O PATRIMONIO MARÍTIMO DE GALICIA

UNIVERSO MARÍTIMO

“E tamén contou o barco

a hestoria do piloto

a do gavieiro e a do rapaz”

(*“De Catro a catro”*, Manoel Antonio)

* * *

“Na outra banda do mar construen o navío:

o martelar dos calafates resoa na mañá, e non saben

que están a construír a torre de cristal da miña infancia.

Non saben que cada peza, cada caderna maxistral

e´ unha peza do meu ser. Non saben

que no interior da quilla está a médula mesma

da miña espiña dorsal; que no galipote a quencer

está o perfume máxico da vida.

Que cando ao remate, ergan a vela, e a enxarcia

tremole vagarosa no ar

será o meu corazón quen sinta o vento,

será o meu corazón.”

(*“As torres do ar”*, Avilés de Taramancos)

* * *

Ao longo dos tempos, en todo o litoral de Galicia téñense desenvolvido actividades, oficios e modos de vida vencellados ao mar. Para pescar, transportar e, logo, conservar, foi preciso construír barcos e despois portos para protexelos, así como edificios axeitados para transformar o peixe. Tamén, houbo que concebir aparellos, útiles de traballo e técnicas singulares, axeitados a cada costa e ás tradicións da zona en cuestión. Así mesmo, a casa mariñeira estivo condicionada polo xeito de vida dosmoradores, así como polas peculiaridades xeográficas e climatolóxicas da súa localización.

Pero o mar é algo máis que reserva de peixe ou vía de comunicación. Así, por exemplo, para proveito dalgúns muiñeiros, a auga déixase canalizar ata os rodicios dos muiños de maré. Lugar de tráfico, de intercambio, de comercio, o mar é tamén un espacio susceptible de balizar, de vixiar, de protexer. Daquela, foron levantadas fortalezas para defender a beiramar para eventuais agresores; fachos, luces e faros alumearon para clarear as singraduras dos navíos…

Existen, xa que logo, as que se deron en chamar “xentes de mar”, que abranguen todas as angueiras relacionadas co medio mariño. E dentro da súa diversidade, teñen regras e leis propias; as súas tradicións e o seu “saber-facer”. Ao cabo dos séculos, esta sorte de confraría teceu o seu universo deixando acá e acolá pegadas, discretas ou rechamantes, do seu devir: arquitecturas con ou sen arquitectos (quer dicir, edificios de orixe civil, militar ou popular); paisaxes a penas retocadas, porque a natureza fixo ben as cousas; utensilios; barcos; imaxes; técnicas; toponimia; fala;…. Este conxunto, que ben puideramos rotular como "Patrimonio Marítimo”, compón un verdadeiro tesouro con múltiples alfaias, case todas ameazadas ao día de hoxe.

O NOSO PATRIMONIO MARÍTIMO

Fuxindo de toda concepción monumentalista (ou sexa, tanta atención merece unha humilde arte de pesca como un santuario mariñeiro ou un muíño de maré) e aplicando un criterio evolutivo que permita inserir as creacións doutrora e as de hoxendía nunha cadea de transmisións para o futuro, o noso patrimonio marítimo estaría composto pola totalidade das manifestacións (construccións, obxectos e creacións inmateriais; representacións, en definitiva da memoria colectiva das xentes de mar) vencelladas á actividade marítima dos galegos e das galegas ao longo do tempo. Repárese, xa que logo, que tal definición abranguería non só o

universo das prácticas tradicionais, no que as técnicas e tradicións “locais” son determinantes, senón que tería en conta así mesmo outro tipo de manifestacións de orixe non popular, onde a influencia da tecnoloxía “allea” está moi mesturada ou mesmo predomina fronte ao “saber-facer” propio das nosas xentes de mar, artesáns, operarios ou técnicos asimilados, cuxa presencia, sen embargo, compre pescudar e descubrir. Velaí, por exemplo, os faros ou os peiraos comerciais que son considerados arquitectura civil, pero onde albiscamos a inconfundible man dos canteiros do país; os pailebotes construídos até a Iª Guerra Mundial no Freixo, San Cibrao ou Camposancos seguindo unha tipoloxía “internacional”, atemperada, non obstante, por solucións técnicas tradicionais transmitidas de pais a fillos nas carpinteirías de ribeira locais; ou, ao cabo, as embarcacións propulsadas por tracción mecánica adicadas á pesca máis ou menos industrial e construídas con criterios non artesanais, mais sempre respectuosos coas indicacións e suxerencias dos pescadores; eis, os populares motores con popa de "rabo de galo" dos anos 20 en diante, ou as parellas de arrastre con casco de ferro, botadas nos estaleiros Bouzas alá pola década dos 40 ou 50. En definitiva, o que define as fronteiras do noso patrimonio marítimo en relación a outros territorios, é a presencia en maior ou menor medida da memoria colectiva “local” (entendido o término “local” nun sentido amplo) en todo tipo de manifestacións, sexan de orixe tradicional ou non.

Continuando coa susodita amplitude de criterio, cando falamos de patrimonio marítimo deberiamos ter en conta asemade o mar, como soporte das devanditas actividades, e máis concretamente a beiramar, básica para o desenvolvemento axeitado dos bens que compoñen o patrimonio marítimo. Este é, polo tanto, algo moito máis amplo e complexo que as construccións e embarcacións tradicionais, tal e como adoito se lle representa.

Categorías patrimoniais

Un breve repaso sistemático nos daría as seguintes categorías patrimoniais:

INMOBILIARIO.-

* Saíñas
* Almacéns de salga e vivendas anexas
* Fábricas de conserva
* Asentamentos costeiros e fachadas marítimas das cidades e vilas do litoral
* Arquitectura popular:
    - -Vivenda mariñeira
    - -Construcións adxectivas (tendais, loxes, alboios para

encascar, secadeiros de peixe…)

-Muíños de maré

* Estaleiros, varadoiros e carpinterías de ribeira
* Ostreiras
* Cetáreas
* Viveiros
* Portos, peiraos e rampas de varada
*Outras construccións portuarias (almacéns, lonxas, chavolos…)
* Faros, semáforos e sinais diversas
* Estacións de Salvamento e Socorrismo
* Arquitectura militar
*Arquitectura relixiosa (santuarios con devoción mariñeira, hermidas, cemiterios..)
* Espacios de vixiancia (atalaias, fachos,...)
* Espacios de sociabilidade das comunidades de xentes do mar
* Espacios forestais reservados á construcción naval (Devesas do Rei)

MOBILIARIO.-

* Artes de pesca e marisqueo
* Trebellos de pesca e marisqueo
* Trebellos de cabotaxe
* Instrumental de navegación
* Vestimenta
* Cestería
* Tonelería
* Embarcacións :

-Pesca e marisqueo

-Cabotaxe e transporte de ría

-Transporte alta mar

-Deportivas

-Mariña de Guerra

-Salvamento

-Servicio de porto

-Dragas e barcazas

-Barcos escola

-Auxiliares

* Bateas
* Utillaxe das bateas
    * Ferramenta das carpinterías, velarías e cordoerías
    * Ferramenta dos toneleiros
* Maquinaria e utillaxe dos estaleiros
* Útiles das atadeiras e redeiras
* Trebellos para pañar argazo
* Utillaxe empregado nos almacéns de salgazón
* Utillaxe e maquinaria das fábricas de conserva
* Utillaxe das actividades de salvamento (a flote, mergullo…)
* Maquinaria e utillaxe portuario
* Boias
* Representacións visuais e sonoras diversas:

-Cadros, grabados e deseños

-Reproduccións fotográficas

-Maquetas e xoguetes

-Diaporamas

-Cinema e TV

-Discografía

* Cartografía, derroteiros e cadernos de a bordo
* Documentación diversa:

-Fretes e contratos

-Contabilidade de casas armadoras, estaleiros e diversos establecementos industriais

-Estatísticas portuarias

-Regulamentos e documentación de gremios, confrarías e asociacións mariñeiras, patronais e navais

-Marcas de pesca

-Bibliotecas e arquivos de axentes sociais vencellados ás actividades marítimas

-Xornais e publicacións relacionadas co mundo do mar

* Iconografía mariñeira:

-Petroglifos

-Exvotos

-Imaxes relixiosas

-Cruces de afogados

-Altos e baixos relevos

-Esculturas e tallas

-Decoración das embarcacións

-Decoración dos inmobles

-Elementos decorativos diversos

-Marcas de familia

-Maios de barcos

* Litografías impresas nas latas de conserva
* Publicidade

INMATERIAL.-

* Tradición oral
* Creacións literarias
* Cancioneiro e Folklore
* Sistemas de reparto
* Unidades de medida
* Toponimia costeira e hidrotoponimia (de superficie e subacuática)
* Fala
* Técnicas de traballo:

-Pesca e marisqueo

-Pequeno e grande cabotaxe

-Actividades de transformación do peixe, marisco e algas

-Construcción naval

-Navegación

-Estiba

-Servicio de porto

-Vixiancia e sinalización

-Salvamento e socorrismo

-Varada

* Hábitos das xentes do mar
* Ritos e crenzas
* Festas e celebracións
* Sistemas de reproducción de coñecementos (planes de estudos de escolas pesqueiras, náuticas, construcción naval, mergullo…)
* Asociacionismo mariñeiro e naval:

-Gremios

-Confrarías de pescadores

-Agrupacións mariñeiras (de defensa, benéficas, socorros, etc.) e de mariscadores

-Colectivos de armadores e navieiros

-Sindicatos (pescadores, mariñeiros, estibadores, traballadores/as do porto, da conserva e salgado, etc.)

-Asociacións de fabricantes de conserva e salgazón

-Clubes náuticos e deportivos

-Sociedades de Salvamento

-Sociedades de Seguros Navais

ROTEIRO IMAXINARIO

A continuación, imos facer un breve percorrido por algúns dos elementos sobranceiros do noso patrimonio marítimo, enfocando críticamente o seu estado actual e as perspectivas que existen de recuperación ou utilidade pública.

Comecemos.

A Beiramar

É a nosa primeira riqueza: Mares diferentes bañan litorais singulares, para conformar lugares orixinais: ¿qué sería do Salnés sen a ría de Arousa, enguedellada e inzada de praias e esteiros?; ¿qué da Mariña lucense, sen os seus acantilados de granito?. Cada paisaxe é un mundo a parte, coa súa fauna e flora particulares. Quen se dea unha volta pola beiramar da Arousa, dende as praias de San Vicente de O Grove ate as Torres de Catoira, ficará abraiado pola contradicción entre a beleza e adecuación do litoral a todo tipo de actividades vencelladas ao lecer e as experiencias pedagóxicas e medioambientais, e a súa degradación física. Sería un dos moitos itinerarios que poderíamos facer polas nosas ribeiras, e sempre coa mesma ou semellante conclusión encol da fraxilidade do equilibrio entre humanización, uso e mantemento do entorno. E non se trata tan só do espolio clandestino da area das praias, da presencia indiscriminada de lixo e dos vertidos noxentos, ou mesmo a intervención traumática sobre o medio de determinadas empresas que, como as Celulosas de Lourizán, van rematando aceleradamente coas actividades tradicionais da beiramar. Por si esto fora pouco, a especulación do chan, os abusos arquitectónicos acumulados na liña de costa xa dende hai décadas e que teñen unha difícil volta atrás (os casos da fachada marítima de Vilagarcía, a illa de Toralla ou a ocultación da Torre de Hércules, son tristes exemplos ben coñecidos), xunto coa discutible concepción urbanística subxacente nos recheos indiscriminados alentados polas diversas Administracións, poñen en perigo non só o ecosistema e a personalidade das construccións ribeiráns, senón a mesma supervivencia das embarcacións de pesca tradicionais. Véxase senón o acontecido cos paseos marítimos de A Illa e OGrobe que, eliminando as praias, deixan ás dornas sen o seu lugar natural para facer os labores de reparación e acondicionamento. Ou o proxecto da estrada de circunvalación de Vilaxoán pola costa, que eliminaría os fermosos peiraos de perpiaño das fábricas de salga hoxe en desuso. Os casos, escollidos entre moitos, dos recheos do porto de Muxía, Bouzas e da Ría de Viveiro, acreditan igualmente as desfeitas a que nos estamos a referir. Para rematar, tampouco a política enerxética imperante, defensora da instalación masiva e incontrolada de parques eólicos, semella respectar o indubidable valor paisaxístico de zonas tan características da nosa beiramar como a malchamada Costa da Morte, O Barbanza, A Mariña de Lugo ou a Serra de Carnota.

Faros e sinais marítimas

De arquitectura arriscada e xenerosa ao tempo, os faros foron construídos a miúdo en

impresionantes paraxes como os de Cabo Vilán, Touriñán, Corrubedo, Silleiro, Torre de Hércules, Fisterra, Estaca de Bares e un longo etcétera. Outros toman asento en illas ou illós, como os de Sálvora e Rúa, na Ría de Arousa, Coelleira, na entrada da Ría do Barqueiro, Lobeira, na Ría de Corcubión, ou os máis coñecidos de Ons e Cíes. Con todo, non nos deben ocultar a multitude de lanternas, luces, boias, semáforos e balizas que aseguran o tráfico marítimo, inseríndose armónicamente na paisaxe.

Co automatismo e a navegación por satélite están perdendo utilidade, o que redunda nun progresivo deterioro dos edificios de moitos deles. Non tardará moito o tempo, en que deberemos reclamar a intervención das diversas Administracións para salvar esta prodixiosa infraestructura.

Tampouco os fachos, como referente popular que son dos faros e sinais marítimas modernas, chamaron a atención da etnografía ou da arquitectura. Iso explica que unha construcción ben singular como a de Donón (Cangas), de reminiscencias medievais cando menos, é pouco coñecida hoxendía canto á súa orixe e razón de ser.

Arquitectura militar

Ao longo da historia houbo que armar o litoral para observar e repeler posibles invasións. Como non se podía defender toda a beiramar, protexéronse os lugares estratéxicos: abras que ofrecían fondeo aos barcos viquingos, berberiscos ou ingleses; desembocaduras dos ríos que daban acceso ás grandes cidades; illas que servían de base aos invasores. As nosas costas teñen algunhas fortalezas construídas en illós: os castelos de San Antón e Santa Cruz, na badía coruñesa, por exemplo. Outros están emprazados na beiramar: os da Palma e San Felipe, nos arrabaldos de Ferrol. Tamén contamos con Murallas mariñas, como as de Monte Real en Baiona e as de A Coruña; Torres de vixiancia, como as de San Sadurniño en Cambados, de Oeste en Catoira, ou a da Lanzada; Baterías antigas, como a do Parrote coruñés, O Castro en Vigo ou a case que descoñecida emprazada en Mera, no Concello de Oleiros. E, por último, impoñentes Instalacións militares, como as do vello Arsenal de O Ferrol, feitas de fermosa pedra labrada a costa de esgotadores traballos.

Moitos destes monumentos están restaurados e prestan un importante servicio público, como o Castelo de San Antón reconvertido en Museu Arqueolóxico da cidade de A Coruña. Outros, están por salvagardar ou pendentes do seu traspaso á sociedade civil, agardando iniciativas que lles atribúan novas funcións e faciliten o acceso cidadán; eis o caso do devandito Arsenal da cidade departamental .

Arquitectura portuaria

Houbo un tempo en que os portos eran cousa de arquitectos e mestres canteiros, que deixaron sinaladas mostras do seu oficio en instalacións como as de Carril, outrora importante porta de saída da emigración americana, ou as do peirao de Porcillán en Ribadeo. Menos chamativos, a penas hai referencias (fora dos traballos de Begoña Bas) da multitude de varadoiros e pequenos peiraos de madeira e pedra que, noutrora, inzaban a beiramar. Dos que quedan, algúns están compostos por canteiría máis ou menos traballada, como a rampla de Redes (Ares) ou os portiños de Cabo de Cruz e Palmeira. Outros máis antigos, teñen importancia pola súa orixe aínda discutida; caso dos coídos de Bares e Aguiño.

Agora, os protagonistas das novas construccións portuarias son unha nube de camións, que descargan un monte de enormes pedras e formigón. E non só esquecemos as técnicas doutrora, senón que ademais alteramos ou degradamos as obras dos nosos devanceiros: Cantas dársenas recheas para facer aparcamentos?. Cantos enlousados cubertos de piche?. Cantos varadoiros de canteiría substituídos por cemento armado?. Temos na memoria o fermoso portiño de Aguete na ría pontevedresa, cuxa espléndida restauración ficou estragada por un monumental dique de formigón armado; a imperdoable perda dos peiraos da vila do Teucro; o abandono do portiño de abrigo de San Cosme (Outes), de ricaz historia medieval…

Establecementos industriais

O abandono no que se atopan a maior parte dos vellos almacéns de salga de San Vicente de OGrobe, Meloxo, A Illa, Vilanova e Vilaxoán, na Arousa; Bueu; Camelle; Caldebarcos, ao pé de O Pindo, etc., compite co estado límite dos seus embarcadoiros. E xa que falamos de pequenos peiraos, compre lembrarse das antigas telleiras de Vilalonga (Sanxenxo), Dena (Meaño) e Castrelo (Cambados), en triste desfeita cando serían tan axeitadas para albergar pequenos museos etnográficos, emprazados nun entorno natural envexable. Outro tanto acontece con instalacións conserveiras hoxe en desuso, como as antigas instalacións da familia Massó en Bueu e Cangas, obxecto de recalificacións urbanísticas e de pronta desaparición, se ninguén o remedia. Para rematar, tamén compre ter unha lembranza para aquelas vellas cetáreas construídas entre as rochas con materiais do país, hoxe desaproveitadas cando ben poderían desenvolver novas funcións como soporte de variadas experiencias de divulgación do medio mariño; algunha, como a da Torre de Hércules, tomou ese vieiro e, da man do Concello coruñés, reconverteuse en acuario; outras, como a de Baiona, situada a carón de Monte Real e de belida fasquía, desapareceron sen que ninguén alzase a voz.

Arquitectura popular da ribeira

Como queda dito, na casa mariñeira tradicional inflúen tanto as tarefas dos seus moradores como as condicións xeográficas e climatolóxicas do lugar. Logo, seguindo a Pedro de Llano, nunha beiramar tan diversa como a nosa caben tamén variados tipos de asentamentos de poboación e de vivendas.

Así, a necesidade de atopar bos ancoradoiros e protexer as casas dos ventos, obrigou a buscar recunchos defendidos por algún accidente xeográfico. As poboacións podían ter acceso a unha cala (O Barqueiro), ou estar situadas en torno a un fondeadoiro protexido das nortadas por unha pequena península (Malpica). Outras, como acontece en Cedeira, teñen asento na marxe máis abrigada da foz de un río; se agrupan arredor de unha praia (Sada); ou espallan o casal nun anaco de costa (Aguiño).

Como resultado dunha economía baseada principalmente na pesca, as casas tiñan certas características propias, como a cociña pequeneira con lareira a medio camiño entre lar labrego e fogón urbano, ou a dependencia empregada como almacén de aparellos e útiles, que ocupaba ben o baixo, ben o faiado. Tamén, a casa aberta era máis frecuente no litoral. Estas propiedades, xerais para toda a beiramar ata os anos 60, tiñan, non obstante, concrecións diferentes segundo as condicións das bisbarras: a casa terrea, propia das zonas máis pobres; a casa do pincho, con fachada principal no muro piñón; a casa con dúas plantas, con soportal ou galería; e a casa con patín, común nas Rías Baixas, onde empregaban cuncha e tella como cubrición protectora de humidades nas paredes externas.

A rentes das vivendas, ás veces mesmo incorporadas a elas, estaban as construccións adxectivas: o alboio utilizado para “encascar” as mallas antes da implantación do nailon e a loxe (na fala de Ogrobe) ou tribuna, pequeno espacio acaído para gardar artes de pesca, confeccionar trebellos e mesmo servir de morada a pescadores xubilados. Ademais, nos terreos veciños se emprazaban decote os tendedeiros das redes, tamén chamados estacadas por estaren compostos por esteos de madeira ou chantóns de pedra espetados no chan de maneira diversa, e os secadoiros de peixe. Finalmente, compre dar fe doutras construccións ribeiráns como os muíños de maré, moi interesantes no seu conxunto formado polo edificio, presa e muro.

Na actualidade, a desfeita urbanística e arquitectónica acumulada na liña de costa dende os anos 60, ten rematado coa singularidade de moitas das nosas vilas mariñeiras: a destrucción da fachada marítima de Vilagarcía nos anos da posguerra, eliminando a praia de Area Longa, e o estrago case que total dos cascos urbanos de Marín, Portonovo, Camariñas ou San Cibrao, son

actuacións dabondo expresivas da progresiva banalización dos vellos asentamentos mariñeiros. Dende Ribadeo á foz do Miño, os derradeiros exemplos de vivenda mariñeira, aos que habería que incorporar as sobrias mansións pertencentes aos fabricantes, agonizan por doquier carentes da máis mínima protección urbanística. Outros elementos, como os secadoiros de peixe (coa excepción dos de congro en Muxía), tendais de aparellos e alboios para encascalos, hai tempo que desapareceron. Canto aos muíños de maré, aínda se conservan exemplares de interese como os da Seca, en Cambados; Anido, en Muros e Acea da Ma, en Culleredo (os derradeiros con 6 moas), de titularidade e arelas de utilización pública. Outros de propiedade privada, como o de Santa Cristina de Cobres (no Concello pontevedrés de Vilaboa) ou o das Azeñas, na Illa de Arousa, están relativamente ben conservados, pero bótase de menos a posibilidade de acceso ás súas instalacións por parte da cidadanía.

Embarcacións

A extraordinaria variedade das embarcacións tradicionais galegas, das que existían máis de 20 tipoloxías diferentes a comezos do século XX, tivo que ser posta de manifesto por investigadores chegados doutros mares, como Octávio Lixa Filgueiras, Juan Carlos Arbex ou Staffan Mörling, para que por eiquí se lles comezara a prestar algunha atención. Sintéticamente, e sen ter en conta as variedades locais, poderíamos reducir este universo a unhas poucas familias: os trincados e traiñóns, de proa e popa curvas e lonxano parentesco con outros barcos propios do Cantábrico e do Golfo de Biscaia; adicados ao cabotaxe os trincados e á ceifa da sardiña os traiñóns; 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 e as de popa de espello; as gamelas, de orixe antiga e nórdica, con fondo plano e costados de dúas taboas en calime; as lanchas, de liña sobria e robusta, cuberta enteiriza con amplos corredores e proa e popa simétricas; as dornas, de quilla pronunciada, construcción en calime e con moitas similitudes coas embarcacións viquingas, e as traiñeiras, introducidas na beiramar galega no devalo do século XIX e similares ás empregadas no Cantábrico.

Segundo o propio Mörling, semellante riqueza de formas responde á diversidade ambiental das nosas rías que, á súa vez, conforma numerosas modalidades de vida marítima e identidades locais singulares. As embarcacións, pois, nacen nas comunidades da beiramar logo dunha atenta observación do medio por parte de pescadores e mareantes e segundo axeitadas conclusións incorporadas ás tradicións respectivas. Pero hai máis: o mar foi de sempre gran comunicador de

novidades. E a rótula Noroeste da Península Ibérica (quer dicer, Galicia e o Norte de Portugal), tivo unha grande importancia, hoxe tan só albiscada, como encrucillada das rotas que viñan do Norte e do Mediterráneo. Tanto é así, que certos autores supoñen que o Mar dos Galegos foi propicio, tanto para a mestura entre as velas latinas do "Mare Nostrum" e as cadradas propias das augas boreais, como para a mestizaxe entre as técnicas de construcción de procedencia nórdica e mediterránea.

Polo tanto, aqueles tipos de barcos máis característicos da Galicia e os seus derivados "locais", son o resultado de múltiples experimentacións e influencias. Eis, os devanceiros de orixe nórdica das dornas, gamelas e lanchas de roda curva ou recta, cuxa aparición nas rías datan algúns da época sueva e outros dos séculos XII-XIII (xusto no cese das incursións normandas e sarracenas), trocaron de fasquía polo influxo de novidosas técnicas mediterráneas e a contínua adaptación a cometidos cambiantes. E algunhas delas, gamelas e lanchas concretamente, foron introducidas hai séculos no Norte de Portugal polas comunidades piscatorias galegas que, noutrora, se instalaron entre Viana do Castelo e a Foz do Mondego. Daquela, cando no mar non había fronteiras, conformouse unha unidade cultural cuxas pegadas perduran na lembranza das lanchas volanteiras de Póvoa de Varzim, das catraias de Esposende, ou nas actuais masseiras de Áncora, xemelgas das gamelas guardesas.

Os barcos, elementos centrais da cultura marítima popular, son obxectos vulnerables. Por moito que zafen das maruxías, rematarán despezados nunha praia ou alimentando fogueiras do San Xoán. No decurso deste século, o avance tecnolóxico e o desenvolvemento da pesca intensiva de tipo industrial, dunha banda, pero tamén o esgotamento do mar e o cambio socio-económico nas comunidades mariñeiras asimilado ao fenómeno do turismo, doutra, levaron de seu a perda da vela de traballo na pesca, da súa técnica e, por conseguinte, a desaparición de numerosas artes de pesca, trebellos e embarcacións tradicionais na totalidade dos portos da nosa beiramar. Este contexto determinou que, no período 1965-1973, máis de 7000 dornas, lanchas, gamelas, racús, botes, etc, movidos a remo, vela ou propulsados por arcaicos motores, fosen despezados e parcialmente substituídos por unidades máis tecnificadas e potentes. É por iso que, ao día de hoxe, daquela variada tipoloxía de embarcacións tradicionais existente ao comezo da centuria, resta a penas a metade. Das grandes dornas "mecas" de OGrobe, expertas nas artes do xeito, como das súas competidoras as lanchas de Muros ou Vilaxoán, só acordan os máis vellos. Dos botes "polveiros" de Bueu, do propio de Maniños, na Ría ferrolá, e o do "pinche", característico de Bouzas, a penas contamos con algunhas fotografías ou grabados de época. Tampouco dos arriscados volanteiros de A Guarda, A Pobra do Caramiñal e Porto do Son, nin

dos barlotes de Celeiro ou O Barqueiro, resta máis que a lembranza. Así mesmo, os últimos "racús" de OGrobe, Cambados, A Illa ou Aldán, están dispostos para servir de moeda de cambio para a construcción de novas embarcacións, e despois pasar pola fogueira ou o afundimento obrigatorios, se antes algunha entidade ou particular non os reclama para renovadas funcións de natureza cultural, de lecer ou deportiva, afastadas da súa anterior dedicación á pesca. E así poderíamos seguir…

Canto ás embarcacións de cabotaxe, os derradeiros veleiros desapareceron hai trinta anos, logo de coñecer un breve repunte no contexto de illamento económico derivado da política autárquica dos sucesivos gobernos de Franco ata 1960. A falla de repostos para motores e a carestía de combustibles, favoreceu que, entre 1940 e 1955, pequenos pataches, balandros e galeóns tivesen un anacrónico protagonismo no trasfego entre rías, cousa abraiante na Europa daquel tempo, agás Portugal que vivía unha situación semellante. A liberalización dos anos 60, trouxo canda ela un espectacular incremento dos transportes por estrada que, sumado á desfeita das industrias tradicionais da beiramar que a sustentaban (fábricas de salgazón, serradoiros, telleiras), retirou definitivamente á vela do cabotaxe. Hoxe, aqueles galeóns que transportaban peixe, barro e madeira por todas as Rías Baixas, agonizan reconvertidos en auxiliares de bateas, dragas e areeiros. Dos centos de pataches de Corme, Noia ou San Cibrao, non fica tan sequera un exemplar. Pola súa banda, os impresionantes trincados de Cedeira que abastecían a Ferrol e Coruña de leña, desapareceron hai xa máis de medio século sen deixar rastro algún. E outro tanto aconteceu cos veleiros de construcción non tradicional, como os grandes pailebotes, queches ou bergantíns matriculados en Carril, Camposancos, A Pobra ou Ribadeo, afeitos ás singraduras transoceánicas ata comezos da centuria que agora remata.

Con todo hai detalles esperanzadores. Cando, a comezos dos anos 80, a Asociación Cultural "Dorna" de A Illa de Arousa, e algúns particulares de Ribadeo recuperan, respectivamente, dornas e botes para a navegación a vela, parten, xa que logo, de aproveitar aquelas pequenas embarcacións desbotadas para a pesca, ben para o lecer, ben para recobrar as regatas tan populares nas vilas mariñeiras doutrora. A recuperación de embarcacións tradicionais como práctica aprezada socialmente chega a Galicia, pois, con moito atraso en relación a outros países europeos. Dende comezos da derradeira década do século, propiciadas por un incipiente proceso asociativo nas Rías Baixas e contando cun modesto pero eficaz apoio na Dirección Xeral de Formación da Consellería de Pesca, téñense iniciado as labouras de conservación e recuperación de barcos representativos de diversas zonas. En total, ao día de hoxe arredor de 60 barcos tradicionais están navegando a vela polas rías (delas, perto de 40 dornas), mercede ás

actividades dunha quincena de asociacións espalladas pola nosa beiramar e da Escola de Carpintería de Ribeira de Estribela-Marín, artellada pola Consellería de Pesca e actualmente desaparecida. Para rematar, compre dicer que esta xeira recuperadora vai forzosamente unida a dous fenómenos simultáneos: a celebración bianual a partir de 1993 dos Encontros de Embarcacións Tradicionais, desenvolvidos como elemento senlleiro para popularizar a cultura marítima, e a creación da "Federación Galega Pola Cultura Marítima" (FGCM), que chegou a integrar boa parte do devandito tecido asociativo e que, tras un tempo de inactividade, semella retomar o seu papel protagonista na conservación e revitalización do patrimonio marítimo.

Imaxinería da inseguridade

Enfrontados ao mar desatado, as xentes do mar imploraban o favor divino. Logo, pé a terra, as promesas formuladas nas tempestades trocábase na ofrenda dun exvoto, que tomaba a forma dun modelo de barco ou dun cadriño. Estes testemuños de gratitude, tiñan feitura dos mesmos mariñeiros ou eran encomendados a veciños con sona de bos artesáns. Ao cabo, nesta iconografía conservada ás veces de maneira precaria en capelas e santuarios da beiramar, teñen hoxe unha boa fonte os historiadores en tanto en canto agachan verdadeiros "diarios de a bordo" daquelas angueiras. Pero, e aquí resulta difícil estabelecer unha fronteira entre arte popular, etnografía e arte "culta", tamén pintores como Urbano Lugrís (velaí os murais da Confraría de Pescadores de Malpica) repararon no dramatismo inxenuo e comunicativo daqueles humildes lenzos.

Outro aspecto desta relixiosidade mariñeira ancorada nun acontecer de angurias e esperanzas, o compoñen as cruces dos afogados que, na paisaxe costeira máis desacougante (Bares, O Roncudo de Corme, Cies, Sálvora…), lembran con toda modestia a quen ficou por sempre nas augas. E, quizais pola súa humildade, están hoxe tan esquecidas como os afogados que pretendían lembrar. Non remata aquí a iconografía relixiosa vencellada ao mar: a falta de estudos sobre o tema, cumpriría insistir no aquel artesán das tallas e cadros dos protectores da xente mariñeira (San Telmo, as diversas devocións da Virxe,…), espalladas por toda parte sen o máis mínimo inventario; dos barcos votivos de prata da Catedral de Tui e do Gremio de Mareantes pontevedrés, a penas coñecidos, etc.

Case que desapercibidos e a cabalo entre o relixioso, o máxico e o decorativo, están os baixo e alto relevos que representan embarcacións. Como antecedentes dos navíos medievais esculpidos nas igrexas adicadas ao Apóstolo, na cidade vella herculina e no lugar de Cereixo na Ponte do Porto, e a Santa María no Concello de Cambre, así como na fonte do Carme en Padrón, están a

flota megalítica do petroglifo de Borna (Meira) e a estela cunha nave romana, depositada no Museo de Pontevedra. O ronsel continuou na Idade Moderna, cos galeóns gravados no tesouro e no coro da Sé tudense e a morea de veleiros incorporados no século pasado aos escudos dos novos Concellos. E chegou ata hoxe cos motivos mariños de Lugrís, labrados alá polos anos 40 na capeliña dos Santos Reis en Bueu. Da mesma devandita mestura entre o sagrado, o máxico e o figurativo, participaban as vellas e misteriosas decoracións das gamelas da Guarda, dornas, carochos do Miño ou lanchas de roda curva do Golfo Ártabro, estudadas por Fernando Alonso Romero, Eliseo Alonso ou José María Massó, e lamentablemente desaparecidas hoxendía.

Concluiremos manifestando que non toda a imaxinería do mar é relixiosa. As "marcas de familia" con que os pescadores guardeses, ao igual que seus compañeiros de Esposende ou Póvoa de Varzim, sinalaban noutrora útiles e aparellos; as maquetas de barcos conservadas en Museos ou domicilios particulares, ou as empregadas cada ano na festa dos maios de Poio e Marín; os óleos dos veleiros armados por casas de navegación doutrora e ciscados acá e acolá, etc., así nolo acreditan.

Pescadores e artesáns

Nos tempos idos, os pescadores confeccionaban boa parte do seu utillaxe; os da Guarda tallaban "callaus" como pesos para fondear liñas, poutadas e sebeiros; en Muros facían liñós de crin de cabalo e boureis do xeito con cortizas; compases e chisqueiros os de Coruxo; en OGrobe, nas loxes, os vellos mariñeiros moldeaban vimbias para viveiros e nasas do camarón, nécora e centola; para pillar o polvo entre as rochas, a xente de Santa Mariña de Camelle arranchaba uns bicheiros aos que denominaban "polveiros"; en Bueu, confeccionaban con cantos rañas acaídas para engadar o polvo que aniñaba nas "jaretas" do seco; en Cambados, pequenas "artes bravas" axeitadas para o camarón; e así en todos os portos. Mais sempre se precisaron artesáns de terra.

Na beiramar, case que invadidas polas grandes mareas "dos lagares e dos carnavales", aínda están as carpinterías de ribeira, daquela humildes pendellos de madeira con rampla para facilitar os "bota-abaixo", e hoxe galpóns ameazados por recheos e paseos marítimos "mediterráneos" ao uso. Alí, aínda traballan os mestres carpinteiros. Ninguén coma eles para entender o mundo dos mariñeiros; para modelar, cun "saber-facer" transmitido de pais a fillos, experiencias e necesidades da xente do mar converténdoas en verdadeiras arquitecturas flotantes de mariñeira fasquía. Dende os tempos da posguerra, a pequena carpintería naval, deixada á súa sorte, compartiu a delongada crise da pesca artesanal, afrontando, a maiores, a morte do pequeno

cabotaxe. Deste xeito, foise convertendo nunha actividade a cada máis marxinal e marxinada, desaparecendo prácticamente da beiramar comprendida entre A Coruña e Ribadeo. Non obstante, e a pesar da discriminación que ten sufrido ata o día de hoxe a construcción en madeira por parte da Administración á hora das axudas para a renovación da flota pesqueira (limitación de tonelaxe, menores subvencións que as recibidas polos restantes materiais, marxinación do Plan PESGA, exceso de burocracia nos permisos de construcción…), o esforzo por diversificar a producción e integrar as novas tecnoloxías da madeira, posibilitaron a permanencia da carpintería de ribeira maiormente nas Rías Baixas, apoiada na reparación do grande número de embarcacións en madeira existentes e nos pedidos de fora de Galicia. Actualmente existen 65 talleres e pequenos estaleiros que traballan a madeira, empregando arredor de 500 mestres e operarios.

Tamén, no apartado da formación de novos/as profesionais, a Consellería de Pesca tentou asegurar a continuidade do oficio mediante a creación da sobradita Escola de Carpintería de Ribeira de Estribela-Marín que, logo dun comezo esperanzador canto ao pulo na recuperación de embarcacións tradicionais, esmoreceu definitivamente hai un par de anos tras unha traxectoria errática. Recollendo, precisamente, o mellor da experiencia devandita, ven de rematar cun resultado positivo o seu primeiro ano de singradura a Escola-Obradoiro “Xeiteira” de Construcción Naval e Actividades Náutico-Turísticas, alentada polo Concello de Rianxo. Neste breve período, a Escola-Obradoiro, amais das súas funcións de formación e recuperación de embarcacións, levou a cabo numerosas iniciativas a prol da cultura marítima, converténdose nun punto de referencia tanto para a Administración como para o asociacionismo cultural.

A carón dos carpinteiros de ribeira estiveron, na época da vela de traballo, veleiros, cordeiros e pequenos obradoiros de fundición. De certo que houbo pescadores afeitos á confección de velas, relingas e cabos, mais a complexidade derivada do equilibrio matemático das medidas e a necesaria resistencia dos aparellos, obrigou á especialización en ambos oficios dun feixe de artesáns nas vilas costeiras. Pouco menos que arrombados a partir da popularización das embarcacións propulsadas mecánicamente, noutrora os veleiros mesturaban utilidade con harmonía nos panos, dando unha pinga de creatividade e beleza ás fermosas velas de “á de pardela”, de relinga, cangrexas ou latinas, que nos tempos idos enchían as rías. Hoxendía, e aproveitando o desenvolvemento das actividades marítimas do lecer, rexurden nas Rías Baixas algúns veleiros que conxugan as novas técnicas e materiais cos saberes tradicionais.

Outros artesáns terreos que aínda frecuentan os peiraos son os cesteiros, hoxe en retirada diante dos materiais sintéticos, pero que antes subministraban ou reparaban moreas de banastras

para cargar o peixe, patelas para transportalo e cestiños para iscar palangres ou levar os habilitos ás embarcacións. Tamén os toneleiros das fábricas de salga, os ferreiros, os zoqueiros e as mans hábiles que confecionaban aquelas roupas de augas enchoupadas en aceite de liñaza, cumprían un importante papel no universo marítimo. E, finalmente, en boa compaña cos mariñeiros veteráns expertos na confección das artes e reparación das mallas, as redeiras e atadeiras: nais, mulleres ou fillas de homes de mar, que, mediante a lanzal agulla de atar (daquela de buxo; hoxe de plástico), seguen a dar ás mallas (daquela de liño, cánabo ou algodón; hoxe de nailon) a feitura axeitada ao gusto dos pescadores. Por que, mália que os grandes aparellos de cerco, enmalle e arrastre veñan de fábrica, as betas, tramallos e rascas tradicionais só matan ben o peixe, se a man experta da redeira é quen de darlle a caída precisa que as acomode ás beiradas.

A tradición oral, a toponimia, a fala…

O rápido esmorecemento das actividades tradicionais vencelladas á pesca, o marisqueo e á navegación, e a desaparición física dos seus derradeiros protagonistas, obriga a recoller a toda marcha a tradición oral que atesouran, entendida esta non só como inventario de contos e cantigas, senón como unha pescuda sistemática das técnicas, a fala, os topónimos, etc., que os mariñeiros, carpinteiros de ribeira, cordeiros, veleiros e atadoras recibiron dos seus devanceiros, e que non figuran nin nos libros nin nas cartas mariñas. ¿Cómo manexar unha aixola de pé?; ¿argallar un cabo?; ¿pór un feltro?; ¿corrixir un compás?; ¿armar unha relinga?; ¿preparar peixe afumado ou escabechado?. ¿Qué palabras para nomear os elementos?; ¿os xestos para construílos?. Cada zona, cada porto, cada oficio, dispón dunha infinidade de coñecementos que desaparecerán nun chiscar de ollos, se non se recollen e socializan. Mesmo os nomes dos lugares están a desaparecer, pois houbo un tempo, antronte mesmo, cando o pescador atesouraba para si o mapa dos fondos mariños e marcaba as posturas polos accidentes do litoral, en que cada pedra, cada pequeno promontorio, cada praia, tiña un nome que agachaba unha lección de Historia, de Xeografía, de Ciencias Naturais...E cabe lembrar que nomear é tanto como apropiarse de algo, darlle sentido e utilidade. Nos tempos que corren, o anonimato vai parello ao estrago: ou, logo, ¿quén se lembra da coruñesa praia da Birbiriana ou do Campo das Redes de Bouzas?.

O acelerado do proceso devandito, fai da máxima urxencia a tarefa de recollida e de investigación da tradición oral da xente de mar, a penas acometida dun xeito moi parcial ao día de hoxe, mália a súa riqueza e dalgún magnífico exemplo, como é o do Arquivo de Historia Oral da Casa da Cultura de Moaña. Por desgracia, como sinala Francisco Fernández Rei no seu

discurso de ingreso na RAG, na cultura galega en xeral, e na antropoloxía, etnografía e lingüística, en particular, hai “moita costa e pouco mar”. Non obstante, sería inxusto non citar un feixe de etnógrafos, antropólogos, naturalistas ou linguistas que, nas súas investigacións, son debedores da recollida da tradición oral. Eis, os diversos ensaios encol das falas mariñeiras publicados na Revista “Verba” ou no “Boletín da Real Academia Galega”, entre os que compre salientar os de Mª del Carmen Ríos Panisse, Carme Enríquez, Mª do Carme García Rodríguez, ou as do propio Fernández Rei; numerosas publicacións no campo da bioloxía e o naturalismo; a monografía sobre hidrotoponimia da Ría da Arousa da feitura de Manuel Rodríguez; as aportacións das Revistas “Relinga” e as dos IIºs e IIIºs Encontros de Embarcacións Tradicionais; así como senllos traballos sobre carpintería de ribeira, salgazón, cultura material e tecnoloxía pesqueira, realizados por Manuel Mariño e Francisco Calo no Porto do Son; Esperanza San Miguel e Andrés Gómez na Ría do Ferrol; Eliseo Alonso e J.M.Vázquez Varela (coord.) na Guarda; A.Sánchez, X.M.Cerviño e X.L.Fernández, en Bueu; Arturo Romaní en Muros, Ricardo Arnaiz e Alberto de Coo na Ría de Arousa, e polo Colexio Público de Castrelo, baixo a dirección de Adela Leiro, en Cambados. Tamén compre salientar, que os traballos sobre antropoloxía mariñeira impulsados por Antonio García Allut e Francisco Calo, así como as incursións de Clodio González Pérez e Fernando Alonso Romero no refraneiro do mar e as crenzas e devocións mariñeiras, teñen por un dos seus alicerces a historia e a tradición oral.

SALVAGARDAR E REVITALIZAR A NOSA CULTURA MARÍTIMA

Calquera roteiro imaxinario pola situación actual dos diversos elementos que conforman o noso patrimonio marítimo, deixaría unha impresión pouco optimista. E a indiferencia con que boa parte da sociedade e a maioría dos poderes públicos miran a súa desfeita, reflicte a falta de conciencia imperante sobre o papel que ocupa a cultura marítima na nosa identidade colectiva. Mais semellante desapego, amosa tamén a ausencia de previsión con que se aborda a satisfacción das novas necesidades xurdidas no interior das sociedades desenvolvidas, tanto no mantemento da cohesión social e dos sinais de identidade colectiva, como nos apartados específicos do lecer, o turismo cultural, a preservación mediambiental, a promoción e a publicidade, así como en certas áreas (prevención da marxinalidade, a exclusión e a drogadicción, por exemplo) que afectan a servicios públicos como a educación e a sanidade.

Canto ás alternativas, non entraremos nelas a fondo para non alongar máis a exposición. Non obstante, non nos resistimos a expoñer que hoxe é da máxima urxencia acometer un inventario sistemático e pormenorizado do patrimonio vencellado ao mar; a elaboración de criterios para establecer as prioridades na salvagarda dos bens en perigo; e a disposición de diñeiro público que financie os proxectos declarados de interese. Todo elo, ao abeiro da Lei do Patrimonio Cultural de Galicia que, sen embargo e mália os esforzos da FGCM, non recolle ningunha referencia explícita ao patrimonio marítimo. E o protagonismo principal deste programa debería recaer nas asociacións cidadáns, coa súa capacidade de dinamización, popularización e acción renovadora no eido funcional; nos concellos, que contan con competencias na xestión patrimonial, no ámbito urbanístico, no turismo e na protección medioambiental, xunto con verdadeiras posibilidades de pór a disposición do conxunto dos cidadáns o patrimonio conservado e recuperado; e na Administración autonómica, maiormente as Consellerías de Cultura, Pesca e Turismo e Xuventude, suxeitos do planeamento, a coordinación e o financiamento cando menos parcial. Sen que o devandito quera dicir que outros axentes, como determinados colectivos ecoloxistas e de educación medioambiental, entidades privadas, empresas, Universidade, e, sobre todo, os museus, non teñan un importante papel nestas angueiras.

Canto aos museus marítimos, elementos fundamentais á hora de recuperar, conservar e socializar as diversas manifestacións da nosa cultura vencellada ao mar, a súa situación ben merece unha pequena reflexión. Por que a penuria actual (tan só paliada pola exemplar traxectoria divulgadora do Museo do Pobo Galego, moi limitada polo seu emprazamento

“terreo”, e a dignidade do Museo do Mar de San Cibrao, dependente da Deputación de Lugo) podería mudar de xeito significativo a medio prazo, coa posta en funcionamento do “Museo Galego do Mar” en Alcabre (Vigo), a reapertura do Museo Massó en Bueu e o artellamento do Museo da Construcción Naval nas instalacións existentes no vello Arsenal de Ferrol. Con todo, as incógnitas son aínda moitas canto aos proxectos museográficos en curso e compre ter, cando menos, algunhas cousas claras. En primeiro lugar, é preciso que Galicia conte cun Museu Nacional neste eido, capaz de transmitir de xeito didáctico, apoiado nas mil e unha realizacións da nosa cultura marítima, unha visión sintética, de conxunto, encol da importancia do mundo do mar no roteiro da nación galega. E iste Museu Nacional debera ser, sen lugar a dúbidas, o futuro “Museo Galego do Mar” de Alcabre cuxo emprazamento, entendido dende unha óptica de territorio-museu para integrar os diversos elementos patrimoniais da Ría de Vigo, reuniría as condicións precisas para representar a faciana marítima de Galicia nas súas múltiples manifestacións. A devandita elección non leva de seu, sen embargo, perda de relevancia e razón de ser do resto dos museus, que, segundo o noso parecer, poderían asumir unha certa “división do traballo” funcional: o do Arsenal, xa se dixo, atendería á Construcción Naval; o Massó, houbera cumprido á perfección o de ser o museu da pesca ou das actividades de transformación do peixe, se o espacio das instalacións da vella fábrica de conservas se houbera aproveitado en maior medida; a sección de mar do Museo do Pobo Galego transladada a un lugar acaído do litoral, podería aportar unha boa base para un futuro museu das embarcacións tradicionais; e aínda precisaríamos un museu da navegación… Máis alá, os pequenos museus locais desenvolverían unha visión autocentrada nas peculiaridades propias das actividades marítimas de cada zona. Estaríamos, xa que logo, definindo unha Rede de Museus Marítimos conectados entre sí e ao redor do “Museo Galego do Mar”, rede que ben puidera privilexiar as súas relacións coas entidades museísticas do Norte de Portugal, dende Viana do Castelo a Aveiro. Por último, e como regra xeral para todas as propostas museísticas, compre que resposten a unha demanda cultural que hoxe está baseada máis na práctica que na mera contemplación; que procuren un equilibrio entre a conservación dos obxectos e das embarcacións e a creación de espacios vivos, co mar de protagonista, onde sexa posible inserilos, comprendelos e disfrutalos.

CODA

A viaxe chega ao seu fin, pero antes quixeramos enfatizar encol da utilidade social das tarefas de conservación e recuperación da cultura e o patrimonio marítimo, calquera que sexan as súas manifestacións. Porque, como apuntaba o etnógrafo sueco de Beluso, Staffan Mörling, as súas

cualidades de racionalidade; coñecemento, respecto e adecuación ao medio; beleza e autoestima, son valores que continúan a ser necesarios para o futuro. Aplicables a unha renovada funcionalidade das embarcacións, útiles e instalacións, baseada no lecer, os servicios sociais, o turismo cultural, a defensa do traballo artesanal, a promoción e a publicidade, a protección medioambiental,....E a nosa beiramar, sumida nunha fonda crise das explotacións mariñas pero rica en patrimonio, reclama con insistencia alternativas novidosas que non desnaturalicen os seus sinais de identidade.

Dionísio Pereira

(Etnográfico “Mascato”)

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso Romero, F.:"Crenzas e tradicións dos pescadores galegos, británicos e bretóns", Consellería de Pesca, Santiago, 1996.
- Alonso, E.:"Gamelas y marineros", Diputación Prov. de Pontevedra, 1987.
- Arnaiz R. e De Coo, A.:"Artes de pesca da Ría de Arousa", 1990.
- Asociación Cultural "Lajareu por Barlovento": Revista "Relinga", nº o (1996); nº 1 (1997); nº 2 (1997).
- Bas, B.:"As construccións populares: un tema de etnografía en Galicia", Edicións do Castro, Sada-A Coruña, 1983.
- Beaudoin, F.:"Bateaux des côtes de France", Éditions des 4 Seigneurs, Grenoble, 1975.
- Blot, J.I.:"Embarcaçoes Tradicionais: Mutaçao e transparência, a armadilha do Presente", comunicación presentada no Colóquio "O Património Marítimo, um legado para o futuro", celebrado en Viana do Castelo o 24 de Xuño do 2000, co gallo do Iº Encontro de Embarcaçoes Tradicionais, Río Lima 2000.
- Calo Lourido, F.:"As artes de pesca", Museo do Pobo Galego, Santiago, 1980.
- Id.:"La cultura de un pueblo marinero: Porto do Son", Universidade de Santiago, 1978.
- Colexio Público de Castrelo-Cambados:"O traballo no mar", dirección Adela Leiro, Consellería de Pesca, Santiago, 1990.
- De Llano, P.:"A Arquitectura popular en Galicia", COAG, Santiago 1983.
- Etnográfico "Mascato":"Caderno de a bordo: Cultura Marítima e Medio Ambiente", Consellería de Pesca, Santiago,1997.
- Id.: "Galeóns de Arousa", Edición propia, 1997.
- Federación Galega Pola Cultura Marítima: Revista dos Encontros de Embarcacións Tradicionais; nº1 (1995); nº2 (1997), nº3 (2001).
- Fernández Rei, F.:"Ramón Cabanillas, Manuel Antonio e o Mar de Arousa: Dúas singraduras na construcción dun idioma para unha Patria", Real Academia Galega, A Coruña, 1999.
- González Pérez, C.:"O refraneiro do mar", Edicións do Castro, Sada, 1993.
- Lixa Filgueiras, O.:O Barco Poveiro", Cámara Municipal da Póvoa de Varzim, 1995.
- Lourenzo Fernández, X.:"Etnografía. Cultura Material" en "Historia de Galiza", Tomo II, Akal Editor, Madrid, 1979.
- Mariño, M.:"A industria derivada da pesca no Concello de Porto do Son", Editorial Toxosoutos, Noia, 1996.

- Id.:”A carpintería de ribeira en Porto do Son”, Editorial Toxosoutos, Noia, 1994.
- Massó. J.M.:”Barcos en Galicia: de la Prehistoria hasta hoy y del Miño a Finisterre”, Diputación Provincial de Pontevedra, 1982.
- Mörling, S.:”As embarcacións tradicionais de Galicia”, Consellería de Pesca, Santiago, 1989.
- Mörling, S.:“Embarcacións tradicionais”, Proxecto Hércules, A Coruña, 1997.
- Museo do Pobo Galego:”O Mar”, Unidade Didáctica, Santiago, 1996.
- Id.:”As embarcacións tradicionais”, Unidade Didáctica, Santiago, 1994.
- Pereira, D.: “Le Patrimoine maritime galicien”, Revista “Le Chasse-Marée”, nº 134, Xuño 2000, Douarnenez.
- Piñeiro, E. e Gómez, A.:”Xentes dos mares de Ferrol”, Editorial Pluma, Ferrol, 1996.
- Romaní, A.:”A Revolución Tecnolóxica na Industria Salgadeira de Galicia”, Unipro Editorial, Pontevedra, 1991.
- Sánchez, A; Cerviño, X.M.; Fernández, X.L.: “A Industria da Pesca Salgada: portos de Bueu e Beluso”, Consellería de Pesca, Santiago, 1998.
- Santos Castroviejo, S.: “Historia da Pesca e da Salgazón”, Unipro Editorial, Pontevedra, 1990.
- VV.AA:”El hombre y el mar en la costa Suroeste de Pontevedra”, J.M.Vázquez Varela (coord.), Diputación de Pontevedra, 1990.
- VV.AA:”Vivindo do mar”, A. Galván (director), Antonio García Allut (coordinador en Galicia), Consellería de Pesca, Santiago, 1989.
- VV.AA:”Antropoloxía mariñeira. Actas do Simposio Internacional de Antopoloxía. Pontevedra 10-12 de xullo, 1997”, Francisco Calo (coord.), Consello da Cultura Galega, Santiago, 1998.