e, máis que nada, Cádiz. Daquela, comezaron a se constituír naqueles lugares colonias de pescadores galegos, algunhas delas permanentes e sustentables ate hai ben pouco.

Imos falar un chisco agora de Pasaia<sup>123</sup>, localidade guipuzcoana próxima a Donostia que, a partir da Grande Guerra, substituíu á capital provincial como escenario dunha industria pesqueira en acelerado desenvolvemento que, en dúas décadas, xa competía con Vigo para ser o maior porto pesqueiro do Estado español e uns dos primeiros de Europa (Colectivo Xerminal; 1990); coa particularidade de que a flota de maior porte e tonelaxe dedicada ao arrastre de altura recalaba, non na dársena do Berbés, senón nos recentes peiraos da Herrera, xestionados en Pasai San Pedro pola sociedade “Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca S. A.”, a primeira destas características que se constituíu na beiramar española. A maiores, en 1926 vaise constituír a principal empresa dedicada á pesca do bacallau no Estado español, a PYSBE, con domicilio, peiraos e factoría na outra banda da Ría, no barrio Biscaia de Pasai Donibane, a carón do peirao da MEIPI que tamén recibía ás parellas que procuraban a pescada nos bancos da Rochelle, o Petit Sole e o Grand Sole<sup>124</sup>. Por xunto, 127 bous e parellas de arrastre e 6 grandes trawlers bacallaeiros que superaban as 1.000 TRB, aos que habería que engadir os arrastreiros procedentes de Xixón ou de Vigo-Bouzas que recalaban temporalmente no porto, compuñan a flota industrial pasaitarra á altura de 1935; unha flota que tripulaban en torno a 2.000 mariñeiros, fogoneiros e patróns, acompañados como mínimo por

123 - Ate os anos 10, o Concello de Pasaia estaba composto por tres poboacións ben diferenciadas, emprazadas en diferentes lugares da súa enguedellada ría: Pasai San Pedro, Pasai Antxo e Pasai Donibane (San Xoán). A partir de entón, o poboado de Trintxerpe comezou a se edificar nun territorio de marismas e monte baixo, lindante con Pasai San Pedro.

124 - Barkham Huxley, M. e López Losa, E. “Pasajes, puerto pesquero” en AAVV: *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 1999.

outros 500 homes e mulleres debruzados nos traballos en terra: redeiros, pescadería, carga e descarga, secadeiros...<sup>125</sup>.

Todo iso apareceu case da nada nun período de vinte anos, entre 1916 e 1936, nos que a demanda de persoal para tripular os barcos foi continua por parte dos armadores, que preferiron contratar a nutrida man de obra barata afeita ao mar dende idade temperá e ben disciplinada que atopaban nas rías galegas, antes que facelo na pesca artesanal do País Vasco, xa que os “arrantzales” e os seus gremios de cote foron refractarios aos novos e destrutivos sistemas de pesca<sup>126</sup>. Deste xeito, fora dalgúns guipuscoanos do interior e dos pequenos colectivos de pescadores procedentes doutros portos do Cantábrico, a grande maioría das tripulacións dos bous e parellas arrasteiros estivo composta por mariñeiros galegos, maiormente das Rías Baixas. Algo semellante aconteceu cos bacallaeiros da PYSBE, aínda que neles a porcentaxe de tripulantes vascos era semellante á de galegos; a distribución, non obstante, dicíao todo: os vascos ocupaban, sobre todo, os postos de mando (capitáns, pilotos, contramestres...), mentres que os galegos achantaban cos oficios de fogoneiros, paleiros, redeiros, tronchadores ou saladores. Neste caso, tamén abundaron os mariñeiros procedentes da Ría de Ferrol e de todos os portos da Península do Barbanza.

125 - Ver *El Avance Marino*, nº 3, xaneiro de 1936. Outras fontes sinalan que, en 1936, tiñan a Pasaia como porto base 160 barcos de pesca industrial, pertencentes a 52 armadores daquel porto e a outros catro de Zumaia, Xixón e Vigo-Bouzas. Desglosadas por tipos, estas embarcacións eran: 6 bacallaeiros de unhas 1.200 tons., 20 bous de entre 140 e 300 tons., 82 parellas de vapor e 34 de motor de 30 a 150 tons. e 18 bacas e parellas soltas de menos de 100 tons. Ver Pardo, J.: “La flota de arrastre de Pasajes durante la guerra civil” en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 1999.

126 - Barkham Huxley, M e López Losa, E.; *Ibidem*.

## Xorde o Trintxerpe, galaico e proletario

De maneira acelerada, as poucas ducias de familias que habitaban aquel terreo inculto a comezos do século XX, xa se converteran á altura da Guerra Civil en cinco mil habitantes, amoreados de maneira precaria nun caos urbanístico inzado de bares con resonancias galaicas, sen vivendas dignas e con todo tipo de problemas de salubridade. Pódese dicir, xa que logo, que a grande maioría da poboación que vivía exclusivamente das faenas pesqueiras e tiña orixe galega, sumaba á explotación que sufría a comezos dos anos vinte a bordo dos barcos pesqueiros e que ninguén (incluída a prensa nacionalista de dereitas) se tomaba o traballo de negar, o abandono en que as diversas administracións os mantiñan. Ademais, e por se fora pouco, o xornalismo confesional donostiarra enfatizaba que aquela era “tierra pagana” sen evanxelizar, que adoecía de igrexa parroquial propiamente dita e presentaba unha ínfima taxa do 7% de asistentes ao precepto dominical<sup>127</sup>.

Se cadra paralelamente á reputación de ateísmo con que a xente de igrexa, que tanto abundaba na contorna, obsequiou de xeito máis ou menos merecido a aquela comunidade chegada de ben lonxe, íase desenvolvendo outro sambenito tanto ou máis aldraxante aos ollos da burguesía donostiarra, que non por nacionalista era menos clerical e dereitista: o de “rojos”, “bolcheviques”, “anarquistas” ou “comunistoides”. Uns roles, en definitiva, aos que poucas veces se lles ten asociado aos galegos e galegas ao longo do

127 - Ver o periódico católico-nacionalista *El Día*, Donostia, 12 de xaneiro de 1936; tamén Orejas, J.I. “Breve historia del Sindicato de la Pesca de CNT *El Avance Marino* de Trincherpe-Pasajes de San Pedro. Guipúzcoa” en *CNT*, nºs 184-185, xullo-agosto 1995.

seu devalar histórico<sup>128</sup>. Nacía, pois, a “quinta provincia galega” cun apreciábel arrecendo esquerdista, ácrata e proletario.

Quizais a primeira aprendizaxe, naqueles derradeiros tempos da Ditadura de Primo de Rivera nos que o asociacionismo mariñeiro de clase esmoreceu na Galiza, fora nos bacallaeiros da PYSBE, onde por veces embarcaban operarios socialistas residentes no interior do País Vasco; estes, afeitos a defender a súa dignidade como traballadores en terra, facían o propio no mar, servindo de exemplo a aqueles mariñeiros galegos educados na submisión<sup>129</sup>. O caso é que, no ano 1930, en pleno goberno do Xeneral Berenguer, un fato de traballadores do mar nos que se atopaban socialistas, anarquistas e comunistas, iniciaron os trámites para constituír un sindicato de pescadores, enfrontándose ao medo inducido nos tripulantes polos anos de mando en praza da patronal. Tras dalgunha propaganda realizada entre os tripulantes dos arrastreiros a cargo da “Federación de Transportes” da UGT na alborada republicana, a propia “Federación Local de Sociedades Obreras” de San Sebastián, naquel intre aínda integrada na central socialista, avalou a constitución do “Sindicato de Industria Pesquera y sus derivados `La Unión Marítima” de Pasaia. Daquela, produciuse una forte discusión entre os partidarios de se federar na UGT e os que preferían a adhesión á CNT, gañando por unha pequena marxe os primeiros<sup>130</sup>.

128 - Agás, quizais, nalgúns intres da emigración a América. No devalo do século XIX e no primeiro terzo do XX, tamén no Brasil, en Uruguai ou na Arxentina, en determinadas ocasións os galegos foron sinónimo de xente teimuda e rebelde. Ver Pérez Leira, L. (coord.): *O Galego Soto. Líder da Patagonia Rebelde*, Xerais, Vigo, 1998.

129 - Orejas, J.I., op. cit.

130 - Seguimos aquí o relato dun dos alicerces do sindicato, o anarquista Juan Méndez, publicado en *El Avance Marino*, Pasaia, nº3, xaneiro de 1936.

Aos poucos, a secretaría da agrupación vai ser asumida polo destacado militante comunista Juan Astigarrabía, futuro conselleiro de Obras Públicas do Goberno Vasco en plena Guerra Civil; mentres, o PCE comezaba a controlar paso a paso o comité da Federación Local donostiarra en detrimento dos cadros obreiros socialistas.

Fins de Abril de 1931: o sindicato (a función fai ao “órgano”) presenta novas bases aos armadores para a súa discusión. Entre elas figuran a solicitude de 300 pts./mes para os mariñeiros do Grand Sole, descanso equivalente aos domingos nos que se faenaba no mar e unha xornada que non fose superior ás 15 horas de traballo. Decote, a folga de toda a flota dos arrastreiros deu resposta ao rexeite patronal; os días pasan, o paro se prolonga, a fame fai a súa aparición. Os armadores manobran: envían os seus “ganchos” ás vilas mariñeiras de Galiza (a Porto do Son, por exemplo), para recrutar mariñeiros integrados nos Pósitos sen lles advertir que van substituír aos seus compañeiros parados; ademais, pretenden trasladar aparellos e vituallas a Guetaria, onde algunhas parellas están dispostas a faenar tripuladas por esquiros. Cando os mariñeiros galegos recién contratados chegan a Pasaia, decátanse da xogada e moitos viran as costas e volven de regreso ao pobo do que saíran. Unha noite, a do 26 de maio, deteñen a varios membros da directiva do sindicato (entre eles a Juan Méndez e a Francisco Cabezón) seica por queimar efectos de pesca e aparellos a piques de ser transportados a Guetaria. Coma un lóstrego, Astigarrabía desprázase a San Sebastián e parlamenta co gobernador Aldasoro para ver de excarcear aos detidos; sen acordo, o militante comunista seica ameaza con libéralos pola forza. Ao día seguinte, ao romper o día mil cincocentas persoas, entre homes, mulleres e



nenos, agardan en Pasai San Pedro a que o gobernador militar Xeneral Villa Brille parlamente con algúns dos concentrados. Logo de chamar “tozudos” aos galegos que alí son maioría, o militar se retira e os manifestantes se dirixen ao Antxo, onde se lles xuntan outros tantos veciños. Encabezan a marcha dúas pancartas; unha pedindo “Libertad para nuestros compañeros” e outra “Pan para nuestros hijos”; entre Herrera e as cocheiras de tranvías de Donostia, sucesivos reténs de tropas cortan o trasfego de automóbiles e de transeúntes. No primeiro, o oficial que manda a tropa (que xa leva a baioneta calada) non é quén de dar a orde de cargar contra as mulleres e os nenos que van diante e se infiltran entre os soldados por todos os currunchos, mentres o resto dos manifestantes aclama aos militares. No Alto de Vinagres, onde hai un novo piquete, acontece outro tanto. Mais nas cocheiras, diante do reloxo de Ategorrieta, está a Garda Civil; confiadas pola actitude dos soldados, as mulleres continúan avanzando, seguidas dos homes que levan as mans alzadas en sinal de actitude pacífica. De súpeto, unha corneta dá a primeira chamada de atención e, de seguido, estoura unha descarga pechada; seis mortos e máis de trinta feridos fican no medio da estrada e o resto do xentío escorrenta presa do pánico. Dos damnificados, a metade dos mortos eran galegos e numerosos feridos levaban apelidos comúns nas nosas rías: Centeno, Suárez, Novo, Barros... Coa oposición de socialistas e solidarios vascos e o pulo dos comunistas e anarcosindicalistas, estoura a folga xeral durante tres días en Pasaia que é tan só, malia o ascendente do PCE no obreirismo donostiarra, parcial e momentánea en San Sebastián. O Gobernador Aldasoro, antigo avogado defensor de cenetistas, se cadra pensando nos galegos, proclama “...a aquellos que

cometan coacciones se les tratará con implacable rigor y los que sean extraños al país serán enviados a sus provincias respectivas”.

Os sucesos deixarán unha pegada ben visible en diversas localidades da beiramar galega, pois moitos veciños tiñan familia en Pasaia e a correspondencia remitida dende alí (algunha dela “filtrada” ao xornal vigués *El Pueblo Gallego* ou ao semanario cenetista da Coruña *Solidaridad Obrera*) deu conta descarnada dos acontecementos. Ao cabo, as augas volverán á súa canle logo do brutal escarmento; socialistas e comunistas volverán á greña e, como resultado, a “Federación Local de Sociedades Obreras” abandonará a UGT para recalar na central sindical impulsada polo PCE: a CGTU. Pola súa banda, os anarquistas acusarán de irresponsabilidade e aventureirismo aos comunistas, por argallar a marcha devandita baixo as ameazas explícitas das autoridades. Cando menos, a folga dos pescadores vai rematar coa sinatura dunhas novas bases de traballo, onde se recollía boa parte das aspiracións dos traballadores do mar. Por vez primeira, e a costa de moito sangue perdido, os pescadores amosaran a súa forza, de maneira que o sindicato ficou consolidado e recoñecido polos armadores<sup>131</sup>.

131 - No relato da folga dos pescadores e os tráxicos sucesos posteriores, empregamos as seguintes fontes:

–*E Pueblo Gallego*, Vigo, 28 de maio de 1931 e 5 de xuño de 1931.

–*Solidaridad Obrera*, A Coruña, nº 26, 6 de xuño de 1931.

–Egido, J.A.: *Jesús Larrañaga, comunista y abertzale*, Ediciones Vosa, Madrid, 1994.

–Orejas, J.I., op. cit.

## “La Unión Marítima” versus “El Avance Marino”

As tirapuxas entre as diversas correntes ideolóxicas operantes no interior de “La Unión”, continuaron no tempo inmediato á folga de 1931. Ao longo do ano seguinte, a “Federación Nacional de Industria Pesquera” da CNT, domiciliada na Coruña, enviou aos seus militantes máis recoñecidos a Pasaia para procurar a adhesión do colectivo; deste xeito, tanto Manuel Montes como José Villaverde realizaron senllos actos de propaganda en Pasai San Pedro, onde se criticou a mala xestión das bases de traballo aprobadas no verán de 1931, a utilización dos Xurados Mixtos e o dispendio que se estaba a realizar cos “liberados” sindicais, con moi poucos resultados efectivos a dicir dos anarcosindicalistas<sup>132</sup>. Neste contexto, a fins do segundo ano republicano vaise realizar un referendo para decidir a integración do colectivo, ben na UGT, ben en CNT. Daquela, o secretario da “Confederación Regional Galaica” da CNT e un dos fundadores da Federación pesqueira libertaria, José Villaverde, amosábase confiado no resultado da consulta pola notoria mudanza de talante que se estaba a rexistrar na incesante emigración galaica a Pasaia, debido á forte expansión do anarcosindicalismo entre as xentes de mar de múltiples localidades da nosa beiramar: “La marcha normal del plebiscito es favorable a la Confederación. Es una cosa lógica, ya que la mayoría de los componentes de este Sindicato (refírese Villaverde a “La Unión”) son compañeros

132 - O sindicato tiña tres liberados, o presidente, o delegado e un avogado, que cobraban, respectivamente, 400, 350 e 250 pesetas mensuais; *Solidaridad Obrera*, A Coruña, 16 de xaneiro de 1933. Ver tamén reseña do Congreso da “Federación Nacional de Industria Pesquera” en *CNT*, Madrid, 26 de outubro de 1933.

que ya trabaxaron en nuestros Sindicatos de Galicia, y por lo tanto poseen el carnet confederal”<sup>133</sup>. Ou sexa, que moitos mariñeiros galegos que emigraron a Pasaia neste tempo, atraídos por xornais máis altos que os abonados nos portos de Galiza<sup>134</sup>, fixérono xa cunha nova conciencia de explotados moi afastada daquela antiga e aldraxante submisión. De feito, a motivación dalgúns deles para se trasladar a Trintxerpe era a súa negativa a tripular a maioría das parellas de Vigo-Bouzas nas que andaban enrolados os membros do sindicato amarelo “Agrupación Independiente de Trabajadores de la Industria Pesquera”, alentado polos armadores do porto vigués logo da derrota sufrida polo cenetista “Sindicato de Industria Pesquera”, tras a delongada folga e o lock-out acontecidos na segunda metade do ano 1932 (Colectivo Xerminal; 1990).

Volvendo ao referendo devandito, as cousas non saíron como Villaverde agardaba, malia que nunha votación a man

133 - *Solidaridad Obrera*, 16 de xaneiro de 1933. Un bo exemplo da grande mobilidade dos pescadores galegos, agora sindicados, dánolo o caso (escollido ao chou) do mariñeiro Manuel Mouríño Alonso orixinario do Porto do Son, cuxo carné da CNT reflicte o seu paso por diversos portos: dende 1924 ate 1930, na Coruña, afiliado ao “Sindicato de Industria Pesquera ‘El Despertar Marítimo’”; dende 1930 ate 1933, primeiro en Vigo-Bouzas integrado no “SIP” daquela localidade e, logo, en Cádiz, cotizando no sindicato de pescadores cenetista da localidade; para rematar, entre 1933 e 1936, recalca en Pasaia, onde milita no “Sindicato de Industria Pesquera ‘El Avance Marino’” deste porto. Ver Archivo Histórico Nacional, Sección Guerra Civil, Salamanca, Carpeta 116, Serie F, Xixón.

134 - Xa sabemos que os mariñeiros enrolados nos arrasteiros de Pasaia cobraban en torno ás 300 pts/mes, mentres que en Vigo, Coruña ou Ferrol a retribución non sobrepasaba as 240 pts. e no porto de Marín non superaba as 200 pts. En Pasaia, non obstante, o prezo da vivenda e das subsistencias era moi superior ao dos portos galegos e, ademais, era habitual que os pescadores radicados en Trintxerpe tiveran que soste dúas casas, unha alí e outra no seu pobo natal.

alzada e noutra por medio de papeletas, os partidarios da CNT superaron aos da UGT. Mais aconteceu que os comunistas, defensores da abstención posto que pretendían declarar autónoma a “La Unión”, acadaron que os abstencionistas foran considerados os verdadeiros vencedores, dándose o colectivo de baixa na UGT sen integrarse na Confederación. Isto provocou, aos poucos, o abandono dos libertarios e o achegamento do sindicato á CGTU, central á que estará vencellado ate decembro de 1935, data na que retornará á UGT xunto co resto dos colectivos integrados na “Federación Local de Sociedades Obreras” de Donostia.

Por conseguinte, a comezos de 1933 vaise constituír o “Sindicato de Industria Pesquera y sus derivados ‘El Avance Marino’” integrado na CNT e domiciliado no entrechán do número 13 da rúa Francisco Andonaegui de Pasai San Pedro. De seguido, en febreiro daquel ano o sindicato pediu a entrada na “Federación Nacional de Industria Pesquera” (FNIP) da CNT, declarando co gallo do Congreso da devandita celebrado no outono unha afiliación de 599 pescadores, redeiros, empregados na Pescadería e persoal da Factoría da PYSBE<sup>135</sup>.

De calquera maneira, “El Avance Marino” foi minoritario respecto de “La Unión Marítima” ate o tramo final da República, e os seus comezos non foron nada doados debido ao boicot que os seus afiliados houberon de aturar por parte do sindicato comunista, que os consideraba “escisionistas”. Tampouco a conxuntura sociopolítica axudou, porque os anarcosindicalistas tiveron pechado o local á altura

135 - *Solidaridad Obrera*, Coruña, 25 de febreiro de 1933/CNT, Madrid, 9 de outubro de 1933. O delegado de “El Avance Marino” no Congreso antedito, foi José Isidro Llovell.

do mes de maio de 1933, en represalia governativa por ter participado no movemento de protesta impulsado pola Confederación a nivel estatal, para rexeitar a vaga represiva da que era obxecto por parte da administración republicana.

Con todo, ambos sindicatos, nos que os apelidos galegos se alternaban cos vascos nos respectivos libros de socios con predominio dos primeiros<sup>136</sup>, non esqueceron a solidariedade cos seus correlixionarios que ficaban en moitas peores condicións na Galiza. Xa nos temos referido antes á subscrición que fixeron 41 pescadores orixinarios da contorna de Corrubedo, presumibelmente integrados en “El Avance Marino”, para ceibar a dous membros destacados do “Centro Cultural Obrero” (CNT) daquela desolada localidade ribeirense. Tampouco os mariñeiros do Barbanza afiliados á “La Unión” pasaron por alto os seus deberes solidarios, posto que máis de cen pescadores orixinarios de Ribeira e A Pobra do Caramiñal afincados en Pasaia fixeron pública, no transcurso daquel ano 1933, a súa protesta polas persecucións caciquís perpetradas contra o periódico socialista *La Lucha*, editado na Pobra e do que eran, por certo, subscritores (Pereira, D.; 1998).

Continuando polo mesmo rego e retornando outra volta aos anarcosindicalistas pasaitarras, o voceiro da FNIP *Mar y Tierra* deixou constancia ao longo de 1933 que as parellas do arrastre de Vigo-Bouzas tripuladas polos integrantes do sindicato amarelo ao que fixemos referencia hai pouco, tiveron ben complicada a descarga das súas caladas de peixe no peirao da Herrera, debido ao boicot levado a

136 - Apuntaba a comezos de xaneiro de 1936 o xornal donostiarra *El Día*: “Si bien es cierto que los arrantzales vascos se hallan en situación minoritaria comparados con los pescadores vecinos de Galicia, no debe desconocerse que no pocos euskaldunes –más de los que nosotros desearamos– pertenecen a las organizaciones rojas”.

cabo polo persoal de terra afiliado a “El Avance Marino”, en represalia pola actitude daqueles unha vez rematada a folga viguesa de 1932.

## A “meca del soviet rojo”

Conforme avanzaba a República e as dereitas copaban o Goberno ao tempo que a intransixencia patronal provocaba o colapso do labor societario, a inquina fraticida entre os sindicatos foi indo a menos, de maneira que no ano 1934 conformouse en Gipuzkoa unha Alianza Obreira composta polo PSOE, a UGT, o PCE, a CGTU e a CNT, representada case en exclusiva polo “Avance Marino”<sup>137</sup>. Non participou o sindicato nacionalista STV, que agora tamén estaba representado en Pasaia por un colectivo de 450 afiliados entre pescadores e descargadores, maiormente de orixe euskaldún. No intre da frustrada Revolución de Asturias,

137 - O voceiro da CNT de Gipuzkoa *Aurrerá*, sinalaba no seu número correspondente ao 1º de Maio de 2003: “Según cuentan las crónicas, la presencia del movimiento libertario en Gipuzkoa vino de la mano de la comunidad de pescadores gallegos que vivían en Trintxerpe”. Seica en 1934 xurdiran, a maiores, algúns grupos confederais en Rentería, Donostia, Deba e Tolosa; nesta última localidade residiu o comité da primeira Federación Comarcal de Gipuzkoa ate o seu traslado en abril de 1935 aos locais da rúa Larramendi de Donostia, onde tamén vai ter a redacción o voceiro *Crisol*. Segundo algunhas fontes, a devandita Federación integraba uns cativos 1.271 afiliados en outubro de 1935, dos que algo máis de 850 pertencían ao sindicato de Pasaia. Ver Orejas, J.I.; op. cit.. Como comparación, diremos que STV era a primeira forza sindical na provincia con preto de 16.000 afiliados en xullo de 1936, seguida pola UGT que acadou naqueles días en torno a 10.000 socios, tras a integración da CGTU. De calquera maneira, a CNT de Donostia tivo un importante medre nos seus efectivos tras a Fronte Popular, particularmente no sector da construción. Ver Barruso, P.: *El movimiento obrero en Gipuzkoa durante a IIª República*, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1996.

a comezos de outubro daquel ano, a devandita Alianza convocou en Pasaia unha folga xeral, desenvolta con algúns incidentes. Como rabexadas daqueles acontecementos, tanto “La Unión Marítima” como “El Avance Marino” estiveron clausurados ate o verán de 1935.

Cando por fin puido funcionar con normalidade, “El Avance Marino” coñecerá un notorio incremento tanto do número de afiliados, como da súa influencia na industria. O ambiente de combatividade que anticipou a Fronte Popular influíu, que dúbida cabe; mais tamén a presenza dun liberado moi experimentado na organización sindical e no trato coa patronal chamado Miguel González Inestal, debeu ter algo que ver. De ascendencia salmantina e residencia madrileña, González Inestal tiña participado no artellamento do potente Sindicato da Construción da capital española e na redacción do xornal *CNT*, formando parte así mesmo do grupo “Los Intransigentes” pertencente á FAI<sup>138</sup>. En Pasaia, ademais de levar a secretaría do Sindicato coa axuda de cadros orixinarios de Galiza, como Ramón Lestón, José Ageitos, Eladio Aira, Ángel Barbeito, José M<sup>a</sup> Calo ou José Sampedro, o salmantino exerceu como director do voceiro mensual que, imprentado a partir de novembro de 1935, tomou idéntica denominación que a propia agrupación sindical. Cunha tiraxe de 1.000-1.500 exemplares, distribuídos asemade por Orio, Zumaia, Mutriku, Lekeitio, Ondarru e Bermeo, *El Avance Marino* contou cunha chea de colaboradores de procedencia galega e, mesmo, nalgún intre publicou artigos na nosa lingua<sup>139</sup>: rastrexando

138 - Íñiguez, M.: *Esbozo de una Enciclopedia histórica del anarquismo español*, Fundación de Estudios Libertarios Anselmo Lorenzo, Madrid, 2001.

139 - Véxase Xau: “Tráxica Leición”, en *El Avance Marino*, nº 6, abril 1936.



nas súas páxinas, atopamos as sinaturas do anarquista da Pobra do Caramiñal afincado daquela en Pasaia, Gunmer-sindo Fernández Pardavila; do propio Ramón Lestón, fundador en breve das JJLL pasaitarras; do seu irmán Melquí-ades, que escribía dende Porto do Son ou dende Xixón co alcume de “Marino Ácrata”, de Domingo Souto, do patrón L. Facal, de Ricardo Pardavila....

Da man de González Inestal, o periódico tomou ao seu cargo, a maiores, a revitalización da FNIP, practicamente desaparecida dende a desfeita de Outubro de 1934, alen-tando a celebración dun Congreso que a reorganizara en fondura. O Congreso, ao cabo, vaise celebrar a comezos de maio de 1936 en Zaragoza, coincidindo co da propia cen-tral anarcosindicalista. No comicio, “El Avance Marino” representou a 940 afiliados e afiliadas e, por vez primeira, semellaba tomar a dianteira a “La Unión Marítima”.

En realidade, a taxa de sindicación entre os traballado-res da industria pesqueira de Pasaia foi moi alta (por riba do 75%) na etapa da Fronte Popular, xa que aos asociados en “El Avance Marino”, habería que sumar os de “La Unión” (entre 650, 700 e 1.183, segundo as fontes), STV (450 afiliados) e os do sindicato de patróns e maquinistas “La Polar”, integrado na UGT (en torno a 150-200 so-cios)<sup>140</sup>. A maioría deles, residían coas súas familias no re-cuncho galaico de Trintxerpe, presentado por unha alpori-zada prensa católico-nacionalista como “el escándalo de

140 - As fontes empregadas para esta descrición da implantación sindical, son os periódicos *El Avance Marino*, *Fronte Popular* e *El Día*. Compre dicir que o derradeiro xornal recolleu con certo escepticismo os informes do sindicato “La Unión” respecto dos seus presuntos máis de mil asociados. Ademais, os capi-táns e moitos pilotos que exercían de patróns tiñan a súa propia asociación corporativa, a Agrupación Náutica e algúns maquinistas formaban parte da Asociación General de Maquinistas Navales. Pardo, J.: op. cit.

Gipuzkoa” e unha posíbel futura “meca del soviet rojo”<sup>141</sup>, onde, segundo o voceiro dos comunistas “Euskadi Roja”, era público e notorio que a veciñanza contribuíra de xeito entusiasta ao triunfo das candidaturas da Fronte Popular, nas votacións acontecidas no 16 de febreiro daquel malfadado ano de 1936<sup>142</sup>.

Nos derradeiros meses da República, Donostia e os seus arredores viviron unha conflictividade laboral moi pouco habitual. Andando maio de 1936, se paralizaron os traballos do porto de Pasaia, pararon os traballadores e traballadoras das Pescaderías de Donostia e Pasaia e se iniciaron as folgas da construción e do sector da madeira. En todas elas, unha novidade: para alarma da dereita nacionalista, a carón da Alianza UGT-CNT, estiveron desta volta os da STV. Paralelamente, en Pasaia pretendíase por parte dos pescadores axustar as contas a un pasado de grandes fortunas, amasadas co traballo inhumano e mal pagado de milleiros de homes: logo de diversas asembleas, convocadas de xeito unitario por todas as opcións sindicais, aprobáronse en abril unhas novas bases de traballo moi avanzadas e iniciouse o proceso de negociación cos armadores. Daquela, solicitaban os mariñeiros 375 pts. ao mes, cunha gratificación de 50 pts. para os que ían aos caladoiros máis afastados, en razón da suba dun 3% dos prezos das subsistencias; Bolsín de Traballo establecido e controlado polos sindicatos, para rematar cos favoritismos e a especulación co emprego; incremento das tripulacións dos bous e das parellas, para reducir as xornadas laborais que estaban entre as 15 e as 18 horas; cumprimento efectivo dos descan-

141 - *El Día*, Donostia, 12 de xaneiro de 1936.

142 - *Euskadi Roja*, Donostia, 27 de xuño de 1936.

sos; un mes de vacacións pagadas; mellora das condicións sanitarias, de seguridade e de habitabilidade dos barcos<sup>143</sup>...

Logo dun paréntese de un mes no que a patronal deu a calada por resposta, os mariñeiros dos bous e das parellas de arrastre decidiron tomar o camiño da folga o 5 de maio, procurando o apoio dos sindicatos da totalidade do litoral español. Cando levaban máis de dúas semanas parados, se lles xuntaron os tripulantes dos trawlers e o persoal de terra da Factoría de Pasai Donibane da PYSBE, que solicitaban unhas melloras semellantes, debendo intervir o Exército para descargar os barcos e impedir que o peixe podrecesera. A fins de xuño, cando a fame xa alucaba polos fogares de Trintxerpe e moitos mariñeiros galegos que non tiñan responsabilidades familiares retornaran ás súas vilas natais, o voceiro comunista *Euskadi Roja* denunciaba que a intransixencia patronal tiña como transfondo levar a desesperación ás familias dos pescadores, para logo repetir a xornada sanguenta de 1931 e desprestixiar, de paso, á Fronte Popular<sup>144</sup>. Fose así ou non fose, o estoupido da Guerra Civil deixou o conflito sen resolución.

143 - “Los Sindicatos de la Industria Pesquera de Pasajes a todos los trabajadores, a la opinión pública”, *Solidaridad*, Coruña, 4 de xullo de 1936. Ver tamén *El Avance Marino*, Pasaia, nº 6, abril 1936.

144 - *Euskadi Roja*, Donostia, 27 de xuño de 1936. Nese intre, mesmo houbo quen correu o bulo de que 400 mariñeiros estaban dispostos a desprazarse desde Galiza, para ocupar os postos a maiores que habería nos barcos de aplicarse o aumento de tripulacións solicitado. A trola, inventada co obxectivo de enfrontar aos pescadores vascos cos galegos, foi rapidamente desmentida polos anarcosindicalistas, enfatizando que uns e outros convivían fraternalmente no seo de todas as organizacións sindicais e, aínda no caso de que fose certa a noticia, os presuntos “aproveitados” deberían gardar a súa quenda no futuro Bol-sín de Trabajo. Ver *El Avance Marino*, nº8, xuño de 1936.

## Coda

Os traballadores e traballadoras do mar de Trintxerpe non desmentiron a súa historia nos primeiros días da contenda e moveron Roma con Santiago para se defender do golpe militar: primeiro fixeron unha chea de “cócteles Molotov”, que utilizaron nos enfrontamentos acontecidos en Donostia; logo, blindaron automóbiles e camións; sen vacilar, tomaron o mando do torpedeiro da Armada “Xauen”, que estaba amarrado no porto, e utilizárono para bombardear as posicións dos sublevados na capital guipuzcoana; máis tarde apuntáronse con entusiasmo para o combate fronteirizo nas Peñas de Aya, malia que ningún deles estaba habituado ao quefacer montañeiro, ou na defensa de Irún. Na loita morreron algúns militantes sinalados, como Ramón Lestón ou José Cadabal; outros, caso do redondelán Ángel Barbeito ou do rianxeiro Felipe Redondo, tomaron o camiño do exilio francés ao rematar a Guerra Civil.

Ao cabo, coa derrota, a reacción da veciñanza amosou ás claras onde estaban as súas simpatías: “Trintxerpe, cuando las tropas de Franco, al frente de Beorlegui, entraron, se fue toda la gente y también se llevaron todos los barcos... Por la calle solo se oía el maullar de los gatos que salían a los balcones. El hecho de que la gente dejara Trintxerpe hay que tener en cuenta que era un foco de CNT, FAI, tipo comunista, y de ahí la huída. Con el tiempo fueron regresando”<sup>145</sup>.

Comezaba a “longa noite de pedra”, segundo axeitada expresión do poeta Celso Emilio Ferreiro. Pero esa é outra historia.

145 - Testemuño de Francisco Lasa, recollido en García Orellán, R. e Beobide Arburua, J.: *Hombres de Terranova. La Pesca del Bacalao 1926-2004*, Pasaia-ko Portua-Puerto de Pasajes, 2004.

## NOTAS SOBRE A CONSTRUCIÓN NAVAL EN MADEIRA DENDE FINS DO SÉCULO XIX ATE A GUERRA CIVIL\*

Xa forma parte do tópico a aseveración de que o mundo do mar foi sempre deixado da man dos gobernos. O interese polos problemas da pesca, pola condición dos pescadores e das súas familias, pola seguridade do mar, é cousa de antonte. Tampouco o acontecer do cabotaxe ou da mariña mercante, mereceu demasiada atención no ámbito da Administración. Pero o desinterese foi (e está a ser) aínda máis notorio no relativo á construción naval en madeira. Tomando como punto de arranque o derradeiro terzo do século XIX, chama a atención a absoluta falla de referencias tanto estatísticas como descritivas, da actividades levadas a cabo polas numerosas carpinterías de ribeira ou “pendellos” espallados pola beiramar galega. Expertos en cuestións marítimas como o publicista vigués Ángel Bernárdez xa o denunciaron, pero quen desexe comprobalo, non ten máis que botar unha ollada aos voluminosos *Anuarios Estadísticos de España* dende comezos do século XX até a Guerra Civil. Alí, na maré de cifras que tentan cuantificar calquera actividade por marxinal que sexa, tan só atopamos algunha información illada respecto da pequena construción naval. Haberá, pois, que consultar nun futuro os *Libros de Registro de Buques* onde figuran datos dos

\* A primeira versión deste ensaio veu a luz na Revista do IIIº Encontro de Embarcacións Tradicionais, Federación Galega Pola Cultura Marítima, O Grove, 1997.

mestres carpinteiros ou recorrer ás súas lembranzas<sup>146</sup>, para ter unha idea máis cabal da situación do sector no período devandito, pero para iso aínda compre agardar. Polo tanto, aquí tan só se pretende ollar o devir da carpintería naval á vista de paxaro, ordenando as fontes ás que tivemos acceso.

## **Da carpintería de ribeira ao estaleiro**

Segundo Joam Carmona, arredor de 1880 a construción naval estaba estancada na Galiza. A retirada dos veleiros de gran porte que protagonizaron o noso comercio europeo e transatlántico, incapaces de competir cos vapores foranos, e o atraso da siderurxia propia aplicada á construción dos barcos de ferro, determinaron o devalo (Carmona, J.; 1983). Aquelas gradas de Ribadeo, Carril, San Cibrao, O Freixo ou Camposancos, afeitas a corvetas, bergantíns e goletas de dous ou máis mastros, ficaron tan só ocupadas por humildes lanchas, faluchos, botes, gamelas e dornas empregadas na pesca a rentes do litoral, acompañadas por pequenos pailebotes, pataches, galeóns e trincados dedicados ao pequeno ou mediano cabotaxe. Naquel intre, fora da envergadura dos establecementos tradicionais de O Freixo e Camposancos, da relativa modernidade do estaleiro de Augusto Vila na Graña, instalado ao abeiro do Arsenal ferrolán, e dos talleres de Alemparte en Carril, onde disque se botou o primeiro casco de ferro na Galiza (Abuín, M.; 1993), o resto apenas pasaban de ser alboios máis ou menos conxunturais nas praias, onde se traballaba maiormente na temporada do verán.

146 - Tal e como ten feito José M<sup>a</sup> de Juan no seu libro *La carpintería de ribeira en Galicia (1940-2000)*, Universidade da Coruña, 2001.

A cousa vai mudar a mediados da década devandita, como consecuencia do auxe da industria conserveira na Ría de Vigo e o desenvolvemento dos mercados interiores de peixe fresco. O efecto multiplicador que representaron ambos factores na aparición de novas embarcacións e artes de pesca máis intensivas, é tan coñecido como o cambio radical que viviu a construción naval daquela Ría a partir de entón. Así, diante da enxurrada de cascos, caldeiras e máquinas de vapor demandadas polo sector extractivo, a maioría das carpinterías de ribeira que empregaban tan só técnicas artesanais transmitidas de pais a fillos e unha ferramenta manual, desapareceron ou se reconvertiron en verdadeiros estaleiros. Neste tempo, os pendellos das praias de Teis, Vigo e Bouzas, vanse transformar nas primeiras factorías especializadas en buques pesqueiros de propulsión mecánica de todo o litoral do Estado español. A renovada construción naval que incorporou de xeito progresivo dende aquela talleres mecánicos, de caldeirería e fundición, estivo emprazada en terreos de empresarios que, na maioría dos casos, nada tiñan que ver cos mestres carpinteiros, senón que procedían do fomento ou da metalurxia (Carmona, J.; Idem). Como mascarón de proa deste proceso, en 1892 aparecerá o estaleiro “Viúda de J. Barreras” que, dez anos despois, xa contaba no seu haber máis de 80 cascos de vapores. Logo virán Llauger e Cardama, así como Romero na Ría de Muros que, á altura de 1907, eran os únicos establecementos capaces de construír barcos de vapor e, nalgúns casos como Barreras, tamén as súas máquinas<sup>147</sup>.

147 - *Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de Pesca*, 1907.

Desenvolvíase deste xeito, non só un novo concepto do proceso produtivo, máis vencellado á construción fabril que á artesanal, senón tamén unha conciencia da defensa colectiva dos intereses do sector, até agora descoñecida. Moi cedo, en 1901, Barreras Massó forma parte da “Junta Central de la Liga Marítima”, entidade que, co gallo do Congreso Marítimo do ano en cuestión, demandou primas á construción de buques comprendidos entre as 20 e 100 TRB, nos que os estaleiros vigueses destacaban. Significativamente, a “Ley de Protección de las Industrias Marítimas” promulgada en 1909, recolleu o anxeio sobre dito e mesmo ampliou as prestacións a barcos que superasen as 10 TRB (Abreu, F.; 1989). O resultado foi que nunca tantas embarcacións se matricularon (e construíron) en Vigo como no ano 1910: nada menos que 309. E na vindeira década, a media anual situouse entre 114 e 120 buques. A conxuntura administrativa era favorable, e ademais Vigo era cenário dun impresionante crecemento da industria conserveira, cuxas vendas multiplicáronse por 12 no período comprendido entre 1894 e 1929, logo que a Grande Guerra posibilitara un maior acceso ao mercado francés e sudamericano, no contexto dunha frenética actividade pesqueira. A Iª Guerra Mundial, asemade, levou de seu a venda masiva de barcos ao estranxeiro e a súa revalorización acelerada, polo que converteu á construción naval nun lucrativo negocio: de feito, a Inspección de Traballo recolleu en 1918 o dato de que na contorna viguesa creáranse 16 novos estaleiros para barcos de madeira (Giráldez, J.; 1986).

En consecuencia, non deberá estrañar que, correndo o ano 1930, cando a empresa “Hijos de J. Barreras” xa fixera os primeiros pesqueiros con casco de ferro que incorporaban



adiantos como o alumeado eléctrico, a telefonía ou a neveira<sup>148</sup>, as antigas carpinterías de ribeira da beiramar viguesa xa se deran transformado en 21 verdadeiras factorías de construción naval, responsables da botadura de máis de 150 vapores pesqueiros ao ano, cunha tonelaxe que representaba a metade do facturado en toda a beiramar do Estado español (Colectivo Xerminal; 1990). E as poucas dúcias de mestres carpinteiros e axudantes que traballaban había menos de medio século, se converteran en arredor de 5000 asalariados, capaces de construír en serie barcos de trinta metros de eslora coa súa maquinaria de vapor correspondente, e non rexeitaban dende comezos da segunda década do século XX organizarse en sociedades de resistencia e alentar duros conflitos laborais, agudizados na etapa republicana e no devalo do franquismo<sup>149</sup>.

Con todo, o efecto dinamizador da pesca industrial verbo da construción naval tan só foi notorio e duradeiro en Vigo e, dun xeito máis moderado, en Marín e O Freixo, coa particularidade de que nas derradeiras localidades os estaleiros centráronse no subministro de parellas e

148 - A botadura daquela primeira parella construída en ferro, formada polos pesqueiros denominados Cataluña e Aragón, aconteceu en 1927. Revista *Industrias Pesqueras*, 1-15/4/1987.

149 - Temos rexistrado o bulir dunha sociedade de resistencia dos operarios vigueses da construción naval entre 1910 e 1913, adherida ao “Centro de Sociedades Obreras” refractario á “Federación Local de Trabajadores” pertencente á UGT. Dende 1913, non obstante, a devandita sociedade vaise incorporar á central socialista. Durante a IIª República, os operarios das factorías de construción naval van estar incorporados, en número aproximado a 1.000, aos sindicatos metalúrxicos integrados na UGT e na CNT locais. Para a etapa franquista, ver Gómez Alén, J.; 1998.

“bacas” do arrastre, moi apreciadas en toda a beiramar peninsular<sup>150</sup>. De feito, o xa referido Ángel Bernárdez apuntou que en 1928 tan só os estaleiros de Vigo, Bouzas e a firma “Otero Gil” de A Graña (Ferrol), estaban capacitados para construír vapores completos (Bernárdez, A.; 1934). No resto do país, os carpinteiros ensamblaban os cascos e, logo, nos portos base se lles engadía a maquinaria.

### **¡Todos navieiros!**

Pero, antes, a carpintería naval perdera unha oportunidade de ouro para se modernizar. Como xa quedou dito, os propios informes oficiais recoñecían que o negocio navieiro e a construción naval foran as actividades máis beneficiadas pola Iª Guerra Mundial e as súas consecuencias. O desmedido aumento dos fretes e a masiva venda de vapores (mesmo os de pesca) e veleiros a especuladores, que logo os exportaban aos países contendentes, devolveu un esplendor fuxidío á vela de traballo e, como resultante, á grande construción en madeira case esquecida. Comentaba a revista viguesa *Vida Gallega* correspondente ao 25 de xuño de 1918: “...Aquí se construye pensando en las... mil doscientas pese-

150 - O incremento da actividade de construción de buques en torno á Iª Guerra Mundial, coa lóxica concentración dunha man de obra que daquela sufría os efectos da carestía de alimentos e o medre descontrolado dos prezos das subsistencias, deu lugar á aparición de diversas sociedades obreiras de resistencia propias do oficio en distintos puntos do noso litoral: Marín (1914), O Freixo (1917), A Coruña (1918), Vilagarcía (1918), San Adrián de Cobres (1920), Domaio (1920). Algunhas destas zonas, caso da Ría de Noia, coñeceron afoutas loitas sociais a prol dunha redución da xornada laboral e un mellor nivel salarial: eis a folga levada adiante durante dous meses na primavera de 1918 pola “Sociedad Obrera de Construcción Naval” de O Freixo, de carácter socialista (Abeijón, F.; 1995).

tas por tonelada que ofrecen en la Bolsa de Bilbao. Comen-  
tando estas cotizaciones.....se reúnen al pié de las cuadernas,  
los hombres de negocio de cada puertecito. A veces llega al  
corro una oferta: `¡Cuarenta mil duros por ese barco!'. El  
naviero la desdeña. Su brick o su pailebot tienen 300 Tns.  
Han de valer mucho más....”. Daquela, entre 1917 e 1920,  
*Vida Gallega* daba conta da euforia dunha morea de impro-  
visados navieiros, que acreditaban chegada o “momento  
marítimo de España”. Segundo a revista, á altura de maio  
de 1918, douscentos buques estaban en gradas, entre eles os  
maiores veleiros construídos nunca nas praias da beiramar  
comprendida entre Ribadeo e A Guarda. Fixémonos, por  
exemplo, nas robustas 240 Tns do “Compostelano II”, pai-  
lebote dos hoteleiros de Santiago Srs. Mosquera e Carba-  
llo<sup>151</sup>, botado en 1919 nos obradoiros da “Gardiña” (Muros).  
Ou nas imponentes 564 Tns. de desprazamento e os 48 me-  
tros de eslora do bergantín-goleta “Puerto del Son”, o barco  
máis grande que se veu “botar abaixo” no Son, mercé aos  
mestres carpinteiros José Tomé, Eladio Santos e Eduardo  
Abal, xunto cos 20 operarios que acometeron tamaña em-  
presa andando o ano 1917 (Mariño del Río, M.; 1994). E  
outro tanto cabe dicir tanto do pailebote “Celso Candeira”,  
de catro paus e 700 TRB, construído en 1920 nos estaleiros  
de Camposancos para o opulento madeireiro Constantino

151 - En realidade, estes dous armadores tiñan por xunto o 65% do capital, re-  
partíndose o restante entre dez socios radicados en Noia. O barco, fora cons-  
truído polo carpinteiro de ribeira Juan Malvárez Baamonde e navegou moitos  
anos entre o Cantábrico e o Mediterráneo ate que foi motorizado e adquirido  
por unha navieira barcelonesa, correndo o ano 1954 (Herme Insua, J.L.;  
2004). No libro antedito, dáse conta dunha singradura entre Baiona-Sevilla-  
Gandía-Cartagena-Huelva-Cádiz-Ribeira, que durou entre o 15 de febreiro de  
1927 ate o 25 de maio do ano devandito, ben ilustrativa dos perigos e traballos  
que vivían os mariñeiros do cabotaxe.

Candeira, como do bergantín “Astilleros de Arosa”, de 900 Tns., o maior botado nunca nas praias de Arealonga e Carril, e que levaba como mascarón de proa un Neptuno saído das mans de todo un escultor consagrado como era Mariano Benlliure<sup>152</sup>. Por certo que, nestes tempos, a carpintería naval de Carril e Vilagarcía contou con nada menos que 5 establecementos, a maioría deles propiedade de exportadores de madeiras e consignatarios.

Mais “o perigo da paz”, como daban en falar os acaparadores do momento, deu cabo de tanto construtor e navieiro de ocasión. Normalizado o tráfico marítimo, a competencia dos mercantes europeos nun contexto de crise económica, eliminou nun vira-vira os beneficios astronómicos de ambos sectores, que retornaron en breve á decadencia (Pereira, D.; 1996). Deste xeito, no outono de 1927 tan só un estaleiro seguía a construír grandes veleiros para os roteiros atlánticos: o de Camposancos, propiedade do devandito Constantino Candeira. E hoxe podemos dicir que a carpintería naval, agás claro está os estaleiros da Ría de Vigo, non aproveitou gran cousa dos tempos de fartura: por unha vez o “Anuario Estadístico de España” sinalaba que, en 1930, a grande maioría das 62 carpinterías de ribeira das que se tiña coñecemento legal (en realidade había moitas máis) na Galiza, empregaban entre 1 e 13 operarios e facían embarcacións inferiores a 10 TRB. As augas volveron á súa estreita canle, de maneira que o número de carpinterías foise reducindo aos poucos dende comezos ate mediados do século XX; eis o caso de O Freixo, onde os 11 pendellos que existían oficialmente pouco antes da Iª Guerra Mundial, convertéronse en 6 no ano 1961 (Piñeiro Ortigueira, M.; 1962).

152 - *Galicia Nueva*, Vilagarcía de Arousa, 16/9/1920.

## Coda

Os tempos da República foron de crise no naval da Ría de Vigo, en razón dos irregulares resultados dunha industria pesqueira axexada pola sobreproducción (Giráldez, J.; 1989). Mal que ben, nunha conxuntura caracterizada pola conflitividade obreira, foise zafando mediante as reparacións antes que coas novas construcións, incentivadas, sen embargo, pola novidade da intervención estatal a partir de 1934, ano en que se aplicaron por vez primeira primas ao despece de pesqueiros de certo porte para renovar a flota (Paz Andrade, V.; 1982).

Canto á pequena carpintería naval, deixada á súa sorte ate os nosos días, foise convertendo nunha actividade a cada máis marxinal e marxinalada. Continuou a abastecer, iso si, ao pequeno cabotaxe que xa albiscaba a súa desaparición definitiva a man do transporte por estrada, e, sobre todo, á pesqueira do litoral imposibilitada de operar coa complexidade de medios técnicos propios das embarcación da pesca de altura construídos nas factorías. Estancamento tecnolóxico e minifundismo, foron características sobranceiras da pequena produción en madeira nos malos tempos da posguerra. Como exemplo, baste o informe relativo ás condicións das carpinterías de ribeira da Ría de Muros e Noia, presentado ao “VIIIº Pleno del Consejo Económico Sindical” de A Coruña no ano 1962: canto á maquinaria, nos 17 establecementos oficialmente existentes<sup>153</sup> tan só

153 - Ver: *Consejo Económico Sindical Provincial. Ponencias y conclusiones del VIII Pleno del Consejo Económico Social de La Coruña*, A Coruña, 1962. Utilizamos a expresión “oficialmente existentes”, porque, como sinala José M<sup>º</sup> de Juan na súa obra antecitada, tolerábase o funcionamento de multitude de pendellos ilegais; de feito, segundo fontes orais utilizadas polo autor devandito, entre Noia e Esteiro chegaron a traballar por aquel tempo 32 pequenas carpinterías de ribeira.

se contabilizaban “3 sierras de cintas combinadas con carro y mesa, 3 cepilladoras y 3 regruesadoras”. O resto era ferramenta tradicional e o “saber facer” transmitido pola habelencia dos vellos mestres carpinteiros.



## **O MAR, HUMANIZADO**







**A SOCIABILIDADE MARIÑEIRA:  
ASOCIACIONISMO E DISTRIBUCIÓN DO  
PRODUCTO DA PESCA NA BEIRAMAR GALEGA\***

*Canzón dos traíñeiros de Laxe:  
¡Ala panos, peneireiro,  
ala panos, Manuel  
ala panos, peneireiro  
ala panos, eu tamén  
¡Ei!... ¡raina!... ¡Ei!... ¡raina!*

*Alando a traíña*, Antón Zapata García

O hábito dos pescadores de se xuntar para realizar os labores no mar, duras e inseguras de seu, pérdese no noso país na brétema dos tempos. Como xa se ven apuntando nalgúns traballos recentes, a compañía como exemplo de organización laboral comunitaria, onde o barco, os aparellos, o traballo e a ordenación do mesmo son postos en común existindo ou non a propiedade colectiva dos medios de produción<sup>154</sup>, é anterior aos Gremios medievais e ten chegado ate hoxe (Álvarez Pérez, J.R.; 2001). Canda ela, veu tamén a maneira especial de distribuír o produto entre o

\* A versión primitiva deste ensaio, apareceu en *Ardentía*, Revista de Cultura Marítima e Fluvial, nº1, “O Patrimonio Inmaterial”, Federación Galega Pola Cultura Marítima e Fluvial, Cambados, 2004.

154 - A comezos do século XX, aínda ficaban restos de pertenza colectiva tanto de barcos como de aparellos, cando menos na Guarda e nas Rías de Vigo e de Coruña (Alonso, E.; 1987/ Vázquez Varela, J.; 1990/Brey, G.; 1990/Giráldez, J.; 1996).

traballo e o capital, copartícipes nas faenas pesqueiras doutrora e moitas das de hoxe en día: o sistema á parte, tamén chamado *aparcería marítima*, no que se comparten retribucións e beneficios de xeito proporcional ao valor total das capturas. Este sistema, que algúns acreditan da súa orixe romana ou altomedieval (García Ramos, A.; 1912), vaise alternar ate os comezos do século XX con outro non menos antergo e propio dos *volanteiros* de A Guarda, Porto do Son ou A Pobra, que ían á pescada no alto: na vila guardesa, por exemplo, cada mariñeiro aportaba certo número de pezas da súa propiedade para formar a *cacea* e percibía o produto da pesca enmallada no seu “*quiñón*”, logo de separar unha pescada de cada sete para o barco<sup>155</sup>.

As compañías ou *compañas*, como agrupamentos organizados de individuos para o quefacer colectivo das faenas pesqueiras, se cadra estiveron na orixe dos *Gremios de Mareantes* que inzaron a nosa beiramar entre os séculos XIII e XIX, baixo diversas advocacións do santoral católico: Pontevedra, coa súa potente *Confraría do Corpo Santo* que chegou a xuntar máis de 2.000 mariñeiros da vila do

155 - Este sistema foi evolucionando no tempo mesturándoo co das “*partes*” ou “*partillas*”, de xeito que, no devalo do século XIX, os mariñeiros que andaban coas *volantas* collían para si a metade do que pescaban as pezas da súa propiedade, mentres que a outra metade se dividía a partes iguais entre todos, agás o patrón que levantaba unha parte e media, e a lancha á que lle correspondían dúas partes. Ademais, o armador gozaba do privilexio de poñer máis pezas propias na sociedade. Posteriormente, xa no século XX, algúns *volanteiros* de A Guarda empregaron integramente o sistema á parte, logo de deducir os gastos comúns do produto total da pesca, tamén chamado “*monte maior*” (Alonso, E.; 1987/Díaz de Rábago, J.; 1885/Vázquez Varela, J.; 1990). Do antigo sistema aínda fican algúns *rescaldos*, posto que os mariñeiros guardeses que andaban polos anos 80 e 90 do século XX nas costas africanas á lagosta e o *lumbrigante* cos *tramallos*, ou á pescada coas *volantas*, seguían co vello hábito de aportar á compañía pezas da súa propiedade.

Teucro e localidades veciñas, Baiona, Muros, Betanzos, A Coruña, Noia, Porto do Son, Redondela, Cangas..., albergaron aquelas organizacións relixioso-laborais que ordenaron a pesca marítima, mesturando xerarquía e monopolio, a carón do espírito comunitario e o carácter benéfico-asis-tencial. O Gremio, como marco profesional forte e cohe-sionado que foi, vai permitir a autoxestión dos recursos por parte dos pescadores, posibilitando, previa a conforma-ción de compañías no seu seo, o emprego de grandes artes do cerco (chamadas cercos reais ou trañas) no interior das rías para fornecer de sardiña ás nacentes urbes medievas (Fernández Casanova, C.; 1998). Aqueles grandes apare-llos, que pola súa complexidade eran pouco acaídos para a apropiación individual, precisaban entre 40 e 100 homes, un trincado e varias lanchas auxiliares; ademais, eran artes compostas onde cada mariñeiro aportaba panos de rede propios para a conformación do conxunto, segundo as súas posibilidades.

Do traballo en común non derivaba, porén, igualitaris-mo no reparto, pois á hora de distribuír os beneficios se-gundo as capturas (logo de descontar os numerosos grava-mes feudais, claro está) non era o mesmo ser o amo do trincado que ter un mísero quiñón de rede; esa mesma de-sigualdade, reflectíase logo na propia estrutura do Gremio, pois os vigairos, procuradores e atalieiros reitores do mes-mo, sempre se escollían entre os mariñeiros acomodados (Carmona Badía, X.; 1989). En realidade, as coñecidas Ordenanzas de pesca gremiais, non facían outra cousa que reflectir o monopolio dos grandes cercos e dos mariñeiros ricos, respecto dos pescadores pobres que, decote, empre-gaban artes máis selectivas (Calo, F.; 1996). Lonxe, pois, da nosa intención transmitir unha visión idílica daquela

“cristiana y equitativa economía comunal de los cercos” gremiais (Filgueira Valverde, J; 1946), segundo a erudita ao tempo que interesada pluma de quen achanzara o camiño para a implantación da “Empresa Nacional de Celulosas” (ENCE), no fondal da Ría de Pontevedra .

O sentido comunitario daquelas pescas manifestábase, non obstante, tanto no xeralizado hábito de dedicarlle un lance ou un quiñón á divindade de culto local (algo que ten chegado xusto á alborada do século XX, tempo en que os ventos laicos arrombaron esta práctica), como na atención benéfica aos avatares da dura existencia dos traballadores do mar e das súas familias: dende o quiñón das viúvas propio dos volanteiros de A Guarda e as lanchas de Póvoa de Varzim, onde a peza do compañeiro falecido seguía a pescar para os seus ate que rachara (Graça, S.; 1982), até os quiñóns que se separaban en múltiples portos da xurisdición do Gremio pontevedrés para axudar a enfermos, orfos, ou posibilitar un enterro digno. Tamén, cando no século XVIII os mariñeiros tiveron que se inscribir na Matrícula de Mar e poñerse ao servizo da Armada dende os 14 aos 60 anos, algúns Gremios como o de Corcubión devengaron axudas para os que ían servir a El-Rei “sine die”, a costa dos seus achegados e da boa marcha das compañías (Álvarez Pérez, J.R.; 2001).

## **O individualismo nas pesqueiras**

A desfeita das grandes empresas comunitarias de pesca mediado o século XVII, axexadas pola perda de mercados provocada polas guerras, a división interna nos Gremios ou, nos casos pontevedrés e noiés, pola progresiva colma-

tación dos fondos das rías, precede nun século á creba do edificio gremial acontecida tras a chegada dos cataláns á beiramar galega. Ao abeiro da recién estreada liberdade de pesca superadora do monopolio gremial, contando con novas artes máis intensivas e depredadoras (a xávega, alcumada “parede de arrastre”, o bou e o palangre) e con métodos de salga máis rendibles, aqueles mariñeiros tocados de barreto e fala descoñecida que zafaban de xeito tan notorio ás obrigas da Matrícula e ao arrenegado pago dos décimos da pesca ao clero, fixéronse nun vira-vira non só coas factorías de salgazón dende Foz ate Baiona, máis tamén con lanchas, aparellos e barcos de transporte (Díaz de Rábago, J.; 1885/Fernández Casanova, C.; 1998). Canda estas novidades, trouxeron unha práctica máis individualista da pesca, apoiada inequivocamente no lucro e no espírito mercantil, polo que moitos mariñeiros se converteron en asalariados, mentres as novas empresas obviaron os custos do sistema de solidariedade e beneficencia propio de Gremios e compañías. Entre os séculos XVIII e XIX, nas costeiras da sardiña atendidas polas xávegas nas Rías Baixas ou polos traíñóns na Mariña luguesa, a retribución imperante foi o xornal diferenciado entre patróns e compañeiros, sen rexeitar os fomentadores a contratación de “terrestres” para reducir aínda máis os xornais e maximizar os beneficios producidos por aquelas inmensas caladas de sardiña<sup>156</sup>. Tamén moitas lanchas xeiteiras pasaron a propiedade dos fomentadores, indo os seus tripulantes a xornal fixo; outras,

156 - No Cantábrico, caso de Viveiro e Cariño, ademais do xornal percibido ao remate da costeira, os mariñeiros tiñan dereito á “cayaxe”, que consistía nun tanto por cento da pesca (a comezos do século XX era o 20% no porto cariñense) a repartir entre todos a diario. Desafortunadamente, os mestres percibían dous quiñóns, os patróns quiñón e medio e os compañeiros un quiñón cada un (García Ramos, A.; 1912).

non obstante, continuaron nas mans dos mariñeiros do país, alcumados “patrianos”. Nelas, mantívose o espírito das vellas compañías, partíndose na Ría de Arousa a metade das capturas para o barco e a outra metade para os tripulantes<sup>157</sup>; nesta pesca familiar cun aquel comunitario, seguiuuse a aplicar un criterio solidario no recrutamento dos tripulantes, de maneira que decote embarcábase xente de máis para que todo o mundo puidera levantar o seu quiñón, un hábito propio da pesca artesanal do noso país ate hai ben pouco (Calo, F.; 1996). Nesta pesca artesanal realizada dende barcos propulsados a remo e vela, seguiu a estar presente a figura da compañía ate ben entrado o século XX: o exemplo dos mariñeiros das dornas de O Grove que ían ao marisco cos rascos ou á lagosta coas nasas entre Fisterra e Leixões, facendo mareas de ate tres semanas e constituíndo agrupacións de catro ou cinco daquelas embarcacións, perdurou ate despois da Guerra Civil.

A recuperación dos medios de produción por parte dos patrianos tras a crise padecida pola industria salgadeira na primeira metade do século XIX, non impediu o esfarelamento do asociacionismo mariñeiro representado polos Gremios, desartellados por Lei a partir de 1864. Volveron, iso si, os sistemas de retribución baseados na aparcería marítima, que tomou ate o día de hoxe múltiples variantes segundo os portos e as artes empregadas (Véxase ANEXO D). O baleiro producido pola desaparición dos Gremios, levou de seu un agravamento das condicións de vida e de

157 - Neste caso, o patrón levantaba quincenalmente quiñón e medio, por un quiñón o resto dos compañeiros e un cuartón o rapaz. Ademais, mediado o século XIX, introduciuse o hábito de dar un cento de sardiñas a cada tripulante cada vez que o lance superaba os dous milleiros. Velaí o xermolo do “changui”, empregado máis adiante nas traíneiras ou nas motoras que ían ao cerco xareta a comezos do século XX (Díaz de Rábago, J.; 1885/García Ramos, A.; 1912).

traballo dos mariñeiros no devalo do século devandito, polo que voces provenientes da Igrexa Católica denunciaron a indefensión dos pescadores e alentaron algunhas asociacións confesionais que recolleron da extinta institución gremial a faciana benéfica, que ninguén cubría. O mellor exemplo atopámolo na “Asociación Cambadesa de Marineros”, artellada en 1894 por Alfredo Brañas; esta entidade, pioneira do asociacionismo mixto<sup>158</sup> na beiramar galega, abriu camiño a outros moitos colectivos nos que o xorne mutualista e cooperativo vai estar afastado da faciana produtiva, atendida en diante polas persistentes compañías ou agrupamentos para as faenas de pesca dedicadas a elas en exclusiva, ou polas empresas capitalistas (Pereira, D.; 2004).

### **Da pesca artesanal ao capitalismo pesqueiro de antes da guerra**

O asociacionismo mariñeiro desenvolto no primeiro terzo do século XX, vai progresar nun panorama cambiante canto ás actividades pesqueiras. Daquela, os pescadores galegos pasan de faenar estacionalmente a poucas millas da costa procurando maiormente sardiña ou pescada, a bordo de pequenas embarcacións de remo ou vela de propiedade familiar, a tripular un mundo de vapores e motoras pertencente a armadores en boa medida afastados do traballo no mar, que frecuentaban caladoiros distantes e atendían mediante a introdución de novas, caras e intensivas artes de pesca (cerco xareta, bous e parellas de arrastre), tanto as

158 - Quer dicir, composto tanto por armadores como por mariñeiros.

crecentes necesidades urbanas dun consumo masivo de peixe, como unha florecente industria conserveira que, na Ría de Vigo, multiplicara por 12 as súas vendas no intervalo comprendido entre os anos 1894 e 1929. Estamos, pois, na transición dunha pesca artesanal a un modelo de capitalismo pesqueiro, que volve a introducir o xornal fixo nos vapores arrasteiros de altura como expresión, tanto da importante concentración de capital propia deste tipo de flota, como dunha organización do traballo e unhas relacións laborais nos barcos a cada máis antagónicas. A retribución a xornal facía, ademais, distingo entre os mariñeiros e os novos oficios inducidos pola mecanización e a pesca de altura: os maquinistas, fogoneiros e patróns de cabotaxe<sup>159</sup>.

Neste contexto, en 1899 vaise producir a primeira folga importante por cuestións laborais nos vapores palangreiros do Berbés, en Vigo. E no mesmo ano se constitúen as primeiras sociedades de resistencia, compostas unicamente por mariñeiros (ou sexa, de clase): a “Sociedad de Marineros Pescadores” de O Berbés, e a “Sociedad de Obreros Pescadores” de Bouzas, vencelladas ao socialismo vigués e á UGT. Sen tardanza, atopan resposta patronal na constitución da “Sociedad de Armadores `La Marítima””, igualmente de Bouzas. Escomeza aquí unha intensa loita de clases no mar, desenvolvida ate a Guerra Civil en torno a reivindicacións como o descanso semanal, suba de xornais, retribución das tarefas de terra, subsidio de enfermidade, medidas de seguridade no mar, mellora da habitabilidade nos barcos

159 - A regularidade e o ascenso ininterrompido das capturas na pesca de arrastre, tamén axudou á implantación do novo sistema. Nunha situación intermedia entre a retribución a xornal fixo e as “partillas”, ficará outro tipo de pesca de altura con menor grao de industrialización e concentración de capital: a dos vapores palangreiros (Giráldez, J.; 1996). Ver ANEXO I.



e control das contratacións; na etapa republicana o enfrontamento tivo lugar entre a potente “Federación Regional de Industria Pesquera” (CNT), que integrou máis de 17.000 mariñeiros en medio centenar de portos, e a non menos afouta Patronal pesqueira. A mobilización da devandita Federación contra o paro, acrescentado durante a IIª República no sector, amosou ben ás claras como as vellas prácticas solidarias propias da pesca artesanal ficaban ben lonxe das expectativas daquela flamante burguesía pesqueira, que procuraba reducir as dotacións dos vapores retribuídas a xornal, para reducir custos, maximizar beneficios e amortizar os grandes investimentos canto antes (Pereira, D.; 2004).

Así mesmo, entre 1897 e 1905, estoupa a chamada “guerra das traíñas” en boa parte do litoral, a consecuencia da introdución favorecida polos conserveiros dos cercos xareta, aparellos moito máis intensivos nas súas capturas de sardiña que os tradicionais xeitos (Fernández Casanova, C.; 1998). Pois ben, a conflitividade desatada entre traíñeiros (chamados así porque os cercos largábanse dende as velozes traíñeiras, arribadas dende o Cantábrico) e xeiteiros, incentivou a organización mariñeira en moitos portos para defender o oficio do xeito. Daquela, entre 1899 e 1902, constituíronse tan só na provincia de Pontevedra 42 sociedades de carácter mixto, que integraban tanto a patróns como a tripulantes retribuídos polo sistema das “partillas”, perseguindo aqueles colectivos unha finalidade mutualista e de melloramento do conxunto dos pescadores.

A partir de 1905, a constitución de compañías de pesca entre patróns e tripulantes das traíñeiras tanto na Ría de Vigo como na de Coruña, alentadas pola demanda e o crédito dos industriais conserveiros, favoreceu primeiro a expansión do binomio traíñeiras/cercos xareta (Brey, G.;

1990/Giráldez, J.; 1996) e, posteriormente, das embarcações propulsadas por motores de explosión e dedicadas á pesca do cerco coas modalidades da “ardora” ou do “caldeo”<sup>160</sup>. Por aquel tempo, e nestoutro escenario do capitalismo pesqueiro emerxente, o desenvolvemento da pesquería da sardiña incentivou o emprego a tempo parcial, durante os meses nos que se realizaba a costeira tanto nas Rías Altas como nas Baixas, de moitos campesiños das zonas próximas á beiramar nas traíneiras e nas motoras. Como resultante, a abundancia dunha man de obra barata que tiña acceso a outros ingresos procedentes das faenas agrarias, permitiu aos armadores reducir os seus custos de explotación mediante unha distribución máis favorábel para eles do sistema predominante das “partillas” ou, en menor medida e máis que nada nas traíneiras e nas grandes tarrafas do Cantábrico, coa contención dos xornais fixos (Giráldez, J.; 1996). En calquera caso e con carácter xeral, á altura da terceira década do século XX o sistema de aparcería marítima na pesca da sardiña, viña sendo tanto máis favorábel aos propietarios, canto maior fose o barco e máis importante o investimento<sup>161</sup>). Esta circunstancia, unida ao feito

160 - A propiedade dos aparellos e destes pequenos motores sardiñeiros, que inzaron os portos de moitas localidades da beiramar a partir de 1920, recaeu en boa medida nos antigos patróns das vellas traíneiras, agora xa no ostracismo.

161 - Repárese como exemplo nas Bases de Traballo asinadas en 1919 no porto de Ribeira, descritas na Nota 28. No caso dos patróns do porto arousán, estes podían recibir ate tres quiñóns, aportados algúns deles polo armador. Ademais, os tripulantes ao completo se repartían diariamente como “changuí” unha cesta de sardiña (cen quilogramos) por cada dez alixadas, mentres a “baixada” consistía en que a primeira cesta de sardiña pescada era tamén para a tripulación. Ver *Galicia Nueva*, Vilagarcía, 1/10/1919. Tal e como se dixo nun capítulo anterior, as “partillas” das motoras ribeirenses que ían á “ardora” nas augas galegas, mudaron na IIª República cunha lixeira vantaxe para os mariñeiros. Noutros portos, non era raro que os patróns e maquinistas das motoras da sardiña fosen retribuídos cunha mestura de salario fixo e participación nas capturas.

de que os armadores van pretender ao longo do tempo descontar as innovacións introducidas nos barcos (as primeiras maquiñiñas para virar aqueles pesados aparellos, por exemplo, ou os haladores dos palangreiros, máis tarde) das partes dos tripulantes, ou racanear no pago das traballosas faenas en terra, provocou que moitos pescadores tomasen conta da súa condición de “asalariados”<sup>162</sup> e que unha chea daquelas sociedades mixtas se foran transformando en verdadeiras sociedades de resistencia, afiliadas ás grandes centrais obreiras do período.

Por último, o temor á extensión do sindicalismo de clase no mundo do mar e a necesidade de estruturar a pesca de baixura no seo dun capitalismo pesqueiro en expansión, estiveron detrás do artellamento dos Pósitos Pescadores nos anos posteriores á Iª Guerra Mundial. Inspirados nas Confrarías dos Gremios do Antigo Réxime e de carácter mixto, eran asociacións corporativas con certas reminiscencias mussolinianas, que aspiraban á mellora do colectivo pesqueiro mediante os socorros mutuos, a extensión cultural e o acceso ao crédito. Financiados en parte pola Administración e organizados de vez polas autoridades de Mariña e as “forzas vivas” das vilas mariñeiras, procuraron conciliar os intereses de armadores e mariñeiros, afastando a estes dos sindicatos de clase. O primeiro Pósito do Estado español funcionou a partir de Nadal de 1917 en Cambados,

162 - Non no senso de cobrar un xornal fixo, xa que continuaban a ser retribuídos maiormente polas “partillas”, senón polo feito de non posuír os medios de produción nin participar na toma de decisións. Neste maioritario segmento de flota (o da sardiña) o sistema das “partillas” seguiu a ser o predominante mesmo despois da introdución da propulsión mecánica, entre outras razóns pola variabilidade das capturas daquel peixe volanteiro e pola pouca especialización que precisaban as pequenas motoras no seu manexo, facendo innecesaria a presenza de oficios específicos tal e como acontecía nos vapores de altura (Giráldez, J.; 1996).

estendéndose logo baixo protección da Ditadura de Primo de Rivera por toda a beiramar. Á chegada da República, estaba constituída unha “Federación Gallega de Pósitos”, con medio centenar deles adheridos (Fernández Casanova, C.; 1998/Pereira, D.; 2004).

## **Coda actual**

Dende a Guerra Civil ate hoxe, moitas cousas teñen mudado; entre elas a destrución do asociacionismo mariñeiro de clase pola barbarie represiva do franquismo, que o substituíu polo modelo tutelado, corporativo e autoritario representado polas Confrarías de Pescadores, herdeiras ate hai ben pouco das peores calidades dos Pósitos. De calquera xeito, eivadas a cada máis da súa faciana mutualista polo progresivo protagonismo do Estado canto á protección social, hoxe en día as Confrarías proxectan unha visión contradictoria, de luces (como alicerces que son do ordenamento pesqueiro, ou como catalizadoras que foron moitas delas dos esforzos e vontades da clase mariñeira, cando os malfadados días da maré negra do “Prestige”) e sombras (como soporte de cacicadas e clientelismos políticos ao uso), que compre democratizar e dotar de contido societario.

Tamén ten chegado ate nós o sistema das “partillas”, como axeitada maneira de adaptar a distribución do produto á incerteza nos prezos e nas capturas (compártense tanto as boas pescas como as malas rachas), mesmo dentro dun modo de produción capitalista totalmente orientado ao mercado. Este tipo de retribución segue a ser o único empregado na pesca costeira, máis tamén en moitos barcos da altura, caso dos palangreiros que van ao “Grand Sole” en

mareas de 18 días<sup>163</sup>; neste segmento de flota a súa virtualidade esperta non poucas opinións encontradas, debido ás dificultades que teñen os tripulantes para exercer un control efectivo tanto dos gastos “comúns” como das vendas en lonxa, o que redonda nunha menor transparencia do sistema respecto da pesca de baixura. Tampouco aquí faltan problemas, pois a carestía de capturas, o incremento no prezo dos carburantes, e a esixencia de seguros sociais, está a xustificar o traslado de custos antes asumidos polos armadores aos gastos comúns, provocando a redución das partes dos tripulantes e o abandono das actividades pesqueiras de moitos deles.

Ao cabo, as compañías seguen tendo acomodo no Mar dos Galegos; lembremos senón a que artellaron os pincheiros de Muxía nos anos 70 do século pasado para racionalizar as pescas no Cantil, controlando e igualando o número de palangres e repartindo en lonxa as capturas de toda a flota en cupos idénticos para cada barco (Galván, A.; 1989). Ou as que artellan a día de hoxe os patróns do cerco de Cambados, para se transmitir información encol dos bancos da sardiña e compartir os lances que superan os topes marcados pola Administración.

Por conseguinte, a sociabilidade mariñeira coas súas múltiples facianas, belixerantes todas elas co estendido sambenito do individualismo dos pescadores, aínda non pronunciou a súa derradeira palabra.

163 - En Celeiro, por exemplo, parten por marea 58 para o armador e 42 para os tripulantes (Pereira, D.; 1997). Aquí hai unha tendencia a mesturar as “partillas” con algún tipo de retribución fixa, caso da “chona” propia dos palangreiros daquel porto ou de Fisterra (Galván, A.; 1989). A “chona” vén sendo unha pequena cantidade en diñeiro ou en especie, atribuída diariamente a cada tripulante polo mero feito de saír a pescar.



## ANEXO I

### RETRIBUCIÓN DOS PESCADORES

VAPORES PARELLAS E BOUS DE ARRASTRE.

**Tripulantes das parellas de arrastre (os bous igual ou moi semellante):**

1906-1907: Mariñeiro bous de Coruña: 110-125 pts. mensuais, sen dereito a “matute” (cabezas de peixe ou peixe de menor valor que ven no aparello). Sen embargo teñen dereito á “chona”, que é unha pequena porcentaxe sobre o total de vendas, en concepto de prima de distancia. Tamén teñen dereito a levar o produto da súa pesca individual nos tempos mortos.

Fogoneiro: Idem.

1906-1907: Mariñeiro parellas Vigo-Bouzas: 150 pts./mes, incluído o “matute” (o “matute” viña representando case o 40% da súa retribución; nos anos posteriores irá diminuíndo).

Fonte: —Brey, G.; 1990.

—Giráldez, J.; 1996.

1913: Patrón de Pesca parellas de Marín: 225 pts./mes.

1919: Idem.: 250 pts./mes.

1920: Mariñeiro parellas de Marín: 120 pts./mes.

1930: Idem.: 200 pts./mes.

Fontes: periódicos *Marín* (Marín), 1915; *Nueva Aurora* (Pontevedra), 1919-1920; *El Avance Marino* (Pasaia), 1936.

1918: Mariñeiro parellas de Coruña: 150 pts./mes. Teñen os mesmos dereitos que a comezos de século..

Fonte: Boletín Instituto Reformas Sociales, 1918.

1930: Mariñeiro de parellas/bous Coruña: 240 pts./mes.

Maquinista de parellas/bous Coruña: 400 pts./mes.

Patrón de Cabotaxe (patrón de Costa) de parellas/bous Coruña: 375 pts./mes.

Patrón de Pesca de parellas/bous Coruña: 240 pts./mes.

Máis % valor da pesca

Teñen os mesmos dereitos que antes.

Fonte: *Estadística de salarios y jornadas de trabajo, 1914-1930*, Ministerio de Trabajo y Previsión, 1930, Madrid.

**Bases de Traballo aprobadas polo “Sindicato de Industria Pesquera” de Vigo-Bouzas (CNT) e os armadores dese porto o 2 de xuño de 1931:**

Patrón de Cabotaxe (Patrón de Costa) de parellas do Grand Sole: 440 pts./mes.

Idem outros mares (Leixões, parellas do día chamadas “pastilleiras”): 420 pts/mes

Patrón de Pesca, parellas do Grand Sole: 240 pts./mes. Máis o 4-5% do total da pesca.

Idem. outros mares: 220 pts./mes.

Fogoneiro habilitado ou maquinista de parellas do Grand Sole: 440 pts./mes.

Idem. outros mares: 420 pts./mes.

Fogoneiro simple de parellas do Grand Sole: 290 pts./mes.



Idem. outros mares: 270 pts./mes.

Mariñeiro contramestre de parellas do Grand Sole:  
270 pts./mes.

Idem. outros mares: 250 pts./mes.

Mariñeiro de parellas do Grand Sole: 240 pts./mes.

Idem. outros mares: 220 pts./mes.

Manteñen os mesmos dereitos que antes.

Fonte: Colectivo Xerminal, 1990.

**Bases de Traballo aprobadas polos sindicatos de pescadores da CNT e os armadores dos portos de Ferrol e Coruña, primavera de 1931:**

Patrón de Cabotaxe (Patrón de Costa) de  
parellas/bous: 440 pts./mes.

Fogoneiro habilitado ou maquinista de  
parellas/bous: % do valor da pesca.

Fogoneiro simple de parellas/bous: 274 pts./mes.

Mariñeiro de parellas/bous: 240 pts./mes.

Manteñen os mesmos dereitos que antes.

Fonte: Idem. anterior.

**VAPORES PALANGREIROS.-**

En Vigo, nos vapores palangreiros dende comezos do século ate os anos 30, o patrón de cabotaxe, o maquinista e o fogoneiro tiñan soldo fixo, pagado polo armador, que tamén corría a cargo dos aparellos, o carbón e o mantemento dos motores. O resto retribuíase polas “partillas”, logo de descontar os gastos do “monte maior” (entre os que se incluía o peixe preciso para iscar os palangres, a comisión de venda, e o traballo de preparación do aparello), da seguinte

maneira: 16 partes para o armador, media para o patrón de cabotaxe, media para o maquinista, media para o fogoneiro, unha e media para o patrón de pesca e sete para os mariñeiros. Estes tamén recibían o “matute”. Cobrábase cada trinta días traballados.

Fonte: — Giráldez, J.; 1996.  
— Colectivo Xerminal; 1990.

#### TRAIÑEIRAS.-

Cambados 1910-1920: Retribución semanal mediante “partillas”. 9 partes para o armador (1/3 do valor da pesca) e 20 para os mariñeiros. Diariamente repartíase a “baixada”, que consistía en 1 cesta para a tripulación por cada 10 alixadas; 2 se se tomaban entre 10 e 20; 4 se a marea daba máis de 20 cestas, pero a metade pertencía ao armador. O patrón levantaba 3 quiñóns, 2 deles a cargo do armador. O “piquero” (mariñeiro que manexaba o remo de proa nas viradas) levaba 2 quiñóns, un deles a cargo do armador. Os gastos comúns (entre eles a raba para engado), e a “baixada” diaria descontábanse do “monte maior” antes de facer as “partillas”. Os rapaces menores de 14 anos, cobraban segundo a idade, entre un “cuartón” ou medio quiñón.

Fonte: Entrevistas con Leonor e Luis Galiñanes, Cambados, 1991-1993.

#### TARRAFAS.-

Nas tarrafas de tamaño mediano radicadas en Viveiro e Cebleiro, nos anos 30 a retribución era conforme “ás partillas”: Partían semanalmente 60 partes armador e 40 para os mariñeiros. O patrón recibía 3 quiñóns do armador, que tamén

pagaba unha pequena compensación á xente de cargo (o patrón da lancha que auxiliaba para largar o aparello e o mariñeiro largador). Os tripulantes recibían tamén diariamente a “chona”, que era o 10% do valor total da pesca, a repartir entre todos; descontábase logo do “monte maior”. O armador corría asemade con todos os gastos (consumo de carburante e aparellos). Nas tarrafas grandes, decote os tripulantes andaban a xornal fixo.

Fonte: Entrevista a Francisco Vale, “Paco de Acacio”, Viveiro, 23 de outubro de 1991.

## MOTORAS SARDIÑEIRAS.

### **Bases asinadas en Cambados entre un Comité de Tripulantes e os armadores o 21 de agosto de 1931:**

—Motoras do cerco xareta, que faenaban ao “caldeo” (pequenas, ate 10 TRB): partían semanalmente 21 para o armador por 20 os mariñeiros; nas partes dos mariñeiros incluíase o chamado “quiñón de cuberta” para o maquinista. O patrón levantaba 3 quiñóns, 2 deles a cargo do armador. O “piquero” (tripulante que avistaba a sardiña dende proa e daba o aviso para largar), cobraba un quiñón a maiores do armador, igual que o maquinista. Como “changuí”, o armador pagaba da súa parte 50 cts. para cada tripulante, se se pescaba fora da Ría de Arousa e quedasen máis de 50 pts. líquidas logo de descontar os gastos do “monte maior”. Neste tipo de barcos non había “baixada”. Do “monte maior” quitábanse os seguintes gastos: o % do vendedor, uso do porto (1,05% do valor da pesca, e que co franquismo ía á “Junta de Obras del Puerto”), seguros sociais (a partir de 1932, a cota por cada tripulante do Seguro de Accidentes), a raba para engado no “caldeo”, a perrachica do

mariñeiro que vai na gamela para axudar a largar o aparello, e o “changuí” do maquinista (tamén as aportacións para a festa da patroa, logo da Guerra Civil). Outros gastos de explotación (combustible, aparellos), ían a cargo do armador. Os tripulantes tiñan dereito a levar diariamente a casa, nunha pateliña, o chamado “peixe de comer” (composto por algunhas sardiñas ou peixe distinto que entrou no aparello). Os rapaces cobraban igual que no tempo das traíñeiras.

—Motoras da “ardora” (medianas, entre 10 e 20 TRB): 24 partes para o armador e 20 para a tripulación. O resto igual.

—Motoras da “ardora” (grandes, en torno a 20 TRB): 28 partes para o armador e 20 (ou sexa 60% fronte a 40%) para a tripulación. Patrón, “piquero” e maquinista igual que no “caldeo”, aínda que, ás veces, non existía o chamado “quiñón de cuberta” que cobraba o maquinista das partes dos mariñeiros, logo de descontar gastos do “monte maior”: daquela, o maquinista cobraba 2 quiñóns a cargo íntegramente do armador. “Changuí” ídem. anterior. Nestes barcos si había “baixada” diaria a descontar semanalmente do “monte maior”: 1 cesta das dez primeiras para a tripulación; 2 das 20 primeiras, 4 se se tomaban máis de 20 cestas, aínda que neste caso a metade eran para o armador. Do “monte maior” descontábanse os mesmos gastos que no caso anterior, pero había algúns barcos que tamén retiraban del os gastos de explotación (combustible, reparación de aparellos...), e a instalación das maquinías de virar as redes; esta foi unha práctica contraria aos intereses dos mariñeiros, implantada en toda a flota cambadesa tras a Guerra Civil. Os tripulantes tamén levaban a casa o “peixe de comer”.

Fonte: *El Pueblo Gallego*, Vigo, 30 de agosto de 1931.

**En marzo de 1932, pouco antes de comezar a campaña da sardiña, conflito planteado polo sindicato de pescadores da CNT aos armadores de Cambados:**

Piden: que todos os barcos partan 20/20 (ou sexa ao 50%) para armador e tripulantes, logo de descontar os gastos do “monte maior”; mantéñense o “changuí” e a “baixada” anteriores, cota de Seguro de Accidentes a cubrir a metade polo armador e a outra metade polos mariñeiros (ou sexa descontala do “monte maior”); indemnización nos casos de despido inxustificado, igual ao importe de unha semana de traballo; control por parte dos tripulantes da utilización e comercialización da raba (coa que os armadores facían trampa e especulaban).

Os armadores rexeitan as peticións e os mariñeiros van á folga en abril e maio, obrigando aos armadores a conceder melloras.

Fonte: *Solidaridad Obrera*, A Coruña, 22 de maio de 1932.

Bases de Traballo asinadas polo sindicato “Solidaridad Marinera” de Moaña e os armadores daquel porto, anos 1930-1931:

Motoras pequenas do “caldeo” parten 20 para o armador por 20 para os tripulantes.

Motoras grandes do “caldeo” e “ardora” parten 25 para o armador por 20 para os tripulantes.

Vapores e motoras maiores de 22 metros de eslora que faenan en augas portuguesas parten 28 para o armador por 20 para os tripulantes.

Gastos de combustible, raba, comisión do vendedor, cota Seguro de Accidentes,... a cargo do “monte maior”. Existen “changuí” e “baixada”.

Fonte: Cintas O7, M30, O15, O22 e M27-M28, correspondentes a José Fervenza, José Pidre, José Bermúdez, Manuel Chapela e Jesús Veiga. Arquivo de Historia Oral, Casa de Cultura de Moaña.

**Bases de Traballo asinadas polo “Sindicato de la Industria Pesquera y sus Derivados” de Cariño e os patróns armadores en setembro de 1934 (só referente a retribucións):**

“...5º) Todas las faenas de beneficio de redes, tender en el campo y los trabajos en el almacén que deriven de esto, serán retribuídos en la siguiente forma:

A) Una peseta por hora si no se emplea más que a la mitad de la tripulación.

B) Haciendo todas estas faenas con toda la gente, sólo serán retribuídos con 0,75 por hora de trabajo.

6º) Cuando el patrón ordene a x tripulantes para quedar-se en tierra y hacer reparaciones, se retribuirán con 8 pesetas por la jornada de ocho horas. Estos quedan en el ineludible deber de respetar (sic) este salario con sus compañeros de a bordo, ya que también a ellos se les reserva la parte de lo que se pesque

...9º) El Mestre no podrá disponer de ningún salabardo para gratificar a ningún tripulante, a excepción del encargado o autorizado para vigilar que no se usen explosivos en la pesca. Puede presentarse un caso humano que lo acepte la tripulación.

10º) Para que todo muchacho pueda percibir la media parte con que se le viene retribuyendo, deberá llamar para la mar, llevar agua fresca todos los días, ir a la mar como el resto de la tripulación y tener preparados las agujas e hilos.

11º) La tripulación no podrá exigir nada por las faenas de andar con la red, ni echarla en tierra. Tampoco se le podrá sacar el derecho a los marineros el poder llevar pescado para comer en sus casas como se vino haciendo hasta la fecha”.

Un mariñeiro das tarrafas de Cariño, normalmente asinaba un contrato pola costeira da sardiña de Xuño a Xaneiro, polo que se lle retribuía con 800 Pts. (3-4 pts. de xornal).

Fonte: —Folla do “Sindicato de Industria Pesquera”, Cariño, 12 de setembro de 1934.

—“*Solidaridad Obrera*”, Coruña, 25 de agosto de 1934.

Bases de Traballo asinadas polo “Sindicato de Industria Pesquera y sus Derivados” de Cariño e os patróns armadores o 31 de marzo de 1936 (só referente a retribucións):

“1º) En los labores de alquitrinado de toda clase de aparejos y tendido de los mismos, será de abono el jornal de una peseta por hora, sin que estas puedan exceder de ocho diarias. Caso de trabajar más de las estipuladas se abonarán con un 25% de aumento.

2º) En todos los demás trabajos que difieran de los estipulados en número anterior, y que tengan lugar antes de la COSTERA, serán de abono a razón de 5 pesetas por día. Todo exceso se abonará con un 25% de aumento.

3º) Todos cuantos trabajos se realicen durante la COSTERA, relativos a arreglos y traslados de aparejos, echar al mar y subir a tierra las lanchas, ya sea para carenarlas o arreglarlas en cualquier caso de avería, andar con las cadenas, manipular las redes y arreglarlas a bordo por conveniencia de ambas partes, serán hechos por la dotación de

cada barco sin percibir retribución alguna.

4º) Después de comenzada la COSTERA, los trabajos de carenados y beneficios de aparejos que sean hechos en su totalidad, se abonarán según estipula el número 2 de este Convenio, a excepción de los alquitranados que serán siempre lo que estipula el número primero.

...7º) Si durante la COSTERA se trabajase en aparejos nuevos, estas faenas de preparación se pagarán según estipula los números primero y segundo.....”.

Fonte: “Solidaridad, Coruña, 9 de maio de 1936.

### **Outros portos durante a IIª República: “Partillas” logo de descontar os gastos comúns do “monte maior”.**

Cangas 1930

Motoras grandes da “ardora” parten 32 para o armador e 20 para os tripulantes.

Ídem. 1932: parten 28 para o armador e 20 para os tripulantes.

Fonte: Ídem. Moaña.

Pontevedra 1931

Segundo o tamaño das motoras da sardiña, estas partían 28, 29 ou 30 para o armador e 20 para os tripulantes.

Fonte: Libro de Actas do “Sindicato de Industria Pesquera” de Pontevedra, 1931-32.

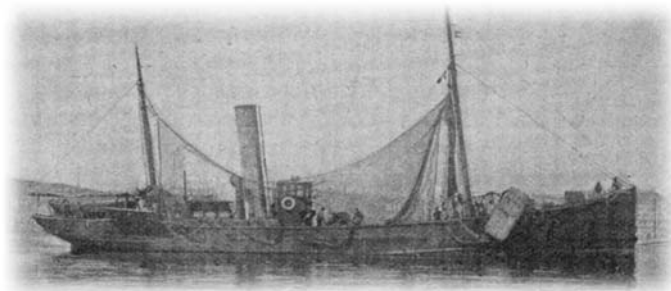
Ribeira 1931

Motoras da “ardora” que faenan en augas galegas parten 26 para os armadores e 16 para os tripulantes.



Fonte: *Solidaridad Obrera*, Coruña, 23 de setembro de 1934.

NOTA: A “chona”, a “baixada” e o “changuí”, son pequenas retribucións complementarias, que teñen significados distintos segundo o porto.





## AS DERRADEIRAS SINGRADURAS DA GRANDE VELA DE TRABALLO NA NAVEGACIÓN DE ALTURA E NO TRÁFICO DE CABOTAXE\*

*Encheremo-las velas  
ca luz náufraga da madrugada  
Pendurando en dous puntos cardinais  
a randeeira esguia  
do pailebote branco*

*De Catro a Catro, Manoel Antonio*

Correndo o outono de 1927, Julio Carballo, un antigo mareante metido daquela a xornalista, deixaba impresa nas páxinas do *Faro de Vigo* a súa saudade dos tempos da vela. Por aquel entón, escribía, no litoral galego tan só restaba unha casa de navegación que seguía a arranchar os seus veleiros para os derroteiros do alto mar. Os armadores eran os Candeira de Camposancos, unha familia de adñeirados madeireiros propietaria de catro pailebotes e algún vapor, debuzados, máis que nada no comercio de cabotaxe pero que, moi de cando en cando, aínda empregaban a rota do Golfo de México na procura de madeiras tropicais.

Matías e Constantino Candeira, iniciaron a súa andaina empresarial en 1883 e foron pioneiros na transformación e comercialización da madeira do noso país, exportando a

\* Unha versión reducida deste traballo foi publicada no semanario *A Nosa Terra*, suplemento “Mares e Velas”, nº858, 12 de novembro de 1998.

produción dos seus serradoiros do Baixo Miño polo porto de Camposancos. A maiores, instalaron uns estaleiros de moita sona que seguen a traballar hoxe en día. Para comerciar, mercaran ao fabricante Del Rio Ferrer, de A Pobra do Caramiñal, un bergantín-goleta construído en Catalunya e do que o lector xa ten noticias: o “María Assumpta”. Déronlle, os Candeira, o mando ao capitán José Lustres, de rancia familia de nautas orixinaria de Santa Uxía de Ribeira. Polo diario de a bordo conservado con agarimo pola súa neta, imaxinamos na primavera de 1904 ao vello Lustres levando con sobriedade e firmeza ao “María Assumpta” na remontada do Miño, de barras e lombos de area volandeiros, até recalar no difícil e hoxe en desuso porto fluvial de Camposancos (unha “dichosa ratonera”, en boca do capitán arousán) ¡logo de 36 singraduras dende Las Palmas de Gran Canaria! Máis tarde, firmes as áncoras, albiscamos ao mariño rematar a viaxe co derradeiro apontamento no diario: “Dios nos guie y la Virgen nos acompañe...”

Vinte anos despois, outro barco dos Candeira tivo que ver cos Lustres: o “Constantino Candeira”, un veleiro de tres paus e 300 toneladas de desprazamento que armaba de pailebote (velas cangrexas e escandalosas nos tres masts), foi capitaneado por Augusto Lustres Rivas, fillo de José Lustres. Como é sabido, no “Constantino” fixo en 1926 prácticas un piloto rianxeiro de nome Manuel Antonio Pérez Sánchez. E naquelas viaxes a Bilbo, Xixón, Cádiz, Santa Pola, Alacant..., con madeira e conservas nas idas e sal de Torrevieja ou cemento de Tolosa nos retornos, aboiou en gardas e recaladas o poeta Manoel Antonio. Grazas, outra volta, á familia Lustres, polo diario de a bordo do “Constantino Candeira” sabemos daquelas delongadas manobras de amarre en Camposancos. Velaí as que tiveron

lugar no abreite de 1924, cando o pailebote enxurrou no baixo chamado “Rebaliseira” en días de ventoleira desesperada, e a correntada máis os refachos do Noroeste estiveron a piques de arruinar o navío.

Diarios de a bordo do tempo fuxidío da vela de traballo; tempo reinventado por Manoel Antonio naquel caderno de a bordo paralelo ao do “Constantino Candeira” que foi o seu poemario *De catro a catro*, dedicado ao seu capitán Augusto Lustres Rivas en “lembianza de navegacións feitas á par”.

### **Diario de a bordo do “María Assumpta”**

Bergantín-goleta “María Assumpta”

Viaxe de Las Palmas a Camposancos

Diario de Navegación, 6 a 7 de abril de 1904

Acaecementos

*Achándonos despachados con lastre suficiente de adoquíns e pipas baleiras para Vigo, verificamos a saída ás 2h. da tarde de hoxe mércores remolcados e cos mesmos 7 tripulantes. Ás 3h. deixóunos en franquía e envelados o remolcador. Ceñimos por babor con vento do 1º cadrante. Anoi-teceu e alboreou con brisa do NE e de varias bordadas estivemos á vista do faro da Isleta. Caeu a noite rematando á vista de Fuerteventura, na latitude N 28º 40´.*

*Deus nos guíe.*

Bergantín-goleta “María Assumpta”  
Viaxe de Las Palmas a Camposancos  
Diario de Navegación, 6 a 7 de maio de 1904  
Acaecementos

*Principiamos esta singradura en bordos cortos pola costa dende Vila Praia de Áncora co N. duro en demanda de A Guarda, sen conseguilo na serán. Anoiteceu e segue frescachón e esforzado de vela para gañar o barlovento. Albo-reou aturbonado e case calma con algunha mar do NO, rematando á altura de A Guarda na espera de prácticos. Deus nos guíe.*

Bergantín-goleta “María Assumpta”  
Viaxe de Las Palmas a Camposancos  
Diario de Navegación, 7 a 8 de maio de 1904  
Acaecementos

*Con tempo aturbonado e revolto e mar do NO seguimos e dimos cabo á presente singradura, aguantando á vista de A Guarda, en espera de ocasión para entrar na barra do Miño. Deus nos guíe.*

Bergantín-goleta “María Assumpta”  
Viaxe de Las Palmas a Camposancos  
Diario de Navegación, 8 a 9 de maio de 1904  
Acaecementos

*Continuamos co tempo revolto e pechado, mar do NO que non nos permite achegarnos á costa ben por esto, ben polo vento en calma. Anoiteceu e alboreou con pouco vento do S/SO, rematando completamente pechado. D.N.G.*

Bergantín-goleta “María Assumpta”  
Viaxe de Las Palmas a Camposancos  
Diario de Navegación, 9 a 10 de maio de 1904  
Acaecementos

*Como as anteriores, sen mellorar nin o tempo nin o mar, para poder acadar a entrada na ditosa rateira de Camposancos, termando en bordos cortos. Rematamos co tempo un pouco despexado, pasou o vento ao 3º cadrante e con mar do NO, estando á vista da ¿Secordia?*

*D.N.G.*

Bergantín-goleta “María Assumpta”  
Viaxe Las Palmas a Camposancos  
Diario de Navegación, 10 a 11 de maio de 1904  
Acaecementos

*Nesta singradura mellorou algo o tempo, pero o mar non amainou. Anoiteceu e alboreou con “baja de mar” do NO, a 22h. estiveron os prácticos a bordo traendo os víveres que pedimos o día anterior e na espera terminamos.*

*Deus compoña o tempo.*

Bergantín-goleta “María Assumpta”  
Viaxe Las Palmas a Camposancos  
Diario de Navegación, 11 a 12 de maio de 1904  
Acaecementos

*Nesta singradura, quedouse algo o mar e viñeron os prácticos á barra e coa marea das 21h. da tarde puidemos entrar sen novidade con vento galeno do Norte despois de 36 días de viaxe dende Las Palmas.*

*Camposancos, maio 12, 9 horas. Lustres.*

## Diario de a bordo do “Constantino Candeira”

Pailebote “Constantino Candeira”

Viaxe de Marín a Camposancos

Diario de Navegación, 8 a 9 de xaneiro de 1924

Acaecementos

*Varamos o barco de quilla e pantoque e provistos en xeral do necesario para a boa navegación, calando 13 e 11 pés, respectivamente de popa e proa, cun cargamento consistente en 37.537 paquetes de madeira para caixas de froitas e petróleo, con peso de 390 tns., despachados para Cartagena e Alacant e sen poder saír dende o día 10 do pasado decembro –en cuxa data quedamos listos– por falla de auga nas barras e nestas mareas a causa do mal tempo que está caíndo e a consecuencia do cal, estando ben amarrados polos prácticos, con áncoras tendidas ao Norte e Sul, a dous griletes ao auga cadansúa, segundo é neste río preciso, na noite do 8 ao 9 ocorreu o seguinte:*

*Debido ao moi duro e rachado vento que traen os chubascos do Noroeste, á forte resaca que entra no río e remuíños que se forman sen parar, ás 12h 30m. rompeu a cadea da áncora de estribor, que é a que está ao Norte, e empurrado pola grande forza do temporal e traendo á garra a outra áncora, foi o barco contra o banco da Rebaliseira; a marea a dita hora, sube, e aínda que toda a tripulación, formada por nove homes, está sobre cuberta, non pode facer senón un papel pasivo, pois as circunstancias non permiten outra cousa.*

*O barco está case perfilado á corrente que recibe de popa e sondeando ao exterior por ambos costados, vese que ocupa un terreo parello.*

*Ás 14 h. e con moita exposición polos remuíños que fan as*



*continuas chuvieiras que traen rachas furacanadas, vai un bote en terra con catro homes para dar coñecemento ao armador e práctico do que acontece e facerlle saber que é necesario adquirir unha áncora e ter listo o remolcador por se fora posíbel –o que dubido- quitar o barco na vindeira pleamar da serán.*

*Até a madrugada, que sen novidade regresou de terra o bote despois de cumprir o meu encargo, o barco sufriu moito golpeando forte de quilla e pantoques sobre o baixo, no que de cando en vez rompe o mar; sen embargo se sonda a sentina, e está sen auga.*

*Na mañá, ao ficar en seco, facemos un recoñecemento ao exterior sen atopar nada movido de costuras, topes, nen outro resentimento de casco; pero como a pesares disto pode haber averías senón feitas xa –o que como digo non se aprecian- que se orixinen da situación crítica na que o buque se atopa, formulo a protesta que o dereito me concede contra armadores, receptores, cargadores, aseguradores e demais interesados a que houbese lugar, por non ter dado eu marxe a iso nin ningún tripulante dos que me acompañan, e ser somentes o que pasa e o que diso se derive efecto dos elementos naturais.*

Asdo.

Lustres Rivas

O contraмаestre José Gude

O cociñeiro Antonio Barceló

O mariñeiro Cándido Sanmartín

Pailebote “Constantino Candeira”

Varado no banco Rebaliseira

Diario de Navegación, 9 ao 10 de xaneiro de 1924

Acaecementos

*Continuamos na situación que consta en fin da anterior, desfogando a curtos intervalos chuvia que traen vento duro ao NW e sen que o barco se resinta por agora da varadura, non botando nada á auga ao fin de se fose posíbel saír na pleamar, a cuxo efecto está encendido e con vapor o remolcador “María”, e caso de non saír conserve o casco a cama que ten feita e reciba enfilada a corrente, porque de atravesarse a ela, a súa perda é case segura.*

*Ás catro veu o “María” cunha áncora, que a pesares de traer as chuvia menos forza, como é moita a resaca non foi posíbel entalingar na nosa cadea, por estourar o mar sobre o banco en bastante extensión en torno do “Constantino”, habendo nun intento que fixo de se chegar roto o seu pau polo terzo alto, e a fin de non causar maiores averías se desiste da operación. Na pleamar non aboiou o barco e o vapor marchou ao seu fondeadeiro. A noite transcurriu sen novidade, amecendo con mellor semblante o tempo.*

*Na mañá, por efecto de ir furando a correntada baixo a proa, comeza a decaer esta e a crebantarse o barco, non deitando aínda madeira á auga porque se ben é certo que o barco sofre, non é tan apurada a súa situación que obrigue a esta medida e xa que o tempo semella ir a mellor, agardo, de non ser o seu estado máis crítico, efectuar a descarga en gabarras evitando desta maneira gastos e perdas.*

Asdo.

Lustres Rivas

Pailebote “Constantino Candeira”

Varado no banco Rebaliseira

Diario de Navegación, 10 ao 11 de xaneiro de 1924

Acaecementos

*Nas primeiras horas deste día aínda que venta menos, a resaca e o mar continúan non permitindo ao costado do “Constantino”, nin nas súas proximidades, gabarra algunha para ir recibindo a carga e como segue a crebantar, a fin de evitar a súa total perda –o que é seguro de continuar así a noite- pois segundo opinión do práctico oficial Manuel Gómez, a auga procedente da chuvia que caiu fará intensa corrente, co que vai socavar máis abaixo a quilla e o casco chegará a partir; determino para salvar no que se poida os maiores valores posíbeis do barco e carga-mento, a sacrificar este, e, en efecto:*

*Ás 6 h. con persoal de terra e tripulación comezamos a descargar a coberta, deitando sen cesar madeira ao río até as 14 h., que estando a xente rendida e o barco relativamente aliviado, se deixa de faenar até o día.*

*Ao abrir o día, chegada unha nova brigada de xornaleiros proséguese a operación comezada á noite, que continúa ás 24h. calculando ter xa descargado de 170 a 180 toneladas.*

Asdo.

Lustres Rivas

### **Noticia do “Compostelano”**

Este pailebote de fermosa popa a xeito de “rabo de galo”, arborado con tres mastros coas súas respectivas gavias, aparelado con cangrexas, escandalosas e foques, viña sendo o xemelgo do “Compostelano II”, do que xa temos falado con

anterioridade. Como o seu parente, desprazaba algo máis de 200 Tns. e tamén se construíra no tempo da Grande Guerra nunha carpintería da Ría de Muros e Noia, armado para o cabotaxe nas rotas do litoral cantábrico e mediterráneo carrexando madeira, barro ou sal mercé á súa tripulación composta polo patrón, seis mariñeiros e o rapaz que tomaba o mal nome de “chó”. Na súa historia, xa contaba cunha traxedia a bordo: a morte ocasionada por unha anxiña de peito do seu patrón-armador, o noiés Ventura Insua Hermo “O Panchós”, cando, a mediados de novembro de 1939, estaba fondeado no porto sevillano de Bonanza (Hermo Insua, J.L.; 2004). Logo, exerceu de patrón outro noiés, Ramón Rodríguez “O Neco”. Baixo o seu mando, nunha tempestuosa mañá do outono de 1946, o barco deuse por perdido na praia da localidade portuguesa de Peniche. Vexamos como recollía a noticia o xornal lisboeta *O Século*, correspondente ao 29 de outubro daquel ano:

**UM LUGRE ESPANHOL FOI ENCALHADO NA PRAIA DE PENICHE E CONSIDERA-SE PERDIDO**

*Peniche, 29.- O lugre espanhol “Compostelano”, de 120 TRB, da praça de Vila García, de onde saíu no día 22 para Sevilla, com um carregamento de barro e madeira, encontrava-se hoje, ás 7 horas, em frente do Cabo da Roca, com água aberta.*

*Tendo procurado alcançar o porto de Lisboa, não o conseguiu, devido ao temporal, retrocedendo, por isso, com rumo ao norte. Como às 15 horas fosse avistado ao largo da costa sul, foi em seu socorro a traineira “Angela Maria”, do Sr. Valeriano Moreno, com o arrais Domingos Peres e o piloto deste porto que rebocou o lugre e o encalhou na praia. É considerado perdido.*

*O capitão, Sr. Ramón Rodríguez e a sua tripulação salta-*

*ram em terra onde as autoridades marítimas lhes presta-ram assistência.*

Semellaba que eiquí remataría a historia daquel pailebote noiés, seguindo o camiño de tantos outros. Mais correndo o ano 1997, recibimos unha información procedente dun reputado arqueólogo portugués de orixe francesa, o Sr. Jean-Yves Blot, quen daba conta da descuberta dos seus restos, cualificados como de interese relevante como patrimonio subacuático. Como queira que o tema é importante, habida conta da preguiza e o descontrol con que actúan os responsables culturais respecto do noso patrimonio marítimo asulagado, obxecto de frecuentes expolios por parte de mergulladores foranos, coidamos de interese reproducir o seu comunicado:

“No decurso das últimas dragagens do Porto de Peniche em 1995, foram descobertos na parte NE do Porto, em frente ao forte de Cabanas, abundantes vestígios de madeira, alguns com grandes dimensões, que levaram ao Sr. Pinto Soâres, da Junta Autónoma de Portos, a assinalar à Conservadora do Museu de Peniche a descoberta, pedindo para ser avaliado o interese histórico do achado.

Após a investigação preliminar subaquática feita pela própria Conservadora e pelo arqueólogo Jean-Yves Blot, foi pedida ao Instituto Português do Património Arquitectónico e Arqueológico (IPPAR) uma autorização para registo (desenho, fotografia, vídeo) dos vestígios, trabalho que veio a ser iniciado em Janeiro de 1996.

As más condições de visibilidade debaixo da água naquela altura, levaram a adiar os trabalhos até o Verão de 1996, altura em que, paralelamente à escavação arqueológica do Porto de Areia Norte..., foi executado o registo supracitado,

que neste momento (24/9/1996) se encontra praticamente terminado.

*Interesse do sítio:*

*A investigação em curso permitiu provar tratar-se de um antigo navio à vela de grandes dimensões, tendo sido a metade traseira arrancada no decurso das dragagens.*

*A parte conservada corresponde à metade dianteira da embarcação, cuja madeira se encontra bem conservada devido em parte à presença de um carregamento de argila branca que manteve a estrutura de madeira “in situ”.*

*Encontram-se visíveis numerosas cavernas da parte central, uma escoa (peça longitudinal do interior do casco), a sobrequilha com o ponto de implantação do mastro de tranquete (mastro de proa) assim como toda a parte da proa do lado de bombordo, estando conservado o costado naquela zona (...)*

*Uma investigação histórica do Dr. Luís de Fonseca, de Peniche, levou a pressupor tratar-se do navio de transporte à vela (lugre) espanhol “Compostelano”, naufragado em 20 de Outubro de 1946.*

*O interesse de tal navio reside no facto de se tratar de um dos últimos representantes da grande marinha mercante à vela, numa época em que a mecanização já tinha alterado o conjunto da arquitectura naval.*

*A conservação de uma parte significativa do casco do navio, além do mais numa zona muito abrigada do Porto de Peniche, leva a considerar o sítio como mais um testemunho da história local e por conseguinte, como local a preservar.*

*A proximidade da costa e das instalações portuárias e recreativas (Clube Naval de Peniche, Marina, Rampa do Salva-Vidas) leva a considerar o sítio como tendo um ele-*

*vado potencial didáctico, podendo por isso vir a ser utilizado e de maneira ideal, como local de visita histórica para mergulhadores e como instrumento pedagógico em torno a um exemplo significativo de património naval da última fase da navegação à vela.*

*NOTA: As instituições culturais norte-americanas (National Parks) e canadianas (Parks Canadá) tem vindo a utilizar sítios de naufrágios históricos como monumentos abertos à visita pública enquadrada por monitores.”*

Velaí un bo exemplo de como utilizar un recurso esquecido como son os pecios que forman parte do patrimonio subacuático. ¿Alguén o terá en conta por estes mares?





## ANGUEIRAS DE GALEÓN\*

*Cando un barco morre, moita xente para. E cando un  
barco se recupera, moita xente ponse en movemento.*

João Baptista

De certo que, cando a Asociación Rabandeira de Vilanova de Arousa e o Grupo Mascato de Cambados decidimos darlle nova vida ao “Nuevo Sofía”, un vello galeón construído en Rianxo no ano 1948 que primeiro exerceu como motoveleiro para carrexar area en Isorna e logo botou moito tempo desbarborado como auxiliar de batea ate rematar a súa vida laboral en Meloxo (O Grove) no ano 2000, moitos e moitas nos puxemos en movemento.

Pero non só buliron carpinteiros, veleiros, pintores, deseñadores, mecánicos, mariñeiros ou ferreiros. Estou convencido de que, cando tres anos despois fomos quen de realizar con éxito a botadura na vella rampla do porto de Vilanova en presenza da familia do seu primeiro armador e dalgún dos seus antigos tripulantes, tamén as lembranzas retornaron á mente dos mariñeiros que a bordo dos galeóns levaron a cabo esgotadores traballos para manter ás súas familias. Daquela, ficou ás claras que, devolvendo ao mar aquela robusta fasquía de case 14 metros de eslora, 4,40 de manga e 1,60 de puntal, propulsada por 120 m<sup>2</sup> de pano ben distribuído no foque, trinquete e cangrexas, ademais de

\* O artigo foi incluído en *Ardentía*, Revista de Cultura Marítima e Fluvial, nº2, FGCMF, Cambados, maio 2005.

contribuír ao aprendizaxe das vellas técnicas de navegación e recuperar para Vilanova e para a Ría de Arousa un singular elemento identitario, estabamos rendendo unha merecida homenaxe aos homes e ás mulleres protagonistas das múltiples angueiras que tiveron como referente estes humildes, ao tempo que airosos, barcos de pequeno cabotaxe. Unha xente esforzada da que, fora do ámbito familiar propiamente dito, poucos se lembran cando chega o intre de facer balance das comodidades e logros da vida actual respecto das vivencias escravas de outrora.

Nalgures, quizais nos apaixonantes ao tempo que apaixonados ensaios de antropoloxía mariñeira de Francisco Calo, decateime de como a xente de mar “humaniza” o seu principal instrumento de traballo, o barco, dándolle nome, protexéndoo contra o meigallo (de aí o ramallo de loureiro que o “Nuevo Sofía” levaba no caperol no intre do seu “bota-abaixo”), castigándoo cando non pesca (aínda hai quen lembra cando en San Tomé de Cambados certas mulleres dábanlle unhas boas vareadas ás lanchas, dornas ou game-las por non tomar peixe), ou asistindo con fonda tristura á súa desfeita. Manuel Chazo Cores, descendente dunha daquelas “sagas” de patróns dos galeóns de Vilanova que antes foran cantineiros ou pescadores do xeito, tense referido á emoción do seu pai cando veu varado nunha praia de Pontecesures, en estado de total abandono, ao que fora durante moitos anos seu sustento familiar: o galeón “Joaquín”, un dos compoñentes daquela numerosa flota que deu servizo ás vintetantas fábricas de salga que funcionaron no porto de Vilanova superado o primeiro terzo do século XX, comprando sardiña a flote tanto aos xeiteiros cambadeses e muradáns como ás tarrafas de Corme e Laxe ao abeiro do Monte Louro, chamado polos mariñeiros “monte dos mila-

gres” de tanto peixe que deu e tanta fame que quitou<sup>164</sup>, ou á vista da praia de Quenxe no interior da Ría de Corcubión.

Por iso, ollando as bágoas dalgunhas persoas que asistían á botadura do “Nuevo Sofía” naquel caloroso agosto de 2003, comprendín que velo navegar outra volta significaba para elas o reencontro cun vello, digno e entrañábel compañeiro das fatigas propias ou as dos seus seres queridos.

### **Singraduras a cegas**

Non son para ser descritos os intres de angustia vividos por algúns daqueles tripulantes de galeóns que, logo de cargar durante tres días as adegas a plan de sardiña, levantaban o rizón de 30 kgs. en plena noite e deixaban a Ría de Muros con rumbo a Vilanova de Arousa, cando co peso a auga do mar xa alucaba polos imbornais. Ás veces, ao deixar o abrigo do Monte Louro, o vento fresco que traía os chuvascos e a cerrazón viña de súpeto e había que arriar nun vira-vira a driza do pico da cangrexá, para que marchara o vento e non dar volta de quilla; logo, senón abundaba con tomar rizos, cumpría arriar panos e pór en marcha un daqueles motores auxiliares de “cabeza quente” que había que manexar con coidado, pois non era a primeira vez que deixaban un home no sitio se a manivela do volante de arranque se lles soltaba. Despois, o patrón marcaba o rumbo entre as tebras, alumeado o compás por unha pobre luz de carburo ou de acetileno sostida por un mariñeiro; era preciso acertar e zafar dunha chea de pedras que, cando lavan, deixan albiscar os abismos do mar, tumba de tantos

164 - Ver Manuel Chazo Cores, “Historia dunha época”, en periódico *Siradella*, 14/4/1997.

pescadores do Son e de Aguiño: primeiro Basoñas, logo, rebasado xa o faro de Corrubedo, Pragueiros e Canteiros, finalmente as Illas Sagres, Falcoeiro e O Sargo, para entrar na ría de Arousa a marcha lenta, entre nevada e nevada, soportando vagas capaces de guindar ao mar todo o cargamento de sardiña. Logo, enfilado o canal, había que andar ao axexo dos mercantes que saían ou entraban en Ribeira ou Vilagarcía e pouca atención prestaban ás cativas luces de situación de acetileno que os galeóns levaban prendidas nos obenques de babor e estribor.

A Virxe do Carme, venerada hoxe en día na igrexa de San Cibrán de Calogo (Vilanova de Arousa), foi esculpida, precisamente, a instancias dos tripulantes do galeón “Joaquín”, agradecidos tras dunha destas mouras singraduras acontecida no comezo dos anos 50<sup>165</sup>.

### **A sirga e os “cosacos”**

Menos tráxicos, dende logo, pero tamén cumprida mostra dos tempos escravos que mesmo superaron o ecuador do século XX, foron os traballos e os días das tripulacións daqueles galeóns de Isorna que, como o “Nuevo Sofía”, se dedicaron a carrexar area para a construción por diversos portos e enseadas da Ría de Arousa. Con ser duro palear toneladas e toneladas por riba da obra morta co barco en seco ate encher a ampla cuberta, érao máis aínda remontar contra corrente o Río Ulla sen vento, dende Catoira ate Pontecesures. Daquela, o único xeito de continuar viaxe era “facer cabeza”, turrando do cabo a vogar dende a gamela auxiliar, contando coa axuda dos catro remos de 28 cuartas que todos os galeóns levaban por aqueles tempos. Ou, peor aínda, se an-

165 - Manuel Chazo, op. cit.

daba moita correntada, era preciso agardar á maraxe e, a partir das Portas situadas nas Brañas de Laíño, levar un ou dous quilómetros o barco a resto, á sirga, polos sendeiros abertos na marxe esquerda do río. Neses intres esforzados, agradecíase ben a sorprendente facilidade de desprazamento daquelas peitudas embarcacións que calaban tan pouco.

Outro cometido frecuente dos galeóns de Isorna, Leiro ou Ponte Beluso, era carrexar rollas de piñeiro dende as praias da beiramar rianxeira ate os serradoiros de Carril e Vilagarcía. Os labores eran pesados, porque as rollas chegaban aos areais en carros do país e, alí mesmo, os tripulantes dos galeóns cargaban con elas ao lombo ate o barco, circulando por unha estreita pasarela de madeira. Logo, cruzaban a ría e varaban nunha praia veciña á fábrica de Lantero para descargar as rollas e transportar aos vapores fondeados na badía pontóns de madeira, con destino ás minas de carbón de Asturias e Gran Bretaña. Cheos de resina, pantalóns arremangados e cuberto o lombo espido cun saco de arpilleira, os mariñeiros que realizaban esta fatigosa, sucia e mal pagada faena, eran coñecidos en Vilagarcía co alcume de “cosacos”<sup>166</sup>.

Nestas angueiras, tal e como acontece na pesca, non existía horario. Se viña o cargueiro ás 3 da madrugada, alá tiñan que estar os galeóns abalroados ao seu casco dispostos para a carga ou descarga. Ás veces, se había poucas vagonetas no peirao do Ramal ou eran moitas embarcacións a realizar as faenas, tocaba agardar tres ou catro días no barco; daquela, xantábase no galeón, cociñando a popa enriba de terra e nun bidón cortado para meter a leña, caldeiradas de inmellorábel arrecendo ás que todos daban boa conta reunidos arredor da pota, metendo o garfo un tripulante tras outro.

166 - Ver “Arlillo”, “Los galeones de Arousa”, *Faro de Vigo*, Edición de Arousa, 2/5/1997.

## Galeóns do barro

Outro recuncho da Ría de Arousa onde era común o trasfego de galeóns grandes e miúdos, era a beiramar de Castrelo, Dena e Vilalonga, onde atendían ás telleiras radicadas no Facho, no Couto, na Arnosa, ou á Cerámica de Guisasa sita na Fianteira. Nesas construcións cun aquel mesopotámico que decote agachaban verdadeiros antros de explotación, collas de mulleres (unha man presta para soste o cesto que levaban na cabeza protexida pola muñica e outra aremangándose a saia) levaban o barro aos barcos de dimensións semellantes ás do “Nuevo Sofía”, ou transportaban os materiais de construción polos pequenos embarcadoiros das telleiras. Dende alí, con apenas un metro de auga, saían os galeóns cos mariñeiros lixeiros para fincar no fondo cos remos, estrincar velas para coller vento, e deste xeito enfilear as canles da Toxa Pequena. Logo, aquel mundo de panos e mastros distribuíase por Ribeira, A Pobra, Vilagarcía, Pontecesures, ou mesmo fora da Ría (neste caso maiormente os galeóns que chegaban a 20 metros de eslora, que tamén eran máis picados de puntal e aparellaban dous paus), indo tan cargados que o mar cruzaba a embarcación de borda a borda; daquela, había que ter boa conta do tempo, porque se daba por chover o ladrillo amorado na cuberta aínda collía máis peso e o barco podía afundir nun chiscar de ollos.

Pero o traballo máis duro e perigoso realizábano os tripulantes dos galeonciños de menos de 10 metros de eslora que, aproveitando a seca da marea, furaban en plena Ría de Dena pequenas minas nas que procuraban o apreciado barro branco co que enchían o barco, para logo trasladalo ás telleiras ou aos mercantes e pailebotes fondeados na Po-

za do Beiró, mesmamente fronte un Hotel da Toxa frecuentado polos desocupados que aproveitaban do réxime de Franco. Podémonos imaxinar o que debía ser apañar o barro cunha eixada a toda marcha antes de que subise a marea, vestidos tan só cun calzón de “cano libre”, cun cacho de pan con touciño por toda comida, e cunha pequena encaixonada de vimbias e un cabo amarrado ao barco como únicas e insuficientes medidas de seguridade: de feito, ás veces o galeón xa estaba nadante e os homes seguían no interior do buraco, de maneira que algún mariñeiro finou sepultado ao se derrubar as paredes polo efecto do mar.

Como acontecía cos seus irmáns os galeóns madeireiros de Rianxo e os areeiros de Isorna, a flota do barro tampouco tiña horario cando era de agardar as vagonetas no peirao do Ramal ou a que minguase a correntada do Ulla na época das choivas. Hai quen fondeou en Vilagarcía ou en Catoira ate que as horas estiveron feitas, durmindo unha semana no rancho (os dous ou tres tripulantes no tambucho de proa; o patrón a popa) coas roupas sempre molladas logo de palear o barro e o corpo cheo de rozaduras producidas pola humidade. E como era de agardar, ningún organismo público tivo a ben considerar o reuma e a artrite que moitos daqueles tripulantes sufriron conforme avanzaba a súa vida laboral, como enfermidades profesionais inducidas por aqueles traballos realizados sen protección algunha.

## **Lusco e fusco**

O “Nuevo Sofía”, como calquera outro barco de traballo rehabilitado para funcións culturais e recreativas, é algo máis que unha rexa fasquía caracterizada neste caso pola

gran capacidade de carga da súa ampla adega, o cativo calado, a sinxeleza do aparello, e por aquela máxima mariñeira que di “peito de lobo e rabo de xarda”. Con el bolina unha historia que alumea unha dobre faciana: esta fala de escravitude, de explotación; aquela outra, de dignidade. Con el colle vento pola aleta unha Humanidade vestida con camisas de franela, pantalóns de dril ou saias farrapentas; unha Humanidade descalza, de pés anchos (o pé do mariñeiro e da peixeira, é de “natural ancho”, que diría Avilés de Taramancos) e negrexados de tanta húmida friaxe que houberon de soportar.

Con Ela, navegamos.





## MARIÑEIRO DO “GRAND SOLE”: OS ÚLTIMOS DA FILA\*

*Mira, hai pouco fun á Oficina de Emprego e preguntáronme: `¿tiene Vd. alguna profesión?`. E díxenlles que levaba toda a vida no mar desde rapaz. Apuntáronme alí, nunha lista, no último de todo. E pensei que había como unha marxinação; un dicir como ‘marinero, ¿para qué nos va a valer este?’, ¿entendes? Mira, cando saín de alí dábame esa sensación ou me deron a entender, mira, mariñeiros non valen máis que para iren ao mar. Iso é bastante inxusto, oes, deume a entender o paisano, así como que non servíamos máis que para isto*

Manolo, mariñeiro do pincho, porto de Celeiro,  
nadal de 1991

### **O “Grand Sole” é outra historia**

Manolo é un dos máis de seiscentos tripulantes dos 32 barcos de palangre de fondo que, con base en Celeiro, faenan nos mares de Irlanda e Escocia. Cando saen de porto, realizan mareas de 18 ou 24 días, respectivamente, e así 17 veces ao ano. Até setembro de 1991, tripulaban cada pesqueiro 19 mariñeiros; agora, nunha reconversión encuberta, os armadores decidiron empregar menos aparellos e quedar con 15 ou 16 homes. Aínda que as malass linguas din que moitos barcos reduciron tan só persoal.

\* O traballo foi publicado na Revista *Inzar Razóns*, nº16, Santiago, xullo 1997.

Mollados os do halador que recolle as caceas do palangre, atentos sempre aos anzois que, levantados polo vento, déixante marcado nun vira-vira; co frío metido no corpo os da neveira; con sete ollos os da mesa de largar o aparello, non sexa que prenda na roupa de augas; os mecánicos cun pé na cuberta e outro na máquina; o cocíñeiro, que traballa como un mariñeiro máis, non pode preparar máis que fritangas....E así, 20, 22, 25 horas se as houbese, durante os doce días que se faena no caladoiro irlandés. Se dormes cinco minutos mais do que che toca, xa téis barullo, porque llos roubas ao descanso do compañeiro, e por non teres tempo, non téis nin para te lavar un pouco. Ao cabo, o mariñeiro xa ven lavado do mar.

Un barco do pincho de hoxe, pechado case como un submarino, non deixa de traballar nin tan sequera co temporal máis desatado: os planos de pesca da CEE coas licencias que limitan o tempo de faena, e os cento cincuenta millóns de pesetas investidos en cada pesqueiro, obrigan a aproveitar ao máximo o período da licenza, haxa calma borrada ou “baja de mar”. Os ritmos de traballo, pois, xa os quixeran na SEAT, e iso que na factoría de Martorell o chan non abanea.

Cando chegas a porto, hai tres días para durmir un pouco, lembrarte da muller e dos fillos, e facer unha visita ao bar. Mais, aínda téis que descargar as nove ou dez toneladas de pescada que trae a neveira e, como aperitivo da marea, arranxar o barco, cargando víveres, carnada e equipamento. Total, o que por xunto sería a xornada dun traballador de terra. E non te queixes, porque non hai tanto tempo que os mariñeiros recén desembarcados, lle seguían a facer traballos en terra ao armador.

Como resultado, as duras condicións de traballo repercuten na xuventude do colectivo (a idade media é inferior

aos 34 anos, cando a do conxunto da poboación activa masculina do Estado supera os 40), xa que a partir dos 45 anos o corpo non aguanta.

## As “compañas”

Porque nomear unha representación nos barcos e que nos controlen os quilos que se venden e o diñeiro que vamos a cobrar.....penso que estaría ben. Porque así ao fin da marea estabas convencido do que cobrabas e traballabas con máis amor ao traballo, estabas mellor e non tiñas preocupacións, como moitas veces, de canto nos roubarán nesta marea...

M. P.D., mariñeiro do pincho, Celeiro, Nadal 1991

Un tripulante que non sexa de cargo, ven cobrando con sorte entre cen e cento cincuenta mil pesetas por marea, cando hai cinco anos chegaba adoito ás duascenas mil. Os tempos non están para brincadeiras: péscase menos, o prezo do peixe mantense estábel dende hai un par de anos e os gastos de explotación quintuplicáronse dende hai cinco. Nestas circunstancias un traballador terreo preocuparíase seriamente polo seu choio, pero a poucos ocorreríaselles rebaixar os seu soldo en máis dun 25%. Os mariñeiros do “Grand Sole” non teñen un xornal fixo, senón que parten entre armador e tripulantes o resultado de restar ao produto bruto da pesca os gastos “comúns”, ou sexa, a Seguridade Social, os víveres, a carnada, o equipamento e o gasoil. No porto de Celeiro, o armador levanta 58 partes e os compañeiros 42, divididas en tantos quiñóns como tripulantes. É o que se chama facer as “compañas”. E “as compañas” dos últimos tempos son ben cativas: moito traballo para tan pouco diñeiro. Polo

demais, as pagas extras e as vacacións, cando as hai, non superan as cincuenta mil pesetas, e mesmo hai quen sospeita que en cada marea llas van descontando do seu quiñón. ¿Horas extraordinarias?: iso non existe.

Os mariñeiros non controlan as “compañas”: non teñen delegados, tan comúns nos portos de baixura, que supervisen tanto os gastos declarados polos armadores, como os prezos do peixe e os ingresos reais da subhasta na Lonxa. Ao chegaren, están cansos dabondo para querer saber nada de contas. E aínda que o neveiro anote a ollo o peixe que hai na adegá, é doado para o amo do barco despistar 500 kgs. que non se reflicten no produto. Ou meter como gasto “común” os víveres que a muller do armador compra para a súa casa, ou chamadas telefónicas da familia, ou o carburante da camioneta que emprega para as súas cousas, ou non xustificar os importes das licencias, por apuntar algunhas das trapalladas máis cotiáns. O que nos tempos dos avós era xuntanza ritual na taberna de confianza ou no domicilio do patrón (coas consumicións ao seu cargo) para facer as partillas á vista de todos, converteuse agora no cheque entregado a pé de porto ou na oficina da empresa, sen máis explicación. E para pórllle o ramo, “as compañías” cóbranse cunha marea de atraso, de tal xeito que a primeira do ano non se fai efectiva até despois de rematada a segunda, e así sucesivamente. Máis unha vez, non hai de que se queixar: aínda hai barcos que van polo vello hábito de atrasaren o pago de dúas mareas, e os seus tripulantes séguenlle a pedir emprestado ao armador.

## As relacións laborais

—**Entrevistador:** *E no caso de que houbese negociacións cos sindicatos, como hai noutros sectores da produción, como no metal, na construción....  
¿Cómo verían esas relacións?*

—**Armador:** *Eu de momento con esa xente non quero....non me sentaría a negociar nada con eles, de momento, claro. Ao mellor mañá penso doutra maneira, hoxe penso así.”*

Os armadores quéixanse da falta de persoal, cando as listas do paro están cheas de mariñeiros con poucas ganas de traballaren. En realidade, é comprensible que un elixa ficar en terra, cobrando máis polo seguro de desemprego que por pasar tres semanas de traballos forzados no mar, xogando cadanseu pescozo. Ben saben que isto non pasaría de teren os mariñeiros unha retribución garantida e minimamente decente. Ademais, os armadores esquecen que foron eles os que reduciron as tripulacións, deixando sen cubrir as baixas e á xente en terra.

O acordo de redución de aparellos e tripulacións asinado polos armadores, é todo un símbolo de cómo os devanditos entenden as relacións laborais cos seus traballadores. Simplemente toman o acordo, sen ningún tipo de conversacións ou negociacións, e aplícanlo sen máis nos barcos, dándolles, iso si, aos tripulantes a elección entre o despido ou ficar en terra agardando a quenda, desenrolados e sen cobrar quiñón. E, unha vez máis, o tempo pasado foi peor, xa que antes ao que estaba de quenda en terra nin tan sequera se lle cotizaba, como hoxe, á Seguridade Social polo salario mínimo interprofesional. Daquela ¿en qué sector se fai

unha reconversión sen ter en conta aos traballadores e aos seus sindicatos?

Pero chove sobre mollado, xa que despois da folga do 79, na que os mariñeiros sufriron unha derrota traumática, os armadores tiveron a paz dos cemiterios: listas negras; “orden e mando” no mar e no peirao; libreta e “saca o colchón que quedas en terra” á mínima disidencia; e desterro do dicionario das palabras “convenio” e “sindicato”. Aínda hoxe, calquera cidadán descoñecido que ande a matar o tempo contemplando os barcos no cais, será sospeitoso de sindicalista para máis dun armador non menos ocioso que vixíe os seus dominios.

Escurantismo e desconfianza nos armadores; conformismo, medo e silencio nos mariñeiros; pouca presenza e cativa afiliación nos sindicatos, definen maiormente os comportamentos dos protagonistas deste universo de dominación. Mais tamén a resistencia e a xenreira comezan a agromar.

## **Desarraigo**

*..entras aquí nun bar e hai un grupo de mariñeiros e un grupo de traballadores de terra. Ben, pois os de terra falan do goberno, da CEE, da folga do ensino, o que sexa. Diso os mariñeiros non falan porque o descoñecen, porque non están enterados; falan do mar, de cómo foi a marea, limítase todo en torno ao mar, non hai máis...*

J. P., antigo mariñeiro do pincho, Celeiro, Nadal de 1991

Os pescadores da flota industrial en xeral, e os mariñeiros do “Grand Sole” en particular, forman hoxe un colectivo fundamentalmente insatisfeito co seu traballo e condicións de vida. A grande maioría arela atopar unha ocupación en terra, aínda que sexa peor pagada. Pero o baixo grao de instrución (tan só o 22% dos mariñeiros do pincho de Celeiro teñen estudos de FP e BUP), e o seu fondo desarraigo deixan pouca marxe á esperanza. A súa única saída será agardar até os 45 anos e atopar posto nunha tarrafa do cerco, onde o traballo é menos escravo e as relacións laborais máis humanas. Pero tampouco alí estarán ao abeiro da inxustiza: a barcos máis pequenos corresponden bases de cotización e pensións máis reducidas,...logo de queimar a xuventude en traballos esgotadores.

Tampouco o entorno axuda moito: Celeiro perdeu o balbordo característico das vilas mariñeiras cando as longas mareas no “Grand Sole” e as continuadas sen interrupcións propias do arrastre litoral, obrigaron á practica totalidade da súa poboación activa a non pisar as rúas, máis que para chegar lixeiros aos seus domicilios e gozar do merecido descanso. Nos bares da beiramar é visible, asemade, a escisión do colectivo mariñeiro: as cuadrillas dos tripulantes e dos armadores rara vez se mesturan, proba de que a procesión vai por dentro.

## **A xeito de crónica final**

*Os dez mariñeiros dun barco con base no porto de Celeiro, foron despedidos por negarse a saír ao mar con só 15 homes..., a empresa armadora considera que os feitos ‘son constitutivos de falta moi grave de desobediencia, con*

*quebranto da disciplina, da que se deriva prexuízo para a empresa' ...”*

*La Voz de Galicia*, 1 de Maio de 1992

¿Mudarán os tempos? Mais unha vez, os mariñeiros teñen a palabra.





## A PEDRA NA CULTURA MARÍTIMA DA GALIZA\*

*Nosa Señora da Barca  
ten o tellado de pedra  
ben puidera telo de ouro  
miña Virxe, se quixera*

Popular

### As construcións

Un país de mariñeiros e canteiros; así descubriron Galiza ollos viaxeiros, arribados noutrora polas rotas do Norte. Non lles faltaba razón; dende os devanceiros que esculpiron trece barcos megalíticos no petroglifo de Borna (Meira), ate os humildes canteiros que labraban a “biquiña” ou entalla para os pandullos do balo ou da relinga da pedreira, pasando polos “arxinas” que fixeron posible a traballada canteiría dos diques e gradas do Arsenal de Ferrol, hai un mundo de traballadores da pedra que deron forma á humanización da nosa beiramar.

As súas pegadas aínda son visibles, non hai máis que fitar ao noso redor: bitas, releixos, rampas, espigóns, diques, embarcadoiros e malecóns, propios da arquitectura portuaria do Medievo, da Ilustración e da modernidade decimonónica, hoxe en bárbara desfeita; fachos, faros e sinais marítimas diversas, por toda parte; reixos castelos, baterías de

\* O traballo apareceu na Revista do Vº Encontro de Embarcacións Tradicionais, FGCM, Poio, 2001.

costa e torres de vixilancia, espaxados polo litoral; sobrias mansións de fomentadores e anónimas vivendas dos mariñeiros; perpiaños dos patios enlousados, “chancas” e “mortos” das fábricas de salga; píos labrados dos encascadoiros; cachotería incorporada ás rochas, para conformar casetos e cetáreas; esteos de pedra dos secadoiros de redes ou “estacadas”; sinxelas cruces de afogados, ermidas mariñeiras e impresionantes exvotos de pedra, tal que a pontevedresa igrexa de Santa María, construída polo Gremio de Mareantes; duro granito dos edificios, diques e muros de muíños de maré, alfolís, pesqueiras, viveiros e sañas; estilizados barcos de pedra esculpidos en igrexas medievais, fontes e blasóns dos concellos decimonónicos da beiramar...

## **A paisaxe, a cultura popular**

*Galgan as olas  
oubeando roucas, coma cans famentos  
en asalto dos cons...*

*Mariñeira, Ramón Cabanillas*

Mais a pedra xa estaba aí, antes do home; nos acantilados da Costa da Morte, da Mariña, do Golfo Ártabro e da Costa da Vela; nos croios dos coídos do Porto de Bares, do Trece camariñán e de Camposancos, na Guarda; nas laxes negras das furnas; nas restingas, rebastais, atalaias e rompentes; nas pedras abaladeiras da Muxía precristiá...

Logo, aprendimos a separar o cuberto do limpo; a localizar os cantís, os alladosos e as beiradas do seco; a saber dos laños onde encanfurnan os polbos; a escoitar o baticar

da auga nas rochas nos días de néboa e nas noites sen lúa. Tamén comezamos a distinguir as pedras, ao tempo que coñecíamos as súas formas e os seus segredos de fartura: cons, touzas, cabezos, pelouros, laxes e petóns; fanequeiras, bogueiras, golfeiros, gabeiras e sebas. E, decontado, puxémoslles adxectivos a cada unha: para os percebeiros de Arou (Camelle), por exemplo, as pedras son “mansías” se o mar bate pouco, e son de “estreno” senón as traballaron outras mans; para os pescadores de O Grove, as pedras “lavan” se descubren coa marea baixa; para os de Cambados, as pedras tiñan “sorrío” se eran rugosas baixo as augas e alí enganchaban boliches, rapetas e xávegas.... Ao cabo, toda a experiencia da xente mariñeira ficou rexistrada na pétrea toponimia do Mar dos Galegos: Furna da Buserana (Muxía), Touza do Beiró (A Toxa), Pena da Marola (Golfo Ártabro), Con Negro (San Vicente de O Grove), Peirao de A Laxe (Vigo), Coído da Señora (Camelle), Croios de Portonovo (Loiba), Pedra do Elmo (Portonovo), Laxe de Touriñán, Centulo de Fisterra, Petón de Fora (Sálvora), Canto Vello e Canto Novo (Ribeira),.....

Por último, como recurso abundante e sen dono que era, a pedra tamén estivo presente no utillaxe dos traballadores do mar de outrora: poutadas, mortos, callaos, piueiros, sebeiros, pandullos, pitambóns, cans, rezoeiras ou estroncas, para fondear embarcacións e aparellos, fusquear o mar na pesca ao balo, ou coñecer a natureza dos fondos; pelouros para confeccionar rañas e garabetas ou fondear nasas, bituróns e cangrexadeiras; saburras para lastrar embarcacións; mesmo a pedra “cocedeira”, indispensábel cando había que facer lume e cociñar a bordo das dornas, lanchas ou arriscados botes polbeiros...

## GLOSARIO PÉTREO<sup>167</sup>

**Alladoso:** Fondo de pedras, rochas e penas, onde se largan con precaución os aparellos nas beiradas.

**Beirada:** Límite dun fondo pedregoso.

**Bogueira:** Cova das pedras onde desovan as bogas.

**Cabezo:** Pedra do fondo, afiada.

**Callaos:** Pedras pequenas empregadas noutrora para fondear as liñas de pescar.

**Can:** Trebello composto dun pau cun aro pequeno de ferro e unha pedra de fondeo, empregado para salvar as rañas atacadas nos laños dos polbos.

**Cantil:** Fondo en desnivel.

**Coberto:** Fondo de pedra cheo de golfo e outras algas.

**Coído:** Zona batida do litoral onde se depositan croios de diferentes tamaños, canteados polo mar.

**Con:** Pedra que sae da auga.

**Chanca:** Lugar das fábricas de salgazón onde se sitúan os píos de pedra para depositar e salgar a sardiña.

**Estronca:** Trebello semellante ao can, empregado para salvar as liñas das rañas irrecuperables.

**Fanequeira:** Pedra asolagada onde hai peixe.

**Fusquear:** Golpear o mar cos remos ou co pandullo do balo, para que o peixe escorrente e entrampalle no aparello.

167 - Para este glosario, empregamos maiormente:

—Rodríguez González, E.: *Diccionario-Enciclopédico*, Ed. Galaxia, Vigo, 1980.

—Leiro, Lois, A. (Dir.): “O traballo no mar”, Colexio Público de Castrelo (Cambados)/Consellería de Pesca, Santiago, 1990.

**Gabeira:** Burato nas pedras onde crían polbos ou congros.

**Golfeiro:** Fondo de pedra con algas pardas.

**Laño:** Jareta das pedras do fondo, onde están os polbos.

**Laxe:** Pedra grande da beiramar, redondeada.

**Limpo:** Fondo de area.

**Morto:** Lugar das fábricas de salga onde se prensa a sardiña e están espetados no chan os “machos”, que son grandes pedras de forma rectangular furadas nun extremo. / Pedra de regular tamaño que, atada a un cabo, serve para fondear boias, balizas e boureis.

**Pandullo do balo:** Pedra *arriñonada* que, pendurada dun cabo, servía para golpear as augas e asustar ao peixe impedindo que zafe do aparello.

**Pitambón:** Pedra de unhas dez libras, para producir o balo co aparello do boliche ou trabuquete.

**Piueiros:** Pedras redondeadas empregadas, noutrora, para fondear aparellos (rascos, volantas,...) penduradas da tralla ou relinga da pedreira.

**Poutada:** Especie de rizón composto por unha grande pedra e unha estrutura de madeira, empregado para fondear as embarcacións en fondos pedregosos.

**Rebatal:** Fieiro de pedras baixo as augas.

**Releixo:** Escalón lateral propio dos peiraos construídos no século XVIII (Palmeira; o desaparecido de A Comboa, en Porto do Son,...), que servía para acceder ás embarcacións na beiramar.

**Relinga da pedreira:** Tralla inferior dos rascos e outras artes onde, antes de se empregar os chumbos, ían os pandullos precisos para fondear o aparello.

**Rezoeira:** Pedra de base plana, atada a un cabo ou corredera, empregada para facer sondaxes dos fondos.

**Saburra:** Pedras pequenas coas que se lastraban os barcos de vela.

**Seba:** Zona de pouca fondura, de cascallo ou pedra pequena con algas verdes.

**Sebeiro:** Idem. Rezoeira. Chamábase *sebeiro* porque a pedra ía enchoupada en sebo, para recoñecer a clase de fondo onde se ía faenar.

**Seco:** Fondo pedregoso.

**Touza:** Pedra plana do fondo.



**CUESTIONS ENCOL DO  
PATRIMONIO MARITIMO**







## O PATRIMONIO MARÍTIMO NA SÚA DIVERSIDADE\*

*...É un cíclope soberbo qu`alumía  
aos que pol-auga van,  
é un cíclope soberbo que lostrega,  
no monte do Vilán...*

*Escumas da ribeira, Gonzalo López Abente*

Compre, antes que nada, unha definición do que entendemos por patrimonio marítimo; eis: a totalidade das manifestacións vencelladas á actividade marítima dos homes e as mulleres da beiramar, ao longo do tempo, manifestacións que están inseridas no propio medio mariño.

Estámonos a referir, pois, tanto a construcións, como a obxectos ou a creacións inmateriais: peiraos, sinais marítimas ou vivenda mariñeira; embarcacións de todo tipo, artes de pesca ou imaxinería mariñeira; cancionero e tradición oral, fala mariñeira, técnicas de traballo ou a hidrotoponimia. Pero non só falamos destas categorías esenciais, senón tamén das relacións tecidas historicamente polas xentes do mar en torno a elas: relacións culturais, técnicas, produtivas, comerciais, sociais, de todo tipo. Neste sentido, o patrimonio marítimo, como todo patrimonio, é unha construción social e cultural.

\* Este traballo ten a súa orixe no relatorio presentado ao ciclo “O mar desde o mar. Aprendendo co mar”, organizado en Santiago pola Consellería de Educación da Xunta de Galicia, os días 22, 24 e 28 de febreiro e 2, 7 e 9 de marzo de 2005.

O patrimonio marítimo é, pois, unha creación sociocultural que ten moito que ver coas múltiples representacións da memoria colectiva das xentes de mar, pero que, por veces a supera, xa que a memoria tamén pode ter interferencias; mesmo, en circunstancias excepcionais, interrupcións. Un bo exemplo desto que se está a dicir, é a sona que teñen os pescadores de individualistas, cando o asocionismo mariñeiro na Galiza foi potente e numeroso antes da Guerra Civil española. Neste caso, a memoria colectiva esvaeceuse (aos historiadores e historiadoras compete recuperala) mercé ao réxime autoritario xurdido despois da contenda, pero iso non xustifica que as numerosas experiencias de traballo e loita en común non formen parte do patrimonio das nosas xentes de mar.

Precisamente, a identificación do patrimonio coa memoria colectiva, lévanos a considerar unha extraordinaria diversidade do mesmo. Podemos, pois, considerar a devandita amplitude dende diversos puntos de vista:

—Amplitude no tempo: o patrimonio marítimo faise día a día, como testemuñan a chea de trebellos inventados para apañar o piche no mar durante o episodio do “Prestige” e a multitude de cantigas e panxoliñas que xurdiron naquel intre. É, ao cabo, unha suma de transmisións das creacións de outrora e de hoxe en día, proxectada cara o futuro. Dicía o sociólogo austríaco Max Weber, que “a cultura é unha arañeira que o mesmo home tece”, e falaba en tempo presente. En consecuencia, o patrimonio marítimo estase tecendo seguido e malo sería que non acontecera así, por que ficaría momificado.

—Amplitude canto ás características das manifesta-

cións que compoñen o patrimonio marítimo: este abrangue non só o universo das prácticas tradicionais, representado adoito pola arquitectura popular ou polas embarcacións de remo e vela construídas en madeira segundo fasquías tracexadas pola tradición. Ademais, integra outro tipo de manifestacións de orixe non popular, onde a tecnoloxía “non local” ou, se se quixer, “globalizada”, está moi mesturada ou mesmo predomina fronte ao “saber-facer” das xentes de mar ou artesáns asimilados, que, sen embargo, compre pescudar e descubrir. Como exemplos, aí están os faros ou os peiraos que están considerados obra civil, pero onde prezamos a man dos canteiros do país; os “pailebotes”, construídos até a Iª Guerra Mundial no Freixo ou en San Cibrao seguindo unha tipoloxía “internacional”, temperada, non obstante, por solucións técnicas tradicionais transmitidas de pais a fillos nas carpinterías de ribeira locais; e tamén poderíamos referirnos aos pesqueiros modernos, construídos en aceiro nas factorías de Bouzas mediante técnicas industriais que, sen embargo, en moitos casos incorporan as experiencias e indicacións dos nosos pescadores. Mesmo hai elementos onde non existen pegadas das técnicas e do “saber facer” propios, pero que están vencellados á nosa historia marítima e á memoria colectiva das xentes de mar: entre outros moitos, foi o caso do bou “Santa Rosa”, construído en Inglaterra pero que participou de xeito destacado nas derivacións que o golpe militar tivo na Galiza no ano 1936 (Ver ANEXO II).

—Amplitude no espazo:

—No patrimonio marítimo compre ter en conta así mesmo o mar e a beiramar, ou mellor dito, a paisaxe

da beiramar e o ecosistema mariño, que, como continentes das múltiples actividades marítimas, hoxe en día é prioritario protexer e recuperar.

—Irmandado co patrimonio marítimo, debemos considerar tamén o entorno fluvial co seu patrimonio específico, si, pero tamén vencellado sen dúbida ao mar, tanto no que se refire ás embarcacións, pequenas instalacións portuarias, arquitectura popular, técnicas de navegación, etc.. Na Galiza vivimos de costas aos ríos e esquecemos a historia dos intercambios económicos e culturais derivados das remontadas marítimo- fluviais. Quizais por iso existen reticencias a establecer o nexo entre o patrimonio fluvial e o marítimo. Mais todo se andará: de feito, seguindo o ronsel deixado por diversas asociacións do Baixo Minho portugués e a experiencia que dende os seus comezos dos anos 80 aporta a Federación de asociacións bretoa, a Federación Galega Pola Cultura Marítima, integrada hoxe en día por 35 asociacións cidadás vencelladas á recuperación do patrimonio do mar, ven de ampliar o seu radio de acción aos ríos engadindo á súa denominación a de Fluvial e integrando xa varios colectivos do interior de Galiza.

En definitiva, o que define as fronteiras do noso patrimonio marítimo en relación ao doutros territorios, é a presenza en maior ou menor medida da memoria colectiva “local” (ben entendido o termo local nun sentido amplo) en todo tipo de manifestacións, sexan de orixe tradicional ou non. E aínda así, esta presenza non sería definitiva, pois compre que as relacións establecidas pola sociedade cos elementos patrimoniais permitan o achegamento e a identi-

ficación con eles, do contrario o expolio ou a destrución están servidos<sup>168</sup>.

## Un recurso a desenvolver

A actividade recuperadora dos diversos elementos que conforman o patrimonio marítimo, comeza a ser aprezada socialmente na Galiza con moito retraso verbo doutros países europeos e americanos.

A partir dos anos 80 do século pasado, téñense restaurado por iniciativa privada algún faro (o de Fisterra) e diversas fábricas de salgazón, para uso particular ou turístico: no porto de Aldán, no entorno de Bueu, en Coroso (Ribeira), Anido, Louro e Ancoradoiro (Muros), hai contados exemplos.

Fixéronse, tamén, louvables restauracións de muíños de maré destinadas a infraestruturas culturais, con financiamento público: na Acea da Má, en Culleredo, no lugar de Anido, en Muros, e no Muíño de Mar de A Seca (Trago-ve/Cambados), sen ir máis lonxe.

Na Coruña, e mediante intervención de diversas Administracións, recuperouse a cetárea inmediata á Torre de Hércules para acuario (a “Casa dos Peixes”) e unhas antigas

168 - Compre non esquecer episodios tan tristes como o do “Galatea”, aquel veleiro-escola de construción escocesa pero que tantos e tantos mariñeiros galegos albergou, durante máis de 25 anos de recaladas no porto de Ferrol. Esquecido e abandonado pola Administración e a cidadanía nunha doca de Sevilla, foi adquirido outra volta polos escoceses e hoxe forma parte do patrimonio marítimo daquela nación integrante de Gran Bretaña.

Para a elaboración deste apartado, botamos man, fora da bibliografía reseñada no remate do artigo, dos *Cadernos dos Obradoiros Abertos de Antropoloxía II: Cuestións e Relacións en Patrimonio cultural*, Agantro, Santiago de Compostela, 2004.

baterías de costa (as do Monte de San Pedro) foron rehabilitadas como area verde de uso público. Tamén compremencionar a reconversión dun vello cargadoiro de mineral como Parque Temático nos arrabaldes de Ribadeo, como iniciativa que non chegou a callar en toda a súa dimensión. Por último, hai xa anos que o vedraio portiño de Aguete (Marín) foi rehabilitado, malia que o conxunto fora deturpado posteriormente por un dique de formigón; ademais, hoxe as antigas instalacións portuarias de reminiscencias corsarias precisan, outra volta, de urxente reparación.

Agora mesmo, e de xeito serodio habida conta do deterioro irreversible da maioría das poboacións ribeirás, comeza a se desenvolver a protección urbanística da arquitectura popular, nalgunhas vilas mariñeiras aínda non estragadas sen remedio pola especulación e o “desarrollismo”: velaí o Plano Especial do Casco Vello incluído no PXOM de Muros, ou as medidas protectoras tomadas polo Concello de Poio en Combarro, que impediron continuara o caos urbanístico que estaba a deturpar de xeito notábel aquela fermosa localidade mariñeira. Nesta orde de cousas, compresubliñar asemade a recente preocupación (tardía, pero igualmente benvida) pola protección das fábricas de salgadura, por parte da Subdirección Xeral de Protección do Patrimonio da Consellería de Cultura da Xunta de Galicia. Así mesmo, aínda que propoña unha visión global arredor da arquitectura e a identidade territorial propias dirixida ao alumnado e profesorado da ESO, o Proxecto Terra ideado polo Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia pode ser un bo instrumento para coñecer e valorar a arquitectura popular e o urbanismo específico dos asentamentos mariñeiros, contribuíndo á súa conservación e recuperación para diversos usos.

Ao cabo, a previsible renovación a medio prazo das di-

versas propostas museísticas (Museo do Mar de Galicia, Museo Massó, Museos do Mar de San Cibrao e de O Grove, traslado da Sección de Mar do Museo do Pobo Galego a Rianxo...), que en moitos casos conlevan a rehabilitación de antigas construcións, o meritorio traballo de recuperación da cestería vencellada ao mar por parte da Casa do Cesteiro dependente do Concello de Vigo, e os recentes traballos publicados encol da etnografía e antropoloxía mariñeira, a historia marítima, o cancionero e a tradición oral, completarían o modesto ronsel revitalizador do noso patrimonio vencellado ao mar.

Capítulo aparte está a ser o intenso labor de rehabilitación e recuperación das embarcacións tradicionais, levada a cabo polo asociacionismo cidadán incorporado maiormente dende 1994 na Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, que conta cunha pequena pero eficaz axuda da Consellería de Pesca e da Deputación de Pontevedra. O resultado non pode ser máis satisfactorio, con preto de cen barcos tradicionais en activo nas nosas rías e ríos e unha teimuda traxectoria de concienciación social encol da importancia que ten a posta en valor do noso patrimonio marítimo, como soporte de novas actividades que poidan representar unha fonte de riqueza adicional na nosa beiramar, nun intre de crise das pesquerías.

Con todo, nesta altura demasiadas instalacións portuarias nas que se podía recoñecer a man dos canteiros do país, desaparecen nun chiscar de ollos baixo o cemento deitado pola COTOP, ao abeiro do Plan de Portos da Xunta, que ten sido moi pouco respectuoso coas obras de canteiría doutroa<sup>169</sup>.

169 - Entre outras moitas desfeitas, debemos lamentar a perda irreparábel hai un par de anos dun interesantísimo peirao datado do século XVIII: o da Comboa de Porto do Son.

Día tras día, demasiadas telleiras, fábricas de salga ou antigas conserveiras, agardan á recalificación dos terreos que posibiliten a especulación inmobiliaria. Por toda parte, seguimos a certificar a desaparición da ricaz arquitectura popular contida nas fachadas marítimas propias das vilas mariñeiras. E, neste tempo inmediato, en toda a beiramar múltiples paraxes están ameazadas pola enxurrada de recheos, portos deportivos, parques eólicos, granxas mariñas, desmedidas infraestruturas viarias e portuarias ou paseos marítimos “mediterráneos”, pouco ou nada respectuosos co uso público, co entorno paisaxístico e co medio mariño. Ao cabo, moitas actividades tradicionais na beiramar, dende os derradeiros secadoiros de peixe ate a propia pesca artesanal, agonizan ou albiscan no horizonte novas reconversións e, canda elas, o ostracismo dos barcos e das artes de pesca e o abandono dos mariñeiros.

### **Algunhas ideas para un programa de activación patrimonial**

Hoxendía, para que a revalorización do patrimonio marítimo coñeza no noso país un salto cuantitativo e cualitativo adiante, que supere iniciativas illadas e poida exercer como alicerce do turismo cultural ou doutras actividades de utilidade social na beiramar, non queda máis remedio que actuar de xeito decidido no planeamento territorial, rehabilitando ou protexendo espazos naturais e bens patrimoniais significativos nas diversas culturas ou identidades marítimas locais. Ao meu entender, ademais dos barcos, compre recuperar tamén instalacións portuarias (rampas, peiraos, diques,...) feitas en pedra traballada, fábricas de salga e



conservas, telleiras e fábricas de curtumes, cos seus respectivos accesos ao mar; faros e demais sinais marítimos; elementos da arquitectura popular mariñeira (vivenda mariñeira, muíños de maré, tendedeiros de redes, secadoiros de peixe, encascadoiros...), etc., coa finalidade de posibilitar uns espazos onde as embarcacións de interese patrimonial teñan un entorno acaído e se lles poda gozar e comprender en maior medida. E, de paso, incentivar unha maior diversificación nos usos das embarcacións rehabilitadas o recuperadas, fora do lecer máis ou menos individual e do deporte da vela, ao que están dedicadas na actualidade<sup>170</sup>.

Ao tempo, cumpriría vencellar os diversos axentes sociais (asociacións, confrarías, museos, concellos, Universidade, Xunta, empresas...) que teñan capacidade para impulsar ou compartir proxectos de salvagarda e dinamización no eido local, aproveitando desta maneira a multidisciplinarietà e as posibles sinerxias.

E aínda máis, a xestión das iniciativas locais que conleven a recuperación e unha nova funcionalidade de certas categorías patrimoniais (edificios, elementos da cultura material e inmaterial), precisa dunha axeitada publicidade que potencie a identificación da cidadanía e o acceso público respecto dos bens rehabilitados, posibilitando a socialización (e rendibilización) da proposta.

Finalmente, é importante contemplar os elementos patrimoniais que queremos activar ou poñer en valor, como

170 - A día de hoxe, afortunadamente están a xurdir nas Rías Baixas diversas iniciativas de “charts” con barcos doutrora (véxase, por exemplo, a presenza na Ría de Arousa dun antigo bacallaeiro escandinavo, o “Nauja”, e dun vello vapor alxibe, o “Hidria”, que serviu moitos anos no porto de Vigo), ou a recuperación dun pesqueiro a instancias da empresa “Intramar” con finalidades pedagóxicas e de lecer. Compre, tamén, ter en conta o niteiro rehabilitado para museo por parte do Concello e a Confraría de Burela.

non rematados; enténdelos como algo en perpetua mutación, posto que o patrimonio, como construción sociocultural que é, muda coa sociedade. A súa consideración patrimonial, depende da interpretación que se lles atribúe en relación ao devir histórico, político, económico, cultural e social<sup>171</sup>. Nesta medida, a activación patrimonial non debe ser acrítica cos elementos protagonistas da mesma.

Non obstante, o devandito salto cualitativo precisa doutro ingrediente: dun pulo colectivo que incentive os esforzos locais. Hai pouco, co gallo dos VI Encontros de Embarcacións Tradicionais, celebrados na Illa de Arousa no verán de 2003, dicíamos que era tempo de lembrar unha feliz iniciativa da revista bretoa *Le Chasse Marée*, levada a cabo no litoral francés con notábel éxito andando o ano 1996: un concurso de proxectos para inventariar e/ou rehabilitar bens do patrimonio vencellado ao mundo do mar (deixando a parte as embarcacións), cuxo premio fose a realización das ideas gañadoras. Pensabamos, daquela, que era o intre acaído para propoñelo, posto que comezaba a existir un tecido social interesado nesta fasquía recuperadora, que ben podería asumir tanto o protagonismo como o financiamento. Nos consta que a Dirección Xeral de Formación da Consellería de Pesca anda a darlle voltas a unha

171 - Como exemplo, poderíamos aludir ás formas cambiantes das embarcacións tradicionais ao longo do tempo e en función dos diversos cometidos aos que se dedicaron: a evolución, sen ir máis lonxe, do casco e do aparello dos galeóns nos derradeiros tres séculos, é taxativa (Mörling, S.; 1989/Etnográfico "Mascato", 1997). Unha temática interesante respecto da activación patrimonial "crítica", é a reinterpretación do papel da muller respecto dos elementos a recuperar ou potenciar: véxase senón o seu renovado protagonismo no manexo das embarcacións tradicionais (algo que outrora apenas acontecía), ou a necesidade da eliminación do machismo na rexeneración e proxección presente e futura do refraneiro ou do cancionero.

iniciativa semellante, na que deberían ocupar un papel determinante tanto a Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial como o Museo do Mar de Galicia, co obxectivo de implicar na súa realización a colectivos, particulares, centros de ensino, sindicatos, fogares da 3ª Idade, e todo tipo de entidades museísticas ou corporativas.

Neste apartado, compre, así mesmo rexistrar outra novidade, desta volta a instancias da Consellería de Cultura, que vén de anunciar unha orde pola que se concederán subvencións de ate o 30% dos investimentos destinados á creación dos chamados “hoteles de mar”, instalados en construcións singulares da beiramar (fábricas de salga, por exemplo) ou en vivendas mariñeiras rehabilitadas, sempre que sexan anteriores ao ano 1954. Para isto a Consellería prevé unha partida de 2.760.000 €, distribuídos no período 2005-2007. A iniciativa é interesante pero ten perigos derivados da especulación urbanística ou a deturpación dos edificios en cuestión, se a Administración non fiscaliza os proxectos con criterios de respecto á conservación patrimonial. Ademais, cabe insistir na necesidade de que as diversas administracións fagan investimentos neste apartado para acceder a inmobles que, logo, deberían ser destinados a uso público<sup>172</sup>.

Os obxectivos de todas estas medidas, serían incentivar nun entorno identitario ben afirmado, tanto o turismo cultural na beiramar (propostas museísticas; hostalería en inmobles de interese patrimonial; gastronomía; itinerarios de interese cultural, medioambiental e paisaxística por unha rede de sendeiros na liña de costa; observación das faenas

172 - Neste aspecto, cabe aplaudir a visión de futuro do Concello de Muros, que vén de comprar unha espléndida fábrica de salgazón na contorna da vila, coa pretensión de facela accesible á cidadanía.

pesqueiras, dos fondos mariños, dos cetáceos...; aluguer de embarcacións tradicionais como complemento das actividades devanditas; roteiros marítimos...), como variadas experiencias pedagóxicas e de divulgación do medio mariño dirixidas aos centros de ensino (Aulas de Educación Ambiental ou Centros de Interpretación da Natureza en terra; aulas flotantes de cultura marítima, complemento de acuarios; incorporación ao deseño curricular do estudio das embarcacións tradicionais...), e iniciativas vencelladas á publicidade e ás artes da imaxe (promoción local, rodaxe de filmes e anuncios,...), ou relacionadas con certas áreas (prevención da marxinalidade, a exclusión e a drogadicción, por exemplo) que afectan a servizos públicos como a educación e a sanidade<sup>173</sup>.

### **O sector móvese: o proxecto “Mar de Lira”, un paso na dirección axeitada**

As devanditas perspectivas, comezan a calar no propio sector dos pescadores e as mariscadoras profesionais, interesados a cada máis en diversificar as súas fontes de riqueza e os ingresos derivados das mesmas, activando todos os

173 - Cabe lembrar neste apartado a referencia da reconstrución da “Batavia”, fragata de 3 paus orixinalmente do século XVII, reconstruída en Amsterdam por rapaces conflitivos mediante un programa baseado no traballo colectivo e uns obxectivos comúns. Salvando as distancias, ao día de hoxe existe un proxecto semellante en Foz, por parte da Consellería de Asuntos Sociais; tamén en Coruxo (Vigo), dous colectivos integrados na FGCMF están a realizar unha proposta de inserción social de enfermos mentais mediante a construción e uso das gamelas coruxeiras tradicionais, e o mesmo leva facendo dende hai tempo a asociación Sodináutica en Vigo, respecto da integración de minusválidos.

recursos aos que teñen acceso; neste caso, os relacionados coa revalorización dos diversos aspectos da propia cultura e o patrimonio marítimo. Boa mostra do antedito son as propostas das mariscadoras cambadesas de “Guimatur”, que achegan as faenas de marisqueo aos interesados con visitas guiadas aos bancos, combinadas con roteiros pola vila mariñeira de San Tomé nas que explican as características do urbanismo e a arquitectura popular propia dos asentamentos mariñeiros. Tamén comprende mencionar o proxecto “Mar de Marabillas” elaborado pola Confraría de Pescadores “San Telmo” de Pontevedra, onde se pretende desenvolver unha sorte de turismo cultural mediante a observación dos traballos do mar e a vida dos pescadores, facilitando o embarque e o aloxamento en vivendas mariñeiras a todas as persoas interesadas.

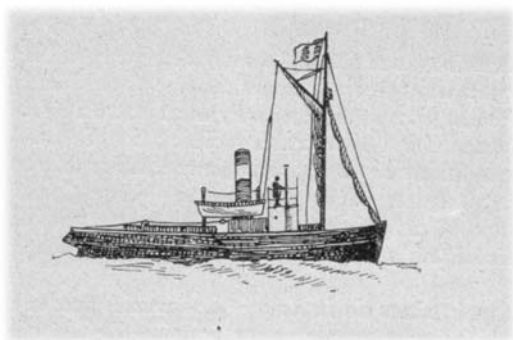
Pero, que dúbida cabe, a proposta máis elaborada e desenvolvida ao día de hoxe con máis de dous anos de experiencia, é a artellada no ano 2003 pola Confraría de Pescadores de Lira (Carnota), co apoio da Consellería de Pesca, a Fundación Lonxanet, a Asociación Cultural “A Canle” (integrada na devandita Federación Galega Pola Cultura Marítima e Fluvial) e algunhas empresas da zona. A iniciativa, denominada “Mar de Lira”, está incluída nun planteamento máis amplo de pesca sostible (creando e xestionando unha reserva mariña de interese pesqueiro) e comercialización do peixe vía internet, e ten como obxectivo desvelar o mundo da pesca e do mar ao conxunto da sociedade, contando coa colaboración dos propios mariñeiros, xubilados ou en activo. Mediante un “Taller de Pesca” diversificado en varios programas dirixidos, ben a escolares, ben á cidadanía en xeral, pretenden dar a coñecer o peculiar universo dos pescadores locais a través dun percorrido

pola súa historia, as súas tradicións e a evolución das artes de pesca, os métodos de conservación, as embarcacións e a maneira de comercializar e consumir o produto. Para iso, teñen rehabilitado unha caseta-encascadoiro en funcións de modesto Centro de Interpretación, e contan cunha lancha xeiteira tradicional recuperada pola Asociación “A Canle”, para aprendizaxe da navegación a vela e demostracións das pescas coa cáseque desaparecida arte do “xeito”. Con estes elementos e a participación de dúas embarcacións de pesca actuais, pretenden, asemade, levar adiante unha proposta de “Turismo Mariñeiro”, consistente en compartir un día de faena cos mariñeiros de Lira, observando os traballos e coñecendo de preto a fala da xente de mar daquel porto.

Deixando fora certas carencias iniciais tanto na promoción da iniciativa como no aspecto cultural, en absoluto difíciles de subsanar; constatando, así mesmo, a necesidade de recuperación na zona dalgún outro ben patrimonial ameazado por un deficiente planeamento urbanístico (as salgadeiras, menoscabadas por un edificio de apartamentos en liña de praia, por exemplo), de ningunha maneira achacábel aos patrocinadores, estamos diante dun dos proxectos máis novidosos de aproveitamento do patrimonio marítimo no noso país. Velaí un exemplo de activación dos recursos patrimoniais, que arela dignificar a profesión de pescador e dar novos horizontes a unha comunidade pesqueira ate agora dedicada de xeito exclusivo á explotación dos recursos mariños.

En definitiva, en Lira, non só teñen acadado a conxunción de diversos axentes sociais na creación de riqueza a partir da promoción dos sinais de identidade daquel porto, mais tamén a implicación do sector produtivo na dinami-

zación da cultura e do patrimonio marítimo, algo fundamental para o seu desenvolvemento endógeno e para o seu futuro. Porque a vitalidade e autenticidade do patrimonio marítimo, está vencellada á pervivencia e ao acontecer diario da xente que vive directamente do mar.



## Para saber máis encol do patrimonio marítimo galego:

–Alonso Romero, F.: *Crenzas e tradicións dos pescadores galegos, británicos e bretóns*, Consellería de Pesca, Santiago, 1996.

–*Ardentía*, Revista Galega de Cultura Marítima e Fluvial, nº1, “O Patrimonio Inmaterial”, Federación Galega pola Cultura Marítima e Fluvial, 2004.

–Calo Lourido, F.: *As artes de pesca*, Museo do Pobo Galego, Santiago, 1980.

–Calo Lourido, F.: *Xentes do mar. Traballos, tradición e costumes*, Ed. A Nosa Terra, Vigo, 1996.

–González Pérez, C.: *O refraneiro do mar*, Ed. do Castro, Sada, 1993.

–Hermida, C.: *Polo mar abaixo vai... Cantigas populares sobre o mar*, Edicións Positivas, Santiago, 2003.

–Leiro Lois, A. e Daporta Padín, M.: *O Medio Mariño*, Ed. A Nosa Terra, Vigo, 1998.

–Lourenzo Fernández, X.: “Etnografía. Cultura Material” en *Historia de Galiza*, Tomo II, Akal Editor, Madrid, 1979.

–Mörling, S.: *As Embarcacións Tradicionais de Galicia*, Consellería de Pesca, Santiago, 1989.

–Museo do Pobo Galego: *As Embarcacións Tradicionais*, Unidade Didáctica, Santiago, 1994.

–Museo do Pobo Galego: *A Construcción das Embarcacións Tradicionais*, Unidade Didáctica, Santiago, 1994.

–Pereira, D.: *O Patrimonio Marítimo de Galicia*, Federación Galega pola Cultura Marítima, Cambados, 2003.

–*Raigame*: Revista de Arte, Cultura e Tradicións Populares, nº 17, “Embarcacións Tradicionais de Río”, Ourense, Abril 2003.



## ANEXO II

### BOU “SANTA ROSA”

#### Características:

Bou de pesca de vapor e casco de aceiro, construído no ano 1914 en Beverly (Inglaterra) por Cook, Welton & Gemmell Ltd., como pesqueiro de nome “Stalwart” para un armador británico. Comprado en 1920 por Marlés y Serra, Soc. en Comandita (Barcelona), poñéndoselle o nome de “Santa Rosa” con matrícula da capital catalana. Durante a IIª República pertenceu ao armador coruñés Enrique González Rodríguez, sendo o capitán Joaquín Lariño, e tivo o seu porto base na Coruña. Neste tempo, foi o “bou” con maior desprazamento e potencia de motor do porto coruñés.

Tiña as seguintes características:

Eslora	42 metros
Manga	7,3 metros
Puntal	3,9 metros
TRB	332
HP	560
Velocidade	10 nudos

#### Historial:

No intre da Guerra Civil estaba amarrado no porto de Muros, xunto con outro bou, o “Santa Eulalia”, da matrícula de Vigo. O día 25 de xullo de 1936 foron requisados ambos por orde do Alcalde interino de Muros, José Veloso, para permitir a fuga de numerosos paisanos e carabineiros leais á República, diante da inminente entrada dos sublevados na vila. Ao día seguinte, embarcaron en ambos bous

máis de 80 persoas, a metade delas carabineiros e o resto cargos municipais de Noia e Muros (o alcalde de Noia, Severino Iglesias Siso; o tenente de alcalde, José Pedreira Burés; o concelleiro, Miguel Vázquez Valiño; o alcalde en funcións de Muros, José Veloso, entre eles) e sindicalistas de CNT e UGT da bisbarra (Lino Tiele e Juan Malvárez, da UGT de Muros; Alfonso Fandiño, da CNT de Compostela; Maximino Martínez, da CNT de Ponte Nafonso; Ramón García, Fermín Maneiro e Constantino García, da CNT de Noia....). O barco chega a Portugalete tres días máis tarde, logo de burlar un hidroavión e un destructor que saíran de Coruña para interceptalos, sendo recibidos polo gobernador civil de Bizkaia, Echeverría Novoa. Daquela, o acontecemento tivo grande difusión mediática.

No mes de xaneiro de 1937, fíxose cargo do buque a “Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi”. En febreiro, foi rebautizado “Gazteiz” e despois se lle fixeron as reparacións precisas para convertelo en bou armado, aínda que apenas entrou en servizo. Cando a evacuación de Bilbo, se lle preparou a toda presa sen ter recibido a súa artillería, trasladándose a Santoña o 15 de xuño de 1937. Nesa localidade cántabra foi capturado polas tropas franquistas, cando ocuparon o porto o 27 de agosto daquel ano. Logo, foi artillado e incorporado á Armada franquista con nome de “Santa Rosa” e despois como “Virgen del Carmen”. Finalizada a contenda, se lle devolveu ao seu armador en 1939.

### **Fontes:**

–Sumario 952/1936, Arquivo Tribunal Militar Territorial IV, A Coruña.

–Agrafoxo, X.: “1936. A Guerra Civil en Lousame e Noia. Testemuñas dunha represión, Concello de Lousame, 1995.

–Eiroa del Río, F.: *Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia*, Deputación de A Coruña, 1997.

–Pardo San Gil, J. *La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (1936-39)*, Untzi Museoa, Donostia, 1998.





## **O MAR TEN PATRIMONIO QUE SALVAR: PASADO E FUTURO DAS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS ANALIZADOS EN RIBEIRA\***

*As xuntanzas de embarcacións tradicionais a vela e remo, como expoñentes da toma de conciencia colectiva sobre a necesidade de conservación e revalorización do patrimonio marítimo, son moeda común na Europa atlántica dende hai ben tempo. Hai tres semanas, celebrouse no porto de Ribeira a primeira experiencia dese tipo na Galiza. E os seus resultados, na perspectiva de mellores tempos para a preservación da memoria colectiva da xente de mar, ben merecen un comentario cumprido.*

Os organizadores da R e I. Confraría da Dorna de Santa Uxía de Ribeira, tiñan como obxectivo facer unha chamada de atención en defensa da cultura mariñeira, ao tempo que darlle un pulo “ás persoas e grupos que neste intre teñen a iniciativa na recuperación e posta en uso das nosas embarcacións tradicionais”. E as duascenas persoas que durante varios meses colaboraron con entusiasmo e desinterese coa posta en marcha do evento, amosaron que hoxe é perfectamente posíbel levar a bo porto unha iniciativa destas características, malia a indiferenza que boa parte da sociedade galega sinte por estes temas. Unha trintena de embarcacións de diversas procedencias, entre as que salientaban unha espléndida lancha chegada de Póvoa de Varzim tras doce horas de singadura e a lancha do xeito construída na Escola Taller de Carpintería de Ribeira de Estribela-Marín, acudiron á convocatoria a pesar da poalla e da falta de vento.

\* O artigo foi publicado en *A Nosa Terra*, nº 580, 29 de xullo de 1993.

No peirao, centenaes de persoas visitaron as mostras sobre oficios artesáns de carpintería e velaría; maquetas representativas da construción e trebellos das dornas, feitas polos xubilados do mar; fotografías das faenas da pesca artesanal na Ría, etc., animadas por grupos folclóricos e danzas mariñeiras, nunha posta en escena humilde pero digna. Na Casa da Cultura, a Exposición “Onde Galicia é mar” e, sobre todo, un concorrido Coloquio de alto nivel sobre o pasado e o futuro das embarcacións tradicionais, no que as escasas asociacións que traballan nas vilas mariñeiras do noso litoral na súa rehabilitación, tiveron oportunidade de falar de experiencias e puntos de vista.

### **Non somos Bretaña**

Certamente Ribeira non foi Brest, onde acudiron hai un ano dous mil barcos e máis de un millón e medio de visitantes, pero Galiza tampouco é Bretaña, e quince anos de atraso na preservación e goce do patrimonio mariñeiro non se amañan nun día. Todo é comezar e tirar conclusións en positivo dalgunhas eivas, vencelladas en boa medida á inexperiencia e ao mirrado apoio que na Galiza atopan os susoditos mesteres. En primeiro lugar, é preciso sumar esforzos, limar asperezas e acadar a participación de todo o asociacionismo interesado na cultura mariñeira, en xeral, e nas embarcacións tradicionais, en particular. Isto ven a conto pola ausencia de diversas entidades da Ría de Arousa, arredadas, disque, por lideiras localistas e políticas, o que influíu no modesto número de participantes. Neste sentido, a presenza de xente vencellada profesionalmente ao mar foi insuficiente, máis que nada entre as tripula-

cións. Era un pouco triste ver como apenas había dornas no recinto do Encontro, mentres a dársena de Ribeira ou as praias de Aguiño e Coroso daban fé da resistencia á desaparición da embarcación característica da Arousa. Ou constatar como a demostración do traballo das artes tradicionais no mar ficou reducida ao medio mundo, cando os xeiteiros de Rianxo, os bolicheiros de Cambados e Portonovo, e os rapeteiros de Cambados e O Grove aínda seguen en activo, malia as consabidas prohibicións das autoridades. “O mar é de todos”; nestes tempos de parcelación do saber e apropiacións privadas a oito, é importante que xentes de todas as profesións de terra e de mar se interesen pola conservación das embarcacións tradicionais, pero convén lembrar que non se pode preservar e revalorizar a cultura mariñeira sen os mariñeiros.

Outra cuestión de interese é a convivencia e o intercambio entre os participantes. Deixando fora o Coloquio, quizais existiu pouca comunicación entre as diversas tripulacións, que semellaban cada unha ao seu aire, cousa pouco acorde cos hábitos mariñeiros de outrora. A heteroxeidade das dotacións non debe ser obstáculo para o intercambio de experiencias, e quizais botamos en falla un xantar de irmandade que sempre convida ao coñecemento e á confraternización.

## **A Xunta, ausente**

Pero a mención especial non podería ser máis que para a Xunta. A Consellería de Cultura non fixo acto de presenza, ancorados se cadra na idea de que os “monumentos” somente están chantados na terra. Unha semana despois do

Encontro, os do Xacobeo aínda non soltaran chica, o que non lles impediu facer a presentación do evento en rolda de prensa sen a máis mínima referencia ás asociacións organizadoras. O ramo colocouno a Consellería de Pesca que, logo de facilitar a participación da Escola Taller de Carpintería de Ribeira e aportar a Exposición, meteu o zoco cando a resultas de “más interpretacións” internas, fíxose de rogar durante seis horas para dar remolque á “lancha poveira”, inmovilizada o día de retorno por falta de vento. Compre reconsiderar as relacións entre asociacións e Administración nun marco de máis respecto e seriedade e menos oportunismo político, o que precisaría unha meirande fortaleza e presenza social das asociacións defensoras do patrimonio marítimo.

### **¡Que non rache o fío da memoria!**

O Coloquio subministrou un feixe de consideracións de grande interese para a xente que participa nos primeiros xermolos do que arelamos sexa, nun futuro próximo, un potente movemento de recuperación do patrimonio marítimo do noso país. Imos comentar dúas ideas centrais:

A) A salvagarda e difusión do patrimonio marítimo, ten o seu protagonista principal na propia cidadanía. Nesta perspectiva, o asociacionismo como motor e catalizador do interese social sobre a propia cultura, debe valorar tanto a ollada de calquera interesado como os traballos dos investigadores especializados. ¿Qué outras conclusións podemos tirar da reconstrución da “lancha poveira” polo Museu Municipal de Etnografía e Historia de Póvoa de Varzim que, co entusiasmo do seu conservador Manuel Lopes, soubo dina-



mizar o apoio popular; ou a propia experiencia da Confraría da Dorna na organización do Encontro? Aínda máis; como nos comentaba Santiago Páramo, un dos alicerces do evento, é preciso avanzar cara unha Federación das asociacións que traballan no mundo da cultura mariñeira. Un pouco no ronsel da “Federation Regionale pour la Culture Maritime” da Bretaña, integrada hoxe por máis de sesenta asociacións e armadanzas do espectacular desenvolvemento da conciencia cidadá neste eido por aqueles lares, nos derradeiros quince anos. As súas funcións seméllanos axeitadas para as nosas necesidades actuais: coordinación das actividades de inventario, investigación, conservación, restauración e animación que teñan por obxecto o patrimonio marítimo; asesoría das xestións financeiras das asociacións e defensa das súas propostas cabo da Administración; fomento do mutuo coñecemento entre as entidades e asociacións de diversos países....E, postos a soñar, ¿para cando na Galiza unha revista viva, popular e rigorosa a un tempo, como a bretoa *Le Chasse-Marée*?

B) A teima na preservación das características diferenciais das diversas culturas, hoxe ameazadas polo uniformismo do sacrosanto mercado e polas burocracias de acá e de acolá, é decisiva para o futuro das comunidades que as sustentan. Contaba o etnógrafo galego de Escandinavia Staffan Mörling, o desacougo dos mariñeiros de Ons diante da recente disposición da Dirección Xeral de Pesca, prohibindo a tradicional decoración branca e negra das dornas, coa argumentación de que, presuntamente, vulneraba a normativa da CEE sobre seguridade das embarcacións. Logo de diversas xestións nos países da Comunidade, resultou que as devanditas normas non existían e a obriga de pintar as dornas de vermello ou de marelo, era

da colleita dunha Consellería de Pesca máis papista que o Papa. Este tipo de cousas acontecen arreo na maioría dos países da UE, onde os Gobernos detrás das esixencias de reducir o esforzo pesqueiro e mirar pola seguridade no mar, agachan unha fonda insensibilidade cara as manifestacións orixinais das culturas mariñeiras autóctonas. Segundo Octávio Lixa Filgueiras, esta desfeita estase a producir pola falla de previsión das necesidades presentes e futuras das sociedades desenvolvidas, motivada polas insuficiencias culturais dos políticos. Recollendo esta reflexión, Mörling chegou a propoñer ao Museo do Pobo Galego que preparase un curso sobre cultura galega para impartir na EGAP.

Este panorama, posibelmente obrigará a introducir na necesaria colaboración entre as asociacións de defensa do patrimonio marítimo e as respectivas administracións, unhas boas doses de crítica e, por qué non, de reivindicación. E, dende logo, diante do efecto devastador resultante da aplicación das directrices comunitarias, que nun país como Francia abocaron entre 1991 e 1992 á destrución polo lume do 60% da flota de madeira con máis de vinte anos de servizo, é urxente acometer medidas de salvagarda das embarcacións, implicando nelas á Administración. Así mesmo, a irrupción do turismo e a especulación do chan que leva de seu, está a afectar gravemente á integridade de determinados elementos do patrimonio inmobiliario do noso litoral, como fábricas de salga, vellos peiraos, faros, etc. Para o que nos interesa aquí e agora, velaí algunhas propostas:

A Xunta debería financiar as rehabilitacións e reproducións de barcos tradicionais alentadas por asociacións, particulares e outras entidades, seguindo o exemplo da Escola

Taller de Carpintería de Ribeira dependente da Consellería de Pesca. Volvendo ao modelo bretón, no marco do contrato entre o Estado francés e o Consello Rexional de Bretaña, as recuperacións de embarcacións tradicionais e as producións están financiadas ao día de hoxe nun 50%, mediante un fondo de oito millóns de francos. Aquí, tan só a Consellería de Pesca ten previsto algún tipo de axuda neste apartado, aínda que de moi pequena cuantía. O que é incomprendible é a inhibición da Consellería de Cultura, que subvenciona certos aspectos da restauración do patrimonio etnográfico terrestre, esquecendo as embarcacións. O ideal sería a creación dun organismo “interministerial” de conservación do patrimonio marítimo, con participación das diversas Consellerías interesadas no asunto, e dotado con recursos financeiros reais.

A realización dun inventario, non só das embarcacións senón do conxunto do patrimonio, é fundamental para establecer as prioridades na salvagarda dos bens en perigo. Esta sería outra das funcións das asociacións e, mellor aínda, da hipotética Federación que as aglutinara, en estreito vencello coas equipas que a Dirección Xeral de Patrimonio subvenciona para a realización de inventarios do patrimonio etnográfico. De feito, na actualidade algunha delas xa está a traballar neste campo.

Por último, a actividade dos carpinteiros de ribeira, hoxe ameazada tanto pola competencia doutros materiais como pola cativa calidade da madeira de piñeiro do país debido ás agresións medioambientais, debería estar protexida pola Administración. Deste xeito, non abonda con asegurar o futuro da Escola Taller; é preciso a incorporación da especialidade de carpintería naval nas novas titulacións contempladas dentro da reforma do ensino na Formación Profesional.

## Epílogo

A destrución da cultura mariñeira tradicional e a creba da memoria colectiva debido á desaparición de persoas, instrumentos de traballo, referencias escritas, e a degradación do medio urbanístico e natural, leva de seu a perda dunha serie de valores propios das comunidades mariñeiras en extinción: a cooperación e integración nunha visión colectiva do traballo, o espírito de superación e adaptación ás circunstancias cambiantes, o coñecemento do medio natural e o seu aproveitamento equilibrado.....

Para o conxunto da sociedade, esta desfeita significa estragar as posibilidades que a conservación e revalorización do patrimonio marítimo pode fornecer tanto nas actividades do lecer, desenvolvendo un turismo cultural de calidade, como no campo da pedagogía e mesmo na integración social daqueles máis desfavorecidos. Sen esquecer que hoxe nalgúns países europeos, as tarefas de restauración e reconstrución de barcos tradicionais deron nova vida a oficios artesáns case que perdidos e que xeran cada día máis emprego.

No seu sentido máis amplo, a conservación, difusión e revalorización da cultura e o patrimonio mariñeiro, non significa outra cousa que defender a esperanza e a garantía dunha vida máis harmoniosa. E para iso, compre que non rache o fío da memoria.



## O NOSO PATRIMONIO MARÍTIMO EN SITUACIÓN LÍMITE\*

*¿E son as súas cadernas  
aquelas por onde o sol se asoma  
coma se fosen reixas?*

Samuel Taylor Coleridge

Quen se dea unha volta polos pequenos portos da Bretaña, observará a crúa realidade dos resultados dunha drástica reconversión que, agás casos puntuais, rematou cunha de-  
longada tradición mariñeira. Porén, a ausencia de activida-  
des extractivas ou comerciais vencelladas ao mar, ten hoxe  
como contrapunto unha apaixonada xeira colectiva, prota-  
gonizada sobre todo por asociacións cidadás e arroupada  
por diversas administracións, de recuperación e desenvol-  
vemento do patrimonio marítimo. E non falamos tan só da  
rehabilitación de vellas embarcacións ou reconstrución da-  
quelas que había tempo desapareceran dos peiraos, senón  
dun palpábel exercicio de preservación da memoria colec-  
tiva das diversas comunidades, salvagarda das actividades  
artesanaís vencelladas á construción naval, e dun respecto  
escrupuloso da arquitectura e o entorno da beiramar. Pero  
quizais o que máis chame a atención, son as diversas tenta-  
tivas realizadas en pequenas vilas para dotar ás diversas  
fasquías do patrimonio marítimo dunha renovada funcio-

\*O artigo foi publicado na Revista FEGAMP, nº3, Inverno 1993-1994.

nalidade, atendendo a modernas esixencias sociais nos eidos do lecer, a educación, a promoción turística, os servizos sociais, etc.

Por desgraza, en Galicia a situación é á inversa: un maior dinamismo da pesca, onde agoniza un sector artesanal que emprega artes, técnicas e, ás veces, embarcacións tradicionais, non se corresponde cun interese semellante pola preservación da riquísima cultura mariñeira que aínda atesouran as nosas xentes de mar. As cada vez máis raras embarcacións de interese etnográfica, agardan a quenda para alimentar as fogueiras dos servizos de limpeza de praias, ou para facilitar co seu despece a construción doutras máis modernas. E as normativas comunitarias dirixidas á redución do esforzo pesqueiro e á tecnificación das unidades sobreviventes, presaxia unha desfeita máis fonda e veloz que a que tivo lugar nos anos cincuenta e sesenta coa desaparición da vela de traballo.

O emprego de novos materiais na construción naval, como o poliéster, e a baixa calidade da madeira do país, empobrecida polas agresións medioambientais, sitúa á carpintería de ribeira como unha actividade residual chamada a desaparecer en pouco tempo, levando consigo un “saber-facer” experimentado nos alboios das praias durante séculos.

A especulación urbanística, sobre todo nas vilas do litoral, acompaña á desidia medioambiental na degradación dos emprazamentos e construcións que resistiron a mareira “desarrollista” dos anos sesenta e setenta.

E, por riba de todo, desaparece a humanidade protagonista, herdeira dunha sabedoría que non se aprende nos libros e que tan só se transmite na práctica, sen que exista un plano de recollida sistemática dos seus testemuños, agás algunha excepción de relevo.

## Perda de identidade

*Enfeitizóunos sempre de tal xeito o carácter dos nosos  
ribeiráns, que nunca vivimos en parte ningunha  
máis a gusto ca entre eles*

Rosalía de Castro

A indiferenza con que este proceso é percibido pola sociedade galega, é un síntoma da ignorancia imperante respecto do lugar que debera ocupar a conservación da nosa cultura marítima na defensa da nosa identidade colectiva, e da falla de previsión con que se aborda a xeración de novas necesidades nas sociedades desenvolvidas. O seu devalo, significa moito máis que a desaparición dunha serie de construcións de diverso valor arquitectónico, a banalización urbanística do litoral ou a perda de artes e embarcacións obsoletas para as esixencias dunha pesca a cada máis intensiva. Pérdense ou limítanse, asemade, un conxunto de valores propios das comunidades mariñeiras, como a cooperación e integración nunha visión colectiva do traballo, os espíritos de superación e innovación, o coñecemento do medio natural e o seu aproveitamento equilibrado...Coñecemento que foi o alicerce dun “saber-facer” capaz de construír embarcacións e aparellos perfectamente axeitados ás condicións específicas dos mares e das rías, descubrir e localizar con precisión as “marcas” onde había peixe, e prever as oscilacións climáticas cunha exactitude que para si quixeran hoxe expertos meteorólogos. De aí as variedades locais nas artes, nos barcos, na toponimia, na linguaxe. De aí tamén as especiais relacións mantidas entre os portos, que marcaron decisivamente a historia e a idio-

sincrasia dos pobos. E compre non perder de vista que, cando nos referimos á etnografía marítima, estamos a falar dunha sorte de arqueoloxía viva, de técnicas, formas e comportamentos que veñen de moi atrás e subministran valiosas informacións do pasado das comunidades.

E, se empregamos o criterio da utilidade inmediata, a perda do patrimonio cultural marítimo significa para o conxunto da sociedade estragar as posibilidades que a súa conservación e valorización abre tanto nas actividades do lecer, onde as embarcacións tradicionais poden ser o soporte dun turismo cultural de calidade nos concellos preocupados pola rehabilitación urbanística e medioambiental, da pedagogía, da publicidade, e, mesmo, da integración social da xente marxinada. Sen esquecer que, hoxe, nalgúns países europeos (Holanda, Noruega, Suecia, Gran Bretaña, sobre todo), onde a crítica á concepción taylorista da organización do traballo desembocou nun crecente interese polos saberes artesanais e operarios, as tarefas de restauración e reconstrución deron nova vida a oficios case que desaparecidos que xeran cada día máis emprego.

Consecuentemente, a falta de conciencia encol das futuras necesidades sociais, condúcenos a un despilfarro suicida daqueles elementos que compoñen os sinais diferenciadores das nosas comunidades mariñeiras, negándolles ao tempo alternativas á crise pesqueira que permitan a pervivencia da súa senlleira personalidade.



## Propostas

*¡Ala panos, peneireiro!*  
*¡Ala panos que hoxe hai peixe como area!*

Antón Zapata García

De certo que, o desinterese da sociedade reflíctese nun asociacionismo cidadán cativo, case que circunscrito á Ría de Arousa, e nunha actividade rehabilitadora entusiasta pero moi reducida. E a indiferenza social ten unha cumprida compañeira de viaxe na actitude abstencionista das diversas administracións que, agás a meritoria laboura da Escola Taller de Carpintería de Ribeira de Estribela, dependente da Consellería de Pesca, apenas fan uso das súas competencias. En definitiva, no noso país, a excepción dalgunhas iniciativas illadas, está practicamente todo por facer.

Compre, pois, comezar polo máis urxente que, ao meu entender, resúmese nas seguintes propostas:

1º) Acometer un inventario sistemático de todo o patrimonio vencellado ao mar, atendendo non só ás embarcacións construídas antes de 1960, senón tamén aos diversos instrumentos, construcións, representacións e paraxes. No caso das embarcacións, o devandito rexistro debería engadir un estudio das posibilidades que cada barco posúe para mantelo en uso, ben sexa na súa función actual, ben en actividades alternativas.

2º) Elaborar os criterios para establecer as prioridades na salvagarda dos bens en perigo.

3º) Dispor de fluxos de diñeiro público que financien parcialmente os proxectos declarados de interese prioritaria.

A Xunta debería asumir os devanditos obxectivos a medio prazo, comezando pola designación do organismo sobre o que recaería tal responsabilidade. Segundo a miña opinión, a Dirección Xeral de Patrimonio dependente da Consellería de Cultura sería o necesario punto de referencia, coordinado coa Consellería de Pesca, as entidades locais e as diversas asociacións cidadás.

Con todo, estou convencido de que a conservación do patrimonio en xeral, e do marítimo en particular, tan só ten sentido no seo dunha comunidade que toma parte activa na súa revalorización, como resultado da toma de conciencia sobre a renovada función social que xogan tanto cada un dos seus elementos, como no seu conxunto. Por iso penso que o asociacionismo cidadán e as entidades locais deben ser os suxeitos e os motores das actividades de inventario, rehabilitación e posta a disposición da comunidade do seu patrimonio, cinxindo a Xunta o seu protagonismo ás tarefas de planificación, coordinación e financiamento. Ficaría así definido un extenso campo de traballo común entre os diversos axentes dinamizadores, o que levaría de seu a inmediata saída á luz de moito traballo feito por estudiosos do mundo mariñeiro e que hoxe está agachado en bibliotecas e domicilios particulares.

Despois do apuntado, advertirá o lector ou a lectora que o papel dos concellos ten a súa importancia. Vexámolo de vagar.

## Vieiros

*...y pueblos donde son las tareas comunes*

Pablo Guerrero

Antes que nada, compre dicir que os Municipios posúen competencias en materias de urbanismo, patrimonio histórico-artístico, protección do medioambiente, promoción social, lecer e instalacións culturais. Todas elas teñen que ver co tema que nos ocupa, malia que poucos as exerzan. Unha breve relación de posíbeis actuacións, sería a que segue:

a) Apoio loxístico e financeiro ás iniciativas de asociacións e particulares, tendentes á conservación e revalorización de elementos patrimoniais. As experiencias de numerosos concellos da beiramar bretoa e dalgunhas vilas do Norte de Portugal, onde destaca o interese do municipio de Póvoa de Varzim na recuperación da “lancha poveira”, poden servir de guía. Asemade, na Francia o emprego e o mantemento das embarcacións recuperadas, están a miúdo vencellados ao compromiso de mecenado ou “partenariat” dos municipios interesados en actividades de promoción, ben turística, ben dos produtos da zona.

b) A protección medioambiental e a recuperación de construcións e paraxes relacionados con actividades marítimas, ten que ver tamén cos municipios, e son condicións necesarias para o desenvolvemento de iniciativas de turismo cultural de calidade, que poden ser complementadas con xiras marítimas nas embarcacións tradicionais. Esta práctica, moi común nos países do Norte de Europa e den-

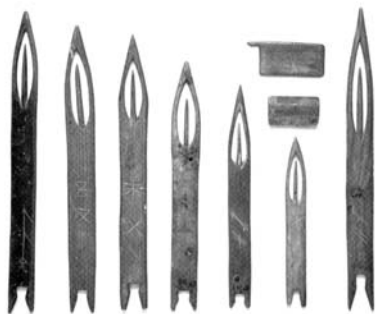
de algún tempo no litoral atlántico francés, estase convertendo nunha importante fonte de ingresos en numerosos concellos costeiros dos países anteditos. Como derivación no ámbito da pedagogía, nalgunhas vilas bretoas vense impartindo por parte de asociacións cidadás ou empresas privadas as chamadas “classes patrimoine”, consistentes no coñecemento dun espazo determinado en diversos aspectos (paisaxe costeira, artesanía marítima, bioloxía, ecoloxía, ordenamento territorial, pesca...) dende embarcacións tradicionais tripuladas por persoal especializado.

c) A recuperación para as comunidades das embarcacións tradicionais, ten unha fasquía lúdica que non convén esquecer: as xuntanzas ou encontros, onde as evolucións das velas de traballo mestúranse coas actividades terreas ilustrativas da vixencia das tradicións e saberes da cultura mariñeira. A impresionante demostración organizada, entre outras institucións, polo Concello de Brest no ano 1992, coa participación de 1.200 barcos chegados de toda Europa e máis de un millón de visitantes, é unha consecuencia da popularidade acadada pola recuperación da vela tradicional no país veciño. En Galicia é preciso seguir polo vreiro aberto polo Encontro de Embarcacións Tradicionais celebrado en Ribeira o verán pasado. Máis aínda, a reaparición das embarcacións tradicionais nas festas patronais das vilas do noso litoral, recuperando regatas, realizando exhibicións, promovendo concursos de pesca dende as mesmas, etc., é importante a efectos divulgativos, e aportaría elementos novidosos, que tanta falta fan hoxe nos festexos populares. Velaquí outro campo de traballo conxunto entre o movemento asociativo e os concellos.

d) Por último, pero non por iso menos importante, a posta en marcha de ecomuseos (complementados con centros de documentación) que a máis de recibir, conservar e exhibir materiais, deberan desenvolver proxectos museolóxicos dinamizadores das novas funcións do patrimonio mariñeiro e da participación directa de asociacións e cidadáns, é fundamental para unha renovada consideración da propia cultura. Non obstante, as frustrantes experiencias de moitos concellos da beiramar a finais dos anos setenta, demostra que os problemas preséntanse non tanto na constitución dos museos como na súa andaina, debido á carestía de persoal especializado. Así e todo, unha colaboración eficiente entre concellos, deputacións e a Consellería de Cultura, permitirían, ben o asesoramento, ben fórmulas intermedias (como a creación de subseccións de museos xa constituídos) que facilitasen saídas realistas ás inxedanzas que neste campo nos consta que existen. Máis unha vez, a profusión de ecomuseos por todo o litoral bretón, ou os museos municipais de diversas vilas portuguesas, pequeneiros pero fondamente implicados na vida da súa comunidade (o Museu Municipal de Etnografía e História da Póvoa de Varzim, é modélico neste senso), son para nós un exemplo a seguir.

## Epílogo

Ate aquí algo do que hoxe se pode facer,. Mañá será tarde de máis; se como ate agora a cidadanía e as institucións seguen dándolle as costas ao noso patrimonio marítimo, a situación límite actual desembocará na súa desaparición ou degradación irreversible en poucos anos. E, como diría un popular “cantaor” de flamenco, “lo que está bien perdido, ni se busca ni se encuentra”.



## A VELA TRADICIONAL RETORNA ÁS RÍAS\*

No nº 3 de FEGAMP facíamos unha viaxe desoladora polo estado e as perspectivas do noso patrimonio marítimo e avantabamos, amais dun breve programa de conservación e recuperación, o papel a xogar no futuro polos seus protagonistas: asociacionismo cidadán, concellos e Administración Autónoma.

Cumprido un ano, o panorama sombrizo segue a ser o dominante; así e todo, polas Rías Baixas, a carón dos iates de poliéster, fasquías case esquecidas, velas que só tiñan cabida na memoria dos que xa non cumprirán cincuenta anos, volven a ser familiares: dornas de Arousa, Beluso e Ons; gamelas de Coruxo e A Guarda; xeiteiras de Caldebarcos; botes de Cesantes, retoman singraduras entre lembranzas de vellos e a curiosidade dos que delas non tiñan noticia.

En nada se lles unirán outras embarcacións propias da nosa ribeira, nun camiño de rexurdimento que outros países europeos percorreron hai unha chea de anos. Realidade contraditoria, dramática e esperanzadora a un tempo, da que paga a pena falar un chisco.

\* O artigo foi publicado na Revista FEGAMP, nº6, Outono 1994.

## A desfeita continúa

*¡Pasei un Leste!*

Fala dos mariñeiros cambadeses, expresiva dos traballos que pasaban para volver a porto co vento de cara

Hai pouco, co gallo do ciclo “O Home e o mar” organizado polo Concello de Cambados, un fato de interesados no tema tivemos ocasión de facer un repaso da situación do patrimonio marítimo na bisbarra do Salnés, e as súas conclusións serían idénticas en calquera zona do litoral. Alí, despois de contrastar a destrución e o expolio nas diferentes categorías patrimoniais cos valores de racionalidade, beleza e autoestima dos que participan, entrouse a calibrar as actividades dos suxeitos da preservación da cultura vencellada ao mar.

Así, a indiferenza con que a sociedade mira a desfeita, con mínima conciencia das repercusións na súa propia identidade, explica o mirrado asociacionismo cidadán neste eido, impotente, cando menos a medio prazo, para impedir a desaparición cotiá de elementos insubstituíbeis. Caso a parte, polo que ten de revelador, é a nula colaboración das organizacións profesionais (Confrarías, OPPs....), centradas exclusivamente nos temas sectoriais, coas devanditas asociacións debuzadas na dinamización cultural. Con todo, estas son actualmente as promotoras da práctica totalidade das iniciativas, arrastrando na medida en que o permite a súa polo xeral pequena audiencia, aos diferentes estamentos da Administración. Volveremos sobre o tema.

Nos concellos, que non obstante aportan algunha infraestructura e mínimas cantidades para o funcionamento e iniciativas das asociacións, aínda non existe conciencia da importancia que ten a súa actuación na xestión do patrimonio existente no seu ámbito. Polo tanto, a presenza municipal na re-



cuperación patrimonial ten pouca entidade, agás casos concretos como o da rehabilitación dun espléndido muíño de maré para museo en Muros ou o Arquivo Oral e Visual conformado na Casa da Cultura de Moaña. Outra cousa é a deixadez xeralizada diante da degradación urbanística e medioambiental da liña de costa, rematada en compañía da COTOP coa moda dos recheos indiscriminados onde, amais da perda da personalidade das poboacións ribeirás, elimínanse construcións (fábricas de salga, peiraos pequeneiros, varadoiros...), e espazos de praia fundamentais para os traballos de reparación das pequenas embarcacións tradicionais, comprometendo aínda máis a súa supervivencia. Canto ás Deputacións, outrora presentes na recuperación das primeiras embarcacións en Coruxo e Ribeira, limitaron a súa intervención a modestas dotacións para algunha iniciativa illada.

No que atinxe á Xunta, compre diferenciar a actitude das diversas Consellerías. A insensibilidade da COTOP, atopa unha sorprendente compañeira de viaxe na Consellería de Cultura. Dá pena dicilo, pero o organismo chamado a preservar e desenvolver o noso legado cultural segue, como anos atrás, ancorado no convencemento de que o patrimonio é exclusivamente terrestre. Máis aínda; as limitacións con que este ano se atopa a Dirección Xeral de Patrimonio, comprometen gravemente os inventarios etnográficos que están a realizar un feixe de equipas subvencionadas, entre elas as dalgúns municipios da beiramar. Como resultado, as únicas actividades da Consellería no eido que nos ocupa foron, o apoio prestado á construción dunha réplica dun “drakkar” para a “Festa Viquinga” de Catoira, e as obras de rehabilitación do Museo Massó que, por certo, orixinaron non pouca incerteza sobre o futuro do Museo do Mar de Galicia, projectado pola Consellería para o portiño vigués de Alcabre.

## Luces e sombras da Consellería de Pesca

O Grove, agosto de 1994. Conversa entre un vello mariñeiro e o amo dunha dorna recién pintada de roxo, seguindo as normas da Consellería de Pesca en materia de seguridade:

**VELLO:** *Home Fulanito, vexo a túa dorna moi cambiada.*

**AMO** (con mala uva): *¡Tampouco ti és igual que cando tiñas 18 anos!*

**VELLO:** *Xa, pero o meu é lei de vida, e o outro éche lei dos homes.*

Vaia por diante, que a Consellería de Pesca leva unha apre-zable, aínda que insuficiente, política de apoio e fomento das actividades protectoras do patrimonio marítimo, e mantén relacións fluídas coas asociacións que traballan neste campo. Velaí as probas: convocatoria de axudas á construción de embarcacións tradicionais; financiamento de Encontros das devanditas, onde non faltan os exemplares propiedade da Consellería; subvención dalgúns ciclos e exposicións; edición de publicacións de grande valor, como a obra do etnólogo Staffan Mörling, *As Embarcacións Tradicionais de Galicia...* Así mesmo, foi de agradecer o esforzo, xunto co do INEM, para a creación da Escola de Carpintería de Ribeira de Estribela-Marín cuxos responsábeis, ademais de formar unha promoción de novos carpinteiros, inculcáronlles o agarimo cara o “saber-facer” dos vellos artesáns e as formas tradicionais en perigo de extinción. E non podo evitar a referencia ao duro traballo realizado no rescate dunha lancha xeiteira en Caldebarcos (Carnota) e a construción dunha réplica exacta polos profesionais e alumnos da Escola, réplica que hoxe é motivo de admiración nos portos onde se celebran Encontros de

embarcacións tradicionais. Na actualidade a Escola, rematado o ciclo de formación, está pechada, e a súa reapertura é fundamental para garantir o futuro dunha profesión cuxa supervivencia está gravemente comprometida.

Pero, paradoxalmente, Pesca é a responsábel da aplicación dunha normativa comunitaria tendente á redución das unidades pesqueiras, que é a principal ameaza para a supervivencia de numerosas embarcacións de interese etnográfica varadas ou en activo. Refírome, concretamente, á obriga que leva consigo toda nova construción de aportar vellas embarcacións de igual tonelaxe que deben ser despezadas. Esta medida, que está a ocasionar unha forte especulación nos prezos das embarcacións de pesca obsoletas, ameaza con guindar á totalidade da flota de madeira con máis de trinta anos e antigüidade á fogueira a curto prazo, e con ela aos derradeiros exemplares de interese das construcións artesanais en madeira.

Pero non todo ha ser da responsabilidade da CEE. A Consellería de Pesca ven de tirar da súa colleita unha normativa de seguridade que, ademais de mudarlle as cores tradicionais ás dornas polo roxo e o marelo, esíxelles que leven telefonía, radiobaliza e unha cantidade de cabo para os salvavidas, que non tería cabida na cuberta dunhas embarcacións que moitas veces non chegan aos cinco metros de eslora. E de non modificarse as disposicións, imposíbeis de cumprir polos humildes propietarios, se condena aos derradeiros vestixios da pesca tradicional á desaparición ou á clandestinidade.

## O Asociacionismo en marcha

*..Se hace camino al andar*

Antonio Machado

Neste intre funcionan arredor dunha quincena de asociacións culturais e deportivas nas vilas da beiramar que, nalgunha medida e dende perspectivas diversas, traballan a prol da recuperación e revalorización do patrimonio marítimo. A súa audiencia é tamén moi desigual e a distribución xeográfica está centrada maiormente nas Rías Baixas. Non é, dende logo, unha cifra importante (na Bretaña, por exemplo, hai máis de sesenta), tanto máis se temos en conta que poucas dedícanse en exclusiva ao mundo do mar. Pero tamén é certo que o ambiente comeza a ser máis favorable. Xúlguese senón o abano de actividades desenvolto nos últimos tempos:

–Popularización da vela tradicional: dende que a mediados dos anos oitenta a Asociación Cultural “Dorna” da Illa de Arousa organizou a Iª Volta á Illa con dornas recuperadas, moito se ten andado, e hoxe unhas trinta, chegadas a maiores dende A Pobra, Ribeira e O Grove, participan nas regatas organizadas en distintos portos da Ría. Fora disto, a “Confraría da Dorna” de Ribeira é pioneira nos cursiños de vela, empregando as dornas como soporte. Por outro lado, a asistencia das dornas a vela, está asegurada nas festas de O Grove e Ribeira, ao igual que as gamelas en Coruxo e A Guarda. E quizais pola presenza cada vez máis notoria da vela tradicional nas rías, a Federación “Gallega” de Vela decidiu incluíla nunha sección especial.

–Organización de ciclos de conferencias e exposicións relativas ao patrimonio marítimo: ciclos realizados moitas veces con intervención municipal, como o xa referido de Cambados ou as II<sup>as</sup> Xornadas da Mariña lucense, celebradas en Foz. Exposicións que resaltan a súa importancia na vida das comunidades, tal que a mostra de fotografías “O Mar do Morrazo”, a presentada en Cambados sobre os “Galeóns de Arousa”, e a preparada co gallo da “Festa do Marisco” de O Grove relativa ás artes de pesca. Por último, tamén compre lembrar que o proxecto interdisciplinar “O Son da Terra”, a desenvolver na Guarda, abrangue aspectos da cultura mariñeira.

–Conservación e recuperación: as experiencias pioneiras de rehabilitación de embarcacións tradicionais levadas a cabo nos anos recentes en Ribeira, Coruxo, Carril e a Escola de Estribela, terán inmediata continuidade noutros portos. Concretamente, están en marcha os proxectos de construción de un bote polbeiro en Bueu, un galeón en Cambados, unha gamela na Guarda e diversas dornas no Grove e Ribeira. Noutro aspecto, concellos e asociacións andan a voltas coa creación de museos en Corrubedo, Ribeira, Cambados, Muros e Moaña, e a Asociación Cultural “As Lagoas” de Bueu levou unha teimuda angueira de concienciación cidadá para acadar a reapertura do Museo Massó.

–Tamén na fasquía organizativa houbo avances. Seguindo o camiño marcado pola colaboración que fixo posible o I<sup>a</sup> Encontro de Embarcacións Tradicionais celebrado o ano pasado en Ribeira, varias asociacións decidiron crear a Federación Galega Pola Cultura Marítima (FGCM) para coordinar as súas actividades, entre as que está a celebración

cada dous anos dos Encontros, e reforzar as propostas cabo da administración. A Federación, que está aberta a todos os grupos que traballan na preservación do patrimonio marítimo, mantén estreitas relacións dende a súa creación con entidades tan prestixiosas como o Museo do Pobo Galego ou o Museu de Etnografía e Histórea de Póvoa de Varzim, que xa ten convidado aos seus representantes a participar no Coloquio “Patrimonio Marítimo: Que futuro?”, no pasado mes de xullo.

## **Perspectivas**

A ninguén se lle escapa que os vindeiros meses poden ser importantes para o desenvolvemento da conciencia cidadá no tema que nos ocupa. Dun lado, as experiencias de reconstrución de embarcacións en curso, que nunca foron tantas e tan ambiciosas, levarán de seu unha maior inserción social das asociacións e un reforzamento das súas relacións coa Xunta e cos concellos. A actitude destes será, sen dúbida, decisiva para unha boa xestión das embarcacións, vencellada a proxectos de utilidade pública.

Ademais, a FGCM pode se converter nun interlocutor válido para as diferentes Consellerías na elaboración de criterios, potenciación de iniciativas e procura de solucións concretas aos problemas que sinalamos máis arriba e afectan globalmente ao futuro das diversas categorías do patrimonio marítimo.

E, para rematar, o II<sup>a</sup> Encontro de Embarcacións Tradicionais previsto para o ano 1995, debe ser o cruxol de toda a experiencia acumulada; unha demostración, en definitiva, de que a cultura marítima xa non ten o vento de cara.

O noso anxeio é que sexa un vento portante pola aleta, que despregue velas, lembranzas e ilusións. E, como din os mariñeiros da terra do Meco, “¡a máis vento, máis vela!”.







## FEDERACIÓN GALEGA POLA CULTURA MARÍ- TIMA\*

A Federación Galega pola Cultura Marítima (FGCM), comeza a súa andaina legal o 21/11/1994 coa aprobación dos seus Estatutos polo Ministerio do Interior. Non obstante, a singradura ten como punto de partida o Iº Encontro de Embarcacións Tradicionais celebrado en Ribeira en xullo de 1993, onde diversas asociacións culturais que desenvolvían actividades vencelladas ao mundo do mar, albiscaron a necesidade de manter unha relación estábel para traballar pola conservación, recuperación e revalorización do noso patrimonio marítimo. Entendemos este dun xeito amplo, dende o inmobiliario ate o inmaterial, dende as embarcacións e traballos diversos ate a preservación da beiramar como soporte das súas actividades. E cunha maneira aberta, dinámica e plural de abordar a preservación e o goce da nosa riqueza patrimonial, situando as embarcacións no medio para o que foron creadas; así, na FGCM caben asociacións que ao común denominador do respecto á nosa cultura mariñeira, acomódanlle o acento ben ao apartado do lecer, ben ao da etnografía, ben á fasquía competitiva. A devandita diversidade fica ben ás claras nas asociacións federadas ao día de hoxe:

- Asociación “Amigos da Dorna Meca” de O Grove.
- Asociación “R. e I. Confraría da Dorna” de Ribeira.
- Asociación de Veciños “Boureante” de Poio.

\* O artigo foi publicado na Revista do IIº Encontro de Embarcacións Tradicionais, FGCM, Coruxo, 1995.

–Grupo de Investigación Etnográfica “Mascato” de Cambados.

–Club de Remo “Robaleira” de A Guarda.

–Etnográfico “A Buxaina”- C.R.A.C. de Coruxo (Vigo).

Logo do Encontro de Ribeira, e ao abeiro dun espírito de colaboración que non fai máis que aumentar coa posta en marcha da Federación, os colectivos teñen desenvolvido algúns proxectos de recuperación de embarcacións tradicionais que hoxe dan lugar a numerosas actividades deportivas, de aprendizaxe da vela, experiencias didácticas, inventarios, exposicións, ciclos e xornadas de debate en colaboración de diversos organismos da administración tanto local como autonómica. E actualmente a FGCM coordina os esforzos das asociacións en tres grandes liñas de actuación:

A) Recuperación de embarcacións tradicionais en A Guarda, O Grove, Cambados e Ribeira, contando con axudas da Consellería de Pesca.

B) Preparación do IIº Encontro de Embarcacións Tradicionais a celebrar en Coruxo os días 22 a 25 de xuño de 1995 que, seguindo o ronsel iniciado en Ribeira, nun ambiente animado por actividades lúdicas, folclóricas, didácticas e deportivas, agardamos sexa un expoñente do traballo realizado nestes anos, ao tempo que un foro de reflexión encol dos problemas que hoxe atopan as embarcacións tradicionais na súa recuperación e xestión.

C) A maioría das embarcacións de pesca tradicionais construídas antes do ano 1960, están hoxe ameazadas coa desaparición a curto prazo pola esixencia de seren despe-

zadas ou afundidas unha vez aportadas como tonelaxe, preciso para a renovación da flota. De feito o Real Decreto 2112/1994 do 28 de outubro, en coherencia coas directrices comunitarias tendentes a unha redución do esforzo pesqueiro, prevé tan só a súa supervivencia en seco, cando excepcionalmente a Comunidade Autónoma correspondente así o autorice polo seu interese cultural. Neste sentido, as asociacións que compoñen a Federación Galega Pola Cultura Marítima acordaron sumarse a outras colectividades do Estado español (entre as que se atopan entidades de tanto prestixio como os Museos Marítimos de Donostia e Barcelona), para solicitar un cambio na devandita normativa pesqueira que posibilite a conservación das embarcacións tradicionais e o seu uso. Ou sexa, defender o seu dereito a seguir navegando e o noso a continuar gozando delas. E como as solucións que se barallan remiten ás competencias que as Comunidades Autónomas teñen tanto no despece das embarcacións (Consellería de Pesca) como na salvagarda dos seus bens culturais (Consellería de Cultura), consideramos da máxima importancia que a futura Lei de Patrimonio Cultural de Galicia dea cobertura suficiente a asociacións e particulares, ou á propia Administración Autonómica, cando se interesen diante da Consellería de Pesca para impedir a desaparición dunha embarcación de mérito. Concretamente, pensamos que no apartado referido ao patrimonio etnográfico debería haber unha referencia explícita ao singular patrimonio cultural situado no medio marítimo, e á necesidade de establecer un catálogo de embarcacións atendendo ás diversas tipoloxías, que posibilite un futuro inventario e a elaboración de criterios para determinar as prioridades na salvagarda. A referencia específica ao noso patrimonio marítimo, xustifícase pola si-

tuación límite na que se atopa, estragado pola presión especulativa na beiramar e ameazado pola desaparición acelerada da pesca artesanal e a devandita normativa relativa á redución do esforzo pesqueiro. Compre, pois, que a Lei en cuestión estableza canles axeitadas para impedir a destrución patrimonial e permita unha utilización pública e privada ao calor de renovadas funcionalidades.

Para rematar, un dos obxectivos da FGCM, é servir de interlocutor válido diante das entidades culturais e profesionais implicadas e os diversos estamentos da Administración, para desenvolver unha colaboración efectiva na salvagarda e goce do noso patrimonio marítimo, levar a cabo actividades de difusión, e procurar conxuntamente solucións aos múltiples problemas que hoxe presenta a recuperación e uso legal das embarcacións tradicionais. Para iso, desexamos agrupar á totalidade do asociacionismo cidadán ocupado nestas angueiras, para mellor atender ás tarefas comúns, respectando sempre ao máximo a diversidade dos eidos de actuación de cada un dos colectivos.

Nestas teimas andamos e, de seguro, atoparemos moita amizade no camiño.



## **O MUSEU MUNICIPAL DE ETNOGRAFÍA E HISTÓRIA DE PÓVOA DE VARZIM: ESPELLO DA CULTURA DUNHA COMUNIDADE PISCATORIA\***

*Aquí o homem é acima de tudo pescador...*

Raúl Brandão

Até a década dos cincuenta, Póvoa de Varzim constituía unha das comunidades pescadoras máis orixinais de Portugal, cunhas características etno-culturais moi pronunciadas. Estas, non obstante, fóronse esvaendo no transcurso dos últimos anos, debido ás aceleradas transformacións económicas e sociais que levaron de seu a industrialización da pesca e a masificación do turismo. As devanditas peculiaridades provocaron o interese de diversos etnógrafos, algúns deles membros da propia comunidade caso de Rocha Peixoto ou Santos Graça, que, no primeiro terzo do século XX, estudaron polo miúdo os sinais de identidade dos poveiros. O derradeiro, concibiu no ano 1937 a posta en marcha do actual Museo Municipal, que se atopa instalado nunha casa fidalga da segunda metade do século XVIII, chamada popularmente “Solar dos Carneiros”. O edificio, malia a acreditada tradición mariñeira da Póvoa, non está na beiramar senón na leve pendente dun outeiro, no vértice das diversas dinámicas da cidade: a pesca, os baños, o Casino e a vida rural.

\* O artigo foi publicado na Revista da FEGAMP, nº4, Primavera 1994.

Na súa delongada traxectoria, o museo renaceu en 1979 dando lugar á creación e montaxe dun feixe de exposicións temáticas de carácter temporal que, ao tempo que xeraban un importante traballo de investigación histórica e antropolóxica, enriqueceron selectivamente o acervo museolóxico. Unha delas, a das “Siglas Poveiras”, gañadora do Premio Internacional correspondente a 1980 do “European Museum of the Year Award” para a mellor exposición especial, fixo un roteiro por diversas localidades galegas en 1981, e presentouse nas “Xornadas Internacionais do Glipografía” celebradas en Noia o ano pasado.

### **Elixir aos obxectos que evoquen aos homes**

*A tragédia do 27 de Fevereiro de 1892, fez mergulhar em negro o garrido trajar poveiro. Não houve lar onde não entrasse o luto....A tempestade surpreendeu as lanchas no mar da cartola, a sudoeste de Aveiro. Duas lanchas, a do tío Praga e a do tío Jéque, caminhavam a par, apenas com uma latina, caminho do norte. Tinham que seguir como Deus fosse servido, porque não havia força humana que as pudesse desviar do seu curso tempestuoso. Sem um minuto de descanso, os homens das companhias esforçavam-se para deitar fora a água, que as vagas alterosas teimavam em atirar para dentro das embarcações. Os mestres eram compadres e amigos. As companhias afoitavam-se mutuamente para não esmorecerem. Mas uma –a do mestre Jéque- pelas alturas de Esposende, encheu-se de água e soçobra; a outra tenta, mas não pode acudir-lhe. É o mestre da que naufraga o que grita:*

*— ‘Não tentes o socorro, compadre, que morreis todos.*

*Deus te guie e leve a salvamento! Leva o último adeus para as nossas mulheres e nossos filhos! Até à eternidade, compadre!'*

*O velho mestre João Praga levantou a mão num gesto de despedida mas não respondeu. Duas lágrimas rolaram-lhe pela face –mas ninguém mais lhe ouviu uma palavra. Leme bem firme, todo o dia e toda a noite até o alvorecer do dia seguinte, em que entrou em Vila Garcia, na Espanha. Salvou a companha. Dois dias depois chegava à Póvoa, de comboio. Após a tragédia nunca mais comeu, nunca mais falou. Oito dias depois da sua chegada –morria! A grande dor de não poder salvar –matou-o!...*

Antonio dos Santos Graça<sup>174</sup>

A natureza das coleccións do Museu Municipal de Póvoa de Varzim, presentadas a traverso da súa exposición permanente e das que temporamente ocupan unha parte das súas salas conformando unha proposta en permanente mudanza, abranguen dende a arqueoloxía até a documentación etnográfica e antropolóxica da comunidade marítima e das freguesías rurais do concello; dos exvotos (que na Póvoa chaman “Quadros da Súplica”) ao traxe poveiro, dos baños aos xogos populares, das tradicións relixiosas ás embarcacións tradicionais de pesca.....E representan, máis que un amoreamento de obxectos tinxido de nostalxia, unha mensaxe dirixida cara o imaxinario colectivo baseada na autenticidade, no simbolismo das pezas e na construción de espazos onde as xeracións actuais poidan, dinamicamente, assimilar o seu pasado e albiscar o seu futuro. ¿Cómo senón entender a angustia dos poveiros de hoxe,

174 - Santos Graça, A. *Epopéia dos Humildes (Para a história Trágico Marítima dos Poveiros)*, Póvoa de Varzim, 1952.

arrexuntados a carón da praia nos recantos das rúas lindeiras á igrexa da Nossa Senhora da Lapa mentres brúa a sirena do faro entre a néboa, diante das dificultades dun pesqueiro para remontar aquela barra traidora que pecha a entrada do porto, sen coñecer a súa historia trágico-marítima simbolizada na xornada do 27 de Febreiro de 1892, cando 105 poveiros que vivían do mar morreron nel? ¿Cómo axear ate o derradeiro movemento da lancha salvavidas que agarda ao abrigo do espigón, sen lembrar os heroicos salvamentos do lendario poveiro que foi “O Cego de Maio” e a traxectoria do “Instituto de Socorros a Náufragos”, acaidamente representados no “Solar dos Carneiros”? ¡E cantas suxestións para nós, para os galegos e galegas que estragamos a nosa historia e cultura mariñeiras, nas salas onde ollamos as fotografías das lanchas poveiras herdadas daqueles primeiros pescadores da Guarda instalados noutrora no areal, mesmo á beira da devandita igrexa da Lapa, logo de séculos de intercambios!

O Museo, que, non o esquezamos, depende dun Concello semellante en poboación e desenvolvemento ao de Vilagarcía de Arousa, pretende na actualidade dar a coñecer a cultura local entendida como un todo. A reflectir, coma unha galería de mil espellos, o seu entorno sempre cambiante; co mesmo aceno cotiá do paseo dominical das familias poveiras polos seus espazos evocadores, coa mesma familiaridade de trato das mulleres que guían aos visitantes, que semellan saídas da propia ribeira dos pescadores. E alenta, asemade, coa colaboración doutras institucións como o Clube Naval Povoense e a Biblioteca Municipal “Rocha Peixoto”, a dinamización da vida local mediante a revalorización e renovación funcional do seu patrimonio cultural. Así naceu a idea, o soño, de recuperar un elemen-



to senlleiro da súa identidade colectiva: unha Lancha Poqueira do Alto de 13 metros de eslora, representativa da nutrida flota daqueles derradeiros exemplares que deixaron de faenar hai cincuenta anos.

## **Noticias da Lancha**

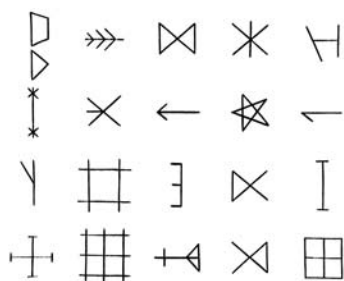
*...Mas o Mar é o mesmo. E se o poveiro já não é um afogado de profissão ainda há muito que fazer para dar à classe piscatória o que ela merece. Nela se encontra indisociavelmente inserida a nossa própria identidade cultural.*

Manuel Lopes

En setembro de 1991, despois de seis meses de traballos dos vellos carpinteiros de ribeira poveiros e da veciña localidade de Vila do Conde e máis de seis millóns de escudos de orzamento, aportados pola Cámara Municipal, institucións cidadáns e particulares, o mestre deu orde de “bota abaixo”. E a roda da “Fé em Deus” cortou as augas da enseada da Póvoa disposta a se converter en lancha-escola; nun punto de encontro no que os vellos mariñeiros aprendan á rapazada as case que perdidas manobras da vela de traballo. Atrás ficava, logo dunha metódica documentación asesorada polo director do Museo, Manuel Lopes, e o arquitecto naval Octávio Lixa Filgueiras, a recuperación do “saber fazer” tradicional da construción naval en madeira, con máis de seis séculos de permanente actividade na bisbarra. Velaí a realización dun verdadeiro proxecto de arqueoloxía experimental, que tiña como obxectivo a reflexión sobre os vencellos entre unha comunidade pescadora de presumible ascendencia nórdica como a poveira e as

técnicas de construción naval características do Mediterráneo empregadas na concepción daquelas lanchas volanteiras que procuraban a pescada na altura. Como rabexadas, asistencias a congresos, visitas escolares, rodaxe dun vídeo por parte da Radio Televisión Portuguesa encol das diferentes fases que tivo a construción, e un abraiante eco popular ratificado pola visita do Primeiro Ministro da República, Sr. Cavaco Silva, ao estaleiro.

A primeira singradura da “Fé em Deus” foi, xa que logo, percorrer o roteiro das vellas volanteiras, que arribaban á vila de A Guarda despois de procurar o peixe no chamado Mar dos Galegos. A última, ate o momento, levou á lancha ao porto de Ribeira, co gallo do Iº Encontro de Embarcacións Tradicionais de Galicia celebrado no verán pasado; alí, a súa feitura mariñeira e robusta a un tempo causou admiración. Naquel porto arousán tivemos ocasión de coñecer aos poveiros de todas as idades e condicións que tripulaban o barco con oficio. E teño para min que a súa diversidade harmonizada nas continuas e pesadas manobras, é coma un símbolo da identidade cultural común que está a sustentar, enriquecéndoa, o propio Museu.



## O MUSEO MASSÓ E O MODELO BRETÓN\*

Mes e medio despois, a xente que integrou a representación da Federación Galega pola Cultura Marítima no Encontro de Embarcacións Tradicionais celebrado en Brest, na Fisterra bretoa, aínda está a darlle voltas ao imponente espectáculo que conformaron máis de dous milleiros de velas na abra e dous millóns de visitantes nos peiraos. Para o que hoxe nos ocupa, compre dicir que semellante demostración de recuperación do patrimonio marítimo é consecuencia do traballo realizado nos últimos vinte anos por unha chea de asociacións e particulares, que foron quen de se dotar dunha organización axeitada e souberon turrar de instancias administrativas, empresas e medios de comunicación.

Os alicerces do proceso son tres entidades, moi vencelladas entre si, radicadas no porto pesqueiro (hoxe en crise notoria) de Douarnenez: a *Fédération Regionale pour la Culture Maritime* (FRCM), creada en 1979 e integradora de 120 asociacións; a revista *Le Chasse Marée* que, en quince anos de andaina, ten alcanzado 40.000 exemplares de tiraxe e 16.000 subscriptores; e o *Musée du Bateau*, argallado en 1985 a partir da colección de 135 barcos tradicionais pertencente a un colectivo local, a Asociación “Treizour”, contando coa axuda do Concello.

O devandito museo ocupa hoxe unha vella fábrica de

\* Publicado no periódico *A Comarca do Morrazo* (Cangas), 20 de setembro de 1996.

conservas reformada, de xeito que a nave principal, iluminada por unha grande cristaleira, acolle numerosas embarcacións totalmente apareladas e distribuídas atendendo ao medio de propulsión, tipo de vela e modalidade de construción. “Un espazo vital, máis que un conservatorio; resposta a unha nova demanda cultural baseada na práctica, máis que na contemplación”, así resumían os promotores a filosofía do proxecto. Fóra, na praza do Enfer, a FRCM artellou un obradoiro de carpintería de ribeira que, mentres forma novos profesionais e rehabilita adquisicións do museo, serve de animación e fornece de réplicas ás asociacións federadas. En 1993, logo da repercusión dos Encontros de Embarcacións organizados por *Le Chasse Marée*, o Ministerio de Cultura e o Consello de Bretaña atenderon a proposta do Museo de rehabilitar o vello peirao de cabotaxe limítrofe, como porto-museo. Alí, en Port Rhu, os 200.000 usuarios que en 1995 converteron ao Musée du Bateau no máis visitado de Bretaña, tiveron oportunidade de navegar en barcos de interese histórica e observar en seco e a flote a colección de 250 unidades, a máis importante de Europa. E malia os problemas de financiamento actuais logo do forte investimento en infraestruturas, a sociedade bretoa reclama a continuidade do porto-museo, non tanto como reflexo, senón como suxeito da revalorización da cultura marítima do país.

## Galicia versus Bretaña

*...esto no es Hawai...*

Loquillo

Certamente, Galicia non é Bretaña. Aquí, como espello da cativa conciencia encol do noso patrimonio marítimo, o asociacionismo é feble. Así mesmo, causa rubor a falla dunha publicación dirixida ao mundo do mar, á súa cultura, nun país onde as actividades marítimas teñen tanta importancia.....

Tampouco o roteiro do Museo Massó ten moito que ver co do Musée du Bateau, agás no emprazamento; aínda así, é todo un síntoma que este ocupe integramente a vella fábrica, mentres que ao Massó pretendan arrombalo nun recuncho de reducidas dimensións. E, sen que iso quite mérito á cidadanía de Bueu na súa teima por salvar o museo, é notorio que a Consellería de Cultura segue unha traxectoria errática e pouco convincente na súa rehabilitación<sup>175</sup>. Por iso, o silencio sobre a concepción e obxecto do Museo Massó, a manifesta insuficiencia de espazo, a falla de seriedade da Xunta canto ao proxecto arquitectónico e as cuestións urbanísticas sen resolver, son de mal agoiro. Compartimos, pois, a preocupación da Plataforma pola Defensa do Museo ao respecto.

Compre, sen embargo, aproveitar o que temos; o noso cesto faise coas vimbias do país. É preciso, segundo o meu criterio, pedirlle aos responsables do renovado Museo

175 - Algo semellante acontece na, polo de agora, frustrada posta en marcha do Museo do Mar de Galicia, cuxa apertura está prevista nunhas antigas instalacións existentes no portoiño vigués de Alcabre. Ambas experiencias están, por desgracia, nas antípodas do sobredito exemplo bretón.

Massó unha definición do seu ámbito de actuación, que ben puidera ser tanto unha especialización relativa ao desenvolvemento das industrias de transformación de peixe na nosa beiramar, como o estudio e a conservación en seco e a flote das nosas embarcacións tradicionais, de moi variada tipoloxía. Neste caso derradeiro, tal delimitación levaría de seu unha ollada ao litoral, portos, técnicas de construción e navegación, vida a bordo, etc., respectando, claro está, o resto dos fondos que alí están depositados.

En calquera caso, o novo Museo debería aportar unha visión moderna, en xusto equilibrio entre a conservación dos elementos patrimoniais e a necesidade de crear espazos vivos onde poder comprendelos e, se cadra, gozalos. No caso das embarcacións, isto se concretaría na proposta de observalas totalmente apareladas, se é posible no medio para o que foron construídas: compre, pois, asegurar a saída do Museo ao mar, posibilitando a navegación dos barcos. E aínda máis, sería preciso establecer vencellos coas carpinterías de ribeira e artesáns da zona, artellando un intercambio de saberes e servizos que sería de mutua conveniencia.

Por último, considero da maior importancia que na dirección cultural e na xestión propiamente dita, se teña en conta a institucións e asociacións culturais, a entidades profesionais, a sindicatos e ao Concello. Entendo que as devanditas, son condicións necesarias para que o futuro Museo Massó xogue o papel dinámico que lle corresponde, na recuperación da nosa cultura marítima para o conxunto da cidadanía.

## LEIS DE SECANO CONTRA A CARPINTERÍA DE RIBEIRA E AS EMBARCACIÓNS TRADICIONAIS\*

O pequeno barco de madeira, desempeña un papel sobranceiro na explotación dos medios mariños na pesca de baixura, e moitas veces é insubstituíble para a economía das familias mariñeiras con poucos recursos. A devandita pesca artesanal tivo e ten unha gran importancia nas poboacións ribeirás. As embarcacións de madeira empregadas, son construídas polos carpinteiros de ribeira locais, intérpretes das demandas concretas que fan os mariñeiros para axeitalas ás súas necesidades. E, conforme as tradicións do lugar, cada taller ten desenvolvido o seu propio estilo, produto do coñecemento do hábitat onde traballa o barco.

Ate hoxe a Administración ten dado por boa a capacitación técnica dos carpinteiros de ribeira, así como a tipoloxía de embarcacións por eles producida. De maneira tácita, teñen recoñecido tanto as comunidades mariñeiras como a “Dirección General de la Marina Mercante” que se trataba dunha variante da industria naval ben diferenciada dos grandes estaleiros; que era, xa que logo, un oficio popular. Dentro do seu empirismo, o carpinteiro de ribeira representa o punto de partida histórico das actuais técnicas de construción naval. Así o pensa o catedrático da Universi-

\* O presente artigo, publicado en *A Nosa Terra* nº 720, correspondente ao 3 de abril de 1996, foi escrito en colaboración co etnógrafo sueco radicado en Beluso (Bueu) Staffan Mörling. O texto serviu de base para unha moción a prol da carpintería de ribeira, presentada pola Federación Galega Pola Cultura Marítima (FGCM) en diversos concellos da nosa beiramar.

dade de Oslo Dr. Asbjörn Klepp cando, nunha das súas obras, sinala que os construtores e usuarios das embarcacións tradicionais de outrora non tiñan coñecemento das leis da Física na súa formulación teórica, pero o que si sabían eran as súas consecuencias prácticas. Conclúe Klepp, que a embarcación tradicional, dentro do marco tecnolóxico no que se desenvolve, representa un alto grado de perfeccionamento. Experimentos levados a cabo en Dinamarca, teñen amosado que as embarcacións tradicionais, en determinadas circunstancias, poden superar o que se espera da aplicación das leis da Física<sup>176</sup>.

Recoñecendo, “de facto”, que os mesmos factores teñen influído no desenvolvemento das embarcacións tradicionais das diversas zonas marítimas do Estado español, a “Dirección General de la Marina Mercante” exceptuaba as versións de pequeno tamaño do requirimento de incorporar aos encargos de construción a sinatura dun Titulado de Enxeñería Naval e o visado do correspondente Colexio Profesional. Referíndose á documentación precisa para os permisos de construción de barcos de recreo inferiores a 15 metros de eslora, que non sexan de serie, dicía a Circular 3/92 do 2 de marzo de 1992: “Se excluyen del ámbito de esta Circular...el original y cada una de las reproducciones de embarcaciones antiguas diseñadas antes de 1950, construídas esencialmente con los materiales originales...”. Igualmente, quedaban exentos dos devanditos requisitos, os barcos de pesca e cabotaxe inferiores a 20 TRB.

Recentemente, teñen sido derogadas ambas as dúas exencións. Resulta que, na actualidade, se esixe para construír unha dorna, unha buceta, ou unha gamela, que non

176 - The National Museum of Denmark: *Working Papers*, nº12, pp. 237-269.



pasan de 6 metros de eslora, unha documentación que de seu representa como mínimo un abono en metálico de oitenta ou noventa mil pesetas. O mesmo acontece coas futuras recuperacións de lanchas, galeóns ou sancosmeiros que tiñan entre 8 e 15 metros de eslora. Por non falar do incremento de custos para os humildes motores de pesca ou barcos auxiliares de batea, que terán un inmediato efecto de disuasión ás xa de por si escasas novas construcións.

De non remediarse, as novas disposicións administrativas incentivarán o progresivo abandono da construción artesanal de embarcacións en madeira. Rachará o fío entre o saber secular dos carpinteiros de ribeira e as novas xeracións, ficando sen utilidade o módulo de madeira da Escola Taller de Carpintería de Ribeira de Marín-Estribela, pertencente á Consellería de Pesca da Xunta de Galicia. E cabe lembrar que un bo coñecemento técnico das embarcacións en madeira, pode abrir novas perspectivas aos traballos con outros materiais. Tampouco terá moito sentido o “Plan sectorial para a pesca en Galicia 1994-1999” da propia Consellería<sup>177</sup> no que atinxe á flota que faena en augas interiores, posto que se prevé a súa renovación parcial nos pequenos estaleiros en madeira. Estes, diante da posibilidade de ver declarada ilegal ou onerosa en exceso a súa produción de pequenas embarcacións, poden optar polo peche ou a non renovación daqueles obradoiros rexentados por carpinteiros a piques de se xubilar, deixando aos mariñeiros sen os imprescindibles servizos de reparación.

Dende outro punto de vista, a referida normativa é contraria ao crecente interese polas embarcacións tradicionais,

177 - Xunta de Galicia: *A política pesqueira de Galicia no contexto comunitario*, pax. 350 e ss., Santiago, 1993.

tanto no eido do lecer como no emprego didáctico das mesmas. E a perda da rica tipoloxía das pequenas embarcacións en madeira, que partindo da propulsión a remo e vela adaptaron sen dificultade as súas liñas seculares ao motor fora borda, será tamén a perda dunha parte da nosa cultura marítima, da nosa identidade colectiva.

Diante desta situación que ameaza un anaco moi importante do patrimonio marítimo galego, solicitamos da “Dirección General de la Marina Mercante” que, de novo, se teñan en conta os anteriores límites de eslora e TRB, para que os encargos de construción das pequenas embarcacións en madeira, queden exentos da obrigatoriedade de seren acompañados do correspondente proxecto redactado por un Titulado en Enxeñería Naval e do carimbo do Colexio Profesional en cuestión<sup>178</sup>.

178 - A día de hoxe, nove anos despois da publicación do artigo, as súas predicións pesimistas téñense cumprido. A aplicación das devanditas medidas, sumadas á competencia da construción naval con outros materiais (aceiro, poliéster, aluminio...) mellor tratados pola Administración en diversos aspectos, están a rematar coa carpintería de ribeira no noso país. Véxase senón o acelerado do proceso: se en outubro de 1995 o *Estudio Sectorial de la Carpintería de Ribera en Galicia* encargado pola “Federación de Asociaciones Empresariales de Carpintería de Ribera de Galicia” contabilizaba 72 pequenos estaleiros e obradoiros de carpintería na beiramar, que, daquela, empregaban en torno a 500 mestres e operarios, recentes declaracións do actual presidente da devandita Federación, Sr. Triñanes, reducen o número de establecementos do sector a pouco máis de trinta, emprazados case na súa totalidade nas Rías de Muros e Arousa. Por último, a Escola Obradoiro de Carpintería de Ribeira de Estribela-Marín, hai tempo fechou por falta de ambiente.

## NAVEGACIÓN TRADICIONAL: EXPERIENCIAS E PREOCUPACIÓN\*

*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 ate os nosos días. Unha beiramar que, asemade, sustentou unha rica 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 corenta embarcacións de diverso porte e milleiros de visitantes nos “stands” e nos

\* O artigo foi publicado no semanario *A Nosa Terra*, correspondente ao 2 de setembro de 1999.

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 IV<sup>o</sup>s 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 circuíto 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 I<sup>o</sup> 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 impecábel 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, converteuse 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, Euskal Herría e Bretaña, presentaron as súas propostas e compartiron con nós experiencias e preocupacións. A salientar, o proxecto do Concello vasco de Pasaia (Gipuzkoa) 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 Pasai San Pedro, Pasai Antxo 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 hoxe en día consolidados mediante as estreitas relacións mantidas pola Escola-Obradoiro “Xeiteira” co Municipio

de Douarnenez e L'Atelier de L'Enfer, dependente da Federation Regionale pour la Culture Maritime de Bretaña.

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 Marina”, réplica dunha lancha xeiteira de O Pindo e verdadeiro mascarón de proa do movemento de rescate das embarcacións tradicionais na Galiza; dúas buquetas, 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 longa traíñeira 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 Marina” e a participación dalgunha que outra embarcación de mérito, como o robusto racú<sup>179</sup> reconstruído en O Grove hai un par de anos.

De calquera maneira, os “xeiteiros”, que a partir de agora levan traza de se converter nun punto de referencia indispensábel 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 proxéctaos cara a un indubidábel 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 indispensábel 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.

179 - Barco semellante á traíñeira, pero ben adaptado ao motor dende os anos vinte debido á súa maior manga e menores dimensións en canto a eslora.

## 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

Apuntabamos na presentación, que os Encontros de Embarcacións naceran co obxectivo de popularizar a cultura e o patrimonio marítimo, 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. Sinteticamente, e sen ter en conta as variantes locais, poderíamos reducir este universo a unhas poucas familias: os “trincados” e “traíñóns”, de proa e popa curvas e afastado parentesco con outros barcos propios do Cantábrico e do Golfo de Bizkaia; 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 (se cadra) 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 “traíñeiras”, introducidas na beiramar galega no devalo do século XIX e similares ás empregadas no Cantábrico (Museo do Pobo Galego; 1994).

Toda esta riqueza de formas, tivo que ser posta de ma-



nifesto por investigadores chegados de outros mares, como o lusitano Octavio 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 (Mörling, S.; 1989). 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 (Arbex, J.C.; 1986). Tanto é así, que François Beaudoin sitúa na costa galaica a mestura de velas latinas mediterráneas e as cadradas propias dos mares boreais; o resultado: unha vela ao terzo, envergada aínda hoxe nas dornas e lanchas superviventes que velean nas rías, e que Beaudoin supón estendida polo litoral atlántico francés logo do século XVIII (Beaudoin, F.; 1975).

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 novidasas técnicas mediterráneas e a continua adaptación a come-

tidos 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 instalaron entre Viana do Castelo e a Foz do Mondego (Lixa Filgueiras, O.; 1995). 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 “maseiras” de Vila Praia de Áncora, preto de Viana do Castelo, xemelgas das persistentes gamelas guardesas.

Volvendo 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 (Mörling, S.; 1989). Aínda máis; a chamada “lancha xeiteira” ou “lancha 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 (Lixa Filgueiras, O.; 1995).

Os barcos, elementos centrais da cultura marítima popular, son obxectos vulnerables. Por moito que zafasen das marusías, algún día remataban despegados 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 réximes políticos autoritarios, imperantes ate 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 ate hoxe como soportes dunha pesca artesanal, a cada máis marxinal e ameazada de extinción. É por iso que, hoxe en día, daquelas máis de 20 tipoloxías existentes ao comezo do século que agora remata, restan apenas 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 inminente.

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 cidadán dá exemplo

*Mariñeiros somos e xa nos atoparemos nalgún porto*

Popular

Cando no devalo da década dos 80 a Asociación Cultural “Dorna” de A Illa, na Ría de Arousa, algúns clubs da Ría de Muros e uns poucos particulares de Ribadeo, na fronteira con Asturias, recuperan, respectivamente dornas, buce-tas e botes para a navegación a vela, as fasquías tradicio-nais 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 de outrora.

A recuperación de embarcacións tradicionais como prác-tica apreciada socialmente chega a Galiza, pois, con moito atraso en relación a outros países europeos. Dende comezos da derradeira década do século, propiciadas por un incipien-te proceso asociativo nas Rías Baixas e contando co modes-to concurso da Consellería de Pesca do Goberno autonómi-co, téñense iniciado os traballos de rehabilitación e recupe-ración de barcos representativos de diversas zonas: amais da masiva reutilización de pequenas dornas polveiras na Ría de Arousa nun amplo e competido circuíto de regatas, cabe facer referencia á “Nova Marina”, a xa referida réplica dun-ha 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 O Grove; a algúns exemplares de racús, buce-tas, botes e gamelas de A Guarda e Coruxo, e, por último, ás embarcacións recentemente presentadas na festa rianxeira. En total, arredor de sesenta bar-

cos tradicionais están hoxe navegando a vela polas rías (deles, preto de 40 dornas), mercé 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 bretoa. Como consecuencia do éxito da proposta, 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 O Grove (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 Encon-

tros e lastrada por unha visión do seu cometido limitada ao goce da navegación, ficou arrombada polas asociacións ate 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 carpintería 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**

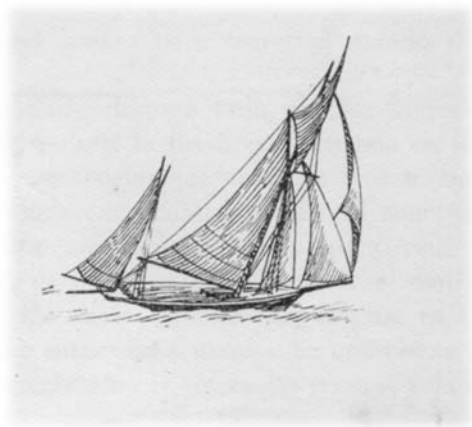
Malia o naufraxio da FGCM, as actividades das asociacións, iso si, reducidas á participación en regatas ou en pequenos encontros de embarcacións tradicionais con motivo de festas patronais, continúan. A reivindicación de que a conservación, uso e goce do rico patrimonio marítimo herdado das xeracións de outrora, en xeral, e das embarcacións tradicionais, en particular, non está pelexado cos vertixinosos tempos que nos toca vivir, callou en amplas capas da poboación que reside na beiramar. Polo tanto, e aínda inmersos nesta situación de dispersión do asociacionismo, é previsible que nun tempo inmediato a vela tradicio-

nal continúe a gañar espazos nas rías. Tamén, o pulo dese referente que é a Escola Obradoiro “Xeiteira” de Rianxo, de seguro axudará a dinamizar as labours a prol da cultura marítima. Oxalá que o seu futuro estea asegurado<sup>180</sup>.

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 diso) 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 carpintería 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 ao mesmo porto, se cadra a FGCM collerá novos azos.

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

180 - Lamentablemente, a Escola en cuestión (dependente do INEM e do Concello de Rianxo) non tivo continuidade e deixou de funcionar no ano 2001.





## FEDERACIÓN GALEGA POLA CULTURA MARÍ- TIMA: FOULAS E RONSEIS\*

*É hora, capitán, collamos rumbo  
de cara ao tempo que ficou no olvido,  
ese espello de brétemas que ás veces  
se ilumina no fondo da memoria  
e fai brillar en lampos unha tarde  
que nunca volverá. Pero está viva.*

*Última fuxida a Harar.* Avilés de Taramancos

A nosa “Federación” cumpre dez anos e, como agasallo, imos falar dela. De cómo naceu todo, logo daquel Iº Encontro de Ribeira que, no verán de 1993, xuntou á xente que levaba no corpo o verme de recuperar vellas embarcacións e escangalladas arquitecturas que nunca morreron de todo, a carón das vellas historias do Mar dos Galegos que nunca deixaron de ser contadas.

Ao lonxe, o retorno das regatas á Arousa a cargo da primixenia Asociación Cultural “Dorna”; o labor xerminal da Escola de Carpintería de Ribeira “A Aixola” de Estribela-Marín con Isidro Mariño, Ramoné, Xan e “Carson” (entre outros) como recreadores da “Marina”, vella lancha xeiteira de Caldebarcos; as primeiras réplicas de embarcacións tradicionais en Ribeira e Coruxo por parte da Confraría da Dorna e “A Buxaina”, respectivamente; a presenza eficaz e

\* O artigo foi publicado na Revista do VIº Encontro de Embarcacións Tradicionais, FGCM, A Illa de Arousa, 2003.

protectora de Lino Lema dende o Museo do Pobo Galego e a Consellería de Pesca; a iniciática viaxe a Brest e Douarnez no verán de 1992; os contactos coa arroutada tripulación poveira da “Fé em Deus”, co pequeno-grande home que é Manuel Lopes exercendo de arrais e o lembrado Octávio Lixa como alicerce; o exemplo-guía da Federación bretoa e o maxisterio de *Le Chasse Marée*,.... Fontes, ao cabo, onde todos e todas bebemos.

Lembro aquel inverno de 1993-94 e as primeiras xuntanzas nas Casas da Cultura de Cambados e O Grove, onde a xente da “Dorna Meca”, de “Mascato”, da Confraría da Dorna, da “Buxaina”, de “As Lagoas”, de Bueu, ou de “Miserela”, da Pobra do Caramiñal, enxergamos uns Estatutos e uns obxectivos comúns contando coa colaboración entusiasta de Lino, de Staffan Mörling e, cómo non, do viño novo dos furanchos cambadeses. Lembro, tamén, o apaixonado desencontro cos compañeiros da Illa, que, logo, o tempo encargárase de arrombar. E teño acordanza, así mesmo, de Lampón e Lola Outeiral, maltratados pola vida aos poucos. Daquela, penso que estivemos atinados ao elixir un funcionamento integrador e igualitario, baseado en “unha asociación, un voto”, e na adopción dunha perspectiva ampla do obxecto da “Federación”: de aí veu a teima, propagada nunha chea de actos e conferencias ao longo do tempo, a prol da defensa e posta en valor do noso patrimonio marítimo na súa diversidade, algo que, xunto coa paixón compartida polo mar e a navegación, son ao meu entender os nosos principais sinais de identidade. Amais da troula, se entende.

Logo dunha paréntese de varios meses de “stand by” burocrática (os cachotes do Ministerio do Interior de Madrid nunca entenderon aquilo de mesturar colectivos e in-

dividuos no devir da FGCM), comezamos a funcionar de “dereito” (de feito xa o facíamos) a comezos de Nadal do 94, coincidindo cunhas Xornadas organizadas polos “mecos”, co amigo Parada de armadanzas. Daquela rotulaba con pouca sapiencia *La Voz de Galicia*: “Regreso al pasado: cinco asociaciones de Arousa y Pontevedra se unen para recuperar la cultura marítima”. Abofé que non estivo moi atinado o xornalista, pois dende sempre as asociacións que integraron a FGCM se distinguiron máis que nada por ollar cara ao futuro, fuxindo dunha visión saudosa propia de museo obsoleto, para dar novos usos ás embarcacións tradicionais e propoñer renovadas funcionalidades aos edificios, de maneira que toda a cidadanía puidese gozar do patrimonio do mar nun novo contexto sociocultural.

## **Os Encontros**

Houbo outra decisión transcendental naquelas datas ilusionadas: recoller a exitosa experiencia do Encontro de Ribeira organizado pola Confraría da Dorna (Marcelo, Santiago Páramo e alguén máis, supoño, deixaron os fígados niso), e facelos rotatorios cada dous anos polos diferentes portos da nosa beiramar onde houbera colectivos que reclamasen o evento. Deste xeito, íamos ter un espello onde poder coñecer as actividades das diversas asociacións e, o que foi máis importante, un instrumento para popularizar as ideas de que no mar tamén había cultura e que era preciso salvaguardar en cada vila mariñeira todas as súas manifestacións transmitidas de pais a fillos, dándolles nova vida. Entendido así, fuxiamos de centralizar os Encontros nun porto determinado por moi sinalado que fose, e adoptabamos unha

panorámica de conxunto partindo da base de que a Galicia mariñeira conformaba unha unidade de seu, sen que iso impedira estreitar vencellos con outras culturas marítimas coas que, como acontece co Norte de Portugal, tiñamos múltiples raiceiras comúns.

Tomar estas decisións foi ben sinxelo, dada a fraternidade reinante. Pero levalos á práctica custou o seu, mesmo queimes, abandonos e desencontros. Non foi doado levar adiante os Encontros, posto que na maioría das localidades nin había boa infraestrutura, nin os Concellos rexidos por políticos que nunca tal cousa ouviran colaboraban o debido, nin as asociacións federadas contaban con medios. Houbo que suplir as eivas con moito traballo voluntario (“benevole” que din os franceses, abraizados pola nosa maneira de actuar), moito botar man das amizades e de arriscar as asociacións para chegar hoxe a este VIº Encontro de A Illa que, como aconteceu cos anteriores, agardamos sexa o mellor de todos. Alá por 1995 cadroulle a Coruxo organizar o IIº Encontro, nun ambiente mariñeiro enriquecido polas botaduras do bote polveiro de “As Lagoas” e da dorna “A Meca”, recuperando Purro e Garrido, respectivamente, vellas fasquías case esquecidas. En Coruxo, pasámolo moi ben, a xente do CRAC “A Buxaina” volcouse e a nosa primitiva Exposición sobre o Patrimonio Marítimo, foi un exitazo de xente. Mesmo estivo a TV catalá, co investigador Juan Carlos Arbex de guía, gravando o evento; daquela, Arbex escribiu nalgues unha evidencia: a FGCM era (e segue a ser) unha “rara avis” no litoral do Estado español, e un referente para o bulir doutras zonas como Euskal Herría ou o Mediterráneo. En Coruxo, abarloada á “Fé em Deus”, estivo tamén a catraia “Santa M<sup>a</sup>. dos Anxos” tripulada por mariñeiros de Esposende e aloumiñada pola

súa madriña: a directora do Museo Municipal, Ivone Baptista, coa que encozaba unha farturenta relación, que hoxe en día compartimos co seu irmán João. E, antes que nada, unha lembranza para dous amigos de outrora, Xerardo e “Rabicho”, co desexo de que os cruces de camiños da vida nos xunten outravolta.

Os anos 1996 e 1997 foron intensos de máis: outras asociacións adheriron á “Federación” (“Boureante”, de Poio; Sodináutica, de Vigo; Clube Naval Ferrol Vello; os “Joritas” cambadeses,...); novos tipos de embarcacións enfeitaron as rías cos seus panos (a buceta dos “boureantes”, o racú de O Grove, os veleiros dos “Joritas” e dos ferroláns, dornas aquí e acolá...); nacen interesantes Encontros locais en Bueu ou Campelo; “Mascato” vai editando *Galeóns de Arousa e Caderno de a bordo*, aproveitando os saberes de Rafa Vilas e Pepe Gondar; o meu “Land Rover” fártase de carrexar a Exposición do Patrimonio a máis dunha ducia de lugares, entre eles a teimuda Aula do Mar de Vigo, rexentada por outro compa de longa traxectoria: Xosé Valtierra; levamos a cabo unha modesta pero digna campaña a prol da carpintería de ribeira, cunha quincena de mocións aprobadas noutros tantos concellos da beiramar e, ao cabo, nove asociacións asistimos a Brest 96. Un ano máis tarde, “Amigos da Dorna Meca” vai levar adiante contra vento e marea o IIIº Encontro no porto de O Grove; alí ficou demostrado que estabamos a traballar por riba das nosas posibilidades e, ademais, había diversas interpretacións de cómo compatibilizar o binomio “medios-obxectivos”. Malia o esforzo (esgotador) de uns e outras, a falla de colaboración efectiva do Concello e doutras “forzas vivas” da vila, converteu aquilo nun pequeno calvario para os organizadores, con Isidro de mascarón de proa. Con todo, os “mecos” tamén dei-

xaron a súa pegada no ronsel da “Federación”: mellorouse a Revista dos Encontros, editada por vez primeira en Coru-xo, foi a máis a relación con Portugal e, malia todo, houbo moita xente e máis barcos que nunca.

## **Coller folgos**

Logo do Encontro de O Grove, a FGCM ficou varada, sen directiva e sen actividade ningunha. Mentres, as asociacións mantiveron o facho aceso: nacen con pulo bastante os “Amigos da Dorna” de Portonovo; continúan as regatas da Parrocheira no Ferrol, onde Bedoya xa andaba en matinar no trincado; en Ribeira botan-abaixo a dorna “nai” e os “boureantes”, con Cao e Paxaro de perpetuos dinamizadores, recuperan un brioso galeón de 9 metros. A maiores, artéllase co concurso do Concello de Rianxo a Escola-Taller de Carpintería de Ribeira “A Xeiteira”, recollendo a experiencia da súa devanceira “A Aixola”. No ano 1999, Santiago Páramo, como director da Escola, asume a responsabilidade de organizar os IV<sup>o</sup>s Encontros en Rianxo, atando malla fecheira nun tecido asociativo espaxado, mais que agardaba unha iniciativa para xuntarse outravolta. Esa foi, para min, a principal virtude daquela Festa moi ben organizada en terra e que permitiu, asemade, tomar contacto cunha manda de vascos barulleiros especialmente desprazados para coñecer o que por aquí se facía; de alí ven a amizade e a colaboración que actualmente mantemos con “Albaola”, de Pasaia, e con personaxes tan entrañables como Xabi Agote.

Logo da mediación rianxeira, a FGCM espertou outravolta coa alborada do século XXI e, bolinando e a “foula-

sos”, novas persoas e novas asociacións vanlle dar unha vitalidade nunca antes acadada: aos de Portonovo, xúntanse os cambadeses do Clube Naval do Salnés, a emblemática Asociación Cultural “Dorna”, os Mariñeiros de Bouzas, o Náutico de Sanxenxo, a xente de “Rabandeira” de Vila nova, herdeiros de cantineiros e salgadeiras, e senllas asociacións en Poio e Bueu: “A Reiboa” e “Os Galos”, onde, man por man, Fran e outro veterano, Antón Pais, suplen aos compañeiros de “As Lagoas”, que enfocaron o seu labor cara unha perspectiva máis xeral na vila. Trepas na presidencia, Xaquín Cuñas, Uxío, xunto con Oswaldo de Sodináutica e Cao de “A Reiboa”, integran agora a Directiva que afronta unha etapa esperanzada e farturenta que, polo inmediata no tempo, é ben coñecida por todos e todas.

A día de hoxe, a nosa “Federación” está a medrar polo Norte (con recentes incorporacións en Lira, A Coruña e Redes) e polo Sur, debido á xenerosidade dos irmáns Baptista que foron quen de artellar a Associação “Barcos do Norte”; mais tamén no interior vai remontando polo Miño e polo Sil, pois colectivos de Chantada e O Barco de Valdeorras veñen de aportar a ponla fluvial que agardo sexa enriquecedora. Así mesmo, a FGCM vai sendo recoñecida internacionalmente logo do espectacular Vº Encontro, celebrado en Combarro mercé á boa avinza entre “Bouean-te”-“A Reiboa”-Concello de Poio, e á nosa continuada presenza na fachada atlántica francesa (Douarnenez, Le Guilvinec, Arcachón, Museo de Tathiou) e portuguesa (Espouende, Lisboa, Viana do Castelo, Lanhelas). Con este vento portante, as asociacións teiman en acometer proxectos impensables noutros tempos: galeóns, trincados, dornas de grandes dimensións, traíñeiras, etc..., axexan os primeiros días de xullo para fender o mar da Arousa no Encontro da

Illa. E o *Apupo*, voceiro da “Federación” alentado coa entrega de Víctor, Rosa e Jabuchi, permite albiscar chanzo tras chanzo a futura revista de cultura marítima que tanto precisa o país.

Nos días revoltos da invasión da maré negra procedente do “Prestige” e arrempuxada pola incompetencia dos nosos gobernantes, a “Federación” houbo de clarear que forma parte do mundo do mar a carón de mariñeiros, mariscadoras, peixeiras ou carpinteiros de ribeira; vive se eles viven. Xa nolo contou o “mascato” Luís Rei coa súa “engraçada” escrita: “Pero témolo dito moitas veces: a cultura marítima só sobrevivirá se continúa a vida mariñeira. Nada será máis triste que ver o inmenso legado cultural marítimo que herdamos convertido en descontextualizado e morto museo para turistas.”

Velaí a nosa singradura. Para o futuro, peito e, como din por San Tomé, “aparta laxe que che fendo”.





## **GLOSARIO**



**Abalroar:** Tamén Balroar. Situar un barco a carón doutro, ou xunto ao peirao.

**Ao chou:** De maneira aleatoria.

**Apupo:** Bugina (xeralmente unha caracola) que empregaban os mariñeiros para anunciar a chegada a porto ou avisar da súa situación no mar.

**Ardora:** Método de pesca consistente en descubrir o peixe pola ardentía do mar, propia das noites de verán sen lúa, e logo realizar a manobra do cerco. Empregouse por parte das motoras sardiñeiras dende o devalo da 1ª década do século XX, ocasionando unha grande polémica por asociarse esta modalidade de pesca ao uso da dinamita.

**Armeiros:** Amoreamentos, montóns, agrupacións de peixe.

**Arrais:** Patrón dunha embarcación, segundo a vella fala mariñeira de Póvoa de Varzim.

**Arxina:** Canteiro, na “verba” propia do seu oficio.

**Bitá:** Obxecto fixo onde se amarran os barcos.

**Bolicho:** Pequena arte de arrastre, utilizada a flote en augas interiores das rías.

**Caldeo:** Método de pesca utilizado polas traíñeiras e motoras sardiñeiras que empregaban as artes do cerco xareta, consistente en “sementar” con raba (bragais de bacallau, importados maiormente de Noruega) o mar, para achegar a sardiña e así facilitar a manobra cos aparellos. Empregábase con día.

**Cesta:** Medida utilizada nas Rías Baixas, equivalente a 100 kgs.

**Changuí-Bajada/Baixada:** Premios ou concesións espe-

ciais que, nalgúns portos das Rías Baixas, levaban diariamente os tripulantes das traíneiras e motoras sardiñeiras.

**Empiar:** Pór o pau dunha embarcación a vela, na súa correspondente pía e fagonadura.

**Fieiro:** Faixa alongada e nutrida dunha agrupación de sardiña. Tamén, mudanza de cór que se produce na superficie do mar por causa do vento.

**Galeno:** Vento suave e apracible.

**Fincar:** Puxar polo barco cos remos no fondo.

**Foula:** Escuma producida ao fender as augas a roda dun barco.

**Iscar:** Cegar os azós dos palangres co engado (xeralmente sardiña).

**Lañar:** Abrir o peixe polo ventre.

**Mascarón:** Talla de madeira que, ás veces, incorporaban os grandes veleiros na proa.

**Palmear:** estender e sacudir a malla dun aparello de pesca.

**Partes ou Partillas:** Modalidade de retribución nos barcos de pesca, baseada no reparto semanal do produto total da pesca (chamado “monte maior”) entre o armador e os compañeiros, unha vez descontados daquel os gastos comúns. O produto correspondente aos tripulantes divídese en partes idénticas chamadas “quiñóns”. A distribución entre armador e tripulantes, toma diversas contías segundo os portos e as artes de pesca empregadas.

**Patela:** Cesta plana de madeira de castiñeiro, utilizado polas mulleres para arrombar o peixe para a súa venda. Un ti-

po máis grande (de 80 cm. de diámetro) e máis fondo, tomaba o nome de “lavaxe”.

**Pesca:** Tamén peixeira ou rianxeira. Muller que levaba o peixe polos camiños e vendíao nas localidades do interior. Eran, decote, mulleres ou fillas dos mariñeiros.

**Rascos:** Chamados tamén raeiras. Arte de pesca, fixo e semellante ás betas ou volantas. Cálase no fondo en caceas, de maneira que esvare (rasque) e procure os peixes que viven enterrados, como os linguados, as raías ou os rodaballos.

**Ronsel:** Marca que produce un barco cando se despraza na auga, ilustrativa da súa traxectoria.

**Salabardo:** Truel.

**Singradura:** Xornada de navegación dunha embarcación.

**Telleiras:** Obradoiros artesanais emprazados na beiramar, onde se fabricaban tellas e lastros mediante o barro das “barreiras”.

**Trampolín:** Denominación en Cambados da arte de pesca de arrastre chamada noutros portos bou de vara.

**Vira-Vira:** Na fala mariñeira cambadesa, ten o significado de extrema rapidez. Exemplo: nun vira-vira=nun pechar de ollos.





## **BIBLIOGRAFÍA**





- AAVV, Vázquez Varela, J.M. Coord.: *El hombre y el mar en la costa Suroeste de Pontevedra*, Deputación de Pontevedra, Pontevedra, 1990.
- AAVV, Fernández Casanova, C. Coord.: *Historia da pesca en Galicia*, Universidade de Santiago de Compostela, Santiago, 1998.
- AAVV, Galván, A. Coord.: *Vivindo do mar. Antropoloxía da pesca en Galicia*, Xunta de Galicia, Santiago, 1989.
- Abeijón, F.: *A folga do 1918 en Muros e o agromar do sindicalismo*, Semanario A Nosa Terra, nº 676, Vigo, 1995.
- Abreu, F.: “Contribución al estudio de la consolidación de Vigo como comunidad pesquera: Innovaciones tecnológicas y construcción de embarcaciones pesqueras” en AAVV: *Jornadas sobre economía y sociología de las comunidades pesqueras*, MAPA, Madrid, 1989.
- Abuín, M.: *Vilagarcía, el mar*, Junta de Obras del Puerto, Vilagarcía, 1993.
- Aguirre, R.: *El Cantábrico entre la Vela y el Vapor. Una cultura común*, Ed. Txertoa, Donostia, 1994.
- Alonso, E.: *Gamelas e mariñeiros*, Deputación de Pontevedra, Pontevedra, 1987.
- Álvarez Limeses, G.: “Provincia de Pontevedra”, en Carreras y Candi, F.: *Geografía General del Reino de Galicia*, Ed. Alberto Martín, Barcelona, 1934.
- Álvarez Pérez, J.R.: “Un comenzo do asociacionismo mariñeiro. As Compañías á parte”, en *Galicia Mare Nostrum: A importancia do mar en Galicia*, VIII Semana Galega de Historia, Asociación Galega de Historiados

- res, Santiago, 2001.
- Allegue, G. (coord.): *Galegos: As mans de América*, Ed. Nigra, Vigo, 1992.
- Arbex, J.C.: *Pesqueros españoles*, Ministerio de Agricultura y Pesca, Madrid, 1986.
- Bar, A.: *La CNT en los años rojos: del sindicalismo revolucionario al anarcosindicalismo (1910-1926)*, Editorial Akal, Madrid, 1981.
- Barreiro Barral, J.: *Historia de Porto do Son y su distrito*, Diputación de A Coruña, 1989.
- Beaudoin, F.: *Bateaux des côtes de France*, Editions des 4 Seigneurs, Grenoble, 1975.
- Bernárdez, A.: “La Pesca”, en Carreras y Candi, F.: *Geografía General del Reino de Galicia*, Ed. Alberto Martín, Barcelona, 1934.
- Brey, G.: *Economie et mouvement syndical en Galice (1840-1911)*, Tese de Doutoramento inédita, Atelier National de Repographie des Thèses, Lille, 1990.
- Calo Lourido, F.: *Xentes do mar. Traballos, tradición e costumes*, A Nosa Terra, Vigo, 1996.
- Carmona, J.: *Producción textil e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*, Universidade de Santiago, Tese de Doutoramento inédita, 1983.
- Carmona Badía, X.: “Igualdade e desigualdade nas pesquerías galegas de mediados do século XVIII” en Revista *Grial*, nº 102, Galaxia, Vigo, 1989.
- Carré Aldao, E.: “Provincia de La Coruña” en Carreras y Candi, F.: *Geografía General del Reino de Galicia*, Ed.

- Alberto Martín, Barcelona, 1934.
- Carreras y Candi, F.: *Geografía del Reino de Galicia*, Barcelona, 1934.
- Colectivo Xerminal: “Crise económica e loitas sociais na Galicia republicana: O conflito pesqueiro vigués de 1932” en AAVV: *O Movemento Obreiro en Galicia. Catro ensaios*. Ed. Xerais, Vigo, 1990.
- Costa Rico, A.: *Escolas e Mestres*, Xunta de Galicia, Santiago, 1989.
- Chaves Cuññas, A.M.: *La UGT de Vigo. Una aproximación histórica 1898-1998*, Fundación Luis Tilve, Santiago, 1998.
- Dasairas Valsa, Xerardo: *Memorias da IIª República en Cangas*, Edicións do Castro, Sada, 2002.
- Díaz de Rábago, J.: *La industria de la pesca en Galicia. Un estudio sociológico*, Sociedad Económica de Amigos del País, Santiago, 1885.
- Etnográfico “Mascato”: *Galeóns de Arousa*, Ed. propia, Cambados, 1996.
- Fernández Casanova, C.: “Los Pósitos de Pescadores: La vida del Pósito de Moaña a través de las Memorias de Costa Alonso, (1921-1939)” en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, Tomo XLVI, CSIC, 1999.
- Filgueira Valverde, J.: *Archivo de Mareantes*, Instituto Social de la Marina, Pontevedra, 1946.
- García Ramos, A.: *Arqueología Jurídico-Consuetudinaria-Económica de la Región Gallega*, Establecimiento Tipográfico de Jaime Ratés, Madrid, 1912.

- Geslin, C.: *Le syndicalisme ouvrier en Bretagne, jusqu'à la Première Guerre Mondiale*, Paris, 1982.
- Giráldez Rivero, J.: *Aproximación ao sector pesqueiro galego no primeiro terzo do século XX* en Revista *Agália*, monográfico nº 2, 1989.
- Giráldez Rivero, J.: “O movemento obreiro en Vigo na primeira guerra mundial” en Revista *Grial* nº 92, Vigo, 1986.
- Giráldez Rivero, J.: *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*, MAPA, Madrid, 1996.
- Gómez Alén, J.: “Os traballadores do sector naval e o rexurdir do movemento obreiro galego no franquismo” en *Semanario A Nosa Terra* nº 858, Suplemento “Mares e Velas”, Vigo, 1998.
- González Fernández, X.M. e Villaverde Román, X.C.: *Moaña nos anos vermellos: Conflictividade social e política nun concello agrario e mariñeiro (1930-1937)*, Edicións do Castro, 1999.
- González Probados, M.: *Crise económica, Movemento Obreiro e Socialismo na Galiza republicana (1931-36)*, Universidade de Santiago, Tese de Doutoramento inédita, 1988.
- González Probados, M. e Pereira, D.: “Empresarios, Fábricas e Traballadores: O sector da madeira (1920-36)” en Pereira, D.: *Sindicalistas e Rebeldes*, Ed. *A Nosa Terra*, Vigo, 1998.
- Graça, S.: *O Poveiro*, 2ª Edición, Cámara Municipal, Póvoa de Varzim, 1982.

- Güemes, F.: *Memorial de un naufragio*, Cuadernos del Landro, Viveiro, 1991.
- Hermo Insua, J.L.: *Historia de la Vela en Noia*, Ed. propia, Noia, 2004.
- Hervada, E.: *La lucha antituberculosa en Galicia*, A Coruña, 1923.
- Lixa Filgueiras, O.: *O Barco Poveiro*, Cámara Municipal de Póvoa de Varzim, 1995.
- Lopes, M.: “Evocação da tragédia marítima de 27 de Fevereiro de 1892”, en *Boletim Cultural*, Vol. XXIX, N°s.1/2, Póvoa de Varzim, 1992.
- López Taboada, X.A.: *Arxentina: Destino da emigración española e galega no século XIX e primeira década do XX*, Unipro Ed., Pontevedra, 1993.
- Maíz, B.: *As embarcacións de pasaxe das rías galegas*, Xerais, Vigo, 2001.
- Mana, O.: *La Pêche et les Pêcheurs à Marin (1770-1915)*, Memoire de Maîtrise inédita, Université de Franche-Comté, Besançon, 1994.
- Mariño del Río, M.: “A carpintería de ribeira en Porto do Son”, Ed. Toxosoutos, Noia, 1994.
- Mörling, S.: *As embarcacións tradicionais de Galicia*, Consellería de Pesca, Santiago, 1989.
- Museo do Pobo Galego: *As embarcacións tradicionais de Galicia*, Unidade Didáctica, Santiago, 1994.
- Nores Soliño, M. e Santos Castroviejo, I.: *Historia dos feitos e sacrificios que realicei e sufrín: Manuel Nores Sotelo “Taratola*, Colectivo pola Recuperación da Memo-

- ria, Cangas, 2003.
- Paz Andrade, V.: “El papel de Galicia en la promoción de ayuda estatal a la pesca” in Xornal *La Voz de Galicia*, Especial Centenario 1882-1982, A Coruña, 1982.
- Pereira, D.: “Actividades marítimas na Galiza contemporánea”, Relatorio presentado no Congreso *O Mar na Historia de Galicia*, Universidade de Vigo, 1996.
- Pereira, D.: *Sindicalistas e Rebeldes*, Editorial *A Nosa Terra*, Vigo, 1998.
- Pereira, D.: “O Mar dos galegos no tempo de Manoel Antonio”, en *Manuel Antonio: Embarcados nun cantar*, A Nosa Cultura nº16, Editorial *A Nosa Terra*, Vigo, 1996.
- Pereira, D.: *A CNT na Galicia, 1922-1936*, Ed. Laiovento, Santiago, 1994.
- Pereira, D.: “Asociacionismo e conflictividade na Galiza mariñeira (1870-1936)” en AAVV: *Os Conquistadores Modernos. Movemento Obreiro na Galicia de anteguerra*, Ed. *A Nosa Terra*, Vigo, 1992.
- Pereira, D.: “Imaxes da fatiga. Crónica gráfica do traballo na Galiza”, *A Nosa Terra*, Vigo, 1999.
- Pereira, D.: *O Asociacionismo dos pescadores na Galiza de anteguerra: unha ollada de conxunto*, 2ª Edición, Ateneo Libertario “Ricardo Mella”, A Coruña, 2004.
- Pereira, D.: “Mariñeiros do Gran Sol: os últimos da fila”, en Revista *Inzar Razóns*, nº 16, Santiago, 1997.
- Piñeiro Ortigueira, M.: *La Industria en la Ría de Muros y Noya*, traballo mecanografado, Instituto Laboral, Noia, 1962.

- Rodríguez Santamaría, B.: *Diccionario de Artes de Pesca de España y sus posesiones*, Sucesores de Rivadeneyra S.A. Artes Gráficas, Madrid, 1923; Reedición Fascímil a cargo da Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura, Santiago, 2000.
- Romaní, A.: *As novas tecnoloxías na industria salgadeira*, Unipro Ed., Pontevedra, 1991.
- Romaní, A.: *La pesca de bajura en Galicia*, Edicións do Castro, A Coruña-Sada, 1981.
- Sánchez Terry, M.A.: *Los faros españoles: Historia y evolución*, MOPU, Madrid, 1991.
- Vieites Torrado, D.: *Participación de los españoles en el Movimiento Obrero argentino*, Relatorio presentado no Xº Congreso da Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos (AHILA), Univ. de Leipzig, 21-25 de Setembro de 1993.
- Villaverde García, E.: *Heroes e Mártires. A Segunda República e a Guerra Civil no Barbanza*, Tórculo, Santiago, 1995.
- Manuel Antonio. *Antología Poética*, Edición de César Antonio Molina, Ed. Akal, Madrid, 1983.
- Manoel Antonio. *Correspondencia*, Edición de Domingo García Sabell, Ed. Galaxia, Vigo, 1979.







## ÍNDICE

<b>LIMIAR</b>	7
---------------	---

### **O MAR TAMÉN TEN HISTORIA**

O Mar dos Galegos no tempo de Manoel Antonio.	15
O asociacionismo dos pescadores na Galiza de anteguerra: unha ollada de conxunto.	51
As guerras da sardiña na Ría de Arousa: o conflito entre artes novas e vellas e as relacións sociais no mar.	113
A CNT no Barbanza durante a IIª República.	127
Apuntes para a historia dunha sociedade obreira e mariñeira: “La Protección Obrera” de Porto do Son.	141
O Trintxerpe republicano: xénese da denominada “quinta provincia galega” en Euskadi.	155
Notas sobre a construción naval en madeira dende fins do século XIX ate a Guerra Civil.	173

### **O MAR, HUMANIZADO**

A sociabilidade mariñeira: asociacionismo e distribución do produto da pesca na beiramar galega.	185
As derradeiras singraduras da grande vela de traballo na navegación de altura e no tráfico de cabotaxe.	211
Angueiras de galeón.	225
Mariñeiros do “Grand Sole”: os últimos da fila.	233
A pedra na cultura marítima da Galiza.	241

### **CUESTIÓN ENCOL DO PATRIMONIO MARÍTIMO**

O Patrimonio Marítimo na súa diversidade.	249
O mar ten patrimonio que salvar: pasado e futuro das embarcacións tradicionais analizados en Ribeira.	269
O noso Patrimonio Marítimo en situación límite.	277
A vela tradicional retorna ás Rías.	287
Federación Galega pola Cultura Marítima.	297

O Museu de Etnografía e História de Póvoa de Varzim: espello da cultura dunha comunidade piscatoria.	301
O Museo Massó e o modelo bretón.	307
Leis de secano contra a carpintería de ribeira e as embarcacións tradicionais.	311
Navegación tradicional: experiencias e preocupacións.	315
Federación Galega pola Cultura Marítima: Foulas e Ronseis.	329
<b>GLOSARIO</b>	339
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	345



